



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0012/2013

17.1.2013

*****I**

BETÆNKNING

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Rådgivende ordfører: Georgios Koumoutsakos, Ismail Ertug

Proceduresymboler

- * Samrådsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduretypen afhænger af retsgrundlaget, der foreslås af lovudkastet.)

Ændringsforslag til et lovudkast

I Parlamentets ændringsforslag markeres de tekstdele, der ønskes ændret, med **fede typer og kursiv**. Markering med *almindelig kursiv* er en angivelse til de relevante afdelinger af dele af lovudkastet, som måtte kræve korrigerende, når den endelige tekst er udarbejdet – for eksempel åbenlyse fejl eller mangler i en sprogversion. Foreslåede ændringer af denne art er afhængige af den berørte afdelings enighed.

Overskriften for ethvert ændringsforslag til en eksisterende lov, som lovudkastet søger at ændre, omfatter en tredje linje, der identificerer den eksisterende lov, og en fjerde linje, der identificerer den bestemmelse i loven, som Parlamentet ønsker at ændre. Passager i en eksisterende lov, som Parlamentet ønsker at ændre, men som er uændret i lovudkastet, er fremhævet med **fed**. Eventuelle sletninger, som Parlamentet ønsker at foretage i sådanne passager, er angivet således: [...].

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
UDKAST TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING FRA EUROPA-PARLAMENTET	5
BEGRUNDELSE.....	95
UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED.....	99
UDTALELSE FRA UDVALGET OM DET INDRE MARKED OG FORBRUGERBESKYTTELSE.....	118
UDTALELSE FRA REGIONALUDVIKLINGSUDVALGET.....	146
PROCEDURE.....	162

UDKAST TIL LOVGIVNINGSMÆSSIG BESLUTNING FRA EUROPA-PARLAMENTET

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer
for udvikling af det transeuropæiske transportnet
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))**

(Almindelig lovgivningsprocedure: Førstebehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (2011)0650/3),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget (C7-0375/2012),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til den begrundede udtalelse, som inden for rammerne af protokol nr. 2 om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet er blevet forelagt af det franske Senat, om at udkastet til lovgivningsmæssig retsakt ikke overholder nærhedsprincippet,
 - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg af 22. februar 2012¹,
 - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget af 3. maj 2012²,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 55,
 - der henviser til betænkningen fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelserne fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer, Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse og Regionaludviklingsudvalget (A7-0012/2013),
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling;
 2. anmoder om fornyet forelæggelse for Parlamentet, hvis Kommissionen agter at ændre sit forslag væsentligt eller erstatte det med en anden tekst;
 3. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet, Kommissionen og de nationale parlamenter.

¹ EUT C 143 af 22.5.2012, s. 130.

² EUT C 225 af 27.7.2012, s. 150.

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, fjerntliggende 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

Ændringsforslag

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

transportnet på en *ressourceeffektiv* måde.

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 infrastrukturforbindelser i og mellem medlemsstater.

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 *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

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, en rolle i gennemførelsen af et multimodalt transeuropæisk transportnet, bl.a. infrastrukturforvaltere, koncessionshavere og havne- og lufthavnsmyndigheder.

Ændringsforslag 5
Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag

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

(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

(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.

Ændringsforslag 8
Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag

(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*¹, og som styrker disse regioners indbyrdes samhørighed. Retningslinjerne bør indeholde kravene til infrastrukturen i det samlede net, således at der kan *skabes* et højkvalitetsnet i hele Unionen inden 2050.

¹COM(2007)0575.

Ændringsforslag 9
Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

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 **og er baseret på en fælles og gennemsigtig metode.**

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, **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 havpolitik*¹, 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.

¹ EUT L 321 af 5.12.2011, s. 1.

Kommissionens forslag

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

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,

(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.

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 anlægsfase 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

Ændringsforslag

(13) Der skal identificeres projekter af

(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.

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 CO₂-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

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

Ændringsforslag

(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 CO₂-fodafttryk. ***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 CO₂-fodafttryk.

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

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 **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)

(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**

(26) For at gennemføre hovednettet inden for den givne tidsramme kunne man anvende en korridortilgang som middel til at koordinere forskellige projekter på tværs af grænserne og synkronisere udviklingen af **korridoren**, så netværksfordelene bliver størst mulige.

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

(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

(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

(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.

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. ***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 koncentreret af de økonomiske ressourcer. Der bør derfor stilles yderligere ressourcer til rådighed via innovative former for EU-finansiering.

Ændringsforslag 36
Forslag til forordning
Betragtning 31

Kommissionens forslag

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

(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.

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.

¹ 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

Ændringsforslag

4. Retningslinjerne indeholder

4. Retningslinjerne indeholder

bestemmelser om foranstaltninger til gennemførelse af det transeuropæiske net.

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 – 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

Ændringsforslag

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*

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 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

Ændringsforslag

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

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

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

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

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

Ændringsforslag

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

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

b) er økonomisk effektive, bidrager til målene om ren transport med lav CO₂-udledning, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, er sikre og har høje kvalitetsstandarder for både person- og godsbeholdning

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 transportinfrastrukturen 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) bæredygtighed gennem:

i) fremme af bæredygtig, kulstoffattig og

energieffektiv transport med det formål at reducere CO2-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 klimændringer

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 transportinfrastrukturerne 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 CO₂-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

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

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 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.

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

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.

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

Ændringsforslag

c) **være økonomisk levedygtigt på 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 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 63
Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 1 – afsnit 1 – litra b

Kommissionens forslag

b) skabe forbindelse mellem hovednettet og tredjelandes transportnet

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

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

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. 1 – 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

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***
- d) at sikre optimal integration af transportformerne***
- e) at sikre tilstrækkelig tilgængelighed for alle Unionens regioner***
- f) at forbedre eller opretholde kvaliteten af***

Ændringsforslag

1. 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***
 - 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, 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 CO₂-udledning

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

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 CO₂-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 ømråder, 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

Ændringsforslag

1. Jernbanetransportinfrastrukturen omfatter især:

a) højhastighedsjernbanelinjer og konventionelle jernbanelinjer, herunder:

i) sidespor

ii) tunneler

iii) broer

b) godsterminaler, logistiske platforme til

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

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

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

iiia) 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, 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**

for en sikker og effektiv drift af køretøjerne.

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 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

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 sikkerhedscertificering¹. 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 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 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 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.

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, **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”.

¹ 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 støjmissioner 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

Ændringsforslag

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

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 – stk. 1

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

Ændringsforslag

a) floder

(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

3. **Udstyret** i forbindelse med **havne skal navnlig** muliggøre fremdrifts- og styresystemer, der mindsker forurening, energiforbrug og CO₂-intensitet. Det omfatter affaldsmottagelsesfaciliteter.

Ændringsforslag 83
Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 2

Kommissionens forslag

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.

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

Ændringsforslag

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 CO₂-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

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 gennemsigtige gebyrer.

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 **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 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

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

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*.

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 86
Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

b) parkeringsområder

Ændringsforslag

b) parkeringsområder *og rastepladser*

Ændringsforslag 87
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

f) *busstationer*.

Ændringsforslag

f) *rutebilstationer*.

Ændringsforslag 89
Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 2

Kommissionens forslag

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.

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 (*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 samhørigheds målet. 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

iii a) 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 begrundes 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 bompengtjeneste 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 bompengtjeneste 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

Ændringsforslag

d) fremme af vejsikkerhed.

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 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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 107

Forslag til forordning

Artikel 24 – stk. 1 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag 108

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

ha) slutpunktsforbindelser

Forslag til forordning
Artikel 24 – stk. 3

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag 109
Forslag til forordning
Artikel 25

Kommissionens forslag

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 flodtransportydelse 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,

Ændringsforslag

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

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 maritim infrastruktur og udstyr samt faciliteter, **men også forenklede administrative formaliteter**, der muliggør nærskibstrafik eller sø- og flodtransportydelse 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**

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.

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

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

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

trafikstyringssystemer og elektroniske indberetningssystemer.

isbrydningsfaciliteter, aktiviteter, der sikrer muligheder for besejling året rundt, opmudring, alternative brændstofpåfyldningsfaciliteter samt optimering af processer, procedurer og det menneskelige aspekt, ikt-pladformer 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 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,

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag

2. Havneoperatører **eller den kompetente myndighed med ansvar for havnen** skal sikre, at havne omfatter udstyr, der er

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.

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

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.

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, **passende og rimelige** gebyrer.

Ændringsforslag 119
Forslag til forordning
Artikel 31 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) optimering af den eksisterende infrastruktur

Ændringsforslag

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

(Vedrører ikke den danske tekst)

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

Ændringsforslag

f) undgåelse af byområder i forbindelse

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

med jernbanegodstransport

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 netforbindelseeffekterne 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: VTMIS og elektroniske søfartstjenester

Ændringsforslag

– for så vidt angår søtransport: VTMIS 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 CO₂-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 CO₂-udledningerne **og andre eksterne omkostninger ved transport**. Formålet med disse projekter er særlig:

Begrundelse

Ud over klimaændringer 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** CO₂-udledningerne fra transport ved at overgå til innovative transportteknologier

a) at **støtte og fremme nedbringelsen af** CO₂-udledningerne fra transport ved at overgå til innovative **og bæredygtige** transportteknologier

Ændringsforslag 138
Forslag til forordning
Artikel 39 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) at **gøre det muligt at nedbringe** CO₂-

b) at **støtte nedbringelsen af** CO₂-

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

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 relevante **unionslovgivning**.

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**.

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 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

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

og at udvikle et transportsystem med lav CO2-udledning.

