

18.10.2013

A7-0012/ 001-190

**ÆNDRINGSFORSLAG 001-190**  
af Transport- og Turismeudvalget

**Betænkning**

**Georgios Koumoutsakos, Ismail Ertug**  
Det transeuropæiske transportnet

**A7-0012/2013**

Forslag til forordning (COM(2011)0650 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

---

**Ændringsforslag 1**

**Forslag til forordning**  
**Betragtning 2**

*Kommissionens forslag*

(2) Planlægningen, udviklingen og driften af transeuropæiske transportnet **bidrager** til gennemførelsen af vigtige målsætninger for Unionen, som f.eks. **det** indre **markeds funktion** og styrkelse af den økonomiske og sociale samhørighed, **og har også** specifikt til formål at muliggøre en uhindret og bæredygtig mobilitet for personer og varer samt at sikre tilgængelighed for alle regioner i Unionen.

*Ændringsforslag*

(2) Planlægningen, udviklingen og driften af transeuropæiske transportnet **bør stemme overens med de mål og prioriteter, som er defineret i hvidbogen om transport ("En køreplan for et fælles europæisk transportområde") og Europa 2020-strategien. De bør bidrage** til gennemførelsen af vigtige målsætninger for Unionen, som f.eks. **en fuldstændig gennemførelse af et velfungerende indre marked** og styrkelse af den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed. **De bør endvidere** specifikt **have** til formål at muliggøre en uhindret, **sikker** og bæredygtig mobilitet for personer og varer **mellem medlemsstaterne** samt at sikre **passende** tilgængelighed og **forbindelsesmuligheder** for alle regioner i Unionen, **herunder øsamfund, fjertliggende regioner og regioner i den yderste periferi. De bør bidrage til at fremme økonomisk vækst og**

*konkurrenceevne i en global sammenhæng. Endvidere skal bæredygtige mønstre for passagertransport baseres på multimodale løsninger for alle borgere samt på forbedret social integration.*

## Ændringsforslag 2

### Forslag til forordning Betragtning 3

#### *Kommissionens forslag*

(3) Disse særlige mål bør nås ved at etablere sammenkoblinger og interoperabilitet mellem nationale transportnet på en *ressourceeffektiv* måde.

#### *Ændringsforslag*

(3) Disse særlige mål bør nås ved at etablere sammenkoblinger og interoperabilitet mellem nationale transportnet på en *bæredygtig* måde *med energieffektive rene teknologier og under hensyntagen til behovet for at beskytte miljøet. Interoperabilitet i jernbanesystemet kan fremmes ved innovative løsninger til forbedring af kompatibiliteten mellem de forskellige systemer, såsom mobilt udstyr og spor med flere sporvidder. Unionen bør med henblik på at skabe europæisk merværdi bestræbe sig på at koncentrere sine ressourcer, navnlig om grænseoverskridende strækninger.*

## Ændringsforslag 3

### Forslag til forordning Betragtning 4

#### *Kommissionens forslag*

(4) Den øgede trafik har resulteret i øget overbelastning af de internationale transportkorridorer. For at sikre den internationale mobilitet for varer og personer bør der ske en optimering, og om nødvendigt en udvidelse, af det transeuropæiske transportnets kapacitet og udnyttelsen af denne kapacitet, ved at man fjerner infrastrukturflaskehalse og bygger bro mellem manglende

#### *Ændringsforslag*

(4) Den øgede trafik har resulteret i øget overbelastning af de internationale transportkorridorer. For at sikre den internationale mobilitet for varer og personer bør der ske en optimering, og om nødvendigt en udvidelse, af det transeuropæiske transportnets kapacitet og udnyttelsen af denne kapacitet, ved at man fjerner infrastrukturflaskehalse og bygger bro mellem manglende

infrastrukturforbindelser i og mellem medlemsstater.

infrastrukturforbindelser i og mellem medlemsstater *og, hvor det er relevant, til nabolande, navnlig med henblik på Kroatiens tiltrædelse af Unionen i 2013 og de igangværende forhandlinger med andre kandidatlande og potentielle kandidatlande.*

#### **Ændringsforslag 4**

##### **Forslag til forordning Betragtning 7**

###### *Kommissionens forslag*

(7) I politikken for det transeuropæiske transportnet skal der tages hensyn til udviklingen i transportpolitikken og ejerskabet til infrastrukturen. Før i tiden var medlemsstaterne hovedansvarlige for etablering og vedligeholdelse af transportinfrastruktur. Imidlertid spiller også andre organer, herunder private, en rolle i gennemførelsen af et multimodalt transeuropæisk transportnet, bl.a. infrastrukturforvaltere, koncessionshavere og havne- og lufthavnsmyndigheder.

###### *Ændringsforslag*

(7) I politikken for det transeuropæiske transportnet skal der tages hensyn til udviklingen i transportpolitikken og ejerskabet til infrastrukturen. Før i tiden var medlemsstaterne hovedansvarlige for etablering og vedligeholdelse af transportinfrastruktur. Imidlertid spiller også andre organer, herunder private *partnere*, en rolle i gennemførelsen af et multimodalt transeuropæisk transportnet *og de dermed forbundne investeringer*, bl.a. *regionale og lokale myndigheder*, infrastrukturforvaltere, koncessionshavere og havne- og lufthavnsmyndigheder *og havneforbindelsesorganer*.

#### **Ændringsforslag 5**

##### **Forslag til forordning Betragtning 8 a (ny)**

###### *Kommissionens forslag*

###### *Ændringsforslag*

*(8a) Der bør i forbindelse med gennemførelsen af projekter af fælles interesse vedrørende TEN-T tages behørigt hensyn til de særlige omstændigheder omkring det enkelte projekt. Synergier med andre politikker, f.eks. aspekter af turisme, bør, hvor det er muligt, udnyttes ved at lade vejanlæg som f.eks. broer eller tunneler omfatte infrastruktur for langdistancecykelnet,*

såsom EuroVelo-ruter.

## Ændringsforslag 6

### Forslag til forordning Betragtning 8 b (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(8b) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles gennem oprettelse af en ny transportinfrastruktur, revitalisering og opgradering af eksisterende infrastruktur og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse heraf.**

## Ændringsforslag 7

### Forslag til forordning Betragtning 9

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(9) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles gennem en tostrengt tilgang, der omfatter et samlet net og et hovednet, idet disse to strenge udgør det højeste niveau for infrastrukturplanlægning i Unionen.

(9) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles gennem en tostrengt tilgang, der omfatter et samlet net og et hovednet, idet disse to strenge udgør det højeste niveau for infrastrukturplanlægning i Unionen **og er baseret på en fælles og gennemsigtig metode.**

## Ændringsforslag 8

### Forslag til forordning Betragtning 10

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(10) Det samlede net bør være et transportnet på tværs af Europa, som sikrer, at alle regioner i Unionen er tilgængelige, også fjerntliggende regioner og regioner i den yderste periferi, jf. også **målene for den integrerede EU-havpolitik<sup>1</sup>**, og som styrker disse regioners indbyrdes samhørighed. Retningslinjerne bør indeholde kravene til infrastrukturen i

(10) Det samlede net bør være et transportnet på tværs af Europa, som sikrer, at alle regioner i Unionen er tilgængelige, også fjerntliggende regioner, **øsamfund** og regioner i den yderste periferi, jf. også **Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1255/2011 af 30. november 2011 om et program for støtte til videreudvikling af en integreret**

det samlede net, således at der kan *skabes* et højkvalitetsnet i hele Unionen inden 2050.

<sup>1</sup> *COM(2007)0575.*

#### **Ændringsforslag 9**

##### **Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*havpolitik<sup>1</sup>*, og som styrker disse regioners indbyrdes *sociale og økonomiske* samhørighed. Retningslinjerne bør indeholde kravene til infrastrukturen i det samlede net, således at der kan *udvikles* et højkvalitetsnet i hele Unionen inden 2050.

<sup>1</sup> *EUT L 321 af 5.12.2011, s. 1.*

*Ændringsforslag*

*(10a) Regioner i den yderste periferi har stadig et presserende behov for at optimere deres tilgængelighed, navnlig hvad angår luftfartsforbindelser til det europæiske fastland og transport af passagerer og gods ad søvejen, idet dette er den eneste måde, hvorpå de i øget omfang kan integreres i det indre marked.*

#### **Ændringsforslag 10**

##### **Forslag til forordning Betragtning 10 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(10b) I det samlede net bør der tages hensyn til de særlige problemer i visse medlemsstater, såsom i tyndt befolkede områder uden alternative lokale veje, og det bør sikre, at sådanne problemer håndteres effektivt og hensigtsmæssigt. Det vil medvirke til at give borgerne mulighed for at udnytte den fri bevægelighed i Unionen.*

#### **Ændringsforslag 11**

##### **Forslag til forordning Betragtning 11**

### *Kommissionens forslag*

(11) Hovednettet bør identificeres og gennemføres som en prioritering inden for den ramme, der er fastlagt med det samlede net, inden 2030. Det bør udgøre rygraden i udviklingen af et multimodalt transportnet og stimulere udviklingen af hele det samlede net. Det bør gøre det muligt at rette fokus i Unionens tiltag mod de komponenter i det transeuropæiske transportnet, der har den største europæiske merværdi, herunder især grænseoverskridende strækninger, manglende forbindelser, multimodale forbindelsespunkter og alvorlige flaskehalse.

### *Ændringsforslag*

(11) Hovednettet bør identificeres og gennemføres som en prioritering inden for den ramme, der er fastlagt med det samlede net, inden 2030. Det bør udgøre rygraden i udviklingen af et multimodalt transportnet og stimulere udviklingen af hele det samlede net. Det bør gøre det muligt at rette fokus i Unionens tiltag mod de komponenter i det transeuropæiske transportnet, der har den største europæiske merværdi, herunder især grænseoverskridende strækninger, manglende forbindelser, **slutpunktsforbindelser**, multimodale forbindelsespunkter og alvorlige flaskehalse, **hvilket tjener målet om at reducere drivhusgasemissioner fra transport med 60 % i forhold til 1990-niveauet inden 2050.**

## **Ændringsforslag 12**

### **Forslag til forordning Betragtning 11**

#### *Kommissionens forslag*

(11) Hovednettet bør identificeres og gennemføres som en prioritering inden for den ramme, der er fastlagt med det samlede net, inden 2030. Det bør udgøre rygraden i udviklingen af et multimodalt transportnet og stimulere udviklingen af hele det samlede net. Det bør gøre det muligt at rette fokus i Unionens tiltag mod de komponenter i det transeuropæiske transportnet, der har den største europæiske merværdi, herunder især grænseoverskridende strækninger, manglende forbindelser, multimodale forbindelsespunkter og alvorlige flaskehalse.

#### *Ændringsforslag*

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

#### *Begrundelse*

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

## Ændringsforslag 13

### Forslag til forordning Betragtning 11 a (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(11a) Der bør i projekters planlægnings- og anlægfase tages behørigt højde for regionale og lokale myndigheders interesser samt lokale civilsamfund, der påvirkes af et projekt af fælles interesse.***

*Begrundelse*

*For at undgå og forebygge fremtidige konflikter om visse projekter og planer er det vigtigt at høre civilsamfundsorganisationer og myndigheder med lokal/regional ekspertise.*

## Ændringsforslag 14

### Forslag til forordning Betragtning 11 b (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(11b) Den særlige situation for isolerede eller delvis isolerede jernbanenet bør anerkendes i kraft af undtagelser fra visse infrastrukturkrav.***

## Ændringsforslag 15

### Forslag til forordning Betragtning 12

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(12) For at etablere hovednettet og det samlede net på en koordineret og rettidig måde og derved gøre det muligt at maksimere netværksfordelene bør de pågældende medlemsstater sikre, at projekter af fælles interesse er afsluttet inden henholdsvis 2030 og 2050.

(12) For at etablere hovednettet og det samlede net på en koordineret og rettidig måde og derved gøre det muligt at maksimere netværksfordelene bør de pågældende medlemsstater sikre, at projekter af fælles interesse er afsluttet inden henholdsvis 2030 og 2050. ***I forbindelse med revisionen i henhold til artikel 57 bør Kommissionen vurdere***

*projekternes fremskridt og bør om nødvendigt have mulighed for at revurdere disse frister under hensyntagen til enhver udvikling, der kan påvirke deres overholdelse, såvel som de nye medlemsstaters indhentningsproces.*

## Ændringsforslag 16

### Forslag til forordning Betragtning 13

#### *Kommissionens forslag*

(13) Der skal identificeres projekter af fælles interesse, som vil bidrage til gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet, og som er i overensstemmelse med de højt prioriterede mål, der er fastlagt i retningslinjerne.

#### *Ændringsforslag*

(13) Der skal identificeres projekter af fælles interesse, som vil bidrage til gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet, og som **bidrager til målene** og er i overensstemmelse med de højt prioriterede mål, der er fastlagt i retningslinjerne.

## Ændringsforslag 17

### Forslag til forordning Betragtning 14

#### *Kommissionens forslag*

(14) Projekter af fælles interesse bør have en klar europæisk merværdi. Grænseoverskridende projekter har typisk en høj europæisk merværdi, **men kan have en** mindre direkte **økonomisk** virkning, hvis man sammenligner med rent nationale projekter. **Det er derfor sandsynligt, at de ikke vil blive gennemført uden Unionens indsats.**

#### *Ændringsforslag*

(14) Projekter af fælles interesse bør have en klar europæisk merværdi **ved at øge sammenkoblingerne mellem medlemsstaterne og forbedre transportstrømmenes fleksibilitet, hastighed og bæredygtighed i hele Unionen.** Grænseoverskridende projekter har typisk en høj europæisk merværdi. **Deres** mindre direkte **økonomiske** virkning, hvis man sammenligner med rent nationale projekter, **kræver en prioriteret indsats fra Unionens side med henblik på at sikre, at de gennemføres.**

#### *Begrundelse*

*Det bør præciseres, hvad der helt nøjagtigt forstås ved "merværdi" gennem en kort henvisning til den definition af "europæisk merværdi", som der foreslås i Parlamentets betænkning om dette forslag til forordning. Unionens indsats til finansiering af grænseoverskridende projekter*



skal prioriteres i betragtning af sådanne projekters høje europæiske merværdi.

## **Ændringsforslag 18**

### **Forslag til forordning Betragtning 14 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(14a) Projekter af fælles interesse bør endvidere være genstand for en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der er skræddersyet til de transeuropæiske transportnet, og som tager højde for alle sociale, økonomiske og miljømæssige fordele. Resultatet af denne analyse bør vise en positiv aktuel nettoværdi.**

#### *Begrundelse*

*Der bør i en betragtning henvises til den socioøkonomiske cost-benefit-analyse, som Kommissionen har foreslået i artikel 7.*

## **Ændringsforslag 19**

### **Forslag til forordning Betragtning 14 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**(14b) For at bidrage til klimareduktionsmålene i hvidbogen om transport, der sigter mod en reduktion af drivhusgasser på 60 % i forhold til 1990-niveauet inden 2050, bør konsekvenserne af drivhusgasser for projekter af fælles interesse i form af nye, udvidede eller opgraderede transportinfrastrukturer vurderes.**

#### *Begrundelse*

*Det er nødvendigt at vurdere de klimamæssige konsekvenser af visse infrastrukturprojekter, eftersom investeringer i transeuropæisk transportinfrastruktur i høj grad vil påvirke brugen af transport og dermed CO<sub>2</sub>-emissionerne frem til 2050 og derefter. Udvikling eller opgradering af transportinfrastruktur kan have betydelige konsekvenser for dekarboniseringen af transporten. Mens nogle typer infrastruktur medfører en risiko for at blive bundet af kulstofintensive teknologier eller transportformer, kan andre projekter bidrage til at reducere*

*drivhusgasemissionerne.*

## **Ændringsforslag 20**

### **Forslag til forordning Betragtning 18 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(18a) Inden for rammerne af Kommissionens revision af gennemførelsen af hovednettet i overensstemmelse med denne forordning kan Kommissionen i samarbejde med de berørte medlemsstater vurdere, hvorvidt andre infrastrukturer, der har forbedret deres standarder og kan overholde kravene i forordningen, kan integreres i nettet.***

## **Ændringsforslag 21**

### **Forslag til forordning Betragtning 20**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(20) Intelligente transportsystemer er nødvendige som grundlag for en optimering af trafik og transport og en forbedring af de relaterede tjenesteydelser.

(20) Intelligente transportsystemer er nødvendige som grundlag for en optimering af trafik og transport og en forbedring af de relaterede tjenesteydelser ***såvel som for en forbedring af færdselssikkerheden og transportsikkerheden. De bør være interoperable og bør anvendes bredt inden for alle transportformer, medlemsstater og regioner med henblik på at maksimere fordelene for det indre marked, en bæredygtig vækst og samhørighed.***

## **Ændringsforslag 22**

### **Forslag til forordning Betragtning 21**

*Kommissionens forslag*

(21) Retningslinjerne bør indeholde bestemmelser om udviklingen af det samlede net i byknudepunkter, da disse knudepunkter er udgangspunkt eller det endelige mål ("slutpunktet") for passagerer og gods, der transporteres ad det transeuropæiske net, og er *omstigningspunkter* i eller mellem forskellige transportformer.

*Ændringsforslag*

(21) Retningslinjerne bør indeholde bestemmelser om udviklingen af det samlede net i byknudepunkter *i overensstemmelse med Unionens mål om bæredygtig trafik i byområder*, da disse knudepunkter er udgangspunkt eller det endelige mål ("slutpunktet") for passagerer og gods, der transporteres ad det transeuropæiske net, og er *transitpunkter* i eller mellem forskellige transportformer.

**Ændringsforslag 23**

**Forslag til forordning  
Betragtning 22**

*Kommissionens forslag*

(22) Takket være dets store omfang bør det transeuropæiske transportnet danne grundlag for en omfattende anvendelse af ny teknologi og innovation, der f.eks. kan bidrage til at forbedre den overordnede effektivitet i den europæiske transportsektor og reducere sektorens CO<sub>2</sub>-fodaftryk. ***Dette vil bidrage til Europa 2020-strategien og transporthvidbogens mål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 60 % inden 2050 (med udgangspunkt i 1990-niveauet) og samtidig bidrage til målet om at øge brændstofsikkerheden i Unionen.***

*Ændringsforslag*

(22) Takket være dets store omfang bør det transeuropæiske transportnet danne grundlag for en omfattende anvendelse af ny teknologi og innovation, der f.eks. kan bidrage til at forbedre den overordnede effektivitet i den europæiske transportsektor og reducere sektorens CO<sub>2</sub>-fodaftryk.

