



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0162/2010

17.5.2010

*****II**
INDSTILLING VED
ANDENBEHANDLING

om Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport
(11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD))

Transport- og Turismeudvalget

Ordfører: Marian-Jean Marinescu

Tegnforklaring

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

(Proceduren afhænger af det retsgrundlag, der er valgt i udkastet til retsakt)

Ændringsforslag til et udkast til retsakt

I Parlamentets ændringsforslag markeres ændringer i udkastet til retsakt med **fede typer og kursiv**. *Kursivering uden fede typer* er en oplysning til de tekniske tjenestegrene, som vedrører elementer i udkastet til retsakt, der foreslås rettet ved affattelsen af den endelige tekst (f.eks. materielle fejl eller manglende tekst i en sprogversion). De foreslåede rettelser skal godkendes af de berørte tekniske tjenestegrene.

Informationsblokken til ethvert ændringsforslag, der angår en eksisterende retsakt, som udkastet til retsakt har til formål at ændre, indeholder en tredje og en fjerde linje, hvori det anføres, hvilken eksisterende retsakt og hvilken bestemmelse heri der er berørt. Passager fra en bestemmelse i en eksisterende retsakt, som ikke er medtaget i udkastet til retsakt, men som Parlamentet ønsker at ændre, markeres med **fede typer**. Hvis der udelades tekst i sådanne passager, markeres dette med [...].

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE	46
PROCEDURE	49

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

**om Rådets førstebehandlingsholdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport
(11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD))**

(Almindelig lovgivningsprocedure: andenbehandling)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Rådets førstebehandlingsholdning (11069/5/2009 – C7-0043/2010),
 - der henviser til Kommissionens forslag til Parlamentet og Rådet (KOM(2008)0852),
 - der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2 og artikel 71, stk. 1, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C6-0509/2008),
 - der henviser til sin holdning ved førstebehandling¹,
 - der henviser til EUF-traktatens artikel 294, stk. 7, og artikel 91, stk. 1,
 - der henviser til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,
 - der henviser til udtalelse fra Regionsudvalget³,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 66,
 - der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Transport- og Turismeudvalget (A7-0162/2010),
1. fastlægger nedenstående holdning ved andenbehandling;
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet, Kommissionen og medlemsstaternes parlamenter.

Ændringsforslag 1

Rådets holdning

Betragtning 4

Rådets holdning

Ændringsforslag

(4) Åbningen af jernbanegodsmarkedet har

(4) *Selvom* åbningen af

¹ Vedtagne tekster af 23.4.2009, P6_TA(2009)0285.

² Udtalelse af 15. juli. 2009.

³ Udtalelse af 7. oktober 2009.

givet nye operatører mulighed for adgang til banenettet. Med henblik på at optimere brugen af banenettet og sikre, at det er pålideligt, er det hensigtsmæssigt at indføre yderligere procedurer til styrkelse af samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne om tildeling af internationale kanaler til godstog.

jernbanegodsmarkedet har givet nye operatører mulighed for adgang til banenettet, **har markedsmekanismerne ikke været og er stadig ikke tilstrækkelige til at organisere, regulere og sikre godstogstrafikken**. Med henblik på at optimere brugen af banenettet og sikre, at det er pålideligt, er det hensigtsmæssigt at indføre yderligere procedurer til styrkelse af samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne om tildeling af internationale kanaler til godstog.

Begrundelse

Med dette ændringsforslag genfremsættes holdningen fra Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 2

Rådets holdning Betragtning 5

Rådets holdning

(5) På samlingen den 7. og 8. april 2008 besluttede Rådet at tilskynde til effektiv udnyttelse af infrastrukturerne og til om nødvendigt at forbedre jernbaneinfrastrukturernes kapacitet via foranstaltninger på europæisk og nationalt plan og navnlig gennem retsakter.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 3

Rådets holdning Betragtning 8

Rådets holdning

(8) Denne forordning bør ikke berøre infrastrukturforvalteres rettigheder og pligter, der er fastsat i direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF og, hvis det er relevant, de i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF omhandlede tildelingsorganers rettigheder og pligter.

Ændringsforslag

udgår

Disse retsakter forbliver i kraft, herunder hvad angår bestemmelser, som påvirker godstogskorridorer, især hvad angår infrastrukturforvalteres ret til at afvise eller acceptere ansøgninger om kapacitet fra andre juridiske enheder end jernbanevirksomheder.

Begrundelse

Denne betragtning er overflødig, hvad angår gyldigheden af tidligere direktiver. Endvidere skaber dette forvirring vedrørende ansøgningsmulighederne for autoriserede ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

Ændringsforslag 4

Rådets holdning Betragtning 8 a (ny)

Rådets holdning

Ændringsforslag

(8a) Ved etableringen af en godstogskorridor bør der i relevant omfang tages højde for behovet for bedre forbindelser med jernbaneinfrastrukturen i tredjelande.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 5

Rådets holdning Betragtning 8 b (ny)

Rådets holdning

Ændringsforslag

(8b) Ved udformningen af en godstogskorridor bør dennes kontinuitet forsøges sikret ved at sørge for de nødvendige forbindelser mellem eksisterende jernbaneinfrastrukturer og ved at tildele den nødvendige kapacitet langs hele godstogskorridoren.

Begrundelse

Det er vigtigt, at kontinuiteten sikres ved at sørge for de nødvendige forbindelser mellem de forskellige eksisterende jernbaneinfrastrukturer og ved at tildele de nødvendige kapaciteter langs hele godstogskorridoren.

Ændringsforslag 6

Rådets holdning Betragtning 9

Rådets holdning

(9) **Opbygningen** af de internationale **jernbanekorridorer for** et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport **bør** foregå i overensstemmelse med det transeuropæiske transportnet ("TEN-T") og/eller korridorerne i det europæiske jernbanetrafikstyringssystem - ERTMS (European Rail Traffic Management System). Med henblik herpå er en koordineret udvikling af banenettene nødvendig og navnlig hvad angår integrering af de internationale korridorer for jernbanegodstransport i de eksisterende TEN-T- og ERTMS-korridorer. Derudover bør der på EU-plan fastsættes regler om harmonisering vedrørende disse godstogskorridorer. Om nødvendigt bør der ydes finansiel støtte til oprettelsen af disse korridorer inden for rammerne af TEN-T-programmet, forskningsprogrammer og Marco Polo-programmet samt andre EU-politikker og -fonde som f.eks. Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden.

Ændringsforslag

(9) **Iværksættelsen** af de internationale **godstogskorridorer, der skal udgøre** et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, **skal** foregå i overensstemmelse med det transeuropæiske transportnet ("TEN-T") og/eller korridorerne i det europæiske jernbanetrafikstyringssystem - ERTMS (European Rail Traffic Management System). Med henblik herpå er en koordineret udvikling af banenettene nødvendig og navnlig hvad angår integrering af de internationale korridorer for jernbanegodstransport i de eksisterende TEN-T- og ERTMS-korridorer. Derudover bør der på EU-plan fastsættes regler om harmonisering vedrørende disse godstogskorridorer, **og støjsvage godstogsprojekter bør nyde fremme**. Om nødvendigt bør der ydes finansiel støtte til oprettelsen af disse korridorer inden for rammerne af TEN-T-programmet, forskningsprogrammer og Marco Polo-programmet samt andre EU-politikker og -fonde som f.eks. **Den Europæiske Investeringsbank**, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden.

Ændringsforslag 7

Rådets holdning Betragtning 12

Rådets holdning

(12) For at stimulere koordineringen mellem medlemsstaterne **og** infrastrukturforvalterne bør der for hver enkelt godstogskorridor etableres en passende styringsstruktur, **idet** der **tages** hensyn til, at overlappning med allerede eksisterende styringsstrukturer skal undgås.

Ændringsforslag

(12) For at stimulere koordineringen mellem medlemsstaterne, infrastrukturforvalterne **og jernbanevirksomhederne og sikre kontinuitet langs korridoren** bør der for hver enkelt godstogskorridor etableres en passende styringsstruktur, der **tager** hensyn til, at overlappning med allerede eksisterende styringsstrukturer skal undgås.

Ændringsforslag 8

Rådets holdning Betragtning 15

Rådets holdning

(15) For at sikre sammenhæng og kontinuitet i den disponible infrastrukturkapacitet langs godstogskorridoren bør investeringerne i godstogskorridoren samordnes mellem de berørte medlemsstater og infrastrukturforvaltere og planlægges ud fra behovene i forbindelse med godstogskorridoren. Tidsplanen for gennemførelsen af investeringen bør offentliggøres for at sikre, at oplysningerne når ud til de **ansøgere**, der ønsker at drive trafik i korridoren. Investeringen bør omfatte projekter, der vedrører udvikling af interoperable systemer og forøgelse af togenes kapacitet.

