



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Odbor za regionalni razvoj*

---

**2013/0015(COD)**

16.10.2013

## **MNENJE**

Odbora za regionalni razvoj

za Odbor za promet in turizem

o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti  
železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev)  
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Pripravljalnica mnenja: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA\_Legam

## KRATKA OBRAZLOŽITEV

### Uvod:

Železniški sektor danes v številnih državah članicah nazaduje, medtem ko so potrebe po prevozu blaga in oseb vse večje, okoljski in energetski izzivi pa Evropo silijo k iskanju trajnostnih prevoznih rešitev. Kakšni so razlogi za to nazadovanje? Vlak je predrag in ne razpolaga z dovolj razvejanim omrežjem, da bi bil privlačnejši od svojih neposrednih tekmecev: avtomobilom, ladjo ali letalom.

Evropska komisija je zato 30. januarja 2013 predložila svoj četrti železniški sveženj z namenom, da se dokončno vzpostavi enotno evropsko železniško območje s povečanjem konkurence in znižanjem stroškov železniškega prometa.

Te reforme bodo imele precejšen učinek na države članice, regije, lokalne skupnosti, udeležence v železniškem sistemu, uporabnike in državljane, zato je odbor REGI, ki je pristojen za oceno učinkov drugih politik Unije na evropsko ekonomsko, socialno in teritorialno kohezijo, upravičen, da o teh reformah poda izčrpno mnenje.

Namen prenovitve direktive o interoperabilnosti železniškega sistema v EU je zmanjšati razdrobljenost in stroške dajanja vozil in opreme na trg. Ti predlogi bodo omogočili večjo interoperabilnost železnic v EU, pri čemer se bo ohranila optimalna raven varnosti.

Predpogoja za oblikovanje enotnega evropskega železniškega območja in odprtje sektorja konkurenci sta poenostavitev postopkov in tehnična harmonizacija. Poleg tega je za izboljšanje čezmejnega železniškega prometa, ki je bistveno za teritorialno kohezijo Unije, nujna interoperabilnost.

Različni nacionalni železniški sistemi so namreč ostanki nemirne evropske zgodovine, saj so se v preteklosti namerno gradili na raznolike načine, da so ščitili nacionalna gospodarstva in zlasti nacionalno ozemlje pred morebitnimi vdori tujih vojsk.

Po oceni Evropske komisije danes v EU obstaja več kot 11 000 nacionalnih tehničnih in varnostnih predpisov. Evropska agencija za železniški promet (Agencija) ima regulativno pristojnost: pripraviti mora minimalne standarde glede interoperabilnosti, da se zmanjša zapletenost nacionalnih predpisov ter zagotovi varen in neoviran promet vlakov.

Dovoljenje za začetek obratovanja vozil izdajo posamezni nacionalni varnostni organi na njihovem nacionalnem ozemlju. Načini izvajanja postopkov za odobritev vozil in podeljevanje varnostnih spričeval se med posameznimi organi močno razlikujejo. Postopek je pogosto dolgotrajen in drag.

Iz razpoložljivih številčnih podatkov je razvidno, da stroški, povezani s postopki izdaje dovoljenj, predstavljajo do 10 % stroškov lokomotiv na državo. Če se slednje uporabljajo v treh državah članicah, skupni stroški lahko dosežejo približno 30 %.

Predlog Evropske komisije je bil označen kot „revolucionaren“. Komisija si namreč prizadeva odpraviti dovoljenje za „začetek obratovanja“ in ohraniti samo pojem „dajanja na trg“,

odgovornost za začetek obratovanja in vožnjo vlakov pa prepustiti prevoznikom v železniškem prometu.

Kot drugo novost želi Komisija Agenciji poleg normativne odgovornosti podeliti še operativno odgovornost: „dovoljenja za dajanje na trg“ bi tako izdajala Agencija na podlagi predloženih potrdil o skladnosti opreme.

### **Predlogi sprememb:**

Pripravljavka mnenja z velikim zadovoljstvom sprejema predloge Evropske komisije, ki so usmerjeni k dejanski poenostavitvi postopkov za prosilce in resnično evropskemu pristopu k certificiranju vozil.

Predlagane spremembe se nanašajo na dovoljenje za „dajanje na trg“, ki bi ga izdala Agencija in bi bilo veljavno po vsej Evropi. S tem dovoljenjem se precenjuje sposobnost Agencije, ki naj bi nadomestila 27 nacionalnih varnostnih organov, upoštevala vse nacionalne predpise, ki še vedno veljajo, in opravila potrebna preverjanja.

Poleg tega bi bili stroški in odgovornost za začetek obratovanja, ki jih nosijo prevozniki v železniškem prometu, preveliki in bi utegnili nove ponudnike odvrniti od vstopa na trg.

Predlagana zgradba: Predlogi sprememb v veliki meri izhajajo iz kompromisa, ki je bil 10. junija letos dosežen v Svetu in omogoča ravnovesje med evropsko arbitražo in nacionalnimi izvedenskimi mnenji. Agencija tako ostaja enotna kontaktna točka za izdajo vseh dovoljenj v zvezi z vozilom. Prosilec mora v svojem zahtevku navesti „področje uporabe“ vozila. Agencija preveri spoštovanje TSI in nacionalnim varnostnim organom „področja uporabe“ posreduje zahtevke za preverjanje tehnične združljivosti z nacionalnimi pravili.

Ti organi imajo na voljo mesec dni, da zahtevajo dodatna dokazila, in največ 4 mesece, da preverijo in preučijo dokumentacijo. Agencija poda svojo odločitev glede na mnenja nacionalnih varnostnih organov.

Za reševanje sporov med Agencijo in nacionalnimi varnostnimi organi je pristojen odbor za pritožbe.

