



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Utskottet för regional utveckling*

---

**2013/0015(COD)**

16.10.2013

## **YTTRANDE**

från utskottet för regional utveckling

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Föredragande: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA\_Legam

## KORTFATTAD MOTIVERING

### 1. Inledning

Trots den ständigt ökande efterfrågan på person- och godstransport och EU:s behov av att hitta hållbara transportlösningar för att klara sina miljö- och energimål är järnvägssektorn på tillbakagång i många medlemsstater. Varför är det så? Kostnaderna är för höga och järnvägsnätet är inte tillräckligt utbyggt för stå sig mot de konkurrerande färdmedlen bil, båt och flyg.

Den 30 januari 2013 presenterade därför kommissionen sitt fjärde järnvägspaket, med målsättningen att slutföra inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, genom att öka konkurrensen och minska kostnaderna för järnvägstransport.

Dessa reformer kommer att ha stor påverkan för medlemsstaterna, regioner, lokala myndigheter, de olika aktörerna i järnvägssystemet, passagerare och medborgare, och utskottet för regional utveckling, som har behörighet att utvärdera hur unionens övriga politik påverkar den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen inom EU, har därför anledning att lämna ett uttömmande yttrande om reformerna.

Syftet med ombearbetningen av direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom EU är att minska splittringen och kostnaderna för utsläppande av fordon och material på marknaden. Förslagen är avsedda att öka järnvägarnas driftskompatibilitet på EU-nivå och samtidigt bevara optimal säkerhet.

Det krävs förenklade förfaranden och teknisk samordning för att skapa ett gemensamt järnvägsområde och öppna för konkurrens inom sektorn. Driftskompatibiliteten är även en absolut förutsättning för bättre gränsöverskridande järnvägstransport, vilket är nödvändigt för unionens territoriella sammanhållning.

De olika nationella järnvägssystemen präglas fortfarande av Europas konfliktfyllda historia. De utformades under en tid då man eftersträvade olikhet för att värna om nationens ekonomi och framför allt för att skydda det nationella territoriet mot invaderande arméer.

Kommissionen uppskattar att det finns över 11 000 nationella tekniska och säkerhetsrelaterade bestämmelser inom EU. Europeiska järnvägsbyrån har en normativ funktion: den ansvarar för att ta fram miniminormer för driftskompatibilitet i syfte att minska snårskogen av nationella bestämmelser och erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott.

Tillstånd för ibruktagande av fordon utfärdas av nationella säkerhetsmyndigheter för det egna territoriet. Det råder stora skillnader mellan de olika myndigheternas förfaranden för utfärdande av fordonstillstånd och säkerhetscertifiering. Dessa förfaranden är ofta långdragna och kostsamma.

De uppgifter som finns att tillgå visar att kostnaderna för att söka tillstånd kan uppgå till 10 procent av varje lands kostnader för lokomotiv. Om de används i tre medlemsstater kan kostnaderna uppgå till cirka 30 procent.

Kommissionens förslag har kallats revolutionerande. Kommissionen vill avskaffa tillstånden för ”ibruktagande” och endast behålla de som gäller ”utsläppande på marknaden”, och överlåta ansvar för ibruktagande och drift åt järnvägsföretaget.

En annan förändring är att kommissionen utöver det normativa ansvaret vill att Europeiska järnvägsbyrån ska ha ett operativt ansvar: järnvägsbyrån skulle utfärda ”godkännanden för utsläppande på marknaden” efter att ha samlat in certifikat som visar att materialet följer bestämmelserna.

## **Ändringsförslagen**

Föredraganden välkomnar kommissionens förslag som innebär en verklig förenkling av förfaranden för sökande och en mer samordnad certifiering av fordon.

De föreslagna ändringarna gäller Europeiska järnvägsbyråns godkännanden för ”utsläppande på marknaden” som skulle gälla i hela EU. Man tenderar att överskatta järnvägsbyråns kapacitet att ersätta de 27 nationella säkerhetsmyndigheterna, gå igenom alla befintliga nationella bestämmelser och genomföra nödvändiga kontroller.

Dessutom skulle kostnaden och ansvaret för ibruktagandet bli alltför stora för järnvägsföretagen och riskera att avskräcka nya aktörer från att ta sig in på marknaden.

*Struktur:* Mycket av inspirationen till ändringsförslagen kommer från rådets kompromiss den 10 juni 2013 som ger en bra balans mellan EU:s skiljedomsförfarande och nationell expertis. Europeiska järnvägsbyrån förblir den instans som sköter samtliga godkännanden av fordon. Sökanden måste precisera användningsområdet för fordonet i ansökan. Järnvägsbyrån kontrollerar att intelligenta transportsystem respekteras och överlämnar ansökningar om kontroll av teknisk överensstämmelse med nationella bestämmelser till de nationella säkerhetsmyndigheterna för användningsområdet.

Myndigheterna har en månad på sig att begära ytterligare bestyrkande dokument och högst fyra månader för att konsultera experter och handlägga ärendet. Järnvägsbyrån fattar sedan sitt beslut utifrån de nationella säkerhetsmyndigheternas yttranden.

Skulle en konflikt uppstå har överklagandenämnden befogenhet att avgöra tvister mellan järnvägsbyrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna.