Ændringsforslag

(15) For at sikre sammenhæng og kontinuitet i den disponible infrastrukturkapacitet langs godstogskorridoren bør investeringerne i godstogskorridoren samordnes mellem de berørte medlemsstater og infrastrukturforvaltere **samt i givet fald mellem medlemsstater og tredjelande** og planlægges ud fra behovene i forbindelse med godstogskorridoren. Tidsplanen for gennemførelsen af investeringen bør offentliggøres for at sikre, at oplysningerne når ud til de **jernbanevirksomheder**, der ønsker at drive trafik i korridoren. Investeringen bør omfatte projekter, der vedrører udvikling af interoperable systemer og forøgelse af togenes kapacitet.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 9

Rådets holdning Betragtning 21 a (ny)

Rådets holdning

Ændringsforslag

(21a) For at sikre udviklingen af konkurrence mellem udbydere af jernbanegodstransport på godstogskorridoren bør ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder eller grupper af jernbanevirksomheder, kunne anmode om infrastrukturkapacitet, idet jernbanevirksomheder eller grupper af jernbanevirksomheder dog under alle omstændigheder har prioritet.

Begrundelse

Det er vigtigt, at jernbaneselskaber eller sammenslutninger af disse har prioritet med henblik på at sikre den indre kontinuitet langs hele godstogskorridoren.

Ændringsforslag 10

Rådets holdning Betragtning 25

Rådets holdning

Ændringsforslag

(25) Målet med denne forordning, nemlig at ***etablere*** et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport bestående af godstogskorridorer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(25) Målet med denne forordning, nemlig at ***oprette*** et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport bestående af godstogskorridorer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

Ændringsforslag 11

Rådets holdning

Betragtning 27 a (ny)

Rådets holdning

Ændringsforslag

(27a) Formålet med denne forordning er at forbedre jernbanegodstransportens effektivitet i forhold til andre transportformer. Der bør sikres koordinering mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne for at garantere, at godstogskorridorerne fungerer så effektivt som muligt. For at give mulighed herfor bør der træffes operationelle foranstaltninger, samtidig med at der investeres i infrastruktur og teknisk udstyr, såsom ERTMS, som bør have som mål at øge jernbanegodstransportens kapacitet og effektivitet.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsettelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 12

Rådets holdning

Betragtning 29

Rådets holdning

Ændringsforslag

(29) Kommissionen bør desuden tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde **for så vidt angår tilpasningen af bilag II**. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen i overensstemmelse med de tilsagn, der er givet i Kommissionens meddelelse af 9. december 2009 om anvendelsen af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, hører eksperter under sit forberedende arbejde -

(29) Kommissionen bør desuden tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen i overensstemmelse med de tilsagn, der er givet i Kommissionens meddelelse af 9. december 2009 om anvendelsen af artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, hører eksperter under sit forberedende arbejde -

Ændringsforslag 13

Rådets holdning Artikel 1 – stk. 1

Rådets holdning

1. Denne forordning fastsætter regler for etablering og organisering af internationale jernbanekorridorer **for et europæisk banenet** med henblik på konkurrencebaseret **godstransport**. Forordningen fastsætter regler for valg, organisering og forvaltning af godstogskorridorer.

Ændringsforslag

1. Denne forordning fastsætter regler for etablering og organisering af internationale jernbanekorridorer med henblik på konkurrencebaseret **jernbanegodstransport (i det følgende benævnt "godstogskorridorer") med henblik på udvikling af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport**. Forordningen fastsætter regler for valg, organisering og forvaltning af **samt investeringsplanlægning for** godstogskorridorer.

Ændringsforslag 14

Rådets holdning Artikel 1 – stk. 2

Rådets holdning

2. Denne forordning finder anvendelse på forvaltning og brug af jernbaneinfrastrukturer i godstogskorridorer.

Ændringsforslag

2. Denne forordning finder anvendelse på forvaltning og brug af jernbaneinfrastrukturer **indeholdt** i godstogskorridorer.

Ændringsforslag 15

Rådets holdning Artikel 2 – stk. 2 – litra a

Rådets holdning

a) "godstogskorridor": alle udpegede jernbanestrækninger **i medlemsstaterne** og om nødvendigt i europæiske tredjelande, som forbinder terminaler langs **godstogstrafikkens hovedrute, herunder jernbaneinfrastruktur og -udstyr, rangerbanegårde og togformeringsfaciliteter** samt om **nødvendigt** alternative ruter

Ændringsforslag

a) "godstogskorridor": alle udpegede jernbanestrækninger, **herunder jernbanefærgelinjer, på medlemsstaternes område eller mellem disse** og om nødvendigt i europæiske tredjelande, som forbinder **to eller flere** terminaler langs **en** hovedrute **for godstogstrafikken** samt **i relevante tilfælde** alternative ruter **og sektioner, som forbinder disse, herunder**

Ændringsforslag 16

Rådets holdning

Artikel 2 – stk. 2 – litra c a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

ca) "one-stop-shop": den af godstogskorridorens ledelsesudvalg etablerede fælles instans, som giver ansøgere mulighed for på ét og samme sted og på én gang at anmode om tildeling af kanaler på en strækning, der løber over mindst én grænse

Ændringsforslag 17

Rådets holdning

Artikel 3 – stk. 1

Rådets holdning

Ændringsforslag

1. De i bilag I nævnte medlemsstater *etablerer* senest ...* *godstogskorridorer* langs de hovedruter, der er fastlagt i det pågældende bilag. De berørte medlemsstater underretter Kommissionen om etableringen af godstogskorridorerne.

1. De i bilag I nævnte medlemsstater *gør* senest *to år efter* denne forordnings ikrafttræden *godstogskorridorerne* langs de hovedruter, der er fastlagt i det pågældende bilag, *driftsklare*. De berørte medlemsstater underretter Kommissionen om etableringen af godstogskorridorerne.

Ændringsforslag 18

Rådets holdning

Artikel 3 – stk. 1 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

1a. De i bilag I nævnte medlemsstater udarbejder i henhold til denne forordnings artikel 8 senest seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden iværksættelsesplanen for de i bilag I

omtalte godstogskorridorer. Den af ledelsesudvalget udarbejdede iværksættelsesplan omfatter også fastlæggelsen af korridorens rute, jf. artikel 2, stk. 2, litra a), efter høring af de i artikel 7, stk. 6 og 6a, omhandlede rådgivende grupper.

Ændringsforslag 19

Rådets holdning

Artikel 3 – stk. 2

Rådets holdning

2. Uanset stk. 1 skal godstogskorridorer langs de hovedruter, der er fastlagt i punkt 3, 5 og 8 i bilag I, etableres senest

....

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 20

Rådets holdning

Artikel 3 – stk. 2 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

2a. Kommissionen vedtager efter modtagelse af oplysningerne fra medlemsstaterne om etablering af godstogskorridorer ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 20, 21 og 22 en afgørelse om et indledende net af godstogskorridorer, herunder de i bilag I vedtagne korridorer, senest seks måneder efter etableringen af de i stk. 1 nævnte godstogskorridorer.

Ændringsforslag 21

Rådets holdning

Artikel 3 – stk. 2 b (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

2b. Det i stk. 2a omhandlede net af godstogskorridorer ændres og suppleres løbende på grundlag af forslag til etablering eller ændring af godstogskorridorer, og efter at Kommissionen har truffet afgørelse ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 20, 21 og 22. Medlemsstaternes forslag vurderes under hensyntagen til de i artikel 4, stk. 1, fastsatte kriterier.

Ændringsforslag 22

Rådets holdning

Artikel 4

Rådets holdning

Ændringsforslag

- 1. Alle medlemsstater med en jernbane, som krydser grænsen til en anden medlemsstat, deltager i etableringen af mindst en godstogskorridor, medmindre denne forpligtelse allerede er opfyldt i henhold til artikel 3.*
- 2. Uanset stk. 1 deltager medlemsstaterne efter anmodning fra en medlemsstat i etableringen af den i stk. 1 omhandlede godstogskorridor eller forlængelsen af en eksisterende korridor, når det har til formål, at en nabomedlemsstat kan opfylde sin forpligtelse i henhold til stk. 1.*
- 3. Uden at det berører forpligtelserne for medlemsstaterne i henhold til artikel 7 i direktiv 91/440/EØF, er en medlemsstat, der finder, at etableringen af en godstogskorridor ikke vil være i de ansøgers interesse, som forventes at benytte godstogskorridoren, eller ikke vil medføre væsentlige socioøkonomiske fordele eller vil forårsage en*

- 1. Der tages i forbindelse med valg og ændring af godstogskorridorer højde for følgende kriterier:*

- a) godstogskorridoren løber igennem mindst tre medlemsstater eller mindst to medlemsstater, hvis strækningen mellem de jernbaneterminaler, der betjenes af den foreslåede godstogskorridor, er over 500 kilometer*
- b) godstogskorridorens sammenhæng med TEN-T-nettet, ERTMS-korridorerne og/eller de korridorer, der er defineret af RailNetEurope*

uforholdsmæssig stor byrde, ikke forpligtet til at deltage i henhold til denne artikels stk. 1 og 2, efter en beslutning truffet af Kommissionen efter rådgivningsproceduren i artikel 19, stk. 2.

4. En medlemsstat er ikke forpligtet til at deltage som anført i stk. 1 og 2, hvis den har et banenet med en anden sporvidde end Unionens hovedbanenet.

5. Senest ... og under hensyntagen til kriterierne i bilag II skal de berørte medlemsstater for at opfylde forpligtelsen i stk. 1 og 2 sammen forelægge Kommissionen forslag til etablering af godstogskorridorer efter høring af de berørte infrastrukturforvaltere og ansøgere.

