



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 17. december 2021
(OR. en)

15109/21

**Interinstitutionel sag:
2021/0420(COD)**

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	15. december 2021
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2021) 812 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2021) 812 final.

Bilag: COM(2021) 812 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Strasbourg, den 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} -
{SWD(2021) 473 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Dette lovgivningsforslag om revision af forordning (EU) nr. 1315/2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er en nøgleaktion i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Formålet med TEN-T-forordningen er at opbygge et effektivt EU-dækkende og multimodalt net af jernbaner, indre vandveje, søtransport over kortere afstande og veje, der er forbundet med byknudepunkter, søhavne og indlandshavne, lufthavne og terminaler i hele EU. De problemer, der tages fat på i revisionen, er utilstrækkelige og/eller ufuldstændige TEN-T-infrastrukturstandarter og manglende integration af standarder for infrastruktur for alternative brændstoffer i TEN-T med negative indvirkninger på klima og miljø. For det andet har TEN-T-nettet problemer med kapacitetsflaskehalse og utilstrækkelig netkonnektivitet til alle regioner, hvilket hæmmer multimodaliteten. For det tredje skal der tages fat på TEN-T-infrastrukturens utilstrækkelige sikkerhed og pålidelighed. Endelig er forvaltningsinstrumenterne utilstrækkelige i forhold til nye behov, og TEN-T-nettets udformning skal revideres for at øge sammenhængen med andre politikker.

TEN-T-revisionen sigter således mod at nå fire hovedmål. For det første skal den gøre transporten grønnere ved at tilvejebringe et passende infrastrukturgrundlag for at mindske trafikbelastningen og reducere drivhusgasemissionerne og luft- og vandforureningen ved at gøre hver enkelt transportform mere effektiv og ved at muliggøre øgede transportaktiviteter gennem mere bæredygtige transportformer. Den har navnlig til formål at fremme en stigning i andelen af jernbanetransport, søtransport over kortere afstande og transport ad indre vandveje med henblik på at sikre en mere bæredygtig modal sammensætning af transportsystemet og dermed mindske dets negative eksterne virkninger. For det andet skal den fremme en gnidningsløs og effektiv transport, multimodalitet og interoperabilitet mellem TEN-T-transportformerne og en bedre integration af byknudepunkter i nettet. Fjernelse af flaskehalse og manglende forbindelser og forbedring af multimodaliteten og interoperabiliteten i det europæiske transportsystem vil bidrage til gennemførelsen af det indre marked. For det tredje skal den øge TEN-T-nettets modstandsdygtighed over for klimaændringer og andre natur- eller menneskeskabte katastrofer. TEN-T skal være modstandsdygtigt over for de potentielle negative virkninger af klimaændringer for at beskytte offentlige investeringer og sikre deres fortsatte anvendelighed med de nye klimaforhold, og klimaneutralitet bør understøttes ved at integrere omkostningerne som følge af drivhusgasemissioner i cost-benefit-analysen. Sidst, men ikke mindst, skal den forbedre TEN-T-forvaltningsredskabernes effektivitet, strømline rapporterings- og overvågningsinstrumenterne og revidere udformningen af TEN-T-nettet.

Med denne reviderede TEN-T-politik bør EU gøre en indsats for at opbygge et pålideligt, problemfrit transeuropæisk transportnet af høj kvalitet, som sikrer bæredygtige forbindelser i hele EU uden fysiske mangler, flaskehalse eller manglende forbindelser i 2050. Dette net vil bidrage til et velfungerende indre marked, til den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed på EU's område og til målene i den europæiske grønne pagt. Det bør udvikles gradvist i etaper med mellemliggende frister i 2030 og 2040.

Dette initiativ indgår i Kommissionens arbejdsprogram for 2021 under bilag I (nye initiativer).

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

TEN-T-forordningen er den vigtigste søjle i EU's transportinfrastrukturpolitik og fungerer som katalysator og afhænger også af supplerende politikker. De standarder og krav, der er fastsat i TEN-T-forordningen, er direkte forbundet med de relevante mål og behov i andre transportsektorer og på andre områder og dermed med anden mere sektorspecifik lovgivning. Dette betyder f.eks., at TEN-T-jernbaneinfrastrukturen — for at sikre gnidningsløs grænseoverskridende transport og mobilitet — skal overholde den lovgivning om interoperabilitet, der er fastsat i jernbanepolitikken. På samme måde skal bestemmelserne i EU-lovgivningen om trafiksikkerhed afspejles og overholdes i TEN-T-vejinfrastrukturen. Gennemførelsen af sektorpolitikker kræver også en stærk ramme for TEN-T-forordningen, da TEN-T tilvejebringer infrastrukturnettet til gennemførelse af andre sektorspecifikke foranstaltninger eller andre retsakter, hvoraf nogle dog rækker ud over TEN-T.

TEN-T-forordningens resultater med hensyn til indikatorer såsom dem, der vedrører transportandele, bedre servicekvalitet og udbredelsen af opladnings-/optankningsinfrastruktur, afhænger af en koordineret indsats med relaterede politikområder. Dette vedrører især synergierne mellem TEN-T og etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer (forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR-forslaget) samt TEN-T og intelligente transportsystemer (ITS), da de begge er indbyrdes afhængige. AFIR regulerer f.eks. udbuddet af ladestander/tankstationer på TEN-T, mens TEN-T-forordningen er infrastrukturgrundlaget for deres udbredelse i et europæisk netperspektiv. På samme måde regulerer ITS udbuddet af intelligente transportsystemer på TEN-T som en del af en bredere pakke af foranstaltninger. Det er en forudsætning for gennemførelsen af både AFIR og ITS, at TEN-T defineres (dvs. det geografiske anvendelsesområde), hvilket angives i kortene i TEN-T-forordningen. Disse overvejelser gælder også for andre initiativer, der indgår i handlingsplanen for strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, såsom revisionen af forordningen om godstogskorridorer, revisionen af bytrafikpakken eller NAIADES III-handlingsplanen. TEN-T-forordningen definerer tilpasningen af de europæiske transportkorridorer, som skal erstatte godstogskorridorerne og hovednetkorridorerne. Dette vil sikre sammenhæng i netudviklingen og bidrage til at skabe synergier mellem infrastrukturen og de operationelle aspekter af nettet.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Den europæiske grønne pagt, der blev vedtaget af Europa-Kommissionen i december 2019, sætter klimaindsatsen i centrum ved at fastsætte et mål om klimaneutralitet i EU i 2050. På transportområdet opfordres der i den europæiske grønne pagt til en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne fra transport, således at EU kan blive en klimaneutral økonomi i 2050, samtidig med at der arbejdes hen imod ambitionen om nulforurening.

Desuden er TEN-T tæt forbundet med politikkerne for transeuropæiske net på energi- og telekommunikationsområdet, og der er fastsat bestemmelser om udnyttelse af synergier mellem de tre politikker i lovgivningen. På samme måde er TEN-T også tæt forbundet med havpolitikken, dvs. med søtransport, der er en af de vigtigste sektorer i den bæredygtige blå økonomi¹.

Med hensyn til EU-støtte og -finansiering er TEN-T-forordningen direkte knyttet til forordningen om Connecting Europe-faciliteten (CEF), da den definerer de projekter af fælles interesse, der er støtteberettigede i henhold til CEF. Desuden finansieres TEN-T-infrastrukturen i vid udstrækning af de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESI-

¹ Meddelelse om en ny strategi for en bæredygtig blå økonomi i EU (COM(2021)240).

fondene) og siden for nylig også gennem genopretnings- og resiliensfaciliteten (RRF). Endelig er TEN-T fuldt ud i overensstemmelse med EU's miljø- og klimapolitikker såsom biodiversitetsstrategien og -lovgivningen, herunder vandrammedirektivet, fugledirektivet og habitatdirektivet samt EU-strategien for tilpasning til klimaændringer².

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) (artikel 170-172) indeholder bestemmelser om oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturuområdet³. Unionens indsats tager sigte på at fremme de nationale nets indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet samt adgangen til disse net. I denne indsats tilgodeses især nødvendigheden af at skabe forbindelse mellem på den ene side ømråder, indlandsområder og randområder og på den anden side Unionens centrale områder (artikel 170 i TEUF). Med henblik herpå skal Unionen opstille et sæt retningslinjer omfattende mål og prioriteter samt hovedlinjerne i de aktioner, der påtænkes gennemført for transeuropæiske net. I disse retningslinjer fastlægges projekter af fælles interesse, skal Unionen iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder, og kan Unionen støtte projekter af fælles interesse, der støttes af medlemsstater. Unionen kan også gennem den samhørighedsfond, der er oprettet i overensstemmelse med artikel 177, bidrage til finansieringen af specifikke projekter i medlemsstaterne på transportinfrastrukturuområdet. For at sikre nettenes interoperabilitet er der ligeledes fastsat bestemmelser om samarbejde med tredjelande (artikel 171 i TEUF).

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

I henhold til TEUF skal det transeuropæiske net give unionsborgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt ud at udnytte de fordele, som etableringen af et område uden indre grænser medfører. De skal også tage hensyn til behovet for at styrke den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Unionen og fremme en harmonisk udvikling af Unionen som helhed.

TEN-T-politikken er således i sagens natur en politik, der rækker ud over medlemsstaternes grænser, da den fokuserer på en fælles europæisk netordning på tværs af grænserne. Et sådant europæisk net kan naturligvis ikke etableres af en enkelt medlemsstat alene. Hvis medlemsstaterne udelukkende udviklede infrastruktur på egen hånd, ville nationale interesser ofte veje tungere end europæiske interesser. Som sådan ville fordelene ved et europæisk bæredygtigt transportnet af høj kvalitet gå tabt. I dette tilfælde er det sandsynligt, at spørgsmål om grænseoverskridende konnektivitet og interoperabilitet heller ikke vil blive behandlet i tilstrækkelig grad, da medlemsstaterne prioriterer de nationale forbindelser mest, selv om grænseoverskridende projekter er afgørende for at udnytte fordelene ved hele nettet og fjerne flaskehalse, der resulterer i trafikbelastning. Dette ville ikke blot skabe risiko for manglende gnidningsløse rejseforbindelser i hele Europa, men også for inkonsekvens i nationale planlægningsstrategier. Til gengæld ville forskellige standarder og interoperabilitetskrav i forskellige EU-medlemsstater være til hinder for gnidningsløse transportstrømme i hele EU

² Opbygning af et klimarobust Europa — den nye EU-strategi for tilpasning til klimaændringer (COM(2021) 82 final).

³ Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, afsnit XVI, Transeuropæiske net (artikel 170-172).

og endog øge transportbrugernes omkostninger. Overordnet set er et sammenhængende TEN-T uden fysiske mangler, der integrerer intelligente og innovative løsninger, afgørende for at fremme det indre marked, øge samhørigheden og bidrage til målene i den europæiske grønne pagt.

Siden TEN-T-politikken indførelse som en EU-politik i 1993 er merværdien af TEN-T-politikken altid blevet udtrykkeligt bekræftet af medlemsstater, regioner, byer og industrielle interessenter. EU-merværdien af TEN-T har også været en af hovedkonklusionerne i evalueringen af den nuværende TEN-T-forordning. Det er klart anerkendt, at en koncentration af indsatsen for at skabe et fælles transportnet i hele Europa er en vision, hvis fordele rækker ud over isolerede nationale foranstaltninger. Sikring af et fælles og sammenhængende EU-grundlag for identifikation af "projekter af fælles interesse" og tilsvarende for tilpasning af planlægnings- og gennemførelsesindsatsen for en bred vifte af aktører er en klar og bredt anerkendt merværdi ved TEN-T.

Dette gælder også byknudepunkterne, da det er vigtigt, at bytrafikken er godt forbundet med interregional og international trafik. Byknudepunktets rolle på TEN-T rækker ud over det lokale niveau, da transportaktiviteter på TEN-T starter og/eller slutter i sådanne knudepunkter eller gennemkører dem, hvilket kræver god koordinering mellem de forskellige niveauer for at undgå flaskehalse.

Bytrafik er og skal dog fortsat være en politik, der hovedsagelig henhører under medlemsstaternes (de lokale myndigheders) ansvarsområde. EU-tiltag bør fortsat begrænses til aspekter af bytrafikken, som er forbundet med interregional og international trafik. Dette omfatter også vedligeholdelse af infrastruktur. Selv om vedligeholdelse af infrastruktur er og fortsat vil være medlemsstaternes hovedansvar, er det vigtigt at sikre, at TEN-T fortsat leverer tjenester af høj kvalitet til borgere og virksomheder, gennem minimumsregler i TEN-T-forordningen.

- **Proportionalitetsprincippet**

Som nærmere beskrevet i kapitel 7 i konsekvensanalysen, der ledsager dette forslag, går ingen af løsningerne ud over, hvad der er nødvendigt for at nå de overordnede politiske mål. Den foreslåede intervention tilskynder til en omlægning af transportmængden til mere bæredygtige transportformer, hvilket er nødvendigt for at opfylde den øgede klimaambition for 2030 og det overordnede mål om at opnå klimaneutralitet i 2050. Løsningerne skal skabe en sammenhængende politisk ramme og et sammenhængende transportnet af høj standard som grundlag for andre sektorpolitikker for at nå deres mål. De er udformet med henblik på at undgå, at offentlige myndigheder, operatører af infrastruktur og udbydere af mobilitetstjenester rammes uforholdsmæssigt hårdt, navnlig ved at bygge på og videreudvikle et veletableret forvaltningssystem. Dette er blevet påvist fuldt ud i evalueringen af forordning (EU) nr. 1315/2013 og i den basisanalyse, der ligger til grund for konsekvensanalysen i forbindelse med revisionen af nævnte forordning. De overholder således fuldt ud proportionalitetsprincippet.