*Begrundelse*

*Den anden del af denne betragtning er taget op i andre betragtninger, som f.eks. den nye betragtning 14b.*

**Ændringsforslag 24**

**Forslag til forordning  
Betragtning 23**

### *Kommissionens forslag*

(23) Det transeuropæiske transportnet skal sikre en effektiv multimodalitet for at muliggøre bedre valg af transportformer og konsolidering af store mængder i forbindelse med omladninger over lange afstande. **Dette** vil gøre multimodalitet mere økonomisk attraktiv for rederier.

### *Ændringsforslag*

(23) Det transeuropæiske transportnet skal sikre en effektiv multimodalitet **ved at prioritere de mest bæredygtige transportformer** for at muliggøre bedre valg af transportformer **for passagerer og til fragt** og konsolidering af store mængder i forbindelse med omladninger over lange afstande. **Investeringer i multimodale omladningsfaciliteter vil effektivisere transport og** gøre multimodalitet mere økonomisk attraktiv for rederier, **speditører, passagerer og brugere.**

## **Ændringsforslag 25**

### **Forslag til forordning Betragtning 24**

#### *Kommissionens forslag*

(24) For at opnå en effektiv transportinfrastruktur af høj kvalitet inden for alle transportformer bør retningslinjerne indeholde bestemmelser om passager- og godstransportsikkerhed, indvirkningen af klimaændringers og potentielle natur- og menneskeskabte katastrofer på infrastrukturen og tilgængelighed for alle transportbrugere.

#### *Ændringsforslag*

(24) For at opnå en effektiv transportinfrastruktur af høj kvalitet inden for alle transportformer bør retningslinjerne indeholde bestemmelser om passager- og godstransportsikkerhed, indvirkningen **på og** af klimaændringers og potentielle natur- og menneskeskabte katastrofer på infrastrukturen og tilgængelighed for alle transportbrugere, **herunder ældre mennesker, bevægelseshæmmede og handicappede passagerer.**

## **Ændringsforslag 26**

### **Forslag til forordning Betragtning 25**

#### *Kommissionens forslag*

(25) Hovednettet bør udgøre en del af det samlede net, der ligger over dette. Det bør omfatte de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet i henhold til

#### *Ændringsforslag*

(25) Hovednettet bør udgøre en del af det samlede net, der ligger over dette. Det bør omfatte de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet i henhold til

trafikbehovene. Det bør være multimodalt, dvs. omfatte alle transportformer og deres forbindelsesnet samt alle relevante trafik- og informationsstyringssystemer.

trafikbehovene **samt regionernes og landenes økonomiske og sociale behov i de lande, hvor de er placeret, og det bør sikre uhindret mobilitet og tilgængelighed i alle Unionens regioner.** Det bør være multimodalt, dvs. omfatte alle transportformer og deres forbindelsesnet samt alle relevante trafik- og informationsstyringssystemer.

#### *Begrundelse*

*Ud over at opfylde trafikbehovene bør hovednettet sikre territorial samhørighed i hele Unionen, da dette vil tilføre en europæisk merværdi.*

#### **Ændringsforslag 27**

##### **Forslag til forordning Betragtning 25 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(25a) Hovednettet er identificeret på grundlag af en objektiv planlægningsmetode. Denne metode har fastlagt de vigtigste byknudepunkter, havne, lufthavne og grænseovergange. Disse knudepunkter er så vidt muligt forbundet med multimodale forbindelser, når blot de er økonomisk rentable, miljømæssigt bæredygtige og gennemførlige frem til 2030. Metoden har sikret, at alle medlemsstater er forbundet, og at de største øer er integreret i hovednettet.***

#### **Ændringsforslag 28**

##### **Forslag til forordning Betragtning 26**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(26) For at gennemføre hovednettet inden for den givne tidsramme kunne man anvende en korridor tilgang som middel til at koordinere forskellige projekter på tværs af grænserne og synkronisere udviklingen

(26) For at gennemføre hovednettet inden for den givne tidsramme kunne man anvende en korridor tilgang som middel til at koordinere forskellige projekter på tværs af grænserne og synkronisere udviklingen

af **korridoren**, så netværksfordelene bliver størst mulige.

af **korridorer og deres sammenkobling**, så netværksfordelene bliver størst mulige.  
**Korridortilgangen bør ikke medføre, at visse projekter prioriteres frem for andre på hovednettet.**

### Begrundelse

*Den europæiske koordinator har ansvaret for at gennemføre projekter, der er udformet med henblik på at udvikle hovednettet, og det er væsentligt, at denne person ligeledes fremmer projekter, der vedrører de knudepunkter i hovednettet, som ligger tæt på en korridor. Dette vil gøre det muligt at etablere passende forbindelser mellem korridorerne, således at det europæiske hovednet samles, og det sikres, at visse projekter ikke marginaliseres, og at korridorerne ikke isoleres.*

## Ændringsforslag 29

### Forslag til forordning Betragtning 27

#### *Kommissionens forslag*

(27) Hovednetkorridorer bør også forfølge transportpolitikens bredere målsætninger og fremme modal integration og multimodale transportaktiviteter. Dette bør åbne mulighed for særligt udviklede korridorer, der er optimerede med hensyn til energiforbrug og udledninger, hvorved de miljømæssige konsekvenser minimeres, og som også er attraktive som følge af deres pålidelighed, begrænsede overbelastning og lave drifts- og forvaltningsomkostninger. En første liste over korridorer bør indgå i forordning (EU) XXX/2012 [Connecting Europe-faciliteten], men listen bør kunne tilpasses i takt med ændringer i trafikstrømmene.

#### *Ændringsforslag*

(27) Hovednetkorridorer bør også forfølge transportpolitikens bredere målsætninger og fremme modal integration og multimodale transportaktiviteter. Dette bør åbne mulighed for særligt udviklede korridorer, der er optimerede med hensyn til energiforbrug og udledninger, hvorved de miljømæssige konsekvenser minimeres **og konkurrenceevnen øges**, og som også er attraktive som følge af deres pålidelighed, begrænsede overbelastning og lave drifts- og forvaltningsomkostninger. **Forvaltningen heraf bør imidlertid ikke medføre en overdreven vækst i forvaltningsomkostningerne.** En første liste over korridorer bør indgå i forordning (EU) XXX, 2012 [Connecting Europe-faciliteten], men listen bør kunne tilpasses i takt med ændringer i trafikstrømmene **og øge alle EU-regionernes tilgængelighed. Baseret på denne liste bør hovednetkorridorerne illustreres ved hjælp af et skematisk vejledende kort i et bilag til denne forordning.**

## Ændringsforslag 30

### Forslag til forordning

#### Betragtning 28

##### *Kommissionens forslag*

(28) Udformningen af den korrekte forvaltningsstruktur og identifikationen af finansieringskilderne til komplicerede grænseoverskridende projekter vil være lettere, hvis der oprettes korridorplatforme for disse hovednetkorridorer. De europæiske koordinatore bør fremme en samordnet gennemførelse af hovednetkorridorerne.

##### *Ændringsforslag*

(28) **Ved** udformningen af den korrekte forvaltningsstruktur **bør medlemsstaterne dele ansvaret med de berørte befolkninger i overensstemmelse med de eksisterende nationale procedurer og love.** Identifikationen af finansieringskilderne til komplicerede grænseoverskridende projekter **ved hjælp af offentlige investeringer og ved at tiltrække privat kapital** vil være lettere, hvis der oprettes korridorplatforme for disse hovednetkorridorer. De europæiske koordinatore bør fremme en samordnet gennemførelse af hovednetkorridorerne **og deres sammenkobling.**

##### *Begrundelse*

*Udviklingen af transportkorridorer og deres passende planlægning og forvaltning bør gennemføres med inddragelse af alle interesserede parter og interesseparter, som gennem hensigtsmæssig høring forelægger deres forslag og planer.*

*Den europæiske koordinator har ansvaret for at gennemføre projekter, der er udformet med henblik på at udvikle hovednettet, og det er væsentligt, at denne person ligeledes fremmer projekter, der vedrører de knudepunkter i hovednettet, som ligger tæt på en korridor. Dette vil gøre det muligt at etablere passende forbindelser mellem korridorerne, således at det europæiske hovednet samles, og det sikres, at visse projekter ikke marginaliseres, og at korridorerne ikke isoleres.*

## Ændringsforslag 31

### Forslag til forordning

#### Betragtning 28 a (ny)

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

**(28a) Korridortilgangen bør være gennemsigtig og tydelig. Den bør ikke medføre yderligere administrative byrder.**

## Ændringsforslag 32

### Forslag til forordning Betragtning 28 b (ny)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***(28b) De europæiske koordinatore spiller en afgørende rolle med hensyn til at sætte skub i og fremme den europæiske merværdi af korridorer og strækninger og samtidig sikre en rationel planlægning af infrastrukturen gennem en struktureret dialog med de lokale myndigheder og de berørte befolkninger.***

## Ændringsforslag 33

### Forslag til forordning Betragtning 29

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

(29) I udviklingen af hovednetkorridorer bør der tages behørigt hensyn til de godstogskorridorer, der blev etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, samt til den europæiske udbygningsplan for ERTMS, der er omhandlet i Kommissionens beslutning 2009/561/EF af 22. juli 2009 om ændring af beslutning 2006/679/EF for så vidt angår gennemførelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

(29) I udviklingen af hovednetkorridorer bør der tages behørigt hensyn til de godstogskorridorer, der blev etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, samt til den europæiske udbygningsplan for ERTMS, der er omhandlet i Kommissionens beslutning 2009/561/EF af 22. juli 2009 om ændring af beslutning 2006/679/EF for så vidt angår gennemførelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog. ***De eksisterende samarbejdsstrukturer i disse retsakter bør bevares, og arbejde udført i overensstemmelse med disse strukturer bør indgå i arbejdet med multimodale hovednetkorridorer samt "grønne" korridorer.***



## Begrundelse

*De europæiske korridorer, som udgør en del af TEN-T, bør benytte den tilgængelige infrastruktur i form af godstogskorridorer og ERTMS for at sikre, at de kan etableres så hurtigt og så effektivt som muligt.*

### **Ændringsforslag 34**

#### **Forslag til forordning Betragtning 30 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(30a) For at sikre, at finansieringspolitikken for alle de finansielle programmer gennemføres i overensstemmelse med målene og prioriteterne i TEN-T-retningslinjerne, bør der løbende indsamles, behandles og offentliggøres detaljerede statistikker om al relevant finansiel støtte i form af tilskud, lån eller andre finansielle instrumenter, der anvendes til de enkelte projekter af fælles interesse og for de enkelte transportformer i hovednettet samt i det samlede net på EU-plan og i de enkelte medlemsstater.*

## Begrundelse

*Der synes at være behov for betydelige forbedringer i TEN-T i den næste finansieringsperiode i lyset af tidligere erfaring med nogle af de relevante TEN-T-finansieringskilder vedrørende gennemsigtige, detaljerede og løbende oplysninger.*

### **Ændringsforslag 35**

#### **Forslag til forordning Betragtning 30 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*(30b) En fuldstændig og optimal færdiggørelse af det transeuropæiske transportnet kan kun gennemføres gennem en større koncentration af de økonomiske ressourcer. Der bør derfor stilles yderligere ressourcer til rådighed via innovative former for EU-*

## Ændringsforslag 36

### Forslag til forordning Betragtning 31

#### *Kommissionens forslag*

(31) Med henblik på ajourføring af bilagene og især kortene, således at der tages hensyn til eventuelle ændringer som følge af den faktiske brug af visse elementer af transportinfrastrukturen set i forhold til de forud fastsatte kvantitative tærskler, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændringsforslag til bilagene. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

#### *Ændringsforslag*

(31) Med henblik på ajourføring af bilagene og især kortene, således at der tages hensyn til eventuelle ændringer som følge af den faktiske brug af visse elementer af transportinfrastrukturen set i forhold til de forud fastsatte kvantitative tærskler, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændringsforslag til bilagene. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer ***med de relevante myndigheder*** under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, ***og med civilsamfundet med lokal ekspertise***. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

## Ændringsforslag 37

### Forslag til forordning Betragtning 31 a (ny)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

***(31a) Ved udførelse af revisionen af hovednettets gennemførelse i overensstemmelse med denne forordning bør Kommissionen i samråd med medlemsstaterne evaluere, om andre dele skal medtages i nettet, navnlig de prioriterede projekter, som indgår i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse***

**nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om  
Unionens retningslinjer for udvikling af  
det transeuropæiske transportnet.**

<sup>1</sup> EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1.

### *Begrundelse*

*Visse af de prioriterede projekter i afgørelse nr. 661/2010/EU indgår ikke i hovednettet. Da medlemsstaterne allerede har gjort en indsats, bør de i det mindste tages i betragtning i den gennemgang, der skal laves inden 2023.*

### **Ændringsforslag 38**

#### **Forslag til forordning Artikel 1 – stk. 4**

##### *Kommissionens forslag*

4. Retningslinjerne indeholder bestemmelser om foranstaltninger til gennemførelse af det transeuropæiske net.

##### *Ændringsforslag*

4. Retningslinjerne indeholder bestemmelser om foranstaltninger til **og frister for** gennemførelse af det transeuropæiske net.

### **Ændringsforslag 39**

#### **Forslag til forordning Artikel 2 – stk. 1 – led 2**

##### *Kommissionens forslag*

– foranstaltninger til fremme af en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur.

##### *Ændringsforslag*

– foranstaltninger til fremme af en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur **og til muliggørelse af bæredygtige og effektive transporttjenester.**

### *Begrundelse*

*Anvendelsesområdet bør tilpasses målsætningerne i artikel 4.*

### **Ændringsforslag 40**

#### **Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra a**

*Kommissionens forslag*

a) "projekter af fælles interesse": enhver form for planlagt transportinfrastruktur eller eksisterende transportinfrastruktur og enhver ændring af en eksisterende transportinfrastruktur, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel 2, samt enhver foranstaltning, der fremmer en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur

*Ændringsforslag*

a) "projekter af fælles interesse": enhver form for planlagt transportinfrastruktur eller eksisterende transportinfrastruktur og enhver ændring af en eksisterende transportinfrastruktur, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel 2, samt enhver foranstaltning, der fremmer en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur **i overensstemmelse med denne forordning**

**Ændringsforslag 41**

**Forslag til forordning  
Artikel 3 – stk. 1 – litra e**

*Kommissionens forslag*

e) "europæisk merværdi": den værdi i forbindelse med et projekt, der skyldes Unionens medvirken, **og som rækker** ud over den værdi, **der ellers ville være skabt som følge af medlemsstaternes egne aktioner**

*Ændringsforslag*

e) "europæisk merværdi": den værdi i forbindelse med et projekt, der skyldes Unionens **eller en medlemsstats politiske valg, finansielle** medvirken **eller begge dele, som** ud over den **potentielle** værdi **for den enkelte medlemsstat selv fører til en betydelig og målbar forbedring af transportforbindelser og transportstrømme mellem medlemsstaterne med hensyn til bæredygtighed, effektivitet, konkurrenceevne og samhørighed i overensstemmelse med TEN-T-målene i artikel 4**

**Ændringsforslag 42**

**Forslag til forordning  
Artikel 3 – stk. 1 – litra g**

*Kommissionens forslag*

g) "intelligente transportsystemer (ITS)": systemer, der anvender informations-, kommunikations-, navigations- og stedsbestemmelses-/lokaliseringsteknologier til at forvalte

*Ændringsforslag*

g) "intelligente transportsystemer (ITS)": systemer, der anvender informations-, kommunikations-, navigations- og stedsbestemmelses-/lokaliseringsteknologier til **effektivt** at

mobilitet og trafik på det transeuropæiske transportnet og til at formidle merværditjenesteydelser til borgere og operatører, herunder med henblik på en sikker, miljømæssig fornuftig og kapacitetseffektiv anvendelse af nettet. De kan ligeledes omfatte anordninger, der er om bord, forudsat at disse udgør et udeleligt system med tilsvarende infrastrukturkomponenter. De omfatter de systemer, teknologier og tjenester, der henvises til i litra h) - l)

forvalte mobilitet og trafik på det transeuropæiske transportnet og til at formidle merværditjenesteydelser til borgere og operatører, herunder med henblik på en sikker, miljømæssig fornuftig og kapacitetseffektiv anvendelse af nettet. De kan ligeledes omfatte anordninger, der er om bord, forudsat at disse udgør et udeleligt system med tilsvarende infrastrukturkomponenter. De omfatter de systemer, teknologier og tjenester, der henvises til i litra h) - l)

### **Ændringsforslag 43**

#### **Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra i**

##### *Kommissionens forslag*

i) "trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten" (VTMIS): systemer, der anvendes til overvågning og styring af trafikken og søtransporten ved anvendelse af information fra automatiske identifikationssystemer for skibe (AIS), identifikation og sporing af skibe på lang afstand (LRIT), kystradarsystemer og radiokommunikation som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF

##### *Ændringsforslag*

i) "trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten" (VTMIS): systemer, der anvendes til overvågning og styring af trafikken og søtransporten ved anvendelse af information fra automatiske identifikationssystemer for skibe (AIS), identifikation og sporing af skibe på lang afstand (LRIT), kystradarsystemer og radiokommunikation som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF **og omfatter integration af nationale SafeSeaNet**

##### *Begrundelse*

*SafeSeaNet er hovedsystemet i platformen for udveksling af søfartsoplysninger på EU-plan og på nationalt plan og udgør en vigtig teknologisk del af søfartssikkerhed, som integrerer VTMIS i forbindelse med direktiv 2002/59.*

### **Ændringsforslag 44**

#### **Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra k**

*Kommissionens forslag*

k) "elektroniske søfartstjenester": tjenester, hvorved der anvendes avancerede og interoperable informationsteknologier i søtransportsektoren til fremme af håndtering af gods til søs og i havneområder