6. Kommissionen undersøger de i stk. 5 omhandlede forslag til etablering af en eller flere godstogskorridorer og vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 3, senest ni måneder efter forelæggelsen af forslaget en afgørelse om, hvorvidt et sådant forslag er i overensstemmelse med denne artikel.

7. De berørte medlemsstater etablerer godstogskorridoren senest tre år efter Kommissionens afgørelse, jf. stk. 6.

8. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår tilpasninger af bilag II. Ved udarbejdelsen af de i dette stykke omhandlede delegerede retsakter respekterer Kommissionen bestemmelserne i direktiv 2001/14/EF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning) og tager navnlig hensyn til planen for indførelse af interoperable systemer, udviklingen af banenettet og TEN-T og især gennemførelsen af ERTMS, samt

c) de prioriterede TEN-T-projekters integration i godstogskorridoren

d) en undersøgelse, der begrundet balancen mellem de socioøkonomiske omkostninger og fordele ved etablering af godstogskorridoren

e) tilstedeværelse af en iværksættelsesplan

f) sammenhængen i alle de godstogskorridorer, der foreslås af medlemsstaterne, for at sikre oprettelsen af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

g) udvikling af jernbanegodstrafikken og væsentlige handelsstrømme og godstrafik langs korridoren

udviklingen på godsmarkedet, herunder samspillet med andre transporttyper. Proceduren i artikel 20, 21 og 22 finder anvendelse på de i dette stykke omhandlede delegerede retsakter.

h) bedre forbindelser mellem medlemsstaterne og tilgrænsende tredjelande, hvor det er relevant

i) ansøgernes interesse i godstogskorridoren

j) tilstedeværelse af gode forbindelser til andre transportmidler, navnlig i kraft af et passende netværk af terminaler, herunder i søhavne og havne ved indre vandveje

2. Godstogskorridoren kan omfatte dele af andre europæiske tredjelandes jernbanenet. Disse dele skal i givet fald være i overensstemmelse med politikken for TEN-T.

3. Oprettelse eller ændring af en godstogskorridor foreslås af de berørte medlemsstater. Med henblik herpå fremsender de en hensigtserklæring til Kommissionen indeholdende et forslag, som er udarbejdet efter høring af de berørte infrastrukturforvaltere og ansøgere, under hensyntagen til de kriterier, der er fastsat i stk. 1.

4. Senest to år efter denne forordnings ikrafttræden deltager alle medlemsstater med en jernbane, som krydser grænsen til en anden medlemsstat, i etableringen af mindst én godstogskorridor, medmindre denne forpligtelse allerede er opfyldt i henhold til artikel 3.

5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med EUF-traktatens artikel 290, for så vidt angår etablering eller ændring af de i stk. 3 omhandlede godstogskorridorer.

6. Kommissionen undersøger de i stk. 3 omhandlede forslag til etablering af en eller flere godstogskorridorer og vedtager i henhold til de i artikel 20, 21 og 22 nævnte delegerede retsakter senest seks måneder efter forelæggelsen af forslaget en afgørelse om, hvorvidt forslagene er i overensstemmelse med denne artikel.

7. De pågældende medlemsstater gør

godstogskorridoren driftsklar senest to år efter Kommissionens afgørelse, jf. stk. 6.

8. Uanset stk. 4 deltager medlemsstaterne efter anmodning fra en medlemsstat i etableringen af godstogskorridoren, jf. stk. 4, eller forlængelsen af en eksisterende korridor, når det har til formål, at en nabomedlemsstat kan opfylde sin forpligtelse i henhold til dette stykke.

9. Uden at det berører forpligtelserne for medlemsstaterne i henhold til artikel 7 i direktiv 91/440/EØF, er en medlemsstat, der, efter at den har forelagt en socioøkonomisk analyse, finder, at etableringen af en godstogskorridor ikke vil være i de ansøgers interesse, som forventes at benytte godstogskorridoren, eller ikke vil medføre væsentlige socioøkonomiske fordele eller vil forårsage en uforholdsmæssig stor byrde, under forbehold af en beslutning truffet af Kommissionen i henhold til de i artikel 20, 21 og 22 delegerede retsakter, ikke forpligtet til at deltage i henhold til denne artikels stk. 4 og 6.

10. Hvis to eller flere berørte medlemsstater er uenige om etablering eller ændring af en godstogskorridor, der berører jernbaneinfrastrukturen på deres område, rådfører Kommissionen sig med det i artikel 19 omhandlede udvalg om dette emne på anmodning af en af de berørte medlemsstater. Kommissionens udtalelse sendes til de berørte medlemsstater. De berørte medlemsstater tager hensyn til denne udtalelse med henblik på at finde en løsning og træffer en afgørelse på grundlag af fælles overenskomst.

Ændringsforslag 23

Rådets holdning Artikel 5

Rådets holdning

Artikel 5

Ændringsforslag

udgår

Ændring af godstogskorridorerne

- 1. De i artikel 3 og 4 omhandlede godstogskorridorer kan ændres på grundlag af et forslag, som de berørte medlemsstater efter høring af de berørte infrastrukturforvaltere og ansøgere sammen forelægger for Kommissionen.*
- 2. Kommissionen vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 3, en afgørelse om forslaget under hensyntagen til kriterierne i bilag II.*

Ændringsforslag 24

Rådets holdning Artikel 6

Rådets holdning

Artikel 6

Ændringsforslag

udgår

Bilæggelse af tvister

Hvis to eller flere berørte medlemsstater er uenige om etablering eller ændring af en godstogskorridor, der berører jernbaneinfrastrukturen på deres område, rådfører Kommissionen sig med det i artikel 19 omhandlede udvalg om dette emne på anmodning af en af de berørte medlemsstater. Kommissionens udtalelse sendes til de berørte medlemsstater. De berørte medlemsstater tager hensyn til denne udtalelse med henblik på at finde en løsning og træffer en afgørelse på grundlag af fælles overenskomst.

Ændringsforslag 25

Rådets holdning

Artikel 7 – stk. 1 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

1a. De medlemsstater og infrastrukturforvaltere, der er berørt af en godstogskorridor, samarbejder inden for rammerne af de i stk. 1 og 2 omhandlede bestyrelser og udvalg for at sikre udviklingen af godstogskorridoren i overensstemmelse med iværksættelsesplanen

Ændringsforslag 26

Rådets holdning

Artikel 7 – stk. 1

Rådets holdning

Ændringsforslag

1. For hver godstogskorridor etablerer de berørte medlemsstater en bestyrelse, der er ansvarlig for fastlæggelse af de generelle mål for godstogskorridoren, for overvågning og for iværksættelse af foranstaltninger som foreskrevet i artikel 8, 10 **og 20**. Bestyrelsen sammensættes af repræsentanter for myndighederne i de berørte medlemsstater.

1. For hver godstogskorridor etablerer de berørte medlemsstater en bestyrelse, der er ansvarlig for fastlæggelse af de generelle mål for godstogskorridoren, for overvågning og for iværksættelse af foranstaltninger som foreskrevet i artikel 8 **og 10**. Bestyrelsen sammensættes af repræsentanter for myndighederne i de berørte medlemsstater.

Begrundelse

De beslutninger, der skal træffes af ledelsesudvalget, vedrører ikke alle medlemsstater (navnlig i forbindelse med de interne driftsmæssige forbedringer). Infrastrukturforvaltere bør som foreslået i direktiv 2001/14/EF bevare en vis uafhængighed og spillerum.

Ændringsforslag 27

Rådets holdning

Artikel 7 – stk. 2

Rådets holdning

Ændringsforslag

2. For hver godstogskorridor skal de

2. For hver godstogskorridor skal de

berørte infrastrukturforvaltere og, når det er relevant, tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF oprette et ledelsesudvalg, der er ansvarligt for at træffe foranstaltninger som foreskrevet i denne artikels stk. 6 og i artikel 8 og 10, artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 2, 5 og 6, artikel 15, stk. 1, artikel 16 og artikel 17, stk. 2 og 3, i denne forordning. Ledelsesudvalget sammensættes af repræsentanter for infrastrukturforvalterne.

berørte infrastrukturforvaltere og, når det er relevant, tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF oprette et ledelsesudvalg, der er ansvarligt for at træffe foranstaltninger som foreskrevet i denne artikels stk. 6 og 7 samt artikel 8 til 16 i denne forordning. Ledelsesudvalget sammensættes af repræsentanter for infrastrukturforvalterne.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 28

Rådets holdning **Artikel 7 – stk. 4**

Rådets holdning

4. Ledelsesudvalget træffer afgørelser, herunder afgørelser om sin retlige status, ressourcer og personale på grundlag af fælles overenskomst mellem repræsentanterne for de berørte infrastrukturforvaltere.

