

DIREKTIVE

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA 2008/110/ES

z dne 16. decembra 2008

o spremembah Direktive 2004/49/ES o varnosti na železnicah Skupnosti (Direktiva o varnosti na železnicah)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Evropski parlament in Svet sta v skladu s prizadevanji za oblikovanje enotnega trga prevoznih storitev v železniškem prometu sprejela Direktivo 2004/49/ES ⁽³⁾, ki določa skupen regulativni okvir za varnost na železnici.
- (2) Prvotno so bili postopki izdaje dovoljenja za začetek obratovanja železniških vozil obravnavani v Direktivi Sveta 96/48/ES z dne 23. julija 1996 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti ⁽⁴⁾ in Direktivi 2001/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2001 o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti ⁽⁵⁾ za

nove ali posodobljene dele železniškega sistema Skupnosti ter Direktivi 2004/49/ES za vozila, ki so že v uporabi. V skladu z boljšo zakonodajo ter da bi poenostavili in posodobili zakonodajo Skupnosti, bi bilo treba vse določbe v zvezi z izdajo dovoljenj za začetek obratovanja železniških vozil vključiti v enotno pravno besedilo. Zato bi bilo treba črtati določbe sedanjega člena 14 Direktive 2004/49/ES, v Direktivo 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema Skupnosti (preno-vitev) ⁽⁶⁾ (v nadaljevanju „Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema“), ki je nadomestila direktivi 96/48/ES in 2001/16/ES, pa bi bilo treba vključiti novo določbo v zvezi z izdajo dovoljenj za začetek obratovanja železniških vozil, ki so že v uporabi.

- (3) Z začetkom veljavnosti Konvencije o mednarodnem železniškem prometu (COTIF) iz leta 1999 s 1. julijem 2006 so bili uvedeni novi predpisi v zvezi s pogodbami za uporabo vozil. V skladu s CUV Prilogo k navedeni Konvenciji (Enotna pravila za pogodbe o uporabi vagonov v mednarodnem železniškem prometu) imetnikom vagonov svojih vagonov ni več treba registrirati pri prevoznikih v železniškem prometu. Prejšnji sporazum „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV) se med prevozniki v železniškem prometu ne uporablja več in ga je deloma nadomestil nov zasebni in prostovoljni sporazum med prevozniki v železniškem prometu in imetniki vagonov (Splošni sporazum o uporabi vagonov, GCU), v okviru katerega so imetniki vagonov zadalženi za vzdrževanje svojih vagonov. Da bi upoštevali te spremembe in poenostavili izvajanje Direktive 2004/49/ES glede izdajanja varnostnih spričeval prevoznikom v železniškem prometu, je treba opredeliti pojma „imetnik“ in „subjekt, zadalžen za vzdrževanje“, pa tudi določiti razmerja med temi subjekti in prevozniki v železniškem prometu.
- (4) Opredelitev „imetnika“ bi morala čim bolj ustrezati opredelitvi iz Konvencije COTIF 1999. Za imetnike vozila se lahko opredelijo številni subjekti, na primer lastnik, podjetje, ki z voznim parkom posluje, podjetje, ki vozila daje v najem železniškemu podjetju, prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, ki vozila uporablja za vzdrževanje svoje infrastrukture. Ti subjekti imajo nadzor nad vozilom v tem smislu, da z njim kot s prevoznim sredstvom razpolagajo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci infrastrukture. Da bi se izognili vsakemu dvomu, bi morali biti imetniki jasno navedeni v nacionalnem registru vozil (NRV) iz člena 33 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema.

⁽¹⁾ UL C 256 27.10.2007, str. 39.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 29. novembra 2007 (UL C 297 E, 20.11.2008, str. 133), Skupno stališče Sveta z dne 3. marca 2008 (UL C 122 E, 20.5.2008, str. 10) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Sklep Sveta z dne 1. decembra 2008.

⁽³⁾ Direktiva 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnici) (UL L 164, 30.4.2004, str. 44). Popravljen različica v UL L 220, 21.6.2004, str. 16.

⁽⁴⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 6.

⁽⁵⁾ UL L 110, 20.4.2001, str.1.

⁽⁶⁾ UL L 191, 18.7.2008, str. 1.