*Ændringsforslag*

k) "elektroniske søfartstjenester": tjenester, hvorved der anvendes avancerede og interoperable informationsteknologier i søtransportsektoren til **forenklning af administrative procedurer og fremme af håndtering af gods til søs og i havneområder, herunder enstrengede elektroniske tjenester, som f.eks. det integrerede enstrengede system for søfart i henhold til direktiv 2010/65/EU, fælles havnesystemer og relevante toldinformationssystemer**

*Begrundelse*

*EU's elektroniske søfartstjenester har til formål at fremme sammenhængende, gennemsigtige, effektive og forenklede løsninger baseret på avanceret informationsteknologi. Det er nødvendigt med en tydeligere henvisning til de enkelte tjenester og systemer.*

**Ændringsforslag 45**

**Forslag til forordning**

**Artikel 3 – stk. 1 – litra n a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**na) "interoperabilitet": en transportforms egnethed til at muliggøre sikker og kontinuerlig trafik for dens køretøjer med henblik på at opfylde de nødvendige ydelseskrav, hvilket afhænger af alle de tekniske, drifts- og lovgivningsmæssige betingelser, som de enkelte transportformer opererer under, og omfatter innovative løsninger til forbedring af kompatibiliteten mellem de forskellige systemer**

**Ændringsforslag 46**

**Forslag til forordning**

**Artikel 3 – stk. 1 – litra n b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**nb) "sammenkobling af transportformer": den fysiske kobling af en transportform, dets net, eller begge dele, med udstyr eller faciliteter, der tilhører en anden transportform eller et andet net**

#### **Ændringsforslag 47**

**Forslag til forordning  
Artikel 3 – stk. 1 – litra n c (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**nc) "modal integration": kombinationen af de forskellige transportformer på sammenhængende vis med henblik på at opnå smidige og effektive forbindelser mellem dem**

#### **Ændringsforslag 48**

**Forslag til forordning  
Artikel 3 – stk. 1 – litra n d (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**nd) "grænseoverskridende strækning": den strækning, der sikrer kontinuiteten i et projekt af fælles interesse mellem de nærmeste byknudepunkter på begge sider af grænsen mellem to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et naboland**

#### **Ændringsforslag 49**

**Forslag til forordning  
Artikel 3 – stk. 1 – litra o**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

o) "byknudepunkt": et byområde, hvor transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet er forbundet

o) "byknudepunkt": et byområde, hvor transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, **som f.eks.**

med andre dele af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik

*havne, lufthavne, banegårde, logistiske platforme, gods- og passagerterminaler i og omkring et byområde*, er forbundet med andre dele af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik

## Ændringsforslag 50

### Forslag til forordning

#### Artikel 3 – stk. 1 – litra o a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*oa) "flaskehals": en fysisk eller funktionel barriere, der forårsager en afbrydelse af trafiksystemet, som påvirker trafikstrømmenes kontinuitet over lange afstande, og som kan overvindes ved at skabe ny infrastruktur eller ved i væsentlig grad at opgradere eksisterende infrastruktur, der kunne medføre betydelige forbedringer, som vil kunne løse flaskehalsproblemerne*

## Ændringsforslag 51

### Forslag til forordning

#### Artikel 3 – stk. 1 – litra q

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

q) "godsterminal": en bygning, der er udstyret til omladning mellem mindst to transportformer og til midlertidig oplagring af gods, f.eks. en havn, indlandshavn, lufthavn eller banegodsterminal

q) "godsterminal": en bygning, der er udstyret til omladning mellem mindst to transportformer og *mellem to forskellige jernbanesystemer*, til midlertidig oplagring af gods, f.eks. en havn, indlandshavn, lufthavn eller banegodsterminal

## Ændringsforslag 52

### Forslag til forordning

#### Artikel 3 – stk. 1 – litra r a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ra) "socioøkonomisk cost-benefit-analyse": en kvantificeret forudgående*



*evaluering på grundlag af en harmoniseret metode af værdien af et projekt eller et program, herunder en klimakonsekvensanalyse, der tager hensyn til alle sociale, økonomiske og miljømæssige fordele og omkostninger, og som tjener som indikator for bidrag til velfærd*

#### *Begrundelse*

*Den socioøkonomiske cost-benefit-analyse, som er nævnt i artikel 7, bør defineres, da den udgør en vigtig del af vurderingen af et projekt af fælles interesse. Det er vigtigt at sikre, at projekter yder et generelt positivt bidrag til velfærd under hensyntagen til alle fordele og omkostninger, herunder sociale og miljømæssige.*

#### **Ændringsforslag 53**

##### **Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra r b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*rb) "isoleret net": en medlemsstats banenet, eller en del heraf, med en sporvidde, der er forskellig fra den europæiske, nominelle standardsporvidde (1435 mm), i forbindelse med hvilket visse store infrastrukturinvesteringer ikke kan berettiges ud fra økonomiske cost-benefit-hensyn i medfør af dette nets særlige karakter som følge af dets geografiske isolation eller perifere beliggenhed*

#### **Ændringsforslag 54**

##### **Forslag til forordning Artikel 3 – stk. 1 – litra r c (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*rc) "klimakonsekvensanalyse": en forudgående vurdering af de absolutte og relative påvirkninger med hensyn til drivhusgasser fra ny, udvidet eller opgraderet transportinfrastruktur på grundlag af en harmoniseret metode, der skal være offentligt tilgængelig for*

- borgerne i overensstemmelse med Aarhuskonventionen, og som omfatter:*
- i) ændringer i drivhusgasemissioner som følge af trafikken*
  - ii) ændringer i drivhusgasemissioner som følge af drift, vedligeholdelse og forvaltning af infrastrukturer*
  - iii) drivhusgasemissioner som følge af opførelse, udvikling og bortskaffelse af infrastrukturer samt*
  - iv) indirekte virkninger på andre sektorer*

#### *Begrundelse*

*Oplysningerne i klimakonsekvensanalysen som f.eks. miljøkonsekvensvurderinger bør være offentligt tilgængelige.*

### **Ændringsforslag 55**

#### **Forslag til forordning Artikel 4**

##### *Kommissionens forslag*

1. Det transeuropæiske transportnet skal **muliggøre transporttjenester og -aktiviteter, som:**
- a) opfylder brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelse med tredjelande og således bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne**

##### *Ændringsforslag*

1. Det transeuropæiske transportnet skal **bidrage til de fastlagte mål i følgende fire kategorier:**
- a) effektivitet gennem:**
    - i) fjernelse af flaskehalse og etablering af forbindelser i tilfælde af manglende forbindelsesled, i transportinfrastrukturerne og ved forbindelsespunkter mellem disse, samt inden for medlemsstaternes områder og ved grænseovergange mellem disse**
    - ii) uhindrede forbindelser for både person- og godstrafik mellem transportinfrastrukturen ved fjerntrafik på den ene side og regional- og lokaltrafik på den anden**
    - iii) sammenkobling af og interoperabilitet mellem regionale og nationale**

*transportnet*

*iv) fremme af økonomisk effektiv og interoperabel transport af høj kvalitet, der bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne*

*v) optimal integration og sammenkobling af alle transportformer og en effektiv anvendelse af nye og eksisterende infrastrukturer*

*vi) de mest avancerede teknologiske og operationelle koncepter fremmes bredt i alle medlemsstater*

*b) er økonomisk effektive, bidrager til målene om ren transport med lav CO<sub>2</sub>-udledning, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, er sikre og har høje kvalitetsstandarder for både person- og godsbefordring*

*b) bæredygtighed gennem:*

*i) fremme af bæredygtig, kulstoffattig og energieffektiv transport med det formål at reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne fra Unionens transportsektor med 60 % i forhold til 1990-niveauet inden 2050*

*ii) reduktion af alle former for forurening fra transport gennem fremme af ren transport samt nedbringelse af andre eksterne omkostninger*

*iii) konsekvent og koordineret miljøbeskyttelse*

*c) fremmer de mest avancerede teknologiske og operationelle koncepter*

*c) større fordele for alle brugere gennem:*

*i) opfyldelse af brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelse med tredjelande*

*ii) passagertransporttjenester af høj kvalitet, som alle borgere har råd og adgang til, herunder ældre, bevægelseshæmmede og handicappede passagerer*

*iii) godstransport af høj kvalitet*

*iv) transportløsninger, der er sikre og har høje kvalitetsstandarder, herunder tilpasset klimaændringer*

*v) fastlæggelse af infrastrukturkrav med*

*hensyn til interoperabilitet og sikkerhed, kvalitet, effektivitet og bæredygtighed inden for transporttjenester*

*d) gør alle Unionens regioner tilstrækkeligt tilgængelige og hermed fremmer social, økonomisk og territorial samhørighed samt støtter inklusiv vækst.*

*d) samhørighed gennem:*

*i) bidrag til at gøre alle Unionens regioner tilgængelige og skabe forbindelsesmuligheder mellem dem, herunder fjerntliggende regioner, regioner i den yderste periferi, øregioner, perifere regioner og bjergområder, og dermed fremme social, økonomisk og territorial samhørighed, støtte inklusiv vækst og mindske uligheder mellem forskellige dele af Unionen, når det gælder transportinfrastruktur.*

*2. I forbindelse med udviklingen af infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet skal følgende målsætninger følges:*

*a) sammenkædning af og interoperabilitet mellem nationale transportnet*

*b) fjernelse af flaskehalse og etablering af forbindelser i tilfælde af manglende forbindelsesled både i transportinfrastrukturernes og ved forbindelsespunkter mellem disse inden for medlemsstaternes områder og ved grænseovergange mellem disse*

*c) udvikling af alle transportformer på en måde, der sikrer bæredygtig og økonomisk effektiv transport på lang sigt,*

*d) optimal integration og sammenkobling af alle transportformer*

*e) effektiv anvendelse af infrastruktur*

*f) tilskyndelse til omfattende anvendelse af transport med den mest CO<sub>2</sub>-neutrale virkning*

*g) transportinfrastrukturforbindelser mellem det transeuropæiske transportnet og nabolandenes transportinfrastrukturnet samt fremme af interoperabiliteten mellem disse*

*h) fastlæggelse af infrastrukturkrav, navnlig med hensyn til interoperabilitet, sikkerhed, vurdering af kvalitet, effektivitet og bæredygtighed inden for transporttjenester*

*i) uhindrede forbindelser for både person- og godstrafik mellem transportinfrastrukturen ved fjerntrafik på den ene side og regional- og lokaltrafik på den anden*

*j) en transportinfrastruktur, der afspejler de særlige situationer i forskellige dele af Unionen og giver en afbalanceret dækning af de europæiske regioner, herunder de regionerne i den yderste periferi og øvrige perifere regioner*

*k) tilgængelighed for ældre borgere, bevægelseshæmmede personer og handicappede passagerer.*

## **Ændringsforslag 56**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 5**

##### *Kommissionens forslag*

Medlemsstaterne og, såfremt det er relevant, regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportoperatører samt øvrige offentlige og private organer skal planlægge, udvikle og drive det transeuropæiske transportnet på en ressourceeffektiv måde, der omfatter:

- a) optimering af infrastrukturintegrationen og -sammenkoblingen
- b) omfattende anvendelse af nye teknologier og intelligente transportsystemer (ITS)
- c) forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastrukturer

##### *Ændringsforslag*

**I.** Medlemsstaterne og, såfremt det er relevant, regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportoperatører samt øvrige offentlige og private organer skal planlægge, udvikle og drive det transeuropæiske transportnet på en ressourceeffektiv måde, der omfatter:

- a) optimering af infrastrukturintegrationen og -sammenkoblingen
- b) omfattende anvendelse af nye teknologier og intelligente transportsystemer (ITS)
- c) forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastrukturer

**ca) en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der omfatter de vigtigste muligheder for projekter af fælles interesse, såsom opgradering af eksisterende infrastruktur eller**

d) hensyntagen til eventuelle synergier med andre net, herunder især de transeuropæiske energi- og telekommunikationsnet

e) vurdering af strategiske miljøkonsekvenser, herunder udarbejdelse af passende planer og programmer, og af virkningerne for indsatsen for at modvirke klimaforandringer

f) foranstaltninger til planlægning og udvidelse af infrastrukturkapaciteten, hvis dette er nødvendigt

g) tilstrækkelig hensyntagen til transportinfrastrukturens sårbarhed med hensyn til klimaændringer samt natur- og menneskeskabte katastrofer.

### *anlæggelse af ny infrastruktur*

d) hensyntagen til eventuelle synergier med andre net, herunder især de transeuropæiske energi- og telekommunikationsnet

e) vurdering af strategiske miljøkonsekvenser, herunder udarbejdelse af passende planer og programmer, og af virkningerne for indsatsen for at modvirke klimaforandringer

f) foranstaltninger til planlægning og udvidelse af infrastrukturkapaciteten, hvis dette er nødvendigt

g) tilstrækkelig hensyntagen til transportinfrastrukturens sårbarhed med hensyn til klimaændringer samt natur- og menneskeskabte katastrofer *for at tilpasse infrastrukturen til disse udfordringer*

*ga) fremme af bæredygtige og effektive transporttjenester.*

*1a. Ved planlægningen og udviklingen af det transeuropæiske transportnet tager medlemsstaterne, regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportoperatører samt øvrige offentlige og private organer hensyn til de særlige forhold i de forskellige dele af Unionen, som f.eks. navnlig de pågældende regioners turistmæssige og topografiske karakteristika. De kan tilpasse den detaljerede ruteføring af strækninger inden for de grænser, der er angivet i artikel 54, stk. 4, litra c), og samtidig sikre overholdelse af kravene i denne forordning.*

## **Ændringsforslag 57**

### **Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 1**

#### *Kommissionens forslag*

1. En gradvis udvikling af det transeuropæiske transportnet skal især opnås ved at gennemføre en

#### *Ændringsforslag*

1. En gradvis udvikling af det transeuropæiske transportnet skal især opnås ved at gennemføre en

tostrengsstruktur for dette net, **som** omfatter et samlet net og et hovednet.

tostrengsstruktur for dette net **med en sammenhængende og transparent metodetilgang**. Tostrengsstrukturen omfatter et samlet net og et hovednet.

## Ændringsforslag 58

### Forslag til forordning Artikel 6 – stk. 2

#### *Kommissionens forslag*

2. Det samlede net skal omfatte alle eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer i det transeuropæiske transportnet såvel som foranstaltninger, der fremmer en effektiv anvendelse af denne infrastruktur. Det skal udvikles i overensstemmelse med kapitel II.

#### *Ændringsforslag*

2. Det samlede net skal omfatte alle eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer i det transeuropæiske transportnet såvel som foranstaltninger, der fremmer en effektiv **og social og miljømæssigt bæredygtig** anvendelse af denne infrastruktur. Det skal udvikles i overensstemmelse med kapitel II.

## Ændringsforslag 59

### Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2 – litra a

#### *Kommissionens forslag*

a) bidrage til **målsætningerne** i artikel 4

#### *Ændringsforslag*

a) bidrage til **at opfylde de målsætninger, der hører ind under mindst tre af de fire kategorier** i artikel 4

#### *Begrundelse*

*Ordførerne foreslår at indskrænke støtteberettigelseskriterierne en smule, så projekterne af fælles interesse bedre kan opfylde TEN-T-målene i artikel 4 og det dermed forbundne ændringsforslag 29.*

## Ændringsforslag 60

### Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2 – litra c

#### *Kommissionens forslag*

c) **have været genstand for en**

#### *Ændringsforslag*

c) **være økonomisk levedygtigt på**

*socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der har påvist en positiv aktuel nettoværdi*

*grundlag af de socioøkonomiske omkostninger og fordele*

### *Begrundelse*

*I artikel 3, litra a), defineres alle projekter, der gennemføres på TEN-T, som "projekter af fælles interesse". Artikel 1, stk. 4, og artikel 7, stk. 2, litra c), sikrer, at projekterne er økonomisk levedygtige, og at det fortsat er de berørte medlemsstater, der kan træffe afgørelse om, hvilke projekter der bør udvikles og investeres i på de nationale net.*

## **Ændringsforslag 61**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 7 – stk. 4**

##### *Kommissionens forslag*

4. Medlemsstaterne og andre projektiværksættere træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekterne gennemføres i overensstemmelse med Unionens **og** medlemsstaternes relevante bestemmelser og procedurer, særlig Unionens lovgivning om miljø, klimabeskyttelse, sikkerhed, konkurrence, statsstøtte, offentlige indkøb **og** folkesundhed.

##### *Ændringsforslag*

4. Medlemsstaterne og andre projektiværksættere træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekterne gennemføres i overensstemmelse med Unionens, medlemsstaternes **og de regionale myndigheders** relevante bestemmelser og procedurer, særlig Unionens lovgivning om miljø, klimabeskyttelse, sikkerhed, konkurrence, statsstøtte, offentlige indkøb, folkesundhed **og tilgængelighed**.

## **Ændringsforslag 62**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 7 – stk. 5**

##### *Kommissionens forslag*

5. Projekter af fælles interesse kan bevilges økonomisk støtte fra Unionen via de instrumenter, der er til rådighed for det transeuropæiske transportnet, **særlig** Connecting Europe-faciliteten, der er indført ved forordning (EU) nr. XXX/2012.

##### *Ændringsforslag*

5. Projekter af fælles interesse kan bevilges økonomisk støtte fra Unionen via de instrumenter, der er til rådighed for det transeuropæiske transportnet, **herunder** Connecting Europe-faciliteten, der er indført ved forordning (EU) nr. XXX/2012.



### Ændringsforslag 63

#### Forslag til forordning

##### Artikel 8 – stk. 1 – afsnit 1 – litra b

###### *Kommissionens forslag*

b) skabe forbindelse mellem hovednettet og tredjelandes transportnet

###### *Ændringsforslag*

b) skabe forbindelse mellem hovednettet og tredjelandes transportnet **med henblik på øget økonomisk vækst og konkurrenceevne**

### Ændringsforslag 64

#### Forslag til forordning

##### Artikel 8 – stk. 1 – afsnit 1 – litra d

###### *Kommissionens forslag*

d) **gennemføre** trafikstyringssystemer i disse lande.

