



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0012/2013

17.1.2013

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Georgios Koumoutsakos, Ismail Ertug

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarande
- *** Godkännandeförfarande
- ***I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- ***II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- ***III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

Ändringsförslag till ett förslag till akt

Parlamentets ändringsförslag till ett förslag till akt ska markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i förslaget till akt. Med kursiv stil markeras ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan texten färdigställs (exempelvis om det i en språkversion förekommer uppenbara fel eller saknas ord eller textavsnitt). De berörda avdelningarna tar sedan ställning till dessa korrigeringsförslag.

Texten i hänvisningen ovanför ett ändringsförslag till en befintlig akt, som förslaget till akt är avsett att ändra, innehåller en tredje och en fjärde rad. Den tredje raden anger den befintliga akten och den fjärde vilken bestämmelse i denna som ändringsförslaget avser. Om parlamentet önskar ändra delar av en bestämmelse i en befintlig akt som inte ändrats i förslaget till akt, ska dessa markeras med **fet stil**. Eventuella strykningar ska i sådana fall markeras enligt följande: [...].

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING	96
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET.....	100
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR DEN INRE MARKNADEN OCH KONSUMENTSKYDD.....	119
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING	147
ÄRENDETS GÅNG	162

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2011)0650/3),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 172 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C7-0375/2012),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av det motiverade yttrande från den franska senaten som lagts fram i enlighet med protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, och enligt vilket utkastet till lagstiftningsakt inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen,
 - med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 22 februari 2012¹,
 - med beaktande av yttrandet från Regionkommittén av den 3 maj 2012²,
 - med beaktande av artikel 55 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism samt yttrandena från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd samt utskottet för regional utveckling (A7-0012/2013).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om den har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

¹ EUT C 143, 22.5.2012, s. 130.

² EUT C 225, 27.7.2012, s. 150.

Ändringsförslag 1
Förslag till förordning
Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) De transeuropeiska nätens planering, utbyggnad och drift **bidrar** till att uppnå viktiga mål för unionen, som t.ex. att skapa en inre marknad som fungerar smidigt samt att öka den ekonomiska **och** sociala sammanhållningen, **och har** även som särskilda mål att möjliggöra smidig och hållbar rörlighet för personer och varor samt att säkerställa tillgänglighet för alla regioner i unionen.

Ändringsförslag

(2) De transeuropeiska nätens planering, utbyggnad och drift **bör vara i överensstämmelse med de mål och prioriteringar som fastställs i vitboken "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde" och i Europa 2020-strategin. De bör bidra** till att uppnå viktiga mål för unionen, som t.ex. att skapa en inre marknad som **genomförs fullständigt och** fungerar smidigt samt att öka den ekonomiska, sociala **och territoriella** sammanhållningen. **De bör även ha** som särskilda mål att möjliggöra smidig, **säker** och hållbar rörlighet för personer och varor **mellan medlemsstaterna** samt att säkerställa **lämplig** tillgänglighet **och lämpliga förbindelser** för alla regioner i unionen, **även ömråden, randområden och yttersta randområden. De bör bidra till ytterligare ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft i en global kontext. Dessutom måste hållbara mönster för passagerartransporter bygga på multimodala lösningar för alla medborgare samt på ökad social delaktighet.**

Ändringsförslag 2
Förslag till förordning
Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Dessa särskilda mål bör uppnås genom att sammanlänknings- och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas **på ett resurseffektivt**

Ändringsförslag

(3) Dessa särskilda mål bör uppnås genom att sammanlänknings- och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas **genom ett hållbart utnyttjande av resurser med hjälp av**

sätt.

energieffektiv, ren teknik och med hänsyn till behovet av att skydda miljön. Driftskompatibiliteten för järnvägar skulle kunna främjas genom innovativa lösningar som förbättrar kompatibiliteten mellan de olika systemen, t.ex. fordonsutrustning och spår med flera spårvidder. För att skapa mervärde för Europa bör unionen inrikta sina insatser och koncentrera sina resurser på framför allt gränsöverskridande sträckor.

Ändringsförslag 3
Förslag till förordning
Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Den ökande trafiken har lett till ökad trängsel i internationella transportkorridorer. För att säkerställa den internationella rörligheten för varor och personer bör det transeuropeiska transportnätets kapacitet och användningen av denna kapacitet optimeras och om nödvändigt utökas genom avlägsnande av flaskhalsar i infrastrukturerna och överbyggande av infrastrukturlänkar som saknas inom och mellan medlemsstaterna.

Ändringsförslag

(4) Den ökande trafiken har lett till ökad trängsel i internationella transportkorridorer. För att säkerställa den internationella rörligheten för varor och personer bör det transeuropeiska transportnätets kapacitet och användningen av denna kapacitet optimeras och om nödvändigt utökas genom avlägsnande av flaskhalsar i infrastrukturerna och överbyggande av infrastrukturlänkar som saknas inom och mellan medlemsstaterna **och, i förekommande fall, grannländer, särskilt med tanke på Kroatiens anslutning till unionen 2013 och de pågående förhandlingarna med andra kandidatländer och presumtiva kandidatländer.**

Ändringsförslag 4
Förslag till förordning
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) Strategin för det transeuropeiska transportnätet måste beakta transportpolitikens utveckling och

Ändringsförslag

(7) Strategin för det transeuropeiska transportnätet måste beakta transportpolitikens utveckling och

förändringarna i infrastrukturens ägande. Tidigare var det huvudsakligen medlemsstaterna som skapade och underhöll transportinfrastruktur. Numera har även andra aktörer, bland annat privata, blivit delaktiga i utformningen av ett multimodalt transeuropeiskt transportnät, till exempel infrastrukturförvaltare, koncessionshavare eller **hamn- och flygplatsmyndigheter**.

förändringarna i infrastrukturens ägande. Tidigare var det huvudsakligen medlemsstaterna som skapade och underhöll transportinfrastruktur. Numera har även andra aktörer, bland annat privata **aktörer**, blivit delaktiga i utformningen av ett multimodalt transeuropeiskt transportnät **och därtill hörande investeringar**, till exempel **regionala och lokala myndigheter**, infrastrukturförvaltare, koncessionshavare eller **myndigheter med ansvar för hamnar, logistikcentrum och flygplatser**.

Ändringsförslag 5
Förslag till förordning
Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8a) Vid genomförandet av projekt av gemensamt intresse i det transeuropeiska transportnätet bör särskild hänsyn tas till de särskilda förhållandena i varje enskilt projekt. När så är möjligt ska synergier med andra politikområden utnyttjas, bland annat med turismaspekter genom att inkludera anläggningar inom väg- och vattenbyggnad, såsom broar och tunnlrar för långväga cykelleder som t.ex. EuroVelo-rutter.

Ändringsförslag 6
Förslag till förordning
Skäl 8b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(8b) Det transeuropeiska transportnätet bör byggas ut genom ny transportinfrastruktur, genom förnyelse och uppgradering av befintlig infrastruktur och genom åtgärder som främjar resurseffektiv användning av infrastruktur.

Ändringsförslag 7
Förslag till förordning
Skäl 9

Kommissionens förslag

(9) Det transeuropeiska transportnätet bör helst byggas ut genom en strategi på två nivåer som består av ett övergripande nät och ett *stamnät*, **med** dessa två nivåer **som** den högsta nivån av infrastrukturplanering inom unionen.

Ändringsförslag

(9) Det transeuropeiska transportnätet bör helst byggas ut genom en strategi på två nivåer som består av ett övergripande nät och ett *stomnät*. Dessa två nivåer **bör utgöra** den högsta nivån av infrastrukturplanering inom unionen **och grunda sig på en gemensam och öppen metod**.

Ändringsförslag 8
Förslag till förordning
Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som gör alla unionens regioner tillgängliga, även randområden och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i **den integrerade havspolitik**¹, och som bidrar till sammanhållningen mellan regionerna. I riktlinjerna bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas så att ett nät av hög standard kan **uppnås** i hela unionen till 2050.

Ändringsförslag

(10) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som gör alla unionens regioner tillgängliga, även randområden, **ömråden** och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i **Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1255/2011 om inrättande av ett program för att stödja den fortsatta utvecklingen av en integrerad havspolitik**¹, och som bidrar till **den sociala och ekonomiska** sammanhållningen mellan regionerna. I riktlinjerna bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas så att ett nät av hög standard kan **byggas upp** i hela unionen till 2050.

¹ KOM(2007) 575 slutlig.

¹ EUT L 321, 5.12.2011, s. 1.

Ändringsförslag 9

**Förslag till förordning
Skäl 10a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Det finns fortfarande ett trängande behov för de yttersta randområdena att optimera sin tillgänglighet, framför allt vad gäller flygförbindelser till det europeiska fastlandet och sjötransport av passagerare och gods, eftersom det är det enda sättet för dem att mer fullständigt integreras på den inre marknaden.

**Ändringsförslag 10
Förslag till förordning
Skäl 10b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10b) Det omfattande nätverket bör ta hänsyn till de specifika problemen i en del medlemsstater, såsom glesbefolkade områden utan alternativa lokala vägar, och se till att sådana problem hanteras effektivt och på lämpligt sätt. Detta skulle bidra till att göra det möjligt för alla att utnyttja den fria rörligheten i unionen.

**Ändringsförslag 11
Förslag till förordning
Skäl 11**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11) *Stamnätet* bör identifieras och genomföras som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta

(11) *Stomnätet* bör identifieras och genomföras som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta

mervärdet för Europa, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar.

mervärdet för Europa, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, ***anslutningar till den sista transportsträckan***, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar, ***i syfte att uppnå målet att minska växthusgasutsläppen från transporter med 60 procent till 2050 jämfört med 1990 års nivåer.***

Ändringsförslag 12
Förslag till förordning
Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) Stamnätet bör identifieras och genomföras som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar.

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 13
Förslag till förordning
Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11a) Under planerings- och anläggningsfasen av projekt av gemensamt intresse bör vederbörlig

hänsyn tas till intressena hos regionala och lokala myndigheter samt lokala civilsamhällen som är berörda av dessa projekt.

Motivering

För att undvika och förebygga framtida konflikter om vissa projekt och planer är det viktigt att konsultera civilsamhällets organisationer och myndigheter med lokal/regional expertis.

Ändringsförslag 14 Förslag till förordning Skäl 11b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11b) Den speciella situationen för isolerade eller delvis isolerade järnvägsnät bör erkännas genom undantag från vissa infrastrukturkrav.

Ändringsförslag 15 Förslag till förordning Skäl 12

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(12) För att inrätta *stamnätet* och det övergripande nätet på ett samordnat och snabbt sätt, och därigenom kunna få ut så mycket som möjligt av nätens fördelar, bör de berörda medlemsstaterna se till att projekt av gemensamt intresse är slutförda senast 2030 respektive 2050.

(12) För att inrätta *stomnätet* och det övergripande nätet på ett samordnat och snabbt sätt, och därigenom kunna få ut så mycket som möjligt av nätens fördelar, bör de berörda medlemsstaterna se till att projekt av gemensamt intresse är slutförda senast 2030 respektive 2050. ***I samband med översynen enligt artikel 57 bör kommissionen bedöma hur projekten har utvecklats och, vid behov, kunna ompröva tidsfristerna med hänsyn till all utveckling som kan påverka genomförandet och de nya medlemsstaternas inhämtningsprocess.***

Ändringsförslag 16
Förslag till förordning
Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Det är nödvändigt att identifiera projekt av gemensamt intresse som kommer att bidra till att förverkliga det transeuropeiska transportnätet och som överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i riktlinjerna.

Ändringsförslag

(13) Det är nödvändigt att identifiera projekt av gemensamt intresse som kommer att bidra till att förverkliga det transeuropeiska transportnätet och som **bidrar till målen och** överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i riktlinjerna.

Ändringsförslag 17
Förslag till förordning
Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) Projekt av gemensamt intresse bör ha ett tydligt europeiskt mervärde. Gränsöverskridande projekt har typiskt ett högt europeiskt mervärde, **men** de kan ha lägre ekonomisk effekt jämfört med rent nationella projekt. Därför **är det inte sannolikt** att de **genomförs utan insatser från unionen**.

Ändringsförslag

(14) Projekt av gemensamt intresse bör ha ett tydligt europeiskt mervärde **genom att stärka sammanlänkningarna mellan medlemsstaterna och se till att transportflödena blir smidigare, snabbare och mer hållbara i hela EU**. Gränsöverskridande projekt har typiskt ett högt europeiskt mervärde. De kan ha lägre ekonomisk effekt jämfört med rent nationella projekt, **och** därför **måste EU prioritera insatser i dessa projekt för att de ska genomföras**.

Motivering

Det bör förtydligas vad som menas med mervärde i denna punkt genom en kort hänvisning till den definition av "europeiskt mervärde" som föreslås i Europaparlamentets förslag till betänkande om den aktuella förordningen. EU bör prioritera finansieringsåtgärder för gränsöverskridande projekt, med tanke på deras höga europeiska mervärde.

Ändringsförslag 18
Förslag till förordning
Skäl 14a (nytt)

(14a) Projekt av gemensamt intresse bör dessutom ha genomgått en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys som är anpassad till det transeuropeiska transportnätet och som beaktar alla samhällsmässiga, ekonomiska och miljömässiga fördelar och kostnader. Resultaten av denna analys bör ge ett positivt nettonuvärde.

Motivering

Den samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalys som kommissionen föreslår i artikel 7 bör nämnas i ett skäl.

**Ändringsförslag 19
Förslag till förordning
Skäl 14b (nytt)**

(14b) För att man ska kunna bidra till vitbokens mål om att minska utsläppen av växthusgaser med 60 procent till 2050 jämfört med 1990 års nivåer måste man utvärdera hur utsläppen av växthusgaser påverkas av projekt av gemensamt intresse för att anlägga ny, bygga ut eller uppgradera infrastruktur.

Motivering

Det är viktigt att utvärdera vilken klimatpåverkan vissa infrastrukturprojekt har, eftersom investeringar i transeuropeisk transportinfrastruktur i hög grad kommer att påverka användningen av transportinfrastruktur och fastställa utsläppsnivåerna av växthusgaser fram till 2050 och därefter. Utbyggnad och uppgradering av transportinfrastruktur kan få betydande konsekvenser för arbetet med att minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn. Viss typ av infrastruktur riskerar att uteslutande kunna använda koldioxidintensiv teknik eller koldioxidintensiva transportsätt, medan andra projekt kan bidra till att minska växthusgasutsläppen.

Ändringsförslag 20
Förslag till förordning
Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) I samband med sin översyn av genomförandet av stomnätet i enlighet med denna förordning kan kommissionen, i samarbete med de berörda medlemsstaterna, utvärdera möjligheten att i nätet integrera annan infrastruktur som har förbättrat sina standarder och kan uppfylla kraven i förordningen.

Ändringsförslag 21
Förslag till förordning
Skäl 20

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20) Intelligent transportssystem är en nödvändig grund för att optimera trafiken och transporterna samt förbättra därtill relaterade tjänster.

(20) Intelligent transportssystem är en nödvändig grund för att optimera trafiken och transporterna samt förbättra därtill relaterade tjänster, **liksom för att bidra till att förbättra trafiksäkerheten och säkerheten vid transporter. De bör vara kompatibla och användas generellt inom olika transportmedel, medlemsstater och regioner för att optimera fördelarna för den inre marknaden, hållbar tillväxt och sammanhållning.**

Ändringsförslag 22
Förslag till förordning
Skäl 21

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(21) Riktlinjerna bör innehålla bestämmelser om utbyggnaden av det övergripande nätet vid urbana knutpunkter, eftersom dessa knutpunkter är utgångspunkten eller slutdestinationen (sista kilometern) för passagerare och gods

(21) Riktlinjerna bör innehålla bestämmelser om utbyggnaden av det övergripande nätet vid urbana knutpunkter **i enlighet med unionens syfte för en hållbar rörlighet i storstadsområden**, eftersom dessa knutpunkter är

som transporteras i det transeuropeiska transportnätet samt omstignings- eller omlastningsplatser inom eller mellan olika transportsätt.

utgångspunkten eller slutdestinationen (sista kilometern) för passagerare och gods som transporteras i det transeuropeiska transportnätet samt omstignings- eller omlastningsplatser inom eller mellan olika transportsätt.

Ändringsförslag 23
Förslag till förordning
Skäl 22

Kommissionens förslag

(22) Det transeuropeiska transportnätet bör, med tanke på dess stora omfattning, kunna utgöra en god grund för storskalig utbyggnad av nya tekniker och innovationer, som t.ex. kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och minska dess koldioxidavtryck. **Detta kommer att bidra till att uppnå Europa 2020-strategin och vitbokens mål att minska utsläppen av växthusgaser med 60 procent till år 2050 (baserat på nivåerna för 1990) och samtidigt bidra till att uppnå målet för ökad försörjningstrygghet när det gäller drivmedel i unionen.**

Ändringsförslag

(22) Det transeuropeiska transportnätet bör, med tanke på dess stora omfattning, kunna utgöra en god grund för storskalig utbyggnad av nya tekniker och innovationer, som t.ex. kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och minska dess koldioxidavtryck.

Motivering

Den andra delen av detta skäl återfinns i andra skäl, t.ex. i det nya skälet 14b.

Ändringsförslag 24
Förslag till förordning
Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) Det transeuropeiska transportnätet måste säkerställa effektiv multimodalitet för att möjliggöra bättre val av **transportsätt** och sammanläggning av stora volymer för transporter på långa sträckor. **Detta** kommer att göra multimodala transporter mer ekonomiskt attraktiva för

Ändringsförslag

(23) Det transeuropeiska transportnätet måste säkerställa effektiv multimodalitet **genom att prioritera de mest hållbara transportsätten** för att möjliggöra bättre val av **person- och godstransportsätt** och sammanläggning av stora volymer för transporter på långa sträckor. **Investeringar**

befraktare.

i multimodala omlastningsanläggningar kommer att ge mera rationella transporter och kommer också att göra multimodala transporter mer ekonomiskt attraktiva för befraktare, speditörer, passagerare och användare.

Ändringsförslag 25 Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) För att uppnå en transportinfrastruktur som är av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör riktlinjerna innehålla bestämmelser om säkerhet och skydd för passagerare och godstransporter, den inverkan som **klimatförändringar samt** potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla transportanvändare.

Ändringsförslag

(24) För att uppnå en transportinfrastruktur som är av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör riktlinjerna innehålla bestämmelser om säkerhet och skydd för passagerare och godstransporter **och om klimatpåverkan, liksom om** den inverkan som potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla transportanvändare, **bland annat äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.**

Ändringsförslag 26 Förslag till förordning Skäl 25

Kommissionens förslag

(25) *Stamnätet* bör vara en del av det övergripande nätet. Det bör bestå av det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser, i enlighet med trafikbehoven. Det bör vara multimodalt, dvs. inbegripa alla transportsätt och deras förbindelser samt relevanta system för trafikstyrning och informationshantering.

Ändringsförslag

(25) *Stomnätet* bör vara en del av det övergripande nätet. Det bör bestå av det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser, i enlighet med trafikbehoven, **och återspegla de ekonomiska och sociala behoven i de regioner och länder där de är lokaliserade samt garantera en kontinuerlig rörlighet och tillgänglighet till alla regioner i unionen.** Det bör vara multimodalt, dvs. inbegripa alla transportsätt och deras förbindelser samt relevanta system för

Motivering

Förutom att möta trafikefterfrågan måste stornätet säkerställa den territoriella sammanhållningen i hela unionen, eftersom det tillför ett europeiskt mervärde.

Ändringsförslag 27
Förslag till förordning
Skäl 25a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(25a) Stornätet har fastställts på grundval av en objektiv planeringsmetod. Genom denna metod har de viktigaste urbana knutpunkterna, hamnarna, flygplatserna och gränsövergångsställena identifierats. Dessa knutpunkter är, då detta är möjligt, sammankopplade med multimodala förbindelser så länge de är ekonomiskt livskraftiga, miljömässigt hållbara och genomförbara till 2030. Med denna metod har man kunnat säkerställa att alla medlemsstater är anslutna till och att huvudöarna är integrerade i stornätet.

Ändringsförslag 28
Förslag till förordning
Skäl 26

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(26) I syfte att genomföra *stamnätet* inom den fastlagda tidsramen kan en korridormodell användas för att på gränsöverskridande nivå samordna olika projekt och synkronisera utvecklingen av **korridoren**, för att på så sätt dra mesta möjliga nytta av nätet.

(26) I syfte att genomföra *stornätet* inom den fastlagda tidsramen kan en korridormodell användas för att på gränsöverskridande nivå samordna olika projekt och synkronisera utvecklingen av **korridorer och sammanlänkningsen av dem**, för att på så sätt dra mesta möjliga nytta av nätet. **Korridormodellen bör inte leda till att vissa projekt i stornätet prioriteras framför andra.**

Motivering

Den europeiska samordnaren ansvarar för genomförandet av projekt som syftar till att utveckla stamnätet, men det är viktigt att knutpunkter i stamnätet som ligger i närheten av en korridor också står under samordnarens överinseende. På så sätt kan man se till att korridorerna sammanlänkas på ett effektivt sätt för att ena det europeiska stamnätet och undvika att vissa projekt marginaliseras och korridorer isoleras.

Ändringsförslag 29 Förslag till förordning Skäl 27

Kommissionens förslag

(27) *Stamnätskorridorer* bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta modal integrering och multimodala transporter. Detta bör möjliggöra särskilt utvecklade korridorer som är optimerade i fråga om energianvändning och utsläpp, vilket betyder att de minimerar miljöeffekterna, samtidigt som de är attraktiva på grund av sin tillförlitlighet, begränsad trängsel samt låga kostnader för drift och administration. En preliminär förteckning över korridorer bör tas med i förordning (U) XXX/2012 [fonden för ett sammanlänkat Europa], men bör kunna anpassas för att ta hänsyn till förändringar i trafikflödena.

Ändringsförslag

(27) *Stamnätskorridorer* bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta modal integrering och multimodala transporter. Detta bör möjliggöra särskilt utvecklade korridorer som är optimerade i fråga om energianvändning och utsläpp, vilket betyder att de minimerar miljöeffekterna **och ökar konkurrenskraften**, samtidigt som de är attraktiva på grund av sin tillförlitlighet, begränsad trängsel samt låga kostnader för drift och administration. **Hanteringen av dem bör dock inte leda till någon överdriven ökning av administrativa kostnader.** En preliminär förteckning över korridorer bör tas med i förordning (EU) XXX/2012 [Fonden för ett sammanlänkat Europa], men bör kunna anpassas för att ta hänsyn till förändringar i trafikflödena **och förbättra tillgängligheten till alla regioner i unionen.** *Stamnätet bör på grundval av denna förteckning illustreras med en schematisk översiktskarta i en bilaga.*

Ändringsförslag 30 Förslag till förordning Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) Utformningen av rätt ledningsstruktur

Ändringsförslag

(28) **Vid** utformningen av rätt

och identifieringen av finansieringskällor för komplicerade gränsöverskridande projekt skulle kunna underlättas genom inrättandet av korridorplattformar för sådana *stamnätskorridorer*. Europeiska samordnare bör främja ett samordnat genomförande av *stamnätskorridorer*.

ledningsstruktur ***bör medlemsstaterna dela ansvaret med berörda befolkningar, i enlighet med befintliga nationella rutiner och lagar.*** Identifieringen av finansieringskällor för komplicerade gränsöverskridande projekt, ***genom offentliga investeringar och genom att dra till sig privat kapital,*** skulle kunna underlättas genom inrättandet av korridorplattformar för sådana *stamnätskorridorer*. Europeiska samordnare bör främja ett samordnat genomförande av *stamnätskorridorer* och deras ***sammanlänkning.***

Motivering

Berörda parter och intressenter bör medverka vid utvecklingen av transportkorridorer och tillhörande planering och styrning genom lämpliga samråd, förslag och planer.

Den europeiska samordnaren ansvarar för genomförandet av projekt som syftar till att utveckla stamnätet, men det är viktigt att knutpunkter i stamnätet som ligger i närheten av en korridor också står under samordnarens överinseende. På så sätt kan man se till att korridorerna sammanlänkas på ett effektivt sätt för att ena det europeiska stamnätet och undvika att vissa projekt marginaliseras och korridorer isoleras.

Ändringsförslag 31 **Förslag till förordning** **Skäl 28a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(28a) Korridormodellen bör vara klar och tydlig. Den bör inte orsaka någon extra administrativ belastning.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning **Skäl 28b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(28b) De europeiska samordnarnas roll är avgörande när det gäller att ge ny drivkraft åt och öka det europeiska

mervärdet av korridorer och sträckor, och även när det gäller att trygga en rationell planering av infrastrukturen genom en strukturerad dialog med de lokala myndigheterna och de berörda befolkningarna.

Ändringsförslag 33
Förslag till förordning
Skäl 29

Kommissionens förslag

(29) Vid utvecklingen av *stamnätskorridorer* bör **vederbörlig hänsyn tas** till de järnvägskorridorer för godstransport som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik samt till den europeiska genomförandeplan för ERTMS som fastställs i kommissionens beslut 2009/561/EG av den 22 juli 2009 om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

Ändringsförslag

(29) Vid utvecklingen av *stomnätskorridorer* bör **hänvisning göras** till de järnvägskorridorer för godstransport som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik samt till den europeiska genomförandeplan för ERTMS som fastställs i kommissionens beslut 2009/561/EG av den 22 juli 2009 om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. **De samarbetsstrukturer som upprättats enligt dessa lagstiftningsakter bör behållas, och det arbete som utförs i enlighet med dessa strukturer bör bidra till arbetet med de multimodala stamnätskorridorerna liksom de ”gröna korridorerna”.**

Motivering

Det europeiska transportnätets korridorer bör följa modellen för järnvägskorridorer för godstransport och ERTMS, för att de ska genomföras så snabbt och effektivt som möjligt.

Ändringsförslag 34
Förslag till förordning
Skäl 30a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30a) För att se till att finansieringspolitiken för alla finansiella program genomförs i enlighet med målen och prioriteringarna i TEN-T-riktlinjerna bör man regelbundet samla in, behandla och publicera detaljerade statistiska uppgifter om alla relevanta finansiella stöd i form av bidrag, lån eller andra finansiella instrument som används för varje projekt av gemensamt intresse och för varje transportsätt i stomnätet respektive det övergripande nätet på unionsnivå och på nationell nivå.

Motivering

Det transeuropeiska transportnätet måste förbättras avsevärt inför nästa finansieringsperiod vad gäller transparent, detaljerad och regelbunden information, med tanke på de tidigare erfarenheterna med vissa av finansieringskällorna för det transeuropeiska transportnätet.

Ändringsförslag 35
Förslag till förordning
Skäl 30b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30b) Ett fullständigt och optimalt färdigställande av det transeuropeiska transportnätet kan endast genomföras genom en större koncentrerad av de ekonomiska resurserna. Mer resurser bör därför göras tillgängliga via innovativa former av EU-finansiering.