Druge spremembe: Pripravljavka mnenja predlaga tudi vzpostavitev evropskega registra vozil namesto vodenja 27 nacionalnih registrov. Poleg tega predlog določa, da je pridobitev novega dovoljenja potrebna samo pri „večjih“ spremembah na vozilih. Analizo stroškov in koristi nove TSI bi bilo treba skrbno preučiti.

Za zagotovitev večje pretočnosti trga bi morali biti v harmonizacijo zajeti tudi rezervni deli. Agencija bi morala ohraniti nadzor nad odobritvijo sistemov ERTMS, da se zagotovi usklajeno uvajanje tega sistema po celotni Evropi.

Še ena pomembna novost je možnost razširitve „področja uporabe“ do najbližje čezmejne železniške postaje brez novega postopka v primeru podobnosti železniških sistemov.

Roki za prenos: Glede na obseg prilagoditvenih del, ki jih morajo opraviti Evropska agencija za železniški promet in nacionalni varnostni organi, se predlaga podaljšanje roka za prenos na tri leta, namesto dveh. Kljub temu pa bi morala Komisija po dveh letih Evropskemu parlamentu in Svetu poročati o napredovanju Agencije pri izvajanju njenih novih pristojnosti.

## PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za regionalni razvoj poziva Odbor za promet in turizem kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

### Predlog spremembe 1

#### Predlog direktive Navedba sklicevanja 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti členov 91(1), 170 in 171 Pogodbe,

*Predlog spremembe*

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije **ter** zlasti členov **4(2)(c)**, 91(1), 170 in 171 Pogodbe,

### Predlog spremembe 2

#### Predlog direktive Uvodna izjava 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(2) Da bi državljanom Unije, gospodarskim subjektom, regionalnim in lokalnim organom v celoti omogočili uživanje koristi, ki izhajajo iz vzpostavitve območja brez notranjih meja, je smiselno, da se zlasti izboljšajo medsebojna povezanost in interoperabilnost nacionalnih železniških omrežij ter dostop do teh omrežij, pri čemer se izvedejo vsi ukrepi, ki se lahko izkažejo za potrebne na področju tehnične standardizacije.

*Predlog spremembe*

(2) Da bi državljanom Unije, gospodarskim subjektom, regionalnim in lokalnim organom v celoti omogočili uživanje koristi, ki izhajajo iz vzpostavitve območja brez notranjih meja **in uresničitve cilja teritorialne kohezije**, je smiselno, da se zlasti izboljšajo medsebojna povezanost in interoperabilnost nacionalnih železniških omrežij ter dostop do teh omrežij, pri čemer se izvedejo vsi ukrepi, ki se lahko izkažejo za potrebne na področju tehnične standardizacije.

### Predlog spremembe 3

#### Predlog direktive Uvodna izjava 14

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(14) Zaradi varnostnih razlogov je treba dodeliti identifikacijsko kodo vsakemu vozilu, ki začne obratovati. Nato bi bilo treba vozilo vnesti v **nacionalni** register vozil. **Registri bi morali biti odprti za posvetovanja z državami članicami in z nekaterimi gospodarskimi subjekti v Uniji . Nacionalni registri vozil bi morali biti dosledni glede oblike podatkov. Zato bi morali biti zajeti v skupnih operativnih in tehničnih specifikacijah.**

### Predlog spremembe 4

#### Predlog direktive Uvodna izjava 14

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(14) Zaradi varnostnih razlogov je treba dodeliti identifikacijsko kodo vsakemu vozilu, ki začne obratovati. Nato bi bilo treba vozilo vnesti v **nacionalni** register vozil. **Registri bi morali biti odprti za posvetovanja z državami članicami in z nekaterimi gospodarskimi subjekti v Uniji . Nacionalni registri vozil bi morali biti dosledni glede oblike podatkov. Zato bi morali biti zajeti v skupnih operativnih in tehničnih specifikacijah.**

### Predlog spremembe 5

#### Predlog direktive Člen 1 – odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Ta direktiva določa pogoje, ki jih je

*Predlog spremembe*

(14) Zaradi varnostnih razlogov je treba dodeliti identifikacijsko kodo vsakemu vozilu, ki začne obratovati. Nato bi bilo treba vozilo vnesti v **evropski** register vozil. **Register bi moral biti javen.**

*Predlog spremembe*

(14) Zaradi varnostnih razlogov je treba dodeliti identifikacijsko kodo vsakemu vozilu, ki začne obratovati. Nato bi bilo treba vozilo vnesti v **evropski** register vozil. **Register bi moral biti odprt za posvetovanja v Uniji.**

1. Ta direktiva določa pogoje, ki jih je

treba izpolniti za uresničitev interoperabilnosti železniškega sistema Unije v skladu z določbami Direktive [.../... o varnosti železniškega prometa v Uniji] . Ti pogoji zadevajo zasnovo, gradnjo, začetek obratovanja, modernizacijo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov tega sistema, kakor tudi poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebje, ki sodeluje pri njegovem obratovanju in vzdrževanju.

treba izpolniti za uresničitev interoperabilnosti železniškega sistema Unije v skladu z določbami Direktive [.../... o varnosti železniškega prometa v Uniji]. Ti pogoji zadevajo zasnovo, gradnjo, začetek obratovanja, modernizacijo, obnovo, obratovanje in vzdrževanje delov tega sistema, kakor tudi poklicno usposobljenost ter zdravstvene in varnostne pogoje za osebje, ki sodeluje pri njegovem obratovanju in vzdrževanju.