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 EU 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, bevægelseshæmmede 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 rastepladser med **ca. 50** kilometers afstand på motorveje for bl.a. at tilvejebringe

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 komfortable** rastepladser med **100** kilometers afstand **eller mindre** på

tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervstrafikanter

– adgang til alternative rene brændstoffer

d) For så vidt angår luftfartstransportinfrastruktur:

– kapacitet til at tilvejebringe alternative rene brændstoffer.

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 højhastighedstognettet.

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 højhastighedstognettet.

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 behørigt begrundede tilfælde.

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. **Hovednetkorridorerne 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.**

Ændringsforslag

3. Hovednetkorridorer skal omfatte søhavne og adgangsveje hertil, undtagen i 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:
 - a) leder den samordnede gennemførelse af

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 transporttydelser, 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.

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 transporttydelser, 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**

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.

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

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, **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

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

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.

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.

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

relevante infrastrukturforvaltere som 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

1. For hver enkelt hovednetkorridor udarbejder de berørte medlemsstater *og regionale myndigheder* i samarbejde med

seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden en korridorudviklingsplan, der sendes til Kommissionen. Denne plan indeholder især:

korridorplatformen senest seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden en 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

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

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 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.

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 anlæggsfase 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

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.

Ændringsforslag

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.

BEGRUNDELSE

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er et af Den Europæiske Unions vigtigste projekter. Det er rygraden i det indre marked og uundværligt for EU's borgeres mobilitet, for økonomisk, social og territorial samhørighed og for at skabe økonomisk vækst og job.

De aktuelle udfordringer for realiseringen af TEN-T er velkendte: En betydelig forsinkelse i realiseringen af mange TEN-T-projekter, vanskeligheder med projektf finansiering i økonomiske krisetider, manglende koordinering mellem de forskellige centralt og decentralt forvaltede finansieringsinstrumenter samt mangel på oplysninger og statistikker om finansiering af projekter, navnlig den finansielle støtte, som kommer fra strukturfondene og Samhørighedsfonden og fra EIB.

I sit forslag agtede Kommissionen at imødekomme disse udfordringer ved at ændre den nuværende TEN-T-politik væsentligt.

Metode og tostrengsstruktur:

Den forudgående identifikation af projekter af fælles interesse, som vises på kortene i bilaget, er nu baseret på en metode med fælles kriterier for hele nettet og alle dets transportformer. Metoden blev forklaret af Kommissionen under høringen om TEN-T-retningslinjerne den 8. maj 2012 og ligeledes i det dokument, som blev runddelt der.

For ordførerne er denne nye metode en afgørende del af den nye TEN-T-politik. Den hjælper med at forstå strukturen i TEN-T og fremmer en strategisk og konceptuel planlægning, der skal integrere alle regioner lige og alt efter transportbehov. Den bidrager ligeledes til at undgå vilkårlige beslutninger. Det bør rent faktisk være den europæiske dimension, som tæller for TEN-T, og ikke rent nationale, regionale eller lokale ønskesedler. Ordførerne mener, at den underliggende metode, som Kommissionen har foreslået i sit forslag, er fornuftig og afbalanceret.

Denne metode fører til en tostrengsstruktur: det samlede net og hovednettet. Den danner grundlag for identifikation af projekter af fælles interesse, og ordførerne støtter fuldt ud denne tostrengsstruktur. Det samme gælder bilagene til denne forordning, som viser de potentielle projekter af fælles interesse som følge af den anvendte metode. Ordførerne foreslår blot to mindre ændringer **inden for** rammerne af metoden og i fuld overensstemmelse med logikken:

1) indarbejdelse af godslufthavne, der overstiger 1 % af den årlige luftgodstransport, således at lufthavnene i Liège og East Midlands omfattes af hovednettet

2) indarbejdelse af byknudepunkter på de største europæiske øer. Dermed vil Cagliari på Sardinien (1,68 mio. indbyggere), Heraklion på Kreta (NUTS 1 med 1,11 mio. indbyggere) og Las Palmas på Gran Canaria (NUTS 1 med 2,12 mio. indbyggere) blive byknudepunkter, og deres respektive lufthavne og havne vil blive en del af hovednettet.

Prioritering og EU-merværdi:

Maksimering af den europæiske merværdi og opnåelse af størst mulig fremgang med begrænsede finansielle ressourcer bør være en af de vigtigste prioriteter for TEN-T. For at nå dette mål foreslår Kommissionen en stærkere prioritering. Der er stor fokus på de vigtigste dele af TEN-T (navnlig flaskehalse, manglende forbindelser og grænseoverskridende projekter) samt bæredygtige transportformer og supplerende elementer som ITS. Ordførerne er enige i denne tilgang. De foreslår imidlertid at gå et skridt videre i forhold til Kommissionens forslag. Det handler frem for alt om at definere strengere kriterier for projekter af fælles interesse gennem en bedre strukturering af artikel 4 (Målsætninger) og 10 (Højt prioriterede mål) samt ved at begrænse betingelserne for støtteberettigelse i artikel 7 en smule.

Derudover fremstår den europæiske merværdi i Kommissionen forslag fortsat som et ret svagt koncept. Den synes at have forskellig betydning for forskellige aktører. Ordførerne mener, at det er nødvendigt at indarbejde en definition, der er skræddersyet til TEN-T. Det samme gælder den socioøkonomiske cost-benefit-analyse.

Arbejdet med de detaljerede metoder, der skal anvendes til at vurdere projekter af fælles interesse, bør gennemføres af Kommissionen efter vedtagelsen af denne forordning. En delegeret retsakt ville garantere, at Parlamentet inddrages i processen.

Ordførerne deler Kommissionens synspunkt om, at der skal være bindende tidsfrister for færdiggørelsen af såvel hovednettet som det samlede net (henholdsvis 2030 og 2050). De vil bidrage til at give TEN-T det nødvendige skub.

TEN-T og bæredygtig vækst:

Endvidere er der behov for en stærkere forbindelse mellem TEN-T-målsætningerne og -prioriteterne på den ene side og EU's 2020-strategi på den anden for at afspejle de kommende udfordringer.

I lyset af transportinfrastrukturens langsigtede klimakonsekvenser synes det at være nødvendigt at gennemføre klimakonsekvensanalyser for nye og opgraderede infrastrukturprojekter. De enorme udfordringer for transportpolitikken med hensyn til at begrænse kulstofemissioner og de deraf følgende ambitiøse mål, som er beskrevet i hvidbogen om transportpolitik, gør dette endnu mere nødvendigt. Der bør derfor indarbejdes klimakonsekvensanalyser i den socioøkonomiske cost-benefit-analyse, som der stilles krav om i artikel 7.

Koordinerings- og gennemførelsesinstrumenter:

I kapitel IV foreslår Kommissionen en multimodal tilgang til hovednetkorridorerne. De 10 foreslåede hovednetkorridorer omfatter de væsentligste grænseoverskridende strømme over lange afstande. De tjener som et vigtigt instrument for den koordinerede gennemførelse af hovednettet. Disse korridorer vil i princippet omfatte tre transportformer og krydse mindst tre medlemsstater og generelt skabe et forbindelsesled til en søhavn.

Kommissionen foreslår, at der udpeges europæiske koordinatore til at koordinere og forvalte hovednetkorridorerne (artikel 51). Korridorplatforme under ledelse af den respektive europæiske koordinator skal fremme styringen af disse korridorer (artikel 52). Platformen oprettes som en fast retlig enhed, f.eks. som en europæisk økonomisk interessegruppe. I samarbejde med korridorplatformen udarbejder medlemsstaterne korridorudviklingsplaner.

Ordførerne støtter denne tilgang. Bedre koordinering er rent faktisk en anden af søjlerne i den nye TEN-T-politik. Erfaringerne med koordinatorene for nogle af de aktuelle TEN-T-prioritetsprojekter har indtil videre været positive. Deres nye rolle skal belyses og uddybes yderligere. Med korridorplatformen og korridorudviklingsplanen vil de have en harmoniseret struktur som udgangspunkt. Ordførerne mener, at dette er den rigtige tilgang. Der er dog tilføjet et par elementer. Der bør f.eks. i højere grad tages hensyn til andre korridor tilgange (f.eks. godskorridorer) med henblik på korridorens styringsstruktur. Inddragelsen af de regionale og lokale myndigheder samt repræsentanterne for de berørte sø- og indlandshavne bør ligeledes forbedres.

Bemærkninger om de specifikke transportformer:

Ordførerne glæder sig over Kommissionens hensigt om at styrke EU's søhavne samt multimodale kanaler og understreger samtidig, at konceptet om motorveje til søs stadig er ret uklart. De er endvidere blevet nedtonet i forhold til deres ret fremtrædende rolle i de nuværende TEN-T-retningslinjer. Af denne årsag og for at understrege deres strategiske betydning foreslår ordførerne at opdatere projektet om motorveje til søs.

Med hensyn til indre vandveje glæder ordførerne sig over, at der fokuseres på denne transportform, navnlig i forbindelse med Connecting Europe-faciliteten. Visse områder af særlig betydning for dyre- og plantearter som f.eks. naturlige, uspolerede, frit flydende floder og Natura 2000-lokaliteter bør undtages fra kravet om indre vandveje, navnlig kravet om klasse 4 i artikel 17. Her bør fartøjerne tilpasses floden og ikke omvendt.