###### *Ændringsforslag*

d) **fremme** trafikstyringssystemer i disse lande, **der er i overensstemmelse med Unionens politik.**

### Ændringsforslag 65

#### Forslag til forordning

##### Artikel 8 – stk. 2 – litra d a (nyt)

###### *Kommissionens forslag*

###### *Ændringsforslag*

**da) fremme søtransport og motorveje til søs uden at yde finansiel støtte til tredjelandes havne**

### Ændringsforslag 66

#### Forslag til forordning

##### Artikel 8 – stk. 2 – litra d b (nyt)

###### *Kommissionens forslag*

###### *Ændringsforslag*

**db) fremme transport ad indre vandveje med tredjelande.**

## Ændringsforslag 67

### Forslag til forordning Artikel 9 – stk. 2 – litra d c (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*dc) tage højde for de fysiske begrænsninger og topografiske særpræg i medlemsstaternes transportinfrastrukturer, som er identificeret i de tekniske specifikationer for interoperabilitet.*

#### *Begrundelse*

*De eksisterende geografiske begrænsninger bør ligeledes anerkendes for at sikre, at det er muligt at gennemføre det samlede net.*

## Ændringsforslag 68

### Forslag til forordning Artikel 10

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

I forbindelse med udviklingen af det samlede net skal Unionen, medlemsstaterne, infrastrukturforvaltere og andre projektiværksættere **lægge særlig vægt på** foranstaltninger, der er nødvendige for:

**a) at gennemføre og udbrede intelligente transportsystemer, herunder foranstaltninger, der muliggør trafikstyring, multimodal planlægnings- og informationstjenester, multimodal sporing, kapacitetsplanlægning og onlinereservationssystemer samt integrerede billetsystemer**

**b) at afhjælpe manglende forbindelser og fjernelse af flaskehalse, navnlig i grænseoverskridende områder**

**c) at fjerne administrative og tekniske hindringer for især netværkets interoperabilitet og for konkurrence**

I forbindelse med udviklingen af det samlede net skal Unionen, medlemsstaterne, **regionerne og de berørte lokale myndigheder**, infrastrukturforvaltere og andre projektiværksættere **prioritere** foranstaltninger, der er nødvendige for:

**a) at etablere manglende forbindelsesled og fjerne flaskehalse, begge dele navnlig i grænseoverskridende områder, f.eks. ved at forbedre eller genetablere grænseoverskridende strækninger**

**b) at gennemføre og udbrede intelligente transportsystemer**

**c) at sikre optimal integration og interoperabilitet af transportformerne**

d) at sikre *optimal integration af transportformerne*

e) at sikre *tilstrækkelig tilgængelighed for alle Unionens regioner*

f) at forbedre eller opretholde kvaliteten af infrastruktur, for så vidt angår effektivitet, sikkerhed, klima og, hvor det er relevant modstandsdygtighed over for katastrofer, miljøvenlighed, sociale betingelser, tilgængelighed for alle brugere, kvaliteten af tjenester og kontinuitet i trafikstrømme

g) at fremme *den seneste teknologiske* udvikling

h) at sikre brændstofsikkerhed ved at *muliggøre anvendelse* af alternative energikilder og fremdriftssystemer, især energikilder og fremdriftssystemer med lav eller ingen CO<sub>2</sub>-udledning

i) at *undgå* byområder i forbindelse med *jernbanegodstransport*.

ca) at opfylde målet om at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 60 % i forhold til 1990-niveauet inden 2050

d) at sikre *tilstrækkelig tilgængelighed og konnektivitet for alle Unionens regioner*

2. Som supplement til foranstaltningerne i stk. 1 skal der navnlig tages hensyn til foranstaltninger, som er nødvendige for:

a) at forbedre eller opretholde kvaliteten af infrastruktur, for så vidt angår effektivitet, sikkerhed, klima og, hvor det er relevant, modstandsdygtighed over for katastrofer, miljøvenlighed, sociale betingelser, tilgængelighed for alle brugere, *navnlig ældre, bevægelseshæmmede personer og handicappede passagerer*, og kvaliteten af tjenester og kontinuitet i trafikstrømme

b) at fremme *en avanceret, innovativ og ren teknologisk* udvikling

c) at sikre brændstofsikkerhed *gennem øget energieffektivitet og ved at fremme anvendelsen* af alternative energikilder og fremdriftssystemer, især energikilder og fremdriftssystemer med lav eller ingen CO<sub>2</sub>-udledning

d) at *afhjælpe de negative virkninger af passerende jernbane- og landevejsgodstransport*, som byområder udsættes for

da) at *fjerne administrative og tekniske hindringer for især netværkets interoperabilitet og for konkurrence*

db) at *tage hensyn til den særlige situation for øområder, isolerede net samt fjerntliggende regioner og regioner i den yderste periferi*.

## Ændringsforslag 69

### Forslag til forordning Artikel 12

## *Kommissionens forslag*

1. Jernbanetransportinfrastrukturen omfatter især:
  - a) højhastighedsjernbanelinjer og konventionelle jernbanelinjer, herunder:
    - i) sidespor
    - ii) tunneler
    - iii) broer
  - b) godsterminaler **og** logistiske platforme til omladning af fragt inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer
  - c) stationer på de strækninger, der er vist i bilag I, til passagertransit inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer
  - d) udstyr i forbindelse hermed
  - e) intelligente transportsystemer.
2. Jernbanelinjerne skal antage en af nedenstående former:
  - a) jernbanelinjer til højhastighedstransport, som er:
    - i) jernbanestrækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på 250 km/t eller derover
    - ii) konventionelle linjer, som specielt udbygges til hastigheder på omkring 200 km/t

## *Ændringsforslag*

1. Jernbanetransportinfrastrukturen omfatter især:
  - a) højhastighedsjernbanelinjer og konventionelle jernbanelinjer, herunder:
    - i) sidespor
    - ii) tunneler
    - iii) broer
  - b) godsterminaler, logistiske platforme til omladning af fragt inden for jernbanetransport og ***jernbaneforbindelser med industriområder samt knudepunkter*** mellem jernbanetransport og andre transportformer
  - c) stationer på de strækninger, der er vist i bilag I, til passagertransit inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer
  - d) udstyr i forbindelse hermed
  - e) intelligente transportsystemer.
2. Jernbanelinjerne skal antage en af nedenstående former:
  - a) jernbanelinjer til højhastighedstransport, som er:
    - i) jernbanestrækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på 250 km/t eller derover
    - ii) konventionelle linjer, som specielt udbygges til hastigheder på omkring 200 km/t
      - ii) strækninger, der specielt opgraderes til højhastighedstog, og som har særlige karakteristika på grund af topografiske eller terrænmæssige begrænsninger eller begrænsninger som følge af byplanlægningen, og hvor hastigheden skal tilpasses til den enkelte situation, herunder også forbindelsesstrækninger mellem højhastighedsnettet og det konventionelle net, spor, bl.a. gennem banegåde, tilkørselsspor til terminaler,***

b) jernbanelinjer til konventionel transport.

3. Det tekniske udstyr, der er forbundet med jernbanelinjer, skal omfatte elektrificeringssystemer, udstyr til passagerernes på- og afstigning og på- og aflæsning af gods på stationer, logistiske platforme og godsterminaler. Det *skal* omfatte enhver facilitet, der er nødvendig for en sikker og effektiv drift af køretøjerne.

*remiser osv., som højhastighedsmateriel gennemkører med lav hastighed*

b) jernbanelinjer til konventionel transport.

3. Det tekniske udstyr, der er forbundet med jernbanelinjer, skal omfatte elektrificeringssystemer, udstyr til passagerernes på- og afstigning og på- og aflæsning af gods på stationer, logistiske platforme og godsterminaler. Det *kan* omfatte enhver facilitet, *bl.a. automatiske faciliteter til skift af sporvidde*, der er nødvendig for en sikker og effektiv drift af køretøjerne, *herunder for en mindsket miljøpåvirkning og for øget interoperabilitet*.

## Ændringsforslag 70

### Forslag til forordning Artikel 13

#### *Kommissionens forslag*

1. Operatører af godsterminaler skal sikre, at *enhver godsterminal er åben for alle operatører*.

*Operatører af logistiske platforme skal sikre, at mindst en terminal er åben for alle operatører.*

*Operatører af godsterminaler og logistiske platforme skal tilbyde denne adgang uden forskelsbehandling og til gennemsigtige gebyrer.*

2. Operatører af banegårde skal sikre, at der ved banegårdene er adgang til

#### *Ændringsforslag*

1. Operatører af godsterminaler *og medlemsstaterne* skal sikre, at *adgangen til godsterminaler er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering<sup>1</sup>. De godsterminaler, som er omfattet af denne forordning, er åbne for transportoperatører i overensstemmelse med direktiv XXXX... [omarbejdning af den første jernbanepakke].*

2. Operatører af banegårde skal sikre, at der ved banegårdene er adgang *for alle*

informations-, billetterings- og handelsaktiviteter for jernbanetrafik i hele det samlede net, og, hvor det er relevant, information om forbindelser med lokal og regional transport i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 af 5. maj 2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem.

3. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater og infrastrukturforvaltere sikre, at:

a) jernbanestrækninger er udstyret med ERTMS

b) jernbaneinfrastrukturen er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet og gennemførelsesforanstaltningerne i forbindelse hermed for at sikre interoperabilitet i det samlede net.

c) jernbaneinfrastrukturen er i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), der er vedtaget i medfør af artikel 6 i direktiv 2008/57/EF, **for så vidt angår nye og opgraderede linjer**, undtagen i **behørigt begrundede** tilfælde, der er omfattet af de relevante TSI, eller i henhold til den procedure, der er beskrevet i artikel 9 i direktiv 2008/57/EF.

Jernbaneinfrastrukturen skal under alle omstændigheder være i overensstemmelse med de nedenstående krav:

1) nominel sporvidde for nye jernbanestrækninger: 1 435 mm

2) elektrificering

3) strækninger, der benyttes af

**brugere** til informations-, billetterings- og handelsaktiviteter for jernbanetrafik i hele det samlede net, og, hvor det er relevant, information om forbindelser med lokal og regional transport i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 af 5. maj 2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem.

3. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, **de berørte regionale myndigheder** og infrastrukturforvaltere sikre, at:

a) jernbanestrækninger, **undtaget isolerede net**, er udstyret med ERTMS

b) jernbaneinfrastrukturen er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet og gennemførelsesforanstaltningerne i forbindelse hermed for at sikre interoperabilitet i det samlede net.

c) jernbaneinfrastrukturen er i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), der er vedtaget i medfør af artikel 6 i direktiv 2008/57/EF, undtagen i tilfælde, der er omfattet af de relevante TSI, eller i henhold til den procedure, der er beskrevet i artikel 9 i direktiv 2008/57/EF. Jernbaneinfrastrukturen skal under alle omstændigheder være i overensstemmelse med de nedenstående krav:

1) nominel sporvidde for nye jernbanestrækninger: 1 435 mm, **undtagen i de tilfælde, hvor den nye strækning er en udvidelse på et net, hvor sporvidden er forskellig og adskilt fra de vigtigste jernbanestrækninger i Unionen**

2) **fuld** elektrificering, **undtagen for sidespor og terminaler**

3) strækninger, der benyttes af

konventionelle godstog: 22,5 t akseltryk og toglængde på 750 m

4) maksimale stigninger/fald for nye linjer, der skal benyttes af konventionelle godstog: 12,5 mm/m.

konventionelle godstog: 22,5 t akseltryk og toglængde på 750 m, **herunder en sikkerhedsmargen på 10 m**

4) maksimale stigninger/fald for nye linjer, der skal benyttes af konventionelle godstog: 12,5 mm/m, **undtagen i behørigt begrundede tilfælde, hvor der gælder undtagelser i henhold til TSI, "særtilfælde"**.

<sup>1</sup> EUT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

## Ændringsforslag 71

### Forslag til forordning

#### Artikel 14 – stk. 1 – litra a a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**aa) overgang til 1 435 mm nominel sporvidde**

## Ændringsforslag 72

### Forslag til forordning

#### Artikel 14 – stk. 1 – litra b

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

b) mindskelse af støjgenerne ved jernbanetransport

b) **forebyggelse af støj samt** mindskelse af støjgenerne ved jernbanetransport **gennem foranstaltninger til infrastruktur og rullende materiel**

### *Begrundelse*

*For at opfylde EU's mål om begrænsning af støjemissioner fra jernbanegodstransport bør der navnlig overvejes foranstaltninger vedrørende infrastruktur og rullende materiel, som har til formål at forebygge og reducere støj. Ordførerne mener, at det er særligt vigtigt at tage højde for konsekvenserne af støj fra jernbanetransport i tætbefolkede regioner.*

## Ændringsforslag 73

### Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 1 – litra c

#### *Kommissionens forslag*

*c) opnåelse af standarder, der overstiger de minimumskrav, som er fastlagt i de tekniske specifikationer som beskrevet i artikel 13.*

#### *Ændringsforslag*

*c) opfyldelse af infrastrukturkravene og øget interoperabilitet*

## Ændringsforslag 74

### Forslag til forordning Artikel 14 – stk.1 – litra c a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

*ca) forbedring af sikkerheden i forbindelse med jernbaneovergange eller udskiftning af disse med broer eller baneunderføringer*

## Ændringsforslag 75

### Forslag til forordning Artikel 14 – stk. 1 – litra c b (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

*cb) etablering af forbindelse mellem jernbanetransportinfrastrukturen og indlandshavneinfrastrukturen.*

## Ændringsforslag 76

### Forslag til forordning Artikel 15

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

Indre vandveje og indlandshavne, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I.

Indre vandveje og indlandshavne, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I **og IIIa**.



## Ændringsforslag 77

### Forslag til forordning

#### Artikel 16 – stk. 1 – litra a

*Kommissionens forslag*

a) floder

*Ændringsforslag*

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

*Begrundelse*

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

## Ændringsforslag 78

### Forslag til forordning

#### Artikel 16 – stk. 1 – litra d

*Kommissionens forslag*

d) infrastruktur i forbindelse hermed,  
såsom sluser, elevatorer, broer, reservoirer

*Ændringsforslag*

d) infrastruktur i forbindelse hermed,  
såsom sluser, elevatorer, broer, reservoirer  
***og systemer til forebyggelse af  
oversvømmelser***

## Ændringsforslag 79

### Forslag til forordning

#### Artikel 16 – stk. 1 – litra e a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***ea) knudepunkter, der sammenkobler med  
andre transportformer***

## Ændringsforslag 80

### Forslag til forordning

#### Artikel 16 – stk. 1 – litra g a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***ga) slutpunktsforbindelser***

## Ændringsforslag 81

### Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 1 – litra g b (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***gb) passager- og godsterminaler og logistiske platforme for passager- og godstransport på vandveje samt der, der forbinder indre vandveje og andre transportformer.***

## Ændringsforslag 82

### Forslag til forordning Artikel 16 – stk. 3

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

3. ***Udstyret*** i forbindelse med ***havne skal navnlig*** muliggøre fremdrifts- og styresystemer, der mindsker forurening, energiforbrug og CO<sub>2</sub>-intensitet. Det omfatter affaldsmottagelsesfaciliteter.

3. ***Udstyr*** i forbindelse med ***indre vandveje kan omfatte udstyr til på- og aflæsning af passagerer og gods i indlandshavne.*** ***Hermed forbundet udstyr kan*** muliggøre fremdrifts- og styresystemer, der mindsker forurening, ***herunder vand- og luftforurening,*** energiforbrug og CO<sub>2</sub>-intensitet. Det omfatter affaldsmottagelsesfaciliteter, ***elforsyning fra land, faciliteter til indsamling af spildolie samt udstyr til isbrydning, hydrologiske undersøgelser og uddybning og vedligeholdelse af havnen og havneindsejlinger for at sikre mulighed for besejling året rundt.***

## Ændringsforslag 83

### Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 2

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

2. ***Havneoperatører*** skal sikre, at enhver indlandshavn er forsynet med mindst en godsterminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og til gennemsigtige gebyrer.

2. ***Forvaltningsorganet for indlandshavnen*** skal sikre, at enhver indlandshavn er forsynet med mindst en godsterminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og til

## Ændringsforslag 84

### Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 3

#### *Kommissionens forslag*

3. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater og infrastrukturforvaltere sikre, at:

a) floder, kanaler og søer opfylder minimumsbestemmelserne for klasse IV-vandveje, der er fastlagt i den **internationale** klassificering af indre vandveje i den europæiske aftale om de vigtigste indre vandveje af international betydning (AGN), og sikre konstant frihøjde under broer.

b) floder, kanaler og søer er forsynet med flodinformationstjenester (RIS).

#### *Ændringsforslag*

3. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, **havnemyndigheder** og infrastrukturforvaltere sikre, at:

a) floder, kanaler og søer opfylder minimumsbestemmelserne for klasse IV-vandveje, der er fastlagt i den **nye** klassificering af indre vandveje i den europæiske aftale om de vigtigste indre vandveje af international betydning (AGN), og sikre konstant frihøjde under broer **i fuld overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordnings artikel 41 og 42.**

***Under hensyntagen til den særlige betydning for biodiversiteten kan der i behørigt begrundede tilfælde, på anmodning af en medlemsstat, opnås undtagelser fra minimumskravene for fritflydende floder, der er tæt på deres naturlige tilstand, under hensyntagen til både de økologiske krav for flodstrækningen og de strategiske krav til transport ad indre vandveje.***

b) floder, kanaler og søer er forsynet med flodinformationstjenester (RIS).