- (5) Da se zagotovi skladnost z obstoječo železniško zakonodajo in preprečijo prevelika bremena, bi državam članicam moralo biti dovoljeno, da železnice, ki so del kulturne dediščine, ter muzejske in turistične železnice izvzamejo iz področja uporabe te direktive.
- (6) Preden se vozilo vključi v obratovanje oziroma se uporabi na omrežju, bi moral biti subjekt, ki je zadolžen za njegovo vzdrževanje, vpisan v NVR. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali imetnik.
- (7) Državam članicam bi moralo biti dovoljeno izpolnjevati obveznosti za identifikacijo subjekta, zadolženega za vzdrževanje, in za potrditev identitete subjektov z alternativnimi ukrepi v primerih vozil, registriranih v tretji državi in vzdrževanih v skladu z zakoni tiste države, vozil, ki se uporabljajo na omrežjih ali progah, katerih tirna širina se razlikuje od tiste na glavnem železniškem omrežju v Skupnosti in za katere je zahteva po opredelitvi subjekta, zadolženega za vzdrževanje, zagotovljena z mednarodnimi sporazumi s tretjimi državami, in vozil, ki se uporabljajo za železnice, ki so del kulturne dediščine, ter muzejske in turistične železnice ali vojaško opremo in poseben transport, za katere je pred obratovanjem potrebno ad hoc dovoljenje nacionalnih varnostnih organov. V takšnih primerih bi moralo biti državi članici dovoljeno, da sprejme vozila na omrežjih, za katera je pristojna, ne da bi bil tem vozilom dodeljen subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ali ne da bi bil tak subjekt potrjen. Vendar bi morala biti takšna odstopanja predmet uradnih odločitev zadevne države članice, Evropska železniška agencija (v nadaljevanju „Agencija“) pa bi jih morala analizirati v okviru poročila o varnosti.
- (8) Kadar prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture uporabi vozilo, za katero ni registriranega subjekta, zadolženega za vzdrževanje, ali za katero subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ni potrjen, bi moral nadzorovati vsa tveganja, povezana z uporabo tega vozila. Sposobnost nadziranja takšnih tveganj bi prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture moral dokazati s potrdilom sistema varnega upravljanja in, če je to ustrezno, z varnostnim potrdilom ali dovoljenjem.
- (9) Za tovorne vagonne bi moral biti subjekt, zadolžen za vzdrževanje, potrjen v skladu s sistemom, ki ga razvije Agencija in sprejme Komisija. Kadar je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, prevoznik v železniškem prometu ali upravljavec infrastrukture, bi moralo biti to potrdilo vključeno v postopek za varnostno potrdilo ali dovoljenje. Potrdilo, izdano takšnemu subjektu, bi zagotavljalo, da ta izpolnjuje zahteve glede vzdrževanja iz te direktive, in sicer za vse tovorne vagonne, za katere je zadolžen. To potrdilo bi moralo veljati v vsej Skupnosti, izdati pa bi ga moral organ, ki lahko pregleda vzdrževalni sistem, ki so ga vzpostavili ti subjekti. Ker se tovorni vagoni pogosto uporabljajo v mednarodnem prometu in ker bi subjekt, zadolžen za vzdrževanje, morda želez uporabljal delavnice, ustanovljene v več kot eni državi članici, bi moral biti organ za potrjevanje sposoben izvajati nadzor po vsej Skupnosti.
- (10) Zahteve glede vzdrževanja so v pripravi v okviru Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, predvsem kot del tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) za vozna sredstva. Zaradi začetka veljavnosti te direktive je treba zagotoviti usklajenost med omenjenimi TSI ter zahtevami v zvezi z izdajo certifikata za subjekt, zadolžen za vzdrževanje, ki jih bo sprejela Komisija. To bo Komisija po potrebi dosegla s spremembami ustreznih TSI, in sicer s postopkom, predvidenim v Direktivi o interoperabilnosti železniškega sistema.
- (11) Ker cilja te direktive, namreč nadaljnega razvoja in izboljšanja varnosti na železnicah Skupnosti, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ga je zaradi obsega ukrepa lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega okvirov, ki so potrebni za dosegajo teh ciljev.
- (12) Ukrepi, potrebni za izvajanje Direktive 2004/49/ES, se sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (13) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za pregled in prilagoditev priloge Direktive 2004/49/ES, sprejem in pregled skupnih varnostnih metod in skupnih varnostnih ciljev ter vzpostavitev sistema potrjevanja vzdrževanja. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb Direktive 2004/49/ES, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (14) Za državo članico, ki železniškega sistema nima in tudi ne predvideva njegove vzpostavitve v bližnji prihodnosti, bi bila obveznost prenosa in izvajanja te direktive nesorazmerna in nesmotrna. Zato bi bilo treba takšno državo članico, dokler nima železniškega sistema, izvzeti iz obveznosti prenosa in izvajanja te direktive.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (15) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽¹⁾ so države članice pozvane, naj za lastne potrebe in v korist Skupnosti pripravijo tabele, ki naj kar se da nazorno prikazujejo povezave med to direktivo in ukrepi za prenos, ter jih objavijo.
- (16) Zato bi bilo treba Direktivo 2004/49/ES ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe

