

32008L0110

L 345/62

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

23.12.2008.

DIREKTIVA 2008/110/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 16. prosinca 2008.****o izmjeni Direktive 2004/49/EZ o sigurnosti željeznica Zajednice (Direktiva o sigurnosti željeznica)****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽²⁾,

budući da:

- (1) U skladu s nastojanjima za stvaranjem jedinstvenog tržišta usluga željezničkog prijevoza,

Europski parlament i Vijeće donijeli su Direktivu 2004/49/EZ ⁽³⁾ o utvrđivanju zajedničkog regulatornog okvira za sigurnost željeznica.

- (2) Postupci izdavanja odobrenja za uporabu željezničkih vozila isprva su bili regulirani Direktivom Vijeća 96/48/EZ od 23. srpnja 1996. o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina ⁽⁴⁾ i Direktivom 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2001. o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava ⁽⁵⁾ za nove ili modernizirane dijelove željezničkog sustava Zajednice, te Direktive 2004/49/EZ za vozila koja su već u

prometu. U skladu s ciljem boljeg reguliranja, te kako bi se pojednostavilo i osuvremenilo zakonodavstvo Zajednice, potrebno je sve odredbe koje se odnose na odobrenja za uporabu željezničkih vozila objediniti u jedinstveni pravni tekst. Stoga treba izbrisati odredbe sadašnjeg članka 14. Direktive 2004/49/EZ i u Direktivu 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici (preinačena) ⁽⁶⁾, (dalje u tekstu „Direktiva o interoperabilnosti željeznice“), koja je zamijenila direktive 96/48/EZ i 2001/16/EZ, uključiti novu odredbu koja se tiče odobrenja za uporabu vozila koja su već u prometu.

- (3) Stupanjem na snagu Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1999. od 1. srpnja 2006. uvedeni su novi propisi u vezi s ugovorima o korištenju vozila. U skladu s CUV-om (Jedinstvena pravila u ugovorima za korištenje vozila u međunarodnom željezničkom prometu) u prilogu navedene Konvencije, posjednici vagona nisu više obvezni registrirati svoje vagone kod željezničkog prijevoznika. Prijašnji sporazum „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV) između željezničkih prijevoznika prestao se primjenjivati i djelomično ga je zamijenio novi privatni i dobrovoljni sporazum među željezničkim prijevoznicima i posjednicima vozila (Opći ugovor o uporabi teretnih vagona, OUV), u okviru kojega su posjednici vozila nadležni za održavanje svojih vozila. Kako bi se te promjene odrazile i kako bi se pojednostavila provedba Direktive 2004/49/EZ u pogledu izdavanja rješenja o sigurnosti željezničkih prijevoznika, potrebno je definirati pojmove „posjednik“ i „subjekt nadležan za održavanje“, kao i utvrditi odnos između tih subjekata i željezničkih prijevoznika.

- (4) Definicija „posjednika“ morala bi što je više moguće biti slična onoj iz Konvencije COTIF-a iz 1999. Mnogi subjekti mogu biti posjednici vozila, na primjer vlasnik, poduzeće koje posluje čitavim voznim parkom željezničkih vozila, poduzeće koje daje vozila u leasing željezničkom prijevozniku, željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koji koristi vozila za održavanje svoje infrastrukture. Ti subjekti imaju nadzor nad vozilom u području njegovog korištenja kao prijevoznog sredstva od strane željezničkih prijevoznika i upravitelja infrastrukture. Kako bi se izbjegle sve dvojbe, posjednici bi trebali biti jasno utvrđeni u nacionalnom registru vozila (NRV) iz članka 33. Direktive o interoperabilnosti željeznice.

⁽¹⁾ SL C 256, 27.10.2007., str. 39.

⁽²⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 29. studenoga 2007. (SL C 297 E, 20.11.2008., str. 133.), Zajedničko stajalište Vijeća od 3. ožujka 2008. (SL C 122 E, 20.5.2008., str. 10.) i Stajalište Europskog parlamenta od 9. srpnja 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu). Odluka Vijeća od 1. prosinca 2008.

⁽³⁾ Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznica) (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.). Ispravljeno u SL L 220, 21.6.2004., str. 16.

⁽⁴⁾ SL L 235, 17.9.1996., str. 6.

⁽⁵⁾ SL L 110, 20.4.2001., str. 1.