Ændringsforslag

4. Ledelsesudvalget træffer afgørelser, herunder afgørelser om sin retlige status, **opbygning af sin organisationsstruktur**, ressourcer og personale på grundlag af fælles overenskomst mellem repræsentanterne for de berørte infrastrukturforvaltere. **Ledelsesudvalget er en uafhængig juridisk enhed. Det kan etableres som en europæisk økonomisk firmagrube i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2137/85 af 25. juli 1985 om indførelse af europæiske økonomiske firmagrupper (EØFG).**

Ændringsforslag 29

Rådets holdning **Artikel 7 – stk. 6**

Rådets holdning

6. Ledelsesudvalget opretter en rådgivende gruppe, der består af forvaltere og

Ændringsforslag

6. Ledelsesudvalget opretter en rådgivende gruppe, der består af forvaltere og

indehavere af terminaler i godstogskorridoren. Denne rådgivende gruppe kan afgive udtalelse om forslag fra ledelsesudvalget, som har direkte indvirkning på investeringer og styring af terminaler. Den **rådgivende gruppe** kan også afgive udtalelser på eget initiativ. Ledelsesudvalget skal tage hensyn til alle sådanne udtalelser.

indehavere af terminaler i godstogskorridoren, **herunder sø- og indlandshavne**. Denne rådgivende gruppe kan afgive udtalelse om forslag fra ledelsesudvalget, som har direkte indvirkning på investeringer og styring af terminaler. Den kan også afgive udtalelser på eget initiativ. Ledelsesudvalget skal tage hensyn til alle sådanne udtalelser. **Den endelige beslutning er dog altid op til ledelsesudvalget. Ved uoverensstemmelse mellem ledelsesorganet og den rådgivende gruppe kan sidstnævnte indbringe sagen for bestyrelsen. Bestyrelsen fungerer som formidler og forelægger sin holdning rettidigt.**

Ændringsforslag 30

Rådets holdning

Artikel 7 – stk. 6 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

6a. Ledelsesudvalget opretter en rådgivende gruppe af jernbanevirksomheder, der er interesserede i at anvende godstogskorridoren. Den rådgivende gruppe kan afgive udtalelse om de af ledelsesudvalgets forslag, som har indvirkning på disse virksomheder. Den rådgivende gruppe kan også afgive udtalelser på eget initiativ. Ledelsesudvalget skal tage hensyn til alle sådanne udtalelser. Den endelige beslutning er dog altid op til ledelsesudvalget. Ved uoverensstemmelse mellem ledelsesorganet og den rådgivende gruppe kan sidstnævnte indbringe sagen for bestyrelsen. Bestyrelsen fungerer som formidler og forelægger sin holdning rettidigt.

Ændringsforslag 31

Rådets holdning

Artikel 7 – stk. 6 b (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

6b. Ledelsesudvalget forpligter de infrastrukturforvaltere, der deltager i godstogskorridoren, til at anvende interoperable it-applikationer eller andre løsninger, der bliver tilgængelige i fremtiden, til behandling af anmodninger om tildeling af internationale kanaler og drift af international trafik i korridoren.

Begrundelse

For at styrke samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne både hvad udfærdigelsen af køreplaner og trafikstyringen angår, skal ledelsesudvalget forpligte infrastrukturforvalterne til at anvende tekniske løsninger.

Ændringsforslag 32

Rådets holdning

Artikel 8 – stk. 1 – litra b

Rådets holdning

Ændringsforslag

b) de vigtigste elementer fra **transport- og trafikundersøgelsen, jf. stk. 3**

b) de vigtigste elementer fra **den i stk. 3 omhandlede undersøgelse**

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 33

Rådets holdning

Artikel 8 – stk. 3

Rådets holdning

Ændringsforslag

3. Ledelsesudvalget gennemfører regelmæssigt en **transport- og**

3. Ledelsesudvalget gennemfører **og ajourfører** regelmæssigt en

trafikundersøgelse vedrørende den konstaterede og forventede udvikling i trafikken i godstogskorridoren, der omfatter de forskellige trafikformer, både hvad angår godstransport og personbefordring.

transportmarkedsundersøgelse vedrørende den konstaterede og forventede udvikling i trafikken i godstogskorridoren **som følge af dennes etablering**, der omfatter de forskellige trafikformer, både hvad angår godstransport og personbefordring.

I denne undersøgelse evalueres også de socioøkonomiske omkostninger og fordele, der er opstået som følge af etableringen af godstogskorridoren

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 34

Rådets holdning

Artikel 8 – stk. 3 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

3a. Der udarbejdes et program til bestemmelse og forbedring af godstogskorridorens ydelse. Dette program omfatter navnlig de fælles målsætninger, de tekniske valg og en tidsplan for de foranstaltninger vedrørende jernbaneinfrastrukturen og disses udstyr, der er nødvendige for at gennemføre alle de foranstaltninger, der er nævnt i artikel 10 til 17. Disse foranstaltninger skal føre til, at kapacitetsbegrænsninger undgås eller reduceres til et minimum.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 35

Rådets holdning
Artikel 8 – stk. 4

Rådets holdning

4. Iværksættelsesplanen skal tage højde for udvikling af terminaler med henblik på at opfylde behovene i forbindelse med jernbanegodstransporten i godstogskorridoren.

Ændringsforslag

4. Iværksættelsesplanen skal tage højde for udvikling af terminaler med henblik på at opfylde behovene i forbindelse med jernbanegodstransporten i godstogskorridoren, **navnlig ved at lade disse fungere som intermodale knudepunkter langs godstogskorridorerne. Disse foranstaltninger omfatter samarbejde med regionale og lokale myndigheder. Planen skal endvidere tage højde for gennemførelsen af passende sikkerhedsforanstaltninger for jernbanetransport af farligt gods.**

Begrundelse

Ændringsforslag 36

Rådets holdning
Artikel 9

Rådets holdning

Med henblik på passende inddragelse af de ansøgere, som forventes at benytte godstogskorridoren, indfører ledelsesudvalget høringsmekanismer. Dette skal navnlig sikre, at ansøgerne høres, inden den i artikel 8 omhandlede iværksættelsesplan forelægges for bestyrelsen.

Ændringsforslag

Med henblik på passende inddragelse af de ansøgere, som forventes at benytte godstogskorridoren, indfører ledelsesudvalget høringsmekanismer. Det skal navnlig sikre, at ansøgerne og **disses repræsentative organer** høres, inden den i artikel 8 omhandlede iværksættelsesplan forelægges for bestyrelsen.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 37

Rådets holdning

Artikel 9 – nyt stykke

Rådets holdning

Ændringsforslag

I tilfælde af uenighed mellem ledelsesudvalget og ansøgerne kan sidstnævnte henvise spørgsmålet til de i artikel 18 omtalte tilsynsorganer.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 38

Rådets holdning

Artikel 10 – stk. 1 – indledning

Rådets holdning

Ændringsforslag

1. Ledelsesudvalget skal udarbejde og regelmæssigt evaluere en investeringsplan og skal forelægge den for bestyrelsen til godkendelse. Denne plan skal omfatte:

1. Ledelsesudvalget skal udarbejde og regelmæssigt evaluere en investeringsplan, ***der bl.a. indeholder vejledende investeringer på mellemlang og lang sigt vedrørende infrastrukturen i godstogskorridoren***, og skal forelægge den for bestyrelsen til godkendelse. Denne plan skal omfatte:

Ændringsforslag 39

Rådets holdning

Artikel 10 – stk. 1 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

1a. De i stk. 1 omtalte investeringsplaner indeholder en strategi for væksten i kapaciteten for godstoge, der kan køre langs godstogskorridoren, dvs. til fjernelse af identificerede flaskehalse, opgradering af den eksisterende infrastruktur og opførelse af ny infrastruktur. Strategien kan indeholde foranstaltninger til

forøgelse af tilladt længde, sporvidde, fritrumsprofil, hastighedsstyring, trukket bruttovægt eller akseltryk for de tog, der kører langs godstogskorridoren.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 40

Rådets holdning

Artikel 10 – stk. 1 b (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

Ib. De i stk. 1 omtalte investeringsplaner offentliggøres i det i artikel 16 omtalte dokument og opdateres regelmæssigt. De udgør en del af iværksættelsesplanen for godstogskorridoren.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 41

Rådets holdning

Artikel 11

Rådets holdning

Ændringsforslag

De berørte infrastrukturforvaltere skal på passende vis og inden for en rimelig tidsramme koordinere og offentliggøre deres plan for udførelse af alt arbejde på infrastrukturen og dens udstyr, der vil begrænse den kapacitet, der er til rådighed i godstogskorridoren.

De berørte infrastrukturforvaltere skal på passende vis og inden for en rimelig tidsramme **samt i overensstemmelse med artikel 6 i direktiv 2001/14/EF** koordinere og offentliggøre deres plan for udførelse af alt arbejde på infrastrukturen og dens udstyr, der vil begrænse den kapacitet, der er til rådighed i godstogskorridoren.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 42

Rådets holdning Artikel 12 – stk. 1

Rådets holdning

1. Ledelsesudvalget for en godstogskorridor udpeger eller opretter et fælles organ *og/eller et informationssystem gennem et samarbejde mellem infrastrukturforvaltere*, som giver ansøgere mulighed for på ét og samme sted og på én gang at anmode om infrastrukturkapacitet til godstog, der kører over mindst én grænse langs godstogskorridoren ("one-stop-shoppen").

Ændringsforslag

1. Ledelsesudvalget for en godstogskorridor udpeger eller opretter et fælles organ, som giver ansøgere mulighed for på ét og samme sted og på én gang at anmode *og modtage svar* om infrastrukturkapacitet til godstog, der kører over mindst én grænse langs godstogskorridoren ("one-stop-shoppen").

