

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2008/110/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 16 декември 2008 година

за изменение на директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт в
Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,
като взеха предвид Договора за създаване на Европейската
общност, и по-специално член 71, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и
социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от
Договора ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) С оглед на продължаването на усилията за установяване на единен пазар за железопътни транспортни услуги, Европейският парламент и Съветът приеха Директива 2004/49/ЕО ⁽³⁾, с която се създава обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт.
- (2) Първоначално, процедурите за издаване на разрешителни за въвеждане в експлоатация на железопътни транспортни средства се уреждат в Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове ⁽⁴⁾ и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система за нови и подобрени части на железопътната система на Общността ⁽⁵⁾, както и Директива 2004/49/ЕО - за превозни средства, които вече са в употреба. В съответствие с изискванията за по-добро регулиране, и с оглед на опростяването и модернизирването на законодателството на Общността, всички разпоредби, отнасящи се до разрешителните за въвеждане на железопътни превозни средства в експлоатация следва да бъдат включени в един правен текст. Следователно, действащият член 14 от Директива 2004/49/ЕО следва

да бъде заличен и в Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в Общността (преработена версия) ⁽⁶⁾, (наричана по-нататък „Директива за оперативната съвместимост на железопътната система“), която замени Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, следва да бъде включена нова разпоредба относно разрешаване въвеждането в експлоатация на превозни средства, които вече са в употреба.

- (3) Влизането в сила от 1 юли 2006 г. на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 1999 г. въведе нови правила за договорите за експлоатация на превозни средства. Според CUV (Единните правила за договорите за използване на подвижен състав в международно железопътно съобщение) - притурка към Конвенцията, ползвателите на вагони вече не са задължени да регистрират вагоните си в железопътното предприятие. Предходното споразумение Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) вече не се прилага и е заместено отчасти от новото частно и доброволно споразумение (General Contract of Use for Wagons, GCU) между железопътни предприятия и ползвателите на вагони, според което последните отговарят за поддръжката на своите вагони. За да бъдат отразени тези промени и да се улесни прилагането на Директива 2004/49/ЕО във връзка с издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, понятията „ползвател“ и „структура, която отговаря за поддръжката“ следва да бъдат определени, а освен това следва да бъдат уточнени взаимоотношенията между тези структури и железопътните предприятия.
- (4) Определението за „ползвател“ следва да се доближава възможно най-много до определението, използвано в Конвенцията COTIF от 1999 г. Много образувания могат да бъдат определени като ползватели на превозни средства, като например собственик, дружество, чиято дейност е свързана с вагонен парк, дружество, което отдава превозни средства под наем на железопътно предприятие, железопътно предприятие, оператор на инфраструктура, който използва превозни средства за поддръжането ѝ. Такива образувания контролират превозното средство с оглед на използването му като средство за транспорт от железопътните предприятия и операторите на инфраструктура. За да се избегне всякакво съмнение, ползвателят следва ясно да бъде посочен в Националния регистър на превозните средства, предвиден в член 33 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система.

⁽¹⁾ ОВ С 256, 27.10.2007 г., стр. 39.

⁽²⁾ Становище на Европейския парламент от 29 ноември 2007 г. (ОВ С 297 Е, 20.11.2008 г., стр. 133), Обща позиция на Съвета от 3 март 2008 г. (ОВ С 122Е, 20.5.2008 г., стр. 10) и Позиция на Европейския парламент от 9 юли 2008 г. (все още непубликувана в Официален вестник). Решение на Съвета от 1 декември 2008 г.

⁽³⁾ Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44. Поправена версия, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16).

⁽⁴⁾ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.