⁽⁶⁾ SL L 191, 18.7.2008., str. 1.

- (5) Kako bi se osigurala sukladnost s postojećim zakonodavstvom u području željeznica i izbjegle nepotrebne teškoće, državama članicama bi trebalo biti dozvoljeno da povijesne, muzejske i turističke željeznice izuzmu iz područja primjene ove Direktive.
- (6) Prije nego što se vozilo stavi u uporabu ili koristi na mreži, subjekt nadležan za održavanje mora biti upisan u NRV. Subjekt nadležan za održavanje može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili posjednik.
- (7) Državama članicama bi trebalo biti dozvoljeno ispunjavanje obveze utvrđivanja subjekta nadležnog za održavanje i njegovog ovlašćivanja od strane ovlaštenog tijela alternativnim mjerama u slučaju kad su vozila registrirana u trećoj državi i održavana u skladu sa zakonodavstvom te države, kada se vozila koja se koriste na mreži ili prugama čiji je profil drukčiji nego na glavnoj mreži Zajednice i za koje je zahtjev za utvrđivanjem subjekta nadležnog za održavanje osiguran međunarodnim sporazumima s trećim državama te kada se vozila koriste za povijesne, muzejske i turističke željeznice ili prevoze vojnu opremu i poseban prijevoz za koji je prije prometovanja potrebna *ad hoc* dozvola nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. U takvim bi slučajevima državi članici moralo biti dozvoljeno prihvatiti vozila na mrežu za koju je nadležna, bez da je tim vozilima dodijeljen subjekt nadležan za održavanje ili bez da je takav subjekt ovlašten. Međutim, takve bi iznimke trebale biti predmetom službenih odluka odgovarajuće države članice, a Europska agencija za željeznice (dalje u tekstu „Agencija”) bi ih trebala analizirati u okviru svog izvješća o stanju sigurnosti.
- (8) Kada željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture koristi vozilo za koje ne postoji registrirani subjekt nadležan za održavanje, ili za koji subjekt nadležan za održavanje nije dobio ovlaštenje nadležnog tijela, oni bi trebali nadzirati sve rizike u vezi s korištenjem tog vozila. Sposobnost nadzora takvih rizika željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture bi morali dokazati potvrdom njihovog sustava upravljanja sigurnošću i prema potrebi, njihovim rješenjem o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i rješenjem o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.
- (9) Za teretne vagona, subjekt nadležan za održavanje trebao bi biti ovlašten u skladu sa sustavom koji pripremi Agencija i donese Komisija. Kada je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, to bi izdavanje ovlaštenja trebalo biti uključeno u postupak za dobivanje rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza ili rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom. Rješenjem o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza izdanom takvom subjektu zajamčilo bi se da su zahtjevi ove Direktive u pogledu održavanja ispunjeni za sve teretne vagona za koje je nadležan. To bi ovlaštenje trebalo biti valjano u čitavoj Zajednici i trebalo bi ga izdati tijelo koje može nadzirati sustav održavanja koji su uspostavili ti subjekti. Budući da se teretni vagoni često koriste u međunarodnom prometu i budući da subjekt nadležan za održavanje može poželjeti koristiti radionice osnovane u više od jedne države članice, tijelo koje izdaje ovlaštenje trebalo bi biti sposobno provoditi nadzor u cijeloj Zajednici.
- (10) Zahtjevi u pogledu održavanja pripremaju se u okviru Direktive o interoperabilnosti željeznica, prije svega kao dio tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI-ja) željezničkih vozila. Zbog stupanja na snagu ove Direktive, potrebno je zajamčiti usklađenost između TSI-ja i zahtjeva u pogledu izdavanja ovlaštenja subjektu nadležnom za održavanje koje će donijeti Komisija. Komisija će to prema potrebi postići izmjenama odgovarajućih TSI-ja i to s postupkom predviđenim u Direktivi o interoperabilnosti željeznica.
- (11) Budući da cilj ove Direktive, daljnji razvoj i poboljšanje sigurnosti na željeznicama Zajednice, ne mogu ostvariti države članice, nego ga se može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (12) Mjere potrebne za provedbu Direktive 2004/49/EZ donose se u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (13) Komisiji naročito treba dati ovlast za pregled i prilagodbu priloga Direktivi 2004/49/EZ kako bi donijela i pregledala zajedničke sigurnosne metode i zajedničke sigurnosne ciljeve te kako bi uspostavila sustav izdavanja ovlasti za održavanje. Budući da su te mjere općeg opsega i namijenjene su za izmjene elemenata Direktive 2004/49/EZ koji nisu ključni, među ostalim dopunjavajući ih novim elementima koji nisu ključni, one moraju biti donesene u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (14) Za države članice koje nemaju željeznički sustav i ne planiraju ga imati u bliskoj budućnosti, obveza prenošenja i provedbe ove Direktive bila bi nerazmjerna i besmislena. Stoga takve države članice, sve dok ne budu imale željeznički sustav, trebaju biti izuzete iz prenošenja i provedbe ove Direktive.