Ändringsförslag 36
Förslag till förordning
Skäl 31

Kommissionens förslag

(31) För att uppdatera bilagorna och särskilt kartorna med hänsyn till eventuella förändringar till följd av det konkreta utnyttjandet av vissa transportinfrastrukturelement, analyserade mot förbestämda kvantitativa trösklar, bör kommissionen delegeras befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt med hänsyn till ändringar i bilagorna. Det är särskilt viktigt för kommissionen att genomföra lämpliga samråd under det förberedande arbetet, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utformar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar samtidigt, punktligt och på ett lämpligt sätt tillställs Europaparlamentet och rådet.

Ändringsförslag 37 Förslag till förordning Skäl 31a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(31) För att uppdatera bilagorna och särskilt kartorna med hänsyn till eventuella förändringar till följd av det konkreta utnyttjandet av vissa transportinfrastrukturelement, analyserade mot förbestämda kvantitativa trösklar, bör kommissionen delegeras befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt med hänsyn till ändringar i bilagorna. Det är särskilt viktigt för kommissionen att genomföra lämpliga samråd under det förberedande arbetet **med behöriga myndigheter**, inklusive på expertnivå **samt med lokal sakkunskap från det civila samhället**. När kommissionen förbereder och utformar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar samtidigt, punktligt och på ett lämpligt sätt tillställs Europaparlamentet och rådet.

Ändringsförslag

(31a) Vid sin översyn av genomförandet av stomnätet i enlighet med denna förordning bör kommissionen, efter samråd med medlemsstaterna, bedöma om andra delar ska tas upp i nätet, särskilt de prioriterade projekt som ingår i Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet¹.

¹ EUT L 204, 5.8.2010, s. 1.

Motivering

Vissa av de prioriterade projekten i beslut nr 661/2010/EU ingår inte i stomnätet. Eftersom medlemsstaterna redan har gjort vissa insatser bör dessa åtminstone övervägas vid den granskning som ska göras 2023.

Ändringsförslag 38 Förslag till förordning Artikel 1 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Riktlinjerna innehåller slutligen åtgärderna för genomförandet av det transeuropeiska nätet *fastställs*.

Ändringsförslag

4. Riktlinjerna innehåller slutligen åtgärderna **och tidsfristerna** för genomförandet av det transeuropeiska nätet.

Ändringsförslag 39 Förslag till förordning Artikel 2 – punkt 1 – strecksats 2

Kommissionens förslag

– åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur.

Ändringsförslag

– åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur **och som möjliggör hållbara och effektiva transporttjänster**.

Motivering

Räckvidden bör överensstämma med de mål som anges i artikel 4.

Ändringsförslag 40 Förslag till förordning Artikel 3 – led a

Kommissionens förslag

(a) projekt av gemensamt intresse: alla typer av planerad transportinfrastruktur, befintlig transportinfrastruktur eller alla ändringar av befintlig transportinfrastruktur som överensstämmer med bestämmelserna i kapitel 2, samt alla åtgärder som leder till effektiv hantering och användning av sådan

Ändringsförslag

(a) projekt av gemensamt intresse: alla typer av planerad transportinfrastruktur, befintlig transportinfrastruktur eller alla ändringar av befintlig transportinfrastruktur som överensstämmer med bestämmelserna i kapitel 2, samt alla åtgärder som leder till effektiv hantering och användning av sådan

infrastruktur.

infrastruktur *i enlighet med denna förordning.*

Ändringsförslag 41
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led e

Kommissionens förslag

(e) projekts europeiska mervärde: värdet av *unionsinsatser som går* utöver det *värde som annars skulle ha skapats genom en åtgärd vidtagen på medlemsstatsnivå.*

Ändringsförslag

(e) projekts europeiska mervärde: värdet av *unionens eller en medlemsstats politiska beslut, ekonomiska insatser eller både och som*, utöver det *potentiella värdet för den enskilda medlemsstaten, leder till en betydande och mätbar förbättring av transportförbindelser och transportflöden mellan medlemsstaterna sett till hållbarhet, effektivitet, konkurrenskraft och sammanhållning, i överensstämmelse med de mål för det transeuropeiska transportnätet som fastställs i artikel 4.*

Ändringsförslag 42
Förslag till förordning
Artikel 3 – led g

Kommissionens förslag

(g) intelligenta transportsystem (ITS): system som använder informations-, kommunikations-, navigerings- samt positions- och lokaliseringsteknik för att hantera rörlighet och trafik i det transeuropeiska transportnätet samt för att tillhandahålla mervärdestjänster till medborgare och operatörer, inklusive för en säker, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet. De kan även inbegripa ombordanordningar, förutsatt att de bildar ett odelbart system som även omfattar motsvarande infrastrukturkomponenter. De omfattar även system, teknik och tjänster enligt punkterna h-l.

Ändringsförslag

(g) intelligenta transportsystem (ITS): system som använder informations-, kommunikations-, navigerings- samt positions- och lokaliseringsteknik för att *effektivt* hantera rörlighet och trafik i det transeuropeiska transportnätet samt för att tillhandahålla mervärdestjänster till medborgare och operatörer, inklusive för en säker, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet. De kan även inbegripa ombordanordningar, förutsatt att de bildar ett odelbart system som även omfattar motsvarande infrastrukturkomponenter. De omfattar även system, teknik och tjänster enligt punkterna h-l.

Ändringsförslag 43
Förslag till förordning
Artikel 3 – led i

Kommissionens förslag

(i) övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (Vessel Traffic Monitoring and Information Systems, VTMIS): system som används för att övervaka och hantera trafik och sjötransporter, med utnyttjande av information från automatiska identifieringssystem för fartyg (AIS), långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (Long-Range Identification and Tracking of Ships, LRIT), kustradarsystem och radiokommunikation enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG.

Ändringsförslag

(i) övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (Vessel Traffic Monitoring and Information Systems, VTMIS): system som används för att övervaka och hantera trafik och sjötransporter, med utnyttjande av information från automatiska identifieringssystem för fartyg (AIS), långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (Long-Range Identification and Tracking of Ships, LRIT), kustradarsystem och radiokommunikation enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, **bland annat integreringen av SafeSeaNet.**

Motivering

SafeSeaNet är det huvudsakliga systemet inom plattformen för informationsutbyte inom sjöfarten på unions- och medlemsstatsnivå och en viktig teknisk faktor för sjösäkerheten, som införlivar övervaknings- och informationssystemen för sjötrafik inom ramen för direktiv 2002/59/EG.

Ändringsförslag 44
Förslag till förordning
Artikel 3 – led k

Kommissionens förslag

(k) e-tjänster för sjöfart: tjänster som utnyttjar avancerade och driftskompatibla informationstekniker inom sektorn för sjötransporter för att underlätta godsgenomströmningen till sjöss och i hamnområden.

Ändringsförslag

(k) e-tjänster för sjöfart: tjänster som utnyttjar avancerade och driftskompatibla informationstekniker inom sektorn för sjötransporter för att **förenkla administrativa förfaranden och** underlätta godsgenomströmningen till sjöss och i hamnområden, **inbegripet tjänster via en enda kontaktpunkt, såsom de integrerade maritima enda kontaktpunkterna enligt**

*direktiv 2010/65/EU, system för
hamnsamverkan och relevanta
tullinformationssystem.*

Motivering

EU:s initiativ för e-tjänster för sjöfart syftar till att främja enhetliga, transparenta, effektiva och förenklade lösningar utifrån avancerad informationsteknologi. Det behövs en tydligare referens till initiativets komponenttjänster och -system.

Ändringsförslag 45
Förslag till förordning
Artikel 3 – led na (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(na) driftskompatibilitet: egenskapen hos ett transportsätt att erbjuda säker trafik utan driftsavbrott för att uppfylla angivna prestandakrav. Denna egenskap är beroende av alla de tekniska, driftsmässiga och regleringsmässiga villkor som respektive transportsätt ska uppfylla och inbegriper innovativa lösningar som ökar kompatibiliteten mellan olika system.

Ändringsförslag 46
Förslag till förordning
Artikel 3 – led nb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(nb) sammanlänkning av transportsätt: den fysiska sammankopplingen av transportsätt, transportnätverk eller både och med utrustning eller anläggningar som tillhör ett annat transportsätt eller transportnätverk.

Ändringsförslag 47
Förslag till förordning
Artikel 3 – led nc (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(nc) modal integrering: när man på ett samstämt sätt kombinerar olika transportsätt för att uppnå smidiga och effektiva förbindelser mellan dessa.

**Ändringsförslag 48
Förslag till förordning
Artikel 3 – led nd (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(nd) gränsöverskridande sträcka: sträcka som säkerställer kontinuiteten hos ett projekt av gemensamt intresse mellan de mest närliggande knutpunkterna på vardera sidan gränsen av två medlemsstater, eller mellan en medlemsstat och ett grannland.

**Ändringsförslag 49
Förslag till förordning
Artikel 3 – led o**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(o) urban knutpunkt: ett storstadsområde där det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur är **anslutet** till andra delar av **den infrastrukturen** och till infrastrukturen för regional och lokal trafik.

(o) urban knutpunkt: ett storstadsområde där det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur, **såsom hamnar, flygplatser, järnvägsstationer, logistikplattformar, gods- och passagerarterminaler i och utanför stadsområden**, är **ansluten** till andra delar av **denna infrastruktur** och till infrastrukturen för regional och lokal trafik.

**Ändringsförslag 50
Förslag till förordning
Artikel 3 – led oa (nytt)**

(oa) flaskhals: fysiska eller funktionella hinder som leder till systemavbrott som påverkar kontinuiteten i flöden av stora avstånd och som kan avhjälpas genom att ny infrastruktur skapas eller befintlig infrastruktur i grunden moderniseras, vilket skulle kunna leda till avsevärda förbättringar som kan lösa problemet med flaskhalsar.

**Ändringsförslag 51
Förslag till förordning
Artikel 3 – led q**

Kommissionens förslag

(q) godsterminal: en struktur som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt och för tillfällig förvaring av gods, som kusthamnar, inlandshamnar, flygplatser och järnvägsterminaler.

Ändringsförslag

(q) godsterminal: en struktur som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt och ***mellan två olika järnvägssystem och*** för tillfällig förvaring av gods, som kusthamnar, inlandshamnar, flygplatser och järnvägsterminaler.

**Ändringsförslag 52
Förslag till förordning
Artikel 3 – led ra (nytt)**

Kommissionens förslag

(ra) samhällsekonomisk kostnads-nyttanalytisk: en kvantifierad förhandsbedömning enligt en harmoniserad metod av värdet av ett projekt eller program, inbegripet en klimatkonsekvensbedömning, som beaktar alla samhällsmässiga, ekonomiska och miljömässiga fördelar och kostnader och som ger en indikation på deras bidrag till välfärden.

Motivering

Begreppet samhällsekonomisk kostnads-nyttanalys i artikel 7, som är ett viktigt inslag i utvärderingen av projekt av gemensamt intresse, bör definieras. Det är viktigt att se till att projekten på det hela taget kommer att bidra till välfärden efter det att alla fördelar och kostnader, inbegripet samhälls- och miljömässiga sådana, beaktats.

Ändringsförslag 53 Förslag till förordning Artikel 3 – led rb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(rb) isolerat nät: en medlemsstats järnvägsnät eller del därav med en spårvidd som skiljer sig från nominell spårvidd enligt europeisk standard (1 435 mm), där vissa större investeringar i infrastruktur inte kan motiveras av lönsamhetsskäl med anledning av det aktuella nätets särdrag, på grund av dess geografiska isolering eller perifera läge.

Ändringsförslag 54 Förslag till förordning Artikel 3 – led rc (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(rc) klimatkonsekvensbedömning: en utvärdering i förväg av de absoluta och relativa växthusgaseffekterna av ny, utbyggd eller förbättrad transportinfrastruktur, baserad på harmoniserade metoder och i enlighet med Århuskonventionen, offentligt tillgänglig för medborgarna, och som omfattar följande:

(i) förändringar i växthusgasutsläpp från trafik,

(ii) förändringar i växthusgasutsläpp från drift, underhåll och förvaltning av infrastruktur,

(iii) växthusgasutsläpp från anläggning och utbyggnad av infrastruktur samt från

*processer i samband med uttjänt
infrastruktur, och
(iv) indirekta effekter på andra sektorer.*

Motivering

Informationen i klimatkonsekvensbedömningen, t.ex. miljökonsekvensbedömningar, ska vara tillgängliga för allmänheten.

Ändringsförslag 55 Förslag till förordning Artikel 4

Kommissionens förslag

1. Det transeuropeiska transportnätet ska ***möjliggöra transporttjänster och åtgärder som***
(a) tillgodoser rörlighets- och transportbehoven hos sina användare inom unionen och i förbindelser med tredjeländer, och därmed bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,

Ändringsförslag

1. Det transeuropeiska transportnätet ska ***bidra till de fastställda målen inom följande fyra kategorier:***

(a) Effektivitet, genom

i) avlägsnande av flaskhalsar och överbryggande av förbindelselänkar som saknas, både inom transportinfrastruktur och vid förbindelsepunkter mellan sådan infrastruktur, liksom inom medlemsstaternas territorier och vid gränsöverskridande sträckor mellan dessa,

ii) smidiga förbindelser mellan transportinfrastruktur för långdistanstrafik samt regional och lokal trafik för både passagerar- och godstransporter,

iii) samtrafikförmåga och driftskompatibilitet hos regionala och nationella transportnät,

iv) främjande av ekonomiskt effektiv och driftskompatibel transport av hög kvalitet som bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,

(b) är ekonomiskt effektiva, bidrar till att uppnå målen för koldioxidsnåla och rena transporter, trygg bränsleförsörjning och miljöskydd, är säkra och av hög kvalitet, både för passagerartrafik och godstransporter,

(c) främjar de mest avancerade tekniska och driftsmässiga begreppen,

(d) ger lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen och därmed främjar

v) optimal integration och samtrafikförmåga mellan alla transportsätt och effektiv användning av ny och befintlig infrastruktur,

vi) brett främjande av de mest avancerade tekniska och driftsmässiga begreppen bland medlemsstaterna.

(b) Hållbarhet, genom

i) främjande av hållbar, koldioxidsnål och energieffektiv transport med målet att minska koldioxidutsläppen från unionens transportsektor med 60 procent till 2050 jämfört med 1990 års nivåer,

ii) en minskning av alla former av föroreningar från transportsektorn genom främjande av rena transporter och en minskning av andra externa kostnader,

iii) enhetligt och samordnat miljöskydd.

(c) Öka fördelarna för alla användare, genom

i) att möta användarnas rörlighets- och transportbehov inom unionen och till och från tredjeländer,

ii) högkvalitativa passagerartransporter till ett överkomligt pris som är tillgängliga för alla, inbegripet för äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning,

iii) godstrafiktjänster av hög kvalitet,

iv) trygga och säkra transportlösningar av hög kvalitet, inklusive anpassning till klimatförändringarna,

v) inrättande av infrastrukturkrav på området för driftskompatibilitet, skydd och säkerhet samt transporttjänsternas kvalitet, effektivitet och hållbarhet.

(d) Sammanhållning, genom

social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder tillväxten.

i) att bidra till tillgänglighet och anslutbarhet för alla regioner i unionen, även randområden, yttersta randområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden, och därmed främja social, ekonomisk och territoriell sammanhållning, stödja tillväxt för alla och minska skillnaderna i transportinfrastruktur mellan olika delar av EU.

2. Vid utbyggnaden av infrastrukturen för det transeuropeiska transportnätet ska följande mål eftersträvas:

(a) Samtrafikförmåga och driftskompatibilitet hos nationella transportnät.

(b) Avlägsnande av flaskhalsar och överbryggande av förbindelselänkar som saknas, både inom transportinfrastrukturerna och vid förbindelsepunkter mellan dessa, inom medlemsstaternas territorier och vid gränsövergångsställen mellan dessa.

(c) En utbyggnad av alla transportsätt på ett sätt som överensstämmer med säkerställandet av hållbara och ekonomiskt effektiva transporter på lång sikt.

(d) Optimal integration och samtrafikförmåga mellan alla transportsätt.

(e) Effektivt utnyttjande av infrastruktur.

(f) Främjande av omfattande användning av transporter med den mest koldioxidneutrala effekten.

(g) Transportinfrastrukturförbindelser mellan det transeuropeiska transportnätet och transportinfrastrukturnäten i grannländer, samt främjande av deras driftskompatibilitet.

(h) Inrättandet av infrastrukturkrav,

särskilt på området för driftskompatibilitet, skydd och säkerhet, som kan fungera som referensvärden för transporttjänsternas kvalitet, effektivitet och hållbarhet.

(i) Smidiga förbindelser mellan transportinfrastruktur för långdistanstrafik samt regional och lokal trafik för både passagerar- och godstransporter.

(j) En transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för alla europeiska regioner, inklusive unionens yttersta randområden och andra perifera regioner.

(k) Tillgänglighet för äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Ändringsförslag 56
Förslag till förordning
Artikel 5

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna, och i tillämpliga fall regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och andra offentliga och privata organ ska planera, utveckla och driva det transeuropeiska transportnätet på ett resurseffektivt sätt, vilket ska omfatta följande åtgärder:

- (a) En optimering av infrastrukturernas integrering och sammanlänkning.
- (b) Omfattande användning av ny teknik och intelligenta transportsystem.
- (c) Förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.

Ändringsförslag

I. Medlemsstaterna, och i tillämpliga fall regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och andra offentliga och privata organ ska planera, utveckla och driva det transeuropeiska transportnätet på ett resurseffektivt sätt, vilket ska omfatta följande åtgärder:

- (a) En optimering av infrastrukturernas integrering och sammanlänkning.
- (b) Omfattande användning av ny teknik och intelligenta transportsystem.
- (c) Förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.

(ca) En samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, inklusive de huvudsakliga alternativen för projekt av

- (d) Beaktande av möjliga synergieffekter med andra nät, särskilt transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnät.
- (e) En bedömning av strategiska miljöeffekter, tillsammans med inrättandet av lämpliga planer och program, och av bidrag till kampen mot klimatförändringen.
- (f) Åtgärder för att planera och vid behov utöka infrastrukturkapaciteten.
- (g) Tillräckligt beaktande av transportinfrastrukturens sårbarhet med hänsyn till klimatförändringar samt naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor.

gemensamt intresse, t.ex. uppgradering av befintlig infrastruktur eller byggande av ny.

- (d) Beaktande av möjliga synergieffekter med andra nät, särskilt transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnät.
- (e) En bedömning av strategiska miljöeffekter, tillsammans med inrättandet av lämpliga planer och program, och av bidrag till kampen mot klimatförändringen.
- (f) Åtgärder för att planera och vid behov utöka infrastrukturkapaciteten.
- (g) Tillräckligt beaktande av transportinfrastrukturens sårbarhet med hänsyn till klimatförändringar samt naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor, **för att anpassa infrastrukturen till dessa risker.**

(ga) Främjandet av hållbara och ändamålsenliga transporttjänster.

1a. Vid planeringen och utvecklingen av transeuropeiska transportnät ska medlemsstaterna, de regionala och lokala myndigheterna, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och offentliga och privata organ ta hänsyn till de särskilda förhållandena i de olika delarna av unionen, särskilt den berörda regionens turistmässiga och topografiska särdrag. De får anpassa de detaljerade vägsträckningarna inom de gränser som anges i artikel 54.3 c, med beaktande av bestämmelserna i denna förordning.

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning

Artikel 6 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Den gradvisa utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska uppnås särskilt genom tillämpningen av en struktur på två nivåer, **vilket omfattar ett**

Ändringsförslag

1. Den gradvisa utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska uppnås särskilt genom tillämpningen av en struktur på två nivåer **med en sammanhållen och**

övergripande nät och ett *stamnät*.

öppen metod bestående av ett övergripande nät och ett *stomnät*.

Ändringsförslag 58
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv användning av denna infrastruktur. Det ska utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II.

Ändringsförslag

2. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv **samt socialt och miljömässigt hållbar** användning av denna infrastruktur. Det ska utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II.

Ändringsförslag 59
Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) bidra till uppnåendet av de mål som anges i artikel 4,

Ändringsförslag

(a) bidra till uppnåendet av de mål som **faller inom minst tre av fyra av de kategorier som** anges i artikel 4,

Motivering

Föredraganden föreslår att kriterierna för stödberättigande stramas åt en aning så att projekt av gemensamt intresse bättre uppfyller de mål för det transeuropeiska transportnätet som nämns i artikel 4 och därtill hörande ändringsförslag 29.

Ändringsförslag 60
Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) **ha genomgått en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys med ett positivt nettonuvärde som resultat,**

Ändringsförslag

(c) **vara ekonomiskt lönsamt på grundval av socioekonomiska kostnader och nyttoeffekter,**

Motivering

I artikel 3a definieras samtliga projekt som görs på TEN-T som ”projekt av gemensamt intresse”. Artiklarna 1.4 och 7.2c anger sedan att det ska finnas garantier för att projekten är ekonomiskt hållbara och möjliggör beslut om vilka projekt som ska utvecklas och omfattas av investeringar i de nationella nät som de berörda medlemsstaterna kommer att behålla ansvaret för.

Ändringsförslag 61 Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Medlemsstaterna och andra projektledare ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att projekten genomförs i enlighet med relevant unionslagstiftning samt nationella regler och förfaranden, särskilt unionens lagstiftning om miljö, klimatskydd, säkerhet, konkurrens, statligt stöd, offentlig upphandling **och** folkhälsa.

Ändringsförslag

4. Medlemsstaterna och andra projektledare ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att projekten genomförs i enlighet med relevant unionslagstiftning samt nationella **och regionala** regler och förfaranden, särskilt unionens lagstiftning om miljö, klimatskydd, säkerhet, konkurrens, statligt stöd, offentlig upphandling, folkhälsa **och tillgänglighet**.

Ändringsförslag 62 Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Projekt av gemensamt intresse är berättigade till finansiellt stöd från unionen enligt de instrument som är tillgängliga för det transeuropeiska transportnätet, **särskilt** den fond för ett sammanlänkat Europa som inrättats genom förordning (EU) nr XXX/2012.

Ändringsförslag

5. Projekt av gemensamt intresse är berättigade till finansiellt stöd från unionen enligt de instrument som är tillgängliga för det transeuropeiska transportnätet, **inklusive** den fond för ett sammanlänkat Europa som inrättats genom förordning (EU) nr XXX/2012.

Ändringsförslag 63
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) skapa förbindelser mellan *stamnätet* och tredjeländers transportnät,

Ändringsförslag

(b) skapa förbindelser mellan *stomnätet* och tredjeländers transportnät, ***i avsikt att öka den ekonomiska tillväxten och konkurrenskraften,***

Ändringsförslag 64
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1 – stycke 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) ***införa*** trafikstyrningssystem i dessa länder.

Ändringsförslag

(d) ***främja*** trafikstyrningssystem i dessa länder ***som är i överensstämmelse med unionens politik.***

Ändringsförslag 65
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) främja sjötransporter och höghastighetsleder till sjöss, med undantag av finansiellt stöd till hamnar i tredjeländer.

Ändringsförslag 66
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 2 – led db (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(db) underlätta transport på inre vattenvägar till och från tredjeländer.

Ändringsförslag 67
Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 2 – led dc (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(dc) ta hänsyn till fysiska begränsningar och topografiska särdrag i medlemsstaternas transportinfrastruktur i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

Motivering

Geografiska begränsningar bör också beaktas i syfte att säkerställa att det går att genomföra det övergripande nätet.

Ändringsförslag 68
Förslag till förordning
Artikel 10

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Unionen, medlemsstaterna, infrastrukturförvaltarna och andra initiativtagare ska, när de utvecklar det övergripande nätet, **särskilt beakta** de åtgärder som krävs för att

- (a) genomföra och använda intelligenta transportsystem, inklusive åtgärder som möjliggör trafikstyrning, multimodala tidtabells- och informationstjänster, internetbokning och integrerade biljettjänster,**
- (b) överbrygga förbindelselänkar som saknas och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor,**
- (c) avlägsna administrativa och tekniska hinder, särskilt hinder för nätets driftskompatibilitet och för konkurrensen,**

1. Unionen, medlemsstaterna, **regionerna, de berörda lokala myndigheterna,** infrastrukturförvaltarna och andra initiativtagare ska, när de utvecklar det övergripande nätet, **prioritera** de åtgärder som krävs för att

- (a) överbrygga förbindelselänkar som saknas och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor, bland annat genom att förbättra eller återupprätta gränsöverskridande sträckor,**
 - (b) genomföra och använda intelligenta transportsystem,**
 - (c) säkerställa en optimal integrering av och driftskompatibilitet hos transportsätten,**
- (ca) bidra till uppnåendet av målet att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 60 procent till 2050 jämfört med 1990 års nivåer,**

(d) säkerställa *en optimal integrering av och driftskompatibilitet hos transportsätten,*

(e) säkerställa lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen,

(f) öka eller upprätthålla infrastrukturstandarden i fråga om effektivitet, säkerhet, motståndskraft mot klimatförändringar och i tillämpliga fall katastrofer, miljöprestanda, sociala förhållanden, tillgänglighet för alla användare, kvaliteten på tjänster och trafikflödenas kontinuitet,

(g) främja utveckling av spjutspetsteknik,

(h) säkerställa bränsleförsörjningen genom att tillåta användning av alternativa energikällor och framdrivningssystem, särskilt de med låga eller inga koldioxidutsläpp,

(i) förbifartsleder i stadsområden för godstransporter på järnväg.

(d) säkerställa *lämplig tillgänglighet och lämpliga förbindelser för alla regioner i unionen.*

2. För att komplettera de åtgärder som fastställs i punkt 1 ska särskild uppmärksamhet ägnas åt åtgärder som krävs för att

(a) öka eller upprätthålla infrastrukturstandarden i fråga om effektivitet, säkerhet, motståndskraft mot klimatförändringar och i tillämpliga fall katastrofer, miljöprestanda, sociala förhållanden, tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning, liksom kvaliteten på tjänster och trafikflödenas kontinuitet,

(b) främja utveckling av innovativ och ren spjutspetsteknik,

(c) säkerställa bränsleförsörjningen genom ökad energieffektivitet och genom att främja användningen av alternativa energikällor och framdrivningssystem, särskilt de med låga eller inga koldioxidutsläpp,

(d) minska stadsområdets exponering för negativa effekter av förbipasserande godstransport på järnväg och väg.

(da) avlägsna administrativa och tekniska hinder, särskilt hinder för nätets driftskompatibilitet och för konkurrensen,

(db) Beakta den särskilda situationen för öar, isolerade nät samt randområden och yttersta randområden.