***ba) floder, kanaler og søer som fastlagt i litra a) skal sikre "god navigationsstatus" i henhold til bestemmelserne i AGN, samtidig med at internationale forpligtelser vedrørende miljøbeskyttelse overholdes.***

## Ændringsforslag 85

### Forslag til forordning Artikel 18

### *Kommissionens forslag*

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse og som supplement til de højt prioriterede mål i artikel 10 skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere lægge særlig vægt på at:

- a) for eksisterende indre vandveje: gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at opnå standarderne i klasse IV for de indre vandveje
- b) hvor det er relevant, opnåelse af højere standarder **end klasse IV** for indre vandveje for at efterkomme markedsefterspørgslen
- c) gennemførelse af intelligente transportsystemer, herunder flodinformationstjenester
- d) etablering af forbindelse mellem indlandshavneinfrastrukturen og **jernbanetransportinfrastrukturen.**

### **Ændringsforslag 86**

#### **Forslag til forordning Artikel 20 – stk. 1 – litra b**

### *Kommissionens forslag*

- b) parkeringsområder

### **Ændringsforslag 87**

### *Ændringsforslag*

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse og som supplement til de højt prioriterede mål i artikel 10 skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere lægge særlig vægt på at:

- a) for eksisterende indre vandveje: gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at opnå standarderne i klasse IV for de indre vandveje
- b) hvor det er relevant, opnåelse af højere standarder for **modernisering og for nye vandveje i overensstemmelse med de tekniske og driftsmæssige egenskaber i AGN om den nye klassificering af indre vandveje** for at efterkomme markedsefterspørgslen;
- c) gennemførelse af intelligente transportsystemer, herunder flodinformationstjenester
- d) etablering af forbindelse mellem indlandshavneinfrastrukturen og **godstogs- og vejtransportinfrastrukturen**
- da) fremme af ren transport ad de indre vandveje**
- db) fritflydende floder, der er tæt på deres naturlige tilstand, som man er særlig opmærksom på, og som derfor kan gøres til genstand for særlige foranstaltninger.**

### *Ændringsforslag*

- b) parkeringsområder **og rasteplasser**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 – stk. 1 – litra e a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ea) knudepunkter, der sammenkobler med andre transportformer, især jernbane*

**Ændringsforslag 88**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 – stk. 1 – litra f**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

f) *busstationer.*

f) *rutebilstationer.*

**Ændringsforslag 89**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 – stk. 2**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

2. De veje af høj kvalitet, der henvises til i stk. 1, litra a), er veje, der spiller en væsentlig rolle for gods- og personbefordring over store afstande, integrerer de vigtigste bycentre og økonomiske centre, sammenkobles med øvrige transportformer og forbinder NUTS 2-regioner (indlandsstater og perifere regioner) med centrale regioner i Unionen.

2. De veje af høj kvalitet, der henvises til i stk. 1, litra a), er veje, der spiller en væsentlig rolle for gods- og personbefordring over store afstande, integrerer de vigtigste bycentre og økonomiske centre, sammenkobles med øvrige transportformer og forbinder NUTS 2-regioner (*bjergregioner, fjerntliggende regioner*, indlandsstater og perifere regioner) med centrale regioner i Unionen. *Disse veje skal vedligeholdes på en sådan måde, at det giver mulighed for sikker trafik.*

*Begrundelse*

*Dette er en lille forbedring af ændringsforslag 46, som stillet af ordførerne. En oplagt betingelse for vejene, der indgår i det transeuropæiske net.*

**Ændringsforslag 90**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 – stk. 3 – indledning**

*Kommissionens forslag*

3. Veje af høj kvalitet skal være særlig udviklet og anlagt til færdsel med motorkøretøjer og er enten motorveje **eller** motortrafikveje.

*Ændringsforslag*

3. Veje af høj kvalitet skal være særlig udviklet og anlagt til færdsel med motorkøretøjer og er enten: motorveje, motortrafikveje **eller konventionelle strategiske veje**.

*Begrundelse*

*Dette ændringsforslag fastsætter en supplerende vejtype som acceptabel på det samlede net. Visse forslag til veje synes ikke at støtte samhørighedsmålet. Forslag om at fjerne alle niveauoverskæringer for cyklister og gående trafik ville være vanskelige og kunne adskille nabosamfund. At kræve, at alle tilkørsler skal være fra udfletninger eller færdselsregulerede vejkryds ville forårsage problemer ved mindre sideveje, indkørsler til gårde og vendepladser. Vi anslår, at disse ville koste mellem 53 og 100 mia. GBP at gennemføre i Det Forenede Kongerige og ville ikke give nogen reel forbedring i netværkets ydeevne.*

**Ændringsforslag 91**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 – stk. 3 – litra a – nr. ii**

*Kommissionens forslag*

ii) ikke krydses i samme niveau af en anden vej, jernbane eller sporvognslinje eller **fodgængerpassagerer** og

*Ændringsforslag*

ii) ikke krydses i samme niveau af en anden vej, jernbane eller sporvognslinje, **cykelsti** eller **gangsti** og

**Ændringsforslag 92**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 – stk. 3 – litra a – nr. iii a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**iiia) har et nødspor.**

**Ændringsforslag 93**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 – stk. 3 – litra b – indledning**

*Kommissionens forslag*

b) En motortrafikvej er en vej, *der er forbeholdt færdsel med motorkøretøjer*, og hvortil der *kun* er adgang fra udfletninger eller færdselsregulerede vejkryds, og hvor:

*Ændringsforslag*

b) En motortrafikvej er en vej *til flere formål*, og hvortil der *primært* er adgang fra udfletninger eller færdselsregulerede vejkryds, og hvor:

**Ændringsforslag 94**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 – stk. 3 – litra b a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ba) En konventionel strategisk vej er en vej, der ikke er en motorvej eller motortrafikvej, men som stadigvæk er en vej af høj kvalitet, jf. stk. 1 og 2, og som forvaltes og finansieres i overensstemmelse med bestemmelserne i den enkelte medlemsstat.*

**Ændringsforslag 95**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 21 – stk. 1 – litra a**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

a) vejene er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 20, stk. 3

a) vejene er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 20, stk. 3

*På anmodning fra en medlemsstat kan Kommissionen i behørigt begrundede tilfælde indrømme fritagelser fra bestemmelserne i artikel 20, stk. 3, herunder i tilfælde, hvor visse infrastrukturinvesteringer ikke kan berettiges ud fra økonomiske cost-benefit-hensyn, forudsat at der sikres et passende sikkerhedsniveau.*

*Begrundelse*

*Det er ikke berettiget ud fra et økonomisk eller miljømæssigt synspunkt, og det er heller ikke*

*nødvendigt for nettets interoperabilitet, at opgradere alle TEN-T-veje til motorveje eller motortrafikveje. I visse dele af Unionen, ikke mindst de tyndt befolkede nordlige områder, gør særlige omstændigheder sig gældende, såsom meget lange afstande i kombination med lave trafikstrømme. Disse omstændigheder begrundet en dispensation fra kravet om, at alle hovedveje skal være motorveje eller motortrafikveje.*

## **Ændringsforslag 96**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 21 – stk. 1 – litra d**

##### *Kommissionens forslag*

d) interoperabiliteten mellem bompengesystemer sikres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet og med Kommissionens beslutning af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengetjeneste og de tilhørende tekniske løsninger

##### *Ændringsforslag*

d) interoperabiliteten mellem bompengesystemer sikres **om nødvendigt** i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet og med Kommissionens beslutning af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengetjeneste og de tilhørende tekniske løsninger

## **Ændringsforslag 97**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 22 – stk. 1 – litra -a a (nyt)**

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

**-aa) forbedring og fremme af vejsikkerhed**

## **Ændringsforslag 98**

### **Forslag til forordning**

#### **Artikel 22 – stk. 1 – litra d**

##### *Kommissionens forslag*

**d) fremme af vejsikkerhed.**

##### *Ændringsforslag*

**udgår**



**Ændringsforslag 99**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 22 – stk. 1 – litra d a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**da) gradvis reduktion af trafikstøj fra motorveje**

**Ændringsforslag 100**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 22 – stk. 1 – litra d b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**db) mindskelse af udviklingsgabets mellem medlemsstaternes vejinfrastruktur**

**Ændringsforslag 101**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 22 – stk. 1 – litra d c (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**dc) indvirkning af trængsel på vejene.**

**Ændringsforslag 102**

**Forslag til forordning**  
**Kapitel II – afsnit 4 – overskrift**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

Søtransportinfrastruktur

Søtransportinfrastruktur **og motorveje til søs**

**Ændringsforslag 103**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 23**

*Kommissionens forslag*

Søhavne, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I.

*Ændringsforslag*

Søhavne, der indgår i det samlede net, **er opført i bilag IIIa og** fremgår **også** af kortene i bilag I.

*Begrundelse*

*Af hensyn til retssikkerheden og gennemsigtigheden bør det præciseres på en liste, hvilke knudepunkter der er identificeret som TEN-T-knudepunkter i det samlede net.*

**Ændringsforslag 104**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 24 – stk. 1 – litra a**

*Kommissionens forslag*

a) maritime rum

*Ændringsforslag*

a) maritime rum, **herunder diger, sluser og dokområder**

*Begrundelse*

*Infrastrukturkomponenterne for de enkelte transportformer bør defineres tydeligt.*

**Ændringsforslag 105**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 24 – stk. 1 – litra c**

*Kommissionens forslag*

c) søhavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet

*Ændringsforslag*

c) søhavne, herunder **etablering, modernisering, vedligeholdelse og udbygning af kapaciteten i** den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet

**Ændringsforslag 106**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 24 – stk. 1 – litra c a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ca) knudepunkter, der sammenkobler med andre transportformer, især jernbane*

**Ændringsforslag 107**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 24 – stk. 1 – litra h a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ha) slutpunktsforbindelser*

**Ændringsforslag 108**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 24 – stk. 3**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

3. Udstyr i forbindelse med søtransportinfrastruktur omfatter især udstyr til isbrydning, hydrologiske undersøgelser og uddybning **og** vedligeholdelse af havnen og havneindsejlinger.

3. Udstyr i forbindelse med søtransportinfrastruktur omfatter især udstyr til **trafik- og fragtstyring, til reduktion af negative virkninger, herunder negative miljøpåvirkninger, til anvendelse af alternative brændstoffer, til isbrydning, til** hydrologiske undersøgelser og **til** uddybning, vedligeholdelse og **beskyttelse** af havnen og havneindsejlinger.

**Ændringsforslag 109**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 25**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

1. Motorvejene til søs skal repræsentere den *europæiske* dimension i det transeuropæiske transportnet. De omfatter nærskibstrafik, havne, tilhørende maritim infrastruktur og udstyr samt faciliteter, der muliggør nærskibstrafik eller sø- og

1. Motorvejene til søs skal repræsentere den *maritime* dimension i det transeuropæiske transportnet **og skal bidrage til at opnå et europæisk søtransportområde uden barrierer**. De omfatter nærskibstrafik, havne, tilhørende

flodtransporttydelser mellem mindst to havne, herunder forbindelser i baglandet, i mindst to forskellige medlemsstater. Motorveje til søs skal omfatte:

a) søtransportforbindelser mellem søhavne i det samlede net

b) havnefaciliteter, informations- og kommunikationsteknologi (ikt), som f.eks. elektroniske logistikstyringssystemer, sikkerheds- og forvaltnings- og toldprocedurer i mindst en medlemsstat

c) infrastruktur til direkte adgang til land og vand.

2. Forslag til projekter af fælles interesse for motorveje til søs i det transeuropæiske transportnet skal stilles af mindst to medlemsstater. De skal antage en af nedenstående former:

**a) de kan være den maritime komponent i en hovednetkorridor som defineret i artikel 49 eller udgøre den maritime komponent mellem to hovednetkorridorer**

b) de kan udgøre en maritim forbindelse og de tilhørende forbindelser i baglandet i hovednettet mellem to eller flere hovednethavne

c) de kan udgøre en maritim forbindelse og de tilhørende forbindelser i baglandet mellem en havn i hovednettet og havne i det samlede net med særlig fokus på de forbindelser i baglandet, der vedrører havnene i hovednettet og i det samlede net.

maritim infrastruktur og udstyr samt faciliteter, **men også forenkede administrative formaliteter**, der muliggør nærskibstrafik eller sø- og flodtransporttydelser mellem mindst to havne, herunder forbindelser i baglandet, i mindst to forskellige medlemsstater **eller mellem en medlemsstat og et tredjeland i overensstemmelse med artikel 8, hvor dette er af strategisk betydning for Unionen**. Motorveje til søs skal omfatte:

a) søtransportforbindelser mellem søhavne i det samlede net **eller mellem en havn i det samlede net og en havn i et tredjeland, hvor dette er af strategisk betydning for Unionen**

b) havnefaciliteter, **godsterminaler, logistiske platforme og fragtlandsbyer beliggende uden for havneområdet, men tilknyttet havneaktiviteterne**, informations- og kommunikationsteknologi (ikt), som f.eks. elektroniske logistikstyringssystemer, sikkerheds- og forvaltnings- og toldprocedurer i mindst en medlemsstat

c) infrastruktur til direkte adgang til land og vand.

2. Forslag til projekter af fælles interesse for motorveje til søs i det transeuropæiske transportnet skal stilles af mindst to medlemsstater. De skal antage en af nedenstående former:

b) de kan udgøre en maritim forbindelse og de tilhørende forbindelser i baglandet i hovednettet mellem to eller flere hovednethavne

c) de kan udgøre en maritim forbindelse og de tilhørende forbindelser i baglandet mellem en havn i hovednettet og havne i det samlede net med særlig fokus på de forbindelser i baglandet, der vedrører havnene i hovednettet og i det samlede net

3. Projekter af fælles interesse vedrørende motorveje til søs i det transeuropæiske transportnet kan også omfatte aktiviteter, der har bredere fordele, og som ikke er knyttet til specifikke havne, som f.eks. aktiviteter til forbedring af miljøforholdene, aktiviteter, der giver adgang til isbrydningsfaciliteter, aktiviteter, der sikrer muligheder for besejling året rundt, opmudring, alternative brændstofpåfyldningsfaciliteter samt optimering af processer, procedurer og det menneskelige aspekt, ikt-platforme og informationssystemer, herunder trafikstyringssystemer og elektroniske indberetningssystemer.

*ca) de kan udgøre en maritim forbindelse mellem en havn i hovednettet og en havn i et tredjeland i overensstemmelse med artikel 8.*

3. Projekter af fælles interesse vedrørende motorveje til søs i det transeuropæiske transportnet kan også omfatte aktiviteter, der har bredere fordele, og som ikke er knyttet til specifikke havne, som f.eks. *tjenester og foranstaltninger til at sikre uhindret mobilitet for personer og varer i fjerntliggende regioner, regioner i den yderste periferi og øregioner*, aktiviteter til forbedring af miljøforholdene, *som f.eks. elforsyning fra land eller rensning af emissioner, der ville hjælpe skibe med at opfylde strengere emissionsniveauer*, aktiviteter, der giver adgang til isbrydningsfaciliteter, aktiviteter, der sikrer muligheder for besejling året rundt, opmudring, alternative brændstofpåfyldningsfaciliteter samt optimering af processer, procedurer og det menneskelige aspekt, ikt-platforme og informationssystemer, herunder trafikstyringssystemer og elektroniske indberetningssystemer.

*4. Inden to år efter udpegelsen af koordinatoren for motorveje til søs som omhandlet i artikel 51 forelægger koordinatoren en detaljeret gennemførelsesplan for motorveje til søs baseret på hidtidige erfaringer og udviklingen i søtransport i Unionen samt på den forventede trafik på motorvejene til søs. Gennemførelsesplanen skal også indeholde klare retningslinjer for etablering af nye motorveje til søs, herunder med tredjelande, under hensyntagen til den forventede trafik og dets sammenhæng i det samlede net og hovednettet.*

## Ændringsforslag 110

### Forslag til forordning Artikel 26 – stk. 1 – indledning

*Kommissionens forslag*

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, havneoperatører og infrastrukturforvaltere sikre, at:

*Ændringsforslag*

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, **regionale myndigheder**, havneoperatører og infrastrukturforvaltere sikre, at:

**Ændringsforslag 111**

**Forslag til forordning  
Artikel 26 – stk. 2**

*Kommissionens forslag*

2. Havneoperatører skal sikre, at havne omfatter udstyr, der er nødvendigt for at sikre gode miljøforhold for skibe i havne, herunder især modtagefaciliteter til driftsaffald og lastrester fra skibe i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe.

*Ændringsforslag*

2. Havneoperatører **eller den kompetente myndighed med ansvar for havnen** skal sikre, at havne omfatter udstyr, der er nødvendigt for at sikre gode miljøforhold for skibe i havne, herunder især **elforsyningsfaciliteter og** modtagefaciliteter til driftsaffald og lastrester fra skibe i overensstemmelse med både Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe **og med direktiv 2012/.../EU om svovlindholdet i skibsbrændstoffer samt elforsyningsfaciliteter.**

**Ændringsforslag 112**

**Forslag til forordning  
Artikel 26 – stk. 3**

*Kommissionens forslag*

3. Medlemsstaterne skal gennemføre VTMISS som fastsat i direktiv 2002/59/EF.

*Ændringsforslag*

3. Medlemsstaterne skal gennemføre VTMISS **og SafeSeaNet** som fastsat i direktiv 2002/59/EF **og indføre elektroniske søfartstjenester, herunder især enstrengede elektroniske tjenester for søfart i henhold til direktiv 2010/65/EU.**

## Ændringsforslag 113

### Forslag til forordning

#### Artikel 27 – stk. 1 – litra a

##### *Kommissionens forslag*

a) fremme af motorveje til søs, herunder nærskibsfart

##### *Ændringsforslag*

a) fremme af motorveje til søs, herunder nærskibsfart, **fremme af udviklingen af forbindelser med baglandet og navnlig udvikling af tiltag til forbedring af søtransports miljøforhold i henhold til de gældende krav, der er fastsat i EU-lovgivningen eller relevante internationale aftaler**

## Ændringsforslag 114

### Forslag til forordning

#### Artikel 27 – stk. 1 – litra c a (nyt)

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

**ca) indførelse af ny teknologi og innovation til fremme af alternative brændstoffer og energieffektiv søtransport, såsom LNG.**

## Ændringsforslag 115

### Forslag til forordning

#### Artikel 29 – stk. 1 – litra b a (nyt)

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

**ba) knudepunkter, der sammenkobler med andre transportformer, især jernbane**

## Ændringsforslag 116

### Forslag til forordning

#### Artikel 29 – stk. 1 – litra c

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

c) udstyr i forbindelse hermed

c) udstyr i forbindelse hermed, **herunder støjbegrænsende foranstaltninger**

## Begrundelse

Der bør henvises til den igangværende forordning om lufthavnsstøj.