- **Valg af retsakt**

Da der er tale om et forslag til revision af en eksisterende forordning, forekommer det rimeligt at bevare retsaktens status.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I evalueringen af TEN-T-forordningen (SWD(2021) 117 final)⁴ blev det konkluderet, at TEN-T giver alle relevante aktører (dvs. medlemsstater, regioner, byer, lufttransportsektoren, infrastrukturforvaltere af alle transportformer og brugere) en fælles politisk ramme for en gradvis fuldførelse af det fælles og sammenhængende europæiske transportinfrastrukturnet. Den tilfører således et europæisk perspektiv til den nationale infrastrukturplanlægning og imødekommer behov og fordele, der rækker ud over de enkelte nationale strategier. Det blev imidlertid også konkluderet, at indsatsen skal styrkes for at nå nye politiske mål. Siden TEN-T-forordningen blev indført i 2013, har den politiske kontekst ændret sig betydeligt, navnlig gennem vedtagelsen af den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet samt handlingsplanen for nulforurening. Sammenhængen mellem konklusionerne af den efterfølgende evaluering, herunder de konstaterede mangler, og forslaget præsenteres nedenfor:

Hovedkonklusionerne af den efterfølgende evaluering	Forslag
Konklusioner om relevans	
Alle TEN-T-forordningens fire specifikke mål er fortsat relevante, lige vigtige og supplerer hinanden.	I forslaget fastholdes og udvikles forordningens specifikke mål yderligere.
Udformningen af strukturen og gennemførelsesfristerne i 2030 og 2050 har vist sig at være passende.	I forslaget fastholdes netstrukturen og gennemførelsesfristerne i det store og hele, men der tilføjes en ny mellemliggende frist (2040) for at sikre en trinvis tilgang frem mod 2050.
Med hensyn til de specifikke mål "effektiv infrastrukturudvikling for at lette det indre marked" og "social, økonomisk og territorial samhørighed" er der et stort behov for at gøre fremskridt med hensyn til krav, der øger TEN-T-infrastrukturens kvalitet.	Forslaget har til formål at øge kvaliteten af TEN-T og sikre, at denne kvalitet bevares i hele infrastrukturens levetid. Der indføres yderligere foranstaltninger for at fremme netinteroperabilitet og -tilgængelighed.
Med hensyn til det specifikke mål "bæredygtighed" skal de manglende muligheder for dekarbonisering i overensstemmelse med målet i den europæiske grønne pagt afhjælpes. Reduktionen af transportemissionerne med 90 % frem mod 2050 kan ikke opnås, hvis TEN-T ikke giver mulighed for grønnere transport.	Forslaget styrker kravene i overensstemmelse med det nødvendige bidrag til målene i den europæiske grønne pagt for alle transportformer.
For så vidt angår det specifikke mål "større fordele for brugerne" bør TEN-T-forordningen fremmes for at styrke identifikationen, kombinationen og gennemførelsen af projekter set i lyset af integrerede dør-til-dør-brugertjenester. Denne nuværende manglende hensigtsmæssighed synes at være særlig tydelig i personbefordringssektoren.	Forslaget indeholder foranstaltninger, der skal styrke TEN-T-nettets tjenesteydelses- og brugeraspekter, navnlig i forbindelse med passagerbefordring.
Komplementariteten mellem hovednettet og det samlede net kan styrkes for at bidrage til at overvinde de resterende tilgængeligheds- og konnektivitetskløfter og sikre den bredest mulige og mest effektive dækning nye kvalitetsparametre for	I forslaget fastlægges foranstaltninger vedrørende tilpasning af standarder og krav mellem de to netlag (samlet net og hovednet) på områder som f.eks. jernbaneinfrastruktur,

⁴ Evaluation of the Regulation (EU) nr. 1315/2013 on Union Guidelines for the development of a trans-European transport network (SWD(2021) 117 final af 26. maj 2021).

Hovedkonklusionerne af den efterfølgende evaluering	Forslag
infrastruktur.	alternative brændstoffer eller byknudepunkter.
Konklusioner om virkningsgrad	
TEN-T-forordningen har generelt været meget effektiv med hensyn til at identificere tusindvis af projekter på grundlag af en fælles politikramme for hele Europa.	Rammen for identificering af projekter på nettet bibeholdes i forslaget.
Der er dog fortsat problemer med forsinkelser i forbindelse med en række projekter som følge af komplekse forberedende procedurer, resterende forskelle mellem vedtagne europæiske mål og national infrastruktur og investeringsplanlægning eller begrænsede forvaltningsredskaber på EU-plan.	Forslaget indeholder foranstaltninger, der skal sikre, at nationale interesser og ansvarsområder bringes i overensstemmelse med TEN-T-målene, samtidig med at nærhedsprincippet respekteres ⁵ .
Gennemførelsen af TEN-T kan styrkes yderligere — navnlig i lyset af de nye udfordringer og mål (dekarbonisering, digitalisering og øget risiko for uforudsete krisesituationer)	I forslaget fastlægges foranstaltninger, der styrker de eksisterende EU-instrumenter yderligere (f.eks. hovednetkorridorer, arbejdsplaner og Kommissionens gennemførelsesafgørelser). Det indeholder desuden foranstaltninger, der skal forbedre nettets modstandsdygtighed.
Instrumentet vedrørende hovednetkorridorerne, herunder de europæiske koordinators, har vist sig at være både yderst relevant og effektivt.	Forslaget videreudvikler og udvider korridorbegrebet og styrker de europæiske koordinators rolle
Konklusioner om effektivitet	
Med hensyn til de rapporterings- og overvågningsforpligtelser, der er fastsat i TEN-T-forordningen, kan disse værktøjer strømlines og styrkes.	I forslaget fastlægges foranstaltninger, der strømliner overvågningsinstrumenterne og letter rapporteringen.
Koordineringen mellem hovednetkorridorer og godstogskorridorer har ført til visse effektivitetsgevinster, men der er et uudnyttet potentiale i en bedre overensstemmelse mellem de to instrumenter med hensyn til investeringsplanlægning og projektidentifikation.	Forslaget sikrer den geografiske tilpasning af begge korridorinstrumenter til de europæiske transportkorridorer og styrker koordineringen mellem de to instrumenter yderligere.
Konklusioner om sammenhæng og koordinering	
Hvis målene i den europæiske grønne pagt skal nås, skal TEN-T-infrastrukturen være i fuld overensstemmelse med bestemmelserne vedrørende de øvrige politiske initiativer inden for alternative brændstoffer (AFIR), FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation.	Forslaget sikrer fuld overensstemmelse med andre politiske initiativer vedrørende alternative brændstoffer.
Behov for at styrke sammenhængen med udfordringerne i forbindelse med den digitale omstilling og andre nye teknologier	Forslaget sikrer fuld overensstemmelse med andre politiske initiativer vedrørende intelligente transportsystemer.
Konklusioner om EU-merværdi	
Merværdien af TEN-T-politikken er altid blevet udtrykkeligt bekræftet af medlemsstater, regioner, byer og interessenter i sektoren. Der er også en stigende interesse for TEN-T-politikken uden for EU, navnlig i nabolandene, men også i andre regioner i verden, f.eks. i forbindelse med udvidelsen af landtransportforbindelser til Asien.	Tilgangen til tredjelandes og nabolandes deltagelse fastholdes. EU's vision om udvidelsen af TEN-T til tredjelande behandles i en særskilt meddelelse fra Kommissionen.

⁵ Spørgsmålet om komplekse og langvarige forberedende procedurer behandles også i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2021/1187 af 7. juli 2021 om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Hovedkonklusionerne af den efterfølgende evaluering	Forslag
Sikring af et fælles og sammenhængende EU-grundlag for identifikation af "projekter af fælles interesse" og tilsvarende for tilpasning af planlægnings- og gennemførelsesindsatsen for en bred vifte af aktører er en klar og bredt anerkendt merværdi og ville ikke have været mulig uden forordning (EU) nr. 1315/2013.	TEN-T-rammen for en harmoniseret planlægning og gennemførelse af nettet er blevet opretholdt og videreudviklet i forslaget.

- **Høring af interesserede parter**

Følgende høringer af interesserede parter blev gennemført i evalueringsfasen:

Åben offentlig høring: Som det første skridt i den formelle revisionsproces mellem den 24. april og den 17. juli 2019 gennemførte Kommissionen en åben offentlig høring. Spørgeskemaet var tilgængeligt på alle officielle EU-sprog. Denne høring resulterede i mere end 600 svar fra en bred vifte af interessenter, herunder offentlige myndigheder (både internationale og lokale), infrastrukturforvaltere, kommercielle transportbrugere, civilsamfundet og borgere. Det er vigtigt at bemærke, at mere end 150 interessenter — herunder en række medlemsstater og vigtige europæiske sammenslutninger — allerede har benyttet dette første skridt til at indsende holdningsdokumenter, der fremhæver politikens stærke og svage sider og — navnlig — de fremtidige muligheder og behov. Resultaterne af den åbne offentlige høring er blevet analyseret og indarbejdet i den overordnede evalueringsproces.

Målrettede høringer af interesserede parter: Tilgangen til høring af ekspertinteressenter, som konsulenten havde fastlagt, bestod af tre hovedelementer: onlineundersøgelser, interviews og casestudier om spørgsmål af særlig betydning. Formålet med de målrettede høringer var at indsamle data fra specifikke interessentgrupper på lokalt, nationalt og EU-plan. Generelt var interessenternes synspunkter meget sammenhængende, og der kunne ikke foretages en bemærkelsesværdig skelnen mellem forskellige interessentgrupper, medmindre andet er angivet i evalueringen.

Onlineundersøgelser: Der blev udarbejdet et spørgeskema, som kunne besvares i perioden 20. januar – 16. marts 2020, med henblik på at indsamle data om interessenternes opfattelser af og erfaringer med TEN-T-forordningen, dens gennemførelse og resultater til dato og deres synspunkter om anbefalinger til EU's fremtidige politiske udvikling på dette område. Samlet set er mere end 2 000 interessenter med ekspertise inden for de pågældende emner blevet kontaktet i forbindelse med onlineundersøgelser. Der blev modtaget 198 gyldige svar i alt.

Interviews: I alt er 44 interessenter blevet interviewet på tværs af undersøgelsens respondenter og repræsentanter for relevante interessentgrupper. Hovedformålet med disse halvstrukturerede interviews var at få indgående indsigt i gennemførelsen af TEN-T-forordningen, opnåede fremskridt og succesfaktorer/udfordringer set fra forskellige interessenters perspektiv. De globale interview supplerede skrivebordsundersøgelsen, den åbne offentlige høring og globale undersøgelse og skulle forklare de opnåede kvantitative data og udfylde eventuelle huller, understøtte de tematiske casestudier og uddybe nøglespørgsmål, hvor data fra andre kilder var uklare eller krævede yderligere forklaringer.

Casestudier: Ud over den generelle evaluering af TEN-T-forordningen er der foretaget ni tematiske casestudier på udvalgte TEN-T-politikområder. De blev gennemført på områder, hvor Kommissionens arbejde i TEN-T-forordningens gennemførelsesfase har vist, at der kan

være manglende relevans, både i lyset af udviklingen i de seneste år og den forventede fremtidige udvikling. Der er blevet tilrettelagt og gennemført tre onlineworkshopper med interessenter, herunder EU-tjenestemænd, transportinteressenter og arbejdsmarkedets parter, for at validere resultaterne og drøfte konklusioner og anbefalinger fra casestudierne vedrørende bytrafik, (digitalisering) og innovation og nye teknologier.

Følgende høringer af interesserede parter blev gennemført i konsekvensanalysefasen:

Der blev gennemført en **yderligere åben offentlig høring** i konsekvensanalysefasen. Den blev gennemført mellem den 10. februar og den 5. maj 2021 på EU's undersøgelseswebsted. Høringen blev inddelt i fem dele begyndende med et generelt spørgsmål om forordningen efterfulgt af spørgsmål om yderligere foranstaltninger, der kunne træffes, og om det potentielle fokus i en ændret forordning. Høringen modtog i alt 496 svar. De vigtigste emner, der blev behandlet, var:

- foranstaltninger, der giver mulighed for dekarbonisering og reduktion af luftforurenende emissioner i transportsystemet
- foranstaltninger vedrørende infrastrukturens kvalitet og modstandsdygtighed
- foranstaltninger vedrørende innovation, digitalisering og automatisering
- løsningernes potentielle fokusområder.

Alle input fra interessenter blev anvendt i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget. Selv om det input, der blev modtaget i evalueringsfasen, navnlig blev brugt til at definere og finjustere de forskellige foranstaltninger, der skulle analyseres yderligere i konsekvensanalysen, var det input, der blev modtaget i konsekvensanalysefasen, vigtigt for valideringen af de valgte foranstaltninger og muligheder og dermed for tilgangen til revisionen af forordningen.

• **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Revisionsretten

Revisionsretten har gennemført adskillige revisioner og analyser af politikker vedrørende transportinfrastruktur og TEN-T, navnlig vedrørende det europæiske højhastighedsjernbanenet, søtransport i EU, jernbanegodstransport i EU samt EU's transportinfrastruktur⁶. Hvor det er relevant og i overensstemmelse med Kommissionens svar på de respektive rapporter, har Kommissionen taget hensyn til de relevante anbefalinger i forbindelse med udarbejdelsen af dette forslag.

Evaluerings

Evalueringen af forordning (EU) nr. 1315/2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet blev indledt i september 2018 og byggede navnlig på støtteundersøgelsen til evaluering af TEN-T udarbejdet af konsulenter fra Coffey⁷ og på

⁶ Særberetning nr. 19/2018, særberetning nr. 23/2016, særberetning nr. 08/2016, særberetning nr. 10/2020. Se også Analyse nr. 09/2018 og særberetning nr. 19/2019.

⁷ Support study for the evaluation of Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (og tilknyttede casestudier).

støtteundersøgelsen til analyse af TEN-T-politikken udarbejdet af Panteia⁸. Førstnævnte vedrørte hele TEN-T-forordningen, og der blev indsamlet oplysninger fra alle berørte interessenter og om alle transportformer, og sidstnævnte var primært rettet mod medlemsstaternes myndigheder. Der blev anvendt en almindelig tredelt tilgang til behandling af evalueringsspørgsmålene fra forskellige vinkler, nemlig skrivebordsundersøgelser, interviews og spørgeundersøgelser.

Konsekvensanalyse

Konsekvensanalysen er baseret på forskning og analyser foretaget af Kommissionen. Kommissionen indgik også kontrakt med et eksternt, uafhængigt konsulentteam (Ricardo Nederland B.V. som leder af gruppen sammen med Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) og M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)) for at understøtte konsekvensanalysen i forbindelse med specifikke opgaver, dvs. vurderingen af løsningerne, sammenligningen af løsningerne, vurderingen af administrationsomkostningerne samt analysen af den åbne offentlige høring. Den eksterne støtteundersøgelse vil blive offentliggjort sammen med dette forslag. Desuden er referencescenariet udviklet af E3Modelling ved brug af PRIMES-TREMOVE-modellen på grundlag af det MIX-scenarie, der ligger til grund for konsekvensanalyserne af "Fit for 55"-pakken. ASTRA- og TRUST-modellerne er blevet kalibreret til dette referencescenario af henholdsvis M-FIVE og TRT.

• **Konsekvensanalyse**

For i tilstrækkelig grad at opfylde målene for revisionen af TEN-T er de økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger af tre løsninger (PO'er) blevet vurderet. PO1 har til formål at ajourføre de eksisterende krav og standarder for TEN-T-infrastrukturens kvalitet og udgør et passende infrastrukturgrundlag for udbredelsen af alternative brændstoffer og intelligente transportsystemer. Løsningen omfatter desuden foranstaltninger til harmonisering og strømlining af de eksisterende TEN-T-overvågnings- og rapporteringsværktøjer. Med hensyn til TEN-T-nettet omfatter den også en gennemgang af transportnettet og transportknudepunkter. PO2, der bygger på PO1, indebærer en trinvis ændring ved at indføre nye, mere ambitiøse standarder for alle transportformer for at bidrage til dekarboniseringen af, mindskelsen af forureningen fra og digitaliseringen, modstandsdygtigheden og sikkerheden af transportinfrastruktursystemet. Desuden sikres en bedre integration af byknudepunkter i TEN-T gennem specifikke krav til styring af passager- og godstrafikken til/fra byer. PO3, som er den foretrukne løsning, fremskynder færdiggørelsen af TEN-T ved at fremrykke fristen for færdiggørelse af visse standarder og netstrækninger fra 2050 til 2040, samtidig med at de ambitiøse standarder og krav i PO2 fastholdes. Løsningen sikrer også en bred og sammenhængende udvikling af nettet gennem en omfattende revision af TEN-T-nettets udformning.