***Prizadevanja za doseg tega cilja morajo privedi do opredelitve optimalne ravni tehnične harmonizacije in prispevati k postopnemu oblikovanju notranjega trga opreme in storitev za gradnjo, obnovo, nadgradnjo in obratovanje železniškega sistema znotraj Unije.***

#### *Obrazložitev*

*Obstoječe cilje v direktivi o interoperabilnosti (sedanji člen 1.2b) je treba ohraniti, saj dajejo splošno usmeritev direktive (optimalna raven tehnične usklajenosti in postopno oblikovanje notranjega trga opreme in storitev ter obratovanja).*

### **Predlog spremembe 6**

#### **Predlog direktive**

#### **Člen 1 – odstavek 3 – točka b**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(b) omrežja, ***ki so funkcionalno ločena od ostalega železniškega sistema in so*** predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega in primestnega potniškega prometa, kakor tudi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnost samo v teh omrežjih.

*Predlog spremembe*

(b) omrežja, predvidena samo za opravljanje lokalnega, mestnega in primestnega potniškega prometa, kakor tudi prevozniki v železniškem prometu, ki izvajajo dejavnost samo v teh omrežjih.

#### *Obrazložitev*

*Zahteva po funkcionalni ločenosti je zelo nejasna. Izraz „predvidena samo za opravljanje“ zadostuje za nedvomno ugotavljanje železniških prog, ki so izključene iz tega namena.*

## Predlog spremembe 7

### Predlog direktive

#### Člen 2 a – odstavek 1 – točka 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(2) „interoperabilnost“ pomeni zmožnost železniškega sistema, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti teh prog;

*Predlog spremembe*

(2) „interoperabilnost“ pomeni zmožnost železniškega sistema, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti zmogljivosti teh prog; **ta zmožnost je odvisna od celotnega sklopa pravnih, tehničnih in operativnih pogojev, ki morajo biti izpolnjeni za zadostitev bistvenim zahtevam;**

*Obrazložitev*

*Ta stavek iz sedanjega evropskega zakonodajnega okvira je še vedno potreben, ker zagotavlja večjo jasnost.*

## Predlog spremembe 8

### Predlog direktive

#### Člen 2 a – odstavek 1 – točka 12

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(12) „nadgradnja“ pomeni vsako spremembo podsistema ali njegovega dela , ki **privede do spremembe tehnične dokumentacije, priložene ES-izjavi o verifikaciji, če takšna tehnična dokumentacija obstaja, in ki** izboljša celotno obratovanje podsistema;

*Predlog spremembe*

(12) „nadgradnja“ pomeni vsako **večjo** spremembo podsistema ali njegovega dela **oziroma vozila ali njegovega dela**, ki izboljša celotno obratovanje podsistema; v vsaki TSI so določene „**večje**“ spremembe za podsisteme ali zadevno vozilo;

*Obrazložitev*

*Da bi se izognili novi ES-izjavi ob vsaki spremembi (številne manjše spremembe se izvedejo z učinkom ali brez učinka na tehnične značilnosti), bi bilo treba v TSI razložiti merilo „večje“ spremembe za izdajo nove ES-izjave.*

## Predlog spremembe 9

### Predlog direktive

#### Člen 2 a – odstavek 1 – točka 13



*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(13) „obnova“ pomeni vsako obnovitveno delo na podsistemu ali **njegovem** delu, ki ne spremeni celotnega delovanja podsistema;

*Predlog spremembe*

(13) „obnova“ pomeni vsako **večje** obnovitveno delo na podsistemu ali **vozilu ali njunem** delu, ki ne spremeni celotnega delovanja podsistema **ali vozila; v vsaki TSI so določene „večje“ obnove za podsisteme in zadevno vozilo;**

## **Predlog spremembe 10**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 2 – odstavek 1 – točka 39 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**(39a) „področje uporabe“ pomeni predvideno področje uporabe vozila, tj. omrežja ali proge oziroma skupine omrežij ali prog v eni ali več državah članicah, na katerih naj bi to vozilo obratovalo.**

## **Predlog spremembe 11**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 4 – odstavek 4 – točka d**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

d) določiti komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj železniškega sistema;

d) določiti komponente interoperabilnosti in vmesnike, ki morajo biti predmet evropskih specifikacij, vključno z evropskimi standardi, potrebnimi za doseganje interoperabilnosti znotraj železniškega sistema; **to vključuje opredelitev možnih železniških rezervnih delov, ki jih je treba standardizirati v skladu s členom 41 uredbe o Agenciji Evropske unije za železniški promet in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004;**

### *Obrazložitev*

*Vsaka TSI bi morala vključevati seznam rezervnih delov, ki jih je treba standardizirati, da se*

vzpostavi notranji trg železniške opreme v skladu s predlogom Komisije v členu 41 uredbe o Agenciji Evropske unije za železniški promet.

## **Predlog spremembe 12**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 5 – odstavek 2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**2a. Za ugotavljanje in izvajanje najprimernejših rešitev se pri pripravi osnutka, sprejemanju ter ponovnem pregledu vsake TSI (vključno z osnovnimi parametri) upoštevajo predvideni stroški in koristi vseh načrtovanih tehničnih rešitev in njihovih vmesnikov. Države članice pri tem ocenjevanju sodelujejo tako, da priskrbijo zahtevane podatke.**

*Obrazložitev*

*Ta del besedila iz sedanje direktive (Priloga I, 4.2) bi bilo treba ponovno vključiti. Za vsako tehnično specifikacijo za interoperabilnost bi bilo treba namreč izvesti oceno predvidenih stroškov in koristi vseh načrtovanih tehničnih rešitev, da bi se izvajale najprimernejše rešitve, zlasti v korist lokalnim in regionalnim organom.*

## **Predlog spremembe 13**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 6 – odstavek 3 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**3a. Član mreže predstavniških organov lahko prek Komisije zaprosi za mnenja o pomanjkljivostih določene TSI. Komisija prosilca obvesti o svoji odločitvi in utemelji morebitno zavrnitev.**

*Obrazložitev*

*Prevozniki v železniškem prometu pogosto prvi opazijo težave, povezane z določeno TSI, zato bi morali imeti možnost, da Komisijo zaprosijo, da zbere mnenja o ugotovljenih pomanjkljivostih TSI.*

## Predlog spremembe 14

### Predlog direktive Člen 15 – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Naloga priglašenega organa za ocenjevanje skladnosti, odgovornega za ES-verifikacijo podsistema, se začne na stopnji projektiranja in zajema celotno obdobje proizvodnje do stopnje odobritve, preden podsistem prične obratovati. Obsega **lahko** tudi verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema s sistemom, v katerega se vključi, temelječ na informacijah, ki so na voljo v ustreznih TSI in registrih iz členov 44 in 45.