Ändringsförslag 69
Förslag till förordning
Artikel 12

Kommissionens förslag

1. Transportinfrastruktur för järnvägar omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Järnvägslinjer för höghastighetstrafik och konventionell trafik, inklusive
 - i) sidospår,
 - ii) tunnlrar,
 - iii) broar,
 - (b) Godsterminaler **och** logistikplattformar för omlastning av gods inom järnvägen **samt** mellan järnväg och andra transportsätt.
 - (c) Stationer utmed de sträckor som anges i bilaga I för transferering av passagerare inom järnvägen samt mellan järnväg och andra transportsätt.
 - (d) Tillhörande utrustning.
 - (e) Intelligent transportssystem.
2. Järnvägslinjer ska ha en av följande former:
 - (a) Järnvägslinjer för höghastighetstransport som är
 - i) särskilt konstruerade höghastighetslinjer utrustade för hastigheter som är lika med eller högre än 250 km/h,
 - ii) särskilt uppgraderade konventionella linjer utrustade för hastigheter på 200 km/h.

Ändringsförslag

1. Transportinfrastruktur för järnvägar omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Järnvägslinjer för höghastighetstrafik och konventionell trafik, inklusive
 - i) sidospår,
 - ii) tunnlrar,
 - iii) broar,
 - (b) Godsterminaler, logistikplattformar för omlastning av gods inom järnvägen **och järnvägsanslutningar till industriområden och anläggningar liksom sammanlänkningspunkter** mellan järnväg och andra transportsätt
 - (c) Stationer utmed de sträckor som anges i bilaga I för transferering av passagerare inom järnvägen samt mellan järnväg och andra transportsätt.
 - (d) Tillhörande utrustning.
 - (e) Intelligent transportssystem.
2. Järnvägslinjer ska ha en av följande former:
 - (a) Järnvägslinjer för höghastighetstransport som är
 - i) särskilt konstruerade höghastighetslinjer utrustade för hastigheter som är lika med eller högre än 250 km/h,
 - ii) särskilt uppgraderade konventionella linjer utrustade för hastigheter på 200 km/h,
 - iiia) linjer som särskilt byggts om för höghastighetståg och av specifik karaktär till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsbebyggelse, där hastigheten måste anpassas från fall till fall, inbegripet linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät samt spår genom bland annat stationer och för tillträde till terminaler och lokstallar, som*

(b) Järnvägslinjer för konventionell transport.

3. I den tekniska utrustning som hör till järnvägslinjer ska det ingå elektrifieringssystem, utrustning för passagerares ombordstigning och avstigning samt lastning och lossning av gods på stationer, logistikplattformar och godsterminaler. Den **ska** inkludera alla anordningar som krävs för att säkerställa en säker och effektiv drift av fordonen.

trafikeras med konventionell hastighet av höghastighetståg.

(b) Järnvägslinjer för konventionell transport.

3. I den tekniska utrustning som hör till järnvägslinjer ska det ingå elektrifieringssystem, utrustning för passagerares ombordstigning och avstigning samt lastning och lossning av gods på stationer, logistikplattformar och godsterminaler. Den **kan** inkludera alla anordningar, **såsom faciliteter för automatisk spårviddsändring för järnväg**, som krävs för att säkerställa en säker och effektiv drift av fordonen **liksom för att minska miljöpåverkan och öka driftskompatibiliteten.**

Ändringsförslag 70 Förslag till förordning Artikel 13

Kommissionens förslag

1. **Godsterminaloperatörer ska se till att alla godsterminaler är öppna för alla operatörer.**

Logistikplattformoperatörer ska hålla minst en terminal öppen för alla operatörer.

Operatörer för godsterminaler och logistikplattformar ska tillhandahålla sådan tillgång på ett icke-diskriminerande

Ändringsförslag

1. **Operatörer för godsterminaler och medlemsstaterna ska säkerställa att tillträdet till godsterminaler uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg¹. Godsterminaler som omfattas av denna förordning är öppna för transportoperatörer i enlighet med direktiv XXX [omarbetning av det första järnvägspaketet].**

sätt och tillämpa transparenta avgifter.

2. Operatörer av passagerarstationer ska se till att passagerarstationerna ger tillgång till information, biljettförsäljning och kommersiella aktiviteter för järnvägstrafik över hela det övergripande nätet och, där så är lämpligt, information om anslutning till lokal och regional trafik i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet.

3. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna se till att

(a) järnvägslinjer är utrustade med ERTMS,

(b) järnvägsinfrastrukturer uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och dess genomförandeåtgärder, i syfte att uppnå driftskompatibilitet inom det övergripande nätet,

(c) järnvägsinfrastrukturen uppfyller kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD), antagna enligt artikel 6 i direktiv 2008/57/EG **för nya och uppgraderade linjer**, utom i **vederbörligen motiverade** fall där detta är tillåtet enligt den relevanta TSD:n eller enligt det förfarande som fastställs i artikel 9 i direktiv 2008/57/EG.

Järnvägsinfrastrukturen ska i alla fall uppfylla följande krav:

(1) Nominell spårvidd för nya järnvägslinjer: 1 435 mm;

2. Operatörer av passagerarstationer ska se till att passagerarstationerna ger **samtliga användare** tillgång till information, biljettförsäljning och kommersiella aktiviteter för järnvägstrafik över hela det övergripande nätet och, där så är lämpligt, information om anslutning till lokal och regional trafik i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet.

3. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, **de berörda regionala myndigheterna** och infrastrukturförvaltarna se till att

(a) järnvägslinjer är utrustade med ERTMS, **utom för isolerade nät**,

(b) järnvägsinfrastrukturer uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och dess genomförandeåtgärder, i syfte att uppnå driftskompatibilitet inom det övergripande nätet,

(c) järnvägsinfrastrukturen uppfyller kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD), antagna enligt artikel 6 i direktiv 2008/57/EG, utom i fall där detta är tillåtet enligt den relevanta TSD:n eller enligt det förfarande som fastställs i artikel 9 i direktiv 2008/57/EG. Järnvägsinfrastrukturen ska i alla fall uppfylla följande krav:

(1) Nominell spårvidd för nya järnvägslinjer: 1 435 mm, **utom i de fall den nya linjen är en utvidgning av ett nät där spårvidden skiljer sig från och är fristående från huvudlinjerna inom**

(2) Elektrifiering.

(3) Linjer som används av konventionella godståg: 22,5 ton axellast och 750 m tåglängd.

(4) Maximal lutning för nya linjer som ska användas av konventionella godståg: 12,5 mm/m.

unionen.

(2) **Fullständig** elektrifiering, **med undantag av sidospår och terminaler.**

(3) Linjer som används av konventionella godståg: 22,5 ton axellast och 750 m tåglängd, **inbegripet 10 m säkerhetsmarginal.**

(4) Maximal lutning för nya linjer som ska användas av konventionella godståg: 12,5 mm/m, **förutom i vederbörligen motiverade fall då undantag enligt ”specialfall” i TSD kan gälla.**

¹ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

Ändringsförslag 71
Förslag till förordning
Artikel 14 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(aa) Migrering till en nominell spårvidd på 1 435 mm.

Ändringsförslag 72
Förslag till förordning
Artikel 14 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) Lindring av bullerbelastningen från järnvägstrafik.

(b) **Förebyggande av buller och** lindring av bullerbelastningen från järnvägstrafik **genom åtgärder med avseende på infrastruktur och rullande järnvägsmateriel.**

Motivering

För att EU:s mål om att minska bullerbelastningen från järnvägstrafik ska kunna förverkligas bör särskild uppmärksamhet ägnas åt åtgärder med avseende på infrastruktur och rullande järnvägsmateriel som syftar till att förebygga och minska bullernivåerna. Föredragandena anser att det är särskilt viktigt att beakta vilken inverkan buller från järnvägstrafik har i glesbebyggda områden.

Ändringsförslag 73
Förslag till förordning
Artikel 14 – led c

Kommissionens förslag

(c) Uppnående av standarder som är högre än de som anges som minimikrav i de tekniska specifikationerna enligt artikel 13.

Ändringsförslag

(c) Uppfyllandet av infrastrukturkraven och ökad driftskompatibilitet.

Ändringsförslag 74
Förslag till förordning
Artikel 14 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Förbättra säkerheten vid plankorsningar eller ersätta dem med järnvägsöver- eller undergångar.

Ändringsförslag 75
Förslag till förordning
Artikel 14 – led cb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(cb) Anslutning av infrastrukturen för järnvägstransporter till infrastrukturen för inre vattenvägar och hamnar.

Ändringsförslag 76
Förslag till förordning
Artikel 15

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Inre vattenvägar och inlandshamnar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Inre vattenvägar och inlandshamnar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I **och III a.**

Ändringsförslag 77
Förslag till förordning
Artikel 16 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) Floder.

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska version.)

Motivering

(Berör inte den svenska version.)

Ändringsförslag 78
Förslag till förordning
Artikel 16 – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) Tillhörande infrastruktur, såsom slussar, lyftanordningar, broar **och** dammar.

Ändringsförslag

(d) Tillhörande infrastruktur, såsom slussar, lyftanordningar, broar, dammar **och översvämningsanordningar.**

Ändringsförslag 79
Förslag till förordning
Artikel 16 – punkt 1 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ea) Anslutningspunkter till andra transportsätt.

Ändringsförslag 80
Förslag till förordning
Artikel 16 – punkt 1 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) Anslutningar till den sista transportsträckan.

Ändringsförslag 81
Förslag till förordning
Artikel 16 – punkt 1 – led gb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(gb) Terminaler och logistikplattformar för passagerar- och godstransport på vattenvägar samt mellan inre vattenvägar och andra transportmedel.

Ändringsförslag 82
Förslag till förordning
Artikel 16 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Utrustning som **kopplas** till **hamnar ska särskilt** möjliggöra framdrivnings- och driftsystem som minskar föroreningar, energiförbrukningen och koldioxidhalterna. Den inbegriper mottagningsanordningar för avfall.

3. Utrustning som **hör till inre vattenvägar får inbegripa utrustning för lastning och lossning av passagerare och gods i inlandshamnar. Tillhörande utrustning får möjliggöra framför allt** framdrivnings- och driftsystem som minskar föroreningar, **bland annat vatten- och luftföroreningar**, energiförbrukningen och koldioxidhalterna. Den inbegriper mottagningsanordningar för avfall, **landströmsanläggningar och insamlingsanläggningar för olja samt utrustning för isbrytning, hydrologiska undersökningar samt för muddring och underhåll av hamnar och hamninlopp för att säkerställa farbara vatten året om.**

Ändringsförslag 83
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. **Hamnoperatörer** ska se till att varje inlandshamn erbjuder minst en godsterminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga avgifter.

2. **Det organ som ansvarar för inlandshamnen** ska se till att varje inlandshamn erbjuder minst en godsterminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga avgifter.

Ändringsförslag 84
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna se till att

(a) floder, kanaler och sjöar uppfyller kraven för inre vattenvägar av klass IV enligt den nya klassificeringen av inre vattenvägar inom ramen för den europeiska överenskommelsen om viktiga inre vattenvägar av internationell betydelse (AGN), och att kontinuerliga brohöjder garanteras,

(b) floder, kanaler och sjöar är utrustade med RIS.

Ändringsförslag 85
Förslag till förordning
Artikel 18

Ändringsförslag

3. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, **hamnmyndigheterna** och infrastrukturförvaltarna se till att

(a) floder, kanaler och sjöar uppfyller kraven för inre vattenvägar av klass IV enligt den nya klassificeringen av inre vattenvägar inom ramen för den europeiska överenskommelsen om viktiga inre vattenvägar av internationell betydelse (AGN), och att kontinuerliga brohöjder garanteras ***i full överensstämmelse med bestämmelserna i artiklarna 41 och 42 i denna förordning;***

med hänsyn till den särskilda betydelsen av biologisk mångfald får, i vederbörligen motiverade fall och på begäran av en medlemsstat, undantag från minimikraven beviljas för oförstörda fritt strömmande floder med beaktande av både de ekologiska behoven hos flodavsnitt och de strategiska krav som finns när det gäller transport på inre vattenvägar,

(b) floder, kanaler och sjöar är utrustade med RIS,

(ba) floder, kanaler och sjöar i enlighet med punkt a garanterar god navigationsstatus i överensstämmelse med bestämmelserna i AGN och samtidigt respekterar internationella skyldigheter på miljöskyddsområdet.

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

(a) För befintliga inre vattenvägar: genomförandeåtgärder som är nödvändiga för att uppnå standarderna för inre vattenvägar av klass IV.

(b) I tillämpliga fall, åtgärder för att uppnå högre standarder *än* de som ***gäller för*** inre vattenvägar ***av klass IV***, i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan.

(c) Genomförande av intelligenta transportsystem, inklusive RIS.

(d) Anslutning av infrastruktur för inlandshamn till transportinfrastruktur för ***järnvägar***.

Ändringsförslag 86 Förslag till förordning Artikel 20 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Parkeringsområden.

Ändringsförslag 87

Ändringsförslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

(a) För befintliga inre vattenvägar: genomförandeåtgärder som är nödvändiga för att uppnå standarderna för inre vattenvägar av klass IV.

(b) I tillämpliga fall, åtgärder för att uppnå högre standarder ***för modernisering och för nya vattenvägar enligt de tekniska och driftsmässiga egenskaper som anges i AGN om den nya klassificeringen av*** inre vattenvägar i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan.

(c) Genomförande av intelligenta transportsystem, inklusive RIS.

(d) Anslutning av infrastruktur för inlandshamn till transportinfrastruktur för ***godstrafik på järnväg och väg***.

(da) Främjande av ren transport på inre vattenvägar.

(db) Oförstörda fritt strömmande floder som står under särskild översyn och som därför kan omfattas av särskilda åtgärder.

Ändringsförslag

(b) Parkeringsområden ***och rastplatser***.

Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 1 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ea) Knutpunkter för förbindelser med andra transportsätt, i synnerhet järnväg.

Ändringsförslag 88
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 1 – led f

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(f) Busstationer.

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 89
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. De vägar av hög standard som avses i punkt 1 a är sådana som spelar en viktig roll för långdistansfrakt och passagerartrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centra, samverkar med andra transportsätt och förbinder inlandsområden och perifera NUTS 2-regioner med unionens centrala regioner.

2. De vägar av hög standard som avses i punkt 1 a är sådana som spelar en viktig roll för långdistansfrakt och passagerartrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centra, samverkar med andra transportsätt och förbinder **bergsområden, avlägsna områden**, inlandsområden och perifera NUTS 2-regioner med unionens centrala regioner. **Dessa vägar ska underhållas på lämpligt sätt för att möjliggöra säker trafik.**

Motivering

Detta är en liten förbättring av ändringsförslag 46 som föredragandena har lagt fram. Ett självklart villkor för de vägar som ingår i det transeuropeiska nätet.

Ändringsförslag 90

Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 3 – inledningen

Kommissionens förslag

3. Vägar av hög standard ska vara speciellt utformade och byggda för motortrafik, och ska vara antingen motorvägar **eller** motortrafikleder.

Ändringsförslag

3. Vägar av hög standard ska vara speciellt utformade och byggda för motortrafik, och ska vara antingen motorvägar, motortrafikleder **eller konventionella vägar av strategisk betydelse.**

Motivering

Enligt det här ändringsförslaget bör ytterligare en vägtyp ingå i det övergripande nätet. Vissa förslag på vägar tycks inte stödja sammanhållningsmålet. Förslag om att avskaffa alla plankorsningar för cykel- och gångtrafik är svåra att genomföra och kan leda till att grannkommuner inte förbinds med varandra. Att kräva att allt tillträde ska ske från trafikplatser i flera plan eller övervakade vägkorsningar skulle medföra problem när det gäller sidovägar, tillträde från lantgårdar och vändplaner. Vi uppskattar att detta skulle kosta 53–100 miljarder brittiska pund att genomföra i Storbritannien, men att det inte skulle leda till någon verklig förbättring av nätets funktion.

Ändringsförslag 91
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 3 – led a – led ii

Kommissionens förslag

ii) inte har korsningar i plan med några **vägar, järnvägar** eller spårvagnsspår eller gångstigar, och

Ändringsförslag

ii) inte har korsningar i plan med några **järnvägs- eller spårvagnsspår, cykelvägar** eller gångstigar, och

Ändringsförslag 92
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 3 – led a – led iii a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

iii a) är försedd med en nödavgång.

Ändringsförslag 93

Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 3 – led b – inledningen

Kommissionens förslag

(b) En motortrafikled är en väg som **endast** är tillgänglig **för motortrafik** från trafikplatser i flera plan eller övervakade vägkorsningar och

Ändringsförslag

(b) En motortrafikled är en väg **med blandad trafik** som **främst** är tillgänglig från trafikplatser i flera plan eller övervakade vägkorsningar och

Ändringsförslag 94
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 3 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) En konventionell väg av strategisk betydelse är en väg som inte är en motorväg eller en motortrafikled, men som ändå är en väg av hög standard enligt punkterna 1 och 2 och som förvaltas och finansieras med hänsyn till de särdrag som fastställts av den berörda medlemsstaten.

Ändringsförslag 95
Förslag till förordning
Artikel 21 – led a

Kommissionens förslag

(a) vägarna uppfyller villkoren i artikel 20.3,

Ändringsförslag

(a) vägarna uppfyller villkoren i artikel 20.3;

kommissionen får i vederbörligen motiverade fall, däribland fall där vissa infrastrukturinvesteringar inte kan motiveras av lönsamhetsskäl, på begäran av en medlemsstat medge undantag från bestämmelserna i artikel 20.3, så länge en lämplig säkerhetsnivå garanteras,

Motivering

Det är inte berättigat från ekonomisk synpunkt eller miljösynpunkt, och inte heller nödvändigt för nätets driftskompatibilitet, att uppgradera alla TEN-T-vägar till motorvägar eller

motortrafikleder. I vissa delar av unionen, inte minst i de glesbefolkade norra regionerna, råder särskilda omständigheter, exempelvis mycket långa avstånd i kombination med låga trafikflöden. Dessa omständigheter innebär att ett undantag från kravet på att alla huvudvägar ska vara motorvägar eller motortrafikleder är berättigat.

Ändringsförslag 96
Förslag till förordning
Artikel 21 – led d

Kommissionens förslag

(d) driftskompatibla vägtullsystem säkerställs i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen samt kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska vägsystemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta,

Ändringsförslag

(d) driftskompatibla vägtullsystem säkerställs ***i tillämpliga fall*** i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen och kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska vägsystemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta,

Ändringsförslag 97
Förslag till förordning
Artikel 22 – led -aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(-aa) Förbättring och främjande av trafiksäkerheten.

Ändringsförslag 98
Förslag till förordning
Artikel 22 – led d

Kommissionens förslag

(d) Främjande av trafiksäkerhet.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 99
Förslag till förordning
Artikel 22 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) En progressiv minskning av bullret från motorvägar.

**Ändringsförslag 100
Förslag till förordning
Artikel 22 – led db (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(db) Minskning av utvecklingsklyftorna i fråga om väginfrastruktur mellan medlemsstater.

**Ändringsförslag 101
Förslag till förordning
Artikel 22 – led dc (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(dc) Rusningstrafikens betydelse.

**Ändringsförslag 102
Förslag till förordning
Avsnitt 4 – rubriken**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**INFRASTRUKTUR FÖR
SJÖTRANSPORTER**

**INFRASTRUKTUR FÖR
SJÖTRANSPORTER *OCH*
*HÖGHASTIGHETSLEDER TILL
SJÖSS***

**Ändringsförslag 103
Förslag till förordning
Artikel 23**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Kusthamnar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Kusthamnar som ingår i det övergripande nätet anges ***i en förteckning i bilaga IIIa***

och på kartorna i bilaga I.

Motivering

Av rättssäkerhetsskäl och för att garantera insynen ska det med hjälp av en förteckning klargöras vilka knutpunkter som betraktas som TEN-T-knutpunkter i det övergripande nätet.

Ändringsförslag 104
Förslag till förordning
Artikel 24 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) Havsområde.

Ändringsförslag

(a) Havsområde, ***inbegripet dammar, slussar och hamnar.***

Motivering

Infrastrukturkomponenterna för varje transportsätt bör definieras tydligt.

Ändringsförslag 105
Förslag till förordning
Artikel 24 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) Kusthamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.

Ändringsförslag

(c) Kusthamnar, inklusive ***uppbyggande, modernisering och underhåll av samt utökad kapacitet för*** den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.

Ändringsförslag 106
Förslag till förordning
Artikel 24 – punkt 1 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Knutpunkter för förbindelser med andra transportsätt, i synnerhet järnväg.

Ändringsförslag 107

Förslag till förordning
Artikel 24 – punkt 1 – led ha (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ha) Anslutningar till den sista transportsträckan.

Ändringsförslag 108
Förslag till förordning
Artikel 24 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. Utrustning kopplad till infrastruktur för sjötransporter ska särskilt inbegripa utrustning för isbrytning, hydrologiska undersökningar, **samt** muddring **och** underhåll av hamnar och hamninlopp.

3. Utrustning kopplad till infrastruktur för sjötransporter ska särskilt inbegripa utrustning för **trafik- och godsstyrning, för att minska negativ påverkan, inbegripet negativ miljöpåverkan, för att använda alternativa bränslen, för** isbrytning, för hydrologiska undersökningar **samt för** muddring, underhåll **och skydd** av hamnar och hamninlopp.

Ändringsförslag 109
Förslag till förordning
Artikel 25

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Höghastighetslederna till sjöss representerar havsdimensionen av det transeuropeiska transportnätet. De ska bestå av närsjöfartslinjer, hamnar, tillhörande infrastruktur och utrustning för sjötransporter **samt** anläggningar som möjliggör närsjöfarts- eller flodtjänster mellan minst två hamnar, inklusive inlandsförbindelser, i minst två olika medlemsstater. Höghastighetslederna till sjöss ska inkludera

1. Höghastighetslederna till sjöss representerar havsdimensionen av det transeuropeiska transportnätet **och ska bidra till inrättandet av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder.** De ska bestå av närsjöfartslinjer, hamnar, tillhörande infrastruktur och utrustning för sjötransporter, anläggningar **och förenklade administrativa formaliteter** som möjliggör närsjöfarts- eller flodtjänster mellan minst två hamnar, inklusive inlandsförbindelser, i minst två olika medlemsstater **eller mellan en medlemsstat och ett tredjeland i enlighet med artikel 8 om de har strategisk betydelse för unionen.**

(a) sjöförbindelser mellan kusthamnar i det övergripande nätet,

(b) hamnanläggningar, informations- och kommunikationsteknik såsom elektroniska system för logistikförvaltning, skydd och säkerhet, samt administrativa förfaranden och tullförfaranden i minst en medlemsstat,

(c) infrastruktur för direkt tillträde både land- och sjövägen.

2. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet ska föreslås av minst två medlemsstater. Avtalet skall ha någon av följande former:

(a) Vara sjöfartskomponenten i en stamnätsskorridor enligt definitionen i artikel 49, eller sjöfartskomponenten mellan två stamnätsskoridorer.

(b) Utgöra en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser inom *stamnätet* mellan två eller flera hamnar i *stamnätet*.

(c) Utgöra en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser mellan en hamn i *stamnätet* och hamnar i det övergripande nätet, med särskild inriktning på inlandsförbindelserna i *stamnätets* och det övergripande nätets hamnar.

3. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet får även inbegripa verksamhet som har mer omfattande vinster och som inte är

Höghastighetslederna till sjöss ska inkludera

(a) sjöförbindelser mellan kusthamnar i det övergripande nätet ***eller mellan en hamn i det övergripande nätet och en hamn i tredjeland om den har strategisk betydelse för unionen,***

(b) hamnanläggningar, ***godsterminaler, logistikplattformar och godsterminalbyggnader utanför hamnområdet men associerade till hamnoperationerna,*** informations- och kommunikationsteknik såsom elektroniska system för logistikförvaltning, skydd och säkerhet, samt administrativa förfaranden och tullförfaranden i minst en medlemsstat,

(c) infrastruktur för direkt tillträde både land- och sjövägen.

2. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet ska föreslås av minst två medlemsstater. Avtalet skall ha någon av följande former:

(b) Utgöra en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser inom *stomnätet* mellan två eller flera hamnar i *stomnätet*.

(c) Utgöra en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser mellan en hamn i *stomnätet* och hamnar i det övergripande nätet, med särskild inriktning på inlandsförbindelserna i *stomnätets* och det övergripande nätets hamnar.

(ca) Utgöra en sjöförbindelse mellan en hamn i stomnätet och en hamn i ett tredjeland, i enlighet med artikel 8.

3. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet får även inbegripa verksamhet som har mer omfattande vinster och som inte är

kopplade till specifika hamnar, såsom verksamhet för att öka miljöprestandan, **tillhandahålla** anläggningar för isbrytning, verksamhet som säkerställer farbara vatten året om, mudderåtgärder, tankanläggningar för alternativa drivmedel, samt optimering av processer, förfaranden och den mänskliga faktorn, plattformar för informations- och kommunikationsteknik samt informationssystem, inklusive system för trafikstyrning och elektronisk rapportering.

kopplade till specifika hamnar, såsom **tjänster och åtgärder för att säkerställa människors och varors smidiga rörlighet i framför allt avlägset belägna områden, yttersta randområden och öområden**, verksamhet för att öka miljöprestandan, **såsom tillhandahållande av landström eller skrubbra för utsläppsminskning som skulle göra det lättare för fartygen att iaktta strängare utsläppsnivåer, tillhandahållande av** anläggningar för isbrytning, verksamhet som säkerställer farbara vatten året om, mudderåtgärder, tankanläggningar för alternativa drivmedel, samt optimering av processer, förfaranden och den mänskliga faktorn, plattformar för informations- och kommunikationsteknik samt informationssystem, inklusive system för trafikstyrning och elektronisk rapportering.

4. Senast två år efter utnämningen av den europeiska samordnaren för höghastighetsleder till sjöss enligt artikel 51 ska samordnaren lägga fram en detaljerad genomförandeplan för höghastighetsleder till sjöss på grundval av erfarenheter som gjorts och utvecklingar som skett inom unionens sjöfart liksom av trafikprognoserna för höghastighetslederna till sjöss. Genomförandeplanen ska även innehålla tydliga riktlinjer för upprättandet av nya höghastighetsleder till sjöss, inbegripet med tredjeländer, med beaktande av den beräknade trafiken och dess plats inom stomnätet och det övergripande nätet.

Ändringsförslag 110
Förslag till förordning
Artikel 26 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, hamnoperatörerna och infrastrukturförvaltarna se till att

Ändringsförslag

1. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, **de regionala myndigheterna**, hamnoperatörerna och

Ändringsförslag 111
Förslag till förordning
Artikel 26 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Hamnoperatörer ska se till att hamnar har den utrustning som är nödvändig för att säkerställa fartygens miljöprestanda i hamn, särskilt mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester.