Bekymringer vedrørende lokale civilsamfund og projektforsinkelser

Kommissionen har undladt at behandle et spørgsmål af stadig større betydning: Hvordan kan det sikres, at de borgere, som påvirkes af visse projekter (f.eks. jernbanestøj, forurening mv.), høres og deltager i planlægningsprocessen? Dette er af afgørende betydning, således at virkningen af kontroversielle projekter kan begrænses, og de langsigtede konflikter på lokalt eller regionalt plan, som ofte følger af store projektforsinkelser, kan undgås. En række vigtige projekter møder i dag stor modstand fra lokalbefolkningen (f.eks. basistunnellen fra Lyon til Torino, Stuttgart 21). Der bør derfor stilles krav om, at Kommissionen skal udarbejde udkast til retningslinjer med henblik på at inddrage lokale/regionale myndigheder og civilsamfund i TEN-T-projekter og udvikle disse projekter sammen med og ikke imod dem.

Gennemsigtighed, overvågning og rapportering samt intern koordinering:

I henhold til artikel 54, stk. 1, i forslaget om TEN-T-retningslinjer skal medlemsstaterne løbende gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec) oplyse Kommissionen om fremskridt med gennemførelsen af projekter af fælles interesse og de investeringer, der er foretaget i denne

henseende.

Systemet rummer et stort potentiale for at forbedre den aktuelt utilfredsstillende situation vedrørende tilgængelige oplysninger om alle forskellige typer finansiering til projekter af fælles interesse. Navnlig er den manglende gennemsigtighed og de manglende oplysninger om TEN-T-projekter, der finansieres af strukturfondene og Samhørighedsfonden, tidligere blevet kritiseret af Transport- og Turismeudvalget.

Men ifølge Kommissionens forslag ligger det ikke helt klart, om medlemsstaterne skal fodre dette TENtec med data fra alle de forskellige finansieringsinstrumenter. Ordførerne har besluttet at kaste lys over dette og ligeledes indarbejde data om lån fra Den Europæiske Investeringsbank (EIB). Det er endvidere ikke kun medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser, der bør styrkes. Den halvårslige statusrapport, som Kommissionen skal udarbejde, bør ligeledes 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. Sidstnævnte er yderst vigtigt, for at Europa-Parlamentet kan danne sig et overblik over, hvorvidt støttepolitikken for alle finansieringsprogrammernes gennemføres i henhold til TEN-T-retningslinjerne.

15.10.2012

UDTALELSE FRA UDVALGET OM MILJØ, FOLKESUNDHED OG FØDEVARESIKKERHED

til Transport- og Turismeudvalget

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Ordfører for udtalelse: Elena Oana Antonescu

KORT BEGRUNDELSE

Introduktion

Transport er rygraden i en succesrig økonomi og et centralt element i social samhørighed og integration i vores samfund.

Mangler ved de transeuropæiske transportnet (TEN-T) har stor indflydelse på den frie bevægelighed for varer og personer. En tilgængelig og effektiv infrastruktur er af afgørende betydning for leveringen af operative transporttjenester og af grundlæggende betydning for den frie bevægelighed, og den er endvidere yderst vigtig for alle EU's regioners evne til at forblive konkurrencedygtige på det indre marked. En forudsætning for et velfungerende transportsystem er tilstedeværelsen af intelligent infrastruktur. Infrastrukturinvesteringer har en meget lang tilbagebetalingsperiode, og hvis infrastrukturen etableres eller udformes rigtigt, kan den medføre fordele i mange generationer.

Nøgleelementerne i bedre TEN-T

Ordføreren for udtalelsen er i princippet enig i den tostrengede tilgang med et hovednet og et samlet net, der supplerer hinanden. Hovednettet vil i vidt omfang være bestemmende for det samlede nets karakter og art. På grund af den lange tidshorisont frem til 2030 og 2050 vil det imidlertid være vanskeligt at se så langt ind i fremtiden og arbejde med bindende frister.

Ordføreren for udtalelsen mener, at målet med retningslinjerne er at forbedre forbindelsesmulighederne og dermed det indre markeds virkemåde ved at fremme økonomisk vækst og mobilitet, som er afgørende for de europæiske borgeres livskvalitet.

Når der skal vælges projekter, mener ordføreren for udtalelsen, at udgangspunktet i EU's forskellige geografiske områder kan være meget forskelligt. Derfor er en differentieret og afbalanceret tilgang i højeste grad nødvendig, idet der tages hensyn til denne situation, de respektive regioners og medlemsstaters fremtidige behov og til, at de forskellige transportformer supplerer hinanden. For eksempel har jernbaner eller indre vandveje ud fra et miljømæssigt synspunkt en potentiel fordel i forhold til vejtransport, men de kan aldrig blive lige så udbyggede som vejtransport, som aldrig kan erstattes, slet ikke for leveringssteder uden gode forbindelser eller fjerntliggende områder, den sidste vej, der skal tilbagelægges, f.eks. til søveje, og heller ikke for mindre afstande og mindre transportmængder.

Brugen af fossile brændstoffer inden for de fleste transportformer har været meget dominerende, men tingene er begyndt at ændre sig: grøn elektricitet, alternative brændstoffer, EURO 5- og 6-lastbiler med kraftigt nedsatte emissioner og bedre effektivitet inden for alle transportformer bør medføre gode valgmuligheder i fremtiden.

En god mulighed ville være at fjerne manglende forbindelser som f.eks. grænseforbindelser og flaskehalse, hvilket vil medføre europæisk merværdi, men dette er ikke kun et spørgsmål om infrastruktur. Det bør snarere gå hånd i hånd med administrative reformer, der fremskynder procedurerne ved grænserne. Ordføreren opfordrer hermed Kommissionen til at fortsætte sine nuværende bestræbelser på dette område.

I byområder giver transport anledning til trafikpropper, støj og luftforurening. Disse elementer har en negativ indvirkning på luftkvaliteten og livskvaliteten i byerne, som i henhold til demografiske fremskrivninger både nu og i fremtiden vil tiltrække endnu flere mennesker. Forbedringer af udledningerne fra både personbiler og tunge køretøjer er blevet mindsket på grund af en voksende efterspørgsel efter transport, så en mere omfattende brug af lavemissionskøretøjer eller endog nulemissionskøretøjer i byerne kunne være en mulig løsning. Efterspørgslen efter transport er meget følsom, så befolkningen skal tilbydes overbevisende alternativer for at styrke de nødvendige ændringer.

Ordføreren for udtalelsen glæder sig over, at Kommissionen i artikel 5 bestræber sig på at sikre en ressourceeffektiv anvendelse af infrastrukturen. Den vil være omkostningseffektiv for de involverede aktører og i overensstemmelse med det, Europa-Parlamentet måtte vedtage i tilknytning til køreplanen for ressourceeffektivitet. Dette skulle omfatte brug af intelligente transportsystemer, satellitnavigation, bedre logistik (i dag må 25 % af de tunge køretøjer fortsat køre tomme), gnidningsfri intermodal omladning, der giver de enkelte transportformer mulighed for at udnytte deres egne kvaliteter, og fortsat forskning og udvikling på dette område.

Etablering af infrastruktur i form af jernbaner, motorveje osv. kan have store konsekvenser for naturlige habitater og kan bidrage til at gøre visse dyrearter udryddelsestruede. Beskyttelse af biodiversitet er af afgørende betydning for vores økosystemers bæredygtighed og de fordele, de giver os. Der bør derfor fuldt ud tages hensyn til de påviste negative konsekvenser for biologisk mangfoldighed ved udformningen, etableringen og finansieringen af transportinfrastruktur.

Ordføreren mener, at der i den gennemgang af etableringen af hovednetværket, som Kommissionen skal foretage senest den 31. december 2023, skal tages hensyn til EU's og

medlemsstaternes økonomiske og budgetmæssige situation, ligesom det efter høring af medlemsstaterne skal vurderes, om hovednetværket bør ændres under hensyntagen til udviklingen i transportstrømmene og den nationale investeringsplanlægning.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer sikkerhed opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

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 ressourceeffektiv måde.
Interoperabilitet i jernbanesystemet kunne fremmes med innovative løsninger, der forbedrer kompatibiliteten mellem de forskellige systemer, såsom udstyr, der er om bord, og spor med flere sporvidder.

Begrundelse

Innovative løsninger til fremme af interoperabilitet bør tages i betragtning i forordningen.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(5a) Politikken for det transeuropæiske transportnet skal bidrage til EU's 2050-klimamål i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om køreplan for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050. Til dette

formål skal de pågældende mål omsættes til de kriterier, der skal gælde for gennemførelsen af projekter og tildelingen af midler.

Ændringsforslag 3

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 **og hjælper til opfyldelse af målet om at reducere drivhusgasemissionerne fra transport**, herunder især grænseoverskridende strækninger, manglende forbindelser, multimodale forbindelsespunkter og alvorlige flaskehalse.

Ændringsforslag 4

Forslag til forordning Betragtning 23 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(23a) EU-lovgivningen om TEN-T-retningslinjer bør sikre, at EU's infrastrukturprojekter også tager behørigt hensyn til de miljømæssige aspekter og spørgsmål i tilknytning til biodiversitet, samtidig med at der tages målbare skridt i retning af en lavemissionsøkonomi, der er klimarobust og ressourceeffektiv. De transeuropæiske transportnet bør bidrage til at nå målene i Europa 2020-strategien

og fremme omstillingen til en lavemissionsøkonomi.