### Ændringsforslag 117

#### Forslag til forordning Artikel 29 – stk. 1 – litra d a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

#### **da) slutpunktsforbindelser**

### Ændringsforslag 118

#### Forslag til forordning Artikel 30 – stk. 1

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater og lufthavnsoperatører sikre, at enhver lufthavn er forsynet med mindst en terminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og til gennemsigtige gebyrer.

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater og lufthavnsoperatører sikre, at enhver lufthavn er forsynet med mindst en terminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og til gennemsigtige, **passende og rimelige** gebyrer.

### Ændringsforslag 119

#### Forslag til forordning Artikel 31 – stk. 1 – litra a

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

a) optimering af den eksisterende infrastruktur

a) optimering af den eksisterende infrastruktur **ved at øge effektivitet og bæredygtighed, bl.a. ved at lette distribution og anvendelse af alternative brændstoffer**

## Begrundelse

Lufthavne har en vigtig rolle at spille med hensyn til at støtte brugen af alternative brændstoffer og bliver nødt til at udvikle og opretholde en passende infrastruktur.



## Ændringsforslag 120

### Forslag til forordning

#### Artikel 31 – stk. 1 – litra c a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**ca) forbedre multimodale forbindelser mellem lufthavne og infrastruktur til andre transportformer.**

## Ændringsforslag 121

### Forslag til forordning

#### Artikel 31 – stk. 1 – litra c b (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**ca) planlægge ud fra bæredygtighed og klimafremmende foranstaltninger**

## Ændringsforslag 122

### Forslag til forordning

#### Artikel 34 – stk. 1 – indledning

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, operatører af godsterminaler, havne og lufthavne samt infrastrukturforvaltere sikre, at:

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, operatører af godsterminaler, havne og lufthavne samt infrastrukturforvaltere **på en rimelig måde og uden forskelsbehandling** sikre, at:

#### *Begrundelse*

*Det er vigtigt at sikre adgang til alle transportformer uden forskelsbehandling – for både gamle og nye markedsaktører.*

## Ændringsforslag 123

### Forslag til forordning

#### Artikel 34 – stk. 1 – litra a

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

a) transportformer forbindes på følgende

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

steder: godsterminaler, banegårde, indlandshavne, lufthavne og søhavne for at muliggøre multimodal gods- og passagertransport

### *Begrundelse*

*Vedrører ikke den danske tekst.*

### **Ændringsforslag 124**

#### **Forslag til forordning Artikel 35 – stk. 1 – litra c a (nyt)**

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

***ca) sikring af, at de multimodale indbyrdes forbindelser opfylder kravene med hensyn til fuld tilgængelighed for samtlige brugere.***

### **Ændringsforslag 125**

#### **Forslag til forordning Artikel 36 – stk. 1 – litra c**

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

c) passende forbindelser mellem forskellige banegårde og lufthavne i det samlede net i et byknudepunkt

c) passende forbindelser mellem forskellige banegårde, **havne** og lufthavne i det samlede net i et byknudepunkt

### **Ændringsforslag 126**

#### **Forslag til forordning Artikel 36 – stk. 1 – litra d**

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

d) velfungerende forbindelser mellem infrastrukturen i det samlede net og infrastrukturen for regional- og lokaltrafikken, herunder logistisk konsolidering og distributionscentre

d) velfungerende forbindelser mellem infrastrukturen i det samlede net og infrastrukturen for regional- og lokaltrafikken **og udbringning af gods i byer**, herunder logistisk konsolidering og distributionscentre

## Ændringsforslag 127

### Forslag til forordning Artikel 36 – stk. 1 – litra f

#### *Kommissionens forslag*

f) undgåelse af byområder i forbindelse med jernbanegodstransport

#### *Ændringsforslag*

f) undgåelse af byområder i forbindelse med jernbanegodstransport, **når topografien tillader det**

#### *Begrundelse*

*I bjergrige områder såsom Østrig er det ikke altid muligt at undgå byområder.*

## Ændringsforslag 128

### Forslag til forordning Artikel 37 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

1. Intelligente transportsystemer (ITS) ITS skal muliggøre trafikstyring og udveksling af oplysninger i og mellem transportformer i forbindelse med multimodale transportaktiviteter og transportrelaterede tjenester, der frembringer merværdi, med henblik på forbedring af sikkerhed og miljø.

#### *Ændringsforslag*

1. Intelligente transportsystemer (ITS) ITS skal muliggøre trafikstyring og udveksling af oplysninger i og mellem transportformer i forbindelse med multimodale transportaktiviteter og transportrelaterede tjenester, der frembringer merværdi, med henblik på forbedring af sikkerhed og miljø **samt forenkling af administrative procedurer.**

## Ændringsforslag 129

### Forslag til forordning Artikel 37 – stk. 2 a (nyt)

#### *Kommissionens forslag*

#### *Ændringsforslag*

**2a. ITS skal indsættes så bredt som muligt i hele Unionen med henblik på at muliggøre et sæt af interoperable grundlæggende kapaciteter i alle medlemsstater.**

#### *Begrundelse*

*For at få mest muligt ud af netforbindelseffekterne og fordelene ved hele systemet må det*

*foretrækkes at fremme teknologier bredt på tværs af Unionens medlemsstater og regioner. Målet er ikke ligestilling af ITS-kapaciteter, men at sikre et sæt fælles minimumskrav til kapaciteter, som borgere og virksomheder kan forvente, når det er relevant, i hele EU.*

### **Ændringsforslag 130**

#### **Forslag til forordning Artikel 37 – stk. 3 – led 4**

##### *Kommissionens forslag*

– for så vidt angår søtransport: VT MIS og elektroniske søfartstjenester

##### *Ændringsforslag*

– for så vidt angår søtransport: VT MIS og elektroniske søfartstjenester, **herunder enstrengede elektroniske tjenester såsom enstrengede søfartstjenester, fælles havnesystemer og relevante toldinformationssystemer**

### **Ændringsforslag 131**

#### **Forslag til forordning Artikel 38 – stk. 1 – indledning**

##### *Kommissionens forslag*

Unionen, medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal lægge særlig vægt på projekter af fælles interesse, som omfatter effektive godstransporttjenester, der anvender infrastrukturen i det samlede net og bidrager til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningerne. Formålet med disse projekter er særlig:

##### *Ændringsforslag*

Unionen, medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal lægge særlig vægt på projekter af fælles interesse, som omfatter effektive godstransporttjenester, der anvender infrastrukturen i det samlede net og bidrager til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningerne **og andre eksterne omkostninger ved transport**. Formålet med disse projekter er særlig:

##### *Begrundelse*

*Ud over klimæændringer bør forordningen også mere eksplicit behandle andre eksterne omkostninger ved transport.*

### **Ændringsforslag 132**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 38 – stk. 1 – litra b**

*Kommissionens forslag*

b) at fremme udbredelsen af innovative transporttjenester eller nye kombinationer af dokumenterede eksisterende transporttjenester, herunder ved anvendelse af intelligente transportsystemer og fastlæggelse af relevante styringsstrukturer

*Ændringsforslag*

b) at fremme udbredelsen af innovative transporttjenester eller nye kombinationer af dokumenterede eksisterende transporttjenester, herunder ved anvendelse af intelligente transportsystemer og **udvikling af supplerende infrastruktur i mindre omfang, som er nødvendig for at nå disse tjenesters hovedsageligt miljømæssige mål, samt** fastlæggelse af relevante styringsstrukturer

*Begrundelse*

*Den supplerende infrastruktur, som er det supplerende element til finansiering af infrastruktur i større målestok i henhold til forordningen, bør støtte de bæredygtige godstransporttjenesters gennemførelse af miljømål.*

**Ændringsforslag 133**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 38 – stk. 1 – litra c**

*Kommissionens forslag*

c) at fremme multimodale transportaktiviteter og øge samarbejdet mellem udbyderne af transporttjenester

*Ændringsforslag*

c) at fremme multimodale transportaktiviteter, **herunder de dertil hørende informationsstrømme**, og øge samarbejdet mellem udbyderne af transporttjenester

*Begrundelse*

*Det er vigtigt også at redegøre for de informations- og kommunikationsløsninger, der understøtter transport af gods.*

**Ændringsforslag 134**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 38 – stk. 1 – litra e a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**ea) at lette udbygningen af tjenester, der**

*er baseret på motorveje til søs.*

*Begrundelse*

*Støtte til tjenestedimensionen af motorveje til søs vil gøre konceptet mere attraktivt for markedet.*

**Ændringsforslag 135**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 38 – stk. 1 – litra e b (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*eb) at forbedre forbindelserne til de mest sårbare og isolerede dele af Unionen, især regionerne i den yderste periferi, øområderne, de fjerntliggende regioner og bjergregionerne.*

**Ændringsforslag 136**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 39 – stk. 1 – indledning**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

Det samlede net skal følge med den seneste teknologiske udvikling og udbredelsen af den nyeste teknologi *med* følgende formål:

Det samlede net skal følge med den seneste teknologiske udvikling og udbredelsen af den nyeste teknologi *ved at prioritere projekter, der sigter på* følgende formål:

*Begrundelse*

*Dette ændringsforslag har til formål at præcisere, at der skal fastlægges prioriteringer, når det kommer til udvikling og udbredelse af det samlede net.*

**Ændringsforslag 137**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 39 – stk. 1 – litra a**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

a) at *gøre det muligt at nedbringe* CO<sub>2</sub>-udledningerne fra transport ved at overgå til innovative transportteknologier

a) at *støtte og fremme nedbringelsen af* CO<sub>2</sub>-udledningerne fra transport ved at overgå til innovative *og bæredygtige*

### Ændringsforslag 138

#### Forslag til forordning

#### Artikel 39 – stk. 1 – litra b

##### *Kommissionens forslag*

b) at ***gøre det muligt at nedbringe*** CO<sub>2</sub>-udledningerne fra alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet samt indføre alternative ***fremdriftssystemer*** og tilvejebringe den tilsvarende infrastruktur. Denne infrastruktur kan omfatte net og andre faciliteter, der er nødvendige for energiforsyningen, tage hensyn til grænsefladen mellem infrastruktur og køretøj og omfatte intelligente transportsystemer

##### *Ændringsforslag*

b) at ***støtte nedbringelsen af*** CO<sub>2</sub>-udledningerne fra alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet samt indføre alternative ***fremdrifts- og elforsyningssystemer*** og tilvejebringe den tilsvarende infrastruktur. Denne infrastruktur kan omfatte net og andre faciliteter, der er nødvendige for energiforsyningen, tage hensyn til grænsefladen mellem infrastruktur og køretøj og omfatte intelligente transportsystemer

### Ændringsforslag 139

#### Forslag til forordning

#### Artikel 39 – stk. 1 – litra d

##### *Kommissionens forslag*

d) at forbedre driften, tilgængeligheden, interoperabiliteten, multimodaliteten og effektiviteten i nettet, herunder multimodal billettering

##### *Ændringsforslag*

d) at forbedre driften, tilgængeligheden, interoperabiliteten, multimodaliteten og effektiviteten i nettet, herunder multimodal billettering ***og transportstyring***

##### *Begrundelse*

*Innovative løsninger, som understøtter styring af transport og gods, der rækker ud over passagertransport, bør også støttes.*

### Ændringsforslag 140

#### Forslag til forordning

#### Artikel 39 – stk. 1 – litra d a (nyt)

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

***da) at fremme effektive metoder til***

*tilvejebringelse af tilgængelige og forståelige oplysninger til alle borgere vedrørende forbindelser, interoperabilitet og multimodalitet*

**Ændringsforslag 141**

**Forslag til forordning  
Artikel 39 – stk. 1 – litra e**

*Kommissionens forslag*

e) at fremme foranstaltninger til nedbringelse af eksterne omkostninger, som f.eks. enhver form for forurening, herunder støj, overbelastning og helbredsskader

*Ændringsforslag*

e) at fremme foranstaltninger til nedbringelse af eksterne omkostninger, som f.eks. enhver form for forurening, herunder støj, **emissioner**, overbelastning og helbredsskader

**Ændringsforslag 142**

**Forslag til forordning  
Artikel 40**

*Kommissionens forslag*

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere **skal tage behørigt hensyn til at sikre**, at transportinfrastrukturen giver **et højt** sikkerhedsniveau ved transport af passagerer og gods.

*Ændringsforslag*

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere **sørger for**, at transportinfrastrukturen giver **det højest mulige** sikkerhedsniveau ved transport af passagerer og gods, **herunder i perioder, hvor vedligeholdelses- eller moderniseringsarbejder skal udføres.**

**Ændringsforslag 143**

**Forslag til forordning  
Artikel 41 – stk. 2**

*Kommissionens forslag*

Der bør **i givet fald** også tages **behørigt** hensyn til infrastrukturens modstandsdygtighed over for naturkatastrofer eller menneskeskabte katastrofer i overensstemmelse med ethvert krav, der måtte være fastlagt i den

*Ændringsforslag*

Der bør også tages **videst muligt** hensyn til infrastrukturens modstandsdygtighed over for naturkatastrofer eller menneskeskabte katastrofer i overensstemmelse med ethvert krav, der måtte være fastlagt i den relevante **EU-lovgivning.**



relevante *unionslovgivning*.

#### **Ændringsforslag 144**

##### **Forslag til forordning Artikel 42 – stk. 1 a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

***1a. Medlemsstater og andre projektiværksættere skal sikre, at sådanne vurderinger foretages effektivt, således at unødvendige forsinkelser undgås, især for så vidt angår projekter af fælles interesse.***

#### **Ændringsforslag 145**

##### **Forslag til forordning Artikel 43**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

Transportinfrastrukturen skal være tilgængelig for alle brugere, herunder især ældre, bevægelseshæmmede og handicappede passagerer, og tilbyde alle uhindret mobilitet.

Transportinfrastrukturen skal være tilgængelig for alle brugere, herunder især ældre, bevægelseshæmmede og handicappede passagerer, og tilbyde alle uhindret mobilitet.

***Udformningen og etableringen af transportinfrastrukturen baseres på brugernes behov og muliggør i øvrigt fuld opnåelse af passagerernes rettigheder i henhold til EU-lovgivningen.***

***Til dette formål skal medlemsstaterne og de øvrige projektiværksættere foretage forhåndsevalueringer af tilgængeligheden af infrastrukturen og de dertil knyttede tjenester.***

#### **Ændringsforslag 146**

##### **Forslag til forordning Artikel 44 – stk. 1**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

1. Hovednettet skal omfatte de dele af det

1. Hovednettet, ***som fastsat i bilag I***, skal

samlede net, som har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne i politikken vedrørende det transeuropæiske transportnet. Hovednettet skal især bidrage til at forbedre mobiliteten og at udvikle et transportsystem med lav CO2-udledning.

omfatte de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne i politikken vedrørende det transeuropæiske transportnet, **og skal afspejle udviklingen i trafikefterspørgslen og behovet for multimodal transport. Det skal struktureres på en sådan måde, at der tages hensyn til de fremtidige geografiske rammer med henblik på udvidelsen af Unionen og den mulige udvikling og gennemførelse af de prioriterede korridorer.** Hovednettet skal især bidrage til at forbedre mobiliteten og **imødekomme det stigende behov for tilgængelighed for ældre mennesker, bevægelsehæmmede personer og handicappede passagerer og sikre en høj sikkerhedsstandard samt bidrage til** at udvikle et transportsystem med lav CO2-udledning.

#### *Begrundelse*

*Definitionen af hovednettet skal kunne tage hensyn til den forestående udvidelse af EU med andre lande, og derfor er det nødvendigt at planlægge strategiske korridorer i lyset af denne udvikling.*

*Med 80 millioner handicappede i Europa, en aldrende befolkning og alle miljøproblemerne er adgang til transport blevet en afgørende samfundsmæssig udfordring, der bør løses af hovednettet.*

#### **Ændringsforslag 147**

##### **Forslag til forordning Artikel 45 – stk. 1**

###### *Kommissionens forslag*

1. Hovednettet skal afspejle udviklingen i trafikefterspørgslen og behovet for multimodal transport. Der skal tages hensyn til de mest avancerede teknologier og foranstaltninger til styring af infrastrukturen for at sikre en ressourceeffektiv anvendelse af transportinfrastrukturen og tilvejebringe tilstrækkelig kapacitet.

###### *Ændringsforslag*

1. Hovednettet skal afspejle udviklingen i trafikefterspørgslen og behovet for multimodal transport **samt uhindret mobilitet for personer og varer.** Der skal tages hensyn til de mest avancerede teknologier og foranstaltninger til styring af infrastrukturen for **både passagerer og godstransport med henblik på** at sikre en ressourceeffektiv anvendelse af transportinfrastrukturen og tilvejebringe tilstrækkelig kapacitet.

## Begrundelse

Ud over at opfylde trafikbehovene bør hovednettet sikre territorial samhørighed i hele Unionen, da dette vil tilføre en europæisk merværdi. Disse to elementer er afgørende, hvis der skal opnås territorial, økonomisk og social samhørighed.

### Ændringsforslag 148

#### Forslag til forordning

#### Artikel 45 – stk. 2

##### *Kommissionens forslag*

2. Infrastrukturen i hovednettet skal opfylde alle de krav, der er fastlagt i kapitel II, uden undtagelse. Desuden skal infrastrukturen i hovednettet opfylde følgende krav:

a) For så vidt angår jernbanetransportinfrastruktur:

– fuldstændig elektrificering af jernbanestrækninger

– **strækninger med regelmæssig godstrafik**: mindst 22,5 t akseltryk, 100 km/t strækningshastighed og toglængde på 750 m.

b) For så vidt angår infrastruktur for transport ad indre vandveje og søtransportinfrastruktur:

– adgang til alternative rene brændstoffer

c) For så vidt angår vejtransportinfrastruktur:

– anlæggelse af tilstrækkeligt sikre

##### *Ændringsforslag*

2. Infrastrukturen i hovednettet skal opfylde alle de krav, der er fastlagt i kapitel II, uden undtagelse. Desuden skal infrastrukturen i hovednettet opfylde følgende krav:

a) For så vidt angår jernbanetransportinfrastruktur **undtagen isolerede net**:

– fuldstændig elektrificering af jernbanestrækninger **undtagen sidespor og terminaler**

– **hovednettets godstogsstrækninger som angivet i bilag I**: mindst 22,5 t akseltryk, **25 t akseltryk for nye strækninger**, 100 km/t strækningshastighed og toglængde på 750 m, **herunder en sikkerhedsmargen på 10 m, som kan udvides, navnlig på hovednetkorridorer, til op til 1 500 m, hvis der er en klar socioøkonomisk fordel forbundet dermed, og det er driftsmæssigt og teknisk muligt**

– **fuld udbygning af ERTMS**

b) For så vidt angår infrastruktur for transport ad indre vandveje og søtransportinfrastruktur:

– adgang til alternative rene brændstoffer

c) For så vidt angår vejtransportinfrastruktur:

– **vejene i hovednettet skal overholde kravene for motorveje eller motortrafikveje som angivet i artikel 20**

– anlæggelse af tilstrækkeligt sikre **og**

rastepladser med *ca. 50* kilometers afstand på motorveje for bl.a. at tilvejebringe tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervstrafikanter

– adgang til alternative rene brændstoffer

d) For så vidt angår luftfartstransportinfrastruktur:

– kapacitet til at tilvejebringe alternative rene brændstoffer.