*Övriga ändringar:* Föredraganden föreslår även upprättande av ett EU-omfattande fordonsregister, i stället för 27 nationella register. Enbart omfattande förändringar av fordonen ska kräva ett nytt godkännande. Stor hänsyn bör tas till analysen av kostnader för och fördelar med ett nytt intelligent transportsystem.

Även när det gäller reservdelar bör en samordning ske, för att den inre marknaden ska fungera bättre. Järnvägsbyrån bör behålla kontrollen över ERTMS, för att kunna samordna inrättandet av systemet i hela EU.

En annan viktig förändring är möjligheten att, om järnvägssystemen liknar varandra, kunna

utvidga användningsområdet till närmaste gränsöverskridande station utan att behöva inleda ett nytt förfarande.

Övergångsperiod: På grund av det omfattande omstruktureringsarbete som Europeiska järnvägsbyrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna måste göra föreslås en förlängning av införlivandeperioden till tre år i stället för två. Efter två år ska dock kommissionen rapportera till parlamentet och rådet om hur järnvägsbyrån sköter sina nya befogenheter.

## ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för regional utveckling uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

### Ändringsförslag 1

#### Förslag till direktiv Beaktandedel 1

##### *Kommissionens förslag*

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91.1, 170 och 171,

##### *Ändringsförslag*

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna **4.2 c**, 91.1, 170 och 171,

### Ändringsförslag 2

#### Förslag till direktiv Skäl 2

##### *Kommissionens förslag*

(2) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala myndigheter att i full utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett område utan inre gränser skapas bör framför allt sammanlänkningen och driftskompatibiliteten hos de nationella järnvägsnäten och tillgängligheten till dessa järnvägsnät förbättras genom att de åtgärder som kan visa sig nödvändiga när det gäller teknisk standardisering

##### *Ändringsförslag*

(2) För att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala myndigheter att i full utsträckning utnyttja de fördelar som följer av att ett område utan inre gränser skapas **och att målet med en territoriell sammanhållning nås** bör framför allt sammanlänkningen och driftskompatibiliteten hos de nationella järnvägsnäten och tillgängligheten till dessa järnvägsnät förbättras genom att de

genomförs.

åtgärder som kan visa sig nödvändiga när det gäller teknisk standardisering genomförs.

### Ändringsförslag 3

#### Förslag till direktiv Skäl 14

##### *Kommissionens förslag*

(14) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att förse varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett **nationellt** fordonsregister. **Registren** bör vara **tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom unionen. Uppgifterna i de nationella fordonsregistren bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser driftsrelaterade och tekniska aspekter.**

##### *Ändringsförslag*

(14) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att förse varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett **uropeiskt** fordonsregister. **Registret** bör vara **offentligt**.

### Ändringsförslag 4

#### Förslag till direktiv Skäl 14

##### *Kommissionens förslag*

(14) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att förse varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett **nationellt** fordonsregister. **Registren** bör vara **tillgängliga för alla medlemsstater och för vissa ekonomiska aktörer inom unionen. Uppgifterna i de nationella fordonsregistren bör vara uppställda i ett enhetligt format. Registren bör därför omfattas av gemensamma specifikationer vad avser driftsrelaterade och tekniska aspekter.**

##### *Ändringsförslag*

(14) Av säkerhetsskäl är det nödvändigt att förse varje fordon som tas i bruk med en identifikationskod. Fordonet bör därefter registreras i ett **uropeiskt** fordonsregister. **Registret** bör vara **tillgängligt** inom unionen.

## Ändringsförslag 5

### Förslag till direktiv Artikel 1 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Detta direktiv fastställer de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med bestämmelserna i direktiv [.../... om säkerheten i unionens järnvägssystem] . Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.

#### *Ändringsförslag*

1. Detta direktiv fastställer de villkor som ska uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos unionens järnvägssystem ska kunna genomföras i överensstämmelse med bestämmelserna i direktiv [.../... om säkerheten i unionens järnvägssystem] . Dessa villkor gäller projektering, uppbyggnad, ibruktagande, ombyggnad, modernisering, drift och underhåll av delarna av systemet samt yrkesmässiga kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet för den personal som arbetar med driften och underhållet av systemet.  
***Strävanden för att uppnå detta mål måste leda till att en optimal nivå för teknisk samordning fastställs och möjliggöra ett successivt inrättande av den inre marknaden för utrustning och tjänster för uppbyggnad, modernisering, ombyggnad och drift av järnvägssystemet inom EU.***

#### *Motivering*

*De mål som fastställts i direktivet om driftskompatibiliteten (nuvarande artikel 1.2 b) bör behållas, eftersom de anger syftet med direktivet (en optimal nivå för teknisk samordning och ett successivt inrättande av en inre marknad för utrustning, tjänster och drift).*

## Ändringsförslag 6

### Förslag till direktiv Artikel 1 – punkt 3 – led b

#### *Kommissionens förslag*

(b) Järnvägsnät som är ***funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och*** avsedda endast för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt

#### *Ändringsförslag*

(b) Järnvägsnät som är avsedda endast för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa järnvägsnät.

järnvägsföretag som enbart använder dessa järnvägsnät.

#### *Motivering*

*Kravet på "funktionell åtskillnad" är mycket oklart. Uttrycket "avsedda endast för [...]transport" är tillräckligt för att man utan problem ska kunna fastställa vilka järnvägslinjer som ska uteslutas från tillämpningsområdet.*

### **Ändringsförslag 7**

#### **Förslag till direktiv Artikel 2 – paragraph 1 – point 2**

##### *Kommissionens förslag*

(2) driftskompatibilitet: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls.

