ДИРЕКТИВА 2008/110/ЕЗ НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ

од 16 декември 2008 година

за изменување на Директивата 2004/49/ЕЗ за безбедност на железниците на Заедницата (Директива за безбедност на железниците)

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 71(1) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет[1],

по направените консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот[2]

со оглед на тоа што:

(1) Со цел следење на напорите за создавање единствен пазар на услугите во железничкиот транспорт, Европскиот парламент и Советот ја донесоа Директивата 2004/49/ЕЗ[3], за воспоставување заедничка регулаторна рамка за безбедност на железниците.

(2) Првично, постапките за овластување при пуштање во употреба на железнички возила се регулираа со Директивата 96/48/ЕЗ на Советот од 23 јули 1996 година за заедничкото користење на транс-европски систем за брза железница[4] и Директивата 2001/16/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 19 март 2001 година, за заедничкото користење на конвенционалниот железнички систем[5], за нови или надградени делови на железничкиот систем на Заедницата и Директивата 2004/49/ЕЗ, за возилата што се веќе во употреба. Во согласност со подобро регулирање и со цел поедноставување и модернизација на законодавството на Заедницата, сите одредби за овластувања при пуштање во употреба на железнички возила треба да се интегрираат во еден законски текст. Според тоа, постојниот член 14 од Директивата 2004/49/ЕЗ треба да се избрише и да се вметне нова одредба за овластување при пуштање во употреба на возила што веќе се користат, во Директивата 2008/57/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 17 јуни 2008 година за заедничкото користење на железничкиот систем во Заедницата (преработена верзија)[6], (во понатамошниот текст:

---

[1] Сл. весник С 256, 27 октомври 2007 г., стр. 39.

[2] Мислење на Европскиот парламент од 29 ноември 2007 г. (Сл. весник С 297 Е, 20 ноември 2008 г., стр. 133) Заеднички став на Советот од 3 март 2008 г. (Сл. весник С 122 Е, 20 мај 2008 г., стр. 10) и Став на Европскиот парламент од 9 јули 2008 г. (сè уште не е објавено во Службениот весник на ЕУ).

[3] Директива 2004/49/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 29 април 2004 година за безбедност на железниците на Заедницата и за изменување на Директива 95/18/ЕЗ на Советот за давање дозволи на железничките претпријатија и Директива 2001/14/ЕЗ за распределба на капацитетот на железничката инфраструктура и наплата на давачки за користење на железничката инфраструктура и сертификација на безбедност (Директива за безбедност на железниците) (Сл. весник L 164, 30 април 2004, стр. 44). Коригирана со Сл. весник L 220, 21 јуни 2004, стр. 16.

[4] Сл. весник L 235, 17 септември 1996 г., стр. 6.

[5] Сл. весник L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.

[6] Сл. весник L 191, 18 јули 2008г., стр. 1.

„Директива за заедничкото користење на железниците“) која ги замени Директивата 96/48/ЕЗ и Директивата 2001/16/ЕЗ.

(3) Влегувањето во сила на Конвенцијата од 1999 година за меѓународен железнички превоз (КОТИФ) на 1 јули 2006 година донесе нови правила во поглед на договорите за користење на возила. Во согласност со КУВ (Унифицирани правила за договори за користење на возила во меѓународниот железнички сообраќај), како прилог на истата, имателите на вагони не се веќе обврзани да ги регистрираат истите во железничко претпријатие. Претходната спогодба меѓу железничките претпријатија "Regolamento Internazionale Veicoli" (РИВ) престана да се применува и делумно беше замената со нова приватна и доброволна спогодба (Општ договор за користење на вагони, ГКУ) меѓу железничките претпријатија и имателите на вагон, со кој имателите се задолжени за одржување на своите вагони. Со цел овие промени да се одразат и да се поедностави спроведувањето на Директивата 2004/49/ЕЗ во однос на потврдата за безбедност на железничките претпријатија, концептот за „имател“ и концептот за „субјект задолжен за одржување“ треба да се дефинира, како и утврдувањето на односот меѓу овие субјекти и железничките претпријатија.

