



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

*Regionaludviklingsudvalget*

**2013/0015(COD)**

16.10.2013

## **UDTALELSE**

fra Regionaludviklingsudvalget

til Transport- og Turismeudvalget

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning)  
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Ordfører for udtalelse: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA\_Legam

## KORT BEGRUNDELSE

### Indledning:

Jernbanesektoren oplever i dag nedgang i en lang række medlemsstater, samtidig med at behovet for transport af varer og personer er i konstant stigning, og de miljø- og energimæssige udfordringer tvinger Europa til at finde bæredygtige transportløsninger. Hvad skyldes denne nedgang? Tog er dyrt og råder ikke over et netværk, der er tilstrækkelig omfattende til at kunne give det en fordel over for dets direkte konkurrenter, som er bil, skib og fly.

Kommissionen fremlagde derfor den 30. januar 2013 sin fjerde jernbanepakke, der havde til formål at indføre et fælles europæisk jernbaneområde ved at øge konkurrencedygtigheden og mindske udgifterne til jernbanetransport.

Disse reformer vil få store konsekvenser for medlemsstaterne, regionerne, de lokale myndigheder, aktører og brugere i jernbanesystemet samt borgerne, og Regionaludviklingsudvalget, som er kompetent til at evaluere indvirkningerne af andre EU-politikker på den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Europa, har afgivet en omfattende udtalelse om disse reformer.

Formålet med omarbejdningen af direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet i EU er at mindske opsplittningen og omkostningerne ved at bringe køretøjer og materiel i omsætning. Disse forslag vil være med til at øge jernbanernes interoperabilitet i EU, samtidig med at der opretholdes et optimalt sikkerhedsniveau.

Forenkling af procedurerne og teknisk harmonisering er forudsætninger for indførelsen af et fælles europæisk jernbaneområde og for, at sektoren kan åbnes for konkurrence. Interoperabilitet er ligeledes en væsentlig betingelse for en styrkelse af jernbanetransporten på tværs af grænserne, hvilket er afgørende for EU's territoriale samhørighed.

De forskellige nationale jernbanesystemer er nutidens vidnesbyrd om Europas krigsplagede historie. De er historisk blevet udformet forskelligt for at beskytte nationale økonomier og ikke mindst nationale territorier mod enhver invasion af fremmede hærstyrker.

Ifølge Kommissionen findes der på nuværende tidspunkt over 11 000 forskellige nationale tekniske regler og sikkerhedsforskrifter i EU. Det Europæiske Jernbaneagentur (agenturet) har i dag et normativt ansvar, idet det har til opgave at udarbejde minimumsstandarder for interoperabilitet med henblik på at mindske det store antal nationale regler og muliggøre en sikker og problemfri togtrafik.

Det er de nationale sikkerhedsmyndigheder, der står for at udstede tilladelser til ibrugtagning af køretøjer på deres nationale territorium. Der er store forskelle i den måde, hvorpå disse myndigheder varetager procedurerne for udstedelse af tilladelser til køretøjer og sikkerhedscertifikater. Der er oftest tale om lange og dyre procedurer.

Det fremgår af de tilgængelige tal, at omkostningerne i forbindelse med disse procedurer til udstedelse af tilladelser udgør næsten 10 % af de samlede omkostninger i forbindelse med lokomotiver, pr. land. Såfremt lokomotiverne anvendes i tre medlemsstater, kan de samlede omkostninger nå op på omkring 30 %.

Kommissionens forslag er blevet kaldet "revolutionært". Kommissionen ønsker at fjerne ibrugtagningstilladelsen og blot bevare begrebet køretøjsomsætningstilladelse og lade jernbanevirksomheden stå med ansvaret for togets ibrugtagning og drift.

En anden innovation er, at Kommissionen også ønsker at give agenturet et "operationelt" ansvar ud over dets "normative" ansvar. Det skal således være agenturet, der udsteder "køretøjsomsætningstilladelser", når det har fået fremlagt certifikater, der viser, at materiellet opfylder kravene.

### **Forslag til ændringer:**

Ordføreren glæder sig meget over Kommissionens forslag, som har fokus på en reel forenkling af ansøgningsprocedurerne og på en europæisk strategi for certificering af køretøjer.

De foreslåede ændringer vedrører køretøjsomsætningstilladelser, som udstedes af agenturet, og som vil være gyldige i hele Europa. Med denne tilladelsesprocedure synes der at være tale om en overvurdering af agenturets kapacitet til at erstatte 27 nationale sikkerhedsmyndigheder, til at bringe orden i alle de nationale regler, som stadig eksisterer, samt til at foretage de nødvendige verifikationer.

Endvidere vil de omkostninger og det ansvar, der vil komme til at påhvile jernbanevirksomhederne i forbindelse med ibrugtagning, blive for store og måske forhindre nye aktører i at komme ind på markedet.

*Den foreslåede struktur:* Ændringsforslagene er i høj grad inspireret af det kompromis, der blev indgået i Rådet den 10. juni 2013, og som skaber ligevægt mellem europæisk indblanding og national ekspertise. Agenturet beholder således sin rolle som fælles myndighed (*one-stop-shop*) i forbindelse med enhver godkendelse af køretøjer. Ansøgeren skal i sin ansøgning tydeligt angive køretøjets "anvendelsesområde". Agenturet foretager verifikationen af, hvorvidt TSI'erne er overholdt, og anmoder den nationale sikkerhedsmyndighed i "anvendelsesområdet" om at vurdere den tekniske kompatibilitet med de nationale regler.

Myndighederne har en måned til at anmode om supplerende dokumentation og højst fire måneder til at behandle sagen og underkaste den en sagkyndig undersøgelse. Derefter træffer agenturet afgørelse på grundlag af udtalelsen fra den nationale sikkerhedsmyndighed.

Hvis der er uoverensstemmelse mellem agenturet og den nationale myndighed, kan sagen forelægges Ankenævnet til mægling.