##### *Ändringsförslag*

(2) driftskompatibilitet: egenskapen hos ett järnvägssystem att erbjuda säker tågtrafik utan driftsavbrott samtidigt som erfordrade prestandakrav uppfylls. ***Denna egenskap grundar sig på alla de föreskrifter samt tekniska och driftsmässiga villkor som ska iaktas för att de väsentliga kraven ska uppfyllas.***

#### *Motivering*

*Meningen ingår i gällande EU-lagstiftning och är nödvändig eftersom den förtydligar.*

### **Ändringsförslag 8**

#### **Förslag till direktiv Artikel 2 – led 12**

##### *Kommissionens förslag*

(12) ombyggnad: sådant arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta ***som resulterar i en förändring i det tekniska underlag som åtföljer EG-kontrollförklaringen, om detta tekniska underlag existerar, och som*** förbättrar delsystemets totala prestanda.

##### *Ändringsförslag*

(12) ombyggnad: sådant ***större*** arbete för att ändra ett delsystem eller en del av detta, ***ett fordon eller en del av detta,*** som förbättrar delsystemets totala prestanda. ***I varje TSD anges de "större" ändringarna av det berörda delsystemet eller fordonet.***



## Motivering

För att undvika en ny EG-kontrollförklaring för varje ändring (många mindre ändringar genomförs med eller utan inverkan på det tekniska underlaget), bör kriteriet ”större” förklaras i TSD för att upprätta en ny EG-kontrollförklaring.

### Ändringsförslag 9

#### Förslag till direktiv Artikel 2 – led 13

##### *Kommissionens förslag*

(13) modernisering: sådant arbete för att byta ett delsystem eller en del **av detta** som inte ändrar delsystemets totala prestanda.

##### *Ändringsförslag*

(13) modernisering: sådant **större** arbete för att byta ett delsystem eller **ett fordon eller** en del **av dessa** som inte ändrar delsystemets **eller fordonets** totala prestanda. **I varje TSD anges de ”större” ändringarna av det berörda delsystemet eller fordonet.**

### Ändringsförslag 10

#### Förslag till direktiv Artikel 2 – led 39a (nytt)

##### *Kommissionens förslag*

##### *Ändringsförslag*

**(39a) användningsområde: fordonets avsedda användningsområde, dvs. nätverk eller linjer eller grupper av nätverk eller linjer belägna i en eller flera medlemsstater där fordonet är avsett att användas.**

### Ändringsförslag 11

#### Förslag till direktiv Artikel 4 – punkt 4 – led d

##### *Kommissionens förslag*

d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för

##### *Ändringsförslag*

d) ange vilka driftskompatibilitetskomponenter och gränssnitt som ska vara föremål för

europiska specifikationer, inbegripet de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet,

europiska specifikationer, inbegripet de europeiska standarder som krävs för att uppnå driftskompatibilitet hos järnvägssystemet; ***i detta ingår kartläggning av de järnvägsreservdelar som kan standardiseras i enlighet med artikel 41 i förordningen om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004,***

#### *Motivering*

*Varje TSD bör innehålla en förteckning över de reservdelar som ska standardiseras i syfte att inrätta en inre marknad för järnvägsutrustning i enlighet med artikel 41 i kommissionens förslag till förordning om en europeisk järnvägsbyrå.*

### **Ändringsförslag 12**

#### **Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 2a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***2a. Vid utarbetande, antagande och översyn av varje TSD (inbegripet grundparametrarna) ska hänsyn tas till de kostnader och nyttor som varje övervägd teknisk lösning kan medföra samt gränssnitten mellan dessa, så att de bästa lösningarna kan hittas och genomföras. Medlemsstaterna ska medverka i bedömningen genom att tillhandahålla nödvändiga uppgifter.***

#### *Motivering*

*Denna del av aktuellt direktiv (bilaga I punkt 4.2) bör återinföras. De kostnader och nyttor som varje övervägd teknisk lösning kan medföra bör genomföras för varje TSD, så att de bästa lösningarna kan genomföras, i synnerhet till förmån för lokala och regionala myndigheter.*

### **Ändringsförslag 13**

#### **Förslag till direktiv Artikel 6 – punkt 3a (ny)**

**3a. En medlem i nätverket av företrädande organ får agera som sökande för att inhämta yttranden om brister i en TSD via kommissionen. Kommissionen ska informera den sökande om sitt beslut och motivera sitt eventuella avslag.**

*Motivering*

*Järnvägsaktörerna är ofta de första att inse problemen med en TSD och de bör därför kunna vända sig till kommissionen för att inhämta yttranden om de brister som identifierats i en TSD.*

**Ändringsförslag 14**

**Förslag till direktiv  
Artikel 15 – punkt 2**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

2. Uppdraget för det anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja i projekteringskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget **kan det** också **ingå** att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i relevant TSD och i de register som föreskrivs i artiklarna 44 och 45.

2. Uppdraget för det anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som utsetts att utföra en EG-kontroll av ett delsystem ska börja i projekteringskedet och sedan pågå under hela uppbyggnadstiden fram till överlämnandet innan delsystemet tas i bruk. I uppdraget **ingår** också att kontrollera det berörda delsystemets gränssnitt i förhållande till det system i vilket det ska integreras på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i relevant TSD och i de register som föreskrivs i artiklarna 44 och 45.