*Predlog spremembe*

2. Naloga priglašenega organa za ocenjevanje skladnosti, odgovornega za ES-verifikacijo podsistema, se začne na stopnji projektiranja in zajema celotno obdobje proizvodnje do stopnje odobritve, preden podsistem prične obratovati. Obsega tudi verifikacijo vmesnikov zadevnega podsistema s sistemom, v katerega se vključi, temelječ na informacijah, ki so na voljo v ustreznih TSI in registrih iz členov 44 in 45.

*Obrazložitev*

*Pomembno je, da so zajeti tudi vmesniki, tako kot to določa sedanja direktiva.*

## Predlog spremembe 15

### Predlog direktive Člen 18 – odstavek 2 – pododstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Posamezni nacionalni varnostni organ odobri začetek obratovanja tistih energetske in infrastrukturnih podsistemov, ki se nahajajo ali obratujejo na ozemlju države članice.

*Predlog spremembe*

Posamezni nacionalni varnostni organ odobri začetek obratovanja tistih energetske in infrastrukturnih podsistemov, ki se nahajajo ali obratujejo na ozemlju države članice. **Nacionalni varnostni organ se glede opreme ERTMS ob progi posvetuje z Agencijo Evropske unije za železniški promet, ki je organ odločanja na tem področju. Glede vseh drugih fiksnih naprav odloča nacionalni varnostni organ.**

*Obrazložitev*

*Sklicevanje neposredno na „opremo ERTMS ob progi“ je bolj jasno. Nacionalni varnostni organi morajo izdati dovoljenja za začetek obratovanja vseh nacionalnih fiksnih naprav. Agencija pa mora izdati dovoljenja za opremo ERTMS ob progi, da se zagotovi usklajen*

*pristop ERTMS.*

## **Predlog spremembe 16**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 1 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***1b. Dovoljenje za dajanje vozila na trg se izda na podlagi dokumentacije vozila ali tipa vozila, ki jo pripravi prosilec in ki vključuje dokazila o:***

***(a) dajanju mobilnih podsistemov, ki sestavljajo vozilo, na trg v skladu s členom 19;***

***(b) tehnični združljivosti podsistemov iz točke (a) v vozilu na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in registrov;***

***(c) varni vključitvi podsistemov iz točke (a) v vozilu na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in skupnih varnostnih metod, določenih v členu 6 Direktive .../... [o varnosti železniškega sistema v Uniji];***

***(d) tehnični združljivosti vozila z omrežjem področja iz odstavka 1a na podlagi ustreznih TSI in nacionalnih predpisov ter varnostnih metod, določenih v členu 6 Direktive .../... [o varnosti železniškega sistema v Uniji].***

***Če so za pridobitev dokazil o tehnični združljivosti iz odstavkov 1b(b) in 1b(d) potrebna poskusna obratovanja, lahko nacionalni varnostni organi prosilcu izdajo začasna dovoljenja za uporabo vozila za praktična preverjanja v omrežju. Upravljalavec infrastrukture si v posvetovanju s prosilcem nadvse prizadeva zagotoviti, da se poskusna obratovanja izvedejo v roku treh mesecev po sprejemu zahtevka prosilca. Nacionalni varnostni organ po potrebi sprejme potrebne ukrepe, s katerimi zagotovi, da se lahko poskusna***

*obratovanja izvedejo v določenem roku.*

## **Predlog spremembe 17**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Agencija izdaja odločitve o odobritvi dovoljenj za dajanje vozila na trg. ***Navedena dovoljenja potrjujejo*** vrednosti parametrov, relevantnih za preverjanje tehnične združljivosti vozila s fiksnimi napravami, kot je določeno v TSI. Dovoljenje za dajanje vozila na trg vsebuje tudi informacije o skladnosti vozila z ustreznimi TSI in določa nacionalne predpise, povezane s temi parametri.

*Predlog spremembe*

2. Agencija izdaja odločitve o odobritvi dovoljenj za dajanje vozila na trg. ***To*** dovoljenje ***vključuje:***

***a) dovoljenje za trženje. To dovoljenje je veljavno v vseh državah članicah in omogoča trgovinske transakcije po celotni Evropi;***

***b) dovoljenje za uporabo vozil na področju iz odstavka 1a. To dovoljenje potrjuje vrednosti parametrov, relevantnih za preverjanje tehnične združljivosti vozila s fiksnimi napravami na zadevnem področju, kot so določene v TSI. Dovoljenje za dajanje vozila na trg vsebuje tudi informacije o skladnosti vozila z ustreznimi TSI in določa nacionalne predpise, povezane s temi parametri.***

***(c) pogoje za uporabo vozila in druge omejitve.***

## **Predlog spremembe 18**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 2 a (novo)**

**2a. Agencija bi morala za izdajo teh dovoljenj:**

**a) oceniti elemente dokumentacije iz odstavkov 1b(a), (b) in (c), da se preverijo izčrpnost, ustreznost in skladnost dokumentacije glede na zadevno TSI;**

**b) pri oceni dokumentacije prositi nacionalne varnostne organe, ki jih zadeva predvideno področje uporabe, za mnenje, da se preverijo izčrpnost, ustreznost in skladnost glede na odstavek 1b(d) ter elementi iz odstavkov 1b(a), (b) in (c), kar zadeva ustrezne nacionalne predpise.**