*Andre ændringer:* Ordføreren foreslår endvidere, at der oprettes et europæisk køretøjsregister

frem for at bevare de 27 eksisterende nationale registre. Det understreges ligeledes, at det kun er "væsentlige" ændringer af køretøjerne, der medfører krav om en ny tilladelse. Analysen af omkostninger og fordele i forbindelse med en ny TSI bør evalueres omhyggeligt.

Reserve dele bør ligeledes harmoniseres for at gøre det europæiske marked mere flydende. Endelig bør agenturet bevare kontrollen med godkendelse af ERTMS-systemer for at sikre en koordineret indførelse af dette system i hele Europa.

En sidste vigtig innovation er muligheden for at udvide "anvendelsesområdet" til også at omfatte den nærmeste grænsestation, uden at det kræver en ny procedure, såfremt jernbanesystemerne er ens.

*Frist for gennemførelse i national ret:* I lyset af det store omstillingsarbejde, som Det Europæiske Jernbaneagentur og de nationale sikkerhedsmyndigheder skal foretage, foreslås en frist for gennemførelse på tre år frem for to år. Efter to år bør Kommissionen imidlertid udarbejde en rapport om agenturets fremskridt med at opfylde dets nye beføjelser, som den forelægger for Europa-Parlamentet og Rådet.

## ÆNDRINGSFORSLAG

Regionaludviklingsudvalget opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

### Ændringsforslag 1

#### Forslag til direktiv Henvisning 1

##### *Kommissionens forslag*

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1, artikel 170 og 171,

##### *Ændringsforslag*

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig **artikel 4, stk. 2, litra c)**, artikel 91, stk. 1, artikel 170 og **artikel 171**,

### Ændringsforslag 2

#### Forslag til direktiv Betragtning 2

##### *Kommissionens forslag*

(2) For at give EU-borgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt

##### *Ændringsforslag*

(2) For at give EU-borgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt

ud at udnytte fordelene ved et område uden indre grænser, bør der blandt andet gøres en indsats for at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet og lette adgangen til disse net ved iværksættelse af enhver foranstaltning, som måtte være nødvendig med hensyn til harmonisering af tekniske standarder.

ud at udnytte fordelene ved et område uden indre grænser **og ved opnåelsen af målet om territorial samhørighed** bør der blandt andet gøres en indsats for at fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale jernbanenet og lette adgangen til disse net ved iværksættelse af enhver foranstaltning, som måtte være nødvendig med hensyn til harmonisering af tekniske standarder.

### Ændringsforslag 3

#### Forslag til direktiv Betragtning 14

##### *Kommissionens forslag*

(14) Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forsyne hvert køretøj, der er taget i brug, med en identifikationskode. Køretøjet bør derefter registreres i et **nationalt** køretøjsregister. **Registrene bør kunne konsulteres af alle medlemsstaterne og visse økonomiske aktører i Den Europæiske Union. De nationale køretøjsregistre bør være baseret på ensartede dataformater. Der bør derfor fastsættes fælles funktionelle og tekniske specifikationer for registrene.**

##### *Ændringsforslag*

(14) Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forsyne hvert køretøj, der er taget i brug, med en identifikationskode. Køretøjet bør derefter registreres i et **europæisk** køretøjsregister. **Dette register bør være offentligt.**

### Ændringsforslag 4

#### Forslag til direktiv Betragtning 14

##### *Kommissionens forslag*

(14) Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forsyne hvert køretøj, der er taget i brug, med en identifikationskode. Køretøjet bør derefter registreres i et **nationalt** køretøjsregister. Registrene bør kunne konsulteres af alle **medlemsstaterne og visse økonomiske aktører** i Den Europæiske Union. **De nationale**

##### *Ændringsforslag*

(14) Af sikkerhedsgrunde er det nødvendigt at forsyne hvert køretøj, der er taget i brug, med en identifikationskode. Køretøjet bør derefter registreres i et **europæisk** køretøjsregister. **Registret** bør kunne konsulteres af alle i Den Europæiske Union.

*køretøjsregistre bør være baseret på ensartede dataformater. Der bør derfor fastsættes fælles funktionelle og tekniske specifikationer for registrene.*

## Ændringsforslag 5

### Forslag til direktiv Artikel 1 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

1. Dette direktiv fastsætter betingelserne for at tilvejebringe interoperabilitet i Den Europæiske Unions jernbanesystem på en måde, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv [.../... om sikkerhed i EU's jernbanesystem]. Disse betingelser vedrører projektering og konstruktion, anlæg og fremstilling, ibrugtagning, opgradering, fornyelse, drift og vedligeholdelse af delene i dette system samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse.

#### *Ændringsforslag*

1. Dette direktiv fastsætter betingelserne for at tilvejebringe interoperabilitet i Den Europæiske Unions jernbanesystem på en måde, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i direktiv [.../... om sikkerhed i EU's jernbanesystem]. Disse betingelser vedrører projektering og konstruktion, anlæg og fremstilling, ibrugtagning, opgradering, fornyelse, drift og vedligeholdelse af delene i dette system samt faglige kvalifikationer og sundheds- og sikkerhedsbetingelser for det personale, som varetager drift og vedligeholdelse.  
***Bestræbelserne på at nå dette mål skal føre til fastsættelse af et optimalt niveau af teknisk harmonisering og gøre det muligt at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr og tjenesteydelser til anlæg, fornyelse, opgradering og drift af jernbanesystemet i Unionen.***

#### *Begrundelse*

*De nuværende målsætninger i direktivet om interoperabilitet (den nuværende artikel 1, stk. 2, litra b)) bør bevares, eftersom de angiver det generelle formål med direktivet (et optimalt niveau af teknisk harmonisering og gradvis gennemførelse af det indre marked for udstyr, tjenesteydelser og drift).*

## Ændringsforslag 6

### Forslag til direktiv Artikel 1 – stk. 3 – litra b

*Kommissionens forslag*

b) net, der **funktionsmæssigt er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som** kun er beregnet til personbefordring i lokal-, by- og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net.

*Ændringsforslag*

b) net, der kun er beregnet til personbefordring i lokal-, by- og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net.