Ändringsförslag

2. Hamnoperatörer **eller den behöriga myndighet som ansvarar för driften av hamnen** ska se till att hamnar har den utrustning som är nödvändig för att säkerställa fartygens miljöprestanda i hamn, särskilt **elförsörjningsanläggningar liksom** mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester, **och i enlighet med direktiv 2012/.../EU om svavelhalten i flytande bränslen och elförsörjningsanläggningar.**

Ändringsförslag 112
Förslag till förordning
Artikel 26 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska genomföra VTMISS i enlighet med direktiv 2002/59/EG.

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska genomföra VTMISS **och SafeSeaNet** i enlighet med direktiv 2002/59/EG **och använda e-tjänster för sjöfart, i synnerhet en enda elektronisk kontaktpunkt för sjöfarten, i enlighet med direktiv 2010/65/EU.**

Ändringsförslag 113
Förslag till förordning
Artikel 27 – led a

Kommissionens förslag

(a) Främjande av höghastighetsleder till sjöss, inklusive närsjöfart.

Ändringsförslag

(a) Främjande av höghastighetsleder till sjöss, inklusive närsjöfart, **främjande av utvecklingen av förbindelser med upptagningsområdet och i synnerhet framtagande av åtgärder som kan förbättra den vattenburna transportens miljömässiga prestanda i enlighet med de gällande krav som fastställts i unionslagstiftningen eller relevanta internationella avtal.**

**Ändringsförslag 114
Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 1 – led ca (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Införande av ny teknik och innovation för att främja alternativa bränslen och energieffektiva sjötransporter, såsom flytande naturgas.

**Ändringsförslag 115
Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 1 – led ba (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) Knutpunkter för förbindelser med andra transportsätt, i synnerhet järnväg.

**Ändringsförslag 116
Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 1 – led c**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(c) Tillhörande utrustning.

(c) Tillhörande utrustning, **däribland bullerreducerande åtgärder.**

Motivering

Hänvisningar till den förordning om buller vid flygplatser som är under utarbetande bör förutses.

Ändringsförslag 117 Förslag till förordning Artikel 29 – punkt 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) Anslutningar till den sista transportsträckan.

Ändringsförslag 118 Förslag till förordning Artikel 30 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna och flygplatsoperatörerna se till att varje flygplats erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga avgifter.

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna och flygplatsoperatörerna se till att varje flygplats erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga, **relevanta och rättvisa** avgifter.

Ändringsförslag 119 Förslag till förordning Artikel 31 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) optimerar befintlig infrastruktur,

(a) optimerar befintlig infrastruktur **genom att öka effektiviteten och hållbarheten, i synnerhet genom att underlätta spridning och införande av alternativa bränslen,**

Motivering

Flygplatser har en viktig roll när det gäller att främja användningen av alternativa bränslen och kommer att behöva utveckla och underhålla lämplig infrastruktur.

Ändringsförslag 120
Förslag till förordning
Artikel 31 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) förbättrar flygplatsernas multimodala sammanlänkningsinfrastruktur för andra transportsätt.

Ändringsförslag 121
Förslag till förordning
Artikel 31 – led cb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) planer utifrån hållbarhet och klimatfrämjande åtgärder.

Ändringsförslag 122
Förslag till förordning
Artikel 34 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, operatörerna av godsterminaler och flygplatser och infrastrukturförvaltarna se till att

1. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, operatörerna av godsterminaler och flygplatser och infrastrukturförvaltarna ***på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt*** se till att

Motivering

Det är viktigt att säkerställa tillträde till alla transportsätt på ett icke-diskriminerande sätt – för företag och nya aktörer.

Ändringsförslag 123
Förslag till förordning
Artikel 34 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) Transportsätten ska vara anslutna till varandra på någon av följande platser: godsterminaler, passagerarstationer,

(Berör inte den svenska versionen.)

inlandshamnar, flygplatser eller kusthamnar, i syfte att möjliggöra multimodala gods- och passagerartransporter.

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 124 Förslag till förordning Artikel 35 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Säkerställande av att de multimodala sammanlänkningarna motsvarar kraven på fullständig tillgänglighet för alla användare.

Ändringsförslag 125 Förslag till förordning Artikel 36 – led c

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(c) Lämpliga anslutningar mellan olika järnvägsstationer eller flygplatser i det övergripande nätet inom en urban knutpunkt.

(c) Lämpliga anslutningar mellan olika järnvägsstationer, ***hamnar*** eller flygplatser i det övergripande nätet inom en urban knutpunkt.

Ändringsförslag 126 Förslag till förordning Artikel 36 – led d

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(d) Smidiga anslutningar mellan det övergripande nätets infrastruktur och infrastrukturen för regional och lokal trafik, inklusive konsoliderings- och distributionscentra för logistik.

(d) Smidiga anslutningar mellan det övergripande nätets infrastruktur och infrastrukturen för regional och lokal trafik ***samt urbana godsleveranser***, inklusive konsoliderings- och distributionscentra för logistik.

Ändringsförslag 127
Förslag till förordning
Artikel 36 – led f

Kommissionens förslag

(f) Förbifartsleder i stadsområden för godstransporter på järnväg.

Ändringsförslag

(f) Förbifartsleder i stadsområden för godstransporter på järnväg **om topografin medger detta.**

Motivering

I bergsregioner som Österrike är det inte alltid möjligt att ha förbifartsleder i stadsområden.

Ändringsförslag 128
Förslag till förordning
Artikel 37 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Intelligent transportssystem ska möjliggöra trafikstyrning och utbyte av information inom och mellan transportsätten för multimodala transporter och transportrelaterade mervärdestjänster, för ökat skydd samt ökad säkerhet och miljöprestanda.

Ändringsförslag

1. Intelligent transportssystem ska möjliggöra trafikstyrning och utbyte av information inom och mellan transportsätten för multimodala transporter och transportrelaterade mervärdestjänster, för ökat skydd samt ökad säkerhet och miljöprestanda **liksom förenklade administrativa förfaranden.**

Ändringsförslag 129
Förslag till förordning
Artikel 37 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Intelligent transportssystem ska spridas så mycket som möjligt inom unionen, i syfte att möjliggöra en uppsättning driftskompatibla grundläggande resurser i alla medlemsstater.

Motivering

För att maximera de positiva effekterna av och fördelarna med nätet och systemet bör tekniken främjas på bred front i unionens medlemsstater och regioner. Målet är inte att

resurserna i fråga om intelligenta transportsystem ska vara exakt likadana, utan att det ska finnas en minsta uppsättning gemensamma resurser som medborgare och företag kan förvänta sig, där så är relevant, inom unionen.

Ändringsförslag 130
Förslag till förordning
Artikel 37 – punkt 3 – strecksats 4

Kommissionens förslag

– För sjötransporter: VTMISS och e-tjänster för sjöfart.

Ändringsförslag

– För sjötransporter: VTMISS och e-tjänster för sjöfart, ***inbegripet tjänster via en enda kontaktpunkt, såsom maritima enda kontaktpunkter, system för hamnsamverkan och relevanta tullinformationssystem.***

Ändringsförslag 131
Förslag till förordning
Artikel 38 – inledningen

Kommissionens förslag

Unionen, medlemsstaterna och andra projektledare ska särskilt uppmärksamma projekt av gemensamt intresse som tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det övergripande nätets infrastruktur och bidrar till att minska koldioxidutsläppen. Dessa projekt ska särskilt ha följande syften:

Ändringsförslag

Unionen, medlemsstaterna och andra projektledare ska särskilt uppmärksamma projekt av gemensamt intresse som tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det övergripande nätets infrastruktur och bidrar till att minska koldioxidutsläppen ***och andra externa transportkostnader.*** Dessa projekt ska särskilt ha följande syften:

Motivering

Utöver klimatförändringarna bör även andra externa transportkostnader uttryckligen tas upp i förordningen.

Ändringsförslag 132
Förslag till förordning
Artikel 38 – led b

Kommissionens förslag

(b) Främja användningen av innovativa

Ändringsförslag

(b) Främja användningen av innovativa

transporttjänster eller nya kombinationer av beprövade befintliga transporttjänster genom tillämpning av intelligenta transportsystem och inrättande av relevanta administrativa strukturer.

transporttjänster eller nya kombinationer av beprövade befintliga transporttjänster genom tillämpning av intelligenta transportsystem och **utveckling av småskalig kringliggande infrastruktur som är nödvändig för att uppnå främst miljömålen med dessa tjänster samt** inrättande av relevanta administrativa strukturer.

Motivering

Eftersom kringliggande infrastruktur kompletterar storskalig infrastruktur bör finansieringen som planeras inom ramen för förordningen främja uppnåendet av miljömål genom hållbara tjänster för godstransport.

Ändringsförslag 133 Förslag till förordning Artikel 38 – led c

Kommissionens förslag

(c) Underlätta multimodala transporttjänster och öka samarbetet mellan aktörer som tillhandahåller transporttjänster.

Ändringsförslag

(c) Underlätta multimodala transporttjänster, **däribland tillhörande informationsflöden**, och öka samarbetet mellan aktörer som tillhandahåller transporttjänster.

Motivering

Det är viktigt att även redogöra för de informations- och kommunikationslösningar som främjar godstransporter.

Ändringsförslag 134 Förslag till förordning Artikel 38 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ea) Främja användningen av tjänster via höghastighetsleder till sjöss.

Motivering

Genom att främja tjänstedimensionen i höghastighetsleder till sjöss blir detta transportsätt mer attraktivt för marknaden.

Ändringsförslag 135
Förslag till förordning
Artikel 38 – led eb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(eb) Bryta isoleringen i de mest eftersatta och isolerade områdena, bland annat yttersta randområden, ömråden, randområden och bergsområden.

Ändringsförslag 136
Förslag till förordning
Artikel 39 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Det övergripande nätet ska hållas uppdaterat när det gäller utveckling och utnyttjande av spjutspetsteknik. **Denna teknik ska** särskilt **ha** följande syften:

Det övergripande nätet ska hållas uppdaterat när det gäller utveckling och utnyttjande av spjutspetsteknik, **genom att** särskilt **projekt med** följande syften **prioriteras**:

Motivering

Syftet med detta ändringsförslag är att tydligt ange att prioriteringar måste fastställas när det gäller utveckling och användning av det övergripande nätet.

Ändringsförslag 137
Förslag till förordning
Artikel 39 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) **Möjliggöra** en fullständig utfasning av fossila bränslen på transportområdet genom en övergång till innovativa transporttekniker.

(a) **Stödja och främja** en fullständig utfasning av fossila bränslen på transportområdet genom en övergång till innovativa **och hållbara** transporttekniker.

Ändringsförslag 138
Förslag till förordning
Artikel 39 – led b

Kommissionens förslag

(b) **Möjliggöra** en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur. Sådana infrastrukturer kan inbegripa linjenät och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen, beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon, samt omfatta intelligenta transportsystem.

Ändringsförslag

(b) **Stödja** en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur. Sådana infrastrukturer kan inbegripa linjenät och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen, beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon, samt omfatta intelligenta transportsystem.

Ändringsförslag 139
Förslag till förordning
Artikel 39 – led d

Kommissionens förslag

(d) Förbättra nätets drift, tillgänglighet, driftskompatibilitet, multimodalitet och effektivitet, inklusive multimodala biljettsystem.

Ändringsförslag

(d) Förbättra nätets drift, tillgänglighet, driftskompatibilitet, multimodalitet och effektivitet, inklusive multimodala biljettsystem **och transportstyrning**.

Motivering

Innovativa lösningar som främjar annan styrning av transport och gods än passagerartransport bör också främjas.

Ändringsförslag 140
Förslag till förordning
Artikel 39 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) Främja effektiva sätt att ge alla medborgare tillgänglig och förståelig information om sammanlänknings-, driftskompatibilitet och multimodalitet.

Ändringsförslag 141
Förslag till förordning
Artikel 39 – led e

Kommissionens förslag

(e) Främja åtgärder för att minska externa kostnader, såsom alla former av föroreningar, inklusive buller, trängsel och hälsoskador.

Ändringsförslag

(e) Främja åtgärder för att minska externa kostnader, såsom alla former av föroreningar, inklusive buller, **utsläpp**, trängsel och hälsoskador.

Ändringsförslag 142
Förslag till förordning
Artikel 40

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska **ta vederbörlig hänsyn till säkerställandet av** att transportinfrastrukturerna tillhandahåller **en hög** nivå av skydd och säkerhet för passagerare och godstransporter.

Ändringsförslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska **vidta åtgärder för att se** till att transportinfrastrukturerna tillhandahåller **högsta möjliga** nivå av skydd och säkerhet för passagerare och godstransporter, **även under perioder då infrastrukturen behöver underhålls- eller moderniseringsarbete.**

Ändringsförslag 143
Förslag till förordning
Artikel 41

Kommissionens förslag

I tillämpliga fall ska vederbörlig hänsyn även tas till infrastrukturens motståndskraft mot naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

Ändringsförslag

Största möjliga hänsyn ska även tas till infrastrukturens motståndskraft mot naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

Ändringsförslag 144

**Förslag till förordning
Artikel 42 – stycke 1a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna och andra som driver projekt ska se till att dessa bedömningar genomförs på ett effektivt sätt och att onödiga fördröjningar undviks, i synnerhet när det gäller projekt av gemensamt intresse.

**Ändringsförslag 145
Förslag till förordning
Artikel 43**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Utformningen och genomförandet av transportinfrastrukturen ska utgå från användarnas behov och göra det möjligt för passagerarna att fullt ut utöva sina rättigheter enligt unionslagstiftningen.

Medlemsstaterna och andra projektledare ska i detta syfte utföra förhandsbedömningar av tillgängligheten för infrastrukturen och de tjänster som är knutna till infrastrukturen.

**Ändringsförslag 146
Förslag till förordning
Artikel 44 – punkt 1**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. *Stamnätet* ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att ***uppnå*** målen för ***politiken*** för det transeuropeiska transportnätet. Det ska särskilt bidra till att den ökande

1. *Stomnätet* ska, ***i enlighet med bilaga I***, bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att målen för ***strategin*** för det transeuropeiska transportnätet ***ska kunna uppnås, och ska***

rörligheten kan hanteras och till utvecklingen av koldioxidsnåla transportsystem.

återspegla utvecklingen av trafikefterfrågan och behovet av multimodala transporter. Det har strukturerats på ett sådant sätt att det beaktar de kommande geografiska områdena i samband med utvidgningen av unionen och en eventuell utveckling och komplettering av de prioriterade korridorerna. Det ska särskilt bidra till att den ökande rörligheten kan hanteras, i takt med att behoven av tillgänglig transport för äldre, personer med nedsatt rörlighet och funktionshindrade passagerare ökar, och till att en hög säkerhetsstandard kan garanteras samt bidra till utvecklingen av koldioxidsnåla transportsystem.

Motivering

I definitionen av stomnätet bör man kunna beakta den nära förestående utvidgningen av unionen till andra länder, och därmed nödvändigheten av att utforma de strategiska korridorerna även i ljuset av denna utveckling.

I och med att 80 miljoner personer inom Europa har något funktionshinder och med beaktande av den åldrande befolkningen och miljöproblemen har transportens tillgänglighet blivit en mycket viktig samhällsutmaning som bör hanteras av stomnätet.

Ändringsförslag 147 Förslag till förordning Artikel 45 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. *Stamnätet* ska återspegla utvecklingen av trafikefterfrågan och behovet av multimodala transporter. Spjutspetsteknik samt reglerings- och styrningsåtgärder för att förvalta infrastrukturen ska beaktas för att säkerställa en resurseffektiv användning av transportinfrastrukturer och tillgodose tillräcklig kapacitet.

Ändringsförslag

1. *Stamnätet* ska återspegla utvecklingen av trafikefterfrågan och behovet av multimodala transporter **samt passagerares och varors smidiga rörlighet.** Spjutspetsteknik samt reglerings- och styrningsåtgärder för att förvalta infrastrukturen **för både passagerare och godstransport** ska beaktas för att säkerställa en resurseffektiv användning av transportinfrastrukturer och tillgodose tillräcklig kapacitet.

Motivering

Förutom att möta trafikefterfrågan måste stornätet säkerställa den territoriella sammanhållningen i hela unionen, eftersom det tillför ett europeiskt mervärde. Dessa två faktorer är grundläggande för förverkligandet av den territoriella, ekonomiska och sociala sammanhållningen.

Ändringsförslag 148 Förslag till förordning Artikel 45 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. *Stamnätets* infrastruktur ska utan undantag uppfylla alla krav som anges i kapitel II. Dessutom ska följande krav uppfyllas av *stamnätets* infrastruktur:
- (a) För järnvägstransportinfrastruktur:
- Fullständig elektrifiering av järnvägslinjerna.
 - För **linjer med reguljär godstrafik**: minst 22,5 ton axellast, **100 km/h** linjehastighet och 750 m tåglängd.
- (b) För infrastruktur för inlandssjöfart och sjötransporter:
- Tillgång till alternativa drivmedel.
- (c) För vägtransportinfrastruktur:
- Utveckling av rastplatser med ett intervall på **ungefär 50 kilometer** på motorvägar, bland annat för att

Ändringsförslag

2. *Stornätets* infrastruktur ska utan undantag uppfylla alla krav som anges i kapitel II. Dessutom ska följande krav uppfyllas av *stornätets* infrastruktur:
- (a) För järnvägstransportinfrastruktur, **utom isolerade nät**:
- Fullständig elektrifiering av järnvägslinjerna, **med undantag av sidospår och terminaler**.
 - För **stornätets godstrafiklinjer i enlighet med bilaga I**: minst 22,5 ton axellast, **25 ton axellast för nya linjer**, **100 km/h** linjehastighet och 750 m tåglängd, **inbegripet 10 m säkerhetsmarginal, som skulle kunna ökas till 1 500 m, särskilt i stornätskorridorerna, om det ger en tydlig samhällsekonomisk vint och om det är driftsmässigt och tekniskt möjligt**.
 - **Fullständigt införande av ERTMS**.
- (b) För infrastruktur för inlandssjöfart och sjötransporter:
- Tillgång till alternativa drivmedel.
- (c) För vägtransportinfrastruktur:
- **Stornätets vägar ska respektera kraven för motorvägar eller motortrafikleder enligt artikel 20**.
 - Utveckling av rastplatser med ett intervall på **100 kilometer eller mindre** på motorvägar i enlighet med samhälls- och

tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.

– Tillgång till alternativa drivmedel.

(d) För flygtransportinfrastruktur:

– Kapacitet att tillhandahålla alternativa drivmedel.

Ändringsförslag 149 Förslag till förordning Artikel 47

Kommissionens förslag

1. Knutpunkterna i *stamnätet* fastställs i bilaga II och omfattar följande:

- Urbana knutpunkter, inklusive deras hamnar och flygplatser.
- Kusthamnar.
- Gränsövergångsställen till grannländer.

2. Kusthamnar som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2030, utom i vederbörligen motiverade fall.

3. De huvudflygplatser som anges i del 1b i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2050. Med hänsyn till potentiell trafikefterfrågan ska sådana flygplatser integreras i höghastighetsnätet för tåg när detta är möjligt.

marknadsbehov samt miljöbetingade begränsningar, bland annat för att tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds-, komfort- och säkerhetsnivå.

– Tillgång till alternativa drivmedel.

(d) För flygtransportinfrastruktur:

– Kapacitet att tillhandahålla alternativa drivmedel.

Ändringsförslag

1. Knutpunkterna i *stomnätet* fastställs i bilaga II och omfattar följande:

- Urbana knutpunkter, inklusive deras hamnar och flygplatser.
- Kusthamnar.
- Gränsövergångsställen till grannländer.

– ***Inlandshamnar och järnvägs/vägterminaler.***

– ***Gods- och passagerarflygplatser.***

2. Kusthamnar som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter ***och, om möjligt, transport på inre vattenvägar*** i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2030, utom i vederbörligen motiverade fall.

3. De huvudflygplatser som anges i del 1b i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2050. Med hänsyn till potentiell trafikefterfrågan ska sådana flygplatser integreras i höghastighetsnätet för tåg när detta är möjligt.

Ändringsförslag 150
Förslag till förordning
Artikel 48

Kommissionens förslag

1. *Stamnätskorridorer* är ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av *stamnätet*. De ska vara baserade på modal integrering och driftskompatibilitet samt en samordnad utbyggnad och förvaltning av infrastrukturer, i syftet att leda till resurseffektiva multimodala transporter.

2. *Stamnätskorridorerna* ska svara för en samordnad strategi med avseende på infrastrukturanvändning och investeringar, för att hantera kapaciteter på det mest effektiva sättet. Multimodala infrastrukturer inom *stamnätskorridorer* ska vid behov vara byggda och samordnade på ett sätt som optimerar användningen av varje transportsätt och deras samverkan. *Stamnätskorridorerna* ska stödja den övergripande utvecklingen av driftskompatibla trafikstyrningssystem.

Ändringsförslag 151
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. *Stamnätskorridorerna* ska inkludera kusthamnar och dess tillträdespunkter, utom i vederbörligen motiverade fall.

Ändringsförslag

1. *Stomnätskorridorer* är ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av *stomnätet*. De ska vara baserade på modal integrering och driftskompatibilitet samt en samordnad utbyggnad och förvaltning av infrastrukturer, i syftet att leda till resurseffektiva multimodala transporter **och bidra till att förbättra sammanhållningen inom unionen. Stomnätskorridorerna ska utvecklas så att den kan utnyttjas på gränsöverskridande nivå utan flaskhalsar och så att miljösituationen avsevärt förbättras.**

2. *Stomnätskorridorerna* ska svara för en samordnad strategi med avseende på infrastrukturanvändning och investeringar, för att hantera kapaciteter på det mest effektiva sättet. Multimodala infrastrukturer inom *stomnätskorridorer* ska vid behov vara byggda och samordnade på ett sätt som optimerar användningen av varje transportsätt och deras samverkan. *Stomnätskorridorerna* ska stödja den övergripande utvecklingen av driftskompatibla trafikstyrningssystem, **innovation och ny teknik.**

3. *Stomnätskorridorerna* ska inkludera kusthamnar och dess tillträdespunkter, utom i vederbörligen motiverade fall. **I**

varje korridor ska man där det är möjligt utveckla höghastighetsleder till sjöss för att uppnå effektiva och hållbara transporter.

Ändringsförslag 152
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Stomnätskorridorerna ska omfatta den befintliga samarbetsstrukturen för ERTMS-korridorer och järnvägskorridorer för godstransport som upprättats i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010, och arbetet inom dessa strukturer ska integreras i arbetet med stomnätskorridorerna. När så är nödvändigt och vederbörligen motiverat ska järnvägskorridorerna för godstransport kompletteras med ytterligare avsnitt, i syfte att koppla samman dessa avsnitt med stomnätskorridorerna. Gröna korridorer ska om lämpligt integreras med stomnätskorridorerna.

Ändringsförslag 153
Förslag till förordning
Artikel 50

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Varje medlemsstat ska delta i minst en *stamnätskorridor*.
2. Förteckningen över *stamnätskorridorer* ingår i bilaga I till förordning (EU) nr XXX/2012 av den ... [*fonden* för ett sammanlänkat Europa].

1. Varje medlemsstat ska delta i minst en *stomnätskorridor*.
2. Förteckningen över *stomnätskorridorer* ingår i bilaga I till förordning (EU) nr XXX/2012 av den ... [*Fonden* för ett sammanlänkat Europa]. ***Förteckningen över stomnätskorridorer ingår i bilaga I till förordning (EU) nr XXX/2012 av den ... [Fonden för ett sammanlänkat Europa].***

2a. Med utgångspunkt i bilaga I till förordning (EU) nr .../2012 [Fonden för ett sammanlänkat Europa], är stamnätskorridorerna illustrerade på schematiska översiktskartor i bilaga 1 till denna förordning, med bl.a. korridorernas huvudsakliga intermodala knutpunkter, förbindelser som saknas och gränsöverskridande delar.

**Ändringsförslag 154
Förslag till förordning
Artikel 51**

Kommissionens förslag

Artikel 51

Samordning av *stamnätskorridorer*

1. För att underlätta ett samordnat genomförande av *stamnätskorridorer* ska kommissionen, i samråd med de berörda medlemsstaterna och ***efter att ha hört*** Europaparlamentet, utse en person till europeisk samordnare.
2. Den europeiska samordnaren ska utses särskilt på grundval av sin erfarenhet av de europeiska institutionerna och sina kunskaper om finansiering och samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt.
3. I kommissionens beslut om utnämning av en europeisk samordnare ska anges hur de arbetsuppgifter som anges i punkt 5 ska utföras.
4. Den europeiska samordnaren ska agera i kommissionens namn och för dess räkning. Den europeiska samordnarens ansvarsområde ska omfatta en enda *stamnätskorridor*. Den europeiska samordnaren ska tillsammans med de berörda medlemsstaterna utarbeta en

Ändringsförslag

Artikel 51

Samordning av *stomnätskorridorer*

1. För att underlätta ett samordnat genomförande av *stomnätskorridorer* ska kommissionen, i samråd med de berörda medlemsstaterna och Europaparlamentet, utse en person till europeisk samordnare.
2. Den europeiska samordnaren ska utses särskilt på grundval av sin erfarenhet av de europeiska institutionerna och sina kunskaper om finansiering och samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt.
3. I kommissionens beslut om utnämning av en europeisk samordnare ska anges hur de arbetsuppgifter som anges i punkt 5 ska utföras.
- 3a. En särskild samordnare ska utses för att genomföra ERTMS och höghastighetsleder till sjöss.***
4. Den europeiska samordnaren ska agera i kommissionens namn och för dess räkning. Den europeiska samordnarens ansvarsområde ska omfatta en enda *stomnätskorridor*. Den europeiska samordnaren ska tillsammans med de berörda medlemsstaterna utarbeta en

arbetsplan för den verksamhet som ska utföras.

5. Den europeiska samordnaren ska utföra följande uppgifter:

(a) Leda det samordnade genomförandet av *stamnätskorridoren* så att den tidsram som fastställs i genomförandebeslutet om den enskilda *stamnätskorridoren* kan iakttas.

(b) Till medlemsstaterna, kommissionen och i tillämpliga fall alla andra organ som är direkt engagerade i *stamnätskorridorens* utbyggnad rapportera om eventuella svårigheter samt bidra till att man finner lämpliga lösningar.

(c) Årligen utarbeta en rapport till Europaparlamentet, kommissionen och de berörda medlemsstaterna om framstegen i arbetet med att genomföra *stamnätskorridoren*.

(d) Tillsammans med de berörda medlemsstaterna samråda med **regionala** och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer, transportanvändare och **i tillämpliga fall** andra offentliga och privata organ för att få ökad kunskap om efterfrågan på transporttjänster, möjligheter till finansiering av investeringar samt de åtgärder som ska vidtas och de villkor som ska uppfyllas för att underlätta tillgången till sådan finansiering.

arbetsplan för den verksamhet som ska utföras.