Med hensyn til resultater giver PO3 betydelige økonomiske fordele, navnlig en stigning på 0,4 % af BNP i 2030, 1,3 % i 2040 og 2,4 % i 2050 i forhold til referencescenariet. Dette svarer til en stigning i BNP på 57 mia. EUR i forhold til referencescenariet i 2030, 229 mia. EUR i 2040 og 467 mia. EUR i 2050. Højere investeringer i TEN-T skaber også beskæftigelse, hvilket fører til en anslået stigning i beskæftigelsen på 0,1 % i 2030 i forhold til referencescenariet, 0,3 % i 2040 og 0,5 % i 2050, hvilket svarer til yderligere 200 000 beskæftigede i 2030, 561 000 i 2040 og 840 000 i 2050. PO3 giver også store fordele i

⁸ Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in member states: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>.

forbindelse med flytning af godstransport og passagerbefordring til mere bæredygtige transportformer. Den forventede gennemførelse af en ny standard for passagertog (strækningshastighed på 160 km/t), indførelsen af P400-læsseprofilen (der gør det muligt at køre sættevogne på jernbanevogne) samt udvidelsen af visse jernbanestandarder fra hovednettet til det samlede net, kombineret med udvidelsen af sidstnævnte, forventes at øge jernbanetransportaktiviteterne. Dette afspejles også i jernbanernes højere andel i modalsplittet på bekostning af vejtransportsektoren. Selv om andelen af transport ad indre vandveje og søtransport stort set forbliver stabil, gør gennemførelsen af nye standarder det muligt for sektoren at absorbere den forventede vækst i trafikmængden i EU-27-trafikken og i skibstrafikken inden for EU. Desuden forventes flytningen fra vejtransport til mindre forurenende transportformer, der muliggøres af pakken af foranstaltninger i PO3, at resultere i en reduktion af CO₂- og luftforurenende emissioner. Reduktionen af de eksterne omkostninger ved CO₂-emissioner anslås til ca. 387 mio. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2021-2050 udtrykt i nutidsværdi, mens reduktionen af de eksterne omkostninger ved luftforurening anslås til ca. 420 mio. EUR. Desuden forbedres trafiksikkerheden ved at fastsætte kvalitetsstandarder og tilknyttede sikkerhedsfunktioner for alle netstrækninger over en vis daglig trafiktærskel, hvilket reducerer antallet af dræbte og tilskadekomne. Reduktionen af de eksterne omkostninger anslås til ca. 3 930 mio. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2021-2050 udtrykt i nutidsværdi. Reduktionen af de eksterne omkostninger forbundet med trængsel på vejene mellem byer anslås til ca. 2 891 mio. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2021-2050.

Med hensyn til omkostninger rammer den foretrukne løsning den bedste balance mellem de opnåede mål og de samlede gennemførelsesomkostninger. Investeringerne til gennemførelse af alle foranstaltninger i PO3 anslås til 247,5 mia. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i nutidsværdi for perioden 2021-2050. Desuden anslås den private sektors administrationsomkostninger til 8,6 mio. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i nutidsværdi for perioden 2021-2050 og de offentlige myndigheders omkostninger til 25,4 mio. EUR. Andre virkninger som følge af støjemissioner og potentielle tab af biodiversitet var vanskelige at kvantificere, da støjpåvirkningen i høj grad afhænger af lokale (trafik)forhold, biodiversiteten det specifikke sted og infrastrukturens karakteristika.

Opgradering af infrastrukturen for kombineret jernbanetransport og terminaler er et vigtigt element, der skal bidrage til at sikre, at jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart er de primære intermodale transportformer, og at enhver forudgående og/eller efterfølgende vejtransport er så kort som muligt. Disse opgraderinger af infrastrukturen vil skabe muligheder for SMV'er, selv om der i nogle segmenter også findes store aktører. De vigtigste interessenter er jernbanevirksomheder på godsmarkedet, operatører af jernbanegodsterminaler, vognmandsvirksomheder og operatører af passagerterminaler. I vejsektoren vil en forbedring af rastepladserne og parkeringssituationen for lastbiler, der kører regionalt eller over store afstande, gavne det store antal små førerejede vognmandsvirksomheder, som faktisk er blandt de mindste virksomheder på transportområdet, da de er afhængige af et tæt net af parkeringsområder af høj kvalitet.

PO3 tilføjer en vigtig dimension til det samhørighedspolitiske mål for TEN-T ved at identificere byknudepunkter og integrere passager- og godsterminaler på hele EU's område og spille en afgørende rolle for regional konnektivitet. PO3 fremmer også TEN-T-infrastrukturens modstandsdygtighed og tilpasning til klimaændringer mest effektivt. Endelig tilfører PO3 vigtig merværdi, der sikrer sammenhæng med andre politikker ved at revidere udformningen af TEN-T-nettet (f.eks. gennem oprettelse af europæiske transportkorridorer, der erstatter de to eksisterende typer korridorer — hovednetkorridorer og godstogskorridorer).

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette initiativ indgår i Kommissionens arbejdsprogram for 2021 under bilag I (nye initiativer) og indgår ikke i bilag II (REFIT-initiativer).

Det styrker TEN-T-politikken ved at øge effektiviteten af den lovgivningsmæssige ramme som helhed. Derudover præciseres visse krav og begreber. Et stort antal eksperter og projektivrærksættere har f.eks. understreget, at begrebet motorveje til søs som defineret i den gældende forordning er alt for komplekst. Evalueringen af TEN-T-forordningen bekræfter, at den bør forenkles og integreres i et overordnet og integreret TEN-T-begreb, der omfatter havne, skibsfart og alle andre maritime infrastrukturelementer til gavn for hele det "europæiske maritime rum". Et andet eksempel er tilpasningen af godstogskorridorerne til hovednetkorridorerne, der vil gøre det muligt at optimere instrumenterne og undgå overlapning, f.eks. kravet om at udarbejde investeringsplaner i henhold til forordningen om godstogskorridorer, som blot bør fjernes, da sådanne investeringsplaner overlapper de arbejdsplaner, der regelmæssigt udarbejdes af de europæiske TEN-T-koordinatorer.

Der er identificeret yderligere to forenklinger, som vil føre til potentielle omkostningsbesparelser:

- automatiseret dataindlæsning i TENtec-systemet, der muliggør udveksling direkte fra datakilden (medlemsstat, infrastrukturforvalter)
- erstatning af de europæiske koordinators toårige arbejdsplaner og den toårige statusrapport om medlemsstaternes gennemførelse af TEN-T med en arbejdsplan med prioriteterne for udviklingen af den respektive korridor hvert fjerde år, med en kort årlig rapport om status for gennemførelsen af korridorer, motorveje til søs (i det fremtidige europæiske maritime rum) og ERTMS.

Forslaget øger myndighedernes samlede gennemførelsesomkostninger, men skaber forbedringer, navnlig økonomiske og beskæftigelsesmæssige gevinster, og muliggør mere bæredygtige transportformer, der mere end opvejer stigningen i reguleringsomkostningerne.

- **Grundlæggende rettigheder**

Ved at fastsætte relevante infrastrukturkrav vil forslaget styrke tilgængeligheden for alle brugere og derved forbedre tilgængeligheden for personer med handicap og nedsat mobilitet og bidrage til ligestilling mellem kønnene.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Administrationsomkostningerne i forhold til referencescenariet vurderes som beskedne i konsekvensanalysen, især sammenlignet med de ambitiøse revisionsplaner i den foretrukne løsning. Udtrykt i nutidsværdi for perioden 2021-2050 er de offentlige myndigheders administrationsomkostninger blevet anslået til 25,4 mio. EUR (dvs. 15,8 mio. EUR for Europa-Kommissionen⁹ og 9,6 mio. EUR for medlemsstaternes offentlige myndigheder). Desuden skønnes størstedelen af investeringerne at stamme fra offentlige midler (nationale offentlige midler, EU-midler) og vil beløbe sig til 244,2 mia. EUR i forhold til referencescenariet udtrykt i nutidsværdi for perioden 2021-2050.

⁹ Disse omkostninger er et skøn foretaget inden for rammerne af konsekvensanalysen baseret på tidligere omkostninger og erfaringer. De skal ikke betragtes som yderligere omkostninger for Kommissionen. Alle bevillinger vedrørende TEN-T dækkes fuldt ud af budgettet for Connecting Europe-faciliteten (forordning (EU) 2021/1153).

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil følge dette initiativs fremskridt, virkninger og resultater gennem en række forvaltningsinstrumenter baseret på TEN-T-forvaltningen såsom de styrkede europæiske koordinatore og deres arbejdsplaner. Overvågningen vil blive yderligere styrket i den reviderede forordning.

De europæiske koordinatore har bidraget hertil, da de fungerer som ambassadører for TEN-T-politikken og formidlere for alle relevante interessenter, som de samler i såkaldte korridorfora. Der vil blive sat yderligere skub i dette arbejde gennem en styrkelse af de europæiske koordinators rolle. Desuden vil hver enkelt europæisk transportkorridor og de to horisontale prioriteter blive understøttet af særlige undersøgelser, hvor de fremskridt, der gøres med hensyn til opfyldelse af standarder, frister og prioritering, overvåges. Dette kommer f.eks. til udtryk i en meget tæt overvågning af alle planlagte eller igangværende TEN-T-projekter (den såkaldte "projektpipeline"-analyse og halvårslige "rapporter om projektgennemførelse"). Projekterne vurderes således i forhold til deres finansielle modenhed og status med hensyn til tilladelse og indkøb, således at problemer med f.eks. forsinkelser nemt kan opdages, og interventioner kan planlægges af Kommissionen og/eller de europæiske koordinatore. Den nye forordning vil også i højere grad end tidligere give mulighed for at anvende gennemførelsesretsakter som grundlag. De vil ikke blot fremme prioriteringen på nationalt plan, men også lette overvågningen af de fremskridt, der gøres med TEN-T, i forhold til de fastlagte og aftalte milepæle i disse gennemførelsesretsakter. De er som sådan også et meget solidt grundlag for overvågning af disse projekter, da regelmæssige fremskridt kan kontrolleres for hver milepæl, og der kan træffes passende foranstaltninger i tilfælde af forsinkelser. I forbindelse med vedtagelsen af disse gennemførelsesretsakter indvilliger de berørte medlemsstater også i at aflægge regelmæssig rapport om de fremskridt, der er gjort. For så vidt angår overvågning vil fremskridt i gennemførelsen af TEN-T blive overvåget med hensyn til den tekniske færdiggørelse af TEN-T-infrastrukturen med de fastlagte TEN-T-standarder og i forhold til de fastsatte frister i 2030, 2040 og 2050. Standarderne og kravene vil således udgøre de centrale resultatindikatorer, i forhold til hvilke TEN-T-nettets succes vil blive overvåget (f.eks. procentvis længde af godsstrækninger, der er elektrificeret, med et akseltryk på 22,5 t og en toglængde på 740 m, antal søhavne med jernbaneadgang osv.). Hertil kommer en konstant overvågning i TENtec-databasen, et effektivt informationssystem, som fremover vil muliggøre en automatiseret rettidig dataudveksling direkte fra datakilden (medlemsstat, infrastrukturforvalter).

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Opbygningen af den reviderede forordning vil afvige fra den nuværende forordnings opbygning. Den vil ikke længere blive opbygget ud fra netlag (hovednet og samlet), men ud fra transportform, hvilket vil give en bedre forståelse af de forskellige krav. Den vil omfatte specifikke krav og kort for de europæiske transportkorridore og den nye mellemliggende frist i 2040. I de første kapitler i forordningen redegøres for de overordnede mål for TEN-T og den trinvis tilgang til færdiggørelsen af nettet. Forordningen er opdelt i følgende hovedkapitler:

Betragtninger

I betragtningerne vil der navnlig være fokus på TEN-T-nettets bidrag til den europæiske grønne pagt og målene i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Der redegøres endvidere for sammenhængen mellem den reviderede TEN-T-politik og andre

transportpolitikker vedrørende de forskellige transportformer og med politikområder uden for transportsektoren, f.eks. miljø- og klimapolitik, socialpolitik, samhørighedspolitik, udenrigspolitik osv. I betragtningerne fremhæves ligeledes aspekter af EU's og medlemsstaternes infrastrukturplanlægning og af støtte og finansiering.

Kapitel I: Generelle principper

I kapitel I fastsættes de generelle principper i TEN-T-forordningen, forordningens genstand og anvendelsesområde defineres, og der er definitioner af de forskellige elementer i forordningen og af den terminologi, som anvendes i hele teksten. Desuden introduceres forordningens mål (samhørighed, bæredygtighed, effektivitet og fordele for brugerne), og hvordan de skal nås. I dette kapitel fastsættes det også, at det transeuropæiske transportnet skal planlægges, udvikles og drives på en ressourceeffektiv måde i overensstemmelse med de gældende EU-miljøkrav og nationale miljøkrav. I de følgende artikler redegøres for den geografiske dimension af netstrukturen og de europæiske transportkorridorer. Endelig redegøres der i kapitel I for principperne for projekter af fælles interesse og samarbejde med tredjelande.

Kapitel II: Almindelige bestemmelser

Kapitel II indeholder de almindelige bestemmelser i forordningen, der præciserer hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net samt de europæiske transportkorridorer og fastsætter prioriteringen af foranstaltninger på de forskellige net.

Kapitel III: Særlige bestemmelser

Kapitel III indeholder de særlige bestemmelser om kravene til de enkelte transportformer, der er omfattet af forordningen, med henblik på:

- definition af infrastrukturkomponenter
- transportinfrastrukturkrav til det samlede net
- krav til hovednettet og det udvidede hovednet
- yderligere prioriteter.

Desuden indeholder dette kapitel bestemmelser om de revisionskrav, der gælder for multimodale godsterminaler og byknudepunkter.

Kapitel IV: Bestemmelser om intelligent og modstandsdygtig transport

Kapitel IV indeholder yderligere bestemmelser vedrørende kravene i forordningen til IKT-systemer til transport, bæredygtige tjenester, nye teknologier og innovation, sikker infrastruktur, modstandsdygtighed, investeringer fra tredjelande, vedligeholdelse og projektlivscyklus samt tilgængelighed for alle brugere.

Kapitel V: Gennemførelse af instrumenterne for de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

Kapitel V vedrører gennemførelsen af de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter (European Rail Traffic Management System og det europæiske maritime rum). Der redegøres for instrumentet for de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter, og kapitlet indeholder bestemmelser om, hvordan de skal koordineres og forvaltes. Kapitlet

indeholder endvidere bestemmelser om gennemførelsesværktøjerne, f.eks. koordinatorenes arbejdsplaner og gennemførelsesretsakterne.

Kapitel VI: Fælles bestemmelser

Kapitel VI indeholder forordningens fælles bestemmelser om rapporterings- og overvågningsforpligtelser, procedurene for opdatering af nettet og principperne for samarbejde med offentlige og private interessenter. Det indeholder bestemmelser om tilpasning af nationale planer til EU's transportpolitik. Det indeholder desuden bestemmelser om udøvelsen af delegerede beføjelser, udvalgsproceduren, revisionen af forordningen, procedurene i forbindelse med forsinkelser i gennemførelsen af nettet og muligheden for undtagelser. Endelig redegøres der for forordningens indvirkning på andre retsakter, der således eventuelt skal ændres.