*Begrundelse*

*Kravet om funktionsmæssig adskillelse er meget uklart. Beskrivelsen "kun [...] beregnet til" er nok til ubestrideligt at identificere jernbanestrækninger, der er udelukket fra anvendelsesområdet.*

**Ændringsforslag 7**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 2**

*Kommissionens forslag*

2) "interoperabilitet": jernbanesystemets egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig togtrafik, der præsterer de ydelser, som forudsættes for disse strækninger.

*Ændringsforslag*

2) "interoperabilitet": jernbanesystemets egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig togtrafik, der præsterer de ydelser, som forudsættes for disse strækninger. **Denne egnethed er afhængig af, at alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser for at opfylde de væsentlige krav er til stede**

*Begrundelse*

*Denne formulering fra gældende EU-lovgivning er stadig nødvendig, da den skaber øget klarhed.*

**Ændringsforslag 8**

**Forslag til direktiv  
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12**

*Kommissionens forslag*

12) "opgradering": arbejder, som for det

*Ændringsforslag*

12) "opgradering": arbejder, som for det



første går ud på at ændre et delsystem eller en del af det, som for det andet **medfører en ændring af det tekniske dossier, der ledsager EF-verifikationserklæringen, hvis dette dossier findes, og som for det tredje** forbedrer delsystemets samlede ydeevne

første går ud på **væsentligt** at ændre et delsystem eller en del af det **eller et køretøj eller en del af det, og** som for det andet forbedrer delsystemets samlede ydeevne; **hver TSI angiver, hvilke væsentlige ændringer der er foretaget af det pågældende delsystem eller køretøj**

#### *Begrundelse*

*For at undgå krav om udstedelse af en ny EU-erklæring for hver ændring (der foretages talrige mindre ændringer med eller uden indvirkning på de tekniske specifikationer) bør kriteriet "væsentligt" forklares nærmere i TSI'en, før der udstedes en ny EU-erklæring.*

### **Ændringsforslag 9**

#### **Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 1 – nr. 13**

##### *Kommissionens forslag*

13) "fornyelse": arbejder, som går ud på at udskifte et delsystem eller en del **af det** uden at ændre delsystemets samlede ydeevne

##### *Ændringsforslag*

13) "fornyelse": arbejder, som går ud på at udskifte **større dele af** et delsystem eller **et køretøj eller** en del **heraf** uden at ændre delsystemets **eller køretøjets** samlede ydeevne; **hver TSI angiver, hvilke "større" fornyelser der er foretaget af det pågældende delsystem eller køretøj**

### **Ændringsforslag 10**

#### **Forslag til direktiv Artikel 2 – stk. 1 – nr. 39 a (nyt)**

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

**39a) "anvendelsesområde": køretøjets påtænkte anvendelsesområde, dvs. de net eller strækninger eller grupper af net eller strækninger i en eller flere medlemsstater, hvor køretøjet er beregnet til at køre.**

## Ændringsforslag 11

### Forslag til direktiv

#### Artikel 4 – stk. 4 – litra d

##### *Kommissionens forslag*

d) Den fastlægger, for hvilke interoperabilitetskomponenter og for hvilke grænseflader der skal udarbejdes europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, som er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i jernbanesystemet.

##### *Ændringsforslag*

d) Den fastlægger, for hvilke interoperabilitetskomponenter og for hvilke grænseflader der skal udarbejdes europæiske specifikationer, herunder europæiske standarder, som er nødvendige for at tilvejebringe interoperabilitet i jernbanesystemet. ***Dette omfatter identifikation af reservedele inden for jernbaneområdet, der potentielt skal standardiseres i overensstemmelse med artikel 41 i forordningen om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004.***

##### *Begrundelse*

*Hver TSI bør indeholde en liste over de reservedele, der skal standardiseres, for at skabe et indre marked for jernbaneudstyr i overensstemmelse med Kommissionens forslag i artikel 41 i forordningen om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.*

## Ændringsforslag 12

### Forslag til direktiv

#### Artikel 5 – stk. 2 a (nyt)

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

***2a. Der skal ved udarbejdelsen, vedtagelsen og revisionen af hver TSI (herunder grundparametrene) tages hensyn til de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været genstand for overvejelse, samt disses indbyrdes grænseflader med henblik på at fastlægge og iværksætte de mest fordelagtige løsninger. Medlemsstaterne medvirker ved denne vurdering ved at stille de nødvendige data til rådighed.***

## Begrundelse

Denne passage fra det nugældende direktiv (bilag I, punkt 4.2) bør genindføres. Der bør i forbindelse med alle tekniske specifikationer for interoperabilitet foretages en evaluering af de forventede omkostninger og fordele ved alle de tekniske løsninger, der har været til overvejelse, med henblik på at iværksætte de mest fordelagtige løsninger, hvilket ikke mindst er til gavn for de lokale og regionale myndigheder.

### Ændringsforslag 13

#### Forslag til direktiv Artikel 6 – stk. 3 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**3a. Et medlem af netværket af repræsentative organer kan anmode Kommissionen om at indhente udtalelser om mangler i en TSI. Kommissionen underretter ansøgeren om sin afgørelse og begrundet et eventuelt afslag.**

## Begrundelse

Jernbaneselskaberne er ofte de første til at konstatere problemer i forbindelse med en TSI og bør derfor kunne anmode Kommissionen om at indhente udtalelser om de mangler, der er konstateret i en TSI.

### Ændringsforslag 14

#### Forslag til direktiv Artikel 15 – stk. 2

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

2. Opgaven for det bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorgan, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder med projekteringsfasen og omfatter hele udførelsesfasen indtil godkendelsen forud for ibrugtagning af delsystemet. Den **kan** desuden **omfatte** verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i, på grundlag af de oplysninger, der findes i den berørte TSI og i de i artikel 44

2. Opgaven for det bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorgan, som skal foretage EF-verifikation af et delsystem, begynder med projekteringsfasen og omfatter hele udførelsesfasen indtil godkendelsen forud for ibrugtagning af delsystemet. Den **omfatter** desuden verifikation af grænsefladerne mellem det pågældende delsystem og det system, som det skal indgå i, på grundlag af de oplysninger, der findes i den berørte TSI og i de i artikel 44

og 45 nævnte registre.

og 45 nævnte registre.