*Motivering*

*Det är mycket viktigt att även gränssnitten omfattas, så som de görs i aktuellt direktiv.*

## Ändringsförslag 15

### Förslag till direktiv Artikel 18 – punkt 2 – stycke 1

#### *Kommissionens förslag*

Varje nationell säkerhetsmyndighet ska besluta om godkännande att ta i bruk de delsystem avseende Energiförsörjning och Infrastruktur som är belägna eller används på dess medlemsstats territorium.

#### *Ändringsförslag*

Varje nationell säkerhetsmyndighet ska besluta om godkännande att ta i bruk de delsystem avseende Energiförsörjning och Infrastruktur som är belägna eller används på dess medlemsstats territorium. ***För markbaserade ERTMS-installationer ska varje nationell säkerhetsmyndighet samråda med Europeiska järnvägsbyrån som är beslutande myndighet. För alla övriga fasta installationer är den nationella säkerhetsmyndigheten beslutande myndighet.***

#### *Motivering*

*Det är tydligare att direkt hänvisa till "markbaserade ERTMS-installationer". Varje nationell säkerhetsmyndighet bör bevilja tillstånd för ibruktagande av alla fasta nationella installationer. Järnvägsbyrån bör bevilja tillstånd för markbaserade ERTMS-installationer för att säkerställa ett samordnat tillvägagångssätt för ERTMS.*

## Ändringsförslag 16

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 1b (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***1b. Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden ska utfärdas på grundval av en dossier som avser fordonet eller fordonstypen och som framtagits av sökanden och inbegriper dokumentation om***

***(a) utsläppandet på marknaden av de mobila delsystem som fordonet består av enligt artikel 19,***

***(b) den tekniska kompatibiliteten hos de delsystem som avses i led a i fordonet, vilken ska fastställas på grundval av***

*relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och register,*

*(c) säker integration i fordonet av de delsystem som avses i led a, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv.../... [om säkerheten i unionens järnvägssystem].*

*(d) fordonets tekniska kompatibilitet med nätverket i det område som avses i punkt 1a, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv .../... [om säkerheten i unionens järnvägssystem].*

*Varje gång tester fordras för att erhålla ett dokumenterat bevis på den tekniska kompatibilitet som avses i punkterna 1b b och 1b d, får de nationella säkerhetsmyndigheterna utfärda tillfälliga tillstånd till sökanden i syfte att använda fordonet för praktiska kontroller i nätverket. Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med sökanden sträva efter att se till att testerna utförs inom tre månader från mottagandet av den sökandes ansökan. I förekommande fall vidtar den nationella säkerhetsmyndigheten nödvändiga åtgärder för att se till att testerna kan utföras inom angiven tid.*

## Ändringsförslag 17

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Byrån ska utfärda beslut om att bevilja godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden. **I dessa godkännanden** atteras värdena för de parametrar som är relevanta för kontrollen av den tekniska

#### *Ändringsförslag*

2. Byrån ska utfärda beslut om att bevilja godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden. **Godkännandet ska omfatta följande:**

kompatibiliteten mellan fordonet och de fasta installationerna enligt TSD:erna. Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden ska också ge information om fordonets överensstämmelse med relevanta TSD:er och uppsättningar av nationella bestämmelser som är relaterade till dessa parametrar.

***(a) Godkännande för saluföring. Godkännandet gäller i alla medlemsstater och handelstransaktioner kan utföras i hela Europa.***

***(b) Godkännande för användning av fordonen i det område som avses i punkt 1a. I detta godkännande atteras värdena för de parametrar som är relevanta för kontrollen av den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och de fasta installationerna enligt TSD:erna i aktuellt område. Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden ska också ge information om fordonets överensstämmelse med relevanta TSD:er och uppsättningar av nationella bestämmelser som är relaterade till dessa parametrar.***

***(c) Villkoren för fordonets användning och övriga restriktioner.***

## Ändringsförslag 18

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 2a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***2a. För att utfärda dessa godkännanden ska byrån***

***(a) granska uppgifterna i de handlingar som avses i punkterna 1b a, b och c för att kontrollera att handlingarna är kompletta, korrekta och överensstämmande med relevant TSD,***

***(b) samråda med berörda nationella säkerhetsmyndigheter i det***

*användningsområde som avses för att kontrollera att handlingarna är kompletta, korrekta och överensstämmande med punkt 1b d och de uppgifter som avses i punkterna 1b a, b och c när det gäller relevanta nationella bestämmelser.*

*I samband med ovanstående granskningar och vid motiverat tvivel får byrån eller de nationella säkerhetsmyndigheterna begära att tester utförs i nätverket. För att underlätta dessa tester får de nationella säkerhetsmyndigheterna utfärda tillfälliga godkännanden till sökanden för att använda fordonet för tester i nätverket. Infrastrukturförvaltaren måste vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att ett sådant test utförs inom tre månader efter byråns eller den nationella myndighetens begäran.*

## **Ändringsförslag 19**

### **Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 2b (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

*2b. Inom en månad efter mottagandet av ansökan ska byrån informera den sökande om att handlingarna är kompletta eller begära att ytterligare relevanta uppgifter ska lämnas in inom rimlig tid. När det gäller bedömning av om handlingarna är kompletta, korrekta och överensstämmande får byrån även granska de uppgifter som anges i punkt 1b d.*