Ændringsforslag 43

Rådets holdning Artikel 12 – stk. 2

Rådets holdning

2. One-stop-shoppen skal også give grundlæggende oplysninger om tildelingen af infrastrukturkapacitet, herunder de oplysninger, der er omhandlet i artikel 16.

Ændringsforslag

2. Den giver oplysninger om ledig infrastrukturkapacitet på anmodningstidspunktet og dennes beskaffenhed efter på forhånd fastsatte parametre, såsom tilladt hastighed, længde, fritrumsprofil eller akseltryk for tog, der kører på godstogskorridoren.

Ændringsforslag 44

Rådets holdning Artikel 12 – stk. 2 a (nyt)

Rådets holdning

2a. One-stop-shoppen træffer en beslutning med hensyn til ansøgninger om faciliterede kanaler, som er beskrevet i artikel 13, stk. 3, samt om reservekapacitet, som er beskrevet i artikel 13, stk. 5. Den underretter hurtigst muligt

Ændringsforslag

de kompetente infrastrukturforvaltere om disse ansøgninger og den relevante afgørelse.

Ændringsforslag 45

Rådets holdning Artikel 12 – stk. 3

Rådets holdning

3. One-stop-shoppen videresender straks alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet til de kompetente infrastrukturforvaltere, og, hvis det er relevant, til tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF, der træffer afgørelse om den pågældende ansøgning i henhold til artikel 13 og kapitel III i samme direktiv.

Ændringsforslag

3. One-stop-shoppen videresender *i forbindelse med ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der ikke kan imødekommes i henhold til stk. 2a*, straks alle ansøgninger om infrastrukturkapacitet til de kompetente infrastrukturforvaltere, og, hvis det er relevant, til tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF, der træffer afgørelse om den pågældende ansøgning i henhold til artikel 13 og kapitel III i samme direktiv, *og underretter one-stop-shoppen om denne afgørelse med henblik på viderebehandling.*

Ændringsforslag 46

Rådets holdning Artikel 12 – stk. 4

Rådets holdning

4. One-stop-shoppens aktiviteter gennemføres på gennemsigtige *og ikke-diskriminerende* vilkår. Disse aktiviteter er undergivet tilsynsorganernes kontrol i henhold til artikel 18.

Ændringsforslag

4. One-stop-shoppens aktiviteter gennemføres på gennemsigtige vilkår. *Der føres i denne sammenhæng et register med angivelse af datoerne for ansøgningerne, ansøgernes navne, de fremsendte dokumenter og eventuelle bemærkninger. Dette register stilles til rådighed for alle interesserede aktører for at undgå enhver forskelsbehandling.* Disse aktiviteter er undergivet tilsynsorganernes kontrol i henhold til artikel 18.

Ændringsforslag 47

Rådets holdning Artikel 12 a (ny)

Rådets holdning

Ændringsforslag

Artikel 12a Standardkategorier for kanaler i korridorerne

1. Ledelsesudvalget definerer og opdaterer regelmæssigt de standardkategorier for godstogskanaler, der skal gælde for hele godstogskorridoren. Mindst én af disse kategorier (i det følgende benævnt "faciliteret gods") omfatter en kanal med en hurtig og præcis transporttid.

2. Kriterierne beregnet til bestemmelse af standardkategorier for godstrafik vedtages af ledelsesudvalget efter høring af de ansøgere, som forventes at benytte godstogskorridoren, jf. artikel 2 i direktiv 2001/14/EF.

Begrundelse

Ændringsforslag 48

Rådets holdning Artikel 13 – stk. 1

Rådets holdning

Ændringsforslag

1. Medlemsstaterne samarbejder om at definere rammerne for tildeling af infrastrukturkapacitet i godstogskorridoren i overensstemmelse med deres beføjelser, jf. artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF.

1. Ledelsesudvalget for godstogskorridoren og den i artikel 7, stk. 6, omhandlede rådgivende gruppe fastlægger procedurer for at sikre optimal koordinering af tildelingen af jernbaneinfrastruktur- og terminalkapacitet.

Ændringsforslag 49

Rådets holdning

Artikel 13 – stk. 2

Rådets holdning

2. Ledelsesudvalget evaluerer behovet for tildeling af kapacitet til godstog, der kører i godstogskorridoren, under hensyntagen til den **transport- og trafikundersøgelse**, der er omhandlet i denne forordnings artikel 8, stk. 3, til anmodningerne om infrastrukturkapacitet baseret på tidligere og nuværende køreplaner samt til rammeaftalerne.

Ændringsforslag

2. Ledelsesudvalget evaluerer behovet for tildeling af kapacitet til godstog, der kører i godstogskorridoren, under hensyntagen til den **transportmarkedsundersøgelse**, der er omhandlet i denne forordnings artikel 8, stk. 3, til anmodningerne om infrastrukturkapacitet baseret på tidligere og nuværende køreplaner samt til rammeaftalerne.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 50

Rådets holdning

Artikel 13 – stk. 3

Rådets holdning

3. På grundlag af den evaluering, der er beskrevet i denne artikels stk. 2, definerer og tilrettelægger infrastrukturforvalterne for godstogskorridoren i fællesskab på forhånd fastlagte internationale kanaler for godstog i henhold til proceduren i artikel 15 i direktiv 2001/14/EF, idet de anerkender behovet for kapacitet i forbindelse med andre typer transport, herunder personbefordring. Disse på forhånd fastlagte kanaler offentliggøres senest tre måneder før sidste frist for modtagelse af ansøgninger om kapacitet, jf. bilag III til direktiv 2001/14/EF. Infrastrukturforvalterne for flere godstogskorridorer kan om nødvendigt samordne internationale, på forhånd fastlagte kanaler, som tilbyder kapacitet i de pågældende godstogskorridorer.

Ændringsforslag

På grundlag af den evaluering, der er beskrevet i denne artikels stk. 2, definerer og tilrettelægger infrastrukturforvalterne for godstogskorridoren i fællesskab på forhånd fastlagte internationale kanaler for godstog i henhold til proceduren i artikel 15 i direktiv 2001/14/EF, idet de anerkender behovet for kapacitet i forbindelse med andre typer transport, herunder personbefordring. ***Blandt disse på forhånd fastlagte kanaler skal der i overensstemmelse med den tilgængelige kapacitet være en række kanaler for faciliteret gods.*** Disse på forhånd fastlagte kanaler offentliggøres senest tre måneder før sidste frist for modtagelse af ansøgninger om kapacitet, jf. bilag III til direktiv 2001/14/EF. Infrastrukturforvalterne for flere godstogskorridorer kan om nødvendigt

samordne internationale, på forhånd fastlagte kanaler, som tilbyder kapacitet i de pågældende godstogskorridorer.

Ændringsforslag 51

Rådets holdning

Artikel 13 – stk. 5 – afsnit 1

Rådets holdning

5. Hvis markedsbehovet og evalueringen i denne artikels stk. 2 berettiger hertil, definerer infrastrukturforvalterne i fællesskab reservekapaciteten for internationale godstog, der kører i godstogskorridoren, idet de **anerkender** behovet for kapacitet i forbindelse med andre typer transport, herunder personbefordring, og de sørger for, at denne reserve er til rådighed inden for de endelige køreplaner, så de kan reagere hurtigt og hensigtsmæssigt på ad hoc-ansøgninger om kapacitet, jf. artikel 23 i direktiv 2001/14/EF. Denne kapacitet skal forud for kapacitetens planlagte tid efter køreplanen være reserveret indtil en forudgående frist, som er fastsat af ledelsesudvalget. Denne frist må ikke overstige **90 dage**.

Ændringsforslag

5. Hvis markedsbehovet og evalueringen i denne artikels stk. 2 berettiger hertil, definerer infrastrukturforvalterne i fællesskab reservekapaciteten for internationale godstog, der kører i godstogskorridoren, idet de **respekterer** behovet for kapacitet i forbindelse med andre typer transport, herunder personbefordring, og de sørger for, at denne reserve er til rådighed inden for de endelige køreplaner, så de kan reagere hurtigt og hensigtsmæssigt på ad hoc-ansøgninger om kapacitet, jf. artikel 23 i direktiv 2001/14/EF. Denne kapacitet skal forud for kapacitetens planlagte tid efter køreplanen være reserveret indtil en forudgående frist, som er fastsat af ledelsesudvalget. Denne frist må ikke overstige **30 dage**.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 52

Rådets holdning

Artikel 13 – stk. 5 – afsnit 2

Rådets holdning

Reservekapaciteten fastsættes på grundlag af den evaluering, der er omtalt i stk. 2. En sådan reservekapacitet stilles kun til rådighed, hvis der er et reelt marked behov herfor.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 53

Rådets holdning

Artikel 13 – stk. 6 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

6a. Infrastrukturforvaltere inkluderer i deres betingelser for benyttelse et gebyr for kanaler, der tildes, men i sidste ende ikke bliver anvendt. Størrelsen af dette gebyr skal stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og være effektivt.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 54

Rådets holdning

Artikel 13 – stk. 7

Rådets holdning

Ændringsforslag

7. Medmindre der er tale om et tilfælde af force majeure, kan en kanal, der er tildelt en **godstransport** i henhold til denne artikel, ikke annulleres senere end **én måned** før **det tidspunkt, der er planlagt i køreplanen, medmindre** den berørte ansøger giver sit samtykke hertil. I så fald bestræber den berørte infrastrukturforvalter sig på at foreslå ansøgeren en kanal af tilsvarende kvalitet og med tilsvarende driftssikkerhed, som ansøgeren har ret til at acceptere eller afvise. Denne bestemmelse berører ikke rettigheder, som ansøgeren måtte have i henhold til en aftale som omhandlet i artikel 19, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF.