### *Begrundelse*

*Det er afgørende, at grænsefladerne også er omfattet, sådan som det er tilfældet i det gældende direktiv.*

## **Ændringsforslag 15**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 18 – stk. 2 – afsnit 1**

##### *Kommissionens forslag*

Kompetencen til at tillade ibrugtagning af energi- og infrastrukturdelsystemer ligger hos den enkelte nationale sikkerhedsmyndighed i den medlemsstat, i hvis område delsystemerne ligger eller drives.

##### *Ændringsforslag*

Kompetencen til at tillade ibrugtagning af energi- og infrastrukturdelsystemer ligger hos den enkelte nationale sikkerhedsmyndighed i den medlemsstat, i hvis område delsystemerne ligger eller drives. ***Hvad angår jordbaserede ERTMS-anlæg, konsulterer den nationale sikkerhedsmyndighed Det Europæiske Jernbaneagentur, som har beslutningsmyndigheden. Hvad angår alle andre faste anlæg, har den nationale sikkerhedsmyndighed beslutningsmyndigheden.***

### *Begrundelse*

*Det er mere præcist her at henvise direkte til "jordbaserede ERTMS-anlæg". Tilladelsen til ibrugtagning af alle nationale faste anlæg bør udstedes af de nationale sikkerhedsmyndigheder. Agenturet bør udstede tilladelser til jordbaserede ERTMS-anlæg for at sikre en koordineret ERTMS-strategi.*

## **Ændringsforslag 16**

### **Forslag til direktiv**

#### **Artikel 20 – stk. 1 b (nyt)**

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

***1b. Køretøjsomsætningstilladelsen udstedes på grundlag af et dossier om køretøjet eller køretøjstypen, som ansøgeren skal forelægge, og som skal***

*indeholde dokumentation for:*

*a) at de mobile delsystemer, som køretøjet består af, er bragt i omsætning, jf. artikel 19*

*b) at de i litra a) omhandlede delsystemer i køretøjet er teknisk kompatible med hinanden, idet denne kompatibilitet fastslås på grundlag af de relevante TSI'er, nationale forskrifter og registre*

*c) at integrationen af de i litra a) omhandlede delsystemer i køretøjet er sikkerhedsmæssigt forsvarlig, idet dette fastslås på grundlag af de relevante TSI'er og nationale forskrifter og de fælles sikkerhedsmetoder, der er omhandlet i artikel 6 i direktiv .../... [om jernbanesikkerhed].*

*d) at køretøjet er teknisk kompatibelt med nettet i det område, der henvises til i stk. 1a, idet dette fastslås på grundlag af de relevante TSI'er og nationale forskrifter og de fælles sikkerhedsmetoder, der er omhandlet i artikel 6 i direktiv .../... [om sikkerhed i EU's jernbanesystem]*

*Når det er nødvendigt at foretage en prøvekørsel for at dokumentere, at køretøjet er teknisk kompatibelt, jf. stk. 1b, litra b) og d), kan de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder udstede en midlertidig tilladelse til ansøgeren, således at denne kan anvende køretøjet til i praksis at verificere, om det er teknisk kompatibelt med nettet.*

*Infrastrukturforvalteren gør i samråd med ansøgeren alt for at sikre, at prøvekørsler finder sted senest tre måneder efter modtagelsen af ansøgerens anmodning. Om nødvendigt træffer den nationale sikkerhedsmyndighed alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at prøvekørsler kan finde inden for den fastsatte frist.*

## Ændringsforslag 17

### Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 2

#### *Kommissionens forslag*

2. Agenturet træffer afgørelser om at udstede køretøjsomsætningstilladelser. **Disse tilladelser** attesterer værdierne af de parametre, der er anført i TSI'en som relevante for kontrollen af den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og de faste anlæg. Køretøjsomsætningstilladelsen skal også indeholde oplysninger om køretøjets overensstemmelse med de relevante TSI'er og nationale forskrifter i tilknytning til disse parametre.

#### *Ændringsforslag*

2. Agenturet træffer afgørelser om at udstede køretøjsomsætningstilladelser. **Denne tilladelse omfatter:**

**a) markedsføringstilladelse. Denne tilladelse er gyldig i alle medlemsstater og muliggør handelstransaktioner i hele Europa**

**b) tilladelse til anvendelse af køretøjer i det i stk. 1a omhandlede område. Denne tilladelse** attesterer værdierne af de parametre, der er anført i TSI'en som relevante for kontrollen af den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og de faste anlæg **i det pågældende område.** Køretøjsomsætningstilladelsen skal også indeholde oplysninger om køretøjets overensstemmelse med de relevante TSI'er og nationale forskrifter i tilknytning til disse parametre.

**c) betingelserne for anvendelse af køretøjet og andre restriktioner.**

## Ændringsforslag 18

### Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 2 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

**2a. Inden disse tilladelser udstedes, skal**

*agenturet:*

*a) vurdere de elementer i dossieret, der er omhandlet i stk. 1b, litra a), b) og c), for at kontrollere, om dossieret er fuldstændigt, nøjagtigt og konsistent i forhold til den relevante TSI*

*b) høre de nationale sikkerhedsmyndigheder, som det påtænkte anvendelsesområde vedrører, i forbindelse med vurderingen af dossieret for at kontrollere, om det er fuldstændigt, nøjagtigt og konsistent i forhold til stk. 1b, litra d), og de i stk. 1b, litra a), b) og c), omhandlede elementer for så vidt angår de relevante nationale bestemmelser.*

*Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder kan som led i ovennævnte vurderinger og i tilfælde af begrundet tvivl anmode om, at der foretages prøvekørsler på nettet. For at gøre det lettere at foretage disse prøvekørsler kan de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder udstede en midlertidig tilladelse til ansøgeren, således at denne kan anvende køretøjet til prøvekørsler på nettet.*

*Infrastrukturforvalteren træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at sådanne prøvekørsler kan finde sted senest tre måneder efter, at agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed har fremsat anmodning herom.*

