DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2008/110/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 16 de diciembre de 2008

por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 71, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([1]),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([2]),

Considerando lo siguiente:

(1) Para proseguir los esfuerzos de creación de un mercado único de servicios de transporte ferroviario, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2004/49/CE ([3]), que establece un marco regulador común para la seguridad ferroviaria.

(2) Originalmente, los procedimientos de autorización para la puesta en servicio de vehículos ferroviarios figuraban en la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ([4]) y en la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional ([5]) para los aspectos nuevos o actualizados del sistema ferroviario comunitario, así como en la Directiva 2004/49/CE para los vehículos que ya se están utilizando. De conformidad con las disposiciones relativas a la mejora de la legislación y con vistas a simplificar y modernizar la legislación comunitaria, deben incorporarse en un único acto jurídico todas las disposiciones relativas a las autorizaciones para la puesta en servicio de los vehículos ferroviarios. Por consiguiente, el actual artículo 14 de la Directiva 2004/49/CE, debe suprimirse y debe incluirse en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario (versión refundida) ([6]) (denominada en lo sucesivo «Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles»), que ha sustituido a las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

(3) La entrada en vigor del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 1999 el 1 de julio de 2006 ha traído consigo nuevas normas en materia de contratos de utilización de vehículos. De acuerdo con su apéndice CUV (normas uniformes relativas a contratos de utilización de vehículos en el tráfico ferroviario internacional), los poseedores de vagones ya no están obligados a registrar sus vagones en una empresa ferroviaria. El antiguo Acuerdo «Regolamento Internazionale Veicoli» (RIV) entre empresas ferroviarias ha dejado de aplicarse y ha sido sustituido parcialmente por un nuevo acuerdo privado y voluntario (contrato general de utilización para vagones, GCU) entre empresas ferroviarias y poseedores de vagones, según el cual estos últimos estarán encargados del mantenimiento de sus vagones. Para reflejar estos cambios y facilitar la aplicación de la Directiva 2004/49/CE, en lo que se refiere al certificado de seguridad de las empresas ferroviarias, deben definirse los conceptos de «poseedor» y de «entidad encargada del mantenimiento» y precisarse la relación entre estas entidades y las empresas ferroviarias.

(4) La definición de «poseedor» debe ceñirse lo más posible a la definición utilizada en el Convenio COTIF de 1999. Son numerosas las entidades que pueden considerarse como poseedoras de un vehículo, por ejemplo, el propietario, una empresa que explote económicamente una flota de vagones, una compañía que arriende a una empresa ferroviaria vehículos con opción de compra, una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras que utilice vehículos para el mantenimiento de las mismas. Estas entidades ejercen el control de los vehículos con vistas a su utilización como medio de transporte por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras. Para excluir cualquier tipo de duda, el poseedor debe estar claramente identificado en el registro nacional de vehículos (RNV) previsto en el artículo 33 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles.

([1]) DO C 256 de 27.10.2007, p. 39.

([2]) Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de noviembre de 2007 (DO C 297 E de 20.11.2008, p. 133), Posición Común del Consejo de 3 de marzo de 2008 (DO C 122 E de 20.5.2008, p. 10) y Posición del Parlamento Europeo de 9 de julio de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Consejo de 1 de diciembre de 2008.

([3]) Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44). Versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

([4]) DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

([5]) DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

([6]) DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

(5) En aras de la coherencia con la legislación existente en materia de transporte ferroviario y con el fin de evitar cargas indebidas, debe autorizarse a los Estados miembros a que excluyan del ámbito de aplicación de la presente Directiva a los ferrocarriles históricos, de museos y turísticos.

(6) Antes de la puesta en servicio o de la utilización en la red de un vehículo, debe indicarse en el RNV una entidad encargada de su mantenimiento. La entidad encargada del mantenimiento podría ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor.