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

(15) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva ⁽¹⁾, države se članice potiču da za vlastite potrebe i u interesu Zajednice pripreme tablice, u kojima se što je bolje moguće prikazuje korelacija između ove Direktive i mjera za prenošenje, te da iste objave.

(16) Direktivu 2004/49/EZ treba stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene

Direktiva 2004/49/EZ mijenja se kako slijedi:

1. u članku 2. stavku 2. dodaju se sljedeće točke:

„(d) povijesna vozila koja prometuju u nacionalnim mrežama, pod uvjetom da su u skladu s nacionalnim sigurnosnim pravilima i propisima kako bi se osiguralo sigurno prometovanje tih vozila;

(e) povijesne, muzejske i turističke željeznice koje prometuju na njihovim vlastitim mrežama, uključujući radionice, vozila i osoblje.”;

2. u članku 3. dodaju se sljedeće točke:

„(s) ‚posjednik‘ znači osoba ili subjekt koji je vlasnik vozila ili ga ima pravo koristiti, te vozilo koristi kao prijevozno sredstvo i kao takav je upisan u nacionalni registar vozila (NRV) iz članka 33. Direktive 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Zajednici (preinačena) (*) (dalje u tekstu ‚Direktiva o interoperabilnosti željeznice’);

(t) ‚subjekt nadležan za održavanje‘ znači subjekt koji je nadležan za održavanje vozila i kao takav je upisan u NVR;

(u) ‚vozilo‘ znači željezničko vozilo na vlastiti pogon ili bez njega koje je prikladno za kretanje svojim vlastitim kotačima po željezničkim prugama. Vozilo je sastavljeno iz jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsustava ili dijelova takvih podsustava.

(*) SL L 191, 18.7.2008., str. 1.”;

⁽¹⁾ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

3. u članku 4. stavku 4. pojam „posjednik vagona” zamjenjuje se pojmom „posjednik”;

4. članak 5. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Prilog I. mora se revidirati prije 30. travnja 2009., naročito kako bi se u njega uključile zajedničke definicije CSI-ja i zajedničkih metoda za izračun troškova nesreća. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a”;

5. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisija do 30. travnja 2008. donosi prvu skupinu CSM-ova, koji obuhvaćaju barem metode opisane u stavku 3. točki (a). Oni se objavljuju u *Službenom listu Europske unije*.

Komisija do 30. travnja 2010. donosi drugu skupinu CSM-ova, koji obuhvaćaju preostale metode opisane u stavku 3. Oni se objavljuju u *Službenom listu Europske unije*.

Navedene mjere, koje su namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni njihovim dopunjavanjem, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.”;

(b) točka (c) stavka 3. zamjenjuje se sljedećim:

„(c) sve dok nisu obuhvaćene TSI-jima, metode za provjeravanje upravlja li se strukturnim podsustavima željezničkih sustava i održava li ih se u skladu s odgovarajućim osnovnim zahtjevima.”;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. CSM-ovi se moraju revidirati u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir iskustvo stečeno njihovom primjenom te globalni razvoj sigurnosti na željeznicama i obveze država članica iz članka 4. stavka 1. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a”;

6. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) prvi i drugi podstavci stavka 3. zamjenjuju se sljedećim:

„3. Prva skupina nacrtu CST-ova temelji se na provjeravanju postojećih ciljeva i razine sigurnosti u državama članicama te osigurava da se razina sigurnosti željezničkog sustava ne smanji niti u jednoj državi članici. Njih donosi Komisija do 30. travnja 2009. i objavljuju se u *Službenom listu Europske unije*. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.;

Druga skupina nacrtu CST-ova temelji se na iskustvima stečenim s prvom skupinom CST-ova i njihovom provedbom. Ona mora odražavati prioritetna područja gdje sigurnost treba dodatno poboljšati. Donosi ih Komisija do 30. travnja 2011. i objavljuju se u *Službenom listu Europske unije*. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.”