## **Ændringsforslag 19**

### **Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 2 b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*2b. Senest en måned efter modtagelsen af ansøgningen meddeler agenturet ansøgeren, at hans dossier er komplet, eller anmoder ham om at fremsende relevante supplerende oplysninger inden*

*for en rimelig frist. Agenturet kan endvidere evaluere de i stk. 1b, litra d), omhandlede elementer for at kontrollere, om dossieret er fuldstændigt, nøjagtigt og konsistent.*

## **Ændringsforslag 20**

**Forslag til direktiv  
Artikel 20 – stk. 2 c (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*2c. Agenturet tager fuldt hensyn til de efter stk. 2a foretagne vurderinger, inden det træffer afgørelse om udstedelse af en køretøjsomsætningstilladelse. Agenturet udsteder omsætningstilladelsen eller fremsender et begrundet afslag til ansøgeren inden for en forud fastsat, rimelig frist og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger.*

## **Ændringsforslag 21**

**Forslag til direktiv  
Artikel 20 – stk. 2 d (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*2d. Agenturet påtager sig det fulde ansvar for de tilladelser, det udsteder. Det betyder, at agenturet i tilfælde af en juridisk efterforskning, som vedrører agenturet eller dets ansatte, fuldt ud samarbejder med de berørte medlemsstaters kompetente myndigheder.*

## **Ændringsforslag 22**

**Forslag til direktiv  
Artikel 20 – stk. 2 e (nyt)**



**2e. Såfremt agenturet ikke er enig i en negativ vurdering foretaget af en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheder i overensstemmelse med stk. 2a, litra b), underretter det den/de pågældende myndighed(er) herom med angivelse af årsagerne til dets manglende enighed.**

**Agenturet og den/de nationale sikkerhedsmyndighed(er) samarbejder om at nå frem til en vurdering, der er acceptabel for alle parter. Om nødvendigt, og hvis agenturet og den/de nationale sikkerhedsmyndighed(er) beslutter sig herfor, kan ansøgeren også inddrages i denne proces. Hvis det ikke har været muligt at nå frem til en vurdering, der er acceptabel for alle parter, senest 15 dage efter, at agenturet har underrettet den/de nationale sikkerhedsmyndighed(er) om sin manglende enighed i vurderingen, træffer agenturet en endelig afgørelse, medmindre den/de nationale sikkerhedsmyndighed(er) har sendt sagen til voldgift hos det ankenævn, der er nedsat i henhold til artikel 51 i forordning (EU) nr. .../... [agenturforordningen]. Ankenævnet træffer afgørelse om, hvorvidt det bekræfter agenturets foreslåede afgørelse, senest 15 dage efter, at den/de nationale sikkerhedsmyndighed(er) har indgivet sin anmodning.**

**Hvis ankenævnet er enig med agenturet, kan agenturet straks træffe en afgørelse.**

**Såfremt ankenævnet er enig i den nationale sikkerhedsmyndigheds negative vurdering, udsteder agenturet en tilladelse til et anvendelsesområde, der udelukker de dele af nettet, der har fået en negativ vurdering.**

**Såfremt agenturet ikke er enig i en positiv vurdering fra en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheder i**

*overensstemmelse med stk. 2a, litra b), underretter det den/de pågældende myndighed(er) herom med angivelse af årsagerne til dets manglende enighed. Agenturet og den/de nationale sikkerhedsmyndighed(er) samarbejder om at nå frem til en vurdering, der er acceptabel for alle parter. Om nødvendigt, og hvis agenturet og den/de nationale sikkerhedsmyndighed(er) beslutter sig herfor, kan ansøgeren også inddrages i denne proces. Hvis det ikke har været muligt at nå frem til en vurdering, der er acceptabel for alle parter, senest 15 dage efter, at agenturet har underrettet den/de nationale sikkerhedsmyndighed(er) om sin manglende enighed i vurderingen, træffer agenturet en endelig afgørelse.*

## Ændringsforslag 23

### Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 4

#### *Kommissionens forslag*

**4. Køretøjsomsætningstilladelsen udstedes på grundlag af et dossier om køretøjet eller køretøjstypen, som ansøgeren skal forelægge, og som skal indeholde dokumentation for:**

**a) at de mobile delsystemer, som køretøjet består af, er bragt i omsætning, jf. artikel 19**

**b) at de i litra a) omhandlede delsystemer i køretøjet er teknisk kompatible med hinanden, idet denne kompatibilitet fastslås på grundlag af de relevante TSI'er, nationale forskrifter og registre**

**c) at integrationen af de i litra a) omhandlede delsystemer i køretøjet er sikkerhedsmæssigt forsvarlig, idet dette fastslås på grundlag af de relevante TSI'er og nationale forskrifter og de fælles sikkerhedsmetoder, der er**

#### *Ændringsforslag*

**udgår**

*omhandlet i artikel 6 i direktiv .../... [om jernbanesikkerhed].*

## **Ændringsforslag 24**

### **Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 5 – afsnit 1**

#### *Kommissionens forslag*

Agenturet skal træffe de i stk. 2 omhandlede afgørelser inden for en forud fastsat, rimelig frist og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger. *Tilladelserne gælder i alle medlemsstater.*

#### *Ændringsforslag*

Agenturet skal træffe de i stk. 2 omhandlede afgørelser inden for en forud fastsat, rimelig frist og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle relevante oplysninger *og inden for fem måneder i tilfælde af en anke.*

## **Ændringsforslag 25**

### **Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 5 – afsnit 2**

#### *Kommissionens forslag*

Agenturet skal give detaljeret vejledning i, hvordan en køretøjsomsætningstilladelse opnås. Der skal gratis stilles en ansøgningsvejledning til rådighed for ansøgerne, hvor forudsætningerne for at få en køretøjsomsætningstilladelse forklares, og hvor det anføres, hvilke dokumenter der skal forelægges. De nationale sikkerhedsmyndigheder skal samarbejde med agenturet om formidlingen af disse oplysninger.