Bilag:

Bilagene til forordningen indeholder detaljerede kort over hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, fortegnelse over transport- og byknudepunkter inden for denne forordnings anvendelsesområde samt definitionen af tilpasning og kort over de europæiske transportkorridorer. De indeholder desuden vejledende kort over nabolandene samt specifikationer for kravene til udvikling af planer for bæredygtig bytrafik. De indeholder også en artikel om ændring af forordning (EU) 2021/1153 og en sammenligningstabel mellem forordning (EU) nr. 1315/2013 og nærværende forordning.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 172,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens meddelelse om den europæiske grønne pagt³ fra december 2019 fastsættes en målsætning om klimaneutralitet, som Unionen skal nå i 2050, og en klar målsætning om at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030. Disse målsætninger er fastsat som et mål i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119⁴.
- (2) Transportemissionerne udgør ca. 25 % af Unionens samlede drivhusgasemissioner, og disse emissioner er steget i de seneste år. I den europæiske grønne pagt opfordres der derfor til en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne fra transport, således at EU kan blive en klimaneutral økonomi i 2050, samtidig med at der arbejdes hen imod ambitionen om nulforurening⁵.

¹ EUT C [...].

² EUT C [...].

³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

⁵ Kommissionens meddelelse om vejen til en sund planet for alle EU -handlingsplan: "Mod nulforurening for vand, luft og jord" af 12. maj 2021 (COM(2021) 400 final).

- (3) I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁶ fastsættes milepæle for at vise det europæiske transportsystems vej mod at nå målene om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet. Det forventes, at jernbanegodstrafikkens markedsandel vil blive forøget med 50 % frem mod 2030 og fordoblet frem mod 2050, transport ad indre vandveje og søtransport over kortere afstande vil øge sin markedsandel med 25 % frem mod 2030 og med 50 % frem mod 2050, trafik med højhastighedstog vil være fordoblet i 2030 og tredoblet i 2050, mindst 30 mio. nulemissionsbiler og 80 000 nulemissionsvarevogne vil være i drift på Unionens veje i 2030, og næsten alle biler, varevogne og busser og nye tunge køretøjer vil være emissionsfri i 2050, rejser med kollektiv trafik i rutefart på under 500 km vil være kulstofneutrale i 2030 i Unionen, og i 2030 bør der være mindst 100 klimaneutrale byer i Europa.
- (4) Gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet skaber gunstige betingelser i form af et infrastrukturgrundlag, der gør det muligt at gøre alle transportformer mere bæredygtige, økonomisk overkommelige og inklusive, gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige i et multimodalt transportsystem og indføre de rette incitamenter til at fremme omstillingen, navnlig ved at sikre en retfærdig omstilling, i overensstemmelse med målene i Rådets henstilling (EU) [...] af [...] om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet.
- (5) Planlægningen, udviklingen og driften af det transeuropæiske transportnet bør muliggøre bæredygtige transportformer, tilvejebringe bedre multimodale og interoperable transportløsninger og styrke den intermodale integration af hele logistikkæden og derved bidrage til et velfungerende indre marked ved at tilvejebringe de trafikårer, der er nødvendige for en smidig passager- og godstransport i hele Unionen. Desuden bør nettet sigte mod at styrke den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed ved at sikre tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen, herunder bedre konnektivitet for regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, landdistrikter, øregioner, perifere regioner og bjergområder samt tyndt befolkede områder. Udviklingen af det transeuropæiske transportnet bør også muliggøre en uhindret, sikker og bæredygtig mobilitet for varer og personer i alle henseender og bidrage til øget økonomisk vækst og konkurrenceevne i et globalt perspektiv gennem etablering af sammenkoblinger og interoperabilitet mellem nationale transportnet på en ressourceeffektiv og bæredygtig måde.
- (6) Den øgede trafik har resulteret i øget overbelastning i den internationale transport. For at sikre den internationale mobilitet for passagerer og varer bør der ske en optimering, og om nødvendigt en udvidelse, af det transeuropæiske transportnets kapacitet og udnyttelsen af denne kapacitet, ved at man fjerner infrastrukturflaskehalse og bygger bro mellem manglende infrastrukturforbindelser i og mellem medlemsstater og, hvor det er relevant, til nabolande, og under hensyntagen til de igangværende forhandlinger med andre kandidatlande og potentielle kandidatlande.
- (7) Det transeuropæiske transportnet består i vid udstrækning af eksisterende infrastruktur. For at målene for den nye politik for det transeuropæiske transportnet kan opfyldes fuldt ud, bør der fastlægges ensartede krav til infrastrukturen.
- (8) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles og opretholdes gennem etablering af en ny transportinfrastruktur, gennem vedligeholdelse og opgradering af eksisterende

⁶ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final).

infrastruktur og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse heraf.

- (9) Ved gennemførelsen af projekter af fælles interesse bør der tages behørigt hensyn til de særlige omstændigheder omkring det enkelte berørte projekt. Hvor det er muligt, bør synergier med andre politikker, f.eks. med turismeaspekter, udnyttes ved inden for vejanlæg som f.eks. broer eller tunneler at lade cykelinfrastruktur for cykelstier, herunder EuroVelo-ruter, omfatte, og synergier med sikkerhedsaspekter bør udnyttes ved at lade nye teknologier som f.eks. sensorer i broer omfatte.
- (10) For at opnå en effektiv transportinfrastruktur af høj kvalitet inden for alle transportformer bør udviklingen af det transeuropæiske transportnet tage hensyn til passager- og godstransportsikkerheden, bidraget til klimaændringer og indvirkningen af klimaændringer og potentielle natur- og menneskeskabte katastrofer på infrastrukturen og tilgængelighed for alle transportbrugere, navnlig i områder, der er særlig hårdt ramt af klimaændringernes negative virkninger.
- (11) I forbindelse med planlægning, indkøb og gennemførelse af projekter af fælles interesse bør medlemsstaterne og andre projektiværksættere tage behørigt hensyn til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2021/1187⁷.
- (12) I forbindelse med infrastrukturplanlægningen bør medlemsstaterne og andre projektiværksættere tage behørigt hensyn til risikovurderinger og tilpasningsforanstaltninger, der har til formål at forbedre modstandsdygtigheden over for f.eks. klimaændringer og natur- og menneskeskabte katastrofer. Ved at skabe yderligere incitamenter til at udvikle bæredygtige transportformer og med gennemførelsen af høje standarder for grøn transportinfrastruktur vil gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet understøtte princippet om ikke at gøre væsentlig skade.
- (13) I betragtning af udviklingen i Unionens infrastrukturbehov og i dekarboniseringsmålene, konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i juli 2020, ifølge hvilke Unionens udgifter bør være i overensstemmelse med Parisaftalens mål og princippet om ikke at gøre skade som omhandlet i artikel 17 i klassificeringsforordningen⁸, bør projekter af fælles interesse vurderes for at sikre, at TEN-T-politikken er i overensstemmelse med Unionens transport-, miljø- og klimapolitiske mål. Medlemsstaterne og andre projektiværksættere bør foretage en miljøvurdering af planer og projekter, som bør omfatte en vurdering af overholdelsen af princippet om ikke at gøre væsentlig skade, på grundlag af den seneste tilgængelige vejledning og bedste praksis. I tilfælde, hvor gennemførelsen af et projekt af fælles interesse medfører væsentlig skade på et miljø- eller klimamål, bør rimelige alternativer overvejes.
- (14) Infrastrukturprojekter omfattet af TEN-T-forordningen bør være modstandsdygtige over for de potentielle negative virkninger af klimaændringer gennem en vurdering af klimasårbarhed og -risici, herunder gennem relevante tilpasningsforanstaltninger. Projekter, for hvilke der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, bør

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2021/1187 af 7. juli 2021 om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) (EUT L 258 af 20.7.2021, s. 1).

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (EØS-relevant tekst) (EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13).

underkastes klimasikring og integrere omkostningerne ved drivhusgasemissioner og de positive virkninger af foranstaltninger til modvirkning af klimaændringer i cost-benefit-analysen. Klimasikring bør foretages på grundlag af den seneste tilgængelige bedste praksis og vejledning⁹. Dette bidrager til at integrere risici i forbindelse med klimaændringer samt vurderinger af sårbarhed over for og tilpasning til klimaændringer i investerings- og planlægningsbeslutninger under Unionens budget.

- (15) Medlemsstaterne og andre projektiværksættere bør foretage en miljøvurdering af planer og projekter i overensstemmelse med den relevante lovgivning for at undgå eller, hvis dette ikke er muligt, modvirke negative indvirkninger på miljøet, som f.eks. landskabsfragmentering, arealbefæstelse og luft- og vandforurening samt støj, og for at beskytte den biologiske mangfoldighed effektivt.
- (16) Der bør i projekters planlægnings- og anlægsfase tages behørigt højde for de interesser, der er kendetegnende for de regionale og lokale myndigheder og den offentlighed, der påvirkes af et projekt af fælles interesse.
- (17) Definitionen af det transeuropæiske transportnet bør baseres på en fælles og gennemsigtig metode og bør afspejle det højeste niveau af infrastrukturplanlægning i Unionen. Den bør være multimodal, dvs. omfatte alle transportformer og deres forbindelser samt alle relevante trafik- og rejseinformationsstyringssystemer.
- (18) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles gradvist i tre faser med det overordnede mål at realisere et multimodalt og interoperabelt europæisk net med høje kvalitetsstandarder, samtidig med at Unionens overordnede mål om klimaneutralitet og andre miljømål respekteres: færdiggørelsen af et hovednet i 2030, et udvidet hovednet i 2040 og det samlede net i 2050.
- (19) Ud over de frister i 2030 og 2050, der allerede er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013¹⁰, bør der fastsættes en mellemliggende frist i 2040 for nettets overensstemmelse med denne forordning for det udvidede hovednet, der er en del af de europæiske transportkorridorer. Den samme mellemliggende frist bør også gælde for nye standarder for hovednettet, der er indført ud over kravene i forordning (EU) nr. 1315/2013, så de nødvendige investeringer kan foretages rettidigt.
- (20) Det samlede net bør være et transportnet, der dækker hele Europa og sikrer tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen, herunder regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende regioner, landdistrikter, øregioner, perifere regioner og bjergområder samt tyndt befolkede områder, og styrker den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed mellem dem. Der bør fastsættes krav til infrastrukturen i det samlede net for at fremme udviklingen af et net af høj kvalitet i hele Unionen.
- (21) Det samlede net bør være tilstrækkeligt udstyret med infrastruktur for alternative brændstoffer for at sikre, at det effektivt støtter omstillingen til nulemissionsmobilitet i overensstemmelse med de milepæle, der er fastsat i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet.

⁹ Meddelelse fra Kommissionen — Teknisk vejledning om klimasikring af infrastruktur i perioden 2021-2027

(EUT C 373 af 16.9.2021, s. 1).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

- (22) Ud over hovednettet bør der fastlægges et udvidet hovednet på grundlag af prioriterede strækninger i det samlede net, som er en del af de europæiske transportkorridorer.
- (23) Hovednettet er fastlagt på grundlag af en objektiv planlægningsmetode. Med denne metode er de vigtigste byknudepunkter, havne og lufthavne samt grænseovergange blevet fastlagt. Disse knudepunkter skal så vidt muligt forbindes med multimodale forbindelser, når blot de er økonomisk rentable og gennemførlige i 2030. Metoden har sikret, at alle medlemsstater er forbundet, og at de største øer er integreret i hovednettet.
- (24) Hovednettet med en frist i 2030 og det udvidede hovednet med en frist i 2040 bør udgøre grundlaget for det bæredygtige multimodale transportnet, der omfatter de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet afhængigt af trafikbehov. De bør stimulere udviklingen af hele det samlede net og gøre det muligt at rette fokus i Unionens tiltag mod de komponenter i det transeuropæiske transportnet, der har den største europæiske merværdi, herunder især grænseoverskridende strækninger, manglende forbindelser, multimodale forbindelsespunkter og alvorlige flaskehalse.
- (25) Visse eksisterende standarder for hovednettet bør udvides til at omfatte det udvidede hovednet og det samlede net for at opnå de fulde netfordele, øge interoperabiliteten mellem nettyperne og muliggøre mere aktivitet gennem mere bæredygtige transportformer, herunder gennem øget digitalisering og andre teknologiske løsninger.
- (26) Undtagelser fra de infrastrukturkrav, der gælder for hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, bør kun være mulige i behørigt begrundede tilfælde og på visse betingelser. Dette bør omfatte tilfælde, hvor investeringer ikke kan berettiges, eller hvor der er specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, f.eks. i regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende regioner, øregioner, perifere regioner og bjergområder eller i tyndt befolkede områder eller isolerede eller delvis isolerede net.
- (27) Det landbaserede infrastrukturnet etableret gennem hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net bør integreres i det transeuropæiske transportnets maritime dimension. Med henblik herpå bør der skabes et reelt bæredygtigt, intelligent, uhindret og modstandsdygtigt europæisk maritimt rum. Det bør omfatte alle maritime infrastrukturkomponenter i det transeuropæiske transportnet.
- (28) Det europæiske maritime rum bør gennemføres i tæt samarbejde med de europæiske makroregionale strategier og havområdestrategier, der tilvejebringer en passende ramme for europæisk territorialt samarbejde både på tværnationalt EU-plan og på tværs af grænserne med tredjelande.
- (29) De godstogskorridorer, der er etableret på grundlag af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010¹¹, og hovednetkorridorerne som udpeget i forordning (EU) nr. 1315/2013 er supplerende politiske instrumenter, der forfølger tæt forbundne mål, navnlig for at fremme bæredygtige, effektive og sikre transporttjenester. Selv om samarbejdet har været frugtbart på mange områder, er der i nogle tilfælde identificeret overlappende aktiviteter og behov for en bedre udveksling af oplysninger. Desuden er godstogskorridorerne og hovednetkorridorerne ikke fuldt ud geografisk tilpasset, hvilket begrænser muligheden for koordinering, f.eks. på områder som indførelse af

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

infrastrukturkrav for det transeuropæiske transportnet eller forbedring af jernbanetjenesternes kvalitet. Der er derfor et stort uudnyttet potentiale for strømning, øget effektivitet og synergi.