(4) Дефиницијата на имател треба да биде што е можно поблиска со дефиницијата што се применува во Конвенција КОТИФ од 1999 година. Многу субјекти може да се идентификуваат како иматели на возило, на пример, сопственик, друштво што има деловна активност со возниот парк на вагони, друштво што дава возила на лизинг на железнички претпријатија, железничко претпријатие или управител за инфраструктура што користи возила за одржување на инфраструктурата. Овие субјекти имаат контрола над возилото во однос на неговото користење како превозно средство од страна на железничките претпријатија и управителите на инфраструктурата. Со цел да се избегне секаков сомнеж, имателот треба јасно да се утврди во Националниот регистар на возила (НВР) предвиден во член 33 од Директивата за заедничкото користење на железниците.

(5) Со цел да се обезбеди доследност со постојното законодавство за железници и да се избегнат непотребните проблеми, земјите-членки треба да овозможат исклучување на историските, музејските и туристичките железници од опсегот на оваа директива.

(6) Пред возилото да се стави во употреба или во мрежата, субјектот задолжен за одржување треба да се внесе во НВР. Субјект задолжен за одржување може да биде железничко претпријатие, управител на инфраструктура или имател.

(7) На земјите-членки треба да им се овозможи да ги исполнат своите обврски за утврдување на субјектот задолжен за одржување и истото да го потврдат преку алтернативни мерки во случај на возила регистрирани во трета земја и одржувани во согласност со законодавството на таа земја, возила што се користат во мрежите или линиите, чија што стандардна мерка на шините се разликува од таа на главната железничка мрежа во Заедницата, а за што е обезбеден алтернативен услов за утврдување на субјект задолжен за одржување, со меѓународни спогодби со трети земји како и возила што се користат со историски, музејски и туристички железници или воена опрема и специјален транспорт што налага доставување на ад хок дозвола од национален орган за безбедност пред извршувањето на услугата. Во овие ситуации, на релевантната земја-членка треба да ѝ се дозволи прифаќање на возила во мрежата како составен дел без да се назначи субјект задолжен за нивно одржување или без овластен субјект. Меѓутоа, овие отстапки треба да бидат предмет на формални одлуки на релевантната земја-членка и да бидат анализирани од страна на Европската железничка агенција (во понатамошниот текст „Агенцијата“) во контекст на нејзиниот извештај за безбедно функционирање.

(8) Кога железничко претпријатие или управител на инфраструктура користи возило за кое нема регистриран субјект задолжен за одржување или субјектот задолжен за одржување не е овластен, тој треба да ги контролира сите ризици поврзани со користењето на такво возило. Железничкото претпријатие или управителот на инфраструктурата треба да го докаже капацитетот за контрола на овие ризици преку

сертификација на нивниот систем за безбедно управување, а доколку е применливо, преку сертификација на безбедноста или овластувањето.

(9) За товарни вагони, субјектот задолжен за одржување треба да е овластен во согласност со систем што го подготвува Агенцијата и е донесен од Комисијата. Доколку субјектот задолжен за одржување е железничко претпријатие или управител на инфраструктура, оваа потврда треба да биде вклучена во постапката за сертификација на безбедноста или овластувањето. Потврдата дадена на овој субјект треба да гарантира дека условите за одржување од оваа директива се исполнети за сите товарни вагони за кои е задолжен. Оваа потврда треба да важи во целата Заедница и треба да ја додели тело што има капацитет за ревизија на системот за одржување утврден од страна на овие субјекти. Со оглед на тоа што товарните вагони често се користат во меѓународниот сообраќај, а субјект задолжен за одржување може да има потреба да ги користи работилниците основани во повеќе земји-членки, телото за обезбедување сертификација треба да има капацитет да врши контроли во целата Заедница.