#### *Ændringsforslag*

Agenturet skal give detaljeret vejledning i, hvordan en køretøjsomsætningstilladelse opnås. Der skal gratis stilles en ansøgningsvejledning til rådighed for ansøgerne, hvor forudsætningerne for at få en køretøjsomsætningstilladelse forklares, og hvor det anføres, hvilke dokumenter der skal forelægges. De nationale sikkerhedsmyndigheder skal samarbejde med agenturet om formidlingen af disse oplysninger.

*Kommissionen fastsætter senest to år efter dette direktivs ikrafttræden ved gennemførelsesretsakter detaljerede regler for tilladelsesproceduren, herunder:*

*a) detaljerede retningslinjer for ansøgerne, hvor forudsætningerne for at få en køretøjsomsætningstilladelse beskrives og forklares, og hvor det*

*anføres, hvilke dokumenter der skal forelægges*

*b) de proceduremæssige formaliteter i forbindelse med tilladelsesproceduren, f.eks. indhold og frister for hvert trin i proceduren*

*c) kriterierne for vurdering af ansøgninger.*

*Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.*

## Ændringsforslag 26

### Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 6

#### *Kommissionens forslag*

6. Agenturet kan udstede køretøjsomsætningstilladelser, der gælder for en serie køretøjer. Tilladelserne gælder i alle medlemsstater.

#### *Ændringsforslag*

6. Agenturet kan udstede køretøjsomsætningstilladelser, der gælder for en serie køretøjer. Tilladelserne gælder i alle medlemsstater ***for så vidt angår markedsføring og for hele det i stk. 1a omhandlede anvendelsesområde for så vidt angår anvendelse.***

## Ændringsforslag 27

### Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 6 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

***6a. I tilfælde af et negativt svar fra agenturet kan ansøgeren inden for en måned efter modtagelsen af det negative svar anmode agenturet om at genoverveje sin afgørelse. Efter modtagelsen af en sådan anmodning har agenturet en måned til at bekræfte eller ændre sin afgørelse.***

## Ændringsforslag 28

### Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 8 – indledning

#### *Kommissionens forslag*

8. Når eksisterende køretøjer, som i forvejen har fået køretøjsomsætningstilladelse, skal fornyes eller opgraderes:

#### *Ændringsforslag*

8. Når eksisterende køretøjer, som i forvejen har fået køretøjsomsætningstilladelse, ***i væsentlig grad*** skal fornyes eller opgraderes, ***når der er risiko for, at det pågældende delsystems samlede sikkerhedsstandard forringes af de påtænkte arbejder, eller når det kræves i de relevante TSI'er.***

## Ændringsforslag 29

### Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 8 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

***8a. I alle tilfælde gælder tilladelsen, uden at det er nødvendigt at udvide dens anvendelsesområde, ligeledes for alle køretøjer, der kører til banegårde i nabomedlemsstater, hvis net har samme karakteristika, og når disse banegårde ligger tæt på grænsen, dog efter forudgående høring af de nationale sikkerhedsmyndigheder. Denne høring kan finde sted fra tilfælde til tilfælde eller være fastsat i en grænseoverskridende aftale mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder.***

## Ændringsforslag 30

### Forslag til direktiv Artikel 20 – stk. 9 – afsnit 1

#### *Kommissionens forslag*

***På ansøgerens anmodning kan køretøjsomsætningstilladelsen indeholde***

#### *Ændringsforslag*

Køretøjsomsætningstilladelsen ***indeholder*** en tydelig angivelse af, på hvilke net eller

en tydelig angivelse af, på hvilke net eller strækninger eller hvilke grupper af net eller strækninger jernbanevirksomheden må tage køretøjet i brug uden yderligere verifikation, kontrol eller prøvning af den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og de pågældende net eller strækninger. ***I så fald skal denne anmodning indeholde bevis på, at køretøjet er teknisk kompatibelt med de pågældende net eller strækninger.***

### Ændringsforslag 31

#### Forslag til direktiv

#### Artikel 21 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt) og 1 b (nyt)

*Kommissionens forslag*

strækninger eller hvilke grupper af net eller strækninger jernbanevirksomheden må tage køretøjet i brug uden yderligere verifikation, kontrol eller prøvning af den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og de pågældende net eller strækninger. ***Denne angivelse kan udvides til at omfatte andre net eller strækninger, efter anmodning fra den oprindelige eller en anden ansøger, efter at den relevante omsætningstilladelse er udstedt.***

*Ændringsforslag*

***Med henblik på første afsnit kan jernbanevirksomheden foretage prøvekørsler i samarbejde med infrastrukturforvalteren.***

***Infrastrukturforvalteren gør i samråd med ansøgeren alt for at sikre, at prøvekørslerne finder sted senest tre måneder efter modtagelsen af ansøgerens anmodning.***

### Ændringsforslag 32

#### Forslag til direktiv

#### Artikel 21 – stk. 2

*Kommissionens forslag*

2. Jernbanevirksomheden sender sine afgørelser om ibrugtagning af køretøjer til agenturet, den berørte infrastrukturforvalter og nationale sikkerhedsmyndighed. Disse afgørelser registreres i ***de nationale køretojsregistre***, jf. artikel 43.

*Ændringsforslag*

2. Jernbanevirksomheden sender sine afgørelser om ibrugtagning af køretøjer til agenturet, den berørte infrastrukturforvalter og nationale sikkerhedsmyndighed. Disse afgørelser registreres i ***køretojsregistret***, jf. artikel 43.