5. Den europeiska samordnaren ska utföra följande uppgifter:

(a) Leda det samordnade genomförandet av *stamnätskorridoren* så att den tidsram som fastställs i genomförandebeslutet om den enskilda *stamnätskorridoren* kan iakttas.

(aa) Se till att utbyggnaden av korridoren beaktas i de nationella infrastrukturplanerna.

(b) Till medlemsstaterna, kommissionen och i tillämpliga fall alla andra organ som är direkt engagerade i *stamnätskorridorens* utbyggnad rapportera om eventuella svårigheter samt bidra till att man finner lämpliga lösningar. **Samordnaren kan också varna kommissionen om denne anser att det finns ett allvarligt hinder för genomförandet av ett projekt så att kommissionen genomför bestämmelserna i artikel 59.**

(c) Årligen utarbeta en rapport till Europaparlamentet, kommissionen och de berörda medlemsstaterna om framstegen i arbetet med att genomföra *stamnätskorridoren*.

(d) Tillsammans med de berörda medlemsstaterna samråda med **framför allt kommunala** och lokala myndigheter **och, i tillämpliga fall, regionala myndigheter, samt lokala transportmyndigheter,** infrastrukturförvaltare, transportoperatörer, transportanvändare och, **om så är lämpligt,** andra offentliga och privata organ för att få ökad kunskap om efterfrågan på transporttjänster, möjligheter till finansiering av investeringar samt de åtgärder som ska vidtas och de villkor som ska uppfyllas för att underlätta tillgången till sådan finansiering. **Den europeiska samordnaren ska ha tillräckliga resurser för att aktivt bidra till kompromisser mellan projektkrav och intressena hos berörda regionala och lokala myndigheter**

6. De berörda medlemsstaterna ska samarbeta med den europeiska samordnaren och ge samordnaren den information som krävs för utförandet av de uppgifter som avses i punkt 5.

7. Utan att det påverkar tillämpliga förfaranden enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning får kommissionen begära ett yttrande från den europeiska samordnaren vid handläggningen av ansökningar om unionsfinansiering för *stamnätskorridorer* som omfattas av den europeiska samordnarens ansvarsområde.

och civilsamhället.

6. De berörda medlemsstaterna ska samarbeta med den europeiska samordnaren och ge samordnaren den information som krävs för utförandet av de uppgifter som avses i punkt 5, ***inbegripet information om hur de i sina nationella infrastrukturplaner tar hänsyn till utvecklingen av korridorer.***

7. Utan att det påverkar tillämpliga förfaranden enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning ska kommissionen begära ett yttrande från den europeiska samordnaren vid handläggningen av ansökningar om unionsfinansiering för *stamnätskorridorer* som omfattas av den europeiska samordnarens ansvarsområde, för att säkerställa att arbetet med varje korridor går framåt och uppfyller fastställda villkor.

7a. Om samordnaren inte klarar att utföra sitt uppdrag tillfredsställande och enligt kraven i denna artikel får kommissionen när som helst ta ifrån samordnaren uppdraget och ersätta denne.

Ändringsförslag 155 Förslag till förordning Artikel 52

Kommissionens förslag

1. För varje *stamnätskorridor* ska de berörda medlemsstaterna inrätta en korridorplattform med ansvar för att fastställa de allmänna målen för *stamnätskorridoren* samt för att förbereda och övervaka de åtgärder som avses i *artikel 53*.

2. Korridorplattformen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaterna samt i ***tillämpliga fall*** andra offentliga och privata organ. I alla händelser ska de berörda infrastrukturförvaltarna enligt

Ändringsförslag

1. För varje *stamnätskorridor* ska de berörda medlemsstaterna inrätta en korridorplattform med ansvar för att fastställa de allmänna målen för *stamnätskorridoren* samt för att förbereda och övervaka de åtgärder som avses i *artikel 53.1*.

2. Korridorplattformen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaterna samt, i ***princip***, andra offentliga och privata organ, ***exempelvis berörda regionala och lokala myndigheter***. I alla händelser ska de berörda infrastrukturförvaltarna enligt

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur delta i korridorplattformarna.

3. Den europeiska samordnaren ska vara ordförande för korridorplattformen.
4. Korridorplattformen kan inrättas som en permanent juridisk person, t.ex. som en europeisk ekonomisk intressegruppering.
5. Korridorplattformarna ska inrättas utan att det inverkar på principen om att mottagarna av finansiellt stöd från unionen har det slutliga ansvaret för projektens genomförande.

Ändringsförslag 156
Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. För varje *stamnätsskorridor* ska de berörda medlemsstaterna, i samarbete med korridorplattformen, gemensamt utarbeta och meddela kommissionen en plan för

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur, **liksom järnvägsföretag som använder korridoren, företrädare för hamnmyndigheterna i de kust- och inlandshamnar som berörs av korridoren**, delta i korridorplattformarna.

De järnvägskorridorer för godstransport som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 ska i den mån det är lämpligt ligga till grund för järnvägsdimensionen i korridorplattformen.

3. Den europeiska samordnaren ska vara ordförande för korridorplattformen.
4. Korridorplattformen kan inrättas som en permanent juridisk person, t.ex. som en europeisk ekonomisk intressegruppering.
5. Korridorplattformarna ska inrättas utan att det inverkar på principen om att mottagarna av finansiellt stöd från unionen har det slutliga ansvaret för projektens genomförande.

5a. För att undvika alla dubbleringar av verksamheter ska en adekvat samordning mellan korridorplattformarna och de strukturer som anges i förordning (EU) nr 913/2010 säkras.

Ändringsförslag

1. För varje *stamnätsskorridor* ska de berörda medlemsstaterna **och regionala myndigheterna** i samarbete med korridorplattformen, gemensamt utarbeta

utbyggnad av korridorer inom sex månader efter denna förordnings ikraftträdande. Denna plan ska särskilt ha följande innehåll:

och meddela kommissionen en plan för utbyggnad av korridorer inom sex månader efter denna förordnings ikraftträdande. Denna plan ska särskilt ha följande innehåll:

Ändringsförslag 157
Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) En beskrivning av *stamnätskorridorens* egenskaper, inklusive flaskhalsar.

Ändringsförslag

(a) En beskrivning av *stamnätskorridorens* egenskaper, inklusive **gränsöverskridande sträckor och** flaskhalsar.

Ändringsförslag 158
Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Målen för *stamnätskorridoren*, särskilt i fråga om prestanda uttryckt som tjänstens kvalitet, kapacitet och överensstämmelse med de krav som anges i kapitel II.

Ändringsförslag

(b) Målen för *stamnätskorridoren*, särskilt i fråga om prestanda uttryckt som tjänstens kvalitet, **tillgänglighet och säkerhet samt** kapacitet och överensstämmelse med de krav som anges i kapitel II.

Ändringsförslag 159
Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 1 – led e – strecksats 5

Kommissionens förslag

– åtgärder för att minska **utsläppen av växthusgaser**.

Ändringsförslag

– åtgärder för att minska **negativa miljöeffekter**.

Ändringsförslag 160

Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 1 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ea) Åtgärder för att inrätta offentliga samrådsförfaranden anpassade till korridorprojekt av gemensamt intresse, i synnerhet när de påverkar gränsöverskridande sträckor; samordnaren måste se till att man i god tid före genomför ett omfattande offentligt samråd med samtliga berörda parter och med det civila samhället och att åtgärder för att identifiera eventuella problem utarbetas samt föreslå lösningar för utformningen av korridorplanen och en harmoniserad utveckling av densamma.

Motivering

Tidigare har vissa projekt drabbats av förseningar och kritik eftersom de inte har genomgått ett omfattande informationsförfarande och offentligt samråd. Man bör därför ta tillvara samordnarens nya roll när det gäller korridorerna för att i första hand sörja för ett omfattande samråd med det civila samhället och dessutom, ur ett överstatligt perspektiv, undanröja hindren för utvecklingen av projekt av gemensamt intresse.

Ändringsförslag 161
Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. Planen för utbyggnad av korridorer ska ta hänsyn till de åtgärder som redan har vidtagits av medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna för att genomföra förordning (EU) nr 913/2010 samt erfarenheterna och resultaten från de befintliga järnvägsföretagen på godskorridoren eller de aktörer som berörs.

Motivering

I vissa medlemsstater saknas järnvägsföretag på godskorridoren, så det är viktigt att ta hänsyn till andra aktörer som kan tillhandahålla relevant expertis.

Ändringsförslag 162
Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. I syfte att främja genomförandet av *stamnätskorridorerna* **kan** kommissionen anta genomförandebeslut för *stamnätskorridorer*. Dessa beslut kan

(a) innehålla investeringsplaneringen för alla deltagande finansieringsorgan, sammanhängande kostnader samt en tidsplan för genomförandet i enlighet med vad som bedöms vara nödvändigt för att genomföra *stamnätskorridorerna* i linje med de mål som anges i denna förordning,

(b) definiera alla åtgärder som syftar till att minska de externa kostnaderna, särskilt utsläpp av växthusgaser och buller, samt innehålla åtgärder för att främja införandet av ny teknik inom trafikstyrning och kapacitetsförvaltning,

(c) omfatta andra åtgärder som krävs för genomförandet av planen för utbyggnad av korridoren och för en effektiv användning av stamnätskorridorens infrastruktur.

Ändringsförslag

3. I syfte att främja genomförandet av *stomnätskorridorerna* **ska** kommissionen anta genomförandebeslut för *stomnätskorridorer*. Dessa beslut kan

(a) innehålla investeringsplaneringen för alla deltagande finansieringsorgan, sammanhängande kostnader samt en tidsplan för genomförandet i enlighet med vad som bedöms vara nödvändigt för att genomföra *stomnätskorridorerna* i linje med de mål som anges i denna förordning,

(b) definiera alla åtgärder som syftar till att minska de externa kostnaderna, särskilt utsläpp av växthusgaser och buller, samt innehålla åtgärder för att främja införandet av ny teknik inom trafikstyrning och kapacitetsförvaltning.

Motivering

Led c går för långt för en genomförandeakt och bör utgå.

Ändringsförslag 163
Förslag till förordning
Artikel 53 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Om delar av korridoren sammanfaller med de korridorer som anges i förordning (EU) nr 913/2010 ska den utvecklingsplan och den marknadsstudie som anges i den förordningen beaktas i samband med

utarbetandet av en utvecklingsplan för korridoren.

Motivering

Syftet är detsamma som för föregående ändringsförslag, dvs. att undvika dubbleringar med de arbeten som redan utförts inom ramen för godsförordningen (förordning (EU) nr 913/2010).

**Ändringsförslag 164
Förslag till förordning
Artikel 54 – punkt 1**

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec) kontinuerligt informera kommissionen om de framsteg som görs i genomförandet av projekt av gemensamt intresse och om de investeringar som görs för detta ändamål.

Ändringsförslag

1. Medlemsstaterna ska genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec) kontinuerligt informera kommissionen ***med fyll insyn*** om de framsteg som görs i genomförandet av projekt av gemensamt intresse och om de investeringar som görs för detta ändamål. ***Detta ska omfatta detaljerade statistiska uppgifter om alla relevanta finansiella stöd i form av bidrag, lån eller andra finansiella instrument som används för varje projekt av gemensamt intresse och för varje transportsätt i stomnätet respektive det övergripande nätet på unionsnivå och på nationell nivå. De former av finansiellt stöd som ska beaktas i denna rapport är framför allt***

– finansiellt stöd som omfattas av förordning XXXX [Fonden för ett sammanlänkat Europa],

– finansiellt stöd som omfattas av förordning XXXX [Sammanhållningsfonden, Eruf],

– finansiellt stöd som omfattas av förordning XXXX [Horisont 2020],

– finansiellt stöd i form av lån och finansieringsinstrument som tillhandahålls av Europeiska investeringsbanken,

Medlemsstaterna ska förse kommissionen med sammanfattningar av de nationella planer och program som de utarbetar för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet, särskilt de som rör *stamnätet*. Efter antagande ska medlemsstaterna överlämna de nationella planerna och programmen till kommissionen för kännedom.

– *alla andra slags resurser.*

TENtec ska vara offentligt och lättillgängligt. Det ska innehålla aktuell information för varje projekt om vilka former av unionsstöd som ges, hur stora belopp det gäller samt hur varje projekt fortlöper.

Medlemsstaterna ska förse kommissionen med sammanfattningar av de nationella planer och program som de utarbetar för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet, särskilt de som rör *stomnätet*. Efter antagande ska medlemsstaterna överlämna de nationella planerna och programmen till kommissionen för kännedom.

Ändringsförslag 165

Förslag till förordning

Artikel 54 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Vartannat år från och med denna förordnings ikraftträdande och efter samråd med den kommitté som avses i artikel 54 ska kommissionen offentliggöra en lägesrapport om riktlinjernas genomförande, som ska överlämnas till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.

Ändringsförslag

2. Vartannat år från och med denna förordnings ikraftträdande och efter samråd med den kommitté som avses i artikel 54 ska kommissionen offentliggöra en lägesrapport om riktlinjernas genomförande, som ska överlämnas till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. ***Rapporten ska innehålla detaljerade statistiska uppgifter om användningen av de olika former av finansiellt stöd som nämns i punkt 1 för de olika transportsätten och andra delar av stomnätet respektive det övergripande nätet, i enlighet med kapitel II och III, på unionsnivå och medlemsstatsnivå.***

Rapporten ska även

– analysera och skildra det transeuropeiska transportnätets föränderliga karaktär, med avseende på avslutade projekt av gemensamt intresse, som leder till eventuella förändringar i

passagerar- och godstrafikflödena liksom en modal användning,

– omfatta detaljerade uppgifter om kommissionens interna samordning av alla de former av finansiellt stöd som nämns i punkt 1 för att garantera en enhetlig tillämpning av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet som är i linje med dess mål och prioriteringar.

Motivering

Kommissionens lägesrapport bör omfatta mer detaljerade uppgifter och ytterligare delar. Rapporten bör spegla och skildra det transeuropeiska transportnätets föränderliga karaktär och inbegripa detaljerade uppgifter om kommissionens interna samordning av alla former av finansiellt stöd till TEN-T.

Ändringsförslag 166
Förslag till förordning
Artikel 54 – punkt 3 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Kartan över stomnätskorridorerna ska anpassas för att återspegla förändringarna i företeckningen över stomnätskorridorer i bilaga I till förordning (EU) nr XXXX/2012 [Fonden för ett sammanlänkat Europa].

Motivering

Man bör förutse en delegerad akt för justeringen av kartan över stomnätskorridorer.

Ändringsförslag 167
Förslag till förordning
Artikel 54a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 54a

Regionala och lokala myndigheters samt civilsamhällets delaktighet
Medlemsstaterna ska se till att det under planerings- och anläggningsfasen av

projekt av gemensamt intresse tas vederbörlig hänsyn till intressena hos regionala och lokala myndigheter samt lokala civilsamhällen som är berörda av dessa projekt. Senast den 1 december 2013 ska kommissionen lägga fram riktlinjer och en handbok för bästa praxis i detta avseende.

Motivering

Kommissionen bör utarbeta ett antal riktlinjer och en handbok för bästa praxis för att på lämpligt sätt involvera det lokala och regionala samhället i TEN-T-projekt och utveckla dessa projekt tillsammans med dem, snarare än mot deras vilja. På så sätt skulle långa och kostsamma förseningar i projekten kunna undvikas.

Ändringsförslag 168 Förslag till förordning Artikel 54b (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 54b

*Metoder för samhällsekonomisk kostnads-
nyttoanalys, europeiskt mervärde och
klimatkonsekvensbedömningar*

*Kommissionen ska utifrån definitionerna
i artikel 3 ta fram utförliga metoder för*

- en samhällsekonomisk kostnads-
nyttoanalys,*
- utvärderingen av det europeiska
mervärdet,*
- klimatkonsekvensbedömningar.*

*Dessa metoder ska användas för att
bedöma projekt av gemensamt intresse i
enlighet med artikel 7. Kommissionen ska
ägna särskild uppmärksamhet åt att
minimera den administrativa börda som
kan orsakas av det utökade
utvärderingsförfarandet, särskilt när det
gäller mindre projekt som beräknas ha en
liten total budget.*

*Metoderna ska antas genom delegerade
akter senast den 31 januari 2014 i*

enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 56.

Motivering

Nya krav, som t.ex. klimatkonsekvensbedömningen, bör vara ändamålsenliga utan att göra de administrativa förfarandena onödigt krångliga, vilket kan orsaka problem i mindre projekt och för åtskilliga medlemsstater.

Ändringsförslag 169 Förslag till förordning Artikel 57

Kommissionens förslag

Kommissionen ska senast den 31 december 2023 genomföra en översyn av *stamnätets* genomförande och utvärdera *efterlevnaden av de bestämmelser som fastställs i denna förordning samt hur genomförandet fortskrider.*

Ändringsförslag

Kommissionen ska senast den 31 december 2023, ***i samarbete med de europeiska samordnarna***, genomföra en översyn av *stomnätets* genomförande och utvärdera

(a) efterlevnaden av de bestämmelser som fastställs i denna förordning,

(b) framstegen i genomförandet av denna förordning,

(c) förändringar i passagerar- och godstrafikflödena,

(d) utvecklingen i investeringar i nationell transportinfrastruktur,

(e) behovet av ändringar av denna förordning.

Vid sidan av översynen ska kommissionen bedöma om nya avsnitt, såsom vissa av de tidigare prioriterade gränsöverskridande projekt som anges i beslut 661/2010 om det transeuropeiska transportnätet, ska inkluderas i stomnätet och lägga fram ett lämpligt lagstiftningsförslag.

Ändringsförslag 170 Förslag till förordning Artikel 59 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Kommissionen får, som en del av dess aktiva övervakning av stamnätets genomförande samt med vederbörligt beaktande av proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna, besluta att vidta lämpliga åtgärder.

utgår

Motivering

Kommissionen bör inte ensidigt kunna besluta om dessa åtgärder. Denna punkt bör således utgå.

**Ändringsförslag 171
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 04/33**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stamnätet:

– järnvägslinjen Aarhus–Fredrikshavn–Hirtshals

– de svenska farbara inre vattenvägarna som förbinder Göteborg med inlandssjöarna

– de svenska farbara inre vattenvägarna som förbinder Stockholm med inlandssjöarna

att lägga till följande till det övergripande nätet:

– järnvägslinjen Nyköping–Gedser

– de svenska farbara inre vattenvägarna som förbinder Göteborg med inlandssjöarna

– de svenska farbara inre vattenvägarna som förbinder Stockholm med inlandssjöarna

**Ändringsförslag 172
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 05/33**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

– järnvägssträckan från Aarhus till Hirtshals och Frederikshavn

– vägsträckan från Aarhus till Hirtshals och Frederikshavn

**Ändringsförslag 173
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 07/33**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

– flygplatsen Nottingham East Midlands (UK)

**Ändringsförslag 174
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 08/33**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

– hamnarna i Guyane (FR) och Lille

att lägga till följande järnvägssträckor för passagerar- och godstansport och följande vägsträckor till stornätet:

– transportleden Nantes Saint Nazaire–Lyon (FR)

att lägga till följande till det övergripande nätet:

– järnvägsförbindelsen som förenar Colmar (FR) med Freiburg (DE)

**Ändringsförslag 175
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 10/33**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stamnätet:

– hamnarna i Bergen op Zoom, Almelo, Moerdijk, Nijmegen och Kortrijk-Bossuit

– hamnen i Deventer

att lägga till följande till det övergripande nätet:

– järnvägsfraktlinjen Valenciennes–Mons

Ändringsförslag 176
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 11/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stamnätet:

– flygplatsen Liège-Bierset (BE)

– hamnen i Valenciennes

Ändringsförslag 177
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 12/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till det övergripande nätet:

– järnvägsförbindelsen Berlin–Küstrin–Kietz–Kostrzyn nad Odra–Gdansk

– järnvägsförbindelsen Berlin–Forst (Lausitz)–Wroclaw

att lägga till följande till stamnätet:

– hamnen i Nürnberg

Ändringsförslag 178
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 13/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till det övergripande nätet:

- järnvägslinjen för höghastighetståg Usti nad Labem–Dresden**
- modernisering av sträckan Česká Kubice–Regensburg**

Ändringsförslag 179
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 14/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

- järnvägsförbindelsen Berlin–Szczecin**
- järnvägslinjen för höghastighetståg Prague–Lovosice**
- hamnen i Usti nad Labem**
- hamnen i Komarno**

Ändringsförslag 182
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 15/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

- järnvägs- och vägförbindelsen Berlin–Szczecin**

Ändringsförslag 181
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 16/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

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

att lägga till följande järnvägssträckor för godstransport till det övergripande nätet:

- Ávila–Salamanca*
- León–Zamora–Salamanca–Plasencia*
- Los Rosales–Zafra*
- Torralba–Soria–Castejón*

Ändringsförslag 182
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 17/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

- flygplatsen Las Palmas de Gran Canaria (ES)*
- flygplatsen Tenerife South ("Tenerife Sur") (ES)*
- flygplatsen i Malaga (ES)*
- flygplatsen i Alicante (ES)*
- den multimodala plattformen i Alcázar de San Juan (ES)*
- den multimodala plattformen i León (ES)*
- den multimodala plattformen i Antequera (ES)*
- den multimodala plattformen i Murcia (ES)*
- den multimodala plattformen i Valladolid (ES)*
- den multimodala plattformen i Zaragoza (ES)*

att lägga till följande järnvägssträcka för passagerartransport till det övergripande nätet:

- Los Rosales–Zafra*

att lägga till följande vägsträckor till det övergripande nätet:

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

Ändringsförslag 183
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 18/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

- *hamnen i Cagliari (IT)*
- *hamnen i Cremona*
- *hamnen i Montova*
- *den multimodala plattformen i Cervignano*
- *den multimodala plattformen i Firenze*
- *den multimodala plattformen i Verona*

Ändringsförslag 184
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 19/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

- *flygplatsen i Cagliari (IT)*

Ändringsförslag 185
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 20/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

- *godsjärnvägsförbindelsen Ungheni–Iasi*
- *Suceava–Dej–Cluj Napoca–Coslari*

Ändringsförslag 186
Förslag till förordning

Bilaga I – vol 21/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

- passagerarjärnvägsförbindelsen Ungheni–Iasi–Suceava–Dej–Cluj Napoca–Coslari*
- vägförbindelsen Ungheni–Miclăușeni–Miraslau–Sebes*
- vägförbindelsen Bucharest–Craiova–Calafat*
- hamnen i Galati*

att lägga till följande till det övergripande nätet:

- vägförbindelsen Constanta–Tulcea–Galati–Braila*

Ändringsförslag 187
Förslag till förordning
Bilaga I – vol 22/33 och 23/33

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande till stornätet:

- hamnen i Heraklion (EL)*
- flygplatsen i Heraklion (EL)*

Ändringsförslag 188
Förslag till förordning
Bilaga II – avsnitt 1a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

att lägga till följande knutpunkter till stornätet:

- Cagliari (IT)*
- Heraklion (EL)*
- Las Palmas de Gran Canaria/Santa Cruz de Tenerife (ES)*

Ändringsförslag 189
Förslag till förordning
Bilaga II – avsnitt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**att lägga till följande hamnar till
stomnätet:**

- Cagliari (IT)**
- Heraklion (EL)**
- Santa Cruz de Tenerife (ES)**
- Felixstowe–Harwich (kluster) (UK)**

Ändringsförslag 190
Förslag till förordning
Bilaga II – avsnitt 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**Förteckningen över flygplatser, hamnar,
inlandshamnar och järnvägsterminaler
som ingår i stomnätet och i det
övergripande nätet har fogats till denna
bilaga.**

MOTIVERING

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett av EU:s viktigaste projekt. Det transeuropeiska transportnätet utgör själva stommen i den inre marknaden och är en förutsättning för EU-medborgarnas rörlighet, för ekonomin och den sociala och territoriella sammanhållningen och för den ekonomiska tillväxten och sysselsättningen.

De utmaningar som det transeuropeiska transportnätet står inför är väl kända: förseningar i genomförandet av många TEN-T-projekt, svårigheter att få fram projektstöd på grund av den ekonomiska krisen, bristande samordning mellan finansieringsinstrument som administreras på centraliserad och decentraliserad nivå samt brist på uppgifter och statistik om finansieringen av projekt, särskilt om det finansiella stöd som kommer från Struktur- och sammanhållningsfonderna och från Europeiska investeringsbanken.

Kommissionen försöker i sitt förslag åtgärda dessa problem genom betydande ändringar till TEN-T-strategin, vilka redogörs för nedan.

Metod och strategi på två nivåer

Fastställandet i förväg av de projekt av gemensamt intresse som finns angivna på kartorna i bilagan görs nu på grundval av en metod med gemensamma kriterier för hela nätet och alla dess transportsätt. Kommissionen förklarade metoden vid utfrågningen om TEN-T-riktlinjerna den 8 maj 2012 och i det dokument som delades ut i samband med utfrågningen.

Föredragandena anser att denna nya metod är ett centralt inslag i den nya TEN-T-strategin. Den gör det lättare att förstå det transeuropeiska transportnätets struktur och främjar strategisk planering och projektplanering för att integrera alla regioner på lika villkor och enligt transportbehoven. Med denna metod kommer det dessutom att bli lättare att undvika godtyckliga beslut. Viktigast i det transeuropeiska transportnätet är ju trots allt den europeiska dimensionen, inte rent nationella, regionala eller lokala önskelistor. Enligt föredragandena är den underliggande metod som kommissionen föreslår i sitt förslag sund och balanserad.

Denna metod utmynnar i en strategi på två nivåer: ett övergripande nät och ett stomnät. Strategin utgör ramen för identifieringen av projekt av gemensamt intresse, och föredragandena stöder helhjärtat denna strategi på två nivåer. Det samma gäller för bilagorna till denna förordning, i vilka de potentiella projekt av gemensamt intresse som identifierats med hjälp av den tillämpade metoden anges. Föredragandena föreslår endast två mindre justeringar **inom** själva ramen för metoden, som dessutom är helt i överensstämmelse med dess logik:

1) Inbegripande av godsflygplatser med en årlig fraktomlastning på över en procent, där flygplatserna i Liège och East Midlands görs till en del av stomnätet.

2) Inbegripande av urbana knutpunkter på Europas huvudöar. I och med detta skulle Cagliari på Sardinien (1,68 miljoner invånare), Heraklion på Kreta (Nuts 1-region med

1,11 miljoner invånare) och Las Palmas på Gran Canaria (Nuts 1-region med 2,12 miljoner invånare) göras till urbana knutpunkter, och deras respektive flygplatser och hamnar skulle bli en del av stomnätet.