## **Ändringsförslag 20**

### **Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 2c (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***2c. Byrån ska ta full hänsyn till granskningarna i enlighet med punkt 2a innan den antar sitt beslut om utfärdande av godkännande för utsläppande av fordon på marknaden. Byrån ska utfärda godkännandet för utsläppande på marknaden eller informera den sökande om sitt avslag och motivera det inom fastställd rimlig tid och under alla förhållanden inom fyra månader efter mottagandet av alla relevanta uppgifter.***

## **Ändringsförslag 21**

**Förslag till direktiv  
Artikel 20 – punkt 2d (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***2d. Byrån ska ta hela ansvaret för de godkännanden som den lämnar. Vid eventuella juridiska utredningar rörande byrån eller dess personal måste därför byrån samarbeta fullt ut med behöriga myndigheter i berörda medlemsstater.***

## **Ändringsförslag 22**

**Förslag till direktiv  
Artikel 20 – punkt 2e (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***2e. Om byrån inte samtycker till ett negativt omdöme som lämnats av den nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med punkt 2a b ska den informera myndigheten och ange skälen till sin avvikande åsikt.***

***Byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska samarbeta för att nå en bedömning som är godtagbar för***



*alla. Om byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten så beslutar kan denna process också omfatta den sökande. Om ingen bedömning som är godtagbar för samtliga kan nås inom 15 dagar från det att byrån har informerat den nationella säkerhetsmyndigheten om oenigheten ska byrån lämna sitt slutgiltiga beslut, såvida inte den nationella säkerhetsmyndigheten har överlämnat ärendet till den överklagandenämnd som inrättas genom artikel 51 i förordning (EU) nr .../... [om inrättandet av en byrå].*

*Överklagandenämnden ska fatta beslut om att bekräfta byråns förslag till beslut inom 15 dagar från begäran från den nationella säkerhetsmyndigheten.*

*Om överklagandenämnden samtycker med byrån kan byrån fatta beslut utan dröjsmål.*

*Om överklagandenämnden instämmer med den nationella säkerhetsmyndighetens negativa bedömning ska byrån ge tillstånd till användning av ett område som ligger utanför de delar av nätet som fått en negativ bedömning.*

*Om byrån inte samtycker till ett positivt omdöme som lämnats av en nationell säkerhetsmyndighet i enlighet med punkt 2a b ska den informera myndigheten och ange skälen till sin avvikande åsikt. Byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten ska samarbeta för att nå en bedömning som är godtagbar för alla. Om byrån och den nationella säkerhetsmyndigheten så beslutar kan denna process också omfatta den sökande. Om ingen godtagbar bedömning kan hittas för samtliga parter inom 15 dagar från det att byrån har informerat den nationella säkerhetsmyndigheten om sin avvikande åsikt ska byrån fatta ett slutgiltigt beslut.*

## Ändringsförslag 23

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 4

*Kommissionens förslag*

**4. Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden ska utfärdas på grundval av en dossier som avser fordonet eller fordonstypen och som framtagits av sökanden och inbegriper dokumentation om**

**(a) utsläppandet på marknaden av de mobila delsystem som fordonet består av enligt artikel 19,**

**(b) den tekniska kompatibiliteten hos de delsystem som avses i led a i fordonet, vilken ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och register,**

**(c) att integrationen i fordonet av de delsystem som avses i led a är säker, vilket ska fastställas på grundval av relevanta TSD:er, nationella bestämmelser och de gemensamma säkerhetsmetoder som anges i artikel 6 i direktiv.../... [om säkerheten i unionens järnvägssystem].**

*Ändringsförslag*

**utgår**

## Ändringsförslag 24

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 5 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

Byrån ska fatta de beslut som avses i punkt 2 inom en förutbestämd, rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information. **Dessa godkännanden ska vara giltiga i alla medlemsstater.**

*Ändringsförslag*

Byrån ska fatta de beslut som avses i punkt 2 inom en förutbestämd, rimlig tid, och i alla händelser inom fyra månader från mottagandet av all relevant information **och inom fem månader vid överklaganden.**

## Ändringsförslag 25

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 5 – stycke 2

#### *Kommissionens förslag*

Byrån ska tillhandahålla detaljerad vägledning om hur godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden kan erhållas. Vägledning om hur en ansökan ska göras, med en beskrivning och förklaring av kraven för godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden samt en förteckning över erforderliga handlingar, ska tillhandahållas sökande avgiftsfritt. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om spridningen av sådan information.

#### *Ändringsförslag*

Byrån ska tillhandahålla detaljerad vägledning om hur godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden kan erhållas. Vägledning om hur en ansökan ska göras, med en beskrivning och förklaring av kraven för godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden samt en förteckning över erforderliga handlingar, ska tillhandahållas sökande avgiftsfritt. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån om spridningen av sådan information.

***Kommissionen ska genom att anta genomförandeakter senast två år efter detta direktivs ikraftträdande fastställa detaljerade bestämmelser om godkännandeförfarandet, inklusive***

***(a) detaljerade riktlinjer för de sökande med beskrivning och förklaring av kraven för godkännande av fordon för utsläppande på marknaden och en förteckning över de handlingar som krävs,***

***(b) rutiner vid godkännandeprocessen, till exempel innehåll och tidsramar för varje etapp,***

***(c) kriterier för bedömningen av ansökningar.***

***Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.***

## Ändringsförslag 26

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 6

*Kommissionens förslag*

6. Byrån får utfärda godkännande för utsläppande av fordon på marknaden för en serie fordon. Dessa godkännanden ska vara giltiga i alla medlemsstater.