### Ændringsforslag 33

#### Forslag til direktiv Artikel 21 – stk. 3

##### *Kommissionens forslag*

**3. Når eksisterende køretøjer fornyes eller opgraderes, skal der udstedes en ny EF-verifikationserklæring, hvis kriteriet i artikel 15, stk. 4, er opfyldt. Derudover er det nødvendigt at jernbanevirksomheden træffer en ny afgørelse om ibrugtagning af disse køretøjer i følgende tilfælde:**

**a) når der er risiko for, at det pågældende delsystems samlede sikkerhed forringes af de påtænkte arbejder, eller**

**b) når det kræves i de relevante TSI'er.**

##### *Ændringsforslag*

**udgår**

### Ændringsforslag 34

#### Forslag til direktiv Artikel 42 – stk. 1

##### *Kommissionens forslag*

1. Ethvert køretøj, der tages i brug i EU's jernbanesystem, skal være forsynet med et europæisk køretøjsnummer (EVN-nummer), som det får tildelt af **den nationale sikkerhedsmyndighed, der har kompetencen for det relevante territorium, inden køretøjet tages i brug for første gang.**

##### *Ændringsforslag*

1. Ethvert køretøj, der tages i brug i EU's jernbanesystem, skal være forsynet med et europæisk køretøjsnummer (EVN-nummer), som det får tildelt af **agenturet i forbindelse med udstedelsen af tilladelsen.**

### Ændringsforslag 35

#### Forslag til direktiv Artikel 42 – stk. 2

##### *Kommissionens forslag*

2. Den jernbanevirksomhed, der driver et køretøj, **skal sørge for, at det er mærket**

##### *Ændringsforslag*

**2. Indehaveren af en registrering sørger for, at køretøjet er forsynet med det rette**

*med det tildelte EVN-nummer.*

*europæiske køretøjsnummer.* Den jernbanevirksomhed, der driver et køretøj, **kontrollerer køretøjets registrering.**

#### Begrundelse

*Det europæiske køretøjsnummer bør tildeles af agenturet, når det udsteder tilladelsen. Jernbanevirksomheden har ingen mulighed for at kontrollere køretøjets køretøjsnummer. Det er kun indehaveren af registreringen (brugeren eller ejeren af køretøjet), der kender dette nummer.*

#### Ændringsforslag 36

**Forslag til direktiv  
Artikel 43 – overskrift**

*Kommissionens forslag*

**Nationale køretøjsregistre**

*Ændringsforslag*

**Europæisk køretøjsregister**

#### Ændringsforslag 37

**Forslag til direktiv  
Artikel 43 – stk. 1 – indledning**

*Kommissionens forslag*

1. **Hver medlemsstat** fører et register over køretøjer, der er taget i brug **på dens område**. Dette register skal opfylde følgende kriterier:

*Ændringsforslag*

1. **Agenturet** fører et register over **alle** køretøjer, der er taget i brug **i Unionen**. Dette register skal opfylde følgende kriterier:

#### Ændringsforslag 38

**Forslag til direktiv  
Artikel 43 – stk. 1 – litra b**

*Kommissionens forslag*

b) Det skal føres og opdateres af **et organ, der er uafhængigt af alle jernbanevirksomheder.**

*Ændringsforslag*

b) Det skal føres og opdateres af **agenturet.**



## Ændringsforslag 39

### Forslag til direktiv Artikel 43 – stk. 1 – litra c

#### *Kommissionens forslag*

c) Det skal være tilgængeligt *for de nationale sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer, der er udpeget i henhold til artikel 16 og 21 i direktiv [...]/... om jernbanesikkerhed*]; det skal endvidere på enhver legitim anmodning gøres tilgængeligt for de tilsynsorganer, der er udpeget i henhold til artikel 55 og 56 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, for agenturet, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne samt for de personer eller organisationer, der registrerer køretøjerne eller er nævnt i registret.

## Ændringsforslag 40

### Forslag til direktiv Artikel 43 – stk. 2

#### *Kommissionens forslag*

2. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter vedtage fælles specifikationer for *de nationale køretøjsregistres* indhold, dataformat, funktionelle og tekniske arkitektur og funktionsmåde, herunder ordninger for *dataudveksling* og regler for dataindlæsning og søgning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.

#### *Ændringsforslag*

c) c) Det skal være *offentligt* tilgængeligt.

#### *Ændringsforslag*

2. Kommissionen skal ved gennemførelsesretsakter vedtage fælles specifikationer for *det europæiske køretøjsregisters* indhold, dataformat, funktionelle og tekniske arkitektur og funktionsmåde, herunder ordninger for *dataudveksling* og regler for dataindlæsning og søgning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.

## Ændringsforslag 41

### Forslag til direktiv Artikel 43 – stk. 3

#### *Kommissionens forslag*

3. Indehaveren af registreringen underretter straks **den nationale sikkerhedsmyndighed i de medlemsstater, hvor køretøjet er taget i brug**, om enhver ændring af de oplysninger, der er indlæst i det **nationale** køretøjsregister, tilintetgørelse af et køretøj eller en afgørelse om ikke længere at lade et køretøj være registreret.

## Ændringsforslag 42

### Forslag til direktiv Artikel 43 – stk. 5 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

## Ændringsforslag 43

### Forslag til direktiv Artikel 44 – stk. 2 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

3. Indehaveren af registreringen underretter straks **agenturet** om enhver ændring af de oplysninger, der er indlæst i det **europæiske** køretøjsregister, tilintetgørelse af et køretøj eller en afgørelse om ikke længere at lade et køretøj være registreret.

#### *Ændringsforslag*

**5a. De nationale køretøjsregistre skal være indarbejdet i det europæiske køretøjsregister senest to år efter dette direktivs ikrafttræden. Kommissionen fastlægger ved gennemførelsesretsakter standarddokumentformatet. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 48, stk. 3.**

#### *Ændringsforslag*

**2a. Registeret indeholder for hvert køretøj mindst følgende oplysninger:**

**a) det europæiske køretøjsnummer**

**b) referencer til EF-**

**verifikationserklæringen og det organ, der**

*har udstedt erklæringen*

*c) referencer til det europæiske register over godkendte køretøjstyper, der er nævnt i artikel 44*

*d) oplysning om køretøjets bruger*

*e) oplysning om begrænsninger for køretøjets benyttelse*

*f) oplysning om, hvem der har ansvaret for vedligeholdelsen.*

*Når agenturet udsteder, fornyer, ændrer, suspenderer eller ophæver en køretøjsibrugtagningstilladelse, opdaterer det øjeblikkeligt registret.*

#### *Begrundelse*

*Det bør præciseres, at det europæiske køretøjsregister af hensyn til effektiviteten og for at opfylde brugerens forretningsmæssige og operationelle behov skal indeholde oplysninger om køretøjet. For at sikre nytten af registret skal agenturet sørge for en hurtig opdatering af det.*

#### **Ændringsforslag 44**

##### **Forslag til direktiv Artikel 50 – stk. 1**

###### *Kommissionens forslag*

1. Kommissionen skal hvert tredje år og første gang tre år efter offentliggørelsen af dette direktiv udarbejde en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i jernbanesystemet og forelægge den for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten skal også omfatte en analyse af tilfældene i artikel 7 og af anvendelsen af kapitel V.