Prioriteringar och mervärde för EU

Att maximera det europeiska mervärdet och uppnå största möjliga framsteg med knappa ekonomiska resurser bör vara en av huvudprioriteringarna för det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå detta mål föreslår kommissionen en starkare prioritering. I förslaget finns ett tydligt fokus på de viktigaste inslagen i det transeuropeiska transportnätet (framförallt flaskhalsar, förbindelseänkar som saknas och gränsöverskridande projekt) liksom på hållbara transportsätt och kompletterande inslag som t.ex. intelligenta transportsystem. Föredragandena ställer sig bakom denna strategi. De skulle dock vilja gå ett steg längre än kommissionens förslag. Framför allt rör det sig om att fastställa striktare kriterier för projekt av gemensamt intresse genom att bättre strukturera artiklarna 4 (Mål) och 10 (Prioriteringar) och om att strama åt kriterierna för stödberättigande i artikel 7 en aning.

I kommissionens förslag är dessutom konceptet europeiskt mervärde fortfarande ganska vagt. Det tycks ha olika innebörd för olika aktörer. Föredragandena anser därför att det behövs en definition som är anpassad till det transeuropeiska transportnätet. Det samma gäller för begreppet samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys.

Arbetet med de detaljerade metoder som ska användas vid bedömningen av projekt av gemensamt intresse ska utföras av kommissionen efter det att denna förordning har antagits. Användningen av delegerade akter kommer att garantera att parlamentet görs delaktigt i processen.

Föredragandena delar kommissionens åsikt att det bör fastställas bindande tidsfrister för genomförandet av både stomnätet och det övergripande nätet (2030 respektive 2050). Detta kommer att ge den nödvändiga knuff som behövs för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet.

TEN-T och hållbar tillväxt

Det behövs en starkare koppling mellan målen och prioriteringarna för det transeuropeiska transportnätet å ena sidan och Europa 2020-strategin å andra sidan för att bättre återspegla de framtida utmaningarna.

Med tanke på transportsektorns miljöpåverkan på lång sikt förefaller det absolut nödvändigt att genomföra klimatkonsekvensbedömningar i samband med nya eller uppgraderade infrastrukturprojekt. Den enorma utmaningen för transportpolitiken att minska koldioxidutsläppen och de ambitiösa mål som följer därav och som fastställs i vitboken gör det än mer nödvändigt. Klimatkonsekvensbedömningar bör därför ingå i de samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalyser som föreskrivs i artikel 7.

Samordning och genomförandeinstrument

I kapitel IV föreslår kommissionen en strategi med multimodala stamnätsskorridorer. De tio föreslagna stamnätsskorridorerna omfattar de viktigaste gränsöverskridande långdistansflödena. De är ett centralt instrument för att samordna genomförandet av stamnätet. Dessa korridorer kommer i princip att omfatta tre transport sätt och sträcka sig över minst tre medlemsstater och generellt ha en förbindelse med en kusthamn.

Kommissionen föreslår att europeiska samordnare ska utses för samordningen och styrningen av stamnätet (artikel 51). Korridorplattformar, under ledning av respektive europeiska samordnare, ska underlätta styrningen av dessa korridorer (artikel 52). Plattformen kan inrättas som en permanent juridisk person, t.ex. som en europeisk ekonomisk intressegruppering. Medlemsstaterna ska i samarbete med korridorplattformen gemensamt utarbeta planer för utbyggnad av korridorer.

Föredragandena ställer sig bakom denna strategi. Bättre samordning är ju dessutom en av pelarna i den nya TEN-T-strategin. Erfarenheten med samordnare för vissa av de prioriterade projekten inom TEN-T-strategin har hittills varit ganska positiv. Deras nya roll måste förtydligas ytterligare och utökas. Korridorplattformen och planen för utbyggnad av korridorer kommer att ge dem en harmoniserad struktur att arbeta utifrån. Föredragandena anser att detta är rätt tillvägagångssätt. Ett antal tillägg har dock gjorts. Andra korridorkoncept (såsom järnvägskorridorer för godstrafik) bör t.ex. beaktas bättre i den administrativa strukturen för korridorerna. Regionala och lokala myndigheter liksom företrädare för berörda kust- och inlandshamnar bör dessutom göras mer delaktiga.

Kommentarer om särskilda transportsätt

Föredragandena välkomnar kommissionens avsikt att stärka EU:s kusthamnar genom att göra dem till multimodala omlastningsplatser, men betonar samtidigt att konceptet med höghastighetsleder till sjöss fortfarande är relativt vagt. Kusthamnarna har dessutom fått en mindre framskjuten roll i jämförelse med de nuvarande TEN-T-riktlinjerna. Av denna anledning och för att betona deras strategiska betydelse föreslår föredragandena en modernisering av projektet för höghastighetsleder till sjöss.

När det gäller inre vattenvägar gläder sig föredragandena över inriktningen på detta transportsätt, i synnerhet vad avser Fonden för ett sammanlänkat Europa. Vissa områden av särskild betydelse för arter av växter och djur, såsom naturliga, oförstörda fritt strömmande floder och Natura 2000-områden, bör dock undantas från kraven för inre vattenvägar, framför allt klass IV-kraven i artikel 17. I dessa områden bör fartygen anpassas till floderna, inte floderna till fartygen.

Civilsamhällets farhågor och projektförseningar

En fråga som blir allt viktigare har inte tagits upp av kommissionen, nämligen hur man i planeringsprocessen ska kunna garantera lämpliga samråd med och deltagande av invånare som berörs av ett visst projekt (t.ex. på grund av järnvägsbuller eller föroreningar). Detta är avgörande för att man ska kunna mildra konsekvenserna av kontroversiella projekt och undvika utdragna konflikter på lokal eller regional nivå som ofta leder till betydande

projektförseeningar. I dag möter ett antal centrala projekt stort motstånd från den lokala befolkningen (bland annat tunneln Lyon–Turin och Stuttgart 21). Kommissionen bör därför åläggas att utarbeta riktlinjer för hur man på lämpligt sätt ska involvera lokala/regionala myndigheter och civilsamhället i TEN-T-projekt och att utveckla dessa projekt tillsammans med dem, snarare än mot deras vilja.

Insyn, övervakning och rapportering samt intern samordning

Enligt artikel 54.1 i förslaget till riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet ska medlemsstaterna genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec) regelbundet informera kommissionen om de framsteg som görs i genomförandet av projekt av gemensamt intresse och om de investeringar som görs för detta ändamål.

Detta system har stor potential att förbättra den rådande otillfredsställande situationen vad gäller tillgängliga uppgifter om alla former av finansiering för projekt av gemensamt intresse. Just bristen på insyn i och information om TEN-T-projekt som finansieras genom Struktur- och sammanhållningsfonderna har tidigare kritiserats av TRAN-utskottet.

Av kommissionens förslag framgår det dock inte helt tydligt om medlemsstaterna måste föra in uppgifter från alla olika finansieringsinstrument i TENtec. Föredragandena har beslutat att klargöra detta och har också lagt till uppgifter om lån från Europeiska investeringsbanken. Det är emellertid inte bara medlemsstaternas rapporteringskrav som bör stärkas. Också kommissionens lägesrapport, som uppdateras två gånger per år, bör omfatta mer detaljerade uppgifter och ytterligare delar. Rapporten bör spegla och skildra det transeuropeiska transportnätets föränderliga karaktär och inbegripa detaljerade uppgifter om kommissionens interna samordning av alla former av finansiellt stöd till TEN-T. Det sistnämnda är väldigt viktigt för att Europaparlamentet ska kunna överblicka om finansieringspolitiken för alla finansiella program genomförs i enlighet med TEN-T-riktlinjerna.

15.10.2012

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Föredragande: Elena Oana Antonescu

KORTFATTAD MOTIVERING

Inledning

Transporter är ryggraden i en framgångsrik ekonomi och en hörnsten för social sammanhållning och integration i samhället.

Brister i de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) får betydande konsekvenser för den fria rörligheten för varor och personer. En tillgänglig och effektiv transportinfrastruktur är en förutsättning för tillhandahållandet av operativa transporttjänster, grundläggande för den fria rörligheten och avgörande för att alla regioner i Europeiska unionen ska förbli konkurrenskraftiga på den inre europeiska marknaden. En förutsättning för ett välfungerande transportsystem är att det finns smart infrastruktur. Investeringar i infrastruktur betalar sig under lång tid framöver och leder till positiva resultat i många generationer om de byggs eller planeras på rätt sätt.

Nyckelfaktorer för bättre transeuropeiska transportnät

Föredraganden stöder i princip den strategi på två nivåer som består av ett stomnät och ett övergripande nät som kompletterar varandra. Stomnätet kommer till stor del att avgöra det övergripande nätets karaktär och natur. Ledtiderna är emellertid långa – fram till 2030 och 2050 – och det kommer att vara svårt att se så långt in i framtiden och arbeta med bindande tidsfrister.

Föredraganden anser att syftet med riktlinjerna är att förbättra förbindelserna och därigenom den inre marknads funktion genom att möjliggöra ekonomisk tillväxt och rörlighet, vilket är avgörande för EU-medborgarnas livskvalitet.

Enligt föredraganden kan utgångspunkten vid valet av projekt vara mycket olikartad i EU:s olika geografiska områden. Därför är det absolut nödvändigt med en differentierad och balanserad strategi som tar hänsyn till detta, de respektive regionernas och medlemsstaternas framtida behov och de olika transportsättens kompletterande karaktär. Järnvägar och inre vattenvägar, till exempel, har en potentiell miljömässig fördel framför vägtransporter, men de kan aldrig mäta sig med vägtransporter när det gäller räckvidd. Vägtransporter är fortfarande oersättliga, särskilt för områden med dåliga förbindelser eller avlägsna områden eller leveransställen, för sista transportsträckan – t.ex. till vattenvägar – och för kortare transportsträckor eller mindre lastmängd.

Användning av fossila bränslen har traditionellt sett varit mycket dominerande när det gäller de flesta transportsätt, men situationen har börjat förändras. Grön elektricitet, alternativa bränslen, Euro 5- och 6-lastbilar med kraftigt minskade utsläpp och ökad effektivitet inom alla transportsätt bör sörja för goda alternativ i framtiden.

Att åtgärda de förbindelselänkar som saknas, till exempel gränsövergångar och flaskhalsar, kan vara ett sätt att visa ett europeiskt mervärde, men det handlar inte enbart om infrastruktur. Åtgärderna bör snarare gå hand i hand med administrativa reformer som påskyndar förfarandena vid gränserna. Föredraganden uppmuntrar därför kommissionen att fortsätta sitt pågående arbete i detta avseende.

I stadsområden orsakar transporterna trafikstockningar, buller och luftföroreningar. Detta har en negativ inverkan på luftkvaliteten och livskvaliteten i städerna. Enligt olika befolkningsprognoser lockar städerna människor inte bara i dag, utan även i framtiden. De minskade avgasutsläppen från både personbilar och tunga fordon motverkas av en ökad efterfrågan på transporter. En möjlig lösning skulle därför kunna vara att man ökar användningen av utsläppsnåla eller utsläppsfria fordon i städerna. Efterfrågan på transporter är ett mycket känsligt ämne. Man måste därför erbjuda allmänheten övertygande alternativ för att kunna främja de förändringar som är nödvändiga.

Föredraganden välkomnar de åtgärder som kommissionen föreslår i artikel 5 för att se till att infrastrukturen används på ett resurseffektivt sätt. Detta kommer att vara kostnadseffektivt för de berörda aktörerna och i linje med vad Europaparlamentet kan komma att anta i samband med färdplanen för resurseffektivitet. Åtgärderna bör omfatta användning av intelligenta transportsystem, satellitnavigering, bättre logistik (i dag måste 25 procent av de tunga fordonen fortfarande köra tomma), smidiga intermodala byten som gör att varje transportsätt kan dra nytta av sina egna fördelar och fortsatt forskning och utveckling på detta område.

Att bygga upp infrastruktur i form av järnvägar och motorvägar osv. kan få betydande konsekvenser för livsmiljöerna och bidra till att hota vissa djurarters existens. Skyddet av biologisk mångfald spelar en avgörande roll för våra ekosystems hållbarhet och den nytta de ger. Man bör därför ta full hänsyn till forskningsresultat om negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden vid utformningen, byggandet och finansieringen av transportinfrastruktur.

Föredraganden anser att den översyn av stomnätets genomförande som kommissionen ska genomföra senast den 31 december 2023 ska ta hänsyn till den ekonomiska situationen och budgetläget i unionen och de enskilda medlemsstaterna. Dessutom anser föredraganden att

kommissionen i samråd med medlemsstaterna ska utvärdera huruvida stomnätet bör ändras med hänsyn till utvecklingen i transportflöden och planeringen av nationella investeringar.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Dessa särskilda mål bör uppnås genom att sammanlänknings- och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas på ett resurseffektivt sätt.

Ändringsförslag

(3) Dessa särskilda mål bör uppnås genom att sammanlänknings- och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas på ett resurseffektivt sätt. ***Driftskompatibiliteten för järnvägar skulle kunna främjas genom innovativa lösningar som förbättrar kompatibiliteten mellan de olika systemen, t.ex. fordonsutrustning och spår med flera spårvidder.***

Motivering

Innovativa lösningar för att förbättra driftskompatibiliteten bör övervägas i förordningen.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5a) Politiken med avseende på transeuropeiska transportnätverk ska bidra till EU:s klimatmål för 2050 i enlighet med kommissionens meddelande om en färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnått samhälle 2050. I detta syfte måste de berörda målsättningarna ligga till grund för en specifik definiering av

kriterierna för genomförande av projekt och tilldelning av medel.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) *Stamnätet* bör identifieras och genomföras som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar.

Ändringsförslag

(11) *Stomnätet* bör identifieras och genomföras som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa ***och bidra till målet att minska utsläppen av växthusgaser från transporter***, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 23a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(23a) Unionslagstiftningen om TEN-T-riktlinjerna bör säkerställa att unionens infrastrukturprojekt också kommer att ta lämplig hänsyn till aspekter som miljö och biologisk mångfald samtidigt som det görs mätbara framsteg mot en koldioxidsnål, klimatsäker och resurseffektiv ekonomi. De transeuropeiska näten bör bidra till att målen i 2020-strategin uppnås och underlätta övergången till en ekonomi

med låga koldioxidutsläpp.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning

Artikel 3 – led e

Kommissionens förslag

(e) projekts europeiska mervärde: värdet av unionsinsatser som **går** utöver det värde som annars skulle ha skapats genom en åtgärd vidtagen *av en enda medlemsstat*.

Ändringsförslag

(e) projekts europeiska mervärde: värdet av unionsinsatser **som går** utöver det värde som annars skulle ha skapats genom en åtgärd vidtagen *på medlemsstatsnivå. Detta mervärde ska bidra till uppfyllandet av målen i Europa 2020-strategin och färdplanen för ett konkurrenskraftigt utsläppsnått samhälle 2050.*

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. Det transeuropeiska transportnätet ska möjliggöra transporttjänster och åtgärder som

Ändringsförslag

1. Det transeuropeiska transportnätet ska **stärka den territoriella sammanhållningen i unionen, bidra till ett fullbordande av den inre europeiska marknaden och** möjliggöra transporttjänster och åtgärder som

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

(a) tillgodoser rörlighets- och transportbehoven hos sina användare inom unionen och i förbindelser med tredjeländer, och därmed bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,

Ändringsförslag

(a) tillgodoser rörlighets- och transportbehoven hos sina användare inom unionen och i förbindelser med tredjeländer, och därmed bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft **för**

unionen i ett globalt perspektiv,

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 1 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(aa) förbättrar den fria rörligheten för varor och personer inom den inre marknaden och erbjuder högkvalitativa transporttjänster på ett resurseffektivt sätt,

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) är ekonomiskt effektiva, bidrar till att uppnå målen för koldioxidsnåla och rena transporter, trygg bränsleförsörjning och miljöskydd, är säkra och av hög kvalitet, både för passagerartrafik och godstransporter,

(b) är ekonomiskt effektiva, bidrar till att uppnå målen för koldioxidsnåla och rena transporter, trygg bränsleförsörjning och miljöskydd, ***minskar utsläppen av växthusgaser ytterligare i enlighet med EU:s klimatmål till 2050 och färdplanen för ett konkurrenskraftigt utsläppsnått samhälle 2050*** och är säkra och av hög kvalitet, både för passagerartrafik och godstransporter,

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(c) främjar de mest avancerade tekniska och driftsmässiga begreppen,

(c) främjar de mest avancerade tekniska och driftsmässiga begreppen ***för alla typer av transporter,***

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) ger lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen och därmed främjar social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder tillväxten.

Ändringsförslag

(d) ger lämplig tillgänglighet **och lämpliga förbindelser** för alla regioner i unionen och därmed främjar social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder tillväxten.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) minskar inverkan på miljön och viktiga naturresurser som vatten, land och ekosystem.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag

(a) Samtrafikförmåga och driftskompatibilitet hos nationella transportnät.

Ändringsförslag

(a) Samtrafikförmåga och driftskompatibilitet hos nationella transportnät **samt gränsöverskridande trafikleder.**

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) En utbyggnad av alla transportsätt på ett sätt som överensstämmer med

Ändringsförslag

(c) En utbyggnad av alla transportsätt på ett sätt som överensstämmer med **såväl EU:s**

säkerställandet av hållbara och ekonomiskt effektiva transporter på lång sikt.

klimatmål som säkerställandet av hållbara och ekonomiskt effektiva transporter på lång sikt.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led e

Kommissionens förslag

(e) Effektivt utnyttjande av infrastruktur.

Ändringsförslag

(e) Effektivt **och lämpligt** utnyttjande av **modern** infrastruktur.

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led f

Kommissionens förslag

(f) **Främjande** av **omfattande** användning av transporter **med den mest** koldioxidneutrala **effekten**.

Ändringsförslag

(f) **Behovet** av **att främja en bredare** användning av **transportsätt som är så** koldioxidneutrala **som möjligt**.

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led j

Kommissionens förslag

(j) En transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för alla europeiska regioner, inklusive unionens yttersta randområden och andra perifera regioner.

Ändringsförslag

(j) En transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för alla europeiska regioner, inklusive unionens yttersta randområden, **bergsområden och isolerade områden** och andra perifera regioner.

Motivering

Det bör framhållas att bergsområdena, på grund av att de är svåra att nå och ofta utgörs av miljö känsliga områden, kräver särskild uppmärksamhet. Dessutom bör man nämna isolerade områden, som fastän de inte ligger i periferin är perifera i termens bredare betydelse och

omfattas av en särskild problematik som bör belysas.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led ka (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

ka) Utveckling av infrastruktur med hänsyn till behovet att skydda ekologiskt värdefulla områden och den biologiska mångfalden.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Dessa målsättningar ska ligga till grund för en specifik definiering av kriterierna för genomförande av projekt och tilldelningen av medel.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 5 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna, och i tillämpliga fall regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och andra offentliga och privata organ ska planera, utveckla och driva det transeuropeiska transportnätet på ett resurseffektivt sätt, vilket ska omfatta följande åtgärder:

Medlemsstaterna, och i tillämpliga fall regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och andra offentliga och privata organ ska planera, utveckla och driva det transeuropeiska transportnätet på ett resurseffektivt **och hållbart** sätt, vilket ska omfatta följande åtgärder:

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Artikel 5 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Omfattande användning av ny teknik och intelligenta transportsystem.

Ändringsförslag

(b) Omfattande användning av ny teknik och ***tillämpningar för*** intelligenta transportsystem ***för att stödja energisnål körning genom att till exempel få bort trafikstockningar och flaskhalsar i närheten av stadsområden eller gränsövergångar.***

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 5 – stycke 1 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) Främjande av program för säkerhet samt en minskning av olycksrisken och olyckstillbudet.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Artikel 10 – stycke 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) avlägsna administrativa och tekniska hinder, särskilt hinder för nätets driftskompatibilitet och för konkurrensen,

Ändringsförslag

(c) avlägsna administrativa och tekniska hinder, särskilt hinder för nätets driftskompatibilitet och ***sammanlänkning samt*** för konkurrensen – ***ett steg i riktning mot den europeiska inre marknadens fullbordande,***

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Artikel 10 – stycke 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) säkerställa en optimal integrering av transportsätten,

Ändringsförslag

(d) säkerställa en optimal integrering av transportsätten ***enligt de förhållanden och behov som råder på plats,***

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 10 – punkt 1 – led f

Kommissionens förslag

(f) öka eller upprätthålla infrastrukturstandarden i fråga om effektivitet, säkerhet, motståndskraft mot klimatförändringar och i tillämpliga fall katastrofer, miljöprestanda, sociala förhållanden, tillgänglighet för alla användare, kvaliteten på tjänster och trafikflödenas kontinuitet,

Ändringsförslag

(f) ***minska klimatpåverkan,*** öka eller upprätthålla infrastrukturstandarden i fråga om effektivitet, säkerhet, och i tillämpliga fall motståndskraft mot katastrofer, miljöprestanda, sociala förhållanden, tillgänglighet för alla användare, kvaliteten på tjänster och trafikflödenas kontinuitet,

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 17 – punkt 3 – led a

Kommissionens förslag

(a) floder, kanaler och sjöar uppfyller kraven för inre vattenvägar av klass IV enligt den nya klassificeringen av inre vattenvägar inom ramen för den europeiska överenskommelsen om viktiga inre vattenvägar av internationell betydelse (AGN), och att kontinuerliga brohöjder garanteras,

Ändringsförslag

(a) floder, kanaler och sjöar uppfyller kraven för inre vattenvägar av klass IV enligt den nya klassificeringen av inre vattenvägar inom ramen för den europeiska överenskommelsen om viktiga inre vattenvägar av internationell betydelse (AGN), och att kontinuerliga brohöjder garanteras ***i tillämpliga fall, utan att detta hindrar uppfyllandet av miljömålen i åtminstone rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter****

*och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapsåtgärder på vattenpolitikens område** och direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar***,*

* EGT L 206, 22.7.1992, s. 7.

** EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.

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

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 18 – led a

Kommissionens förslag

(a) För befintliga inre vattenvägar: genomförandeåtgärder som är nödvändiga för att uppnå standarderna för inre vattenvägar av klass IV.

Ändringsförslag

(a) För befintliga inre vattenvägar: genomförandeåtgärder som är nödvändiga för att uppnå standarderna för inre vattenvägar av klass IV ***i tillämpliga fall, utan att detta hindrar uppfyllandet av miljömålen i åtminstone rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter* och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapsåtgärder på vattenpolitikens område** och direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar***.***

* EGT L 206, 22.7.1992, s. 7.

** EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.

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

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning
Artikel 18 – led b

Kommissionens förslag

(b) I tillämpliga fall, åtgärder för att uppnå högre standarder än de som gäller för inre vattenvägar av klass IV, ***i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan.***

Ändringsförslag

(b) I tillämpliga fall, ***i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan***, åtgärder för att uppnå högre standarder än de som gäller för inre vattenvägar av klass IV, ***utan att detta hindrar uppfyllandet av miljömålen i åtminstone rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter* och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapsåtgärder på vattenpolitikens område** och direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar***.***

* EGT L 206, 22.7.1992, p. 7.

** EGT L 327, 22.12.2000, p. 1.

*** EUT L 20, 26.1.2010, p. 7.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning
Artikel 18 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska tillämpa den integrerade strategin för planering av projekt för inre vattenvägar, i synnerhet när de söker (sam)finansiering inom ramen för EU:s program.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 2 – led a – led iia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ii) Flygplatsen är av strategisk betydelse för den berörda regionen.

Motivering

Alla flygplatser av strategisk betydelse bör inkluderas i dessa riktlinjer, åtminstone i det övergripande nätverket.

Ändringsförslag 31

**Förslag till förordning
Artikel 39 – led ea (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ea) Främja åtgärder för att minska buller genom att ta itu med orsaken till problemet.

Ändringsförslag 32

**Förslag till förordning
Artikel 40**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska ta vederbörlig hänsyn till säkerställandet av att transportinfrastrukturerna tillhandahåller en hög nivå av skydd och säkerhet för passagerare och godstransporter.

Medlemsstaterna och andra projektledare ska ta vederbörlig hänsyn till säkerställandet av att transportinfrastrukturerna tillhandahåller en hög nivå av skydd och säkerhet för passagerare och godstransporter.
Transportskyddet och transportsäkerheten bör befästas och stärkas ytterligare genom samarbete mellan medlemsstaterna och med viktiga internationella aktörer.

Ändringsförslag 33

**Förslag till förordning
Artikel 41 – stycke 1**

Kommissionens förslag

Under infrastrukturplaneringen ska medlemsstaterna och andra projektledare ta vederbörlig hänsyn till riskbedömningar och anpassningsåtgärder som i tillräcklig utsträckning ökar motståndskraften mot klimatförändringar, särskilt med avseende på nederbörd, översvämningar, stormar, höga temperaturer och värmeböljor, torka, höjda havsnivåer och svallvågor vid kusterna, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning Artikel 42

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska genomföra miljöbedömningar av planer och projekt, särskilt enligt rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt⁵⁵ och 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av vilda fåglar⁵⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område⁵⁷, 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan⁵⁸ och 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar⁵⁹ i syfte att undvika, eller, där så inte är möjligt, att mildra eller kompensera negativa effekter på miljön, som uppsplittring av landskapet, hårdgörning av marken, luft- och vattenföroreningar samt buller, liksom för att effektivt skydda den

Ändringsförslag

Under infrastrukturplaneringen ska medlemsstaterna och andra projektledare ta vederbörlig hänsyn till riskbedömningar och anpassningsåtgärder som i tillräcklig utsträckning ökar motståndskraften mot klimatförändringar, särskilt med avseende på nederbörd, översvämningar, stormar, höga temperaturer och värmeböljor, ***låga temperaturer och köldknäppar***, torka, höjda havsnivåer och svallvågor vid kusterna, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

Ändringsförslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska genomföra miljöbedömningar av planer och projekt, särskilt enligt rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt⁵⁵ och 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av vilda fåglar⁵⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område⁵⁷, 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan⁵⁸ och 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar⁵⁹ i syfte att undvika, eller, där så inte är möjligt, att mildra eller kompensera negativa effekter på miljön, som uppsplittring av landskapet, ***minskning av livsmiljöer, vandringshinder, kollision mellan fordon och djur***, hårdgörning av marken, luft- och vattenföroreningar samt

biologiska mångfalden.

buller, liksom för att effektivt skydda den biologiska mångfalden.

Nya infrastrukturprogram och enskilda projekt ska följa unionslagstiftningen om miljöskydd, buller, vatten och skydd av vilda växter och djur.

Nya infrastrukturprogram och enskilda projekt ska följa unionslagstiftningen om miljöskydd och även unionslagstiftningen om buller, vatten och skydd av vilda växter och djur, och planeringen av infrastruktur bör förbättras genom att man kartlägger effekter på Natura 2000-nätverket, framför allt genom att använda kommissionens informationssystem om den transeuropeiska transportinfrastrukturen (TENtec) och Natura 2000-nätverket.

De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna och andra projektledare ska sörja för en gränsöverskridande tillämpning av den berörda lagstiftningen.