- (30) Som anført i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er det nødvendigt at integrere hovednetkorridorerne og godstogskorridorerne i de "europæiske transportkorridorer" for at øge synergien mellem infrastrukturplanlægning og driften af transportkorridorerne. De europæiske transportkorridorer bør blive et instrument til udvikling af bæredygtig og multimodal godstransport og passagerbefordring i Europa og til udvikling af interoperabel infrastruktur og operationelle præstationer af høj kvalitet. De bør som sådan også være et redskab til at realisere visionen om at skabe et stærkt konkurrencedygtigt jernbanenet i hele Unionen.
- (31) De europæiske transportkorridorer bør omfatte de vigtigste transportstrømme over lange afstande og bestå af en central europæisk multimodal transportakse baseret på dele af det transeuropæiske transportnet, være multimodale og åbne for inddragelse af alle transportformer, der er omfattet af denne forordning, og krydse mindst to grænser og omfatte mindst tre transportformer.
- (32) For at etablere det transeuropæiske transportnet på en koordineret og rettidig måde og derved gøre det muligt at maksimere netværkseffekterne bør de pågældende medlemsstater sikre, at der træffes passende foranstaltninger til at afslutte projekter af fælles interesse for hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net inden for de givne frister i henholdsvis 2030, 2040 og 2050. Med henblik herpå bør medlemsstaterne sikre, at de nationale transport- og investeringsplaner er i overensstemmelse med de prioriteter, der er fastlagt i denne forordning og i de europæiske koordinators arbejdsplaner.
- (33) Der skal udpeges projekter af fælles interesse, som vil bidrage til gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet og opfyldelsen af målene og er i overensstemmelse med de prioriteter, der er fastlagt i denne forordning. Deres gennemførelse afhænger af projekternes modenhed, af deres overholdelse af Unionens og nationale retlige procedurer og af de finansielle midler, der er til rådighed, uden at foregribe en medlemsstats eller Unionens tilsagn om finansiering.
- (34) Projekter af fælles interesse med fokus på udvikling af det transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med kravene i denne forordning har europæisk merværdi, da de bidrager til et interoperabelt og multimodalt europæisk net af høj kvalitet, der øger bæredygtigheden, samhørigheden, effektiviteten eller fordelene for brugerne. Den europæiske merværdi er større, hvis den ud over den potentielle værdi for den enkelte medlemsstat selv fører til betydelige forbedringer af transportforbindelser eller transportstrømme mellem medlemsstaterne eller mellem en medlemsstat og et tredjeland. Sådanne grænseoverskridende projekter bør være genstand for en prioriteret indsats fra Unionens side med henblik på at sikre, at de gennemføres.
- (35) Medlemsstater og andre projektiværksættere bør sikre, at vurderingen af projekter af fælles interesse foretages effektivt, således at unødvendige forsinkelser undgås.
- (36) Projekter af fælles interesse, hvortil der ansøges om EU-finansiering, bør være genstand for en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der er baseret på en anerkendt metode, og som tager hensyn til de relevante sociale, økonomiske, klimarelaterede og miljømæssige fordele og omkostninger samt livscyklustilgangen. Analysen af klimarelaterede og miljømæssige omkostninger og fordele bør baseres på den

miljøkonsekvensvurdering, der gennemføres i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU¹².

- (37) For at bidrage til klimareduktionsmålene i den europæiske grønne pagt om en reduktion af drivhusgasserne på 90 % frem mod 2050 bør foranstaltninger til afbødning af konsekvenserne af drivhusgasser for projekter af fælles interesse i form af nye, udvidede eller opgraderede transportinfrastrukturer analyseres.
- (38) Samarbejde med tredjelande, herunder nabolande, er nødvendigt for at sikre forbindelse og interoperabilitet mellem Unionens og disse landes infrastrukturnet. Med henblik herpå bør Unionen, hvor det er relevant, fremme projekter af fælles interesse med disse lande og vurdere og sikre, at målene og kravene for det transeuropæiske transportnet opfyldes, for at sikre, at Unionens net er interoperabelt.
- (39) For at omdanne transportsektoren til et virkeligt multimodalt system af bæredygtige og intelligente mobilitetstjenester bør Unionen opbygge et transportnet af høj kvalitet med jernbanetjenester, der opfylder mindstekrav til strækningshastighed. Konkurrencedygtig personbefordring med jernbane har et stort potentiale for at dekarbonisere transportsektoren. Der er behov for at udvikle et sammenhængende og interoperabelt europæisk højhastighedsjernbanenet, der forbinder Europas hovedstæder og storbyer. Supplering af eksisterende højhastighedslinjer med passagerlinjer med en minimumshastighed på 160 km/t bør skabe netværkseffekter og et mere sammenhængende net og forøge antallet af passagerer, der rejser med jernbane. Færdiggørelsen af et højtydende net vil også lette udviklingen og indførelsen af nye eller forskellige modeller for kapacitetstildeling, f.eks. stive køreplaner inden for rammerne af initiativet "TimeTable Redesign" (TTR).
- (40) Der bør etableres et mere bæredygtigt, modstandsdygtigt og pålideligt jernbanegodstransportnet i hele Europa for at bidrage til den kombinerede transports konkurrenceevne. Infrastrukturen for kombineret jernbanetransport og terminaler bør opgraderes for at sikre, at jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart er de primære intermodale transportformer, og at enhver forudgående og/eller efterfølgende vejtransport er så kort som muligt.
- (41) Da udrulningen af ERTMS (European Rail Traffic Management System) i Europa går hurtigere og hurtigere, og flere medlemsstater allerede har vedtaget planer om at udrulle ERTMS på hele deres nationale jernbanenet i 2040, er det nødvendigt at tage hensyn til dette paradigmeskift og fastsætte en mere ambitiøs frist for udrulning af ERTMS for det samlede net.
- (42) ERTMS bør udrulles kontinuerligt, ikke kun på hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, herunder i byknudepunkterne, men også på adgangsveje til multimodale terminaler. Dette indebærer, at det kun vil være muligt at anvende ERTMS, og jernbanevirksomhedernes forretningsgrundlag vil blive styrket.
- (43) Da udrulningen af radiobaseret ERTMS bidrager yderligere til at fjerne nationale regler vedrørende driften, bør medlemsstaterne sikre, at det kun er radiobaseret ERTMS, som vil blive udrullet fra 2025, og at hele det transeuropæiske transportnet er udstyret med radiobaseret ERTMS i 2050.

¹²

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EUT L 26 af 28.1.2012, s. 1).

- (44) ERTMS-udrulningen bør kombineres med en lovbestemt frist for afskaffelse af infrastrukturinstallerede klasse B-systemer, således at ERTMS er det eneste signalsystem, der anvendes i medlemsstaterne. Afskaffelsen af infrastrukturinstallerede klasse B-systemer vil medføre betydelige vedligeholdelsesbesparelser for infrastrukturforvalterne, da det er meget dyrt og kompliceret at installere ERTMS og beholde supplerende infrastrukturinstallerede systemer i en længere periode. Klasse B-systemer bør fjernes på en koordineret måde i løbet af en passende overgangsperiode senest i 2040, således at jernbanevirksomhederne kan foregribe ændringen og vedtage den mest hensigtsmæssige migrationsstrategi. ERTMS-systemet skal udrulles på en synkron måde, både mobilt og fast udstyr, og systemets fulde fordele ses først, når både tog og fast udstyr er udstyret.
- (45) De indre vandveje i Europa er kendetegnet ved en heterogen hydromorfologi, som er til hinder for alle vandvejsstrækningernes sammenhængende ydeevne. De indre vandveje, navnlig fritflydende vandløbsstrækninger, kan være stærkt påvirket af klima- og vejrforhold. For at sikre pålidelig international trafik og samtidig respektere hydromorfologien og gældende miljølovgivning bør der i TEN-T-kravene tages hensyn til de enkelte vandvejes specifikke hydromorfologi (f.eks. fritflydende eller regulerede floder) samt de miljø- og biodiversitetspolitiske mål. En sådan tilgang bør overvejes på vandløbsoplandsniveau.
- (46) Som indgangs- og udgangspunkter for landinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet spiller søhavne en vigtig rolle som grænseoverskridende multimodale knudepunkter, der ikke kun fungerer som transportknudepunkter, men også som forbindelsesled for handel, industriklynger og energiknudepunkter, f.eks. i forbindelse med etablering af offshorevindanlæg.
- (47) Søtransport over kortere afstande kan yde et væsentligt bidrag til dekarboniseringen af transportsektoren ved at transportere mere gods og flere passagerer. Det europæiske maritime rum bør fremmes ved at skabe eller opgradere nærskibsfarten og ved at udvikle søhavne og deres forbindelser i baglandet for at sikre en effektiv og bæredygtig integration med andre transportformer.
- (48) Vejtransport i Unionen tegner sig for tre fjerdedele af den samlede indenlandske godstransport (baseret på det samlede antal tonkilometer) og ca. 90 % af den samlede indenlandske passagertransport (baseret på det samlede antal passagerkilometer). I betragtning af vejtransportens betydning og forpligtelsen til at forbedre trafiksikkerheden i overensstemmelse med milepælene i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er der behov for at forbedre vejinfrastrukturen ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt.
- (49) Det transeuropæiske transportnet bør sikre en effektiv multimodalitet for at gøre det muligt at træffe bedre og mere bæredygtige valg af transportform for passagerer og gods og for at gøre det muligt at konsolidere store mængder ved transport over lange afstande. Multimodale terminaler bør spille en central rolle for at nå dette mål.
- (50) Byknudepunkter spiller en vigtig rolle i det transeuropæiske transportnet som udgangspunkt eller det endelige mål ("last mile") for passagerer og gods, der transporteres ad det transeuropæiske net, og er transitpunkter i eller mellem forskellige transportformer. Det bør sikres, at kapacitetsflaskehalse og utilstrækkelig netkonnektivitet i byknudepunkter ikke længere hæmmer multimodaliteten langs det transeuropæiske transportnet.

- (51) Som en effektiv fælles ramme for håndtering af udfordringer i forbindelse med bytrafik bør byknudepunkter udarbejde en plan for bæredygtig bytrafik (SUMP), som er en langsigtet, altomfattende integreret plan for gods- og passagermobilitet for hele det funktionelle byområde¹³. Den bør som minimum indeholde målsætninger, mål og indikatorer, der understøtter bytransportsystemets nuværende og fremtidige præstationer, for drivhusgasemissioner, trafiktæthed, ulykker og skader, transportandel og adgang til mobilitetstjenester samt data om luft- og støjforurening i byerne.
- (52) Medlemsstaterne bør oprette et nationalt SUMP-støtteprogram, der skal fremme udviklingen af planer for bæredygtig bytrafik og forbedre koordineringen mellem regioner og byer. Det bør støtte regioner og byområder i udviklingen af planer for bæredygtig bytrafik af høj kvalitet og styrke overvågningen og evalueringen af gennemførelsen af planer for bæredygtig bytrafik gennem lovgivningsmæssige foranstaltninger, vejledning, kapacitetsopbygning, bistand og eventuelt finansiel støtte.
- (53) Missionen om klimaneutrale og intelligente byer under rammeprogrammet Horisont Europa har til formål at gøre 100 byer i Unionen klimaneutrale senest i 2030. De byer, der er involveret i missionen, vil fungere som forsøgs- og innovationsknudepunkter, således at andre byer kan følge trop senest i 2050.
- (54) Multimodale digitale mobilitetstjenester bidrager til at forbedre integrationen af de forskellige transportformer ved at kombinere flere transporttilbud i én. Deres videre udvikling bør bidrage til at lede adfærden i retning af de mest bæredygtige transportformer, offentlig transport og aktive transportformer såsom gang og cykling.
- (55) Informations- og kommunikationsteknologisystemer (IKT) til transport er nødvendige som grundlag for en optimering af trafik og transport og trafiksikkerhed og en forbedring af de relaterede tjenesteydelser. Informationsstrømme i transport- og mobilitetsnettet bør lettes, herunder gennem udrulning af Unionens mobilitetsdataområde. Oplysninger til passagererne, herunder oplysninger om billetudstedelses- og reservationssystemer, bør stilles til rådighed.
- (56) Intelligente transportsystemer og -tjenester samt nye teknologier bør fungere som katalysator for indførelsen af intelligente transportsystemer og -tjenester på alle veje i det transeuropæiske transportnet.
- (57) Det er nødvendigt med hensigtsmæssig planlægning af det transeuropæiske transportnet. Dette indebærer ligeledes gennemførelse af særlige krav i hele nettet med hensyn til infrastruktur, IKT-systemer, udstyr og tjenesteydelser, herunder krav om udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]¹⁴. Det er derfor nødvendigt at sikre en passende og samordnet anvendelse af disse krav i hele Europa for alle transportformer og for deres indbyrdes forbindelse i og uden for hele det transeuropæiske transportnet for at opnå fordelene ved netforbindelseeffekten og muliggøre effektive transeuropæiske transportaktiviteter over lange afstande. For at sikre anvendelsen af alternative brændstoffer i hele vejnettet i det transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med målene i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer] bør henvisninger til "hovednettet" i forordning (EU) [...] [om etablering

¹³ Konceptet SUMP blev introduceret i EU's bytrafikpakke fra 2013 (COM(2013) 913 final, bilag I).

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning af [...] om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (EUT L [...]).

af infrastruktur for alternative brændstoffer] betragtes som henvisninger til "hovednettet" som defineret i denne forordning. Henvisninger til "det samlede net" i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer] bør betragtes som henvisninger til "det udvidede hovednet" og "det samlede net" som defineret i denne forordning.

- (58) Det transeuropæiske transportnet bør danne grundlag for en omfattende anvendelse af ny teknologi og innovation såsom 5G-infrastruktur, der kan bidrage til at forbedre den europæiske transportsektors overordnede effektivitet og kapacitet for at muliggøre sikker passagertransport ved brug af effektive midler, gøre offentlige eller grønne transportmidler mere attraktive for passagererne og reducere sektorens CO₂-fodaftryk. Dette vil bidrage til at nå målene i den europæiske grønne pagt og samtidig bidrage til målet om at øge energisikkerheden i Unionen. For at nå disse mål bør adgangen til alternative rene brændstoffer og tilhørende infrastruktur i det transeuropæiske transportnet forbedres.
- (59) Der bør etableres et tilstrækkeligt antal hurtige ladestandere til lette og tunge køretøjer, der er tilgængelige for offentligheden, i hele det transeuropæiske transportnet. Dette mål bør sikre fuld grænseoverskridende konnektivitet og gøre det muligt for elektriske køretøjer at køre i hele Unionen. Afstandsbaseerede mål for det transeuropæiske transportnet som defineret i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer] skal sikre et minimum af tilstrækkelig dækning af elektriske ladestandere langs Unionens vigtigste vejnet.
- (60) Offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur langs det transeuropæiske transportnet som defineret i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer] bør suppleres med krav om etablering af opladningsinfrastruktur i multimodale terminaler og multimodale passagerknudepunkter for at skabe opladningsmuligheder for langdistancelastbiler, når de lastes eller losses, eller når føreren holder hvil, eller for busser i multimodale passagerknudepunkter. For at sikre fri bevægelighed, når terminalerne eller passagerknudepunkterne modtager EU-støtte eller offentlig støtte, bør der være adgang til opladning på et retfærdigt, gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag for at undgå blokering af markedet for bestemte virksomheder eller eventuelle konkurrencefordrejninger. Prisfastsættelsen bør ske på et gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag for alle godkendte virksomheder eller personer, når opladningsinfrastrukturen er etableret ved hjælp af EU-midler eller offentlige midler.
- (61) Infrastrukturens utilstrækkelige sikkerhed, sikring og pålidelighed på grund af naturkatastrofer, herunder klimarelaterede hændelser og andre usædvanlige begivenheder såsom pandemier, menneskeskabte katastrofer såsom ulykker eller forsætlige forstyrrelser såsom terrorisme og cyberangreb er et stort problem for det transeuropæiske transportnets effektivitet og funktion. Ulykker forårsaget af en række naturkatastrofer som følge af ekstreme vejrforhold har f.eks. afbrudt transportstrømmene i et betydeligt omfang i de seneste år. Transportnettets modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturkatastrofer, menneskeskabte katastrofer og andre forstyrrelser bør derfor forbedres på grundlag af risikovurderingen og foranstaltningerne til sikring af modstandsdygtigheden truffet af kritiske enheder i

transportsektoren i henhold til direktiv [...] om kritiske enheders modstandsdygtighed¹⁵.