(7) Debe permitirse a los Estados miembros que cumplan las obligaciones de determinar la entidad encargada del mantenimiento y de certificarla mediante medidas alternativas en el caso de vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país, vehículos que se utilicen en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Comunidad y para los que el requisito de determinar una entidad encargada del mantenimiento se realice alternativamente mediante acuerdos con terceros países, y vehículos utilizados en ferrocarriles históricos, de museo y turísticos o material militar y transporte especial que requieran un permiso ad hoc de la autoridad nacional de seguridad antes de su entrada en servicio. En estas situaciones, los Estados miembros deben estar facultados para aceptar vehículos en la red de su competencia sin que se les haya asignado una entidad encargada del mantenimiento o sin que dicha entidad haya sido certificada. No obstante, tales excepciones deben estar sometidas a decisiones oficiales del Estado miembro correspondiente y ser objeto de análisis por parte de la Agencia Ferroviaria Europea (denominada en lo sucesivo «la Agencia») en el contexto de su informe sobre seguridad.

(8) Cuando una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras utilice un vehículo para el que no se haya registrado ninguna entidad encargada del mantenimiento o para el que no se haya certificado ninguna entidad encargada del mantenimiento, debe controlar todos los riesgos asociados al uso de dicho vehículo. La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras debe demostrar la capacidad de control de tales riesgos mediante la certificación de su sistema de gestión de la seguridad y, cuando proceda, mediante su certificación o autorización de seguridad.

(9) Para los vagones de mercancías, la entidad encargada del mantenimiento debe estar certificada conforme a un sistema que la Agencia habrá de desarrollar y que la Comisión adoptará. Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, esta certificación debe incluirse en el procedimiento de certificación o autorización de seguridad. El certificado expedido a tal entidad deberá garantizar que todos los vagones de mercancías de los que esté encargada cumplen los requisitos de mantenimiento establecidos en la presente Directiva. El certificado debe ser válido en toda la Comunidad y debe emitirlo un organismo capaz de auditar el sistema de mantenimiento establecido por tales entidades. Dado que los vagones de mercancías se utilizan con frecuencia en el tráfico internacional y que una entidad encargada del mantenimiento puede querer utilizar talleres situados en más de un Estado miembro, el organismo de certificación debe poder efectuar sus controles en toda la Comunidad.

(10) Los requisitos de mantenimiento están siendo elaborados en el contexto de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, en particular como parte de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) para el material rodante. La entrada en vigor de la presente Directiva hace necesario garantizar la coherencia entre estas ETI y los requisitos de certificación para la entidad encargada del mantenimiento que deberá adoptar la Comisión. La Comisión logrará este objetivo modificando, si procede, las ETI pertinentes, recurriendo para ello al procedimiento previsto en la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles.

(11) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, un más amplio desarrollo y mejora de la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y por consiguiente, y habida cuenta de la dimensión de la acción, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(12) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la Directiva 2004/49/CE con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión [1].

(13) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que revise y adapte los anexos de la Directiva 2004/49/CE, adopte y revise métodos y objetivos de seguridad comunes, y apruebe un sistema de certificación de mantenimiento. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la Directiva 2004/49/CE, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

(14) El Estado miembro que no posea un sistema ferroviario, ni tenga planes inmediatos de poseerlo, se vería obligado a hacer frente a unas obligaciones desproporcionadas e inútiles si tuviera que adaptar su legislación a las disposiciones de la presente Directiva y aplicarla. Por consiguiente, mientras no posea una red de ferrocarril, dicho Estado miembro debe quedar exento de la obligación de incorporar y aplicar la presente Directiva.

[1] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(15) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo Interinstitucional «Legislar mejor» [1], se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

(16) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2004/49/CE en consecuencia,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones

La Directiva 2004/49/CE queda modificada del siguiente modo:

1) En el artículo 2, apartado 2, se insertarán los puntos siguientes:

«d) los vehículos históricos que circulen en redes nacionales siempre que cumplan las normas y reglamentos nacionales de seguridad con el fin de garantizar la circulación segura de tales vehículos;

e) los ferrocarriles históricos, de museo y turísticos que operen en sus propias redes, incluidos los talleres, los vehículos y el personal.».

