

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/110/ES

ze dne 16. prosince 2008,

kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) S cílem pokračovat v úsilí o vytvoření jednotného trhu služeb železniční dopravy přijal Evropský parlament a Rada směrnici 2004/49/ES ⁽³⁾, která stanoví společný právní rámec pro bezpečnost železnic.
- (2) Schvalovacími postupy pro uvedení železničních vozidel do provozu se původně zabývaly směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému ⁽⁴⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému ⁽⁵⁾, pokud jde o nové

nebo modernizované části železničního systému Společenství, a směrnice 2004/49/ES, pokud jde o vozidla, která jsou již v provozu. V souladu se zlepšením právních předpisů a s cílem zjednodušit a modernizovat právní předpisy Společenství by měla být všechna ustanovení týkající se schvalování pro uvedení železničních vozidel do provozu začleněna do jednoho právního textu. Proto by měl být stávající článek 14 směrnice 2004/49/ES zrušen a nové ustanovení týkající se schválení pro uvedení již používaných železničních vozidel do provozu by mělo být vloženo do směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ⁽⁶⁾ (přepřacované znění) (dále jen „směrnice o interoperabilitě železnic“), která nahrazuje směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES.

- (3) Vstup v platnost Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1999, který nastal dnem 1. července 2006, s sebou přinesl nová pravidla vztahující se na používání vozidel. V souladu s jejím dodatkem týkajícím se jednotných pravidel pro smlouvy o používání vozidel v mezinárodní železniční přepravě (CUV) nejsou držitelé železničních vozů již povinni registrovat své vozy u železničního podniku. Dřívější úmluva „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV) mezi železničními podniky pozbyla platnosti a byla částečně nahrazena novou soukromou a dobrovolnou dohodou (Obecné podmínky užívání kolejových vozidel, GCU) mezi železničními podniky a držiteli železničních vozů, přičemž držitelé jsou odpovědní za údržbu svých vozů. S cílem zohlednit tyto změny a usnadnit provádění směrnice 2004/49/ES, pokud jde o udělování osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům, je třeba vymezit pojem „držitel“ a pojem „subjekt odpovědný za údržbu“, jakož i blíže stanovit vztah mezi těmito subjekty a železničními podniky.
- (4) Definice „držitele“ by měla být co nejbližší definici použité v úmluvě COTIF z roku 1999. Za držitele vozidla je možno označit mnoho subjektů, například vlastníka, společnost využívající k podnikání celou soupravu vozů, společnost pronajímající vozidla železničnímu podniku, železniční podnik či provozovatele infrastruktury využívajícího vozidla pro údržbu své infrastruktury. Tyto subjekty mají kontrolu nad vozidly ohledně jejich využití jako dopravních prostředků dopravními podniky a provozovateli infrastruktury. Aby se předešlo jakýmkoliv pochybnostem, držitel by měl být jasně uveden ve vnitrostátním registru vozidel uvedeném v článku 33 směrnice o interoperabilitě železnic.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 256, 27.10.2007, s. 39.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 29. listopadu 2007 (Úř. věst. C 297 E, 20.11.2008, s. 133), společný postoj Rady ze dne 3. března 2008 (Úř. věst. C 122 E, 20.5.2008, s. 10) a postoj Evropského parlamentu ze dne 9. července 2008 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne 1. prosince 2008.