⁽⁵⁾ ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

- (5) С цел да се осигури съгласуваност с действащото законодателство в областта на железопътния транспорт и да се избегне прекомерна тежест, на държавите-членки следва да бъде позволено да изключат от обхвата на настоящата директива железници, които представляват културно-историческо наследство, както и музейни и туристически железници.
- (6) Преди едно превозно средство да бъде въведено в експлоатация или използвано в мрежата, структурата, която отговаря за неговата поддръжка, се посочва в Националния регистър на превозните средства. Като структура, която отговаря за поддръжката следва да може да бъде посочено железопътно предприятие, оператор на инфраструктура или ползвател.
- (7) На държавите-членки следва да бъде позволено да изпълняват задълженията за посочване на структура, която отговаря за поддръжката, и да я сертифицират чрез алтернативни мерки в случаите на превозни средства, регистрирани в трета държава и поддържани в съответствие с правото на тази държава, на превозни средства, използвани в мрежи или по линии, при които ширината на междурелсието се различава от тази на главната железопътна мрежа в рамките на Общността и за които изискването за определяне на структура, която отговаря за поддръжката, се обезпечава алтернативно чрез международни споразумения с трети държави, както и превозни средства, използвани от железници, представляващи културно-историческо наследство, музейни и туристически железници, или военно оборудване и специален транспорт, който изисква предоставянето на ad hoc разрешение от страна на националните органи по безопасността преди въвеждането в експлоатация. В тези случаи, на съответната държава-членка следва да бъде позволено да допусне превозни средства в мрежата, за която е компетентна, без да се определя структура, отговорна за поддръжката на тези превозни средства, или без да се сертифицира такава. При все това, такива дерогации следва да се допускат с официални решения на съответната държава-членка и да бъдат подложени на анализ от Европейската агенция по безопасността на железопътния транспорт (наричана по-нататък „Агенцията“) в контекста на нейния доклад относно нивото на безопасност.
- (8) Когато железопътно предприятие или оператор на инфраструктура използва превозно средство, за което не е регистрирана структура, отговорна за поддръжката, или за което не е сертифицирана структурата, отговорна за поддръжката, то(и) следва да контролира всички рискове, свързани с използването на такова превозно средство. Възможността за осъществяване на контрол върху такива рискове следва да се демонстрира от железопътното предприятие или оператора на инфраструктурата посредством сертифициране на тяхната система за управление на безопасността и, по целесъобразност, техния сертификат за безопасност или разрешително за безопасност.
- (9) За товарни вагони - структурата, която отговаря за поддръжката, следва да бъде сертифицирана в съответствие със система, която трябва да бъде разработена от Агенцията и приета от Комисията. Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, това сертифициране следва да се включи в процедурата за предоставяне на сертификат за безопасност или разрешително за безопасност. Издаденият на такава структура сертификат ще гарантира, че изискванията за поддръжка по настоящата директива са изпълнени всеки товарен вагон, за който структурата отговаря. Този сертификат следва да бъде валиден в цялата Общност и следва да се предостави от орган, който може да осъществи проверка на системата за поддръжка, установена от такива структури. Тъй като товарните вагони се използват често в международния транспорт и тъй като е възможно структура, отговорна за поддръжката, да желае да използва работилници, установени в повече от една държава-членка, органът по сертифициране следва да има възможност да осъществява своите проверки в рамките на цялата Общност.
- (10) В контекста на Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система се разработват изисквания за поддръжка, по-специално като част от Техническите спецификации за оперативна съвместимост (TSIs/TCOS) на „подвижния състав“. Вследствие влизането в сила на настоящата директива възниква необходимостта да се осигури съгласуваност на тези TCOS и изискванията за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката, чието приемане от Комисията предстои. Комисията ще постигне това, като измени, където е целесъобразно, съответните TCOS посредством процедурата, предвидена в Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система.
- (11) Тъй като целта на настоящата директива, а именно доразвиване и подобряване на безопасността на железопътната система на Общността, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради мащаба на действието, може да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа за субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (12) Мерките, необходими за изпълнението на Директива 2004/49/ЕО, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (13) По-специално, на Комисията следва да бъдат предоставени правомощия да преразглежда и адаптира приложенията към Директива 2004/49/ЕО, да приема и преразглежда общите метод и цели за безопасност, както и да въведе система за сертифициране на поддръжката. Доколкото тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на Директива 2004/49/ЕО, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети съгласно процедурата за регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.
- (14) Държава-членка, която няма железопътна система и която не планира да има такава в непосредствено бъдеще, би се обвързала с несъразмерно и безпредметно задължение, ако трябва да транспонира и прилага настоящата директива. Следователно такава държава-членка следва да бъде освободена от задължението да транспонира и прилага настоящата директива, докато не притежава железопътна система.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

- (15) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество⁽¹⁾, държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността таблици, които илюстрират, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да ги направят обществено достояние.
- (16) Директива 2004/49/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения

Директива 2004/49/ЕО се изменя, както следва:

1. В член 2, параграф 2 се добавят следните букви:

- „г) превозни средства, представляващи културно-историческо наследство, които се движат по националните мрежи, при условие че те съответстват на националните правила и разпоредби за безопасност, с оглед осигуряване на безопасното движение на такива превозни средства;
- д) железници, представляващи културно-историческо наследство, музейни и туристически железници, които използват собствени мрежи, включително работилници, превозни средства и персонал.“

2. В член 3 се добавят следните букви:

- „т) „ползвател“ означава лице или образувание, което като собственик или с право на ползване на превозно средство, го експлоатира като средство за транспорт и е регистрирано като такъв в Националния регистър на превозните средства (НРПС), предвиден в член 33 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в Общността (преработена версия) (*), (наричана по-нататък „Директива за оперативната съвместимост на железопътната система“);
- у) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирана като такава в НРПС;
- ф) „превозно средство“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на топлинна сила. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми или части от такива подсистеми.