(b) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. CST-ovi se moraju revidirati u redovitim vremenskim razmacima, uzimajući u obzir globalni razvoj sigurnosti na željeznicama. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.”;

7. članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) drugi podstavak stavka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Svrha je rješenja o sigurnosti pružiti dokaz da je željeznički prijevoznik uspostavio svoj sustav upravljanja sigurnošću i može ispuniti zahtjeve utvrđene TSI-jem i ostalog odgovarajućeg zakonodavstva Zajednice i nacionalnih sigurnosnih pravila kako bi imao nadzor nad rizicima i pružao usluge prijevoza na mreži na siguran način.”;

(b) u stavku 2. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) potvrda kojom se potvrđuje odobrenje odredaba koje je donio željeznički prijevoznik radi ispunjavanja posebnih zahtjeva potrebnih za sigurno obavljanje svojih usluga na određenoj mreži. Ti se zahtjevi mogu odnositi na uporabu TSI-ja i nacionalnih sigurnosnih pravila, uključujući operativne propise mreže, prihvaćanje ovlaštenja za osoblje i odobrenje za uporabu vozila koje koristi željeznički prijevoznik. Izdavanje potvrde mora se temeljiti na dokumentaciji koju je podnio željeznički prijevoznik, kako je opisano u Prilogu IV.”;

8. umeće se sljedeći članak:

„Članak 14.a

Održavanje vozila

1. Svakom se vozilu prije početka prometovanja ili korištenja na mreži dodjeljuje subjekt nadležan za njegovo održavanje, koji se upisuje u NRV, u skladu s člankom 33. Direktive o interoperabilnosti željeznica.

2. Subjekt nadležan za održavanje može biti željeznički prijevoznik, upravitelj infrastrukture ili posjednik.

3. Ne dovodeći u pitanje odgovornost željezničkog prijevoznika i upravitelja infrastrukture u pogledu sigurnog upravljanja vlakom, kako je predviđeno u članku 4., subjekt mora primjenom sustava održavanja osigurati da su vozila, za čije je održavanje nadležan, u stanju sigurnom za promet. U tom smislu subjekt nadležan za održavanje osigurava da su vozila održavana u skladu s:

(a) dokumentacijom o održavanju svakog vozila;

(b) važećim zahtjevima, uključujući pravila o održavanju i odredbe TSI-ja.

Subjekt nadležan za održavanje obavlja održavanje sam ili za to koristi ugovorene radionice za održavanje.

4. U slučaju teretnih vagona, svako tijelo nadležno za održavanje mora biti akreditirano ili priznato u skladu sa stavkom 5. ili potvrđeno od strane nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost. Postupak akreditacije temelji se na mjerilima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti, kao što su na primjer odgovarajući europski standardi serije EN 45 000. Postupak priznavanja također se temelji na mjerilima neovisnosti, stručnosti i nepristranosti.

Tamo gdje je subjekt nadležan za održavanje željeznički prijevoznik ili upravitelj infrastrukture, sukladnost sa zahtjevima donesenim prema stavku 5. provjeravaju odgovarajuća nacionalna tijela nadležna za sigurnost u skladu s postupcima iz članka 10. ili 11. i potvrđuju ju na rješenjima o sigurnosti navedenim u tim postupcima.

5. Na temelju preporuke Agencije, Komisija do 24. prosinca 2010. donosi mjeru kojom se uvodi sustav ovlašćivanja subjekta nadležnog za održavanje teretnih vagona. Ovlaštenjima izdanim u skladu s tim sustavom potvrđuje se sukladnost sa zahtjevima iz stavka 3.

Navedena mjera uključuje zahtjeve u pogledu:

- (a) sustava održavanja koji uspostavlja subjekt nadležan za održavanje;
- (b) oblike i valjanosti ovlaštenja izdanih subjektu;
- (c) mjerila za akreditaciju ili priznavanje tijela, odgovornog(-ih) za izdavanje ovlaštenja i osiguravanje nadzora koji je potreban za djelovanje sustava ovlašćivanja;
- (d) datuma primjene sustava ovlašćivanja, uključujući prijelazno razdoblje od godinu dana za postojeće subjekte nadležan za održavanje.

Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.

Na temelju preporuke Agencije, Komisija do 24. prosinca 2018. pregledava tu mjeru radi uključivanja svih vozila i prema potrebi radi ažuriranja sustava ovlašćivanja za teretne vagone.

6. Ovlaštenja izdana u skladu sa stavkom 5., valjana su u cijeloj Zajednici.

7. Agencija ocjenjuje postupak izdavanja ovlaštenja koji se izvodi u skladu sa stavkom 5. te Komisiji dostavlja izvješće najkasnije tri godine nakon stupanja na snagu odgovarajuće mjere.

8. Države članice mogu donijeti odluku da u sljedećim slučajevima svoje obveze utvrđivanja subjekta nadležnog za održavanje i njegovog ovlašćivanja ispune alternativnim mjerama:

- (a) vozila registriranih u trećoj državi i održavanih u skladu sa zakonima te države;
- (b) vozila koja se koriste na mrežama ili prugama čija je širina kolosijeka drugačija od one na glavnoj željezničkoj mreži u Zajednici i za koja je ispunjavanje zahtjeva iz stavka 3. zajamčeno međunarodnim sporazumima s trećim državama;
- (c) vozila utvrđenih u članku 2. stavku 2. i vojne opreme te posebnog prijevoza, za koje je prije prometovanja potrebna *ad hoc* dozvola nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost. U tom se slučaju dozvoljavaju iznimke za razdoblje od najviše pet godina.

Takve se alternativne mjere provode iznimkama koje odobrava odgovarajuće nacionalno tijelo nadležno za sigurnost:

- (a) pri registraciji vozila u skladu s člankom 33. Direktive o interoperabilnosti željeznice, kada se utvrđuje subjekt nadležan za održavanje;
- (b) pri izdavanju rješenja o sigurnosti za obavljanje usluga željezničkog prijevoza i rješenja o sigurnosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom željezničkim prijevoznicima i upraviteljima infrastrukture u skladu s člancima 10. i 11. ove Direktive, kada se utvrđuje i ovlašćuje subjekt nadležan za održavanje.

Takve se iznimke utvrđuju i opravdavaju u godišnjem izvješću o sigurnosti iz članka 18. ove Direktive. Tamo gdje se primijeti da postoje preveliki rizici u pogledu sigurnosti u željezničkom sustavu Zajednice, Agencija o tome odmah obavješćuje Komisiju. Komisija stupa u kontakt s uključenim stranama i tamo gdje je to prikladno, od države članice zahtijeva da povuče svoju odluku o iznimci:";

9. članak 16. stavak 2. mijenja se kako slijedi:

- (a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) izdaje rješenje za početak rada strukturnih podstava koji čine željeznički sustav u skladu s člankom 15. Direktive o interoperabilnosti željeznice, i provjerava upravlja li se njime i održava li ga se u skladu s odgovarajućim osnovnim zahtjevima;";

(b) točka (b) briše se;

(c) točka (g) zamjenjuje se sljedećim:

„(g) kontrolira da su vozila pravilno registrirana u NRV te točnost i ažurnost podataka o sigurnosti sadržanih u njemu.”;

10. u članku 18. dodaje se sljedeća točka:

„(e) izuzeća, o kojima je odlučeno u skladu s člankom 14.a stavkom 8.”;

11. članak 26. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 26.

Prilagodba priloga

Prilozi se prilagođavaju znanstvenom i tehničkom napretku. Ta mjera, namijenjena izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, među ostalim njihovim dopunjavanjem, donosi se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 27. stavka 2.a.”;

12. članak 27. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Kod pozivanja na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5.a stavci od 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezina članka 8.”;

(b) stavak 4. briše se.

13. u Prilogu II., točka 3 briše se.

Članak 2.

Provedba i prenošenje

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 24. prosinca 2010. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

Obveze prenošenja i provedbe ove Direktive ne primjenjuju se na Republiku Cipar i Republiku Maltu sve dok se na njihovim državnim područjima ne uspostavi željeznički sustav.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 16. prosinca 2008.

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G. PÖTTERING

Za Vijeće

Predsjednik

B. LE MAIRE