2) En el artículo 3 se añaden las definiciones siguientes:

«s) "poseedor", la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietaria o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos (RNV) previsto en el artículo 33 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario (versión refundida) (*) (denominada en lo sucesivo "Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles");

t) "entidad encargada del mantenimiento", una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el RNV;

u) "vehículo", un vehículo ferroviario apto para circular con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales o por partes de dichos subsistemas.

(*) DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.».

3) En el artículo 4, apartado 4, el término «poseedor de vagones» se sustituye por el término «poseedor».

4) En el artículo 5, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Antes del 30 de abril de 2009 se revisará el anexo I, en particular, para incluir en él definiciones comunes de los ICS y métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.».

5) El artículo 6 queda modificado como sigue:

a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Una primera serie de MCS, que cubra al menos los métodos descritos en el apartado 3, letra a), será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2008. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Una segunda serie de MCS, que cubra el resto de los métodos descritos en el apartado 3, será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2010. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Esas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.»;

b) El apartado 3, letra c), se sustituye por el texto siguiente:

«c) En la medida en que aún no estén cubiertos por especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), métodos de comprobación de que los subsistemas estructurales del sistema de ferrocarriles se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes.»;

c) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria, así como las obligaciones de los Estados miembros definidas en el artículo 4, apartado 1. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.».

[1] DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

6) El artículo 7 queda modificado como sigue:

a) Los párrafos primero y segundo del apartado 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. La primera serie de proyectos de OCS se basará en un examen de los objetivos y del grado de seguridad existentes en los Estados miembros y garantizará que no se reduce el actual grado de seguridad del sistema ferroviario en ningún Estado miembro. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 de abril de 2009, y los publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

La segunda serie de proyectos de OCS se basará en la experiencia adquirida con la primera serie de OCS y su aplicación. Los proyectos reflejarán los ámbitos en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 de abril de 2011, y los publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.»;

b) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los OCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.».

7) El artículo 10 queda modificado como sigue:

a) El párrafo segundo del apartado 1, se sustituye por el texto siguiente:

«El propósito del certificado de seguridad es dejar constancia de que la empresa ferroviaria ha creado un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos establecidos por las ETI, así como por otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.»;

b) En el apartado 2, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) un certificado que acredite la aprobación de las disposiciones que ha adoptado la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para la prestación de servicios en la red de que se trate de forma segura. Dichos requisitos podrán incluir la aplicación de las ETI y de las normas de seguridad nacionales, incluidas las normas de explotación de la red, la aceptación de certificados del personal y la autorización para poner en servicio los vehículos utilizados por las empresas ferroviarias. Dicha certificación estará basada en la documentación presentada por la empresa ferroviaria según lo dispuesto en el anexo IV.».

8) Se insertará el artículo siguiente:

«*Artículo 14 bis*

Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar registrada en el RNV de conformidad con el artículo 33 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles.

2. La entidad encargada del mantenimiento podrá ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en el funcionamiento seguro de un tren que establece el artículo 4, la entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar, mediante un sistema de mantenimiento, que el vehículo de cuyo mantenimiento se encarga está en condiciones de funcionar de manera segura. A este fin, la entidad encargada del mantenimiento garantizará que los vehículos se mantienen de acuerdo con:

a) el expediente de mantenimiento de cada vehículo,

b) los requisitos en vigor incluidas las normas de mantenimiento y las ETI.

La entidad encargada del mantenimiento efectuará el mantenimiento por su propia cuenta o recurriendo a talleres de mantenimiento contratados.

4. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada por un organismo que estará acreditado o reconocido con arreglo al apartado 5, o por una autoridad nacional de seguridad. El proceso de acreditación se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad, tales como las series de normas europeas EN 45 000. El proceso de reconocimiento se basará asimismo en criterios de independencia, competencia e imparcialidad.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, el cumplimiento de los requisitos que se han de adoptar con arreglo al apartado 5 será verificado por la autoridad nacional de seguridad pertinente con arreglo a los procedimientos contemplados en el artículo 10 o el artículo 11 y se confirmarán en los certificados especificados en tales procedimientos.