***komfortable*** rastepladser med ***100*** kilometers afstand ***eller mindre*** på motorveje ***i overensstemmelse med samfunds- og markedsbehov og miljøbegrænsninger*** for bl.a. at tilvejebringe tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervstrafikanter

– adgang til alternative rene brændstoffer

d) For så vidt angår luftfartstransportinfrastruktur:

– kapacitet til at tilvejebringe alternative rene brændstoffer.

## Ændringsforslag 149

### Forslag til forordning Artikel 47

#### *Kommissionens forslag*

1. Knudepunkterne i hovednettet er anført i bilag II og omfatter.

– byknudepunkter, herunder havne og lufthavne i byer

– søhavne

– grænseovergange til nabolande.

2. De søhavne, der er anført i bilag II, del 2, skal senest den 31. december 2030 være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, undtagen i behørigt begrundede tilfælde.

3. De hovedlufthavne, der er anført i bilag II, del 1b, skal senest den 31. december 2050 være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet. I betragtning af den potentielle trafikefterspørgsel skal disse lufthavne om muligt integreres i højhastighedstognet.

#### *Ændringsforslag*

1. Knudepunkterne i hovednettet er anført i bilag II og omfatter.

– byknudepunkter, herunder havne og lufthavne i byer

– søhavne

– grænseovergange til nabolande.

– ***indlandshavne, bane/godsterminaler***

– ***fragt- og passagerlufthavne.***

2. De søhavne, der er anført i bilag II, del 2, skal senest den 31. december 2030 være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen ***og om muligt transportinfrastrukturen til de indre vandveje*** i det transeuropæiske transportnet, undtagen i behørigt begrundede tilfælde.

3. De hovedlufthavne, der er anført i bilag II, del 1b, skal senest den 31. december 2050 være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet. I betragtning af den potentielle trafikefterspørgsel skal disse lufthavne om muligt integreres i højhastighedstognet.

## Ændringsforslag 150

### Forslag til forordning Artikel 48

#### *Kommissionens forslag*

1. Hovednetkorridorer er et instrument til fremme af en koordineret gennemførelse af hovednettet. For at skabe en ressourceeffektiv multimodal transport skal hovednetkorridorerne være baseret på modal integration, interoperabilitet samt på en koordineret udvikling og styring af infrastrukturen.

2. Hovednetkorridorerne skal omfatte en koordineret tilgang til infrastrukturanvendelse og -investeringer for at forvalte kapaciteten på den mest effektive måde. Hvor det er nødvendigt, skal den multimodale infrastruktur i hovednetkorridorerne opbygges og samordnes på en måde, der optimerer anvendelsen af de enkelte transportformer og samarbejdet mellem disse. Hovednetkorridorerne skal understøtte en omfattende anvendelse af interoperable trafikstyringssystemer.

## Ændringsforslag 151

### Forslag til forordning Artikel 49 – stk. 3

#### *Kommissionens forslag*

3. Hovednetkorridorer skal omfatte søhavne og adgangsveje hertil, undtagen i

#### *Ændringsforslag*

1. Hovednetkorridorer er et instrument til fremme af en koordineret gennemførelse af hovednettet. For at skabe en ressourceeffektiv multimodal transport **og bidrage til at forbedre samhørigheden inden for Unionen** skal hovednetkorridorerne være baseret på modal integration, interoperabilitet samt på en koordineret udvikling og styring af infrastrukturen. **Hovednetkorridorerens infrastruktur skal udvikles således, at det bliver muligt at bruge de grænseoverskridende korridorer, uden at der opstår flaskehalse, og således, at der opnås bæredygtige miljømæssige forbedringer.**

2. Hovednetkorridorerne skal omfatte en koordineret tilgang til infrastrukturanvendelse og -investeringer for at forvalte kapaciteten på den mest effektive måde. Hvor det er nødvendigt, skal den multimodale infrastruktur i hovednetkorridorerne opbygges og samordnes på en måde, der optimerer anvendelsen af de enkelte transportformer og samarbejdet mellem disse. Hovednetkorridorerne skal understøtte en omfattende anvendelse af interoperable trafikstyringssystemer, **innovation og nye teknologier.**

3. Hovednetkorridorer skal omfatte søhavne og adgangsveje hertil, undtagen i

behørigt begrundede tilfælde.

behørigt begrundede tilfælde. **Hver enkelt korridor skal om muligt udvikle motorveje til søs for at sikre effektiv og bæredygtig transport.**

## Ændringsforslag 152

### Forslag til forordning Artikel 49 – stk. 3 a (nyt)

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**3a. Hovednetkorridorer omfatter den eksisterende samarbejdsstruktur i ERMTS-korridorer og godskorridorer, der er fastlagt i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 913/2010, hvis arbejde integreres i arbejdet i hovednetkorridorerne. Hvor det er nødvendigt og behørigt begrundet tilføjes yderligere strækninger til godstogskorridorerne med henblik på at bringe dem i overensstemmelse med hovednetkorridorerne. Når det er hensigtsmæssigt, skal der i forbindelse med hovednetkorridorerne tages hensyn til "grønne" korridorer.**

## Ændringsforslag 153

### Forslag til forordning Artikel 50

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

1. Hver enkelt medlemsstat skal deltage i mindst en hovednetkorridor.
2. Listen over hovednetkorridorer findes i bilag I til forordning (EU) nr. XXX/2012 af ... [Connecting Europe-faciliteten].

1. Hver enkelt medlemsstat skal deltage i mindst en hovednetkorridor.
2. Listen over hovednetkorridorer findes i bilag I til forordning (EU) nr. XXX/2012 af ... [Connecting Europe-faciliteten].  
**Desuden finder de generelle bestemmelser i kapitel 2, del 7, navnlig bestemmelserne vedrørende nye teknologier og innovation, anvendelse på alle hovednetkorridorer og transportformer.**

**2a. Baseret på bilag I til forordning (EU) nr. XXX/2012 [Connecting Europe-**

*faciliteten] er hovednetkorridorerne illustreret ved hjælp af et skematisk vejledende kort i bilag I til denne forordning, herunder med angivelse af korridorernes vigtigste intermodale knudepunkter, manglende forbindelser og grænseoverskridende strækninger.*

## Ændringsforslag 154

### Forslag til forordning Artikel 51

#### *Kommissionens forslag*

##### Artikel 51

#### Koordinering af hovednetkorridorer

1. For at fremme en samordnet gennemførelse af hovednetkorridorer udpeger Kommissionen efter høring af de pågældende medlemsstater og Europa-Parlamentet personer med titlen "europæisk koordinator".
2. Den europæiske koordinator udvælges navnlig på grundlag af sine erfaringer med europæiske institutioner og viden om emner, der vedrører finansieringen og den socioøkonomiske og miljømæssige vurdering af store projekter.
3. Kommissionens beslutning om udpegning af den europæiske koordinator indeholder en angivelse af, hvordan de i stk. 5 anførte opgaver skal udføres.
4. Den europæiske koordinator handler for og på vegne af Kommissionen. Den europæiske koordinators mandat vedrører en enkelt hovednetkorridor. Den europæiske koordinator udarbejder i samarbejde med de pågældende medlemsstater en arbejdsplan for de aktiviteter, der skal gennemføres.
5. Den europæiske koordinator:

#### *Ændringsforslag*

##### Artikel 51

#### Koordinering af hovednetkorridorer

1. For at fremme en samordnet gennemførelse af hovednetkorridorer udpeger Kommissionen efter høring af de pågældende medlemsstater og Europa-Parlamentet personer med titlen "europæisk koordinator".
  2. Den europæiske koordinator udvælges navnlig på grundlag af sine erfaringer med europæiske institutioner og viden om emner, der vedrører finansieringen og den socioøkonomiske og miljømæssige vurdering af store projekter.
  3. Kommissionens beslutning om udpegning af den europæiske koordinator indeholder en angivelse af, hvordan de i stk. 5 anførte opgaver skal udføres.
- 3a. Der udpeges en særlig koordinator for gennemførelsen af ERTMS og motorveje til søs.***
4. Den europæiske koordinator handler for og på vegne af Kommissionen. Den europæiske koordinators mandat vedrører en enkelt hovednetkorridor. Den europæiske koordinator udarbejder i samarbejde med de pågældende medlemsstater en arbejdsplan for de aktiviteter, der skal gennemføres.
  5. Den europæiske koordinator:

a) leder den samordnede gennemførelse af hovednetkorridoren med henblik på at gøre det muligt at overholde den tidsplan, der er fastlagt i gennemførelsesafgørelsen om den pågældende hovednetkorridor

b) foretager indberetning til medlemsstaterne, Kommissionen og, hvor det er relevant, til alle øvrige organer, der er direkte involveret i udviklingen af hovednetkorridoren, om enhver form for vanskeligheder, som koordinatoren har mødt, og bidrager til at finde passende løsninger

c) udarbejder hvert år en rapport til Europa-Parlamentet, Kommissionen og de relevante medlemsstater om det fremskridt, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af hovednetkorridoren

d) hører i samarbejde med de relevante medlemsstater især de **regionale** og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportoperatører, transportbrugere og, hvor det er relevant, andre offentlige og private organer for at få et mere indgående kendskab til efterspørgslen efter transportydelser, mulighederne for midler til investeringer og de tiltag, der skal iværksættes, samt de betingelser, der skal være opfyldt for at fremme adgangen til disse midler eller denne finansiering.

a) leder den samordnede gennemførelse af hovednetkorridoren med henblik på at gøre det muligt at overholde den tidsplan, der er fastlagt i gennemførelsesafgørelsen om den pågældende hovednetkorridor

**aa) sikrer, at nationale infrastrukturplaner tager hensyn til udviklingen af korridoren**

b) foretager indberetning til medlemsstaterne, Kommissionen og, hvor det er relevant, til alle øvrige organer, der er direkte involveret i udviklingen af hovednetkorridoren, om enhver form for vanskeligheder, som koordinatoren har mødt, og bidrager til at finde passende løsninger; **finder den europæiske koordinator, at der er opstået alvorlige forhindringer for en gnidningsløs forvaltning af et projekt, kan koordinatoren også gøre Kommissionen opmærksom herpå med henblik på anvendelse af bestemmelserne i artikel 59**

c) udarbejder hvert år en rapport til Europa-Parlamentet, Kommissionen og de relevante medlemsstater om det fremskridt, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af hovednetkorridoren

d) hører i samarbejde med de relevante medlemsstater især de **kommunale** og lokale myndigheder, **om nødvendigt de regionale myndigheder samt de lokale transportmyndigheder**, infrastrukturforvaltere, transportoperatører, transportbrugere og, hvor det er relevant, andre offentlige og private organer for at få et mere indgående kendskab til efterspørgslen efter transportydelser, mulighederne for midler til investeringer og de tiltag, der skal iværksættes, samt de betingelser, der skal være opfyldt for at fremme adgangen til disse midler eller denne finansiering. **Den europæiske koordinator skal have tilstrækkelige ressourcer til aktivt at kunne medvirke til kompromiser mellem projektkrav og de berørte regionale og lokale myndigheders interesser samt interesserne hos civilsamfundet.**



6. De berørte medlemsstater samarbejder med den europæiske koordinator og giver koordinatoren de oplysninger, som er nødvendige for, at denne kan udføre de opgaver, der er nævnt i stk. 5.

7. Med forbehold af de relevante procedurer i Unionens og medlemsstaternes lovgivning **kan** Kommissionen **anmode** om en udtalelse fra den europæiske koordinator i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om midler fra Unionen til hovednetkorridorer, som den europæiske koordinator er ansvarlig for.

6. De berørte medlemsstater samarbejder med den europæiske koordinator og giver koordinatoren de oplysninger, som er nødvendige for, at denne kan udføre de opgaver, der er nævnt i stk. 5, **herunder hvordan deres nationale infrastrukturplaner tager højde for udviklingen af korridorerne.**

7. Med forbehold af de relevante procedurer i Unionens og medlemsstaternes lovgivning **anmoder** Kommissionen om en udtalelse fra den europæiske koordinator i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om midler fra Unionen til hovednetkorridorer, som den europæiske koordinator er ansvarlig for, **for at sikre konsekvens og fremme af hver enkelt korridor.**

**7a. Er koordinatoren ikke i stand til at udøve sit mandat på tilfredsstillende vis og i overensstemmelse med kravene i denne artikel, kan Kommissionen til enhver tid trække hans/hendes udnævnelse tilbage og udnævne en afløser.**

## Ændringsforslag 155

### Forslag til forordning Artikel 52

#### *Kommissionens forslag*

1. For hver enkelt hovednetkorridor opretter de berørte medlemsstater en korridorplatform med ansvar for fastlæggelsen af generelle målsætninger for hovednetkorridoren og for udarbejdelsen og overvågningen af de foranstaltninger, hvortil der henvises i artikel 53, stk. 1.
2. Denne korridorplatform er sammensat af repræsentanter for de berørte medlemsstater og, **hvor det er relevant**, andre offentlige og private organer. Under alle omstændigheder deltager de relevante infrastrukturforvaltere som defineret i Europa-Parlamentets og

#### *Ændringsforslag*

1. For hver enkelt hovednetkorridor opretter de berørte medlemsstater en korridorplatform med ansvar for fastlæggelsen af generelle målsætninger for hovednetkorridoren og for udarbejdelsen og overvågningen af de foranstaltninger, hvortil der henvises i artikel 53, stk. 1.
2. Denne korridorplatform er sammensat af repræsentanter for de berørte medlemsstater og, **i princippet**, andre offentlige og private organer, **som f.eks. de berørte regionale og lokale myndigheder.** Under alle omstændigheder deltager de relevante infrastrukturforvaltere som

Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering i korridorplatformen.

3. Den europæiske koordinator leder korridorplatformen.

4. Denne korridorplatform oprettes som en fast retlig enhed, f.eks. som en europæisk økonomisk interessegruppe.

5. Etableringen af korridorplatforme sker med forbehold af princippet om, at modtageren af finansiel støtte fra Unionen har det endelige ansvar for gennemførelsen af projekterne.

defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering i korridorplatformen *sammen med jernbaneselskaber i disses egenskab af brugere af korridoren og repræsentanter for havnemyndighederne for de sø- og indlandshavne, der er berørte af korridoren.*

*De jernbanegodskorridorer, der er oprettet i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010, danner grundlag for jernbanedimensionen af korridorplatformen, hvor det er relevant.*

3. Den europæiske koordinator leder korridorplatformen.

4. Denne korridorplatform oprettes som en fast retlig enhed, f.eks. som en europæisk økonomisk interessegruppe.

5. Etableringen af korridorplatforme sker med forbehold af princippet om, at modtageren af finansiel støtte fra Unionen har det endelige ansvar for gennemførelsen af projekterne.

*5a. For at undgå enhver form for dobbeltarbejde skal der sikres fyldestgørende koordination mellem korridorplatformene og de strukturer, der er fastlagt ved forordning (EU) nr. 913/2010.*

## Ændringsforslag 156

### Forslag til forordning Artikel 53 – stk. 1 – indledning

#### *Kommissionens forslag*

1. For hver enkelt hovednetkorridor udarbejder de berørte medlemsstater i samarbejde med korridorplatformen senest seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden en korridorudviklingsplan, der

#### *Ændringsforslag*

1. For hver enkelt hovednetkorridor udarbejder de berørte medlemsstater **og regionale myndigheder** i samarbejde med korridorplatformen senest seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden en

sendes til Kommissionen. Denne plan indeholder især:

korridorudviklingsplan, der sendes til Kommissionen. Denne plan indeholder især:

### **Ændringsforslag 157**

#### **Forslag til forordning Artikel 53 – stk. 1 – litra a**

##### *Kommissionens forslag*

a) en beskrivelse af kendetegnene for hovednetkorridoren, herunder flaskehalse

##### *Ændringsforslag*

a) en beskrivelse af kendetegnene for hovednetkorridoren, herunder **grænseoverskridende strækninger og** flaskehalse

### **Ændringsforslag 158**

#### **Forslag til forordning Artikel 53 – stk. 1 – litra b**

##### *Kommissionens forslag*

b) målsætningerne for hovednetkorridoren, især med hensyn til de resultater, der fastslås som kvaliteten af tjenesten, korridorens kapacitet og overholdelse af de krav, der er anført i kapitel 2

##### *Ændringsforslag*

b) målsætningerne for hovednetkorridoren, især med hensyn til de resultater, der fastslås som kvaliteten, **tilgængeligheden og sikkerheden** af tjenesten, korridorens kapacitet og overholdelse af de krav, der er anført i kapitel 2

### **Ændringsforslag 159**

#### **Forslag til forordning Artikel 53 – stk. 1 – litra e – led 5**

##### *Kommissionens forslag*

– foranstaltninger, der skal træffes for at mindske **drivhusgasemissioner**

##### *Ændringsforslag*

– foranstaltninger, der skal træffes for at mindske **de negative indvirkninger på miljøet**

### **Ændringsforslag 160**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 53 – stk. 1 – litra e a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ea) foranstaltninger med henblik på fastlæggelse af procedurer for offentlige høringer i forbindelse med udviklingen af korridorprojekter af fælles interesse, især når de berører grænseoverskridende strækninger, i forbindelse med hvilket koordinatoren sikrer, at der i god tid i forvejen foretages en omfattende offentlig høring af alle berørte parter og civilsamfundet, og at der udarbejdes metoder til identificering af eventuelle problemer, og forelægger forslag til, hvorledes korridorplanen kan udvikles og gennemføres på afbalanceret vis.*

*Begrundelse*

*Tidligere er visse projekter blevet forsinket eller mødt med modstand, fordi de ikke havde været genstand for en omfattende offentlig hørings- og informationsprocedure. Det er derfor hensigtsmæssigt at benytte den nye korridoradministrator til at sikre en omfattende høring af civilsamfundet og til, på basis af deres grænseoverskridende perspektiv, at overvinde hindringerne for udviklingen af projekter af fælles interesse.*

**Ændringsforslag 161**

**Forslag til forordning**  
**Artikel 53 – stk. 1 a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*1a. Korridorudviklingsplanen skal tage hensyn til det arbejde, som medlemsstaterne og de relevante infrastrukturforvaltere allerede har udført i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EU) nr. 913/2010 samt til de eksisterende godstogskorridorvirksomheders eller de berørte organers erfaringer og resultater.*

*Begrundelse*

*I nogle medlemsstater findes der ingen godstogskorridorvirksomheder, så det er vigtigt at tage hensyn til andre organer, som måtte være i stand til at stille relevant ekspertise til rådighed.*

## Ændringsforslag 162

### Forslag til forordning

#### Artikel 53 – stk. 3

##### *Kommissionens forslag*

3. Til støtte for gennemførelsen af hovednetkorridorerne **kan** Kommissionen **vedtage** gennemførelsesafgørelser om hovednetkorridorer. Disse afgørelser kan:

a) omfatte investeringsplanerne, de dermed forbundne omkostninger og den tidsplan for gennemførelse, der anses for nødvendig for at gennemføre hovednetkorridoren i overensstemmelse med målsætningerne i denne forordning

b) fastlægge alle foranstaltninger til reduktion af eksterne omkostninger, herunder især drivhusgasemissioner og støj, og til fremme af indførelsen af nye teknologier inden for trafik- og kapacitetsstyring.