Direktiva 2004/49/ES se spremeni:

1. v členu 2(2) se dodata naslednji točki:

- „(d) vozila, ki so del kulturne dediščine in obratujejo v nacionalnih omrežjih, v kolikor so skladna z nacionalnimi varnostnimi pravili in predpisi, z namenom varnega obratovanja teh vozil;
- (e) železnice, ki so del kulturne dediščine, ter muzejske in turistične železnice, ki obratujejo v lastnih omrežjih, vključno z delavnicami, vozili in osebjem.“;

2. v členu 3 se dodajo naslednje točke:

- „(s) ‚imetnik‘ pomeni osebo ali subjekt, ki je lastnik vozila ali ima pravico vozilo uporabljati ali vozilo izkorišča kot prevozno sredstvo in je kot tak vpisan v nacionalnem registru vozil (NRV) iz člena 33 Direktive 2008/57/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o interoperabilnosti železniškega sistema v Skupnosti (prenovitev) (*) (v nadaljevanju ‚Direktiva o interoperabilnosti železniškega sistema‘);
- (t) ‚subjekt, zadolžen za vzdrževanje‘ pomeni subjekt, ki je zadolžen za vzdrževanje vozila in je kot tak vpisan v NVR;
- (u) ‚vozilo‘ pomeni železniško vozilo z lastnim pogonom ali brez njega, ki se na lastnih kolesih premika po železniških tirih. Vozilo je sestavljeno iz enega ali več strukturnih in funkcionalnih podsistemov oziroma delov takšnih podsistemov.

(*) UL L 191, 18.7.2008, str. 1.“;

⁽¹⁾ UL C 321, 31.12.2003, str 1.

3. v členu 4(4) se pojem „upravitelj vagonov“ nadomesti s pojmom „imetnik“;

4. člen 5(2) se nadomesti z naslednjim:

„2. Do 30. aprila 2009 se pregleda Priloga I, zlasti zato, da bi se vključile skupne opredelitve SVK in skupne metode za izračun stroškov nesreč. Ta ukrep, ki je namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

5. člen 6 se spremeni:

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Prvo skupino SVM, ki obsega vsaj metode iz odstavka 3(a), sprejme Komisija do 30. aprila 2008. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Drugo skupino SVM, ki obsega ostale metode iz odstavka 3, sprejme Komisija do 30. aprila 2010. Objavijo se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Navedeni ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

- (b) v odstavku 3 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) če še niso zajete v TSI, metode za preverjanje ali se strukturni podsistemi vseevropskih železniških sistemov upravljajo in vzdržujejo v skladu z zadevnimi bistvenimi zahtevami.“;

- (c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. SVM se pregledujejo v rednih časovnih presledkih, upoštevajoč izkušnje, pridobljene pri njihovem izvajanju in celotnem razvoju varnosti v železniškem prometu, ter obveznosti držav članic iz člena 4(1). Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

6. člen 7 se spremeni:

- (a) v odstavku 3 se prvi in drugi pododstavek nadomestita z naslednjim:

„3. Prva skupina osnutkov SVC temelji na preučitvi sedanjih ciljev in varnostne učinkovitosti v državah članicah ter zagotovi, da se varnostna učinkovitost železniškega sistema ne zmanjša v nobeni državi članici. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2009 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