- (62) Under hensyntagen til erfaringerne med krisestyring under covid-19-pandemien¹⁶ og for at undgå trafikforstyrrelser og uforudsete hændelser i fremtiden bør medlemsstaterne i forbindelse med planlægningen af infrastruktur tage hensyn til transportinfrastrukturens sikkerhed og modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturkatastrofer, menneskeskabte katastrofer og andre forstyrrelser, der påvirker Unionens transportsystems funktion. Med henblik herpå bør de europæiske transportkorridorer også omfatte vigtige alternative strækninger, som kan anvendes i tilfælde af trafikbelastning eller andre problemer på de vigtigste ruter. På grund af deres multimodale karakter kan den ene transportform desuden erstatte den anden i nødsituationer.
- (63) Deltagelsen af virksomheder, herunder virksomheder, der ejes eller kontrolleres af en fysisk person i et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland, herunder virksomheder, der er etableret i et tredjeland, kan fremskynde gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet. Under særlige omstændigheder kan deltagelsen i eller bidrag fra virksomheder, der ejes eller kontrolleres af en fysisk person i et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland, til projekter af fælles interesse imidlertid bringe sikkerheden og den offentlige orden i EU i fare. Uden at dette berører og ud over samarbejdsmekanismen i forordning (EU) 2019/452¹⁷, er det nødvendigt at øge bevidstheden om en sådan deltagelse eller et sådant bidrag for at gøre det muligt for offentlige myndigheder at gribe ind, hvis det viser sig, at de vil kunne påvirke sikkerheden eller den offentlige orden i Unionen, og at deltagelsen eller bidraget ikke falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/452.
- (64) Selv om vedligeholdelse er og fortsat vil være medlemsstaternes hovedansvar, er det vigtigt, at det transeuropæiske transportnet — når det er bygget — vedligeholdes korrekt for at sikre tjenester af høj kvalitet. Der bør anvendes en livscyklustilgang ved planlægning og udvælgelse af infrastrukturprojekter.
- (65) For at gennemføre de dele af det transeuropæiske transportnet, som har den største strategiske betydning, inden for den givne tidsramme bør der anvendes en korridortilgang som middel til at koordinere forskellige projekter på tværs af grænserne og synkronisere udviklingen af korridoren, så netværksfordelene bliver størst mulige.
- (66) De europæiske transportkorridorer bør medvirke til at udvikle infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet på en måde, der tackler flaskehalse, udbygger de grænseoverskridende forbindelser og forbedrer effektiviteten og bæredygtigheden. De bør bidrage til samhørigheden ved at forbedre det territoriale samarbejde. De bør også forfølge transportpolitikens bredere målsætninger og fremme interoperabilitet, modal

¹⁵ Dette direktiv henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kritiske enheders modstandsdygtighed (COM/2020/829 final).

¹⁶ Kommissionens meddelelse om gennemførelse af grønne baner i henhold til retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser, C (2020) 1897 final (EUT C 96 I af 24.3.2020, s. 1) og meddelelse af 28. oktober 2020 fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd og Rådet om opgradering af grønne baner til transport for at holde økonomien kørende under genopblusningen af covid-19-pandemien (COM(2020)685 final).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1).

integration og multimodale aktiviteter. Korridor tilgangen bør være gennemsigtig og tydelig, og forvaltningen af sådanne korridorer bør ikke medføre en overdreven stigning i de administrative omkostninger eller byrder.

- (67) Efter aftale med den pågældende medlemsstat bør de europæiske koordinators fremme en koordineret gennemførelse af de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter, ERTMS og det europæiske maritime rum. De bør lette foranstaltninger til udformning af den korrekte forvaltningsstruktur og til identifikation af de prioriterede investeringer langs de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter.
- (68) De europæiske og nationale rammer for planlægning og etablering af transportinfrastruktur samt de europæiske koordinators arbejdsplaner bør bidrage til en passende tidsplan for og planlægning af de investeringer, der er nødvendige for at nå målene i denne forordning.
- (69) De europæiske koordinators arbejdsplaner bør anvendes til at fremme samarbejdet mellem alle relevante interessenter, styrke komplementariteten med medlemsstaternes og infrastrukturforvalternes foranstaltninger og navnlig fastsætte milepæle og investeringsprioriteter. På grundlag af arbejdsplanerne bør Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter prioriteterne for infrastrukturplanlægning og for finansiering.
- (70) Det tekniske grundlag for kortene over det transeuropæiske transportnet leveres af det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec).
- (71) Under hensyntagen til Unionens handlingsplan for militær mobilitet fra marts 2018¹⁸ bør Kommissionen vurdere behovet for at tilpasse det transeuropæiske transportnet, så det afspejler den militære brug af infrastrukturen. På grundlag af mangelanalysen mellem det transeuropæiske transportnet og de militære behov¹⁹ bør der medtages yderligere veje og jernbaner i det transeuropæiske net for at øge synergierne mellem civile og militære transportnet.
- (72) For at maksimere overensstemmelsen mellem retningslinjerne og programmeringen af de relevante finansielle instrumenter på EU-plan bør finansieringen af det transeuropæiske transportnet være i overensstemmelse med nærværende forordning og især være baseret på Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2021/1153²⁰. Desuden bør netfinansieringen også bygge på støtte- og finansieringsinstrumenter i henhold til anden EU-lovgivning, herunder InvestEU, genopretnings- og resiliensfaciliteten, samhørighedspolitikken, Horisont Europa og andre finansieringsinstrumenter oprettet af Den Europæiske Investeringsbank. For at muliggøre finansiering af projekter af fælles interesse bør henvisninger til "multimodale logistiske platforme", "motorveje til søs" og "telematik" i forordning (EU) 2021/1153 betragtes som henvisninger til "multimodale godsterminaler", "det europæiske maritime rum" og "IKT-systemer til transport" som defineret i denne

¹⁸ Fælles meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om handlingsplanen for militær mobilitet (JOIN(2018) 05 final).

¹⁹ Joint Staff Working Document on the updated Gap Analysis between the military requirements and the trans-European transport network requirements, 17. juli 2020 (SWD(2020) 144 final).

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 (EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38).

forordning. Af samme grund bør henvisninger til "hovednettet" i forordning (EU) 2021/1153 også omfatte det "udvidede hovednet" som defineret i denne forordning.

- (73) Opfyldelsen af målene for det transeuropæiske transportnet, navnlig for dekarbonisering og digitalisering af transportsystemet i Unionen, kræver en solid lovgivningsmæssig ramme. Medlemsstaterne bør gennemføre ambitiøse reformer for at tackle udfordringerne i forbindelse med bæredygtig transport som identificeret i det europæiske semester. Genopretnings- og resiliensfaciliteten støtter både reformer og investeringer for at gøre transport mere bæredygtig, reducere emissionerne og forbedre sikkerheden og effektiviteten. Relevante foranstaltninger med henblik herpå indgår i godkendte genopretnings- og resiliensplaner.
- (74) Med henblik på ajourføring af kortene og fortegnelsen over havne, lufthavne, terminaler og byknudepunkter i bilag I og II for at tage hensyn til eventuelle ændringer som følge af den faktiske brug af visse elementer af transportinfrastrukturen set i forhold til de forudfastsatte kvantitative tærskler, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændringsforslag til bilag I og II. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning²¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.
- (75) Visse dele af nettet administreres af andre aktører end medlemsstaterne. Medlemsstaterne er dog ansvarlige for at sikre, at reglerne vedrørende nettet anvendes korrekt på deres område.
- (76) For at sikre en gnidningsløs og effektiv gennemførelse af de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning, støtter Kommissionen medlemsstaterne gennem instrumentet for teknisk støtte²² med skræddersyet teknisk ekspertise til at udforme og gennemføre reformer, herunder reformer, der fremmer udviklingen af det transeuropæiske transportnet.
- (77) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår gennemførelsesretsakter, der fastsætter referencevandniveauer og minimumskrav pr. vandløbsopland (god navigationsstatus), der opretter en enkelt enhed som ansvarlig for udførelse og forvaltning af grænseoverskridende infrastrukturprojekter af fælles interesse, der fastlægger metoden for medlemsstaternes indsamling af bytrafikdata og fastsætter gennemførelsesretsakter for hver arbejdsplan for de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter samt for gennemførelsen af specifikke strækninger i den europæiske transportkorridor eller for gennemførelsen af specifikke infrastrukturkrav for den europæiske transportkorridor eller de horisontale

²¹ Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om bedre lovgivning af 13. april 2016 (EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1).

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/240 af 10. februar 2021 om oprettelse af et instrument for teknisk støtte.

prioriteter. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²³.

- (78) Målene for denne forordning, især den samordnede etablering og udvikling af det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af behovet for at samordne disse mål bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går nærværende forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (79) Det er nødvendigt at ændre forordning (EU) 2021/1153 for at tilpasse dens bestemmelser med henblik på at integrere hovednetkorridorerne i de europæiske transportkorridorer. Definitionen og tilpasningen af de europæiske transportkorridorer vil blive fastlagt i denne forordning og erstatte hovednetkorridorerne som defineret i nævnte forordning.
- (80) Det er nødvendigt at ændre forordning (EU) nr. 913/2010 for at tilpasse dens bestemmelser med henblik på at integrere godstogskorridorerne i de europæiske transportkorridorer.
- (81) Forordning (EU) nr. 1315/2013 bør ophæves —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENERELLE PRINCIPPER

Artikel 1

Genstand

1. Denne forordning opstiller retningslinjer for udvikling af et transeuropæisk transportnet, som består af det samlede net, hovednettet og det udvidede hovednet, hvor de to sidstnævnte etableres på grundlag af det samlede net.
2. Denne forordning udpeger:
 - (a) de europæiske transportkorridorer, som har den største strategiske betydning, på grundlag af prioriterede strækninger i det transeuropæiske transportnet
 - (b) projekter af fælles interesse og fastsætter de krav, der skal opfyldes i forbindelse med udvikling og gennemførelse af infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet.

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

3. Denne forordning fastlægger prioriteterne for udvikling af det transeuropæiske transportnet og indeholder bestemmelser om foranstaltninger til gennemførelse af det transeuropæiske transportnet.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på det transeuropæiske transportnet som vist på kortene i bilag I. Det transeuropæiske transportnet omfatter transportinfrastruktur, herunder infrastruktur for alternative brændstoffer, IKT-systemer til transport samt foranstaltninger til fremme af en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur, som muliggør etableringen og driften af bæredygtige og effektive transporttjenester.
2. Infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet omfatter infrastrukturen for jernbanetransport, transport ad indre vandveje, søtransport, vejtransport, lufttransport, multimodal transport og transport i byknudepunkter som fastsat i de relevante afsnit i kapitel II, III og IV.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (a) "projekt af fælles interesse": ethvert projekt, der udføres i henhold til denne forordning
- (b) "naboland": et land, der er omfattet af anvendelsesområdet for den europæiske naboskabspolitik, udvidelsespolitikken og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, Den Europæiske Frihandelssammenslutning eller handels- og samarbejdsaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige
- (c) "NUTS-region": en region som defineret i nomenklaturen for statistiske regionale enheder
- (d) "grænseoverskridende strækning": den strækning, der sikrer kontinuiteten i et projekt af fælles interesse på begge sider af grænsen, mellem de nærmeste byknudepunkter på begge sider af grænsen mellem to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et naboland
- (e) "flaskehals": en fysisk, teknisk, funktionel, operationel eller administrativ barriere, der forårsager en afbrydelse af trafiksystemet, som påvirker trafikstrømmenes kontinuitet over lange afstande eller på tværs af grænserne
- (f) "byknudepunkt": et byområde, hvor elementer af transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, som f.eks. havne, herunder passagerterminaler, lufthavne, banegårde, busterminaler, logistiske platforme og faciliteter og godsterminaler i og omkring byområdet, er forbundet med andre elementer af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik
- (g) "isoleret net": en medlemsstats banenet, eller en del heraf, med en sporvidde, der er forskellig fra den europæiske, nominelle standardsporvidde (1 435 mm), i forbindelse med hvilket visse store infrastrukturinvesteringer ikke kan berettiges ud fra økonomiske cost-benefit-hensyn i medfør af dette nets særlige karakter som følge af dets geografiske isolation eller perifere beliggenhed

- (h) "infrastrukturforvalter": et organ eller foretagende, der navnlig har ansvar for at etablere eller vedligeholde transportinfrastruktur, herunder forvaltning af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer
- (i) "multimodal transport": transport af passagerer og/eller gods under anvendelse af to eller flere transportformer
- (j) "multimodale digitale mobilitetstjenester": tjenester som defineret i artikel 4 i direktiv (EU) [...] om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer²⁴
- (k) "interoperabilitet": infrastrukturens egnethed, herunder alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser, herunder en transportforms eller et segments digitale infrastruktur, til at muliggøre sikre og kontinuerlige togtrafikstrømme, der opfylder de krævede præstationsniveauer for den pågældende infrastrukturform eller det pågældende segment
- (l) "multimodalt passagerknudepunkt": et forbindelsespunkt mellem mindst to transportformer for passagerer, hvor der er adgang til rejseinformation, offentlig transport og transit mellem transportformer, herunder P&R-anlæg og aktive transportformer, og som fungerer som grænseflade mellem byknudepunkter og langdistancetransportnet
- (m) "multimodal godsterminal": et anlæg, der er udstyret til omladning mellem mindst to transportformer eller mellem to forskellige jernbanesystemer og til midlertidig oplagring af gods, f.eks. terminaler i indlandshavne eller søhavne langs indre vandveje, i lufthavne samt banegodsterminaler, herunder multimodale logistiske platforme som omhandlet i forordning (EU) 2021/1153
- (n) "logistisk platform": et område, der er direkte forbundet med transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, der omfatter mindst en godsterminal og gør det muligt at udføre logistiske aktiviteter
- (o) "plan for bæredygtig bytrafik" (SUMP): et dokument til strategisk trafikplanlægning, der har til formål at forbedre adgangen til og trafikken i det funktionelle byområde (herunder pendlingsoplande) for mennesker, virksomheder og varer
- (p) "aktive transportformer": transport af personer eller varer ved hjælp af ikkemotoriserede midler baseret på menneskelig fysisk aktivitet
- (q) "IKT-systemer til transport": informations- og kommunikationsteknologisystemer og -applikationer, der anvender informations-, kommunikations-, navigations- eller stedsbestemmelses-/lokaliseringsteknologier, der gør det muligt at behandle, lagre og udveksle de data og oplysninger, der er nødvendige for at forvalte infrastruktur, mobilitet og trafik på det transeuropæiske transportnet effektivt, at indberette relevante oplysninger til myndighederne og at formidle merværditjenesteydelser til borgere, speditører og operatører, herunder systemer med henblik på en robust, sikker, miljøforsvarlig og kapacitetseffektiv anvendelse af nettet. De omfatter systemer, teknologier og tjenester som omhandlet i litra r)-x) og kan ligeledes omfatte mobile anordninger med tilsvarende infrastrukturkomponenter

²⁴ Direktiv 2021/... om revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (OJ L [...]).