5. A más tardar el 24 de diciembre de 2010, la Comisión, teniendo en cuenta la recomendación de la Agencia, adoptará una medida que establezca un sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías. Los certificados concedidos con arreglo a este sistema confirmarán el cumplimiento de los requisitos indicados en el apartado 3.

La medida en cuestión incluirá los requisitos referentes:

a) al sistema de mantenimiento establecido por la entidad;

b) al formato y la validez del certificado concedido a la entidad;

c) a los criterios de acreditación o reconocimiento del organismo u organismos responsables de la expedición de certificados y de garantizar los controles necesarios para el funcionamiento del sistema de certificación;

d) a la fecha de aplicación del sistema de certificación, incluido un período de transición de un año para las entidades existentes encargadas del mantenimiento.

Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.

Sobre la base de una recomendación de la Agencia, la Comisión, a más tardar el 24 de diciembre de 2018 revisará esta medida con el fin de incluir todos los vehículos y actualizar, en caso necesario, el sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías.

6. Los certificados concedidos con arreglo al apartado 5 serán válidos en toda la Comunidad.

7. La Agencia evaluará el procedimiento de certificación aplicado de conformidad con lo estipulado en el apartado 5 presentando un informe a la Comisión en un plazo máximo de tres años después de la entrada en vigor de la medida pertinente.

8. Los Estados miembros podrán decidir cumplir las obligaciones de determinar la entidad encargada del mantenimiento y de certificarla mediante medidas alternativas en los casos siguientes:

a) vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país;

b) vehículos que se utilicen en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Comunidad y para los que el cumplimiento de los requisitos contemplados en el apartado 3 se realiza mediante acuerdos con terceros países;

c) vehículos identificados en el artículo 2, apartado 2, y material militar y transporte especial que requieran un permiso ad hoc de la autoridad nacional de seguridad antes de su entrada en servicio. En este caso se concederán excepciones por períodos de cinco años como máximo.

Estas medidas alternativas se aplicarán mediante excepciones que concederá la autoridad nacional de seguridad correspondiente:

a) cuando se matriculen vehículos con arreglo al artículo 33 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;

b) cuando se emitan certificados de seguridad y autorizaciones a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras con arreglo a los artículos 10 y 11 de la presente Directiva, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.

Tales excepciones se determinarán y justificarán en el informe anual sobre seguridad contemplado en el artículo 18 de la presente Directiva. Cuando se desprenda que se están corriendo riesgos indebidos en el sistema ferroviario de la Comunidad, la Agencia informará sin demora a la Comisión. La Comisión contactará a las partes implicadas y, cuando proceda, solicitará al Estado miembro que retire su decisión de excepción.».

9) El apartado 2 del artículo 16 queda modificado como sigue:

a) La letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La autorización de la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 15 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, y la comprobación de que se explotan y mantienen conforme a los requisitos esenciales pertinentes;»;

b) Se suprime la letra b);

c) La letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) La garantía de que los vehículos están debidamente registrados en el RNV y de que la información relacionada con la seguridad que éste contiene es exacta y se mantiene actualizada;».

10) En el artículo 18 se añade la letra siguiente:

«e) las exenciones que se han acordado de conformidad con el artículo 14 *bis*, apartado 8.».

11) El artículo 26 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 26*

Adaptación de los anexos

Los anexos se adaptarán al progreso técnico y científico. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 *bis*.».

12) El artículo 27 queda modificado como sigue:

a) Se inserta el apartado siguiente:

«2 *bis*. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.»;

b) Se suprime el apartado 4.

13) En el anexo II se suprime el punto 3.

Artículo 2

Aplicación e incorporación al ordenamiento jurídico interno

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 24 de diciembre de 2010 Notificarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

La República de Chipre y la República de Malta quedarán exentas de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 16 de diciembre de 2008.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
H.-G. PÖTTERING	B. LE MAIRE