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

- (5) K zajištění souladu se stávajícími právními předpisy v oblasti železnic a s cílem zabránit nadměrné zátěži je třeba umožnit členským státům vyjmout z oblasti působnosti této směrnice historické, muzejní a turistické železnice.
- (6) Před uvedením vozidla do provozu nebo jeho použitím na síti by měl být do vnitrostátního registru vozidel zapsán subjekt odpovědný za jeho údržbu. Subjektem odpovědným za údržbu by mohl být i železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo držitel vozidla.
- (7) Členské státy by měly mít možnost splnit povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu a vydat mu osvědčení prostřednictvím alternativních opatření v případě vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země, vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě ve Společenství, pro něž je požadavek na určení subjektu odpovědného za údržbu zajištěn alternativním způsobem mezinárodními dohodami se třetími zeměmi, a vozidel využívaných pro účely historické, muzejní a turistické železnice nebo vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby vyžaduje udělení ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V takových případech by měl mít členský stát možnost přijmout vozidla na síť, která spadá do jeho působnosti, aniž by pro tato vozidla byl přiřazen subjekt odpovědný za údržbu nebo aniž by tomuto subjektu bylo vydáno osvědčení. O takových odchylkách by však měl formálně rozhodnout příslušný členský stát a Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) by je měla analyzovat v souvislosti se zprávou o stavu bezpečnosti.
- (8) Využívá-li železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury vozidlo, pro něž nebyl zapsán žádný subjekt odpovědný za údržbu nebo jehož subjektu odpovědnému za údržbu nebylo vydáno osvědčení, měl by usměrňovat všechna rizika spojená s používáním takového vozidla. Schopnost usměrňovat na taková rizika by železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury měl prokázat osvědčením o svém systému zajišťování bezpečnosti a případně svým osvědčením o bezpečnosti či schválením z hlediska bezpečnosti.
- (9) V případě nákladních vozů by měl subjekt odpovědný za údržbu obdržet osvědčení podle systému, který vypracuje agentura a přijme Komise. Pokud je tímto subjektem odpovědným za údržbu železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, mělo by být udělení osvědčení součástí postupu pro vydávání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti. Osvědčení udělené takovému subjektu by zaručilo, že požadavky na údržbu podle této směrnice jsou splněny u kteréhokoliv nákladního vozu, za něž je odpovědný. Toto osvědčení by mělo být platné v celém Společenství a měl by je udělovat orgán schopný prověřovat systém údržby zřízený takovými subjekty. Jelikož jsou nákladní vozy často využívány v mezinárodní dopravě a subjekt odpovědný za údržbu může chtít využívat opravy ve více členských státech, měl by být orgán udělující osvědčení schopen provádět kontroly v celém Společenství.
- (10) Požadavky na údržbu jsou vypracovány v rámci směrnice o interoperabilitě železnic, zejména v části týkající se technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) kolejových vozidel. V důsledku vstupu této směrnice v platnost je třeba zajistit slučitelnost mezi těmito TSI a požadavky na udělení osvědčení pro subjekt odpovědný za údržbu, jež má přijmout Komise. Komise toho dosáhne případnou změnou příslušných TSI za použití postupu uvedeného ve směrnici o interoperabilitě železnic.
- (11) Jelikož cíle této směrnice, totiž dalšího rozvoje a zlepšení bezpečnosti na železnicích Společenství, není možné uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu rozsahu činnosti lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení tohoto cíle nezbytné.
- (12) Opatření nezbytná k provedení směrnice 2004/49/ES by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (13) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přezkumu a úpravě příloh směrnice 2004/49/ES, k přijetí a revizi společných bezpečnostních metod a společných bezpečnostních cílů a ke stanovení systému udělování osvědčení v oblasti údržby. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky směrnice 2004/49/ES, včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (14) Povinnost uplatňovat a provádět tuto směrnici by pro členský stát, který nemá žádný železniční systém a ani jej v nejbližší budoucnosti mít nebude, byla nepřiměřená a zbytečná. Po dobu, po kterou uvedené členské státy nebudou mít železniční systém, by proto měly být osvobozeny od povinnosti provést a uplatňovat tuto směrnici.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

(15) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(16) Směrnice 2004/49/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny

Směrnice 2004/49/ES se mění takto:

1) V čl. 2 odst. 2 se doplňují nová písmena, která znějí:

„d) historická vozidla, která jsou provozována na vnitrostátních sítích, pokud splňují vnitrostátní bezpečnostní pravidla a předpisy týkající se bezpečného provozu takových vozidel;

e) historické, muzejní a turistické železnice, které jsou provozovány na vlastní síti, včetně opraven, vozidel a zaměstnanců.“

2) V článku 3 se doplňují nová písmena, která znějí:

„s) ‚držitelem‘ osoba nebo subjekt, jenž vozidlo vlastní nebo má právo jej užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zapsán jako takový ve vnitrostátním registru vozidel podle článku 33 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepracované znění) (*) (dále jen ‚směrnice o interoperabilitě železnic‘);

t) ‚subjektem odpovědným za údržbu‘ subjekt odpovědný za údržbu vozidla a zapsaný jako takový ve vnitrostátním registru vozidel;

u) ‚vozidlem‘ železniční vozidlo, které může být provozováno po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní. Vozidlo se skládá z jednoho nebo několika strukturálních a funkčních subsystémů nebo částí těchto subsystémů.