- (r) "intelligent transportsystem" (ITS): et system som defineret i artikel 4, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer²⁵
- (s) "trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten" (VTMIS): systemer, der anvendes til overvågning og styring af trafikken og søtransporten ved anvendelse af information fra automatiske identifikationssystemer for skibe (AIS), identifikation og sporing af skibe på lang afstand (LRIT) og kystradarsystemer og radiokommunikation som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF²⁶, herunder integreringen af det nationale maritime informationssystem gennem SafeSeaNet
- (t) "flodinformationstjenester (RIS)": informations- og kommunikationsteknologier på indre vandveje som defineret i artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF²⁷
- (u) "europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt" (EMSWe): den juridiske og tekniske ramme for elektronisk overførsel af information i forbindelse med meldeforpligtelser for havneanløb i Unionen, der består af et netværk af nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt og andre harmoniserede komponenter som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239²⁸
- (v) "system til lufttrafikstyring/luftfartstjenester" (ATM/ANS-system): systemer og komponenter, der anvendes til udøvelse af lufttrafikstyrings- eller luftfartstjenester eller begge dele
- (w) "European Rail Traffic Management System (ERTMS)": det system, der er defineret i punkt 2.2 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919²⁹
- (x) "radiobaseret ERTMS": ERTMS på niveau 2 eller 3, der anvender radio til at afsende kørselstilladelser til toget i henhold til Kommissionens forordning (EU) 2016/919³⁰
- (y) "klasse B-systemer": nedarvede togkontrol- og radiotalesystemer som defineret i punkt 2.2 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919
- (z) "søhavn": et land- og vandområde bestående af infrastruktur og udstyr, primært til modtagelse af søfartøjer, disses lastning og losning, opbevaring af varer, modtagelse og levering af disse varer eller ind- og udskibning af passagerer, besætning og andre

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152).

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64).

²⁹ Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 158 af 15.6.2016, s. 1).

³⁰ Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 158 af 15.6.2016, s. 1).

personer og enhver anden infrastruktur, der er nødvendig for transportoperatører i havneområdet

- aa) "nærskibsfart": transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i medlemsstaternes geografiske farvande eller mellem en havn i medlemsstaternes farvande og en havn beliggende i et tilgrænsende tredjeland's farvande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Unionens grænser
- ab) "elektronisk godstransportinformation" (eFTI): elektronisk formidling af lovgivningsmæssige oplysninger mellem erhvervsdrivende og kompetente myndigheder i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056³¹
- ac) "fælles europæisk luftrum" (SES): de procedurer, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004³², (EF) nr. 550/2004³³, (EF) nr. 551/2004³⁴ og (EU) 2018/1139³⁵ med henblik på at styrke lufttrafiksikkerhedsstandarderne, bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttransportsystemet og forbedre lufttrafikstyrings- og luftfartstjenesternes præstationer generelt for den almene lufttrafik
- ad) "vertiport": et område, der anvendes til landing og start af VTOL-luftfartøjer (lodret start og landing)
- ae) "rumhavn": et anlæg til afprøvning og opsendelse af rumfartøjer
- af) "SESAR-projekt": et projekt under programmet for forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum, den teknologiske søjle i rammen for det fælles europæiske luftrum (SES)
- ag) "projekt om Europas jernbaner": et projekt gennemført af fællesforetagendet for Europas jernbaner eller dets forgænger Shift2Rail
- ah) "europæisk ATM-masterplan": det vigtigste planlægningsværktøj for modernisering af lufttrafikstyringen, der definerer de udviklings- og implementeringsprioriteter, der er nødvendige for at gennemføre SESAR, som godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF³⁶
- ai) "jernbanegodsforvaltningen": de forvaltningsorganer, der er omhandlet i artikel 8 i forordning (EU) nr. 913/2010
- aj) "vedligeholdelse": aktiviteter, der skal udføres rutinemæssigt, periodisk eller i nødsituationer for at kunne anvende aktivet i dets forventede levetid med samme serviceniveau og sikkerhed i overensstemmelse med denne forordning

³¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).

³² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

³³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

³⁶ Rådets afgørelse 2009/320/EF af 30. marts 2009 om godkendelse af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen under ATM-forskningsprojektet i forbindelse med det fælles europæiske luftrum (SESAR) (EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41).

- ak) "socioøkonomisk cost-benefit-analyse": en kvantificeret forudgående evaluering på grundlag af en anerkendt metode af værdien af et projekt, som tager hensyn til alle de relevante sociale, økonomiske, klimarelaterede og miljømæssige fordele og omkostninger. Analysen af klimarelaterede og miljømæssige omkostninger og fordele bør baseres på den miljøkonsekvensvurdering, der gennemføres i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU³⁷
- al) "alternative brændstoffer": alternative brændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 3), i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]
- am) "sikkert parkeringsområde": et parkeringsområde, som er tilgængeligt for førere, der udfører godstransport eller personbefordring, og som opfylder kravene i artikel 8a, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006³⁸, og som er certificeret i overensstemmelse med Unionens standarder og procedurer i henhold til artikel 8a, stk. 2, i nævnte forordning
- an) "system til vejning under kørsel": et automatisk system anbragt på vejinfrastrukturen med det formål at identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, der sandsynligvis har overskredet de relevante vægtgrænser i overensstemmelse med Rådets direktiv 96/53/EF³⁹.

Artikel 4

Mål for det transeuropæiske transportnet

1. Det overordnede mål for udviklingen af det transeuropæiske net er at etablere et multimodalt EU-dækkende net med høje kvalitetsstandarder.
2. Det transeuropæiske transportnet skal styrke den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed i Unionen og bidrage til oprettelsen af et fælles europæisk transportområde, som er bæredygtigt, effektivt og modstandsdygtigt, og som øger fordelene for brugerne og støtter inklusiv vækst. Det skal tilføre europæisk merværdi ved at bidrage til de fastlagte mål i følgende fire kategorier:
 - (a) bæredygtighed gennem:
 - i) fremme af nulemissionsmobilitet i overensstemmelse med Unionens relevante CO₂-reduktionsmål
 - ii) mulighed for øget brug af mere bæredygtige transportformer, herunder ved at videreudvikle et net for højhastighedspassagertransport over lange afstande og et fuldt interoperabelt jernbanegodstransportnet og et pålideligt net til transport ad indre vandveje og nærskibsfart i hele Unionen
 - iii) større miljøbeskyttelse

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EUT L 26 af 28.1.2012, s. 1).

³⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

³⁹ Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

- iv) nedbringelse af eksterne omkostninger, herunder omkostninger i forbindelse med miljø, sundhed, trafikbelastning og ulykker
- v) større energisikkerhed
- (b) samhørighed gennem:
 - i) tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen, herunder regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner, perifere regioner og bjergområder samt tyndt befolkede områder
 - ii) mindske af gabet mellem infrastrukturens kvalitet i de forskellige medlemsstater
 - iii) effektiv koordinering og sammenkobling for både person- og godstrafik mellem transportinfrastrukturen ved fjerntrafik på den ene side og regional- og lokaltrafik på den anden og transporttjenester i byknudepunkter
 - iv) en transportinfrastruktur, der afspejler de særlige forhold i forskellige dele af Unionen og giver en afbalanceret dækning af alle de europæiske regioner
- (c) effektivitet gennem:
 - i) fjernelse af infrastrukturflaskehalse og etablering af manglende forbindelsesled både i transportinfrastrukturen og ved forbindelsespunkter mellem disse inden for medlemsstaternes områder og mellem disse
 - ii) fjernelse af flaskehalse for funktionel, administrativ, teknisk og operationel interoperabilitet, herunder huller i digitaliseringen
 - iii) interoperabilitet mellem nationale, regionale og lokale transportnet
 - iv) optimal integration og sammenkobling af alle transportformer, herunder i byknudepunkter
 - v) fremme af økonomisk effektiv transport af høj kvalitet, der bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne
 - vi) mere effektiv udnyttelse af ny og eksisterende infrastruktur i drift
 - vii) omkostningseffektiv anvendelse af innovative teknologiske og operationelle koncepter
- (d) større fordele for brugerne gennem:
 - i) sikring af tilgængelighed og opfyldelse af brugernes mobilitets- og transportbehov, navnlig under hensyntagen til behovene hos personer i sårbare situationer, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet og personer, der bor i afsidesliggende områder, herunder regionerne i den yderste periferi og på øer
 - ii) fastsættelse af sikre og høje kvalitetsstandarder, herunder for kvaliteten af tjenester til brugerne, for både passager- og godstransport
 - iii) fastlæggelse af infrastrukturkrav, navnlig med hensyn til interoperabilitet og sikkerhed, der sikrer kvalitet, effektivitet og bæredygtighed inden for transporttjenester, som er tilgængelige og økonomisk overkommelige

- iv) understøttelse af mobilitet, der kan stå imod klimaændringer og er modstandsdygtig over for naturkatastrofer og menneskeskabte katastrofer, og som sikrer en effektiv og hurtig anvendelse af nød- og redningstjenester, herunder for personer med handicap eller nedsat mobilitet
- v) sikring af infrastrukturens modstandsdygtighed, navnlig på grænseoverskridende strækninger
- vi) tilbud om alternative transportløsninger, herunder andre transportformer, i tilfælde af netforstyrrelser.

Artikel 5

Ressourceeffektivt net og miljøbeskyttelse

1. Det transeuropæiske transportnet planlægges, udvikles og drives på en ressourceeffektiv måde i overensstemmelse med de gældende EU-miljøkrav og nationale miljøkrav gennem:
 - (a) udvikling af ny infrastruktur, forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastruktur, navnlig ved at tage højde for vedligeholdelse i infrastrukturens levetid i planlægningsfasen i forbindelse med anlæg eller forbedring af infrastrukturen og ved at opretholde driften af infrastrukturen
 - (b) optimering af infrastrukturintegrationen og -sammenkoblingen
 - (c) udrulning af infrastruktur til opladning og optankning af alternative brændstoffer
 - (d) udrulning af nye teknologier og IKT-systemer for transport for at bevare eller forbedre itilastrukturens ydeevne
 - (e) optimering af brugen af infrastruktur, navnlig gennem effektiv kapacitets- og trafikstyring
 - (f) hensyntagen til eventuelle synergier med andre net, herunder især de transeuropæiske energi- og telekommunikationsnet
 - (g) udvikling af grøn, bæredygtig og klimarobust infrastruktur, der skal minimere den negative indvirkning på sundheden for borgere, der bor rundt om nettet, miljøet og forringelsen af økosystemer
 - (h) tilstrækkelig hensyntagen til transportnettets og dets infrastrukturens modstandsdygtighed over for klimaændringer, natur- eller menneskeskabte katastrofer samt forsætlige forstyrrelser med henblik på at tackle disse udfordringer
 - (i) modstandsdygtig infrastruktur, navnlig på grænseoverskridende strækninger, der sikrer, at der reageres på og sker en hurtig genopretning efter trafikforstyrrelser.
2. Ved planlægningen og udviklingen af det transeuropæiske transportnet kan medlemsstaterne tilpasse den detaljerede ruteføring af strækninger inden for de grænser, der er angivet i artikel 56, stk. 1, litra e), under hensyntagen til de særlige forhold i de forskellige dele af Unionen såsom de pågældende regioners topografiske

karakteristika og miljøhensyn, idet de samtidig sikrer, at denne forordning overholdes.

3. Miljøvurderingen af planer og projekter gennemføres i overensstemmelse med Rådets direktiv 92/43/EØF⁴⁰ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF⁴¹, 2001/42/EF⁴², 2002/49/EC⁴³, 2009/147/EF⁴⁴ og 2011/92/EU⁴⁵. For projekter af fælles interesse, for hvilke miljøvurderingen endnu ikke er foretaget på datoen for denne forordnings ikrafttræden, bør vurderingen også omfatte en vurdering af overholdelsen af princippet om ikke at gøre væsentlig skade.

Artikel 6

Gradvis udvikling af det transeuropæiske transportnet

1. Det transeuropæiske transportnet vil blive udviklet gradvist i tre faser: færdiggørelse af et hovednet senest den 31. december 2030, af et udvidet hovednet senest den 31. december 2040 og af det samlede net senest den 31. december 2050. Dette opnås navnlig ved at etablere en struktur for dette net med en sammenhængende og transparent metodetilgang, der omfatter et samlet net og et hovednet og et udvidet hovednet med transport- og byknudepunkter som forbindelsespunkter mellem fjerntrafik og regionale og lokale transportnet.
2. Det samlede net omfatter alle eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer i det transeuropæiske transportnet såvel som foranstaltninger, der fremmer en effektiv og socialt og miljømæssigt bæredygtig anvendelse af denne infrastruktur.
3. Hovednettet og det udvidede hovednet omfatter de dele af det transeuropæiske transportnet, der udvikles som en prioritet for at nå målene for udviklingen af det transeuropæiske transportnet.

Artikel 7

Europæiske transportkorridorer

De europæiske transportkorridorer består af de dele af det transeuropæiske transportnet, som har den største strategiske betydning for udviklingen af bæredygtig og multimodal godstransport og passagerbefordring i Europa og for udviklingen af interoperabel infrastruktur og operationelle præstationer af høj kvalitet.

⁴⁰ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EUT L 206 af 22.7.1992, s. 7).

⁴¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1).

⁴² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmets indvirkning på miljøet (EFT L 197 af 21.7.2001, s. 30).

⁴³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EUT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7).

⁴⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EUT L 26 af 28.1.2012, s. 1).

Artikel 8

Projekter af fælles interesse

1. Projekter af fælles interesse bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem oprettelse af ny transportinfrastruktur, gennem opgradering af de eksisterende transportinfrastrukturer eller foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse af nettet.
2. Et projekt af fælles interesse:
 - (a) bidrager til de mål, der hører ind under mindst to af de fire kategorier i artikel 4
 - (b) er økonomisk levedygtigt på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse
 - (c) har en europæisk merværdi.
3. Et projekt af fælles interesse omfatter hele projektforslaget, herunder gennemførlighedsundersøgelser og tilladelsesprocedurer, anlæg, drift og evaluering.
4. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekterne gennemføres i overensstemmelse med relevant EU-ret og national ret, særlig EU-retsakter om miljø, klimabeskyttelse, sikkerhed, konkurrence, statsstøtte, offentlige udbud, folkesundhed og tilgængelighed samt lovgivning om ikkeforskelsbehandling.
5. Kommissionen kan ved hjælp af en gennemførelsesretsakt pålægge medlemsstaterne at oprette en enkelt enhed som ansvarlig for udførelse og forvaltning af grænseoverskridende infrastrukturprojekter af fælles interesse. Den relevante europæiske koordinator har observatørstatus i den pågældende enheds ledelses- eller tilsynsorgan eller i begge organer

Artikel 9

Samarbejde med tredjelande

1. Unionen kan samarbejde med nabolandene om at forbinde det transeuropæiske transportnet med deres infrastruktur for at fremme økonomisk vækst og konkurrenceevne og især for at:
 - (a) fremme udvidelsen af det transeuropæiske transportnet, således at det kommer til at omfatte tredjelande
 - (b) sikre forbindelsen mellem det transeuropæiske transportnet og tredjelandes transportnet ved grænseovergangssteder for at sikre en uhindret afvikling af trafikstrømme, grænsekontrol, grænseovervågning og andre grænsekontrolprocedurer
 - (c) færdiggøre transportinfrastruktur i tredjelande, der tjener som forbindelsesled mellem dele af det transeuropæiske transportnet i Unionen
 - (d) fremme interoperabiliteten mellem det transeuropæiske transportnet og tredjelandenes net
 - (e) fremme søtransport og nærskibsfart med tredjelande
 - (f) fremme transport ad indre vandveje med tredjelande

- (g) lette lufttransport med tredjelande for at fremme effektiv og bæredygtig økonomisk vækst og konkurrenceevne, herunder udvidelsen af det fælles europæiske luftrum og det forbedrede samarbejde om lufttrafikstyring
 - (h) forbinde og indføre IKT-systemer til transport i disse lande.
2. Bilag IV indeholder vejledende kort over det transeuropæiske transportnet, der er udvidet til bestemte nabolande, med angivelse af, hvor det er relevant, et hovednet og et samlet net i henhold til kriterierne i denne forordning.