Kommissionen ska främja en effektiv dialog och ett effektivt samarbete mellan de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, dock givetvis utan att öka den administrativa bördan.

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning Artikel 43

Kommissionens förslag

Transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Ändringsförslag

Transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning. ***Medlemsstaterna och projektledarna ska vidta de åtgärder som krävs för att se till att transportinfrastrukturen är tillgänglig för alla användare.***

Motivering

Det bör förklaras att det är medlemsstaterna och projektledarna som måste säkerställa att transportinfrastrukturen är tillgänglig för alla användare, i synnerhet för personer med nedsatt rörlighet.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning

Artikel 45 – punkt 2 – led c – strecksats 1

Kommissionens förslag

– Utveckling av rastplatser med ett intervall på ungefär 50 kilometer på motorvägar, **bland annat** för att tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.

Ändringsförslag

– Utveckling av rastplatser med ett intervall på ungefär 50 kilometer, **beroende på efterfrågan**, på motorvägar för att **förbättra vägsäkerheten och bland annat** tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning

Artikel 52 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Korridorplattformen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaterna samt i tillämpliga fall andra offentliga och privata organ. I alla händelser ska de berörda infrastrukturförvaltarna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur delta i korridorplattformarna.

Ändringsförslag

2. Korridorplattformen ska bestå av företrädare för de **behöriga myndigheterna i de** berörda medlemsstaterna samt i tillämpliga fall andra offentliga och privata organ. I alla händelser ska de berörda infrastrukturförvaltarna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur delta i korridorplattformarna.

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning

Artikel 53 – punkt 1 – led e – strecksats 3a (ny)

– Åtgärder för att inrätta offentliga samrådsförfaranden med avseende på projekt av gemensamt intresse längs korridoren, i synnerhet när de påverkar gränsöverskridande sträckor. Samordnaren ska se till att man i samband med planeringen av nya infrastrukturer genomför ett omfattande offentligt samråd med samtliga berörda parter och med det civila samhället.

Motivering

Tidigare har vissa projekt drabbats av förseningar och kritik eftersom de inte har genomgått ett omfattande informationsförfarande och offentligt samråd. Man bör därför ta tillvara samordnarens nya roll när det gäller korridorerna för att i första hand sörja för ett omfattande samråd med det civila samhället och dessutom, ur ett överstatligt perspektiv, undanröja hindren för utvecklingen av projekt av gemensamt intresse.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet
Referensnummer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 15.11.2011
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	ENVI 15.11.2011
Föredragande av yttrande Utnämning	Elena Oana Antonescu 15.12.2011
Behandling i utskott	21.6.2012
Antagande	10.10.2012
Slutomröstning: resultat	+: 57 –: 0 0: 2
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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 Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, 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
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zanzi

30.10.2012

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR DEN INRE MARKNADEN OCH KONSUMENTSKYDD

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Föredragande av yttrande: Sergio Gaetano Cofferati

KORTFATTAD MOTIVERING

Ett infrastrukturnät för transport är nödvändigt för ett fullständigt genomförande av den europeiska inre marknaden. För att den fria rörligheten för personer och varor ska fungera effektivt måste man övervinna hinder och ta itu med flaskhalsar och bristen på snabba och kontinuerliga förbindelser.

Kommissionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet genom en modell med två nivåer av nät är med rätta ett ambitiöst och heltäckande förslag och kan bli ett oundgängligt instrument för hållbar tillväxt och territoriell sammanhållning.

För att detta ska ske är det viktigt att betrakta transportinfrastrukturen inte bara genom att titta på den marginella nyttan för en enskild region eller medlemsstat, utan även genom att framhäva och fullt ut dra fördel av transportinfrastrukturens europeiska mervärde. Fastställandet av prioriteringar bör därför inriktas på detta, och man bör främst prioritera att färdigställa och förbättra de gränsöverskridande sträckorna genom att ta itu med flaskhalsarna och främja utvecklingen av driftskompatibla transportsystem mellan medlemsstaterna.

Förutom förbindelserna mellan länderna bör även förbindelserna och den modala integreringen mellan transportsätten spela en central roll genom upprättandet av förbindelser och intermodala plattformar.

Inom transportinfrastrukturen bör naturligtvis den mest utvecklade befintliga tekniken användas, så att tjänster av hög kvalitet kan tillhandahållas och så att största möjliga säkerhetsnivå kan garanteras till ett överkomligt pris för alla medborgare.

Det europeiska transportsystemet bör utformas, byggas och moderniseras på ett sådant sätt att det blir tillgängligt för alla användare, och man bör ta särskild hänsyn till passagerare med nedsatt rörlighet och till funktionshindrade och äldre personer.

Utbyggnaden av den europeiska infrastrukturen bör genomföras med minsta möjliga miljöpåverkan och, när så är möjligt, genom att man fullt ut utnyttjar den befintliga infrastrukturen. Nätet bör skapas, utvecklas och drivas på ett resurseffektivt och hållbart sätt ur social och miljömässig synpunkt.

De europeiska samordnare som har utsetts för att underlätta genomförandet av korridorerna har en viktig roll i utvecklingen av de europeiska näten. De kommer att ha en avgörande roll när det gäller att få igång och säkerställa byggandet av sträckor med ett större europeiskt mervärde och säkerställa en rationell planering av infrastrukturen genom att informera och involvera medlemsstaterna och den lokala förvaltningen. Samordnarnas roll förstärks med rätta i kommissionens förslag. Föredraganden anser att främjandet av samordnarens roll är både rimlig och i överensstämmelse med behovet av att skapa ett infrastrukturnät som överskrider nationsgränserna och som bidrar till en fullständig utveckling av den inre marknadens potential.

Ett infrastrukturprojekt med en så hög ambitionsnivå kräver naturligtvis en omfattande europeisk investeringsplan. De ökade resurserna till dessa projekt från fonden för ett sammanlänkat Europa är ett viktigt steg, men det räcker inte för att man ska kunna färdigställa planen inom utsatt tid. Det är därför nödvändigt att dessa investeringar kompletteras med andra fonder och investeringar och andra resurser som eventuellt kan komma från innovativa former av EU-finansiering.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning

Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Dessa särskilda mål bör uppnås genom att sammanlänkningar och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas på ett resurseffektivt sätt.

Ändringsförslag

(3) Dessa särskilda mål bör uppnås genom att sammanlänkningar och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas på ett resurseffektivt, **miljöeffektivt och socialt hållbart** sätt.

Ändringsförslag 2
Förslag till förordning
Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som gör alla unionens regioner tillgängliga, även randområden och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i den integrerade havspolitikerna, och som bidrar till sammanhållningen mellan regionerna. I riktlinjerna bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas så att ett nät av hög standard kan **uppnås** i hela unionen till 2050.

Ändringsförslag

(10) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som gör alla unionens regioner tillgängliga, även randområden, **ömråden** och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i den integrerade havspolitikerna, och som bidrar till **den ekonomiska och sociala** sammanhållningen mellan regionerna. I riktlinjerna bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas så att ett nät av hög standard kan **säkerställas** i hela unionen till 2050.

Ändringsförslag 3
Förslag till förordning
Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Det övergripande nätet bör ta hänsyn till de specifika problemen i vissa medlemsstater, såsom glesbefolkade områden utan alternativa lokala vägar, och se till att sådana problem hanteras effektivt och på lämpligt sätt. Detta skulle bidra till att göra det möjligt för alla att utnyttja den fria rörligheten i Europeiska unionen.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning
Skäl 11

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11) *Stamnätet* bör identifieras och **genomföras** som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det

(11) *Stomnätet* bör fastställas och **det bör vidtas lämpliga åtgärder för att genomföra detta** som en prioriterad åtgärd

övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar.

senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) För att inrätta *stamnätet* och det övergripande nätet på ett samordnat och snabbt sätt, och därigenom kunna få ut så mycket som möjligt av nätens fördelar, bör de berörda medlemsstaterna se till att projekt av gemensamt intresse är slutförda senast 2030 respektive 2050.

Ändringsförslag

(12) För att inrätta *stomnätet* och det övergripande nätet på ett samordnat och snabbt sätt, och därigenom kunna få ut så mycket som möjligt av nätens fördelar, bör de berörda medlemsstaterna se till att projekt av gemensamt intresse är slutförda senast 2030 respektive 2050. ***I samband med översynen enligt artikel 57 bör kommissionen bedöma hur projekten har utvecklats och vid behov ompröva dessa tidsfrister med hänsyn till all utveckling som kan påverka genomförandet och de nya medlemsstaternas inhämtningsprocess.***

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(14a) Kommissionen bör övervaka och bedöma om medlemsstaterna har vidtagit

alla nödvändiga åtgärder för att se till att projekten genomförs i enlighet med unionslagstiftningen, och den ska även kontrollera att denna förordning har genomförts korrekt, och att projekt av gemensamt intresse tillför ett europeiskt mervärde.

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning

Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(15a) Denna förordning bör inte ytterligare öka de administrativa bördorna för medlemsstaterna, de regionala och lokala myndigheterna och alla de intressenter som är delaktiga i utvecklingen och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet.

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning

Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) I samband med den översyn enligt artikel 57 som ska göras senast 2023 kan kommissionen i samarbete med de berörda medlemsstaterna utvärdera möjligheten att i nätet integrera andra infrastrukturer som har förbättrat sina standarder och kan uppfylla kraven i förordningen.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning

Skäl 19a (nytt)

(19a) För att fullt ut utnyttja riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet på ett övergripande sätt, och för att erbjuda passagerarna bättre, effektivare och lättillgängligare användning, bör inrättandet av stomnätet och det övergripande nätet åtföljas av inrättandet av en gemensam europeisk transportplattform som erbjuder standardiserade sätt att resa i Europa. Den gemensamma europeiska transportplattformen bör ge passagerare tillgänglig och utförlig information om deras gränsöverskridande resor, inklusive sammanlänknings, driftskompatibilitet och multimodalitet, erbjuda ett standardiserat sätt att utfärda biljetter och fakturera, för att göra det möjligt för passagerarna att använda en enda biljett för hela resan genom olika medlemsstater och med alla olika transportmedel samt tillhandahålla ett gemensamt system för klagomål som innebär att konsumenterna kan underrätta researrangörer från andra medlemsstater om det uppstår problem.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 19b (nytt)

(19b) I riktlinjerna medges det att fastställandet av prioriteringar och genomförandet av projekt beror på deras mognadsgrad och på tillgången till ekonomiska medel, och att det inte på förhand avgör medlemsstaternas eller unionens ekonomiska åtagande.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Skäl 24a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(24a) Det transeuropeiska transportnätet bör utformas, byggas och moderniseras för att garantera fullständig tillgänglighet för alla användare, med särskild hänsyn till äldre personer och till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 27

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(27) *Stamnätskorridorer* bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta modal integrering och multimodala transporter. Detta bör möjliggöra särskilt utvecklade korridorer som är optimerade i fråga om energianvändning och utsläpp, vilket betyder att de minimerar miljöeffekterna, samtidigt som de är attraktiva på grund av sin tillförlitlighet, begränsad trängsel samt låga kostnader för drift och administration. En preliminär förteckning över korridorer bör tas med i förordning (U) XXX/2012 [fonden för ett sammanlänkat Europa], men bör kunna anpassas för att ta hänsyn till förändringar i trafikflödena.

(27) *Stamnätskorridorer* bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta modal integrering och multimodala transporter. Detta bör möjliggöra särskilt utvecklade korridorer som är optimerade i fråga om energianvändning och utsläpp, vilket betyder att de minimerar miljöeffekterna, samtidigt som de är attraktiva på grund av sin tillförlitlighet, begränsad trängsel samt låga kostnader för drift och administration, ***vilka successivt bör minskas ytterligare.*** En preliminär förteckning över korridorer bör tas med i förordning (U) XXX/2012 [fonden för ett sammanlänkat Europa], men bör kunna anpassas för att ta hänsyn till förändringar i trafikflödena.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 28a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(28a) De europeiska samordnarnas roll är avgörande när det gäller att få igång och säkerställa byggandet av korridorer och sträckor med ett större europeiskt mervärde, och även när det gäller att trygga en rationell planering av infrastrukturen genom en strukturerad dialog med de lokala myndigheterna och de berörda befolkningarna.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Skäl 30a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30a) Ett fullständigt och optimalt färdigställande av det transeuropeiska transportnätet kan endast genomföras genom en större koncentring av de ekonomiska resurserna. Mer resurser bör därför göras tillgängliga via innovativa former av EU-finansiering.

Ändringsförslag 15

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) tillgodoser rörlighets- och transportbehoven hos sina användare inom unionen och i förbindelser med tredjeländer, och därmed bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,

(a) tillgodoser rörlighets- och transportbehoven hos **alla** sina användare inom unionen, och **när så är lämpligt**, i förbindelser med tredjeländer, och därmed bidrar till ökad **hållbar** ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,

Ändringsförslag 16

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

(c) främjar de mest avancerade tekniska och driftsmässiga begreppen,

Ändringsförslag

(c) främjar de mest avancerade tekniska, **miljöeffektiva** och driftsmässiga begreppen,

Ändringsförslag 17

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) **ger lämplig tillgänglighet** för alla regioner i unionen och därmed främjar social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder **tillväxten**.

Ändringsförslag

(d) **förbättrar tillgängligheten** för alla regioner i unionen – **inklusive yttersta randområden, ömråden och bergsområden – och ser till att den är tillräcklig** och därmed främjar social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder **en inkluderande och hållbar tillväxt**.

Ändringsförslag 18

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) erbjuder användarna tillgängliga, säkra och högkvalitativa tjänster på rimliga ekonomiska villkor.

Ändringsförslag 19

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ea) Utveckling och förbättring av befintlig infrastruktur.

Ändringsförslag 20

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) Minimering av miljöpåverkan.

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 2 – led ja (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ja) En transportinfrastruktur som är geografiskt balanserad och som tar hänsyn till glesbefolkade områden, områden utan alternativa lokala vägar och svårtillgängliga områden.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning Artikel 5 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna, och i tillämpliga fall regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och andra offentliga och privata organ ska planera, utveckla och driva det

Medlemsstaterna, och i tillämpliga fall regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och andra offentliga och privata organ ska planera, utveckla och driva det

transeuropeiska transportnätet på ett resurseffektivt sätt, vilket ska omfatta följande åtgärder:

transeuropeiska transportnätet på ett resurseffektivt **samt socialt och miljömässigt hållbart** sätt, vilket ska omfatta följande åtgärder:

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning Artikel 5 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) Framtagande av krisplaner och program för att öka säkerheten och minska antalet olyckor.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning Artikel 5 – led gb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(gb) Åtgärder för att garantera att social- och miljömässig hållbarhet alltid tillgodoses.

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning Artikel 6 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv användning av denna infrastruktur. Det ska utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II.

2. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv **samt socialt och miljömässigt hållbar** användning av denna infrastruktur. Det ska utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II.

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet genom att skapa ny transportinfrastruktur, genom underhåll, återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur samt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet.

Ändringsförslag

1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet genom att skapa ny transportinfrastruktur, genom underhåll, återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur samt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv **samt socialt och miljömässigt hållbar** användning av nätet.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1a. Kommissionen ska övervaka och bedöma om medlemsstaterna har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att projekten genomförs i enlighet med unionslagstiftningen.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) ha genomgått en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys med ett positivt nettonuvärde som resultat,

Ändringsförslag

(c) ha genomgått en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys med ett positivt nettonuvärde som resultat **där inverkan på den fria rörligheten mellan medlemsstaterna för personer och varor, den territoriella sammanhållningen och den hållbara utvecklingen inbegrips.**

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Artikel 7 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

(d) uppvisa ett tydligt europeiskt mervärde.

Ändringsförslag

(d) uppvisa ett tydligt europeiskt mervärde **bland annat utifrån ett socialt, ekologiskt och miljövänligt perspektiv.**

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 8 – punkt 1 – stycke 1 – led d

Kommissionens förslag

(d) **införa** trafikstyrningssystem i dessa länder.

Ändringsförslag

(d) **främja** trafikstyrningssystem i dessa länder.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) erkänna medlemsstaternas fysiska och geografiska begränsningar när det gäller transportinfrastruktur, såsom betonas i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Artikel 9 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Medlemsstaterna ska se till att det övergripande nätet är slutfört och överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel **senast** den 31 december 2050.

Ändringsförslag

3. Medlemsstaterna ska se till att det övergripande nätet är slutfört och överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel den 31 december 2050. **I**

samband med översynen enligt artikel 57 ska kommissionen bedöma hur det övergripande nätet har utvecklats och vid behov ompröva denna tidsfrist med hänsyn till all utveckling som kan påverka genomförandet samt de nya medlemsstaternas inhämtningsprocess.

Ändringsförslag 33

Förslag till förordning Artikel 10 – led a

Kommissionens förslag

(a) genomföra och använda intelligenta transportsystem, inklusive åtgärder som möjliggör trafikstyrning, multimodala tidtabells- och informationstjänster, internetbokning och integrerade biljetttjänster,

Ändringsförslag

(a) genomföra och använda intelligenta transportsystem, inklusive åtgärder som möjliggör trafikstyrning, multimodala tidtabells- och informationstjänster, ***konsumentvänlig*** internetbokning och integrerade biljetttjänster,

Ändringsförslag 34

Förslag till förordning Artikel 10 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ea) säkerställa att specifika problem i vissa medlemsstater, såsom glesbefolkade områden utan alternativa lokala vägar, beaktas och hanteras på lämpligt och effektivt sätt,

Ändringsförslag 35

Förslag till förordning Artikel 10 – led eb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(eb) garantera medborgarna att planeringsprocessen för det transeuropeiska nätet kommer att ta

hänsyn till deras problem.

Ändringsförslag 36

Förslag till förordning Artikel 10 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ga) främja en effektiv och hållbar användning av infrastrukturen och, när så är nödvändigt, öka dess kapacitet,

Ändringsförslag 37

Förslag till förordning Artikel 10 – led h

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(h) säkerställa bränsleförsörjningen genom att **tillåta** användning av alternativa energikällor och framdrivningssystem, särskilt de med låga eller inga koldioxidutsläpp,

(h) säkerställa bränsleförsörjningen genom att **stödja och främja** användning av alternativa energikällor och framdrivningssystem, särskilt de med låga eller inga koldioxidutsläpp,

Ändringsförslag 38

Förslag till förordning Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

1. Godsterminaloperatörer ska se till att alla godsterminaler är öppna för alla operatörer.

Logistikplattformoperatörer ska hålla minst en terminal öppen för alla operatörer.

Operatörer för godsterminaler och logistikplattformar ska tillhandahålla sådan tillgång på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa transparenta avgifter.

1. Godsterminaloperatörer ska se till att alla godsterminaler är öppna för alla operatörer.

Logistikplattformoperatörer ska hålla minst en terminal öppen för alla operatörer.

Operatörer för godsterminaler och logistikplattformar ska tillhandahålla sådan tillgång på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa transparenta, **relevanta och rimliga** avgifter.

Ändringsförslag 39

Förslag till förordning Artikel 14 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***(ca) Efterlevnad av infrastrukturkraven
och förbättring av driftskompatibiliteten.***

Ändringsförslag 40

Förslag till förordning Artikel 20 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2. De vägar av hög standard som avses i punkt 1 a är sådana som spelar en viktig roll för långdistansfrakt och passagerartrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centra, samverkar med andra transportsätt och förbinder inlandsområden och perifera NUTS 2-regioner med unionens centrala regioner.

2. De vägar av hög standard som avses i punkt 1 a är sådana som spelar en viktig roll för långdistansfrakt och passagerartrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centra, samverkar med andra transportsätt och förbinder ***bergs-, rand- och*** inlandsområden och perifera NUTS 2-regioner med unionens centrala regioner.

Ändringsförslag 41

Förslag till förordning Artikel 22 – led -aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

***(-aa) Förbättring och främjande av
trafiksäkerheten.***

Ändringsförslag 42

Förslag till förordning Artikel 22 – led d

Kommissionens förslag

(d) Främjande av trafiksäkerhet.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 43

Förslag till förordning Artikel 25 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet får även inbegripa verksamhet som har mer omfattande vinster och som inte är kopplade till specifika hamnar, såsom verksamhet för att öka **miljöprestandan**, tillhandahålla anläggningar för isbrytning, verksamhet som säkerställer farbara vatten året om, mudderrätgärder, tankanläggningar för alternativa drivmedel, samt optimering av processer, förfaranden och den mänskliga faktorn, plattformar för informations- och kommunikationsteknik samt informationssystem, inklusive system för trafikstyrning och elektronisk rapportering.

Ändringsförslag

3. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet får även inbegripa verksamhet som har mer omfattande vinster och som inte är kopplade till specifika hamnar, såsom verksamhet för att öka **transportbolagens och infrastrukturens miljöprestanda**, tillhandahålla anläggningar för isbrytning, verksamhet som säkerställer farbara vatten året om, mudderrätgärder, tankanläggningar för alternativa drivmedel, samt optimering av processer, förfaranden och den mänskliga faktorn, plattformar för informations- och kommunikationsteknik samt informationssystem, inklusive system för trafikstyrning och elektronisk rapportering.

Ändringsförslag 44

Förslag till förordning Artikel 27 – led a

Kommissionens förslag

(a) Främjande av höghastighetsleder till sjöss, inklusive närsjöfart.

Ändringsförslag

(a) Främjande av höghastighetsleder till sjöss, inklusive närsjöfart, **främjande av utvecklingen av förbindelser med upptagningsområdet och i synnerhet**

framtagande av åtgärder som kan förbättra den vattenburna transportens miljömässiga prestanda i enlighet med de gällande krav som fastställts i unionslagstiftningen eller relevanta internationella avtal.

Ändringsförslag 45

Förslag till förordning Artikel 30 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna och flygplatsoperatörerna se till att varje flygplats erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga avgifter.

Ändringsförslag

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna och flygplatsoperatörerna se till att varje flygplats erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga, **relevanta och rimliga** avgifter.

Ändringsförslag 46

Förslag till förordning Artikel 31 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) förbättrar flygplatsernas multimodala sammanlänknings, särskilt med höghastighetsjärnvägar och tunnelbanenät i städer,

Ändringsförslag 47

Förslag till förordning Artikel 31 – led cb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(cb) planer utifrån hållbarhet och klimatfrämjande åtgärder.

Ändringsförslag 48

Förslag till förordning Artikel 35 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Säkerställande av att de multimodala sammanlänkningarna motsvarar kraven på fullständig tillgänglighet för alla användare.

Ändringsförslag 49

Förslag till förordning Artikel 39 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) **Möjliggöra** en fullständig utfasning av fossila bränslen på transportområdet genom en övergång till innovativa transporttekniker.

(a) **Stödja och främja** en fullständig utfasning av fossila bränslen på transportområdet genom en övergång till innovativa **och hållbara** transporttekniker.

Ändringsförslag 50

Förslag till förordning Artikel 39 – led b

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(b) **Möjliggöra** en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur. Sådana infrastrukturer kan inbegripa linjenät och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen, beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon, samt omfatta intelligenta transportsystem.

(b) **Stödja** en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur. Sådana infrastrukturer kan inbegripa linjenät och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen, beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon, samt omfatta intelligenta transportsystem.

Ändringsförslag 51

Förslag till förordning Artikel 39 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) Främja åtgärder, såsom en gemensam europeisk transportplattform, för att förbättra samordningen av passagerartjänster som är direkt knutna till infrastrukturen genom bättre information, standardiserade biljettsystem och ett gemensamt system för klagomål.

Ändringsförslag 52

Förslag till förordning Artikel 39 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) Främja effektiva sätt att ge alla medborgare tillgänglig och förståelig information om sammanlänknings-, driftskompatibilitet och multimodalitet.

Ändringsförslag 53

Förslag till förordning Artikel 40

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska **ta vederbörlig hänsyn** till **säkerställandet av** att transportinfrastrukturerna tillhandahåller **en hög** nivå av skydd och säkerhet för passagerare och godstransporter.

Medlemsstaterna och andra projektledare ska **vidta åtgärder för att se** till att transportinfrastrukturerna tillhandahåller **högsta möjliga** nivå av skydd och säkerhet för passagerare och godstransporter.

Ändringsförslag 54

Förslag till förordning Artikel 41 – stycke 2

Kommissionens förslag

I tillämpliga fall ska vederbörlig hänsyn även tas till infrastrukturens motståndskraft mot naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

Ändringsförslag

Största möjliga hänsyn ***ska*** även tas till infrastrukturens motståndskraft mot naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

Ändringsförslag 55

Förslag till förordning Artikel 42

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska genomföra miljöbedömningar av planer och projekt, särskilt enligt rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt och 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av vilda fåglar och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan och 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar i syfte att undvika, eller, där så inte är möjligt, att mildra eller kompensera negativa effekter på miljön, som uppsplittring av landskapet, hårdgörning av marken, luft- och vattenföroreningar samt buller, liksom för att effektivt skydda den biologiska mångfalden.

Ändringsförslag

Medlemsstaterna och andra projektledare ska genomföra miljöbedömningar av planer och projekt, särskilt enligt rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt och 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av vilda fåglar och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan och 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar i syfte att undvika, eller, där så inte är möjligt, att mildra eller kompensera negativa effekter på miljön, som uppsplittring av landskapet, hårdgörning av marken, luft- och vattenföroreningar samt buller, liksom för att effektivt skydda den biologiska mångfalden. ***Medlemsstaterna och andra projektledare ska dessutom bedöma huruvida infrastrukturprojekten är förenliga med EU:s mål att minska***

utsläppen av växthusgaser.

Ändringsförslag 56

Förslag till förordning Artikel 43

Kommissionens förslag

Transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Ändringsförslag

Transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Utformningen och genomförandet av transportinfrastrukturen ska utgå från användarnas behov och göra det möjligt för passagerarna att fullt ut utöva sina rättigheter enligt unionslagstiftningen.

Medlemsstaterna och andra projektledare ska i detta syfte utföra förhandsbedömningar av tillgängligheten för infrastrukturen och de tjänster som är knutna till infrastrukturen.

Ändringsförslag 57

Förslag till förordning Artikel 44 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. *Stamnätet* ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för politiken för det transeuropeiska transportnätet. Det ska särskilt bidra till att den ökande rörligheten kan hanteras ***och*** till utvecklingen av koldioxidsnåla transportsystem.

Ändringsförslag

1. *Stomnätet* ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för politiken för det transeuropeiska transportnätet. Det ska särskilt bidra till att den ökande rörligheten kan hanteras ***och samtidigt garantera fullständig tillgänglighet för äldre passagerare och för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet; vidare ska stomnätet bidra*** till utvecklingen av koldioxidsnåla transportsystem.

Ändringsförslag 58

Förslag till förordning

Artikel 45 – punkt 2 – led b – strecksats 1

Kommissionens förslag

– Tillgång till alternativa drivmedel.