Ændringsforslag 5

Forslag til forordning Artikel 3 – 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 medvirken, og som rækker ud over den værdi, der ellers ville være skabt som følge af medlemsstaternes egne aktioner. ***Denne merværdi skal bidrage til at opfylde målene i Europa 2020-strategien og køreplanen for omstilling til en lavemissionsøkonomi i 2050***

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

1. Det transeuropæiske transportnet skal muliggøre transporttjenester og -aktiviteter, som:

Ændringsforslag

1. Det transeuropæiske transportnet skal ***styrke den territoriale samhørighed i EU, bidrage til den fuldstændige gennemførelse af det indre marked og*** muliggøre transporttjenester og -aktiviteter, som:

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

a) opfylder brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelse med tredjelande og således bidrager til yderligere økonomisk vækst og

Ændringsforslag

a) opfylder brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelse med tredjelande og således bidrager til yderligere økonomisk vækst og

konkurrenceevne

konkurrenceevne *for Unionen i et globalt perspektiv*

Ændringsforslag 8

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

aa) styrker den frie bevægelighed for varer og personer på det indre marked og tilbyder mobilitetstjenester af høj kvalitet, samtidig med at ressourcerne udnyttes mere effektivt

Ændringsforslag 9

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) er økonomisk effektive, bidrager til målene om ren transport med lav CO₂-udledning, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, er sikre og har høje kvalitetsstandarder for både person- og godsbeholdning

b) er økonomisk effektive, bidrager til målene om ren transport med lav CO₂-udledning, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, **nedbringer drivhusgasemissionerne yderligere i overensstemmelse med EU's 2050-klimamål og køreplanen for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050**, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, er sikre og har høje kvalitetsstandarder for både person- og godsbeholdning

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) fremmer de mest avancerede

c) fremmer de mest avancerede teknologiske og operationelle koncepter

teknologiske og operationelle koncepter

for alle transportformer

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) nedbringer indvirkningerne på miljøet og centrale naturlige aktiver som vand, jord og økosystemer.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag

a) sammenkædning af og interoperabilitet mellem nationale transportnet

Ændringsforslag

a) sammenkædning af og interoperabilitet mellem nationale transportnet **samt grænseoverskridende trafikruter**

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

c) udvikling af alle transportformer på en måde, der sikrer **såvel EU's klimamål som** bæredygtig og økonomisk effektiv transport på lang sigt,

Ændringsforslag 15

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 – litra e**

Kommissionens forslag

e) effektiv anvendelse af infrastruktur

Ændringsforslag

e) effektiv **og passende** anvendelse af **moderne** infrastruktur

Ændringsforslag 16

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 – litra f**

Kommissionens forslag

f) **tilskyndelse til** omfattende anvendelse af **transport med den mest** CO₂-neutrale **virkning**

Ændringsforslag

f) **behovet for at fremme en mere** omfattende anvendelse af **de bedst mulige** CO₂-neutrale **transportformer**

Ændringsforslag 17

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 – litra j**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Begrundelse

Det er på sin plads at nævne bjergområder, der på grund af de vanskelige adgangsforhold, og fordi de ofte er miljømæssigt følsomme områder, har behov for særlig opmærksomhed. Derudover findes der afsondrede områder, der, selv om de ikke ligger i periferien, er perifere i ordets bredeste forstand og har særlige problemer, der også bør fremhæves.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 – litra k a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ka) udvikling af infrastruktur, der tager hensyn til behovet for at beskytte områder af miljømæssig værdi og den biologiske mangfoldighed,

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning

Artikel 4 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Disse mål anvendes som grundlag for konkret fastlæggelse af kriterierne for gennemførelsen af projekter og tildelingen af midler.

Ændringsforslag 20

Forslag til forordning

Artikel 5 – indledning

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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:

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 **og bæredygtig** måde, der

omfatter:

Ændringsforslag 21

Forslag til forordning Artikel 5 – litra b

Kommissionens forslag

b) omfattende anvendelse af nye teknologier og intelligente transportsystemer (ITS)

Ændringsforslag

b) omfattende anvendelse af nye teknologier og intelligente transportsystemer (ITS) **for at støtte en effektiv kørsel ved f.eks. at fjerne trafikpropper eller flaskehalse i nærheden af byområder eller grænseovergange**

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning Artikel 5 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) fremme programmer for sikkerhed og nedbringelse af risikoen for og antallet af ulykker

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning Artikel 10 – litra c

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

c) at fjerne administrative og tekniske hindringer for især netværkets interoperabilitet og **sammenkobling og for konkurrence – et skridt i retning af den fuldstændige gennemførelse af det indre marked**

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning Artikel 10 – litra d

Kommissionens forslag

d) at sikre optimal integration af transportformerne

Ændringsforslag

d) at sikre optimal integration af transportformerne ***afhængigt af forholdene og behovene på stedet***

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning Artikel 10 – litra f

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

f) at ***minimere klimapåvirkningen***, 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

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning Artikel 17 – stk. 3 – litra a

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

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, ***hvor det er relevant, uden at det forhindrer gennemførelsen af miljømålene i mindst Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter****,

*Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger** og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle****

** EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.*

*** EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1.*

**** EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.*

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 18 – litra a

Kommissionens forslag

a) for eksisterende indre vandveje: gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at opnå standarderne i klasse IV for de indre vandveje

Ændringsforslag

a) for eksisterende indre vandveje: gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at opnå standarderne i klasse IV for de indre vandveje, ***hvor det er relevant, uden at det forhindrer gennemførelsen af miljømålene i mindst Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter*, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger** og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle******

** EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.*

*** EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1.*

*** EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 18 – litra b

Kommissionens forslag

b) hvor det er relevant, opnåelse af højere standarder end klasse IV for indre vandveje for *at efterkomme markedsefterspørgslen*

Ændringsforslag

b) hvor det er relevant *for at efterkomme markedsefterspørgslen*, opnåelse af højere standarder end klasse IV for indre vandveje, *uden at det forhindrer gennemførelsen af miljømålene i mindst Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter**, *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger** og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle****

* EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.

** EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1.

*** EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 18 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal benytte den integrerede tilgang til planlægning af projekter for indre vandveje, særlig når de

ansøger om (sam)finansiering under EU-programmer.

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning

Artikel 29 – stk. 2 – litra a – nr. ii a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ii) Lufthavnen er af strategisk betydning for den betjente region.

Begrundelse

Alle lufthavne, der er af strategisk betydning for regionerne, skal være omfattet i disse retningslinjer, i det mindste i det samlede net.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning

Artikel 39 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) at fremme foranstaltninger, der føre til støjreduktioner ved kilden

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning

Artikel 40

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal tage behørigt hensyn til at sikre, at transportinfrastrukturen giver et højt sikkerhedsniveau ved transport af passagerer og gods. ***Transportsikkerheden bør forbedres yderligere og styrkes gennem samarbejde mellem medlemsstaterne og med store internationale aktører.***

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning Artikel 41 – stk. 1

Kommissionens forslag

I forbindelse med infrastrukturplanlægningen skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere tage behørigt hensyn til risikovurderinger og tilpasningsforanstaltninger, der i tilstrækkelig grad øger modstandsdygtigheden over for klimaændringer, især i forbindelse med nedbør, oversvømmelser, storme, høje temperaturer og varmebølger, tørke, stigende vandstand og stigninger ved kyster, i overensstemmelse med ethvert krav, der måtte blive fastsat i den relevante unionslovgivning.

Ændringsforslag

I forbindelse med infrastrukturplanlægningen skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere tage behørigt hensyn til risikovurderinger og tilpasningsforanstaltninger, der i tilstrækkelig grad øger modstandsdygtigheden over for klimaændringer, især i forbindelse med nedbør, oversvømmelser, storme, høje temperaturer og varmebølger, **lave temperaturer og kuldebølger**, tørke, stigende vandstand og stigninger ved kyster, i overensstemmelse med ethvert krav, der måtte blive fastsat i den relevante unionslovgivning.

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 42

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal foretage en miljøvurdering af planer og projekter, især i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

Ændringsforslag

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal foretage en miljøvurdering af planer og projekter, især i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv

2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle for at undgå eller, hvis dette ikke er muligt, afhjælpe negative indvirkninger på miljøet, som f.eks. landskabsfragmentering, arealbefæstelse, luft- og vandforurening samt støj, samt for at gennemføre en effektiv beskyttelse af den biologiske mangfoldighed.

2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle for at undgå eller, hvis dette ikke er muligt, afhjælpe negative indvirkninger på miljøet, som f.eks. landskabsfragmentering, **indskrænkning af naturlige levesteder, migrationsbarrierer, sammenstød mellem køretøjer og dyr**, arealbefæstelse, luft- og vandforurening samt støj, samt for at gennemføre en effektiv beskyttelse af den biologiske mangfoldighed.

Nye infrastrukturprogrammer og individuelle projekter skal leve op til EU-lovgivningen om miljøbeskyttelse samt med EU-lovgivningen om støj, vand og beskyttelse af planter og dyr, og infrastrukturplanlægningen bør forbedres for at afdække indvirkninger på Natura 2000-net, navnlig ved hjælp af Kommissionens informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec) og Natura 2000-informationssystemet.

De kompetente myndigheder i medlemsstaterne og andre initiativtagere til projekter sørger for en grænseoverskridende anvendelse af den relevante lovgivning.

Kommissionen fremmer hensigtsmæssig dialog og samarbejde mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, naturligvis uden forhøjelse af de administrative byrder.

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning Artikel 43

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

Transportinfrastrukturen skal være tilgængelig for alle brugere, herunder især ældre, bevægelseshæmmede og handicappede passagerer, og tilbyde alle uhindret mobilitet. ***Medlemsstaterne og bygherrerne bør være særlig opmærksomme på at sikre, at transportinfrastrukturen er tilgængelig for alle brugerne.***

Begrundelse

Det bør nævnes, at det er medlemsstaterne og bygherrerne, der skal sørge for, at transportinfrastrukturen er tilgængelig for alle brugere, især bevægelseshæmmede personer.