(10) Условите за одржување се подготвуваат во контекст на Директивата за заедничкото користење на железниците, особено како дел од техничките спецификации за заедничкото користење на „возниот парк“ (ТСИ). Како резултат на влегувањето во сила на оваа директива, постои потреба од обезбедување доследност меѓу ТСИ и донесување на условите за сертифицирање на субјектот задолжен за одржување од страна на Комисијата. Комисијата ќе го постигне ова, доколку е соодветно, со изменување на релевантните ТСИ со помош на постапката предвидена со Директивата за заедничкото користење на железниците.

(11) Со оглед на тоа што целта на оваа директива, имено, понатамошно развивање и унапредување на безбедноста на железниците во Заедницата, не може задоволително да се постигне од страна на земјите-членки и според тоа, заради обемот на активностите, може подобро да се постигне на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки во согласност со принципот на супсидијарност како што е утврдено во член 5 од Договорот. Во согласност со принципот на пропорционалност, како што е утврдено во наведениот член, оваа директива не оди подалеку од она што е потребно за постигнување на таа цел.

(12) Мерките потребни за спроведување на Директивата 2004/49/ЕЗ треба да се донесат во согласност со Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година, за утврдување на постапките за остварување на надлежностите за спроведување пренесени на Комисијата[7].

(13) Особено, Комисијата треба да се овласти за вршење ревизија и прилагодување на Анексите на Директивата 2004/49/ЕЗ, прилагодување и ревизија на заеднички безбедносни методи и заеднички безбедносни цели, како и воспоставување на сертификациски систем за одржување. Со оглед на тоа што мерките имаат општ обем и се проектирани за изменување на несуштинските елементи на Директивата 2004/49/ЕЗ, меѓу другото, со нејзино дополнување со нови несуштински елементи, истите мора да се донесат во согласност со регулаторната постапка со надзор предвиден во член 5а од Одлуката 1999/468/ЕЗ.

(14) Земја-членка што нема железнички систем и што нема предвидено таков систем во блиска иднина ќе биде под несразмерна и бесмислена обврска доколку мора да ја транспонира и спроведе оваа директива. Според тоа, земја-членка, додека нема железнички систем, треба да биде изземена од обврската да ја транспонира и спроведе оваа директива.

(15) Во согласност со точка 34 од Меѓуинституционалната спогодба за подобро креирање закони[8], земјите-членки се поттикнуваат за себе и во интерес на Заедницата,

---

[7] Сл. весник L 184, 17 јули 1999г., стр. 23.

[8] Сл. весник L 321, 31 декември 2003г., стр. 1.

да изработат табели во кои, што е можно подобро, ќе се илустрира корелацијата меѓу оваа директива и мерките за транспозиција и истите да ги објават.

(16) Според тоа, Директивата 2004/49/ЕЗ треба соодветно да се измени,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Измени

Директивата 2004/49/ЕЗ се менува, како што следува:

1. следниве точки се додаваат во член 2(2):

„(г)историски возила што се движат по националните мрежи, доколку се усогласени со националните правила и прописи за безбедност со цел обезбедување безбедно движење на овие возила;

(д) историски, музејски и туристички железници што функционираат во нивната мрежа, вклучително и работилници, возила и персонал.“;

2. следните точки се додаваат во член 3:

„(о) „имател“ значи лице или субјект што, како сопственик на возило или имајќи право на негово користење, го користи возилото како превозно средство и е регистриран за истото во Националниот регистар за возила (НВР) предвиден во член 33 од Директивата 2008/57/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 17 јуни 2008 година за заедничкото користење на железничкиот систем во Заедницата (преработена верзија)(*), (во понатамошниот текст: „Директива за заедничко користење на железниците“);

(п) „субјект задолжен за одржување“ значи субјект задолжен за одржување на возило и регистриран за истото во НВР;

(р) „возило“ значи железничко возило соодветно за движење на свои тркала по железнички шини, со или без влечење. Возилото се состои од еден или повеќе структурни и функционални потсистеми или делови на ваквите потсистеми.