*Ändringsförslag*

6. Byrån får utfärda godkännande för utsläppande av fordon på marknaden för en serie fordon. Dessa godkännanden ska vara giltiga i alla medlemsstater ***vad gäller "saluföring" och i hela det användningsområde som fastställs enligt punkt 1a för "användning"***.

**Ändringsförslag 27**

**Förslag till direktiv  
Artikel 20 – punkt 6a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***6a. Om byrån lämnar ett negativt svar kan den sökande begära att byrån omprövar sitt beslut inom en månad från mottagandet av det negativa svaret. Byrån ska inom en månad från det att den tagit emot denna begäran bekräfta eller upphäva sitt beslut.***

**Ändringsförslag 28**

**Förslag till direktiv  
Artikel 20 – punkt 8 – inledningen**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

8. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga fordon som redan har ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden gäller följande:

8. Vid ***väsentlig*** modernisering eller ombyggnad av befintliga fordon som redan har ett godkännande för utsläppande av fordon på marknaden, ***då den övergripande säkerhetsnivån på berörda delsystem kan påverkas negativt av det planerade arbetet, eller när ett sådant beslut krävs i relevanta TSD:er***, gäller följande:

## Ändringsförslag 29

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 8a (ny)

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**8a. I samtliga fall är också godkännandet, efter samråd med nationell säkerhetsmyndighet och utan krav på utvidgning av användningsområdet, giltigt för fordon som går i trafik fram till stationer i grannmedlemsstater som ligger nära gränsen och där näten har liknande karaktär. Detta samråd kan ske från fall till fall eller formuleras i ett gränsöverskridande avtal mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna.**

## Ändringsförslag 30

### Förslag till direktiv Artikel 20 – punkt 9 – stycke 1

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

**På begäran av sökanden får** godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden inbegripa ett tydligt angivande av de nät eller linjer eller grupper av nät eller linjer där järnvägsföretaget får ta ett sådant fordon i bruk utan ytterligare verifikationer, kontroller eller provningar avseende den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och dessa nät eller linjer. **I sådana fall ska** sökanden **i sin begäran inkludera beviset för att fordonet är tekniskt kompatibelt med de berörda näten eller linjerna.**

Godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden **ska** inbegripa ett tydligt angivande av de nät eller linjer eller grupper av nät eller linjer där järnvägsföretaget får ta ett sådant fordon i bruk utan ytterligare verifikationer, kontroller eller provningar avseende den tekniska kompatibiliteten mellan fordonet och dessa nät eller linjer. **Detta angivande får utvidgas till andra nät och linjer på begäran av den ursprungliga sökanden eller en annan sökande och efter utfärdandet av det relevanta godkännandet för utsläppande av fordon på marknaden.**

## Ändringsförslag 31

### Förslag till direktiv Artikel 21 – punkt 1 – styckena 1a och 1b (nya)

**Järnvägsföretaget kan för att uppfylla kraven i första stycket genomföra tester i samarbete med infrastrukturförvaltaren.**

**Infrastrukturförvaltaren ska i samråd med den sökande göra allt för att se till att testerna görs inom tre månader från det att den sökandes begäran mottagits.**

### Ändringsförslag 32

#### Förslag till direktiv Artikel 21 – punkt 2

*Kommissionens förslag*

2. Järnvägsföretaget ska översända sina beslut avseende ibruktagandet av fordon till byrån, infrastrukturförvaltaren och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten. Dessa beslut ska registreras i **de nationella** fordonsregister som avses i artikel 43.

*Ändringsförslag*

2. Järnvägsföretaget ska översända sina beslut avseende ibruktagandet av fordon till byrån, infrastrukturförvaltaren och den berörda nationella säkerhetsmyndigheten. Dessa beslut ska registreras i **det** fordonsregister som avses i artikel 43.

### Ändringsförslag 33

#### Förslag till direktiv Artikel 21 – punkt 3

*Kommissionens förslag*

**3. Vid modernisering eller ombyggnad av befintliga fordon ska en ny EG-kontrollförklaring utfärdas enligt artikel 15.4. Dessutom krävs det ett nytt beslut av järnvägsföretaget för ibruktagande av dessa fordon**

**(a) den övergripande säkerhetsnivån för det berörda delsystemet kan påverkas negativt av de planerade arbetena, eller**

**(b) när det krävs i relevanta TSD:er.**

*Ändringsförslag*

**utgår**

## Ändringsförslag 34

### Förslag till direktiv Artikel 42 – punkt 1

#### *Kommissionens förslag*

1. Ett fordon som tas i bruk i unionens järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer, som det ska tilldelas av *den nationella säkerhetsmyndighet som har behörighet för det relevanta territoriet före det första ibruktagandet av fordonet*.

#### *Ändringsförslag*

1. Ett fordon som tas i bruk i unionens järnvägssystem ska vara försett med ett europeiskt fordonsnummer, som det ska tilldelas av *byrån när godkännandet utfärdas*.

## Ändringsförslag 35

### Förslag till direktiv Artikel 42 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Det järnvägsföretag som *står för driften* av ett fordon ska *sörja för att fordonet är märkt med det tilldelade europeiska fordonsnumret*.