(*) ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1“;

3. В член 4, параграф 4 думите „собственик на вагони“ се заменят с „ползвател“;

4. Член 5, параграф 2 се заменя със следното:

„2. До 30 април 2009 г. приложение I трябва да бъде преразгледано, по-специално с оглед на включването в него на общи определения за CSIs и на общи методи за изчисляване на разходите при произшествие. Тази мярка, предназначена да изменени несъществени елементи на настоящата директива, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“;

5. Член 6 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Първоначална поредица от CSMs, обхващащи най-малко методите, описани в параграф 3, буква а), се приема от Комисията преди 30 април 2008 г. Те се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Втора поредица CSMs, обхващаща останалите методи, описани в параграф 3, се приема от Комисията преди 30 април 2010 г. Те се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“;

- б) в параграф 3 буква в) се заменя със следното:

„в) доколкото не са обхванати от ТСОС, методи за проверка дали структурните подсистеми от железопътната система се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания.“;

- в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. CSMs се преразглеждат редовно, като се вземат предвид придобитият при прилагането им опит, цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт и задълженията на държавите-членки, определени в член 4, параграф 1. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“;

(¹) ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

6. Член 7 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 първата и втората алинея се заменят със следното:

„3. Първият комплект от проектни CSTs се основава на преглед на съществуващите критерии и на нивото на безопасност в държавите-членки и гарантира, че текущото ниво на безопасност на железопътната система няма да се понижи в нито една държава-членка. Той се приема от Комисията преди 30 април 2009 г. и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

Вторият комплект от проектни CSTs се основава на опита, придобит от първия комплект CSTs и тяхното прилагане. Той отразява всички приоритетни области, в които е необходимо по-нататъшно повишаване на безопасността. Той се приема от Комисията преди 30 април 2011 г. и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“

б) параграф 5 се заменя със следния текст:

„5. CSTs се преразглеждат редовно, като се отчита цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“

7. Член 10 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 втората алинея се заменя със следното:

„Предназначението на сертификата за безопасност е да служи като доказателство, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, установени в ТСОС и други съответни законодателни актове на Общността и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да осигурява безопасни транспортни услуги по мрежата.“

б) в параграф 2 буква б) се заменя със следното:

„б) сертификат, потвърждаващ приемането на разпоредбите, въведени от железопътното предприятие за

изпълнение на специфични изисквания, необходими за безопасното предоставяне на услуги в съответната мрежа. Изискванията може да включват прилагането на ТСОС и национални правила за безопасност, включително правила за експлоатиране на мрежата, приемане на сертификатите на персонала и разрешително за експлоатация на превозни средства, използвани от железопътни предприятия. Сертификатът се основава на документи, предоставени от железопътното предприятие, описани в приложение IV.“

8. Въмква се следният член:

„Член 14а

Поддръжка на превозните средства

1. За всяко превозно средство, преди да бъде въведено в експлоатация, се определя структура, която отговаря за неговата поддръжка и се регистрира в Националния регистър на превозните средства съгласно член 33 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система.

2. Железопътно предприятие, оператор на инфраструктура или ползвател може да изпълнява функцията на структура, която отговаря за поддръжката.

3. Без да се засяга задължението на железопътните предприятия и операторите на инфраструктура за безопасната експлоатация на влак, предвидено в член 4, структурата осигурява, посредством система за поддръжка, безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, за чиято поддръжка отговаря. За тази цел, структурата, която отговаря за поддръжката, гарантира, че превозните средства се поддържат в съответствие с:

а) досието относно поддръжката на всяко превозно средство

б) действащите разпоредби, включително правилата за поддръжка и разпоредбите на ТСОС.

Всяка структура, която отговаря за поддръжката, извършва поддръжката сама, или посредством работилници за поддръжка въз основа на сключен договор.

4. В случая на товарните вагони, всяка структура, която отговаря за поддръжката, се сертифицира от орган, който следва да бъде акредитиран или признат в съответствие с параграф 5, или от национален орган по безопасност. Процесът на акредитиране се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност, като съответните Европейски стандарти серия EN 45000. Процесът на признаване също се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност.

Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е железопътно предприятие или оператор на инфраструктура, спазването на изискванията, които следва да се приемат съобразно параграф 5, се проверява от националния орган по безопасността, в контекста на процедурите, посочени в член 10 или член 11, и се потвърждава в сертификатите, посочени в тези процедури.

5. Въз основа на препоръка от Агенцията, до 24 декември 2010 г. Комисията приема мярка за установяване на система за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на товарни вагони. Сертификати, предоставени в съответствие с тази система, потвърждават спазването на изискванията, посочени в параграф 3.

Мярката включва изискванията относно:

- а) установената от структурата система за поддръжка;
- б) формата и валидността на изданията на структурата сертификат;
- в) критериите за акредитация или признаване на орган или органи, отговорни за издаването на сертификати и осигуряването на проверките, необходими за функционирането на системата за сертифициране;
- г) деня на прилагане на системата за сертифициране, включително преходен период от една година за съществуващите структури, които отговарят за поддръжката.

Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.

Въз основа на препоръка от Агенцията, до 24 декември 2018 г. Комисията прави преглед на тази мярка, за да включи всички превозни средства и да актуализира, при необходимост, системата за сертифициране, приложима по отношение на товарните вагони.

6. Сертификатите, издадени в съответствие с параграф 5, са валидни в рамките на цялата Общност.

7. Агенцията прави оценка на процедурата на сертифициране, прилагана в съответствие с параграф 5, като представя доклад на Комисията най-късно три години след влизането в сила на съответната мярка.

8. Държавите-членки може да решат да изпълнят задълженията за определяне на структура, отговорна за поддръжката, и за нейното сертифициране чрез алтернативни мерки в следните случаи:

- а) превозни средства, регистрирани в трета държава и поддръжани в съответствие с правото на тази държава;

- б) превозни средства, използвани в мрежи или по линии, при които ширината на междурелсието се различава от тази на главната железопътна мрежа в рамките на Общността и за които изпълнението на изискванията, посочени в параграф 3, се обезпечава от международни споразумения с трети държави;

- в) превозни средства, определени в член 2, параграф 2, и военно оборудване и специален транспорт, който изисква предоставянето на ad hoc разрешение от страна на националния орган по безопасността преди въвеждането в експлоатация. В този случай дерогации се предоставят за срокове, които не надвишават 5 години.

Такива алтернативни мерки се прилагат посредством дерогации, които се предоставят от съответния национален орган по безопасността:

- а) при регистриране на превозни средства в съответствие с член 33 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система - по отношение на определянето на структура, отговорна за поддръжката;
- б) при издаване на сертификати и разрешителни за безопасност на железопътни предприятия или оператори на инфраструктура в съответствие с членове 10 и 11 от настоящата директива - по отношение на определянето и сертифицирането на структурата, която отговаря за поддръжката.

Такива дерогации се определят и обосновават в годишния доклад за безопасността, посочен в член 18 от настоящата директива. В случаите, в които изглежда, че железопътната система на Общността е изложена на прекомерни рискове, свързани с безопасността, Агенцията незабавно информира Комисията. Комисията установява контакт със заинтересованите страни и, по целесъобразност, отправя искане към съответната държава-членка да оттегли решението си за дерогация.“;

9. Член 16, параграф 2 се изменя, както следва:

- а) буква а) се заменя със следното:

„а) Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи железопътната система, в съответствие с член 15 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система, и проверка дали те се експлоатират и поддръжат съгласно съответните основни изисквания;“

б) буква б) се заличава.

Член 2

в) буква ж) се заменя със следното:

„ж) гарантиране на надлежното регистриране на превозните средства в НРПС и на точността и осъвременяването на отразената в регистъра информация;“;

10. Към параграф 18 се добавя следната буква:

„д) дерогациите, за които е взето решение съгласно член 14а, параграф 8.“;

11. Член 26 се заменя със следното:

„Член 26

Адаптиране на приложенията

Приложенията се адаптират към научно-техническия прогрес. Тази мярка, предназначена да изменени несъществени елементи на настоящата директива, се приема съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.“;

12. Член 27 се изменя, както следва:

а) вмъква се следният параграф:

„2а. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.“;

б) параграф 4 се заличава;

13. В приложение II точка 3 се заличава.

Изпълнение и транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до 24 декември 2010 г.. Те незабавно предоставят на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Република Кипър и Република Малта, доколкото на съответните им територии няма установена железопътна система.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 16 декември 2008 година

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

B. LE MAIRE