3. во член 4(4), поимот „имател на вагон“се заменува со „имател“;

4. Член 5(2) се менува, како што следува:

„2. Најдоцна до 30 април 2009 година, Анекс I се ревидира, особено со цел вметнување на заедничките дефиниции на ЗБИ и заедничките методи за пресметување на трошоците од несреќите. Оваа мерка, подготвена за изменување на несуштинските елементи на оваа директива, се донесува во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 27(2а).“;

5. Член 6 се менува, како што следува:

(а) став 1 се менува, како што следува:

„1. Првата низа на ЗБМ, што ги опфаќа, како неопходен минимум, методите опишани во став 3(а), Комисијата ја донесува најдоцна до 30 април 2008 година. Истите се објавуваат во Службениот весник на Европската унија.

Втората низа на ЗБМ, што ги опфаќа останатите методи опишани во став 3, Комисијата ја донесува најдоцна до 30 април 2010 година. Истите се објавуваат во Службениот весник на Европската унија.

Овие мерки, подготвени за изменување на несуштинските елементи на оваа директива дополнувајќи ја истата,, се донесува во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 27(2а).“;

(*) Сл. весник L 191, 18 јули 2008г., , стр. 1.“;

(б) точка (в) од став 3 се менува, како што следува:

„(в) доколку не се опфатени со ТСВК, методи за контрола на структурните потсистеми на железничкиот систем функционираат и се одржуваат во согласност со релевантните основни услови.“;

(в) став 4 се менува, како што следува:

„4. ЗБМ редовно се ревидираат, земајќи го предвид искуството стекнато од нивната примена и глобалниот развој на безбедноста на железниците и обврските на земјите-членки, утврдени во член 4(1). Оваа мерка, подготвена за изменување на несуштинските елементи на оваа директива, меѓу другото, со нејзино дополнување, се донесува во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 27(2а).“;

6. Член 7 се менува, како што следува:

(а) првиот и вториот потстав од став 3 се менуваат, како што следува:

"3. Првиот збир на предлог ЗБЦ се заснова врз испитување на постојните цели и безбедносно функционирање во земјите-членки и истиот обезбедува дека не е намалено тековното безбедносно функционирање на железничкиот систем во некоја земја-членка. Комисијата ги донесува најдоцна до 30 април 2009 година и истите се објавуваат во Службениот весник на Европската унија. Оваа мерка, подготвена за изменување на несуштинските елементи на оваа директива, меѓу другото, со нејзино дополнување, се донесува во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 27(2а).“;

Вториот збир на предлог ЗБЦ се заснова врз искуството стекнато од првиот збир на ЗБЦ и нивното спроведување. Тие ги одразуваат сите приоритетни области доколку треба да се подобри безбедноста. Комисијата ги донесува најдоцна до 30 април 2011 година и истите се објавуваат во Службениот весник на Европската унија. Оваа мерка, подготвена за изменување на несуштинските елементи на оваа директива, меѓу другото, со нејзино дополнување, се донесува во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 27(2а).“;

(б) став 5 се менува, како што следува:

"5. ЗБЦ редовно се ревидираат, земајќи го предвид глобалниот развој на безбедноста на железниците. Оваа мерка, подготвена за изменување на несуштинските елементи на оваа директива, меѓу другото, со нејзино дополнување, се донесува во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 27(2а).“;

7. Член 10 се менува, како што следува:

(а) вториот потстав од став 1 се менува, како што следува:

„Целта на потврдата за безбедност е да обезбеди докази дека железничкото претпријатие има воспоставено систем за управување со безбедноста и дека може да ги исполни условите утврдени во ТСВК и други релевантни закони на Заедницата и во националните правила за безбедност, со цел да се контролираат ризиците и да се обезбедат безбедни транспортни услуги на мрежата.“;