###### *Ændringsforslag*

1. Kommissionen skal hvert tredje år og første gang tre år efter offentliggørelsen af dette direktiv udarbejde en rapport om forbedringerne i interoperabiliteten i jernbanesystemet og forelægge den for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten skal også omfatte en analyse af tilfældene i artikel 7 og af anvendelsen af kapitel V. ***På baggrund af rapportens resultater foreslår Kommissionen forbedringer og foranstaltninger til styrkelse af agenturets rolle i forbindelse med gennemførelsen af interoperabilitet.***

## Ændringsforslag 45

### Forslag til direktiv Artikel 50 – stk. 1 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***1a. To år efter offentliggørelsen af dette direktiv og efter høring af de forskellige berørte aktører forelægger Kommissionen en rapport om Det Europæiske Jernbaneagenturs funktion og de fremskridt, det har gjort i forbindelse med varetagelsen af sine nye beføjelser, for Europa-Parlamentet og Rådet.***

## Ændringsforslag 46

### Forslag til direktiv Artikel 51 – stk. 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

1. Medlemsstaterne kan fortsætte med at anvende bestemmelserne i kapitel V i direktiv 2008/57/EF indtil [**to** år efter ikrafttrædelsesdatoen].

1. Medlemsstaterne kan fortsætte med at anvende bestemmelserne i kapitel V i direktiv 2008/57/EF indtil [**tre** år efter ikrafttrædelsesdatoen].

## Ændringsforslag 47

### Forslag til direktiv Artikel 54 – stk. 1 – afsnit 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme bestemmelserne i artikel 1, artikel 2, artikel 7 stk. 1 til 4, artikel 11, stk. 1, artikel 13, artikel 14, stk. 1 til 7, artikel 15, stk. 1 til 6, artikel 17 til 21, artikel 22, stk. 3 til 7, artikel 23 til 36, artikel 37, stk. 2, artikel 38, artikel 39, artikel 41 til 43, artikel 45, stk. 1 til 5 og artikel 51 samt bilag I til III senest den [**to** år efter ikrafttrædelsesdatoen]. De

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme bestemmelserne i artikel 1, artikel 2, artikel 7 stk. 1 til 4, artikel 11, stk. 1, artikel 13, artikel 14, stk. 1 til 7, artikel 15, stk. 1 til 6, artikel 17 til 21, artikel 22, stk. 3 til 7, artikel 23 til 36, artikel 37, stk. 2, artikel 38, artikel 39, artikel 41 til 43, artikel 45, stk. 1 til 5 og artikel 51 samt bilag I til III senest den [**tre** år efter ikrafttrædelsesdatoen]. De

meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv. Sammenligningstabellerne er nødvendige for at sætte alle parter i stand til tydeligt at identificere de relevante nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv.

## **Ændringsforslag 48**

### **Forslag til direktiv Artikel 55 – stk. 1**

#### *Kommissionens forslag*

Direktiv 2008/57/EF som ændret ved de direktiver, der er anført i bilag IV, del A, ophæves med virkning fra den [*to* år efter ikrafttrædelsesdatoen], dog uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse af de direktiver, der er anført i bilag IV, del B.

## **Ændringsforslag 49**

### **Forslag til direktiv Artikel 56 – stk. 2**

#### *Kommissionens forslag*

Artikel 3 til 10, artikel 11, stk. 2, 3 og 4, artikel 12 og artikel 16 finder anvendelse fra [*to* år efter ikrafttrædelsesdatoen]

## **Ændringsforslag 50**

### **Forslag til direktiv Bilag I – nr. 2 a (nyt)**

meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv. Sammenligningstabellerne er nødvendige for at sætte alle parter i stand til tydeligt at identificere de relevante nationale bestemmelser til gennemførelse af dette direktiv.

#### *Ændringsforslag*

Direktiv 2008/57/EF som ændret ved de direktiver, der er anført i bilag IV, del A, ophæves med virkning fra den [*tre* år efter ikrafttrædelsesdatoen], dog uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse af de direktiver, der er anført i bilag IV, del B.

#### *Ændringsforslag*

Artikel 3 til 10, artikel 11, stk. 2, 3 og 4, artikel 12 og artikel 16 finder anvendelse fra [*tre* år efter ikrafttrædelsesdatoen]

**2a. KONTROL MED  
OMKOSTNINGERNE**

*Cost-benefit-analysen af de foreslåede foranstaltninger tager bl.a. højde for følgende:*

- omkostninger ved den foreslåede foranstaltning*
- fordele for interoperabiliteten ved en udvidelse af anvendelsesområdet til særlige underkategorier af net og køretøjer*
- reduktion af finansieringsomkostninger på grund af stordrift og bedre udnyttelse af køretøjerne*
- reduktion af investeringsomkostninger og vedligeholdelses-/driftsomkostninger på grund af større konkurrence blandt fabrikanter og blandt vedligeholdelsesvirksomheder*
- miljøfordele på grund af tekniske forbedringer af jernbanesystemet*
- øget driftssikkerhed.*

*Denne vurdering angiver endvidere den sandsynlige virkning for alle berørte operatører og økonomiske aktører, herunder lokale og regionale myndigheder.*

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Interoperabilitet i Den Europæiske Unions jernbanesystem (omarbejdning)
<b>Referencer</b>	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
<b>Korresponderende udvalg</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 7.2.2013
<b>Udtalelse fra</b> Dato for meddelelse på plenarmødet	REGI 7.2.2013
<b>Ordfører for udtalelse</b> Dato for valg	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
<b>Dato for vedtagelse</b>	14.10.2013
<b>Resultat af den endelige afstemning</b>	+ :                 31 - :                 0 0 :                 0
<b>Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer</b>	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere</b>	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan
<b>Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2</b>	Edvard Kožušník