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning

Artikel 45 – stk. 2 – litra c – led 1

Kommissionens forslag

– anlæggelse af tilstrækkeligt sikre rastepladser med ca. 50 kilometers afstand på motorveje for bl.a. at tilvejebringe tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervstrafikanter

Ændringsforslag

– anlæggelse af tilstrækkeligt sikre rastepladser med ca. 50 kilometers afstand ***afhængigt af efterspørgslen*** på motorveje for ***at øge trafikikkerheden og*** bl.a. at tilvejebringe tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervstrafikanter

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning

Artikel 52 – stk. 2

Kommissionens forslag

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 Rådets direktiv

Ændringsforslag

2. Denne korridorplatform er sammensat af repræsentanter for de berørte ***medlemsstaters kompetente myndigheder*** og, hvor det er relevant, andre offentlige og private organer. Under alle omstændigheder deltager de relevante infrastrukturforvaltere som defineret i

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

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.

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning

Artikel 53 – stk. 1 – litra e – led 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

– foranstaltninger med henblik på at fastsætte procedurer for offentlige høringer i forbindelse med projekter af fælles interesse til udvikling af korridoren, især når de berører grænseoverskridende strækninger. Koordinatoren skal sikre, at der i forbindelse med planlægningen af de nye infrastrukturer afholdes en omfattende offentlig høring af alle de berørte parter og af civilsamfundet

Begrundelse

Tidligere er visse projekter blevet forsinket og mødt med modstand, fordi de ikke havde været genstand for en omfattende informationsprocedure og offentlig høring. Det er derfor hensigtsmæssigt at benytte den nye korridoradministrator til først og fremmest at sikre en omfattende høring af civilsamfundet og til, med udgangspunkt i et overnationalt synspunkt, at overvinde hindringerne for udvikling af projekter af fælles interesse.

PROCEDURE

Titel	Udvikling af det transeuropæiske transportnet
Referencer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.11.2011
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 15.11.2011
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Elena Oana Antonescu 15.12.2011
Behandling i udvalg	21.6.2012
Dato for vedtagelse	10.10.2012
Resultat af den endelige afstemning	+: 57 –: 0 0: 2
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groot, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zanzi

30.10.2012

UDTALELSE FRA UDVALGET OM DET INDRE MARKED OG FORBRUGERBESKYTTELSE

til Transport- og Turismeudvalget

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Ordfører for udtalelse: Sergio Gaetano Cofferati

KORT BEGRUNDELSE

Et infrastrukturnet for transport er uundværligt for en fuld gennemførelse af det europæiske indre marked. For at være effektiv har den frie bevægelighed for personer og varer brug for at overvinde grænser, flaskehalse og mangel på hurtige og vedvarende forbindelser.

Kommissionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet gennem en tostrengt tilgang er med rette et ambitiøst og fuldkomment forslag og kan blive et uundværligt instrument for bæredygtig vækst og territorial samhørighed.

For at dette kan ske, er det afgørende at tænke på transportinfrastrukturen ikke alene ved at se på grænsenyttens for den enkelte region eller medlemsstat, men også ved at fremhæve og prioritere transportinfrastrukturens europæiske merværdi. Definitionen af prioriteringerne bør følgelig gå i denne retning ved allerførst at prioritere færdiggørelse og styrkelse af de grænseoverskridende områder, ved at gribe ind over for flaskehalse og ved at fremme udvikling af interoperable transportsystemer mellem medlemsstaterne.

Ud over forbindelsen mellem landene bør forbindelsen og den modale integration mellem transportmidlerne spille en afgørende rolle gennem etableringen af intermodale forbindelser og platforme.

I transportinfrastrukturen bør man sikkert koncentrere det højeste niveau af den eksisterende teknologi for at yde en service af høj kvalitet og garantere det højest mulige sikkerhedsniveau til en overkommelig pris for samtlige borgere.

Det europæiske transportsystem bør planlægges, bygges og moderniseres på en sådan måde, at det bliver tilgængeligt for samtlige brugere med særlig fokus på bevægelseshæmmede,

handicappede og ældre passagerer.

Etableringen af den europæiske infrastruktur bør finde sted med minimal miljøpåvirkning og ved at udnytte den eksisterende infrastruktur, hvor dette er muligt. Nettet bør skabes, udvikles og forvaltes på en ressourceeffektiv måde og være socialt og miljømæssigt bæredygtigt.

Vigtige aktører i opbygningen af de europæiske net er koordinatorene, der udnævnes for at lette etablering af korridorerne. Der er tale om en funktion, som er afgørende for at sætte skub i og garantere etablering af strækninger med størst europæisk merværdi og sikre en rationel planlægning af infrastrukturen ved at informere og inddrage medlemsstaterne og de lokale myndigheder. Denne funktion styrkes med rette i Kommissionens forslag, og ordføreren mener, at en styrkelse af koordinatorenes rolle er både rimelig og i tråd med behovet for at etablere et infrastrukturnet på tværs af landegrænserne, som kan fremme den fulde udvikling af potentialet for det indre marked.

Et så ambitiøst infrastrukturprojekt nødvendiggør selvsagt en stor europæisk investeringsplan. De øgede ressourcer, der er afsat til disse projekter gennem Connecting Europe-faciliteten, er et vigtigt, men ikke tilstrækkeligt skridt mod en rettidig færdiggørelse af planen. Det er derfor nødvendigt, at disse investeringer suppleres med yderligere midler og investeringer, og at disse igen suppleres med yderligere ressourcer, der eventuelt kan stamme fra innovative former for EU-finansiering.

ÆNDRINGSFORSLAG

Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse opfordrer Transport- og Turismeudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende ændringsforslag i sin betænkning:

Ændringsforslag 1

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 ressourceeffektiv, **miljøeffektiv og socialt bæredygtig** måde.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(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, og som styrker disse regioners indbyrdes samhørighed. Retningslinjerne bør indeholde kravene til infrastrukturen i det samlede net, således at der kan **skabes** et højkvalitetsnet i hele Unionen inden 2050.

Ændringsforslag 3
Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag 4

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

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, **øområder** og regioner i den yderste periferi, jf. også målene for den integrerede EU-havpolitik, og som styrker disse regioners indbyrdes **økonomiske og sociale** samhørighed. Retningslinjerne bør indeholde kravene til infrastrukturen i det samlede net, således at der kan **sikres** et højkvalitetsnet i hele Unionen inden 2050.

Ændringsforslag

(10a) I det samlede net bør der tages hensyn til de særlige problemer for nogle medlemsstater såsom tyndt befolkede områder uden alternative lokale veje, og sådanne problemer skal håndteres effektivt og hensigtsmæssigt. Det vil bidrage til at give borgerne mulighed for at udnytte den fri bevægelighed i Den Europæiske Union.

Ændringsforslag

(11) Hovednettet bør identificeres, **og der bør træffes relevante foranstaltninger for dets gennemførelse** som en prioritering inden for den ramme, der er fastlagt med det samlede net, senest i 2030. Det bør udgøre rygraden i udviklingen af et multimodalt transportnet og stimulere

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.

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 5

Forslag til forordning Betragtning 12

Kommissionens forslag

(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.

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. ***I forbindelse med revisionen i henhold til artikel 57 bør Kommissionen vurdere projekternes fremskridt og kan om nødvendigt revurdere disse frister under hensyntagen til udviklingen, der kan påvirke deres overholdelse såvel som de nye medlemsstaters indhentningsproces.***

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 14 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(14a) Kommissionen bør overvåge og kontrollere, om medlemsstaterne har truffet alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekterne gennemføres i overensstemmelse med EU-lovgivningen, ligesom den bør forvise sig om, at

nærværende forordning gennemføres korrekt, og at der skabes europæisk merværdi af projekter af fælles interesse.

Ændringsforslag 7

**Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(15a) Denne forordning bør ikke lægge yderligere administrative byrder på medlemsstaterne, de regionale og lokale myndigheder eller alle de interessenter, der er involveret i udviklingen og gennemførelsen af TEN-T.

Ændringsforslag 8

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(18a) Inden for rammerne af revisionen inden 2023 i henhold til artikel 57 kan Kommissionen i samarbejde med de berørte medlemsstater vurdere, hvorvidt andre infrastrukturer har forbedret deres standarder og kan sikre, at de krav, der er defineret i forordning, kan integreres i nettet.

Ændringsforslag 9

**Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(19a) For fuldt ud at udnytte TEN-T-

retningslinjerne på en omfattende måde samt for at sikre en bedre samt mere effektiv og tilgængelig anvendelse for passagerer bør oprettelsen af hovednettet og det samlede net efterfølges af oprettelsen af en fælles europæisk passagertransportplatform, der tilbyder standardiserede rejseformer i hele Europa. Den fælles europæiske passagertransportplatform bør tilbyde passagererne tilgængelige og forståelige oplysninger vedrørende deres grænseoverskridende rejser inklusive forbindelser, interoperabilitet og multimodalitet. Den bør tilbyde en standardiseret billetudstedelse og fakturering og gøre det muligt for passagererne at anvende den samme billet til hele rejsen gennem forskellige medlemsstater og med alle transportformer. Den bør tilbyde et fælles klagesystem, hvormed forbrugerne kan gøre rejsearrangører fra andre EU-medlemsstater opmærksomme på de opståede problemer.

Ændringsforslag 10

Forslag til forordning Betragtning 19 b (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(19b) Retningslinjerne anerkender, at definitionen af projekter afhænger af deres modenhed og tilgængeligheden af økonomiske ressourcer og af, at man ikke på forhånd fastsætter medlemsstaternes eller Unionens engagement.