7. Medmindre der er tale om et tilfælde af force majeure **samt i tilfælde af linjelukninger af sikkerhedsmæssige årsager og arbejder på jernbaneinfrastrukturen, der skal udføres med kort varsel**, kan en kanal, der er tildelt en **transport af faciliteret gods** i henhold til denne artikel, ikke annulleres senere end **tre måneder** før **dets køreplan, såfremt** den berørte ansøger **ikke** giver sit samtykke hertil. I så fald bestræber den berørte infrastrukturforvalter sig på at foreslå ansøgeren en kanal af tilsvarende kvalitet og med tilsvarende driftssikkerhed, som ansøgeren har ret til at acceptere eller afvise. Denne bestemmelse berører ikke rettigheder, som ansøgeren måtte have i henhold til en aftale som omhandlet i artikel 19, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF.

Ansøgeren kan forelægge tilsynsorganet sagen.

Ændringsforslag 55

Rådets holdning Artikel 13 – stk. 8

Rådets holdning

8. **Infrastrukturforvalterne** for godstogskorridoren og **den** i artikel 7, stk. 6, omtalte rådgivende **gruppe** fastlægger procedurer for at sikre en optimal koordinering af tildelingen af kapacitet mellem infrastrukturforvalterne, både hvad angår de ansøgninger, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1, og ansøgninger, som de pågældende infrastrukturforvaltere har modtaget. I den forbindelse tages der også hensyn til adgang til terminaler.

Ændringsforslag

Ledelsesudvalget for godstogskorridoren og **de** i artikel 7, stk. 6 **og 6a**, omtalte rådgivende **grupper** fastlægger procedurer for at sikre en optimal koordinering af tildelingen af kapacitet mellem infrastrukturforvalterne, både hvad angår de ansøgninger, der er omhandlet i artikel 12, stk. 1, og ansøgninger, som de pågældende infrastrukturforvaltere har modtaget. I den forbindelse tages der også hensyn til adgang til terminaler.

Ændringsforslag 56

Rådets holdning Artikel 13 a (ny)

Rådets holdning

Ændringsforslag

Artikel 13a

Godkendte ansøgere

Som undtagelse fra artikel 16, stk. 1 i direktiv 2001/14/EF kan ansøgninger om kanaler til godstransport indgives af andre ansøgere end jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder, når disse kanaler strækker sig over flere dele af godstogskorridoren.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 57

Rådets holdning Artikel 14 – stk. 1

Rådets holdning

1. **Infrastrukturforvalterne** for godstogskorridoren fastlægger procedurer for koordinering af trafikstyringen langs godstogskorridoren **og kan fastlægge procedurer for koordinering af trafikstyringen langs flere godstogskorridorer.**

Ændringsforslag

1. **Ledelsesudvalget** for godstogskorridoren fastlægger procedurer for koordinering af trafikstyringen langs godstogskorridoren.

Ændringsforslag 58

Rådets holdning Artikel 14 – stk. 1 – nyt afsnit

Rådets holdning

Ledelsesudvalgene for forbundne godstogskorridorer fastlægger procedurer for koordinering af trafikken langs flere godstogskorridorer.

Ændringsforslag

Ændringsforslag 59

Rådets holdning Artikel 15 – stk. 1

Rådets holdning

1. Ledelsesudvalget **vedtager fælles mål for præcision og/eller retningslinjer for styring af trafikken** i tilfælde af forstyrrelser **i togtrafikken** i godstogskorridoren.

Ændringsforslag

1. Ledelsesudvalget **udarbejder og offentliggør i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 3 i og bilag 1 til direktiv 2001/14/EF, prioritetsreglerne for forskellige trafiktyper** i tilfælde af forstyrrelser **af trafikken** i godstogskorridoren.

Ændringsforslag 60

Rådets holdning Artikel 15 – stk. 2

Rådets holdning

2. Alle berørte infrastrukturforvaltere udarbejder prioritetsregler for styringen af de forskellige trafiktyper i den del af godstogskorridorerne, der henhører under vedkommende infrastrukturforvalters ansvarsområde, i overensstemmelse med de fælles mål og/eller retningslinjer, der er omhandlet i denne artikels stk. 1. Disse prioritetsregler offentliggøres i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv 2001/14/EF.

Ændringsforslag

udgår

Ændringsforslag 61

Rådets holdning Artikel 15 – stk. 3

Rådets holdning

3. Princippet for udarbejdelse af prioritetsreglerne skal som et minimum foreskrive, at den i **artikel 13, stk. 3 og 5**, omhandlede kanal, der er tildelt godstog i overensstemmelse med deres planlagte tider ifølge køreplanen, så vidt muligt ikke ændres. Princippet for udarbejdelse af prioritetsreglerne skal tilstræbe at minimere den samlede nødvendige genstartstid efter nedbrud af nettet for under hensyntagen til alle transporttypers behov. Infrastrukturforvalterne kan med henblik herpå koordinere styringen af de forskellige trafiktyper i flere godstogskorridorer.

Ændringsforslag

3. Princippet for udarbejdelse af prioritetsreglerne skal som et minimum foreskrive, at den i **artikel 12a, stk. 1**, omhandlede kanal, der er tildelt godstog i overensstemmelse med deres planlagte tider ifølge køreplanen, så vidt muligt ikke ændres. Princippet for udarbejdelse af prioritetsreglerne skal tilstræbe at minimere den samlede nødvendige genstartstid efter nedbrud af nettet for under hensyntagen til alle transporttypers behov. Infrastrukturforvalterne kan med henblik herpå koordinere styringen af de forskellige trafiktyper i flere godstogskorridorer.

Ændringsforslag 62

Rådets holdning Artikel 16 – litra c

Rådets holdning

c) oplysninger om de procedurer, der er omhandlet i *artikel 13, stk. 8, og artikel 14*, stk. 2, og

Ændringsforslag

c) oplysninger om de procedurer, der er omhandlet i *artikel 12, 13, 13a, 14 og 15*, og

Ændringsforslag 63

Rådets holdning Artikel 17 – stk. 1

Rådets holdning

1. *Infrastrukturforvalterne af godstogskorridoren fremmer overensstemmelse* mellem præstationsordningerne, jf. artikel 11 i direktiv 2001/14/EF.

Ændringsforslag

1. *Ledelsesudvalget for godstogskorridoren sikrer sammenhæng* mellem præstationsordningerne, jf. artikel 11 i direktiv 2001/14/EF. *Denne sammenhæng kontrolleres af tilsynsorganerne, som samarbejder om denne kontrol, jf. artikel 18, stk. 1.*

Ændringsforslag 64

Rådets holdning Artikel 17 – stk. 1 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

1a. For at måle servicekvaliteten og kapaciteten til international og national jernbanegodstransport på godstogskorridoren, definerer ledelsesudvalget og den i artikel 7, stk. 6, omhandlede rådgivningsgruppe præstationsindikatorer for godstogskorridoren, som offentliggøres mindst en gang om året. Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende disse indikatorer fastlægges, såfremt det er relevant, i henhold til forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 3.

Ændringsforslag 65

Rådets holdning

Artikel 18 – stk. 1 – nyt afsnit

Rådets holdning

Ændringsforslag

Ledelsesudvalget og andre tredjeparter, der er involveret i tildeling af international kapacitet, har pligt til ufortøvet at give de relevante tilsynsorganer alle nødvendige oplysninger om de internationale kanaler og den internationale kapacitet, de er ansvarlige for.

Ændringsforslag 66

Rådets holdning

Artikel 18 – stk. 1 a (nyt)

Rådets holdning

Ændringsforslag

1a. De i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF omhandlede tilsynsorganer sikrer ikke-diskriminerende adgang til korridoren og udgør klageinstanser og fungerer som appelinstanter, jf. artikel 30, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF. For at fremme fri og loyal konkurrence på jernbanemarkedet i Europa etableres der et sammenligneligt tilsynsniveau på europæisk plan. Tilsynsorganerne skal være nemt tilgængelige for markedsaktører. De skal være i stand til at træffe deres beslutninger uafhængigt og effektivt. De skal råde over tilstrækkelige finansielle midler og et passende antal kompetente medarbejdere til at kunne undersøge alle klager inden for to måneder fra modtagelsen af alle de relevante oplysninger.

Begrundelse

Forskellige tilsynsstandarder medfører illoyal konkurrence på jernbanemarkedet. For at sikre ikke-diskriminerende adgang til korridoren skal der oprettes et sammenligneligt tilsynsniveau

i alle medlemsstater.