*Agencija ali nacionalni varnostni organi lahko v okviru zgoraj omenjenih ocen in v primeru utemeljenega dvoma zahtevajo, da se izvedejo poskusna obratovanja v omrežju. Za lažjo izvedbo teh poskusnih obratovanj zadevni nacionalni varnostni organi prosilcu izdajo začasno dovoljenje za uporabo vozila za poskusno obratovanje v omrežju. Upravljavec infrastrukture stori vse potrebno, da zagotovi, da se ta poskusna obratovanja izvedejo v roku treh mesecev po zahtevku s strani Agencije ali nacionalnega varnostnega organa.*

## **Predlog spremembe 19**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 2 b (novo)**

**2b. Agencija v roku enega meseca po prejemu zahtevka prosilca obvesti, da je njegova dokumentacija popolna, oziroma od njega zahteva, da v razumnem roku predloži potrebne dodatne informacije. Agencija lahko z vidika izčrpnosti,**

*ustreznosti in skladnosti dokumentacije  
oceni tudi elemente iz odstavka 1b(d).*

## **Predlog spremembe 20**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 2 c (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*2c. Agencija pred sprejetjem odločitve o izdaji dovoljenja za dajanje vozil na trg v celoti upošteva ocene iz dostavka 2a. Agencija izda dovoljenje oziroma prosilca obvesti o svoji negativni odločitvi ter navede razloge zanjo v vnaprej določenem razumnem roku, v vsakem primeru pa v štirih mesecih od prejema vseh ustreznih informacij.*

## **Predlog spremembe 21**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 2 d (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*2d. Agencija prevzame vso odgovornost za dovoljenja, ki jih izda. Zato mora v primeru sodne preiskave, ki vključuje Agencijo ali njeno osebje, polno sodelovati s pristojnimi organi zadevnih držav članic.*

## **Predlog spremembe 22**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 2 e (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

*2e. Če se Agencija ne strinja z negativno oceno, ki jo poda eden ali več nacionalnih varnostnih organov v skladu z odstavkom 2a(b), o tem obvesti ta organ ali organe,*

*pri čemer navede razloge za svoje nestrinjanje.*

*Agencija in nacionalni varnostni organ oziroma organi si skupaj prizadevajo doseči oceno, ki je sprejemljiva za vse. Po potrebi in če se Agencija in nacionalni varnostni organ oziroma organi tako odločijo, pri tem postopku sodeluje tudi prosilec. Če v roku 15 dni po tem, ko Agencija nacionalni varnostni organ oziroma organe obvesti o svojem nesoglasju, ni mogoče doseči ocene, ki bi bila sprejemljiva za vse, Agencija poda svojo končno odločitev, razen če nacionalni varnostni organ oziroma organi zadeve ne predložijo v razsodbo odboru za pritožbe, imenovanem v skladu s členom 51 uredbe (EU) št. ... / ... [uredba o ustanovitvi Agencije]. Odbor za pritožbe v 15 dneh po vložitvi zahteve s strani nacionalnega varnostnega organa ali organov odloči, ali se osnutek odločitve Agencije potrdi.*

*Če se odbor za pritožbe strinja z Agencijo, lahko slednja nemudoma poda odločitev.*

*Če se odbor za pritožbe strinja z negativno oceno, ki jo je podal nacionalni varnostni organ, Agencija izda dovoljenje za določeno področje uporabe, pri čemer izključi dele omrežja, za katere je bila podana negativna ocena.*

*Če se Agencija ne strinja s pozitivno oceno, ki jo poda eden ali več nacionalnih varnostnih organov v skladu z odstavkom 2a(b), o tem obvesti ta organ ali organe, pri čemer poda razloge za svoje nestrinjanje. Agencija in nacionalni varnostni organ oziroma organi si skupaj prizadevajo doseči oceno, ki je sprejemljiva za vse. Po potrebi in če se Agencija in nacionalni varnostni organ oziroma organi tako odločijo, lahko pri tem postopku sodeluje tudi prosilec. Če v roku 15 dni po tem, ko Agencija obvesti nacionalni varnostni organ ali organe o svojem nestrinjanju, ni mogoče doseči*



*ocene, ki bi bila sprejemljiva za vse,  
Agencija poda svojo končno odločitev.*

## **Predlog spremembe 23**

### **Predlog direktive Člen 20 – odstavek 4**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**4. Dovoljenje za dajanje vozila na trg se izda na podlagi dokumentacije vozila ali tipa vozila, ki jo pripravi prosilec in ki vključuje dokumente, ki dokazujejo:**

**(i) da so bili na trg dani mobilni podsistemi, ki sestavljajo vozilo, v skladu s členom 19;**

**(j) tehnično združljivost podsistemov iz točke (a) v vozilu na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in registrov;**

**(k) varno vključitev podsistemov iz točke (a) v vozilu na podlagi ustreznih TSI, nacionalnih predpisov in skupnih varnostnih metod, določenih v členu 6 Direktive .../... [o varnosti železniškega sistema v Uniji].**

*Predlog spremembe*

*črtano*

## **Predlog spremembe 24**

### **Predlog direktive Člen 20 – odstavek 5 – pododstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Agencija odločitve iz odstavka 2 sprejme v vnaprej določenem, razumnem roku, v vsakem primeru pa v štirih mesecih od prejema vseh ustreznih informacij. **Navedena dovoljenja so veljavna v vseh državah članicah.**

*Predlog spremembe*

Agencija odločitve iz odstavka 2 sprejme v vnaprej določenem, razumnem roku, v vsakem primeru pa v štirih mesecih od prejema vseh ustreznih informacij **in v petih mesecih v primeru pritožbe.**

## Predlog spremembe 25

### Predlog direktive

#### Člen 20 – odstavek 5 – pododstavek 2

##### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Agencija zagotovi podrobna navodila o tem, kako se pridobi dovoljenje za dajanje vozila na trg. Dokument z navodili za predložitev vloge, ki opisuje in razlaga zahteve za dovoljenje za dajanje vozila na trg ter navaja zahtevano dokumentacijo, se prosilcem zagotovi brezplačno. Agencija in nacionalni varnostni organi sodelujejo pri posredovanju takšnih informacij.