Ændringsforslag 11

Forslag til forordning Betragtning 24 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(24a) Det transeuropæiske transportnet udformes, bygges og moderniseres for at sikre fuld tilgængelighed for samtlige brugere med særligt fokus på ældre, handicappede og bevægelseshæmmede passagerer.

Ændringsforslag 12

Forslag til forordning Betragtning 27

Kommissionens forslag

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 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) nr. XXX/2012 [Connecting Europe-faciliteten], men listen bør kunne tilpasses i takt med ændringer i trafikstrømmene.

(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, **som gradvist bør yderligere reduceres**. En første liste over korridorer bør indgå i forordning (EU) nr. XXX/2012 [Connecting Europe-faciliteten], men listen bør kunne tilpasses i takt med ændringer i trafikstrømmene.

Ændringsforslag 13

Forslag til forordning Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(28a) De europæiske koordinatore spiller en afgørende rolle for at sætte skub i og garantere, at korridorer og strækninger etableres med størst europæisk merværdi og sikre en rationel planlægning af infrastrukturen gennem en struktureret dialog med de lokale myndigheder og de berørte befolkninger.

Ændringsforslag 14

Forslag til forordning Betragtning 30 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(30a) 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-finansiering.

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) opfylder brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelse med tredjelande og således bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne

a) opfylder **alle** brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og, **når det skønnes hensigtsmæssigt**, i forbindelse med tredjelande og således bidrager til yderligere **bæredygtig** økonomisk vækst og konkurrenceevne

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag

c) fremmer de mest avancerede teknologiske og operationelle koncepter

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

d) **forbedrer tilgængeligheden til** alle Unionens regioner, **herunder regioner i den yderste periferi, ømråder og bjergregioner og sikrer, at den er hensigtsmæssig og** hermed fremmer social, økonomisk og territorial samhørighed samt støtter inklusiv **og bæredygtig** vækst.

Ændringsforslag 18

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) giver brugerne tjenester, der er tilgængelige, sikre og af høj kvalitet på rimelige økonomiske vilkår

Ændringsforslag 19

Forslag til forordning Artikel 4 – stk. 2 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) udvikling og forbedring af

eksisterende infrastruktur

Ændringsforslag 20

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 – litra g a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) minimering af miljøpåvirkningen

Ændringsforslag 21

**Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 – litra j a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ja) transportinfrastruktur, som er geografisk afbalanceret, og som tager hensyn til tyndt befolkede områder, områder uden alternative lokale veje og vanskeligt tilgængelige områder

Ændringsforslag 22

**Forslag til forordning
Artikel 5 – indledning**

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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:

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 **samt på en socialt og miljømæssigt bæredygtig** måde, der omfatter:

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning
Artikel 5 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) fremme af beredskabsplaner og programmer til at forbedre sikkerheden og nedbringe ulykker

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning
Artikel 5 – litra g b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

gb) foranstaltninger, der kan garantere, at der altid tages højde for social og miljømæssig bæredygtighed.

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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.

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

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1. Projekter af fælles interesse skal bidrage

1. Projekter af fælles interesse skal bidrage

til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem oprettelse af en ny transportinfrastruktur, vedligeholdelse, genopbygning og opgradering af eksisterende transportinfrastrukturer og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse heraf.

til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem oprettelse af en ny transportinfrastruktur, vedligeholdelse, genopbygning og opgradering af eksisterende transportinfrastrukturer og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv **samt socialt og miljømæssigt bæredygtig** anvendelse heraf.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

1a. Kommissionen skal kontrollere og evaluere, om medlemsstaterne har truffet alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekter gennemføres i overensstemmelse med EU-lovgivningen.

Ændringsforslag 28

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

c) have været genstand for en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der har påvist en positiv aktuel nettoværdi

c) have været genstand for en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der har påvist en positiv aktuel nettoværdi, **og hvor indvirkningerne på den frie bevægelighed for personer og varer mellem medlemsstaterne, territorial samhørighed og bæredygtig udvikling også er medtaget**

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 7 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag

d) vise en tydelig europæisk merværdi.

Ændringsforslag

d) vise en tydelig europæisk merværdi
herunder ud fra et socialt, økologisk og miljøvenligt perspektiv.

Ændringsforslag 30

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.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning

Artikel 9 – stk. 2 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) anerkende medlemsstaternes fysiske og geografiske begrænsninger angående transportinfrastrukturen, som anført i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (Technical Standards for Interoperability)

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning

Artikel 9 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Medlemsstaterne sikrer, at det samlede net **senest** den 31. december 2050 er gennemført i sin helhed og er i fuld overensstemmelse med de relevante bestemmelser i dette kapitel.

Ændringsforslag

3. Medlemsstaterne sikrer, at det samlede net den 31. december 2050 er gennemført i sin helhed og er i fuld overensstemmelse med de relevante bestemmelser i dette kapitel. **I forbindelse med revisionen i henhold til artikel 57 vurderer Kommissionen det samlede nets**

fremskridt og kan om nødvendigt revurdere denne frist under hensyntagen til udviklingen, der kan påvirke dens overholdelse såvel som de nye medlemsstaters indhentningsproces.

Ændringsforslag 33

Forslag til forordning Artikel 10 – litra a

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 34

Forslag til forordning Artikel 10 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ea) at sikre, at der tages hensyn til de særlige problemer for nogle medlemsstater såsom tyndt befolkede områder uden alternative lokale veje, og at sådanne problemer håndteres effektivt og hensigtsmæssigt

Ændringsforslag 35

Forslag til forordning Artikel 10 – litra e b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

eb) at garantere over for borgerne, at der tages hensyn til deres bekymringer i

Ændringsforslag 36

Forslag til forordning Artikel 10 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ga) at fremme en effektiv og bæredygtig anvendelse af infrastrukturen og øge dens kapacitet, hvor dette er nødvendigt

Ændringsforslag 37

Forslag til forordning Artikel 10 – litra h

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

h) at sikre brændstofsikkerhed ved at **muliggøre** anvendelse af alternative energikilder og fremdriftssystemer, især energikilder og fremdriftssystemer med lav eller ingen CO₂-udledning

h) at sikre brændstofsikkerhed ved at **støtte og fremme** anvendelse af alternative energikilder og fremdriftssystemer, især energikilder og fremdriftssystemer med lav eller ingen CO₂-udledning

Ændringsforslag 38

Forslag til forordning Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

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.

relevante og rimelige gebyrer.

Ændringsforslag 39

Forslag til forordning Artikel 14 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) opfylde infrastrukturkravene og fremme interoperabiliteten

Ændringsforslag 40

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 (indlandsstater, ***bjergområder, fjerntliggende*** og perifere regioner) med centrale regioner i Unionen.

Ændringsforslag 41

Forslag til forordning Artikel 22 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

-aa) styrkelse og fremme af vejsikkerhed

Ændringsforslag 42

Forslag til forordning Artikel 22 – litra d

Kommissionens forslag

d) fremme af vejsikkerhed.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 43

Forslag til forordning Artikel 25 – stk. 3

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

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 **transportvirksomhedernes og infrastrukturens miljøforhold**, 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.

Ændringsforslag 44

Forslag til forordning Artikel 27 – 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 45

Forslag til forordning Artikel 30 – stk. 1

Kommissionens forslag

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.

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, **relevante og rimelige** gebyrer.

Ændringsforslag 46

Forslag til forordning Artikel 31 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) forbedring af lufthavnes indbyrdes multimodale forbindelser, navnlig ved hjælp af højhastighedsjernbaner og byers undergrundsbaner

Ændringsforslag 47

Forslag til forordning Artikel 31 – litra c b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) planer ud fra bæredygtighed og klimafremmende foranstaltninger

Ændringsforslag 48

Forslag til forordning Artikel 35 – 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 49

Forslag til forordning Artikel 39 – litra a

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

a) at ***gøre det muligt at nedbringe*** CO₂-udledningerne fra transport ved at overgå til innovative transportteknologier

a) at ***støtte og fremme nedbringelse af*** CO₂-udledningerne fra transport ved at overgå til innovative og bæredygtige transportteknologier

Ændringsforslag 50

Forslag til forordning Artikel 39 – litra b

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

b) at ***gøre det muligt at nedbringe*** CO₂-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

b) at ***støtte nedbringelsen af*** CO₂-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 51

Forslag til forordning Artikel 39 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) at fremme foranstaltninger som f.eks. den fælles europæiske passagertransportplatform for at forbedre koordineringen af tjenester for passagerer, der er direkte tilknyttet infrastrukturen via bedre oplysninger, standardiserede billetter og et fælles klagesystem

Ændringsforslag 52

Forslag til forordning Artikel 39 – 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 53

Forslag til forordning Artikel 40

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere *sørger for*, at transportinfrastrukturen giver *det højest mulige* sikkerhedsniveau ved transport af passagerer og gods.

Ændringsforslag 54

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 relevante *unionslovgivning*.

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*.

Ændringsforslag 55

Forslag til forordning Artikel 42

Kommissionens forslag

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal foretage en miljøvurdering af planer og projekter, især i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle for at undgå eller, hvis dette ikke er muligt, afhjælpe negative indvirkninger på miljøet, som f.eks. landskabsfragmentering, arealbefæstelse, luft- og vandforurening samt støj, samt for at gennemføre en effektiv beskyttelse af

Ændringsforslag

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal foretage en miljøvurdering af planer og projekter, især i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle for at undgå eller, hvis dette ikke er muligt, afhjælpe negative indvirkninger på miljøet, som f.eks. landskabsfragmentering, arealbefæstelse, luft- og vandforurening samt støj, samt for at gennemføre en effektiv beskyttelse af

den biologiske mangfoldighed.

den biologiske mangfoldighed.