Ändringsförslag

– Tillgång till alternativa drivmedel ***till konkurrenskraftiga priser.***

Ändringsförslag 59

Förslag till förordning

Artikel 45 – punkt 2 – led c – strecksats 1

Kommissionens förslag

– Utveckling av rastplatser med ett intervall på ungefär 50 kilometer på motorvägar, bland annat för att tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en ***lämplig*** skydds- och säkerhetsnivå.

Ändringsförslag

– Utveckling av rastplatser med ett intervall på ungefär 50 kilometer på motorvägar, bland annat för att tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en ***tillräcklig*** skydds- och säkerhetsnivå.

Ändringsförslag 60

Förslag till förordning

Artikel 45 – punkt 2 – led c – strecksats 2

Kommissionens förslag

– Tillgång till alternativa drivmedel.

Ändringsförslag

– Tillgång till alternativa drivmedel ***till konkurrenskraftiga priser.***

Ändringsförslag 61

Förslag till förordning

Artikel 46 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Utan att det påverkar artikel 47.2 och 47.3 ska medlemsstaterna se till att

Ändringsförslag

3. Utan att det påverkar artikel 47.2 och 47.3 ska medlemsstaterna se till att

stamnätet är slutfört och överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel *senast* den 31 december 2030.

stomnätet är slutfört och överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel den 31 december 2030. ***I samband med översynen enligt artikel 57 ska kommissionen bedöma hur stomnätet har utvecklats och vid behov ompröva denna tidsfrist med hänsyn till all utveckling som kan påverka genomförandet samt de nya medlemsstaternas inhämtningsprocess.***

Ändringsförslag 62

Förslag till förordning Artikel 47 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Kusthamnar som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet *senast* den 31 december 2030, utom i vederbörligen motiverade fall.

Ändringsförslag

2. Kusthamnar som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet den 31 december 2030, utom i vederbörligen motiverade fall.

Ändringsförslag 63

Förslag till förordning Artikel 47 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. De huvudflygplatser som anges i del 1b i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet *senast* den 31 december 2050. Med hänsyn till potentiell trafikefterfrågan ska sådana flygplatser integreras i höghastighetsnätet för tåg när detta är möjligt.

Ändringsförslag

3. De huvudflygplatser som anges i del 1b i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet den 31 december 2050. Med hänsyn till potentiell trafikefterfrågan ska sådana flygplatser integreras i höghastighetsnätet för tåg när detta är möjligt.

Ändringsförslag 64

Förslag till förordning Artikel 49 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. När så är lämpligt bör godskorridorer för järnväg enligt förordning (EU) nr 913/2010 liksom korridorer inom ramen för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) ingå i stamnätsskorridorer.

Motivering

Ändringen ger en garanti för att alla korridorer kommer att ingå i stamnätet, så att det inte skapas några hinder att identifiera tåg-, väg- eller EU-omfattande korridorer. För närvarande är det inte helt klart.

Ändringsförslag 65

**Förslag till förordning
Artikel 51 – punkt 5 – led da (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) Främja fastställandet av olika former av dialog med berörda befolkningar och territorier i syfte att uppmärksamma och på förhand lösa eventuella problem som uppstår i samband med utformningen av infrastrukturen och gynna lösningar som är miljömässigt hållbara och socialt godtagbara.

Ändringsförslag 66

**Förslag till förordning
Artikel 51 – punkt 6a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6a. Europaparlamentet ska varje år bedöma framstegen med att utveckla stamnätsskorridorer och de åtgärder som vidtagits av samordnarna. Samtidigt ska parlamentet uppmana samordnarna att främja åtgärder och initiativ.

Ändringsförslag 67

Förslag till förordning Artikel 51 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Utan att det påverkar tillämpliga förfaranden enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning **får** kommissionen begära ett yttrande från den europeiska samordnaren vid handläggningen av ansökningar om unionsfinansiering för *stamnätskorridorer* som omfattas av den europeiska samordnarens ansvarsområde.

Ändringsförslag

7. Utan att det påverkar tillämpliga förfaranden enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning **ska** kommissionen begära ett yttrande från den europeiska samordnaren vid handläggningen av ansökningar om unionsfinansiering för *stomnätskorridorer* som omfattas av den europeiska samordnarens ansvarsområde.

Ändringsförslag 68

Förslag till förordning Artikel 53 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag

1. För varje *stamnätskorridor* ska de berörda medlemsstaterna, i samarbete med korridorplattformen, gemensamt utarbeta och meddela kommissionen en plan för utbyggnad av korridorer inom sex månader efter denna förordnings ikraftträdande. Denna plan ska särskilt ha följande innehåll:

Ändringsförslag

1. För varje *stomnätskorridor* ska de berörda medlemsstaterna, ***tillsammans med den europeiska samordnaren och*** i samarbete med korridorplattformen, gemensamt utarbeta och meddela kommissionen en plan för utbyggnad av korridorer inom sex månader efter denna förordnings ikraftträdande. ***Den europeiska samordnaren ska hjälpa medlemsstaterna med att genomföra arbetsplanen och säkerställa ett punktligt genomförande av korridoren.*** Denna plan ska särskilt ha följande innehåll:

Ändringsförslag 69

Förslag till förordning Artikel 53 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) Målen för *stamnätskorridoren*, särskilt i fråga om prestanda uttryckt som tjänstens kvalitet, kapacitet och överensstämmelse med de krav som anges i kapitel II.

Ändringsförslag

(b) Målen för *stomnätskorridoren*, särskilt i fråga om prestanda uttryckt som tjänstens kvalitet, ***tillgänglighet och säkerhet samt*** kapacitet och överensstämmelse med de krav som anges i kapitel II.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet		
Referensnummer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)		
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 15.11.2011		
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	IMCO 15.11.2011		
Föredragande av yttrande Utnämning	Sergio Gaetano Cofferati 24.1.2012		
Behandling i utskott	20.6.2012	6.9.2012	10.10.2012
Antagande	11.10.2012		
Slutomröstning: resultat	+: -: 0:	32 0 2	
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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		
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Regina Bastos, Ildikó Gáll-Pelcz, María Irigoyen Pérez, Olle Schmidt, Olga Sehnalová, Kyriacos Triantaphyllides, Kerstin Westphal		

29.10.2012

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING

till utskottet för transporter och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Föredragande av yttrande: Oldřich Vlasák

KORTFATTAD MOTIVERING

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har fortfarande många behov som måste uppmärksammas och få en lösning. Förslaget till förordning utgör därför en god grund för den framtida finansieringen av TEN-T i EU.

Ändringarna är främst inriktade på att säkerställa att medlemsstaterna åtnjuter tillräcklig flexibilitet. Till exempel bör förteckningen över planerade projekt inte anses vara definitiv eller oföränderlig om den ska kunna spegla trafikflödet i EU på ett flexibelt sätt. Med tanke på att det är tidskrävande att förbereda projekt, kan en förteckning som är formulerad på ett sådant sätt inte återge alla de trafikleder som kommer att krävas på lång sikt för att stödja den ekonomiska tillväxten i Europa. Det bör därför vara möjligt att lägga fram ytterligare förslag och låta dem tävla med varandra.

I syfte att säkerställa att resurserna används effektivt är det också viktigt att medlemsstaterna har ett visst mått av flexibilitet och att de – genom att tillämpa undantag – kan beakta de territoriella skillnader som finns i EU. Det rigida kravet på att införa enhetliga villkor om maximal längd för olika fordonstyper, högsta tillåtna hastigheter eller trafiktäthet på trafikleder i hela EU, utan hänsyn till regionala särdrag, är inte nödvändigtvis den mest effektiva lösningen¹.

Slutligen kan lokala och regionala organ inte vara ansvariga för projekt som går utanför deras behörighet. Lokala och regionala organ föreslår inte projekt på nationell nivå och förhandlar

¹ Medan det exempelvis i allmänhet kan antas att ett godståg med 750 meters längd skulle vara den mest effektiva utformningen, är detta kanske inte bästa alternativet i bergiga och oländiga områden. På dessa ställen kan angivandet av längden på ett tåg på ett sådant sätt resultera i alltför höga byggkostnader för stationer och terminaler.

inte heller med kommissionen om dem, samt kan bara påverka projekten i begränsad omfattning. Mot denna bakgrund kan de regler och skyldigheter som anges i förordningen inte vara bindande för dem.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

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

Ändringsförslag 1

Förslag till förordning

Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Den ökande trafiken har lett till ökad trängsel i internationella transportkorridorer. För att säkerställa den internationella rörligheten för varor och personer bör det transeuropeiska transportnätets kapacitet och användningen av denna kapacitet optimeras och om nödvändigt utökas genom avlägsnande av flaskhalsar i infrastrukturerna och överbyggande av infrastrukturlänkar som saknas inom och mellan medlemsstaterna.

Ändringsförslag

(4) Den ökande trafiken har lett till ökad trängsel i internationella transportkorridorer. ***Denna situation uppstår framför allt i nya medlemsstater på grund av outvecklad infrastruktur.*** För att säkerställa den internationella rörligheten för varor och personer bör det transeuropeiska transportnätets kapacitet och användningen av denna kapacitet optimeras och om nödvändigt utökas genom avlägsnande av flaskhalsar i infrastrukturerna och överbyggande av infrastrukturlänkar som saknas inom och mellan medlemsstaterna.

Ändringsförslag 2

Förslag till förordning

Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som gör alla unionens regioner tillgängliga, även randområden och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i den integrerade havspolitikerna, och som bidrar till sammanhållningen mellan regionerna. I

Ändringsförslag

(10) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som gör alla unionens regioner tillgängliga, även randområden och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i den integrerade havspolitikerna, och som bidrar till sammanhållningen mellan regionerna,

riktlinjerna bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas så att ett nät av hög standard kan uppnås i hela unionen till 2050.

med hänsyn till skillnader i transportinfrastruktur mellan regioner. I riktlinjerna bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas så att ett nät av hög standard kan uppnås i hela unionen till 2050.

Ändringsförslag 3

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Det finns fortfarande ett trängande behov för de yttersta randområdena att optimera sin tillgänglighet, framför allt vad gäller flygförbindelser till det europeiska fastlandet och sjötransport av passagerare och gods, eftersom det är det enda sättet för dem att mer fullständigt integreras på den inre marknaden.

Ändringsförslag 4

Förslag till förordning Skäl 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(11a) För att se till att unionens öregioner i sin helhet är tillgängliga och kan dra nytta av tillväxt för alla och territoriell sammanhållning, bör extra kriterier som till exempel ytareal och befolkning fastställas i syfte att identifiera stamnätet, för att inbegripa minst en hamn eller flygplats för varje ö.

Ändringsförslag 5

Förslag till förordning Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) Projekt av gemensamt intresse bör ha ett **tydligt** europeiskt mervärde. Gränsöverskridande projekt **har typiskt** ett högt europeiskt mervärde, **men de kan ha lägre ekonomisk effekt jämfört med rent nationella projekt. Därför är det inte sannolikt att de genomförs utan insatser från unionen.**

Ändringsförslag

(14) Projekt av gemensamt intresse bör ha ett europeiskt mervärde. Gränsöverskridande projekt **är ett exempel på projekt med** ett högt europeiskt mervärde, **och gränsöverskridande transportförbindelser skulle kunna ha direkta ekonomiska effekter i regionerna.**

Ändringsförslag 6

Förslag till förordning Skäl 15

Kommissionens förslag

(15) **Eftersom utbyggnaden och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet inte utförs endast av medlemsstaterna bör alla initiativtagare till projekt av gemensamt intresse, såsom lokala och regionala myndigheter, infrastrukturförvaltare eller andra privata eller offentliga organ omfattas av rättigheterna och skyldigheterna i denna förordning, liksom av andra relevanta bestämmelser och förfaranden i EU-lagstiftningen och den nationella lagstiftningen, när de genomför sådana projekt.**

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 7

Förslag till förordning Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) Intelligent transport system är en

Ändringsförslag

(20) Intelligent transport system är en

nödvändig grund för att optimera trafiken och transportererna samt förbättra därtill relaterade tjänster.

nödvändig grund för att optimera trafiken och transportererna samt förbättra därtill relaterade tjänster, **samt bidra till att förbättra trafiksäkerheten och säkerheten vid transporter.**

Ändringsförslag 8

Förslag till förordning Skäl 22

Kommissionens förslag

(22) Det transeuropeiska transportnätet bör, med tanke på dess stora omfattning, kunna utgöra en god grund för storskalig utbyggnad av nya tekniker och innovationer, som t.ex. kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och minska dess koldioxidavtryck. Detta kommer att bidra till att uppnå Europa 2020-strategin och vitbokens mål att minska utsläppen av växthusgaser med 60 procent till år 2050 (baserat på nivåerna för 1990) och samtidigt bidra till att uppnå målet för ökad försörjningstrygghet när det gäller drivmedel i unionen.

Ändringsförslag

(22) Det transeuropeiska transportnätet bör, med tanke på dess stora omfattning, kunna utgöra en god grund för storskalig utbyggnad av nya tekniker och innovationer, som t.ex. kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn, **öka skydd och säkerhet vid transporter** och minska dess koldioxidavtryck. Detta kommer att bidra till att uppnå Europa 2020-strategin och vitbokens mål att minska utsläppen av växthusgaser med 60 procent till år 2050 (baserat på nivåerna för 1990) och samtidigt bidra till att uppnå målet för ökad försörjningstrygghet när det gäller drivmedel i unionen.

Ändringsförslag 9

Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) För att uppnå en transportinfrastruktur som är av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör riktlinjerna innehålla bestämmelser om säkerhet och skydd för passagerare och godstransporter, den inverkan som klimatförändringar samt potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla

Ändringsförslag

(24) För att uppnå en transportinfrastruktur som är av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör riktlinjerna innehålla bestämmelser om säkerhet och skydd för passagerare och godstransporter, **den ekonomiska, sociala och miljömässiga inverkan i de regioner där respektive infrastrukturprojekt är lokaliserat, och** den inverkan som klimatförändringar samt

transportanvändare.

potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla transportanvändare.

Ändringsförslag 10

Förslag till förordning Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) För att uppnå en transportinfrastruktur som är av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör riktlinjerna innehålla bestämmelser om säkerhet och skydd för passagerare och godstransporter, den inverkan som klimatförändringar samt potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och **tillgängligheten** för alla transportanvändare.

Ändringsförslag

(24) För att uppnå en transportinfrastruktur som är av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör riktlinjerna innehålla bestämmelser om säkerhet och skydd för passagerare och godstransporter, den inverkan som klimatförändringar samt potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen **genom att inrätta alternativa säkra vägar och deras sammanlänkning på regional nivå** och **större tillgänglighet** för alla transportanvändare.

Ändringsförslag 11

Förslag till förordning Skäl 25

Kommissionens förslag

(25) Stamnätet bör vara en del av det övergripande nätet. Det bör bestå av det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser, i enlighet med trafikbehoven. Det bör vara multimodalt, dvs. inbegripa alla transportsätt och deras förbindelser samt relevanta system för trafikstyrning och informationshantering.

Ändringsförslag

(25) Stamnätet bör vara en del av det övergripande nätet. Det bör bestå av det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser, i enlighet med trafikbehoven **och de ekonomiska och sociala behoven i de regioner och länder där de är lokaliserade**. Det bör vara multimodalt, dvs. inbegripa alla transportsätt och deras förbindelser samt relevanta system för trafikstyrning och informationshantering.

Ändringsförslag 12

Förslag till förordning Skäl 27

Kommissionens förslag

(27) Stamnätskorridorer bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta modal integrering och multimodala transporter. **Detta bör möjliggöra särskilt utvecklade korridorer som är optimerade i fråga om energianvändning och utsläpp, vilket betyder att de minimerar miljöeffekterna, samtidigt som de är attraktiva på grund av sin tillförlitlighet, begränsad trängsel samt låga kostnader för drift och administration.** En preliminär förteckning över korridorer bör tas med i förordning (U) XXX/2012 [fonden för ett sammanlänkat Europa], **men** bör kunna anpassas för att ta hänsyn till förändringar i trafikflödena.

Ändringsförslag 13

Förslag till förordning Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) Utformningen av rätt ledningsstruktur och identifieringen av finansieringskällor för komplicerade gränsöverskridande projekt skulle kunna underlättas genom inrättandet av korridorplattformar för sådana stamnätskorridorer. Europeiska samordnare bör främja ett samordnat genomförande av stamnätskorridorerna.

Ändringsförslag 14

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 1 – led d

Ändringsförslag

(27) Stamnätskorridorer bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta modal integrering och multimodala transporter. En preliminär förteckning över korridorer bör tas med i förordning (U) XXX/2012 [fonden för ett sammanlänkat Europa], **som en vägledande förteckning och** bör kunna anpassas för att ta hänsyn till förändringar i trafikflödena.

Ändringsförslag

(28) Utformningen av rätt ledningsstruktur och identifieringen av finansieringskällor för komplicerade gränsöverskridande projekt, **genom offentliga investeringar och genom att dra till sig privat kapital,** skulle kunna underlättas genom inrättandet av korridorplattformar för sådana stamnätskorridorer. Europeiska samordnare bör främja ett samordnat genomförande av stamnätskorridorerna.

Kommissionens förslag

(d) ger lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen och därmed främjar social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder tillväxten.

Ändringsförslag

(d) ger lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen och därmed främjar social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder tillväxten, ***bland annat genom att minska skillnader i transportinfrastruktur mellan regioner.***

Ändringsförslag 15

**Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led j**

Kommissionens förslag

(j) En transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för alla europeiska regioner, inklusive unionens yttersta randområden ***och andra perifera regioner.***

Ändringsförslag

(j) En transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för ***och sammanlänkning med*** alla europeiska regioner, inklusive ***regioner i de nya medlemsstaterna, bergsområden,*** unionens yttersta randområden, ***avlägsna områden och öregioner.***

Ändringsförslag 16

**Förslag till förordning
Artikel 5 – led c**

Kommissionens förslag

(c) Förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.

Ändringsförslag

(c) Förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur ***eller ombyggnad av transportinfrastruktur som har försämrats.***

Ändringsförslag 17

**Förslag till förordning
Artikel 10 – inledningen**

Kommissionens förslag

Unionen, medlemsstaterna, infrastrukturförvaltarna och andra initiativtagare ska, när de utvecklar det övergripande nätet, särskilt beakta de åtgärder som krävs för att

Ändringsförslag

Unionen, medlemsstaterna, **regioner och lokala myndigheter lokaliserade inom TEN**, infrastrukturförvaltarna och andra initiativtagare ska, när de utvecklar det övergripande nätet, särskilt beakta de åtgärder som krävs för att

Ändringsförslag 18

**Förslag till förordning
Artikel 10 – led b**

Kommissionens förslag

(b) överbygga förbindelselänkar som saknas och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor,

Ändringsförslag

(b) överbygga förbindelselänkar som saknas och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor **och i storstadsområden**,

Ändringsförslag 19

**Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 1**

Kommissionens förslag

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna, hamnoperatörer och infrastrukturförvaltare se till att inlandshamnar **är** förbundna med det övergripande nätets väg- eller järnvägsinfrastruktur.

Ändringsförslag

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna, hamnoperatörer och infrastrukturförvaltare se till att inlandshamnar **ska vara** förbundna med det övergripande nätets väg- eller järnvägsinfrastruktur.

Ändringsförslag 20

**Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 3 – led b – inledningen**

Kommissionens förslag

(b) En motortrafikled är en väg som **endast** är **tillgänglig** för motortrafik från

Ändringsförslag

(b) En motortrafikled är en väg som är **avsedd** för motortrafik **i första hand** från

trafikplatser i flera plan eller övervakade vägkorsningar och

trafikplatser i flera plan eller övervakade vägkorsningar och

Ändringsförslag 21

Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 3 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ba) En konventionell väg av strategisk betydelse är en väg som inte är en motorväg eller en motortrafikled, men som ändå är en väg av hög standard enligt punkterna 1 och 2. Konventionella vägar av strategisk betydelse ska förvaltas och finansieras med hänsyn till särdragen i en enskild medlemsstat.

Ändringsförslag 22

Förslag till förordning
Artikel 31 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(ca) stöder utvecklingen av regionala flygplatser, med sikte på att öka antalet sammanlänknings-, minska trängseln för flygpassagerartrafiken och diversifiera destinationerna för flygtrafiken.

Ändringsförslag 23

Förslag till förordning
Artikel 35 – led cb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(cb) Säkerställande av att alla ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter tas i beaktande när ett beslut fattas om prioritering mellan godstransporter och passagerartrafik på TEN-T.

Ändringsförslag 24

Förslag till förordning

Artikel 45 – punkt 2 – led b – strecksats 1

Kommissionens förslag

– Tillgång till alternativa drivmedel.

Ändringsförslag

– Tillgång till alternativa drivmedel.

Vissa delar av infrastruktur för inlandssjöfart och stamnät ska inte behöva uppfylla alla krav som fastställs i denna artikel i de fall de berörda inre vattenvägarna finns förtecknade i den europeiska överenskommelsen om viktiga inre vattenvägar av internationell betydelse (AGN).

Ändringsförslag 25

Förslag till förordning

Artikel 45 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Stamnätets infrastruktur ska **utan undantag** uppfylla alla krav som anges i kapitel II. Dessutom ska följande krav uppfyllas av stamnätets infrastruktur:

Ändringsförslag

2. Stamnätets infrastruktur ska uppfylla alla krav som anges i kapitel II. Dessutom ska följande krav uppfyllas av stamnätets infrastruktur:

Ändringsförslag 26

Förslag till förordning

Artikel 45 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. På begäran av en medlemsstat kan undantag medges när det gäller infrastruktur för järnvägstransporter i vederbörligen motiverade fall som beviljats av kommissionen, i enlighet med förfarandet i artikel 55.2 då uppfyllandet av vissa standarder inte skulle vara möjligt av ekonomiska skäl eller vid

enstaka nätverk. Detta kan omfatta tåglängd, ERTMS (Europeiskt styrsystem för järnvägstrafik), axellast, elektrifiering, linjehastighet etc.

Ändringsförslag 27

Förslag till förordning Artikel 48 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Stamnätskorridorer är ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av stamnätet. ***De ska vara baserade på modal integrering och driftskompatibilitet samt en samordnad utbyggnad och förvaltning av infrastrukturer, i syftet att leda till resurseffektiva multimodala transporter.***

Ändringsförslag

1. Stamnätskorridorer ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av stamnätet ***utan att det inverkar menligt på medlemsstaternas befogenhet att planera sin egen infrastruktur. För att leda till resurseffektiva multimodala transporter, ska stamnätskorridorerna vara baserade på:***

- modal integrering***
- driftskompatibilitet, samt en***
- samordnad utbyggnad och förvaltning av infrastrukturer i gränsöverskridande områden.***

Infrastrukturen för stamnätskorridorer ska utvecklas i syfte att möjliggöra nationell och gränsöverskridande användning utan flaskhalsar och få till stånd hållbara miljöförbättringar.

Ändringsförslag 28

Förslag till förordning Artikel 48 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. Upprättandet av en första förteckning över dessa korridorer ska inte uppfattas som en automatisk förutsättning för stöd från Eruf, Sammanhållningsfonden eller från Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Ändringsförslag 29

Förslag till förordning Artikel 51 – punkt 5 – led b

Kommissionens förslag

(b) Till medlemsstaterna, kommissionen och *i tillämpliga fall* alla andra organ som är direkt engagerade i stamnätskorridorens utbyggnad rapportera om eventuella svårigheter samt bidra till att man finner lämpliga lösningar.

Ändringsförslag

(b) Till medlemsstaterna, ***Europaparlamentet***, kommissionen och alla andra organ som är direkt engagerade i stamnätskorridorens utbyggnad rapportera om eventuella svårigheter samt bidra till att man finner lämpliga lösningar.

Ändringsförslag 30

Förslag till förordning Artikel 52 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. För varje stamnätskorridor ska de berörda medlemsstaterna inrätta en korridorplattform med ansvar för att fastställa de allmänna målen för stamnätskorridoren samt för att förbereda och övervaka de åtgärder som avses i artikel 53.

Ändringsförslag

1. För varje stamnätskorridor ska de berörda medlemsstaterna, ***regionerna och lokala myndigheterna lokaliserade inom TEN gemensamt*** inrätta en korridorplattform med ansvar för att fastställa de allmänna målen för stamnätskorridoren samt för att förbereda och övervaka de åtgärder som avses i artikel 53.

Ändringsförslag 31

Förslag till förordning Artikel 52 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Korridorplattformen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaterna samt i tillämpliga fall andra offentliga och privata organ. I alla händelser ska de berörda infrastrukturförvaltarna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och

Ändringsförslag

2. Korridorplattformen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaterna, ***regionala och lokala myndigheter*** samt i tillämpliga fall andra offentliga och privata organ, ***samt tredjeländer i samband med gränsöverskridande projekt***. I alla händelser ska de berörda

uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur delta i korridorplattformarna.

infrastrukturförvaltarna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur delta i korridorplattformarna.

Ändringsförslag 32

Förslag till förordning Artikel 53 – punkt 3

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3. I syfte att främja genomförandet av stamnätskorridorerna kan kommissionen anta genomförandebeslut för stamnätskorridorer. Dessa beslut kan

utgår

(a) innehålla investeringsplaneringen för alla deltagande finansieringsorgan, sammanhängande kostnader samt en tidsplan för genomförandet i enlighet med vad som bedöms vara nödvändigt för att genomföra stamnätskorridorerna i linje med de mål som anges i denna förordning,

(b) definiera alla åtgärder som syftar till att minska de externa kostnaderna, särskilt utsläpp av växthusgaser och buller, samt innehålla åtgärder för att främja införandet av ny teknik inom trafikstyrning och kapacitetsförvaltning,

(c) omfatta andra åtgärder som krävs för genomförandet av planen för utbyggnad av korridoren och för en effektiv användning av stamnätskorridorens infrastruktur.

Genomförandeakterna ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 55.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet
Referensnummer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 15.11.2011
Yttrande från Tillkännagivande i kammaren	REGI 15.11.2011
Föredragande av yttrande Utnämning	Oldřich Vlasák 23.11.2011
Antagande	10.10.2012
Slutomröstning: resultat	+: 27 –: 2 0: 5
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet			
Referensnummer	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)			
Framläggande för parlamentet	19.10.2011			
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 15.11.2011			
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	ENVI 15.11.2011	ITRE 15.11.2011	IMCO 15.11.2011	REGI 15.11.2011
Inget yttrande avges Beslut	ITRE 22.11.2011			
Föredragande Utnämning	Ismail Ertug 15.12.2011	Georgios Koumoutsakos 15.12.2011		
Behandling i utskott	27.2.2012	8.5.2012	6.9.2012	5.11.2012
	3.12.2012			
Antagande	18.12.2012			
Slutomröstning: resultat	+: –: 0:	30 5 5		
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Sabine Wils			
Ingivande	14.1.2013			