##### *Predlog spremembe*

Agencija zagotovi podrobna navodila o tem, kako se pridobi dovoljenje za dajanje vozila na trg. Dokument z navodili za predložitev vloge, ki opisuje in razlaga zahteve za dovoljenje za dajanje vozila na trg ter navaja zahtevano dokumentacijo, se prosilcem zagotovi brezplačno. Agencija in nacionalni varnostni organi sodelujejo pri posredovanju takšnih informacij.

***Komisija najpozneje v dveh letih po začetku veljavnosti te direktive z izvedbenimi akti določi podrobna pravila za postopek izdaje dovoljenja, ki med drugim vključujejo:***

***(a) podrobne smernice za prosilce z opisom in razlago zahtev za dovoljenje za dajanje vozila na trg ter seznamom zahtevane dokumentacije;***

***(b) postopkovne formalnosti za postopek izdaje dovoljenja, kot so vsebina in roki posameznih faz postopka;***

***(c) merila za ocenjevanje dokumentacije zahtevkov.***

***Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).***

## Predlog spremembe 26

### Predlog direktive

#### Člen 20 – odstavek 6

##### *Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

6. Agencija lahko izda dovoljenje za dajanje vozila na trg za serijo vozil. Navedena dovoljenja so veljavna v vseh državah članicah.

##### *Predlog spremembe*

6. Agencija lahko izda dovoljenje za dajanje vozila na trg za serijo vozil. Navedena dovoljenja so veljavna v vseh državah članicah, ***kar zadeva „trženje“, in na celotnem zadevnem področju uporabe***

*iz odstavka 1a, kar zadeva „uporabo“.*

## **Predlog spremembe 27**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 6 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**6a. Prosilec lahko v primeru negativnega odgovora s strani Agencije v roku enega meseca od prejema obvestila o negativni odločitvi od slednje zahteva ponovni pregled odločitve. Agencija ima po prejemu pritožbe na voljo mesec dni, da potrdi ali ovrže svojo odločitev.**

## **Predlog spremembe 28**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 8 – uvodni del**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

8. V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih vozil, ki že imajo dovoljenje za dajanje vozila na trg:

8. V primeru **bistvene** obnove ali nadgradnje obstoječih vozil, ki že imajo dovoljenje za dajanje vozila na trg, **kadar lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na splošni varnostni standard zadevnega podsistema ali če to zahtevajo ustrezne TSI:**

## **Predlog spremembe 29**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 8 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

**8a. V vseh primerih je po predhodnem posvetovanju z nacionalnimi varnostnimi organi dovoljenje veljavno tudi za vsa vozila, ki vozijo do železniških postaj v sosednjih državah članicah s podobnimi značilnostmi omrežja, če so te postaje v**

*bližini meje, pri čemer ni potrebna razširitev področja uporabe. Navedeno posvetovanje se lahko izvede za vsak primer posebej ali opredeli v čezmejnem sporazumu med nacionalnimi varnostnimi organi.*

## **Predlog spremembe 30**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 20 – odstavek 9 – pododstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Na zahtevo prosilca lahko dovoljenje za dajanje vozila na trg vključuje jasno navedbo omrežij ali prog oziroma skupin omrežij ali prog, na katerih lahko prevoznik v železniškem prometu začne uporabljati takšno vozilo brez nadaljnjih verifikacij, preverjanja ali testov v zvezi s tehnično združljivostjo vozila s temi omrežji ali progami. **V tem primeru prosilec v vlogo vključi dokazila o tehnični združljivosti vozila z zadevnimi omrežji ali progami.***

*Predlog spremembe*

Dovoljenje za dajanje vozila na trg vključuje jasno navedbo omrežij ali prog oziroma skupin omrežij ali prog, na katerih lahko prevoznik v železniškem prometu začne uporabljati takšno vozilo brez nadaljnjih verifikacij, preverjanja ali testov v zvezi s tehnično združljivostjo vozila s temi omrežji ali progami. **Ta navedba se lahko razširi na druga omrežja ali proge na zahtevo prvotnega ali drugega prosilca tudi po izdaji ustreznega dovoljenja za dajanje vozila na trg.**

## **Predlog spremembe 31**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 21 – odstavek 1 – pododstavek 1 a (novo) in 1 b (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

***Za namene prvega odstavka lahko prevoznik v železniškem prometu izvede poskusna obratovanja v sodelovanju z upravljavcem infrastrukture.***

***Upravljavec infrastrukture si po posvetovanju s prosilcem prizadeva zagotoviti, da se poskusna obratovanja izvedejo v roku treh mesecev po sprejemu zahtevku prosilca.***

*Predlog spremembe*

## Predlog spremembe 32

### Predlog direktive Člen 21 – odstavek 2

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Prevoznik v železniškem prometu svoje odločitve v zvezi z začetkom obratovanja vozil sporoči Agenciji, upravljavcu infrastrukture in zadevnemu nacionalnemu varnostnemu organu. Te odločitve se evidentirajo v **nacionalnih registrih** vozil iz člena 43.

*Predlog spremembe*

2. Prevoznik v železniškem prometu svoje odločitve v zvezi z začetkom obratovanja vozil sporoči Agenciji, upravljavcu infrastrukture in zadevnemu nacionalnemu varnostnemu organu. Te odločitve se evidentirajo v **registru** vozil iz člena 43.