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal i øvrigt vurdere, om infrastrukturprojekterne er i tråd med EU's mål for nedbringelse af drivhusgasudledningerne.

Ændringsforslag 56

Forslag til forordning Artikel 43

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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 57

Forslag til forordning Artikel 44 – stk. 1

Kommissionens forslag

1. Hovednettet skal omfatte de dele af det 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

Ændringsforslag

1. Hovednettet skal omfatte de dele af det 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 ***samtidig sikre fuld tilgængelighed for ældre passagerer, handicappede og***

CO₂-udledning.

bevægelseshæmmede og til at udvikle et transportsystem med lav CO₂-udledning.

Ændringsforslag 58

Forslag til forordning

Artikel 45 – stk. 2 – litra b – led 1

Kommissionens forslag

– adgang til alternative rene brændstoffer

Ændringsforslag

adgang til alternative rene brændstoffer *til konkurrencedygtige priser*

Ændringsforslag 59

Forslag til forordning

Artikel 45 – stk. 2 – litra c – led 1

Kommissionens forslag

– anlæggelse af tilstrækkeligt sikre rastepladser med ca. 50 kilometers afstand på motorveje for bl.a. at tilvejebringe *tilstrækkelige* parkeringspladser til erhvervstrafikanter

Ændringsforslag

– anlæggelse af tilstrækkeligt sikre rastepladser med ca. 50 kilometers afstand på motorveje for bl.a. at tilvejebringe *et tilstrækkeligt niveau af* parkeringspladser til erhvervstrafikanter

Ændringsforslag 60

Forslag til forordning

Artikel 45 – stk. 2 – litra c – led 2

Kommissionens forslag

– adgang til alternative rene brændstoffer

Ændringsforslag

– adgang til alternative rene brændstoffer *til konkurrencedygtige priser*

Ændringsforslag 61

Forslag til forordning

Artikel 46 – stk. 3

Kommissionens forslag

3. Medlemsstaterne skal sikre, at

Ændringsforslag

3. Medlemsstaterne skal sikre, at

hovednettet *senest* den 31. december 2030 er gennemført fuldstændigt og er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel, jf. dog artikel 47, stk. 2 og 3.

hovednettet den 31. december 2030 er gennemført fuldstændigt og er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel, jf. dog artikel 47, stk. 2 og 3. ***I forbindelse med revisionen i henhold til artikel 57 vurderer Kommissionen hovednettets fremskridt og kan om nødvendigt revurdere denne frist under hensyntagen til udviklingen, der kan påvirke dens overholdelse såvel som de nye medlemsstaters indhentningsproces.***

Ændringsforslag 62

Forslag til forordning Artikel 47 – stk. 2

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 63

Forslag til forordning Artikel 47 – stk. 3

Kommissionens forslag

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 højhastighedstognettet.

Ændringsforslag

3. De hovedlufthavne, der er anført i bilag II, del 1b, skal 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 højhastighedstognettet.

Ændringsforslag 64

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

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

3a. Når det er hensigtsmæssigt, skal jernbanegodstogskorridorer i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 913/2010 samt korridorer i henhold til det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) være en del af hovednetkorridorerne.

Begrundelse

Dette ændringsforslag garanterer medtagelse af alle korridorer i hovednettet for ikke at skabe hindringer for identifikationen af tog- og vejkorridorer eller paneuropæiske korridorer. For øjeblikket er det måske ikke tydeligt.

Ændringsforslag 65

Forslag til forordning
Artikel 51 – stk. 5 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

da) fremmer etablering af former for dialog med de berørte befolkninger og områder med det formål på forhånd at påpege og løse eventuelle problematikker i forbindelse med infrastrukturplanlægningen og fremme miljømæssigt bæredygtige løsninger, som er socialt acceptable.

Ændringsforslag 66

Forslag til forordning
Artikel 51 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

6a. Europa-Parlamentet vurderer årligt det niveau, der er nået med at udvikle hovednetkorridorer og de tiltag, som koordinatorene har iværksat, og

opfordrer samtidig dem til at træffe foranstaltninger og initiativer.

Ændringsforslag 67

Forslag til forordning Artikel 51 – stk. 7

Kommissionens forslag

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.

Ændringsforslag

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.

Ændringsforslag 68

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 sendes til Kommissionen. Denne plan indeholder især:

Ændringsforslag

1. For hver enkelt hovednetkorridor udarbejder de berørte medlemsstater **sammen med den europæiske koordinator og** i samarbejde med korridorplatformen senest seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden en korridorudviklingsplan, der sendes til Kommissionen. **Den europæiske koordinator bistår medlemsstaterne med arbejdsplanens gennemførelse og sikring af en rettidig gennemførelse af korridoren.** Denne plan indeholder især:

Ændringsforslag 69

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

PROCEDURE

Titel	Udvikling af det transeuropæiske transportnet		
Referencer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)		
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.11.2011		
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	IMCO 15.11.2011		
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Sergio Gaetano Cofferati 24.1.2012		
Behandling i udvalg	20.6.2012	6.9.2012	10.10.2012
Dato for vedtagelse	11.10.2012		
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	32 0 2	
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Louis Grech, Mikael Gustafsson, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Iliana Ivanova, Edvard Kožušník, Hans-Peter Mayer, Gesine Meissner, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Gino Trematerra, Barbara Weiler		
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Regina Bastos, Ildikó Gáll-Pelcz, María Irigoyen Pérez, Olle Schmidt, Olga Sehnalová, Kyriacos Triantaphyllides, Kerstin Westphal		

16.10.2012

UDTALELSE FRA REGIONALUDVIKLINGSUDVALGET

til Transport- og Turismeudvalget

om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Ordfører for udtalelse: Oldřich Vlasák

KORT BEGRUNDELSE

TEN-T-nettet har stadig mange behov, der skal håndteres og opfyldes. Forslaget til forordning udgør derfor et godt grundlag for den fremtidige finansiering af TEN-T-nettet i EU.

Ændringsforslagenes primære fokus er at sikre, at medlemsstaterne har tilstrækkelig fleksibilitet. Listen over foruddefinerede projekter bør f.eks. ikke betragtes som endelig eller uforanderlig, hvis den skal afspejle trafikstrømmene i EU på en fleksibel måde. Det er meget tidskrævende at udarbejde projekter, og derfor afspejler en liste, der er formuleret på denne måde, ikke alle de trafikkorridorer, der på lang sigt vil være nødvendige for at støtte den økonomiske vækst i Europa. Det bør derfor være muligt at fremsætte yderligere forslag og at tillade, at de kan konkurrere med hinanden.

Med henblik på at sikre at ressourcerne udnyttes effektivt, er det også afgørende, at medlemsstaterne har en vis grad af fleksibilitet, og at de er i stand til - ved hjælp af undtagelser - at tage de territoriale skævheder, der findes i EU, i betragtning. Ufleksibel indførelse af ensartede betingelser for den maksimale længde af vogntog, tilladte hastigheder eller trafiktætheden i korridorer i hele EU uden hensyn til særlige territoriale forhold udgør ikke nødvendigvis den mest effektive løsning¹.

Endelig kan de lokale og regionale myndigheder ikke være ansvarlige for projekter, der rækker ud over deres kompetencer. Lokale og regionale myndigheder foreslår ikke projekter på nationalt plan, de forhandler dem heller ikke med Kommissionen, og de er kun i stand til at

¹ Det kan f.eks. være alment accepteret, at godstogsæt på 750 meters længde er den mest effektive konfiguration, men dette vil ikke være den bedste løsning i bjergrige eller robuste områder. Hvis længden af togsæt disse steder fastsættes på denne måde, vil det medføre store byggeomkostninger for stationer og overførselsterminaler

påvirke dem i et begrænset omfang. Reglerne og forpligtelserne, der er fastsat i forordningen, kan derfor ikke være bindende for dem.

ÆNDRINGSFORSLAG

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

Ændringsforslag 1

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 infrastrukturforbindelser i og mellem medlemsstater.

Ændringsforslag

(4) Den øgede trafik har resulteret i øget overbelastning af de internationale transportkorridorer. ***Denne situation opleves navnlig i de nye medlemsstater som følge af en underudviklet infrastruktur.*** 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.

Ændringsforslag 2

Forslag til forordning Betragtning 10

Kommissionens forslag

(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, og som styrker disse regioners indbyrdes samhørighed. Retningslinjerne bør

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, og som styrker disse regioners indbyrdes samhørighed, ***idet der tages hensyn til***

indeholde kravene til infrastrukturen i det samlede net, således at der kan skabes et højkvalitetsnet i hele Unionen inden 2050.

forskellene i transportinfrastrukturen mellem regionerne. Retningslinjerne bør indeholde kravene til infrastrukturen i det samlede net, således at der kan skabes et højkvalitetsnet i hele Unionen inden 2050.

Ændringsforslag 3

Forslag til forordning Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(10a) Regioner i den yderste periferi har stadig et presserende behov for at optimere deres adgang, 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 4

Forslag til forordning Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

(11a) For at sikre, at Unionens øområder er fuldt ud tilgængelige og nyder godt af fordelene som følge af inklusiv vækst og territorial samhørighed, bør der fastsættes yderligere kriterier som f.eks. overfladeareal og befolkning med henblik på at identificere hovednettene for at medtage mindst en havn eller lufthavn for hver ø.