(*) Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.“

3) V čl. 4 odst. 4 se slova „uživatele kolejového vozidla“ nahrazují slovem „držitele“.

4) V článku 5 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Do 30. dubna 2009 bude revidována příloha I, zejména za účelem zahrnutí společných definic CSI a společných metod pro stanovení výše škod při nehodách. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“;

5) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. První soubor CSM, zahrnující alespoň metody uvedené v odst. 3 písm. a), přijme Komise do 30. dubna 2008. Zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Druhý soubor CSM, zahrnující zbývající metody uvedené v odstavci 3, přijme Komise do 30. dubna 2010. Zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijmou regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“;

b) v odstavci 3 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) metody umožňující kontroly toho, zda jsou strukturální subsystémy železničního systému provozovány a udržovány v souladu s odpovídajícími základními požadavky, pokud tyto metody nejsou dosud zahrnuty v TSI.“;

c) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. CSM jsou pravidelně revidovány, přičemž jsou zohledňovány zkušenosti získané při jejich používání, celkový vývoj bezpečnosti železnic a povinnosti členských států podle čl. 4 odst. 1. Toto patření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“;

(1) Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

6) Článek 7 se mění takto:

a) v odstavci 3 se první a druhý pododstavec nahrazují tímto:

„3. První soubor návrhů CST bude založen na posouzení stávajících cílů a na výkonech dosahovaných členskými státy v oblasti bezpečnosti a zajistí, aby v žádném členském státě nedošlo ke snížení současných výkonů železničního systému z hlediska bezpečnosti. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2009 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

Druhý soubor návrhů CST bude vycházet ze zkušeností získaných s prvním souborem CST a jeho používáním. Návrhy budou odrážet všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2011 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“;

b) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. CST jsou pravidelně revidovány, přičemž je zohledňován celkový vývoj bezpečnosti železnic. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“;

7) Článek 10 se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Účelem osvědčení o bezpečnosti je prokázat, že železniční podnik zavedl vlastní systém zajišťování bezpečnosti a je schopen plnit požadavky stanovené v TSI, v jiných souvisejících předpisech Společenství a ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech, a zvládat tak rizika a poskytovat bezpečné přepravní služby v rámci sítě.“;

b) v odstavci 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) osvědčení o uznání opatření přijatých železničním podnikem s cílem plnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečné poskytování služeb v rámci sítě. Tyto požadavky se mohou týkat používání TSI a vnitrostátních bezpečnostních předpisů, včetně předpisů o provozu sítě, uznávání certifikace personálu a schvalování provozu vozidel, které železniční podnik používá. Udělování osvědčení je založeno na dokumentaci podle přílohy IV předložené železničním podnikem.“.

8) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 14a

Údržba vozidel

1. Každému vozidlu se před uvedením do provozu nebo použitím na síti přidělí subjekt odpovědný za údržbu a tento subjekt se запиše do vnitrostátního registru vozidel podle článku 33 směrnice o interoperabilitě železnic.

2. Subjektem odpovědným za údržbu může být i železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo držitel vozidla.

3. Aniž je dotčena odpovědnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za bezpečné provozování vlaku podle článku 4, subjekt zajistí prostřednictvím systému údržby, že vozidla, za jejichž údržbu je odpovědný, jsou v bezpečném provozuschopném stavu. Za tímto účelem subjekt odpovědný za údržbu zajistí, aby byla vozidla udržována v souladu s:

a) knihou údržby každého vozidla,

b) platnými požadavky včetně pravidel pro údržbu a ustanovení TSI.

Subjekt odpovědný za údržbu provádí údržbu sám nebo využívá služby smluvních opraven.