(б) точка (б) од став 2 се менува, како што следува:

„(б) потврда со која се утврдува прифаќање на одредбите донесени од железничкото претпријатие за исполнување на посебните услови потребни за безбедно обезбедување на своите услуги на соодветната мрежа. Овие услови може да се однесуваат на примената на ТСВК и националните правила за безбедност, вклучително и правилата за функционирање на мрежата, прифаќање на потврдите и овластување на персоналот да управува со возилата што ги користат железничките претпријатија. Потврдата се заснова врз документи поднесени од железничкото претпријатие, како што е опишано во Анекс IV.“;

8. Се вметнува следниов член:

„Член 14а

Одржување на возила

1. Секое возило, пред да се стави во употреба или да се користи во мрежата, има субјект задолжен за негово одржување што се регистрира во НВР во согласност со член 33 на Директивата за заедничкото користење на железниците.

2. Субјект задолжен за одржување може да биде железничко претпријатие, управител на инфраструктура или имател.

3. Без да е во спротивност со одговорноста на железничките претпријатија и управителите на инфраструктурата за безбедно функционирање на воз, како што е предвидено во член 4, субјектот обезбедува да возилата за чие одржување е одговорен бидат во безбедна работна состојба со помош на систем за одржување. За таа цел, субјектот задолжен за одржување обезбедува да возилата се одржуваат во согласност со:

(а) досието за одржување на секое возило;

(б) условите во сила, вклучително и правилата за одржување и одредбите на ТСВК.

Субјектот задолжен за одржување самиот го врши одржувањето или користи работилници за одржување кои ги има ангажирано.

4. Во случај на товарни вагони, секој субјект задолжен за одржување добива потврда од акредитирано или признаено тело во согласност со став 5, или од национален орган за безбедност. Процесот на акредитација се заснова врз критериуми на независност, надлежност и непристрасност, како што е релевантната низа на европски стандарди EN 45 000. Процесот на признавање, исто така, се заснова врз критериуми на независност, надлежност и непристрасност.

Доколку субјектот задолжен за одржување е железничко претпријатие или управител на инфраструктура, придржувањето кон условите што треба да се донесат според став 5 го проверува релевантниот национален орган за безбедност во согласност со постапките наведени во член 10 или 11 и истото се утврдува во потврдите определени со овие постапки.

5. Врз основа на препорака од Агенцијата, Комисијата, до 24 декември 2010 година, донесува мерка за воспоставување систем за сертифицирање на субјектот задолжен за одржување на товарни вагони. Потврдите дадени во согласност со овој систем ја потврдуваат сообразноста со условите наведени во став 3.

Мерката содржи услови за:

(а) системот за одржување што го воспоставил субјектот;

(б) образецот и важноста на потврдата дадена на субјектот;

(в) критериумите за акредитација и признавање на телото или телата одговорни за издавање потврди и за обезбедување контроли потребни за функционирање на системот за сертификација;

(г) датумот на примена на системот за сертификација, вклучително и транзиционен период од една година за постојните субјекти задолжени за одржување.

Оваа мерка, подготвена за изменување на несуштинските елементи на оваа директива, со нејзино дополнување, се донесува во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 27(2а).

Врз основа на препорака од Агенцијата, Комисијата, до 24 декември 2018 година, ја ревидира оваа мерка со цел да се вклучат сите возила, како и за да го ажурира, доколку е неопходно, системот за сертификација што се применува за товарни вагони.

6. Потврдите дадени во согласност со став 5 важат во целата Заедница.

7. Агенцијата врши оценување на процесот на сертифицирање спроведен во согласност со став 5 со доставување извештај до Комисијата, најдоцна во рок од три години по влегувањето во сила на релевантната мерка.