***c) indeholde bestemmelser om andre foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre korridorudviklingsplanen og for en effektiv anvendelse af infrastrukturen i hovednetkorridoren.***

##### *Ændringsforslag*

3. Til støtte for gennemførelsen af hovednetkorridorerne **vedtager** Kommissionen gennemførelsesafgørelser om hovednetkorridorer. Disse afgørelser kan:

a) omfatte investeringsplanerne, de dermed forbundne omkostninger og den tidsplan for gennemførelse, der anses for nødvendig for at gennemføre hovednetkorridoren i overensstemmelse med målsætningerne i denne forordning

b) fastlægge alle foranstaltninger til reduktion af eksterne omkostninger, herunder især drivhusgasemissioner og støj, og til fremme af indførelsen af nye teknologier inden for trafik- og kapacitetsstyring.

##### *Begrundelse*

*Litra c) rækker for vidt for en gennemførelsesretsakt og bør slettes.*

## Ændringsforslag 163

### Forslag til forordning

#### Artikel 53 – stk. 3 a (nyt)

##### *Kommissionens forslag*

##### *Ændringsforslag*

***3a. Hvor dele af korridoren falder sammen med korridorer etableret i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010, tages der ved udarbejdelsen af korridorudviklingsplanen hensyn til den***

**udviklingsplan og markedsundersøgelse,  
som nævnte forordning indeholder  
bestemmelse om.**

### Begrundelse

Formålet er det samme som i et tidligere ændringsforslag, nemlig at undgå overlapning med arbejde, der allerede er udført i henhold til forordning (EU) nr. 912/2010 om godstransport.

## Ændringsforslag 164

### Forslag til forordning Artikel 54 – stk. 1

#### *Kommissionens forslag*

1. Gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet oplyser medlemsstaterne løbende Kommissionen om fremskridt med gennemførelsen af projekter af fælles interesse og de investeringer, der er foretaget i denne henseende.

#### *Ændringsforslag*

1. Gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet oplyser medlemsstaterne løbende **og på gennemsigtig vis** Kommissionen om fremskridt med gennemførelsen af projekter af fælles interesse og de investeringer, der er foretaget i denne henseende. **Dette omfatter detaljerede statistiske data om al relevant finansiel støtte i form af tilskud, lån eller andre finansielle instrumenter, som anvendes til hvert enkelt projekt af fælles interesse og til hver enkelt transportform i både hovednettet og det samlede net på EU-plan og i de enkelte medlemsstater. Der skal især tages højde for følgende former for finansiel støtte:**

**- finansiel støtte omfattet af forordning XXXX [Connecting Europe-faciliteten]**

**- finansiel støtte omfattet af forordning XXXX og XXXX [Samhørighedsfonden, EFRU]**

**- finansiel støtte omfattet af forordning XXXX [Horisont 2020]**

**- finansiel støtte i form af lån og finansieringsinstrumenter fra Den Europæiske Investeringsbank (EIB)**

**- alle andre ressourcer.**

**Det interaktive geografiske og tekniske**

Medlemsstaterne forelægger Kommissionen sammendrag af nationale planer og programmer, som de udarbejder med henblik på udviklingen af det transeuropæiske transportnet, herunder især i forbindelse med hovednettet. Når de nationale planer og programmer er vedtaget, fremsender medlemsstaterne dem til Kommissionen til orientering.

*informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec) skal være offentligt og let tilgængeligt. Det skal indeholde projektspecifik og opdateret information om EU-samfinansieringens former og beløb samt om fremskridtene med hvert enkelt projekt.*

Medlemsstaterne forelægger Kommissionen sammendrag af nationale planer og programmer, som de udarbejder med henblik på udviklingen af det transeuropæiske transportnet, herunder især i forbindelse med hovednettet. Når de nationale planer og programmer er vedtaget, fremsender medlemsstaterne dem til Kommissionen til orientering.

## **Ændringsforslag 165**

### **Forslag til forordning Artikel 54 – stk. 2**

#### *Kommissionens forslag*

2. Hvert andet år med virkning fra denne forordnings ikrafttræden og efter høring af det udvalg, der er omhandlet i artikel 54, offentliggør Kommissionen en statusrapport om gennemførelsen af retningslinjerne, som forelægges Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

#### *Ændringsforslag*

2. Hvert andet år med virkning fra denne forordnings ikrafttræden og efter høring af det udvalg, der er omhandlet i artikel 54, offentliggør Kommissionen en statusrapport om gennemførelsen af retningslinjerne, som forelægges Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget. **Rapporten omfatter detaljerede statistiske data om anvendelsen af de forskellige former for finansiel støtte, der er nævnt i stk. 1, til de forskellige transportformer og andre dele af hovednettet og det samlede net som beskrevet i kapitel II og III på EU-plan samt i de enkelte medlemsstater.**

**Rapporten skal ligeledes indeholde:**

**- en analyse og en beskrivelse af dynamikken i og udviklingen af det transeuropæiske transportnet med hensyn til afsluttede projekter af fælles interesse,**

*der medfører potentielle ændringer i passager- og godstransportstrømme samt modal udnyttelse*

*- detaljerede oplysninger om Kommissionens interne samordning af alle de former for finansiel støtte, der er nævnt i stk. 1, for at sikre en sammenhængende anvendelse af TEN-T-retningslinjerne i overensstemmelse med mål og prioriteter.*

#### *Begrundelse*

*Den statusrapport, som Kommissionen skal udarbejde, bør indeholde mere detaljerede oplysninger og yderligere elementer. Den bør afspejle og beskrive udviklingen i TEN-T samt give detaljerede oplysninger om Kommissionens interne samordning af alle former for finansiel støtte til TEN-T.*

#### **Ændringsforslag 166**

##### **Forslag til forordning**

##### **Artikel 54 – stk. 3 – litra c a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*ca) tilpasse kortet over hovednetkorridorer, så det afspejler enhver ændring i listen over hovednetkorridorer i henhold til bilag I til forordning (EU) nr. XXXX/2012 [Connecting Europe-faciliteten].*

#### *Begrundelse*

*Der er for at tilpasse kortet over hovednetkorridorer behov for en delegeret retsakt.*

#### **Ændringsforslag 167**

##### **Forslag til forordning**

##### **Artikel 54 a (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

##### *Artikel 54a*

*Inddragelse af regionale og lokale myndigheder og civilsamfundet*

*Medlemsstaterne sikrer, at der i et*



*projekts planlægnings- og anlægsfase tages behørigt højde for regionale og lokale myndigheders interesser samt interesserne i lokale civilsamfund, der påvirkes af et projekt af fælles interesse. Senest den 1. december 2013 forelægger Kommissionen retningslinjer og en håndbog med bedste praksis til dette formål.*

#### *Begrundelse*

*Kommissionen bør udarbejde nogle retningslinjer og en håndbog med bedste praksis med henblik på at inddrage lokale og regionale civilsamfund korrekt i TEN-T-projekter og udvikle disse projekter sammen med og ikke imod dem. Dermed kan lange og dyre projektforsinkelser undgås.*

#### **Ændringsforslag 168**

##### **Forslag til forordning Artikel 54 b (ny)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

#### *Artikel 54b*

*Metoder til socioøkonomisk cost-benefit-analyse, vurdering af europæisk merværdi og vurdering af klimakonsekvenser*

*Kommissionen udvikler på grundlag af definitionerne i artikel 3 detaljerede metoder til:*

- socioøkonomisk cost-benefit-analyse*
- vurdering af europæisk merværdi*
- vurdering af klimakonsekvenser.*

*Disse metoder anvendes til at vurdere projekter af fælles interesse som omhandlet i artikel 7. Kommissionen vil navnlig fokusere på i videst muligt omfang at begrænse den administrative byrde, som den udvidede vurderingsproces kan være forbundet med, navnlig for små projekter med lavt anslåede samlede budgetter.*

*Metoderne vedtages ved hjælp af delegerede retsakter senest den 31. januar 2014 i overensstemmelse med proceduren*

*i artikel 56.*

*Begrundelse*

*Nye krav såsom kravet om vurdering af klimakonsekvenser bør sigte mod at tjene deres formål uden at gøre de administrative procedurer alt for komplicerede, da disse procedurer kan være forbundet med vanskeligheder for små projekter og for en række medlemsstater.*

**Ændringsforslag 169**

**Forslag til forordning  
Artikel 57**

*Kommissionens forslag*

Senest den 31. december 2023 skal Kommissionen have foretaget en revision af gennemførelsen af hovednettet, herunder en evaluering af ***overensstemmelsen med bestemmelserne i denne forordning og af fremskridtene i gennemførelsen.***

*Ændringsforslag*

Senest den 31. december 2023 skal Kommissionen ***med de europæiske koordinatorers hjælp*** have foretaget en revision af gennemførelsen af hovednettet, herunder en evaluering af:

- a) overensstemmelsen med bestemmelserne i denne forordning***
- b) fremskridtene i gennemførelsen af denne forordning***
- c) ændringer i passager- og godstransportstrømme***
- d) udviklingen i de nationale investeringer i transportinfrastruktur***
- e) behovet for ændringer til denne forordning.***

***Ud over denne revision vurderer Kommissionen, om der i hovednettet skal indgå nye sektioner, såsom visse tidligere grænseoverskridende prioriterede projekter i beslutning nr. 661/2010 om TEN-T-retningslinjer, og fremlægger i så fald et lovforslag herom.***

**Ændringsforslag 170**

**Forslag til forordning  
Artikel 59 – stk. 2**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**2. Kommissionen kan som led i sin aktive overvågning af gennemførelsen af hovednettet og under behørigt hensyn til proportionalitets- og subsidiaritetsprincippet beslutte at iværksætte passende foranstaltninger.**

**udgår**

*Begrundelse*

*Kommissionen bør ikke have ret til ensidigt at træffe beslutninger om disse foranstaltninger. Denne bestemmelse bør derfor udgå.*

**Ændringsforslag 171**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 04/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**at tilføje følgende til hovednettet:**

**- jernbanestrækningen Aarhus –  
Frederikshavn - Hirtshals**

**- de svenske indre vandveje, som  
forbinder Göteborg med oplandets søer**

**- de svenske indre vandveje, som  
forbinder Stockholm med oplandets søer**

**at tilføje følgende til det samlede net:**

**- jernbanestrækningen Nykøbing - Gedser**

**- de svenske indre vandveje, som  
forbinder Göteborg med oplandets søer**

**- de svenske indre vandveje, som  
forbinder Stockholm med oplandets søer**

**Ændringsforslag 172**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 05/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**at tilføje følgende til hovednettet:**

*- jernbanestrækningen fra Aarhus til  
Hirtshals og Frederikshavn*  
*- vejstrækningen fra Aarhus til Hirtshals  
og Frederikshavn*

**Ændringsforslag 173**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 07/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*  
*- lufthavnen i Nottingham East Midlands  
(UK)*

**Ændringsforslag 174**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 08/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*  
*- havnene i Guyane (FR) og Lille*  
*at tilføje følgende til hovednettet for  
jernbanepassager- og godstransport og  
vejtransport:*  
*- strækningen Nantes Saint Nazaire –  
Lyon (FR)*  
*at tilføje følgende til det samlede net:*  
*- jernbaneforbindelsen, der forbinder  
Colmar/FR med Freiburg/DE*

**Ændringsforslag 175**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 10/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*  
*- havnene i Bergen op Zoom, Almelo,*

*Moerdijk, Nijmegen og Kortrijk-Bossuit*

*- Deventer havn*

*at tilføje følgende til det samlede net:*

*- jernbanegodstransportstrækningen*

*Valenciennes - Mons*

**Ændringsforslag 176**

**Forslag til forordning**

**Bilag I – VOL 11/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*

*- lufthavnen i Liège-Bierset (BE)*

*- Valenciennes havn*

**Ændringsforslag 177**

**Forslag til forordning**

**Bilag I – VOL 12/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til det samlede net:*

*- jernbanestrækningen Berlin - Küstrin -  
Kietz - Kostrzyn nad Odra - Gdansk*

*- jernbanestrækningen Berlin - Forst  
(Lausitz) - Wrocław*

*at tilføje følgende til hovednettet:*

*- Nürnberg havn*

**Ændringsforslag 178**

**Forslag til forordning**

**Bilag I – VOL 13/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til det samlede net:*

*- højhastighedsjernbaneforbindelsen Ústí  
nad Labem–Dresden*

**- modernisering af strækningen Česká  
Kubice grænsestation-Regensburg**

**Ændringsforslag 179**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 14/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**at tilføje følgende til hovednettet:**

- jernbanestrækningen Berlin - Szczecin**
- højhastighedsjernbaneforbindelsen Prag**
- Lovosice**
- Usti nad Labem havn**
- Komarno havn**

**Ændringsforslag 180**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 15/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**at tilføje følgende til hovednettet:**

- jernbane- og vejforbindelsen Berlin -  
Szczecin**

**Ændringsforslag 181**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 16/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

**at tilføje følgende til hovednettet:**

- havnen i Santa Cruz de Tenerife (ES)**

**at tilføje følgende jernbanestrækninger til  
godstransport til det samlede net:**

- Ávila – Salamanca**
- León – Zamora – Salamanca –  
Plasencia**

- *Los Rosales – Zafra*
- *Torralba – Soria – Castejón*

## **Ændringsforslag 182**

### **Forslag til forordning Bilag I – VOL 17/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*

- *lufthavnen i Las Palmas de Gran Canaria (ES)*
- *Tenerife South-lufthavn ('Tenerife Sur') (ES)*
- *Malaga lufthavn (ES)*
- *Alicante lufthavn (ES)*
- *den multimodale platform i Alcázar de San Juan (ES)*
- *den multimodale platform i León (ES)*
- *den multimodale platform i Antequera (ES)*
- *den multimodale platform i Murcia (ES)*
- *den multimodale platform i Valladolid (ES)*
- *den multimodale platform i Zaragoza (ES)*

*at tilføje følgende jernbaneforbindelser til passagertransport til det samlede net:*

- *Los Rosales – Zafra*

*at tilføje følgende vejstrækninger til det samlede net:*

- *Ávila – Salamanca*
- *Ávila - Villacastín*

## **Ændringsforslag 183**

### **Forslag til forordning Bilag I – VOL 18/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*

- Cagliari havn (IT)
- Cremona havn
- Montova havn
- den multimodale platform i Cervignano
- den multimodale platform i Firenze
- den multimodale platform i Verona

**Ændringsforslag 184**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 19/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*

- Cagliari lufthavn (IT)

**Ændringsforslag 185**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 20/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*

- jernbaneforbindelsen Ungheni - Iasi - Suceava-Dej-Cluj Napoca - Coslari (goods)

**Ændringsforslag 186**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 21/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*

- jernbaneforbindelsen Ungheni - Iasi - Suceava-Dej-Cluj Napoca - Coslari



*(passagerer)*

*- vejstrækningen Ungheni - Miclauseni-Miraslau-Sebes*

*- vejstrækningen Bucharest - Craiova - Calafat*

*- Galati havn*

*at tilføje følgende til det samlede net:*

*- vejforbindelsen Constanta - Tulcea - Galati - Braila*

### **Ændringsforslag 187**

**Forslag til forordning  
Bilag I – VOL 22/33 og 23/33**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende til hovednettet:*

*- Heraklion havn (EL)*

*- Heraklion lufthavn (EL)*

### **Ændringsforslag 188**

**Forslag til forordning  
Bilag II – afsnit 1a**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende knudepunkter til hovednettet:*

*- Cagliari (IT)*

*- Heraklion (EL)*

*- Las Palmas de Gran Canaria / Santa Cruz de Tenerife (ES)*

### **Ændringsforslag 189**

**Forslag til forordning  
Bilag II – afsnit 2**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*at tilføje følgende havne til hovednettet:*

*- Cagliari (IT)*

*- Heraklion (EL)*

*- Santa Cruz de Tenerife (ES)*

*- Felixstowe - Harwich (Cluster) (UK)*

**Ændringsforslag 190**

**Forslag til forordning  
Bilag II – afsnit 2 a (nyt)**

*Kommissionens forslag*

*Ændringsforslag*

*Listerne med lufthavne, havne,  
indlandshavne og jernbaneterminaler, der  
indgår i hovednettet og i det samlede net,  
er tilføjet dette bilag.*