4. V případě nákladních vozů obdrží každý subjekt odpovědný za údržbu osvědčení od orgánu akreditovaného nebo uznaného v souladu s odstavcem 5 nebo od vnitrostátního bezpečnostního orgánu. Akreditace je založena na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti, jak jsou obsaženy například v příslušných evropských normách řady EN 45000. Uznání je rovněž založeno na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti.

Pokud je subjektem odpovědným za údržbu železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, prověřuje soulad s požadavky přijatými podle odstavce 5 příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán postupy uvedenými v člancích 10 či 11 a tento soulad je potvrzen na osvědčeních zmíněných v těchto postupech.

5. Na základě doporučení agentury přijme Komise do 24. prosince 2010 opatření, kterým se zavádí systém udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů. Osvědčení udělená v souladu s tímto systémem potvrdí soulad s požadavky podle odstavce 3.

Opatření zahrnuje požadavky na:

- a) systém údržby zavedený subjektem;
- b) formu a dobu platnosti osvědčení uděleného subjektu;
- c) kritéria pro akreditaci či uznání subjektu či subjektů odpovědných za udělování osvědčení a zajištění kontrol, jež jsou nezbytné pro fungování systému udělování osvědčení;
- d) datum zahájení provozu systému udělování osvědčení, včetně přechodného období v délce jednoho roku pro stávající subjekty odpovědné za údržbu.

Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijme regulačním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

Komise na doporučení agentury toto opatření do 24. prosince 2018 přezkoumá s cílem zahrnout do něj všechna vozidla a bude-li to nezbytné, aktualizovat systém udělování osvědčení vztahující se na nákladní vozy.

6. Osvědčení udělená v souladu s odstavcem 5 jsou platná v celém Společenství.

7. Agentura do tří let po vstupu dotyčného opatření v platnost předloží Komisi zprávu, v níž zhodnotí postup udělování osvědčení zavedený podle odstavce 5.

8. Členské státy se mohou rozhodnout, že splní povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu a vydat mu osvědčení prostřednictvím alternativních opatření v případech:

- a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;
- b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě ve Společenství, pro něž je splnění požadavku uvedeného v odstavci 3 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;
- c) vozidel uvedených v čl. 2. odst. 2 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na dobu nejvýše pěti let.

Taková alternativní opatření jsou uplatňována prostřednictvím výjimek udělovaných příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem:

- a) při registraci vozidel podle článku 33 směrnice o interoperabilitě železnic, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu;
- b) při vydávání osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury podle článků 10 a 11 této směrnice, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu či udělení osvědčení takovému subjektu.

Tyto výjimky se s odůvodněním uvedou ve výroční zprávě o bezpečnosti uvedené v článku 18 této směrnice. Pokud se zdá, že na železničním systému Společenství vzniká nepřiměřené riziko, agentura o tom neprodleně uvědomí Komisi. Komise naváže spojení s dotčenými stranami a případně požádá daný členský stát, aby své rozhodnutí o výjimce stáhl.“;

9) V článku 16 se odstavec 2 mění takto:

- a) písmeno a) se nahrazuje tímto:
 - „a) povolovat uvádění strukturálních subsystémů tvořících železniční systém do provozu podle článku 15 směrnice o interoperabilitě železnic a kontrolovat, že jsou provozovány a udržovány v souladu s příslušnými základními požadavky;“;

b) písmeno b) se zrušuje;

c) písmeno g) se nahrazuje tímto:

„g) provádět dozor nad řádnou registrací vozidel ve vnitrostátním registru vozidel a nad tím, aby údaje o bezpečnosti v něm obsažené byly správné a aktuální;“;

10) V článku 18 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„e) výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle čl. 14a odst. 8.“;

11) Článek 26 se nahrazuje tímto:

„Článek 26

Přízpůsobování příloh

Přílohy se přizpůsobují vědeckému a technickému pokroku. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.“;

12) Článek 27 se mění takto:

a) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.“;

b) odstavec 4 se zrušuje.

13) V příloze II se zrušuje bod 3.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 24. prosince 2010. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kyperskou republiku a na Republiku Malta po dobu, po kterou na svém území nemají železniční systém.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státním.

Ve Štrasburku dne 16. prosince 2008.

Za Evropský parlament

předseda

H.-G. PÖTTERING

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

B. LE MAIRE