8. Земјите-членки може да одлучат да ги исполнат обврските за утврдување на субјектот задолжен за одржување и истото го потврдува преку алтернативни мерки, во следниве случаи:

(а) возила регистрирани во трета земја и одржувани во согласност со законодавството на истата;

(б) возила што се користат во мрежи или линии чија што стандардна мерка на шини се разликува од таа на шините на главната мрежа во Заедницата, а за што е обезбедено исполнувањето на условите наведени во став 3, преку меѓународните спогодби со трети земји;

(в) возила наведени во член 2(2) и воена опрема и посебен транспорт што налага доставување на ад хок дозвола од национален орган за безбедност пред извршувањето на услугата. Во тој случај, се одобруваат отстапки за периоди не подолги од пет години.

Овие алтернативни мерки се спроведуваат преку отстапки што ги одобрува релевантниот национален орган за безбедност:

(а) при регистрацијата на возилата во согласност со член 33 на Директивата за заедничкото користење на железниците, доколку се однесува на утврдување на субјектот задолжен за одржување;

(б) при доделување на потврди за безбедност и овластувања на железнички претпријатија и управители на инфраструктура во согласност со член 10 и 11 од оваа директива, доколку се однесува на утврдувањето или сертификација на субјектот задолжен за одржување.

Овие отстапки се утврдуваат и оправдуваат во годишниот извештај за безбедност наведен во член 18 од оваа директива. Доколку произлезе дека се преземаат несоодветни безбедносни ризици во однос на железничкиот систем на Заедницата, Агенцијата веднаш за истото ја известува Комисијата. Комисијата контактира со вклучените страни и, доколку е соодветно, наложува земјата-членка да ја повлече својата одлука за отстапување.“;

9. Член 16(2) се менува, како што следува:

(а) точка (а) се менува, како што следува:

„(а) одобрување на пуштање во употреба на структурните потсистеми што го сочинуваат железничкиот систем во согласност со член 15 од Директивата за заедничкото користење на железниците и контрола дека функционираат и се одржуваат во согласност со релевантните основни услови;“;

(б) точка (б) се брише;

(в) точка (е) се менува, како што следува:

„(е) надзор дека возилата се прописно регистрирани во НВР и дека информациите за безбедност што ги содржи регистарот се точни и ажурирани;“;

10. следната точка се додава во член 18:

„(д) отстапките што се донесени во согласност со член 14а(8).“;

11. Член 26 се менува, како што следува:

„Член 26

Прилагодување на Анексите

Анексите се прилагодуваат според научниот и техничкиот напредок. Оваа мерка, подготвена за изменување на несуштинските елементи на оваа директива, се донесува во согласност со регулаторната постапка со надзор наведена во член 27(2а).“;

12. Член 27 се менува, како што следува:

(а) се вметнува следниот став:

„2а. Во врска со овој став се применуваат член 5а(1) и (4) и член 7 од Одлука 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од член 8 од истата.“;

(б) став 4 се брише;

13. точка 3 од Анекс II се брише.

Член 2

Спроведување и транспонирање

1. Земјите-членки ги спроведуваат законите, прописите и административните одредби потребни за усогласување со оваа директива до 24 декември 2010 година. Земјите-членки веднаш го доставуваат текстот на наведените одредби до Комисијата.

Кога земјите-членки ги донесуваат тие прописи, тие во себе содржат упатување кон оваа директива или се придружени со такво упатување при нивното објавување. Земјите-членки го утврдуваат начинот како ќе биде изработено тоа упатување.

Обврските за транспонирање и спроведување на оваа директива не се однесуваат на Република Кипар и Република Малта, додека овие земји не воспостават железнички систем на своите територии.

2. Земјите-членки го доставуваат текстот на главните одредби од националното законодавство што се донесуваат на полето што се регулира со оваа директива до Комисијата.

Член 3

Влегување во сила

Оваа директива влегува во сила на денот по нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Член 4

Адресати

Оваа директива се однесува на земјите-членки.

Стразбур, 16 декември 2008 година.

За Европскиот парламент	*За Советот*
Претседател	*Претседател*
Х.-Г. Потеринг	Б. Ле Мер