## Predlog spremembe 33

### Predlog direktive Člen 21 – odstavek 3

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**3. V primeru obnove ali nadgradnje obstoječih vozil je potrebna nova ES-izjava o verifikaciji, kot je določeno v členu 15(4). Poleg tega se nova odločitev prevoznika v železniškem prometu o začetku obratovanja teh vozil zahteva, kadar:**

**(n) lahko predvidena dela škodljivo vplivajo na splošno varnost zadevnega podsistema; or**

**(o) to zahtevajo ustrezne TSI.**

*Predlog spremembe*

*črtano*

## Predlog spremembe 34

### Predlog direktive Člen 42 – odstavek 1

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. Vsako vozilo, ki začne obratovati v železniškem sistemu Unije, ima evropsko številko vozila (European vehicle number –

*Predlog spremembe*

1. Vsako vozilo, ki začne obratovati v železniškem sistemu Unije, ima evropsko številko vozila (European vehicle number –

EVN), ki mu jo dodeli **nacionalni varnostni organ, pristojen za zadevno ozemlje, pred prvim obratovanjem vozila** .

EVN), ki mu jo dodeli **Agencija ob izdaji dovoljenja**.

### **Predlog spremembe 35**

#### **Predlog direktive Člen 42 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja vozilo, **zagotovi, da je vozilo označeno z dodeljeno EVN**.

*Predlog spremembe*

2. **Imetnik registracije zagotovi, da ima vozilo pravilno evropsko številko vozila**. Prevoznik v železniškem prometu, ki upravlja vozilo, **preverja registracijo vozila**.

#### *Obrazložitev*

*Evropsko številko vozila bi morala podeliti Agencija ob izdaji dovoljenja. Prevoznik v železniškem prometu nima sredstev za preverjanje evropske registrske številke. To informacijo ima samo imetnik registracije (ki je uporabnik ali lastnik vozila).*

### **Predlog spremembe 36**

#### **Predlog direktive Člen 43 – naslov**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

**Nacionalni registri** vozil

*Predlog spremembe*

**Evropski register** vozil

### **Predlog spremembe 37**

#### **Predlog direktive Člen 43 – odstavek 1 – uvodni del**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

1. **Vsaka država članica** vodi register železniških vozil, ki obratujejo **na njenem ozemlju**. Ta register izpolnjuje naslednja merila:

*Predlog spremembe*

1. **Agencija** vodi register **vseh** železniških vozil, ki obratujejo **v Uniji**. Ta register izpolnjuje naslednja merila:

## **Predlog spremembe 38**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 43 – odstavek 1 – točka b**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(b) *organ, ki ni odvisen od nobenega prevoznika v železniškem prometu, ga hrani in posodablja;*

*Predlog spremembe*

(b) *Agencija* ga hrani in posodablja;

## **Predlog spremembe 39**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 43 – odstavek 1 – točka c**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

(c) je na voljo *nacionalnim varnostnim organom in preiskovalnim organom iz členov 16 in 21 Direktive [...]/... o varnosti železniškega sistema v Uniji* ; na voljo je tudi na vsako upravičeno zahtevo regulativnim organom iz členov 55 in 56 Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja , Agenciji, prevoznikom v železniškem prometu, upravljavcem infrastrukture in tistim osebam ali organizacijam, ki registrirajo vozila ali so navedene v registru.

*Predlog spremembe*

(c) je na voljo *javnosti*;

## **Predlog spremembe 40**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 43 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

2. Komisija z izvedbenimi akti sprejme skupne specifikacije glede vsebine, oblike

*Predlog spremembe*

2. Komisija z izvedbenimi akti sprejme skupne specifikacije glede vsebine, oblike

podatkov, funkcionalne in tehnične arhitekture, načina delovanja, oblike izmenjave podatkov ter pravil za vnos in iskanje podatkov za **nacionalne registre** vozil. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

## **Predlog spremembe 41**

### **Predlog direktive Člen 43 – odstavek 3**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

3. Imetnik registracije **nacionalnemu varnostnemu organu vsake države članice, kjer vozilo obratuje**, nemudoma prijavi vsako spremembo podatkov, vnesenih v **nacionalni** register vozil, uničenje vozila ali svojo odločitev, da vozila ne bo več registriral.

## **Predlog spremembe 42**

### **Predlog direktive Člen 43 – odstavek 5 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

## **Predlog spremembe 43**

### **Predlog direktive Člen 44 – odstavek 2 a (novo)**

podatkov, funkcionalne in tehnične arhitekture, načina delovanja, oblike izmenjave podatkov ter pravil za vnos in iskanje podatkov za **evropski register** vozil. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).

*Predlog spremembe*

3. Imetnik registracije **Agenciji** nemudoma prijavi vsako spremembo podatkov, vnesenih v **evropski** register vozil, uničenje vozila ali svojo odločitev, da vozila ne bo več registriral.

*Predlog spremembe*

**5a. Nacionalni registri vozil se najpozneje dve leti po začetku veljavnosti te direktive vključijo v evropski register vozil. Komisija z izvedbenimi akti določi standardno obliko dokumenta. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 48(3).**



**2a. Register vsebuje vsaj naslednje informacije za vsako vozilo:**

- (a) evropsko številko vozila;**
- (b) sklicevanja na ES-izjavo o verifikaciji in agencijo izdaje;**
- (c) sklicevanja na Evropski register dovoljenih tipov vozil iz člena 44;**
- (d) navedbo uporabnika vozila;**
- (e) omejitve glede uporabe vozila;**
- (f) subjekt, odgovoren za vzdrževanje.**

**Agencija register ob izdaji, obnovitvi, spremembi, začasnem zadržanju ali razveljavitvi dovoljenja za začetek obratovanja določenega vozila nemudoma posodobi.**

*Obrazložitev*

*Da bi bil evropski register vozil učinkovit in bi služil komercialnim in operativnim potrebam uporabnikov, bi bilo treba njegovo vsebino narediti jasnejšo z navedbo informacij, ki zadevajo vozilo. Da bo koristen, ga mora Agencija nenehno posodabljati.*

**Predlog spremembe 44**

**Predlog direktive**  
**Člen 50 – odstavek 1**

1. Komisija vsaka tri leta in prvič tri leta po objavi te direktive poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema. Poročilo vsebuje tudi analizo primerov po členu 7 in uporabe Poglavlja V .