Ændringsforslag 67

Rådets holdning Artikel 18 – stk. 2

Rådets holdning

2. Hvis en ansøger indgiver en klage *til et tilsynsorgan* vedrørende den internationale jernbanegodstransport eller i tilfælde af, *at et tilsynsorgan foretager* en undersøgelse *på eget initiativ*, rådfører *dette* tilsynsorgan sig med *tilsynsorganerne* i *alle de øvrige* medlemsstater, hvorigennem den berørte internationale kanal for godstog løber, og anmoder om de nødvendige oplysninger, inden det tager en beslutning.

Ændringsforslag

2. Hvis en ansøger indgiver en klage vedrørende den internationale jernbanegodstransport eller i tilfælde af en *rutinemæssig* undersøgelse, rådfører *det berørte* tilsynsorgan sig med tilsynsorganet i *enhver af* de medlemsstater, hvorigennem den berørte godstogskorridor løber, og anmoder *det* om de nødvendige oplysninger, inden det tager en beslutning. *De andre tilsynsorganer leverer alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Det tilsynsorgan, som har fået forelagt sagen, eller som har indledt den rutinemæssige undersøgelse, overfører i de relevante tilfælde sagen til det kompetente tilsynsorgan med henblik på at træffe foranstaltninger i forhold til de berørte parter i overensstemmelse med den procedure, der blev indført ved artikel 30, stk. 5 og 6, i direktiv 2001/14/EF.*

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 68

Rådets holdning Artikel 20 – stk. 1

Rådets holdning

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de i *artikel 4, stk. 8*, omhandlede delegerede retsakter for en periode på fem år efter *dette direktivs* ikrafttræden.

Ændringsforslag

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de i *artikel 3, stk. 2a, artikel 3, stk. 2b, artikel 4, stk. 5 og 6, og artikel 4, stk. 9*, omhandlede delegerede retsakter for

Kommissionen aflægger en rapport om de delegerede beføjelser senest seks måneder inden udløbet af perioden på fem år. Delegationen af beføjelser forlænges automatisk for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet tilbagekalder delegationen i henhold til artikel 21.

en periode på fem år efter *denne forordnings* ikrafttræden. Kommissionen aflægger en rapport om de delegerede beføjelser senest seks måneder inden udløbet af perioden på fem år. Delegationen af beføjelser forlænges automatisk for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet tilbagekalder delegationen i henhold til artikel 21.

Begrundelse

Denne ændring bringer ordlyden for proceduren med delegerede retsakter i overensstemmelse med den ordlyd, institutionerne er blevet enige om i andre sager.

Ændringsforslag 69

Rådets holdning Artikel 21 – stk. 1

Rådets holdning

1. Den i artikel 20 omhandlede delegation af beføjelser kan tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.

Ændringsforslag

1. Den i artikel 20 omhandlede delegation af beføjelser kan **til enhver tid** tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet.

Begrundelse

Denne ændring bringer ordlyden for proceduren med delegerede retsakter i overensstemmelse med den ordlyd, institutionerne er blevet enige om i andre sager.

Ændringsforslag 70

Rådets holdning Artikel 21 – stk. 2

Rådets holdning

2. En institution, der indleder en intern procedure for at beslutte, om den ønsker at tilbagekalde delegationen af beføjelser, **giver** den anden institution og Kommissionen meddelelse herom **senest en måned**, inden den træffer endelig afgørelse, og oplyser samtidig, hvilke delegerede beføjelser der eventuelt vil

Ændringsforslag

2. En institution, der indleder en intern procedure for at beslutte, om den ønsker at tilbagekalde delegationen af beføjelser, **bestræber sig på at give** den anden institution og Kommissionen meddelelse herom **inden for en rimelig tidsfrist**, inden den træffer endelig afgørelse, og oplyser samtidig, hvilke delegerede beføjelser der

blive tilbagekaldt, samt begrundelsen herfor.

eventuelt vil blive tilbagekaldt, samt **den mulige** begrundelse herfor.

Begrundelse

Denne ændring bringer ordlyden for proceduren med delegerede retsakter i overensstemmelse med den ordlyd, institutionerne er blevet enige om i andre sager.

Ændringsforslag 71

Rådets holdning
Artikel 22 – stk. 1

Rådets holdning

1. Europa-Parlamentet eller Rådet kan gøre indsigelse mod den delegerede retsakt inden for **tre måneder** fra underretningen.

Ændringsforslag

1. Europa-Parlamentet eller Rådet kan gøre indsigelse mod den delegerede retsakt inden for **to måneder** fra underretningen.

Begrundelse

Denne ændring bringer ordlyden for proceduren med delegerede retsakter i overensstemmelse med den ordlyd, institutionerne er blevet enige om i andre sager.

Ændringsforslag 72

Rådets holdning
Artikel 22 – stk. 1 – nyt afsnit

Rådets holdning

Ændringsforslag

Denne frist forlænges med to måneder, hvis Europa-Parlamentet eller Rådet tager initiativ hertil.

Begrundelse

Denne ændring bringer ordlyden for proceduren for delegerede retsakter i overensstemmelse med den ordlyd, institutionerne er blevet enige om i andre filer.

Ændringsforslag 73

Rådets holdning Artikel 22 – stk. 2

Rådets holdning

2. Har hverken Europa-Parlamentet eller Rådet gjort indsigelse mod den delegerede retsakt ved fristens udløb, **eller har både Europa-Parlamentet og Rådet inden fristens udløb meddelt Kommissionen, at de har besluttet ikke at gøre indsigelse, træder den delegerede retsakt** i kraft på den dato, der er fastsat deri.

Ændringsforslag

2. Hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse mod den delegerede retsakt ved fristens udløb, **offentliggøres den delegerede retsakt i Den Europæiske Unions Tidende og træder i kraft på den dato, der er fastsat heri.**

Begrundelse

Denne ændring bringer ordlyden for proceduren med delegerede retsakter i overensstemmelse med den ordlyd, institutionerne er blevet enige om i andre sager.

Ændringsforslag 74

Rådets holdning Artikel 22 – stk. 2 – nyt afsnit

Rådets holdning

Ændringsforslag

Den delegerede retsakt kan offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende og træde i kraft inden fristens udløb, hvis Europa-Parlamentet og Rådet begge har meddelt Kommissionen, at de ikke agter at gøre indsigelse.

Begrundelse

Denne ændring bringer ordlyden for proceduren med delegerede retsakter i overensstemmelse med den ordlyd, institutionerne er blevet enige om i andre sager.

Ændringsforslag 75

Rådets holdning Artikel 24 a (ny)

Rådets holdning

Ændringsforslag

Artikel 24a

Revision

Ændres TEN-T-retningslinjerne i henhold til reglerne i artikel 21 i beslutning nr. 1692/96/EF, skønner Kommissionen, om det er hensigtsmæssigt at tilpasse denne forordning til disse retningslinjer og forelægger i givet fald et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af denne forordning i overensstemmelse hermed. Ligeledes kan visse beslutninger, der træffes i henhold til denne forordning, medføre behov for at ændre TEN-T-retningslinjerne.

Begrundelse

Formålet med dette ændringsforslag er genfremsættelse af Parlamentets førstebehandling.

Ændringsforslag 76

Rådets holdning Bilag I – nr. 4

Rådets holdning

Ændringsforslag

Sines-Lissabon/Leixões

Sines-Lissabon/Leixões

-Madrid-San Sebastian-Bordeaux-
Paris-
Metz

-Madrid-**Bilbao**-San Sebastian-
Bordeaux-Paris/**Le Havre**/Metz

Sines-Elvas/Algeciras

Sines-Elvas/Algeciras

Begrundelse

I betragtning af den store betydning af havnen i Le Havre for containertrafikken (63 % af de transporterede containere i franske havne) og gevinsten ved en styrket koordinering mellem de tre store havne langs Seinen (Paris-Rouen-Le Havre), vil medtagelsen af Le Havre fremme sammenhængende udvikling af de økonomiske aktiviteter, og oplandet langs floden vil kunne udvides. Dette er i overensstemmelse med ordførerens ændringsforslag 16, Rådets holdning og Parlamentets henstillinger i initiativbetænkningen om fremtiden for TEN-T-politikken.

Ændringsforslag 77

Rådets holdning Bilag I – nr. 5

Rådets holdning

Gdynia-Katowice-Ostrava/Zilina-Wien-Trieste/**Koper**

Ændringsforslag

Gdynia - **Warszawa**-Katowice-Ostrava/Zilina-**Bratislava**/Wien- **Graz - Klagenfurt - Udine- Venedig**/ Trieste /**Koper/Bologna/Ravenna**

Begrundelse

Der blev allerede udarbejdet et udkast på ministerplan til godstogskorridor nr. 5 i 2006 i henhold til korridoren Østersøen-Adriaterhavet, den paneuropæiske korridor VI og TEN-T PP 23 og 25 (se vedlagte interesseskrivelse underskrevet af ministrene). Bilag I til Rådets holdning nævner ikke en række vigtige byer i området mellem Wien og Trieste. Disse er allerede omfattet af den rute, der er nævnt i ministerbrevet.