Ændringsforslag 5

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 europæisk merværdi. Grænseoverskridende projekter **er eksempler på projekter med** en høj europæisk merværdi, **og grænseoverskridende transportnet kunne** have en direkte økonomisk virkning **på regionerne.**

Ændringsforslag 6

Forslag til forordning Betragtning 15

Kommissionens forslag

(15) Da udviklingen og gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet ikke varetages af medlemsstaterne alene, bør alle initiativtagere til projekter af fælles interesse, f.eks. lokale og regionale myndigheder, infrastrukturforvaltere eller andre private eller offentlige organer være omfattet af rettighederne og forpligtelserne i denne forordning såvel som af andre relevante unions- og medlemsstatsbestemmelser og -procedurer, når de gennemfører disse projekter.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 7

Forslag til forordning Betragtning 20

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 8

**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 CO₂-fodafttryk. 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, **øge transportsikkerheden** og reducere sektorens CO₂-fodafttryk. 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 9

**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 klimaændringer og

Ændringsforslag

(24) For at opnå en effektiv transportinfrastruktur af høj kvalitet inden for alle transportformer bør retningslinjerne indeholde bestemmelser om passager- og godstransportsikkerhed, **den økonomiske, sociale og miljømæssige**

potentielle natur- og menneskeskabte katastrofer på infrastrukturen og tilgængelighed for alle transportbrugere.

indvirkning på de regioner, hvori de pågældende infrastrukturer findes, indvirkningen af klimaændringers og potentielle natur- og menneskeskabte katastrofer på infrastrukturen og tilgængelighed for alle transportbrugere.

Ændringsforslag 10

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 af klimaændringers og potentielle natur- og menneskeskabte katastrofer på infrastrukturen ***ved at oprette alternative sikre ruter og deres sammenkobling på regionalt plan og øget*** tilgængelighed for alle transportbrugere.

Ændringsforslag 11

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

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 ***samt regionernes og landenes økonomiske og sociale behov i de lande, hvor de er placeret.*** Det bør være multimodalt, dvs. omfatte alle transportformer og deres forbindelsesnet samt alle relevante trafik- og informationsstyringssystemer.

Ændringsforslag 12

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 13

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 14

Ændringsforslag

(27) Hovednetkorridorer bør også forfølge transportpolitikens bredere målsætninger og fremme modal integration og multimodale transportaktiviteter. En første liste over korridorer bør indgå i forordning (EU) nr. XXX/2012 [Connecting Europe-faciliteten] ***som en vejledende liste, og*** listen bør kunne tilpasses i takt med ændringer i trafikstrømmene.

Ændringsforslag

(28) Udformningen af den korrekte forvaltningsstruktur og 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.

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

d) gør alle Unionens regioner tilstrækkeligt tilgængelige og hermed fremmer social, økonomisk og territorial samhørighed samt støtter inklusiv vækst, herunder **ved at reducere forskellene i transportinfrastrukturen mellem regionerne.**

Ændringsforslag 15

Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 – litra j

Kommissionens forslag

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**

Ændringsforslag

j) en transportinfrastruktur, der afspejler de særlige situationer i forskellige dele af Unionen og giver en afbalanceret dækning **og forbindelse af alle europæiske regioner, herunder regionerne i de nye medlemsstater, bjergregionerne, regionerne i den yderste periferi, de fjerntliggende regioner og områderne**

Ændringsforslag 16

Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag

c) forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastrukturer

Ændringsforslag

c) forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastrukturer **eller genopbygning af transportinfrastruktur, som er blevet ødelagt**

Ændringsforslag 17

Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 18

**Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 1 – litra b**

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

b) at etablere manglende forbindelsesled og fjerne flaskehalse, navnlig i grænseoverskridende områder **og byområder**

Ændringsforslag 19

**Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 1**

Kommissionens forslag

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, havneoperatører og infrastrukturforvaltere sikre, at indlandshavne er forbundet med vej- og/eller jernbaneinfrastruktur i det samlede net.

Ændringsforslag

(Vedrører ikke den danske tekst)

Ændringsforslag 20

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

Kommissionens forslag

b) En motortrafikvej er en vej, der er

Ændringsforslag

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:

udviklet til færdsel med motorkøretøjer, og hvortil der *primært* er adgang fra udfletninger eller færdselsregulerede vejkryds, og hvor:

Ændringsforslag 21

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 en motortrafikvej, men som stadigvæk er en vej af høj kvalitet, jf. stk. 1 og 2. Konventionelle strategiske veje forvaltes og finansieres i overensstemmelse med den enkelte medlemsstats særlige forhold.

Ændringsforslag 22

Forslag til forordning
Artikel 31 – stk. 1 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

ca) støtte til udviklingen af regionale lufthavne med henblik på at øge sammenkoblinger, aflaste luftpassagertrafikken og diversificere flydestinationer.

Ændringsforslag 23

Forslag til forordning
Artikel 35 – stk. 1 – litra c b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

cb) det sikres, at alle aspekter – de økonomiske, sociale og miljømæssige – inddrages, når der træffes afgørelse om prioritering mellem gods- og passagertransport i forbindelse med TEN-

T.

Ændringsforslag 24

Forslag til forordning

Artikel 45 – stk. 2 – litra b – led 1

Kommissionens forslag

– adgang til alternative rene brændstoffer

Ændringsforslag

– adgang til alternative rene brændstoffer

Visse dele af infrastrukturen for sejlads ad indre vandveje og hovednettet behøver ikke at opfylde samtlige krav i denne artikel i de tilfælde, hvis de relevante indre vandveje ikke er opført i den europæiske aftale om de vigtigste indre vandveje af international betydning (AGN).

Ændringsforslag 25

Forslag til forordning

Artikel 45 – stk. 2 – indledning

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:

Ændringsforslag

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

Ændringsforslag 26

Forslag til forordning

Artikel 45 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. På anmodning fra en medlemsstat kan undtagelser for så vidt angår jernbanetransportinfrastruktur tildeles af Kommissionen i behørigt begrundede tilfælde i overensstemmelse med

proceduren i artikel 55, stk. 2, hvor opfyldelse af visse standarder ikke er mulig som følge af økonomiske årsager eller i tilfælde af isolerede net. Dette kan vedrøre togets længde, ERTMS, akseltryk, elektrificering, strækningshastighed osv.

Ændringsforslag 27

Forslag til forordning Artikel 48 – stk. 1

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.***

Ændringsforslag

1. ***Med forbehold af medlemsstaternes nationale kompetencer med hensyn til planlægningen af deres infrastruktur er hovednetkorridorer et instrument til fremme af en koordineret gennemførelse af hovednettet. For at skabe en ressourceeffektiv multimodal transport skal hovednetkorridorerne være fokuseret på:***

- intermodalitet***
- interoperabilitet samt***
- koordineret udvikling af infrastrukturen i grænseoverskridende områder. Hovednettens infrastruktur skal udvikles således, at det er muligt at bruge det på det nationale og grænseoverskridende plan, uden at der opstår flaskehalse, og at der opnås bæredygtige miljømæssige forbedringer.***

Ændringsforslag 28

Forslag til forordning Artikel 48 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

2a. Opstillingen af en første liste over disse korridorer skal ikke forstås som en automatisk forudsætning for støtte fra EFRU, Samhørighedsfonden eller fra

Ændringsforslag 29

Forslag til forordning Artikel 51 – stk. 5 – litra b

Kommissionens forslag

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

Ændringsforslag

b) foretager indberetning til medlemsstaterne, **Europa-Parlamentet**, Kommissionen og 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

Ændringsforslag 30

Forslag til forordning Artikel 52 – stk. 1

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.

Ændringsforslag

1. For hver enkelt hovednetkorridor opretter de berørte medlemsstater, **regioner og lokale myndigheder omkring de transeuropæiske net i fællesskab** 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.

Ændringsforslag 31

Forslag til forordning Artikel 52 – stk. 2

Kommissionens forslag

2. Denne korridorplatform er sammensat af repræsentanter for de berørte medlemsstater og, hvor det er relevant,

Ændringsforslag

2. Denne korridorplatform er sammensat af repræsentanter for de berørte medlemsstater, **regioner og lokale**

andre offentlige og private organer. Under alle omstændigheder deltager de relevante infrastrukturforvaltere som 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.

myndigheder og, hvor det er relevant, andre offentlige og private organer **såvel som tredjelande i forbindelse med grænseoverskridende projekter**. Under alle omstændigheder deltager de relevante infrastrukturforvaltere som 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.

Ændringsforslag 32

Forslag til forordning Artikel 53 – stk. 3

Kommissionens forslag

Ændringsforslag

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

udgår

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.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages i henhold til den rådgivningsprocedure, som der henvises til i artikel 55, stk. 2.

PROCEDURE

Titel	Udvikling af det transeuropæiske transportnet
Referencer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.11.2011
Udtalelse fra Dato for meddelelse på plenarmødet	REGI 15.11.2011
Ordfører for udtalelse Dato for valg	Oldřich Vlasák 23.11.2011
Dato for vedtagelse	10.10.2012
Resultat af den endelige afstemning	+: 27 –: 2 0: 5
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Jean-Jacob Bicep, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Rosa Estaràs Ferragut, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Vladimír Maňka, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Ana Miranda, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Ewald Stadler, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska

PROCEDURE

Titel	Udvikling af det transeuropæiske transportnet			
Referencer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)			
Dato for høring af EP	19.10.2011			
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN 15.11.2011			
Rådgivende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	ENVI 15.11.2011	ITRE 15.11.2011	IMCO 15.11.2011	REGI 15.11.2011
Ingen udtalelse Dato for afgørelse	ITRE 22.11.2011			
Ordfører Dato for valg	Ismail Ertug 15.12.2011	Georgios Koumoutsakos 15.12.2011		
Behandling i udvalg	27.2.2012	8.5.2012	6.9.2012	5.11.2012
	3.12.2012			
Dato for vedtagelse	18.12.2012			
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	30 5 5		
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Sabine Wils			
Dato for indgivelse	14.1.2013			