#### *Ändringsförslag*

2. *Registreringsinnehavaren ska se till att fordonet har rätt europeiskt registreringsnummer*. Det järnvägsföretag som *använder* ett fordon ska *kontrollera dess märkning*.

#### *Motivering*

*Det europeiska registreringsnumret ska delas ut av byrån då den beviljar tillstånd. Järnvägsföretaget har ingen möjlighet att kontrollera vilket europeiskt registreringsnummer fordonet har. Endast registreringsinnehavaren (det vill säga den som står för driften eller fordonsägaren) har denna information.*

## Ändringsförslag 36

### Förslag till direktiv Artikel 43 – rubriken

#### *Kommissionens förslag*

*Nationella* fordonsregister

#### *Ändringsförslag*

*Europeiskt* fordonsregister

## Ändringsförslag 37

### Förslag till direktiv Artikel 43 – punkt 1 – inledningen

#### *Kommissionens förslag*

1. *Varje medlemsstat* ska föra register *över* järnvägsfordon som tagits i bruk *på dess territorium*. Registret ska uppfylla följande kriterier:

#### *Ändringsförslag*

1. *Byrån* ska föra register *för samtliga* järnvägsfordon som tagits i bruk *i unionen*. Registret ska uppfylla följande kriterier:

## Ändringsförslag 38

### Förslag till direktiv Artikel 43 – punkt 1 – led b

#### *Kommissionens förslag*

b) Registret ska hållas uppdaterat av *ett organ som ska vara oberoende i förhållande till alla järnvägsföretag*.

#### *Ändringsförslag*

b) Registret ska hållas uppdaterat av *byrån*.

## Ändringsförslag 39

### Förslag till direktiv Artikel 43 – punkt 1 – led c

#### *Kommissionens förslag*

c) Registret ska vara tillgängligt för *de nationella säkerhetsmyndigheter och undersökningsorgan som utses enligt artiklarna 16 och 21 i direktiv [...]/... om säkerheten i unionens järnvägssystem* ; *det ska likaså, vad avser alla legitima förfrågningar, vara tillgängligt för de regleringsorgan som utses enligt artiklarna 55 och 56 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde samt för byrån, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt personer*

#### *Ändringsförslag*

c) Registret ska vara tillgängligt för *allmänheten*.



*eller organisationer som registrerar fordon eller förekommer i registret.*

## Ändringsförslag 40

### Förslag till direktiv Artikel 43 – punkt 2

#### *Kommissionens förslag*

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer om innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt inbegripet arrangemang för datautbyte samt regler för inmatning och läsning av data för *de nationella fordonsregistren*. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

#### *Ändringsförslag*

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta gemensamma specifikationer om innehåll, dataformat, funktionell och teknisk uppbyggnad, driftsätt inbegripet arrangemang för datautbyte samt regler för inmatning och läsning av data för *det europeiska fordonsregistret*. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.

## Ändringsförslag 41

### Förslag till direktiv Artikel 43 – punkt 3

#### *Kommissionens förslag*

3. Registreringsinnehavaren ska omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter i det *nationella* fordonsregistret, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till *den nationella säkerhetsmyndigheten i medlemsstater där fordonet har tagits i bruk*.

#### *Ändringsförslag*

3. Registreringsinnehavaren ska omedelbart anmäla eventuella ändringar av uppgifter i det *europeiska* fordonsregistret, skrotning av fordon eller sitt beslut om att den inte längre tänker registrera fordonet till *byrån*.

## Ändringsförslag 42

### Förslag till direktiv Artikel 43 – punkt 5a (ny)

***5a. De nationella fordonsregistren ska införlivas med det europeiska fordonsregistret senast två år efter detta direktivs ikraftträdande. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa format och typ av handlingar för detta. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 48.3.***

### **Ändringsförslag 43**

#### **Förslag till direktiv Artikel 44 – punkt 2a (ny)**

*Kommissionens förslag*

*Ändringsförslag*

***2a. För varje fordon ska registret innehålla åtminstone följande uppgifter:***

- a) Europeiskt registreringsnummer.***
- b) Hänvisningar till EG-kontrollförklaringen och utfärdande organ.***
- c) Hänvisningar till det europeiska register över tillåtna fordonstyper som avses i artikel 44.***
- d) Uppgifter om den som står för driften av fordonet.***
- e) Begränsningar för fordonets användning.***
- f) Uppgift om vilken enhet som ansvarar för underhållet.***

***När byrån utfärdar, förnyar, ändrar, drar in eller återkallar ett tillstånd till ibruktagande av ett fordon ska den utan dröjsmål uppdatera registret.***

#### *Motivering*

*Innehållet i det europeiska fordonsregistret måste klargöras så att det visar uppgifter som*

*gäller för fordonet och därmed blir effektivt och stöder användarnas affärsmässiga och driftsrelaterade behov. För att fungera måste registret utan dröjsmål uppdateras av byrån.*

## **Ändringsförslag 44**

### **Förslag till direktiv Artikel 50 – punkt 1**

#### *Kommissionens förslag*

1. Kommissionen ska vart tredje år och första gången tre år efter offentliggörandet av detta direktiv överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Denna rapport ska även innehålla en analys av de fall som avses i artikel 7 och av tillämpningen av kapitel V.