Ændringsforslag 78

Rådets holdning Bilag I – nr. 6

Rådets holdning

Almería-Valencia/ Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-**Udine**-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony (grænsen mellem Ungarn og Ukraine)

Ændringsforslag

Almería-Valencia/ Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino - **Milano-Verona - Padova/Venedig** - Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony (grænsen mellem Ungarn og Ukraine)

Begrundelse

Godstogskorridor nr. 6, som er placeret på TEN-T PP 6, har en afbrydelse i området mellem Torino og Trieste, selv om PP 6 har en mere præcis rute i Norditalien.

Ændringsforslag 79

Rådets holdning
Bilag I – nr. 8

Rådets holdning

DE, NL, BE, PL, LT Bremerhaven/
Rotterdam/Antwerpen-Aachen/ Berlin-
Warszawa-Terespol (grænsen mellem
Polen og Belarus)/Kaunas-

Ændringsforslag

DE, NL, BE, PL, LT, **LV, EST**
Bremerhaven/ Rotterdam/ Antwerpen-
Aachen/ Berlin-Warszawa-Terespol
(grænsen mellem Polen og
Belarus)/Kaunas-**Riga-Tallinn**

Ændringsforslag 80

Rådets holdning
Bilag I – fodnote 1

Rådets holdning

¹ "/" angiver alternative ruter.

Ændringsforslag

¹ "/" angiver alternative ruter. **I
overensstemmelse med de prioriterede
TEN-T-projekter skal ruterne 4 og 6 for
fremtiden kompletteres af projekt nr. 16
på godstogsaksen Sines/Algecira-Madrid-
Paris, der omfatter den centrale
forbindelse gennem Pyrenæerne via en
basetunnel.**

Ændringsforslag 81

Rådets holdning
Bilag II

Rådets holdning

Ændringsforslag

Bilag udgår

BEGRUNDELSE

Europæisk politik på transportområdet har det sidste årti været præget af tiltagende liberalisering. Samtidig har der været en konstant vækst i transporten, særligt i godssektoren. Trods Kommissionens anerkendelse af banetransportens nøglerolle i den europæiske transportstruktur i hvidbogen fra 2001: ”Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg”, er banetransportens andel af godstransporten dog faldet konstant: I 2005 udgjorde den kun 10 % godstransportmarkedet mod over 20 % i 1970’erne. De forandrede forhold i transportsektoren i det seneste årti kan til dels forklare disse vanskeligheder, med den tiltagende åbning af de nationale jernbanemarkeder med tre jernbanepakker uden tilstrækkelig harmonisering og synergier mellem de nationale jernbanesystemer. Banegodsmarkedet må nu tage den udfordring op, som det er at forbedre kvaliteten af sin service på baggrund af manglende tilpasning, som stiller den ringere i konkurrencen med andre transportformer inden for godstransporten.

Kommissionens forslag om at skabe europæiske godskorridorer

For at tage denne udfordring op støttede Kommissionen en ide om at give varetransporten bedre behandling ved i december 2008 at foreslå en forordning, der skal skabe et konkurrencedygtigt jernbanenetværk til konkurrencedygtig godstransport. Kommissionens forslag sigtede på at organisere og fastlægge regler for internationale jernbanegodskorridorer, særligt hvad angår valget af disse samt den administrative organisation heraf. Den præsenterede kriterierne for medlemsstaternes valg af godskorridorer og fastlagde deres styreorganer. Mindst to medlemsstater vil blive forbundet, og korridoren bliver en del af TEN-T. Disse korridorer skal sigte mod at tillade en betydelig udvikling af jernbanegodstrafikken på grundlag af en socioøkonomisk analyse.

Den foreslog også harmoniseret styring mellem infrastrukturforvalterne for så vidt angår tildeling af kanaler, trafikstyring samt investeringer langs denne korridor. Den foreslog regler og instrumenter vedrørende styring af godskorridoren, såsom skabelsen af en ”one-stop-shop” til anmodning om kanaler. En særlig kategori kaldet ”prioriteret gods” for meget tidsfølsomt gods skulle også have været fastlagt af styreorganet. Reglerne for trafikstyring, særligt prioritetsreglerne for ”prioriteret gods” i tilfælde af forstyrrelser af togtrafikken, skulle udarbejdes og offentliggøres af infrastrukturforvalterne.

Europa-Parlamentet havde førstebehandling af forslaget i april 2009 og støttede i det store og hele Kommissionens mål om at skabe et konkurrencedygtigt jernbanegodsnetværk gennem skabelsen af korridorer gennem EU. Termen ”prioriteret gods” blev erstattet, og der blev indført mere fleksibilitet i reglerne om prioritet og i tildelingen af kanaler for at komme på linje med de markedsbehov og reguleringsprincipper, som styreorganet havde opstillet. Parlamentet indførte ligeledes nogle ændringer i organiseringen af styreorganerne til korridorerne med deltagelse af jernbanevirksomheder på konsulentbasis og oprettelse af en bestyrelse med nationale medlemmer.

Rådets førstebehandlingsholdning

Der blev nået en politisk aftale i Rådet i juni 2009, og den blev formelt medtaget 22. februar 2010. Ved Lissabontraktatens ikrafttræden måtte flere bestemmelser i teksten tilpasses med hensyn til komitologi.

Den største ændring i det udkast til forordning, som blev vedtaget i Rådet, vedrører etableringen af de første godskorridorer oplyst i et nyt bilag til teksten senest tre eller undtagelsesvis fem år efter dens ikrafttræden. Der foreslås også procedurer for skabelsen af yderligere korridorer eller for ændringer eller forlængelser af eksisterende korridorer.

Rådets førstebehandlingsholdning forsøger at afveje kapacitetstildelingen til godstransport med den normale passagertransport ved at nævne behovet for kapacitet til passagertransport i udkastet til forordning om godstransport.

Rådets tekst slettede retten for andre end jernbanevirksomheder til at ansøge om kanaler til godstransport, så det kun er tilladt, hvis disse kanaler befinder sig i medlemsstater, hvor de nationale love anerkender sådanne ansøgninger.

Med hensyn til organiseringen af korridorer foreslog Rådet at opdele det administrative organ, der styrer korridoren, i ledelsesudvalg, der udgøres af infrastrukturforvalterne, og en bestyrelse, der udgøres af repræsentanter for medlemsstaterne, med udvidede beføjelser sammenlignet med Parlamentets førstebehandling. One-stop-shop De kompetencer, der tillægges one-stop-shoppen, svækkes betydeligt, og dens rolle reduceres til en oplysningsrolle.

Ordførerens holdning

Ordføreren foreslår en indstilling, som vil modificere Rådets førstebehandlingsholdning ved at tage Parlamentets førstebehandling i betragtning. Nogle aspekter af den fælles holdning er forenelige med Parlamentets førstebehandling som for eksempel skabelsen af en bestyrelse, hvilket allerede blev foreslået af Europa-Parlamentet.

Ordføreren forsøgte også at genindføre parlamentsændringer i Rådets førstebehandlingsholdning om jernbanevirksomheder i ledelsesudvalget, investeringsplanerne og adgangen for autoriserede ansøgere til korridorerne. Hvad vigtigere er, genindførte ordføreren nogle henvisninger til den specifikke godskategori, ("faciliteret gods"), som blev slettet af Rådet, såvel som nogle af Parlamentets ændringer angående fordelingen af kanalkapacitet, som bør besluttes i overensstemmelse med en foreløbig evaluering.

Endelig foreslog ordføreren nogle nye formuleringer i Rådets førstebehandlingsholdning:

- Med hensyn til "one-stop-shop" opfatter ordføreren det som en nøgleforanstaltning og foreslår en ordlyd der fremhæver dens nytte i processen med tildeling af kanaler
- Med hensyn til valget af korridorer laves der nogle tilpasninger i præsentationen af kriterierne, som flyttes fra bilag 2 til en ny artikel. Godkendelsen af listen med korridorer og udvælgelsen af yderligere korridorer bør foretages i et hurtigere tempo, end det foreslås af Rådet, for at give mulighed for en hurtigere gennemførelse af forordningen
- Udkastet til indstilling indeholder ligeledes nogle formuleringer om tilpasning af de

tidligere komitologiprocedurer til de delegerede retsakter som foreskrevet i Lissabontraktaten.

PROCEDURE

Titel	Et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EØS-relevant tekst)			
Referencer	11069/5/2009 – C7-0043/2010 – 2008/0247(COD)			
Dato for EP's førstebehandling – P-nr.	23.4.2009	T6-0285/2009		
Kommissionens forslag	COM(2008)0852 - C6-0509/2008			
Dato for meddelelse på plenarmødet om modtagelse af den fælles holdning	25.2.2010			
Korresponderende udvalg Dato for meddelelse på plenarmødet	TRAN	25.2.2010		
Ordfører Dato for valg	Marian-Jean Marinescu	1.9.2009		
Behandling i udvalg	5.10.2009	1.3.2010	23.3.2010	3.5.2010
Dato for vedtagelse	4.5.2010			
Resultat af den endelige afstemning	+: -: 0:	30 2 4		
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada			
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Michel Dantin, Derk Jan Eppink, Nathalie Griesbeck, Dominique Riquet, Ramon Tremosa i Balcells, Corien Wortmann-Kool, Joachim Zeller, Janusz Władysław Zemke			
Dato for indgivelse	17.5.2010			