Druga skupina osnutkov SVC temelji na izkušnjah, pridobljenih pri prvi skupini SVC, in njihovem izvajanju. Odražajo vsako prednostno področje, kjer je treba varnost dodatno izboljšati. Sprejme jih Komisija do 30. aprila 2011 in se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

- (b) odstavek 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. SVC se pregledujejo v rednih časovnih presledkih ob upoštevanju celotnega razvoja varnosti na železnici. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

7. člen 10 se spremeni:

- (a) v odstavku 1 se drugi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Namen varnostnega spričevala je zagotovitev dokaza, da je prevoznik v železniškem prometu vzpostavil svoj sistem varnega upravljanja in da lahko izpolni zahteve iz TSI ter iz druge zadevne zakonodaje Skupnosti in nacionalnih varnostnih prepisov za zagotovitev nadzora nad tveganjem in varnega izvajanja prevoznih storitev na omrežju.“;

- (b) v odstavku 2 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) spričevalo, ki potrjuje odobritev določb, ki jih sprejme prevoznik v železniškem prometu zaradi

izpolnjevanja posebnih zahtev, potrebnih za varno opravljanje svojih storitev v zadevnem omrežju. Zahteve lahko vključujejo uporabo TSI in nacionalnih varnostnih predpisov, vključno z operativnimi predpisi omrežja, odobritvijo potrdil za osebe in izdajo dovoljenja za začetek obratovanja voznih sredstev, ki jih uporablja prevoznik v železniškem prometu. Podeljevanje spričevala temelji na dokumentaciji, ki jo predloži prevoznik v železniškem prometu in je opisana v Prilogi IV.“;

8. vstavi se naslednji člen:

„Člen 14a

Vzdrževanje vozil

1. Vsakemu vozilu se pred začetkom obratovanja oziroma pred uporabo v omrežju dodeli subjekt, ki je zadolžen za njegovo vzdrževanje in ki se ga vnesi v NRV v skladu s členom 33 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema.

2. Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, je lahko prevoznik v železniškem prometu, upravljavec infrastrukture ali imetnik.

3. Brez poseganja v pristojnosti prevoznikov v železniškem prometu in upravljavcev infrastrukture glede varnega upravljanja vlaka, kakor je to določeno v členu 4, subjekt z ustreznim sistemom vzdrževanja zagotovi, da vozila, za katera je zadolžen za vzdrževanje, varno obratujejo. Zato subjekt, zadolžen za vzdrževanje, zagotovi, da so vozila vzdrževana v skladu z:

- (a) datoteko o vzdrževanju vsakega vozila,

- (b) ustreznimi zahtevami, vključno s predpisi o vzdrževanju in z določbami TSI.

Subjekt, zadolžen za vzdrževanje, izvaja vzdrževanje sam ali za to uporablja pogodbene vzdrževalne delavnice.

4. V primeru tovornih vagonov vsak subjekt, zadolžen za vzdrževanje, potrdi organ, pooblaščen ali priznan v skladu z odstavkom 5, ali nacionalni varnostni organi. Postopek akreditacije temelji na merilih o neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti, kot so na primer ustrezni evropski standardi serije EN 45 000. Tudi postopek priznanja temelji na merilih neodvisnosti, strokovnosti in nepristranskosti.

Če je subjekt, zadolžen za vzdrževanje, prevoznik v železniškem prometu oziroma upravljavec infrastrukture, skladnost z zahtevami, sprejetimi po odstavku 5, preverijo ustrezni nacionalni varnostni organi v skladu s postopki iz členov 10 ali 11 ter jo odobrijo s potrdili, določenimi v teh postopkih.

5. Komisija na podlagi priporočila Agencije do 24. decembra 2010 sprejme ukrep, s katerim uvede sistem izdajanja potrdil subjektom, zadolženim za vzdrževanje, za tovrstne vagone. S potrdili, izdanimi v skladu s tem sistemom, se potrjuje skladnost z zahtevami iz odstavka 3.