#### *Ändringsförslag*

1. Kommissionen ska vart tredje år och första gången tre år efter offentliggörandet av detta direktiv överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om de framsteg som gjorts beträffande driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet. Denna rapport ska även innehålla en analys av de fall som avses i artikel 7 och av tillämpningen av kapitel V. ***Kommissionen ska med utgångspunkt från rapporten lägga fram förslag till förbättringar och förstärkning av byråns roll för genomförandet av driftskompatibilitet.***

## **Ändringsförslag 45**

### **Förslag till direktiv Artikel 50 – punkt 1a (ny)**

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

***1a. Två år efter offentliggörandet av detta direktiv och efter samråd med olika berörda aktörer ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om den europeiska järnvägsbyråns framsteg vad gäller utövandet av sina nya befogenheter och om hur den fungerar.***

## **Ändringsförslag 46**

### **Förslag till direktiv Artikel 51 – punkt 1**

### *Kommissionens förslag*

1. Medlemsstaterna får fortsätta att tillämpa bestämmelserna i kapitel V i direktiv 2008/57/EG till och med den [*två* år efter ikraftträdandet].

### **Ändringsförslag 47**

#### **Förslag till direktiv Artikel 54 – punkt 1 – stycke 1**

### *Kommissionens förslag*

Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1, artikel 2, artikel 7.1–7.4, artikel 11.1, artikel 13, artikel 14.1–14.7, artikel 15.1–15.6, artiklarna 17–21, artikel 22.3–22.7, artiklarna 23–36, artikel 37.2, artikel 38, artikel 39, artiklarna 41–43, artikel 45.1–45.5, artikel 51 samt bilagorna I–III senast [*två* år efter dagen för ikraftträdandet]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och detta direktiv. Jämförelsetabellerna behövs för att göra det möjligt för alla berörda aktörer att klart identifiera relevanta bestämmelser som är tillämpliga på nationell nivå för genomförandet av detta direktiv.

### **Ändringsförslag 48**

#### **Förslag till direktiv Artikel 55 – stycke 1**

### *Kommissionens förslag*

Direktiv 2008/57/EG , ändrat genom de direktiv som anges i del A i bilaga IV, ska upphöra att gälla med verkan från och med den [*två* år efter dagen för ikraftträdandet],

### *Ändringsförslag*

1. Medlemsstaterna får fortsätta att tillämpa bestämmelserna i kapitel V i direktiv 2008/57/EG till och med den [*tre* år efter ikraftträdandet].

### *Ändringsförslag*

Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1, artikel 2, artikel 7.1–7.4, artikel 11.1, artikel 13, artikel 14.1–14.7, artikel 15.1–15.6, artiklarna 17–21, artikel 22.3–22.7, artiklarna 23–36, artikel 37.2, artikel 38, artikel 39, artiklarna 41–43, artikel 45.1–45.5, artikel 51 samt bilagorna I–III senast [*tre* år efter dagen för ikraftträdandet]. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och detta direktiv. Jämförelsetabellerna behövs för att göra det möjligt för alla berörda aktörer att klart identifiera relevanta bestämmelser som är tillämpliga på nationell nivå för genomförandet av detta direktiv.

dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller de tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning av direktiven som anges i del B i bilaga IV .

dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller de tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning av direktiven som anges i del B i bilaga IV .

## Ändringsförslag 49

### Förslag till direktiv Artikel 56 – stycke 2

#### *Kommissionens förslag*

Artiklarna 3–10, artikel 11.2, 11.3 och 11.4, artikel 12 samt artikel 16 ska tillämpas från och med den [*två* år efter dagen för ikraftträdandet].

#### *Ändringsförslag*

Artiklarna 3–10, artikel 11.2, 11.3 och 11.4, artikel 12 samt artikel 16 ska tillämpas från och med den [*tre* år efter dagen för ikraftträdandet].

## Ändringsförslag 50

### Förslag till direktiv Bilaga I – punkt 2a (ny)

#### *Kommissionens förslag*

#### *Ändringsförslag*

#### **2a. KONTROLL AV KOSTNADER**

*Vid analysen av kostnadsnyttförhållandet för de föreslagna åtgärderna har hänsyn tagits till bland annat följande:*

- Kostnaden för den föreslagna åtgärden.*
- Fördelar för driftskompatibiliteten med en utvidgning av tillämpningsområdet till underkategorier av järnvägsnät och fordon.*
- Minskade kapitalkostnader och utgifter genom stordriftsfördelar och bättre utnyttjande av fordon.*
- Sänkta investeringskostnader och kostnader för underhåll/drift tack vare ökad konkurrens mellan tillverkare och underhållsföretag.*
- Miljöfördelar på grund av tekniska*

*förbättringar av järnvägssystemet.*

*– Ökad driftssäkerhet.*

*Bedömningen tyder också på en trolig inverkan för samtliga berörda operatörer och ekonomiska aktörer, även lokala och regionala myndigheter.*

## ÄRENDETS GÅNG

<b>Titel</b>	Driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom EU (omarbetning)
<b>Referensnummer</b>	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
<b>Ansvarigt utskott</b> Tillkännagivande i kammaren	TRAN 7.2.2013
<b>Yttrande från</b> Tillkännagivande i kammaren	REGI 7.2.2013
<b>Föredragande av yttrande</b> Utnämning	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
<b>Antagande</b>	14.10.2013
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+ :                 31 - :                 0 0 :                 0
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boştinaru, 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>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)</b>	Edvard Kožušník