1. Komisija vsaka tri leta in prvič tri leta po objavi te direktive poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o napredku pri doseganju interoperabilnosti železniškega sistema. Poročilo vsebuje tudi analizo primerov po členu 7 in uporabe Poglavlja V. **Komisija na podlagi ugotovitev poročila predlaga izboljšave in ukrepe za krepitev vloge Agencije pri izvajanju interoperabilnosti.**

## **Predlog spremembe 45**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 50 – odstavek 1 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

***1a. Komisija dve leti po objavi te direktive in po posvetovanju z različnimi udeleženci Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o delovanju Evropske agencije in napredku pri izvajanju njenih novih pristojnosti.***

## **Predlog spremembe 46**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 51 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

1. Države članice lahko še naprej uporabljajo določbe iz Poglavlja V Direktive 2008/57/ES do **[dve leti]** po datumu začetka veljavnosti].

1. Države članice lahko še naprej uporabljajo določbe iz Poglavlja V Direktive 2008/57/ES do **[tri leta]** po datumu začetka veljavnosti].

## **Predlog spremembe 47**

### **Predlog direktive**

#### **Člen 54 – odstavek 1 – pododstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

*Predlog spremembe*

Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s členom 1, členom 2, členom 7(1) do (4), členom 11(1), členom 13, členom 14(1) do (7), členom 15(1) do (6), členu 17 do 21, členom 22(3) do (7), členu 23 do 36, členom 37(2), členom 38, členom 39, členu 41 do 43, členom 45(1) do (5), členom 51 in Prilogami I do III najpozneje do **[dve leti]** po datumu začetka veljavnosti]. Komisiji takoj sporočijo besedila navedenih ukrepov in primerjalno tabelo med navedenimi ukrepi

Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s členom 1, členom 2, členom 7(1) do (4), členom 11(1), členom 13, členom 14(1) do (7), členom 15(1) do (6), členu 17 do 21, členom 22(3) do (7), členu 23 do 36, členom 37(2), členom 38, členom 39, členu 41 do 43, členom 45(1) do (5), členom 51 in Prilogami I do III najpozneje do **[tri leta]** po datumu začetka veljavnosti]. Komisiji takoj sporočijo besedila navedenih ukrepov in primerjalno tabelo med navedenimi ukrepi

in to direktivo. Primerjalne tabele so potrebne, da se vsem akterjem omogoči jasna opredelitev ustreznih predpisov za izvajanje te direktive, ki se uporabljajo na nacionalni ravni.

## **Predlog spremembe 48**

### **Predlog direktive Člen 55 – odstavek 1**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Direktiva 2008/57/ES , kakor je bila spremenjena z direktivami, navedenimi v delu A Priloge IV, se razveljavi z dnem [*dve leti* po datumu začetka veljavnosti] brez poseganja v obveznosti držav članic v zvezi s časovnimi roki za prenos direktiv iz dela B Priloge IV v nacionalno zakonodajo .

## **Predlog spremembe 49**

### **Predlog direktive Člen 56 – odstavek 2**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

Členi 3 do 10, člen 11(2), (3) in (4), člen 12 in člen 16 se uporabljajo od [*dve leti* po datumu začetka veljavnosti].

## **Predlog spremembe 50**

### **Predlog direktive Priloga I – točka 2 a (novo)**

*Besedilo, ki ga predlaga Komisija*

in to direktivo. Primerjalne tabele so potrebne, da se vsem akterjem omogoči jasna opredelitev ustreznih predpisov za izvajanje te direktive, ki se uporabljajo na nacionalni ravni.

*Predlog spremembe*

Direktiva 2008/57/ES , kakor je bila spremenjena z direktivami, navedenimi v delu A Priloge IV, se razveljavi z dnem [*tri leta* po datumu začetka veljavnosti] brez poseganja v obveznosti držav članic v zvezi s časovnimi roki za prenos direktiv iz dela B Priloge IV v nacionalno zakonodajo .

*Predlog spremembe*

Členi 3 do 10, člen 11(2), (3) in (4), člen 12 in člen 16 se uporabljajo od [*tri leta* po datumu začetka veljavnosti].

*Predlog spremembe*

### **2a. SPREMLJANJE STROŠKOV**

***Analiza stroškov in koristi predlaganih ukrepov med drugim upošteva naslednje:***

- stroške predlaganega ukrepa,*
- koristi razširitve področja uporabe na posamezne podkategorije omrežij in vozil za interoperabilnost,*
- zmanjšanje kapitalskih stroškov in dajatev zaradi ekonomije obsega in boljše izrabe vozil,*
- zmanjšanje naložbenih stroškov in stroškov vzdrževanja/obratovanja zaradi povečane konkurence med proizvajalci in družbami za vzdrževanje,*
- okoljske koristi zaradi tehničnih izboljšav železniškega sistema,*
- povečanje varnosti pri delovanju.*

*V tej oceni se navede tudi verjetni vpliv na vse vpletene izvajalce in gospodarske udeležence, vključno z lokalnimi in regionalnimi organi.*

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Interoperabilnost železniškega sistema v Evropski uniji (prenovitev)
<b>Referenčni dokumenti</b>	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 7.2.2013
<b>Mnenje pripravil</b> Datum razglasitve na zasedanju	REGI 7.2.2013
<b>Pripravljavec/-ka mnenja</b> Datum imenovanja	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
<b>Datum sprejetja</b>	14.10.2013
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+ :                 31 - :                 0 0 :                 0
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boştinaru, Nikos Hrizogelos (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>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan
<b>Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Edvard Kožušník