Navedeni ukrep vključuje zahteve glede:

- (a) sistema vzdrževanja, ki ga vzpostavi subjekt;
- (b) oblike in veljavnosti potrdil, izdanih subjektu;
- (c) meril za pooblastitev ali priznanje organa ali organov, odgovornih za izdajanje potrdil in zagotavljanje nadzora, potrebnega za delovanje sistema izdajanja potrdil;
- (d) datuma uporabe sistema izdajanja potrdil, vključno s prehodnim obdobjem enega leta za obstoječe subjekte, zadolžene za vzdrževanje.

Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).

Komisija na podlagi priporočila Agencije do 24. decembra 2018 preuči ta ukrep, da se vključijo vsa vozila in, če je potrebno, posodobi sistem izdajanja potrdil za tovrstne vagone.

6. Potrdila, izdana v skladu z odstavkom 5, veljajo po vsej Skupnosti.

7. Agencija oceni postopek izdajanja potrdil, ki se izvaja v skladu z odstavkom 5, in Komisiji posreduje poročilo najkasneje tri leta po začetku veljavnosti ustreznega ukrepa.

8. Države članice se lahko odločijo, da bodo svoje obveznosti opredeljevanja subjekta, zadolženega za vzdrževanje, in njegovega potrjevanja izpolnjevale z alternativnimi ukrepi, v primerih:

- (a) vozil, registriranih v tretji državi in vzdrževanih v skladu z zakoni tiste države;
- (b) vozil, ki se uporabljajo na omrežjih ali progah, katerih tirna širina se razlikuje od tiste na glavnem železniškem omrežju v Skupnosti in za katere je izpolnjevanje zahtev iz odstavka 3 zagotovljeno z mednarodnimi sporazumi s tretjimi državami;
- (c) vozil, opredeljenih v členu 2(2), in vojaške opreme ter posebnega transporta, za katere je pred obratovanjem potrebno ad hoc dovoljenje nacionalnih varnostnih organov. V tem primeru se odstopanja odobrijo za obdobje največ petih let.

Takšni alternativni ukrepi se izvajajo z odstopanji, ki jih odobrijo ustrezni nacionalni varnostni organi:

- (a) pri registriranju vozil v skladu s členom 33 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, kar zadeva opredelitev subjekta, zadolženega za vzdrževanje;
- (b) pri izdajanju varnostnih potrdil in dovoljenj prevoznikom v železniškem prometu in upravljavcem infrastrukture v skladu s členoma 10 in 11 te direktive, kar zadeva opredeljevanje ali izdajanje potrdil subjektom, zadolženih za vzdrževanje.

Takšna odstopanja se opredelijo in upravičijo v letnem varnostnem poročilu iz člena 18 te direktive. Če se zdi, da obstajajo prevelika tveganja glede varnosti v železniškem sistemu Skupnosti, Agencija o tem nemudoma obvesti Komisijo. Komisija stopi v stik z udeleženiimi stranmi in, če je to ustrezno, od držav članic zahteva, naj umaknejo svojo odločitev o odstopanju.“;

9. člen 16(2) se spremeni:

- (a) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) izdaja dovoljenj za začetek delovanja strukturnih podsistemov, ki predstavljajo železniški sistem v skladu s členom 15 Direktive o interoperabilnosti železniškega sistema, in preverjanje, ali se upravljajo in vzdržujejo v skladu z ustreznimi bistvenimi zahtevami;“;

(b) točka (b) se črta;

(c) točka (g) se nadomesti z naslednjim:

„(g) nadzorovanje pravilne registracije voznih sredstev v NRV, ter pravilnosti in ažurnosti varnostnih informacij v njem.“;

10. v členu 18 se doda naslednja točka:

„(e) odstopanjih, o katerih je bilo odločeno v skladu s členom 14a(8).“;

11. člen 26 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 26

Prilagoditev prilog

Priloge se prilagodijo glede na znanstveni in tehnični napredek. Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 27(2a).“;

12. člen 27 se spremeni:

(a) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.“;

(b) odstavek 4 se črta.

13. v Prilogi II se črta točka 3.

Člen 2

Prenos in izvajanje

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo do 24. decembra 2010. Besedilo navedenih predpisov nemudoma posredujejo Komisiji.

Države članice se v sprejetih ukrepih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za Republiko Ciper in Republiko Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 16. decembra 2008

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

B. LE MAIRE