KAPITEL II

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 10

Almindelige bestemmelser om hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net

1. Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net skal:
 - (a) være i overensstemmelse med kortene i bilag I og fortegnelsen i bilag II
 - (b) specificeres yderligere i beskrivelsen af infrastrukturkomponenterne
 - (c) opfylde de krav til transportinfrastruktur, der opstilles i dette kapitel og kapitel III og IV
 - (d) udgøre grundlaget for identifikation af projekter af fælles interesse.
2. Hovednettet og det udvidede hovednet omfatter de dele af det samlede net, som udvikles som en prioritet for at nå målene for politikken for det transeuropæiske transportnet. Henvisninger til "hovednettet" i forordning (EU) 2021/1153 omfatter også det "udvidede hovednet" som defineret i denne forordning. Henvisninger til "hovednettet" i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer] gælder som henvisninger til "hovednettet" som defineret i denne forordning. Henvisninger til "det samlede net" i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer] gælder som henvisninger til "det udvidede hovednet" og "det samlede net" som defineret i denne forordning.
3. Knudepunkterne i nettet er anført i bilag II og omfatter byknudepunkter, lufthavne, søhavne og indlandshavne samt banegodsterminaler.
4. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger med henblik på at udvikle hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, så nettene er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i denne forordning inden de datoer, der er fastsat i artikel 6, stk. 1, medmindre andet er fastsat i denne forordning.

Artikel 11

Almindelige bestemmelser om de europæiske transportkorridorer

1. De europæiske transportkorridorer er anført i kortene i bilag III.

2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger med henblik på at udvikle de europæiske transportkorridorer, så de er i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning, senest den 31. december 2030 for så vidt angår infrastruktur, der indgår i hovednettet, medmindre andet er fastsat, og senest den 31. december 2040 for så vidt angår infrastruktur, der indgår i det udvidede hovednet, medmindre andet er fastsat.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 i denne forordning for at ændre tilpasningen af de europæiske transportkorridorer i bilag III til denne forordning, navnlig for at tage hensyn til udviklingen af væsentlige handelsstrømme og trafik eller væsentlige ændringer af nettet.

Artikel 12

Generelle prioriteter for hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net

1. I forbindelse med udviklingen af hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net lægges der generelt vægt på foranstaltninger, der er nødvendige for:
 - (a) at øge gods- og passagertransporten inden for mere bæredygtige transportformer med henblik på at reducere drivhusgasemissionerne fra transport
 - (b) at sikre øget tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen under hensyntagen til den territoriale og sociale samhørighed samt den særlige situation for regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner, perifere regioner og bjergområder samt tyndt befolkede områder
 - (c) at sikre optimal integration af transportformerne og interoperabilitet mellem transportformerne
 - (d) at etablere manglende forbindelsesled og fjerne flaskehalse, navnlig i grænseoverskridende områder
 - (e) at etablere den nødvendige infrastruktur, som sikrer en problemfri kørsel med nulemissionskøretøjer
 - (f) at fremme effektiv og bæredygtig brug af infrastrukturen og, hvor det er nødvendigt, øge kapaciteten
 - (g) at opretholde driften af eksisterende infrastruktur og forbedre eller opretholde dens kvalitet for så vidt angår sikkerhed, transportsystemets og transportoperationernes effektivitet, modstandsdygtighed over for klimaændringer og katastrofer, miljøpræstation og kontinuitet i trafikstrømme
 - (h) at forbedre kvaliteten af tjenester og de sociale vilkår for transportarbejdere og tilgængeligheden for alle brugere, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet og andre personer i sårbare situationer
 - (i) at indføre og anvende IKT-systemer til transport.
2. Som supplement til foranstaltningerne i stk. 1 tages der navnlig hensyn til foranstaltninger, som er nødvendige for:
 - (a) at bidrage til reduktionen af transportemissioner og øget energisikkerhed ved at fremme brugen af nulemissionskøretøjer og -fartøjer og vedvarende og

- kulstoffattige brændstoffer gennem etablering af tilsvarende infrastruktur for alternative brændstoffer
- (b) at afhjælpe byområders eksponering for negative virkninger af gennemgående jernbane- og vejtransport
 - (c) at fjerne administrative, tekniske og driftsmæssige hindringer for især det transeuropæiske transportnets interoperabilitet
 - (d) at optimere brugen af infrastruktur, navnlig gennem effektiv kapacitetsstyring, trafikstyring og øgede operationelle præstationer.

Artikel 13

Generelle prioriteter for de europæiske transportkorridorer

I forbindelse med udviklingen af de europæiske transportkorridorer lægges der generelt vægt på foranstaltninger, der er nødvendige for:

- (a) at udvikle et højtydende og fuldt interoperabelt jernbanegodstransportnet i hele Unionen
- (b) at udvikle et højtydende og fuldt interoperabelt net for højhastighedspassagertransport, som forbinder byknudepunkter i hele Unionen
- (c) at udvikle et gnidningsløst system for infrastruktur for indre vandveje, luftfartsinfrastruktur og maritim infrastruktur
- (d) at udvikle et sikkert vejnet med tilstrækkelig infrastruktur til alternative brændstoffer
- (e) at udvikle forbedrede multimodale og interoperable transportløsninger
- (f) at lette den intermodale integration af hele logistikkæden med en effektiv sammenkobling i transport- og byknudepunkterne
- (g) at etablere den nødvendige infrastruktur, som sikrer en problemfri kørsel med nulemissionskøretøjer.

KAPITEL III

SÆRLIGE BESTEMMELSER

AFSNIT 1

Jernbanetransportinfrastruktur

Artikel 14

Infrastrukturkomponenter

1. Jernbanetransportinfrastrukturen omfatter bl.a.:
 - (a) jernbanelinjer, herunder:

- i) spor
 - ii) sporskifter
 - iii) jernbaneoverkørsler
 - iv) sidespor
 - v) tunneler
 - vi) broer
 - vii) infrastruktur, der mindsker indvirkningen på miljøet
- (b) stationer på de strækninger, der er angivet i bilag I, til passagertransit inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer
 - (c) andre jernbaneservicefaciliteter end passagerstationer som defineret i artikel 3, stk. 11, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU⁴⁶, navnlig rangerterræner, togformeringsfaciliteter, rangeringsfaciliteter, depotspor, vedligeholdelsesfaciliteter, andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter, hjælpefaciliteter og brændstoftåfyldningsfaciliteter, samt automatiske faciliteter til skift af sporvidde
 - (d) jernbaneadgangsveje og jernbaneforbindelser på den sidste kilometer til multimodale godsterminaler med jernbaneforbindelser, herunder i indlandshavne og søhavne og lufthavne, og jernbaneservicefaciliteter
 - (e) fast togkontrol- og kommunikationsudstyr
 - (f) fast energiinfrastruktur
 - (g) udstyr i forbindelse hermed
 - (h) IKT-systemer til transport.
2. Det tekniske udstyr, der er forbundet med jernbanelinjer, kan omfatte elektrificeringssystemer, udstyr til passagerernes på- og afstigning og på- og aflæsning af gods på stationer og terminaler samt innovative teknologier i udrulningsfasen.

Artikel 15

Transportinfrastrukturkrav til det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det samlede net:
- (a) er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797⁴⁷ og gennemførelsesforanstaltningerne i forbindelse hermed for at sikre interoperabilitet i det samlede net
 - (b) opfylder kravene i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er), der er vedtaget i henhold til artikel 4 og 5 i direktiv (EU) 2016/797 efter proceduren i artikel 7, stk. 1, litra b), c), d) og e), i nævnte direktiv

⁴⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

⁴⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

- (c) opfylder kravene i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer].
2. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det samlede net, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2050 opfylder følgende krav:
- (a) er fuldstændig elektrificeret for så vidt angår jernbanespor og, i det omfang det er nødvendigt for drift af elektriske tog, for så vidt angår sidespor
 - (b) den nominelle sporvidde for nye jernbanestrækninger er 1 435 mm, undtagen hvor den nye strækning er en udvidelse på et net, hvor sporvidden er forskellig og adskilt fra de vigtigste jernbanestrækninger i Unionen
 - (c) et akseltryk på mindst 22,5 t uden særlig tilladelse
 - (d) godstog med en længde på mindst 740 m (herunder lokomotiver) kan indsættes uden særlig tilladelse. Dette krav er opfyldt, hvis mindst følgende betingelser er opfyldt:
 - i) på dobbeltsporede strækninger kan mindst 50 % af kanalerne til godstog og mindst to kanaler pr. time og retning tildeles godstog med en længde på mindst 740 m
 - ii) på enkeltsporede strækninger kan mindst en kanal pr. to timer og retning tildeles godstog med en længde på mindst 740 m
 - (e) en standard på mindst P400 i overensstemmelse med punkt 1.1.1.1.3.5 i tabel 1 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/777⁴⁸ uden yderligere krav om særlig driftstilladelse.
3. Der gælder følgende undtagelser:
- (a) isolerede net er undtaget fra kravene i stk. 2, litra a), c), d) og e)
 - (b) i behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme andre undtagelser fra de i stk. 2 omhandlede krav ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse og en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten. En undtagelse skal opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797⁴⁹ og koordineres og aftales med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i påkommende tilfælde.

Artikel 16

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet og det udvidede hovednet

1. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet og det udvidede hovednet er i overensstemmelse med artikel 15, stk. 1.

⁴⁸ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/777 af 16. maj 2019 om fælles specifikationer for infrastrukturregistret for jernbaner og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/880/EU (EUT L 139I af 27.5.2019, s. 312).

⁴⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

2. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2040:
 - (a) opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a) -e), og om en gældende minimumshastighed på 100 km/t for godstog på det udvidede hovednets godslinjer
 - (b) opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a) og b), på det udvidede hovednets passagerlinjer
 - (c) opfylder kravet om en gældende minimumshastighed på 160 km/t for passagertog på det udvidede hovednets passagerlinjer.

Ved etablering eller opgradering af en passagerlinje i det udvidede hovednet eller strækninger herpå gennemfører medlemsstaterne en undersøgelse for at analysere gennemførligheden og den økonomiske relevans af højere hastigheder og etablerer eller opgraderer strækningen til en sådan højere hastighed, hvis dens gennemførlighed og økonomiske relevans er påvist.
3. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettets, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2030:
 - (a) opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a)-d), og om en gældende minimumshastighed på 100 km/t for godstog på hovednettets godslinjer
 - (b) opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a) og b), på hovednettets passagerlinjer.
4. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettets, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2040:
 - (a) opfylder kravet i artikel 15, stk. 2, litra e), på hovednettets godslinjer
 - (b) opfylder kravet i stk. 2, litra c), på hovednettets passagerlinjer.
5. Der gælder følgende undtagelser:
 - (a) isolerede net er undtaget fra kravene i stk. 2, 3 og 4
 - (b) i behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme andre undtagelser fra de i stk. 2-4 omhandlede krav ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Enhver undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse og en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten. En undtagelse skal opfylde kravene i direktiv (EU) 2016/797 og koordineres og aftales med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i påkommende tilfælde.

Artikel 17

Det europæiske system til styring af jernbanetrafikken, ERTMS

1. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet og det samlede net, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2040 opfylder følgende krav:
 - (a) er udstyret med ERTMS
 - (b) klasse B-systemer er afskaffet.

2. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2030 opfylder kravene i stk. 1, litra a).
3. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2040 opfylder kravene i stk. 1, litra b).
4. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, er udstyret med radiobaseret ERTMS senest den 31. december 2050.
5. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, herunder de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, er udstyret med radiobaseret ERTMS ved anlæg af en ny strækning eller opgradering af signalsystemet senest den 31. december 2025.
6. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra de i stk. 1-5 omhandlede krav ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse og en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten. En undtagelse skal opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797⁵⁰ og koordineres og aftales med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i påkommende tilfælde.

Artikel 18

Operationelle krav til de europæiske transportkorridorer

1. Medlemsstaterne sikrer, at kvaliteten af de tjenester, som infrastrukturforvalterne leverer til jernbanevirksomheder, tekniske og operationelle krav til brug af infrastruktur og procedurer i forbindelse med grænsekontrol senest den 31. december 2030 ikke er til hinder for, at jernbanegodstransportens operationelle præstationer langs de europæiske transportkorridorer jernbanegodslinjer kan opfylde følgende målværdier:
 - (a) for alle Unionens indre grænseoverskridende strækninger må holdetiden for alle godstog, der krydser grænsen, ikke overstige 15 minutter i gennemsnit. Et togs holdetid på en grænseoverskridende strækning er den samlede yderligere transittid, der kan tilskrives grænseovergangen, uanset de underliggende årsager, f.eks. politiets grænsekontrol og procedurer eller forhold af infrastrukturel, operationel, teknisk og administrativ karakter, uden indregning af den tid, der ikke kan tilskrives grænseovergangen, f.eks. operationelle procedurer i faciliteter i nærheden af grænsepassagen, som ikke er uløseligt forbundet hermed
 - (b) mindst 90 % af de godstog, der krydser mindst én grænse i en europæisk transportkorridor, ankommer til deres bestemmelsessted eller til Unionens ydre grænse, hvis deres bestemmelsessted er uden for Unionen, på det planlagte tidspunkt eller med en forsinkelse på under 30 minutter.

⁵⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

2. Medlemsstaterne ændrer, hvor det er relevant, kontraktmæssige aftaler som omhandlet i artikel 30 i direktiv 2012/34/EU og træffer passende foranstaltninger i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 913/2010 for at opfylde målværdierne i stk. 1, litra a) og b).

Artikel 19

Yderligere prioriteter for udvikling af jernbaneinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende jernbaneinfrastruktur og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

- (a) mindskelse af støj- og vibrationsgenerne ved jernbanetransport, navnlig foranstaltninger vedrørende infrastruktur og rullende materiel, herunder støjbeskyttelsesskærme
- (b) forbedring af sikkerheden i forbindelse med niveauoverkørsler
- (c) hvor det relevant, etablering af forbindelse mellem jernbanetransportinfrastrukturen og indlandshavneinfrastrukturen
- (d) med forbehold af socioøkonomiske cost-benefit-analyser — udvikling af infrastruktur for toglængde over 740 m og op til 1 500 m og med et akseltryk på 25,0 t ved anlæg og modernisering af jernbanelinjer til godstrafik
- (e) udvikling og udrulning af innovative teknologier til jernbaner, især med udgangspunkt i det arbejde, der udføres af fællesforetagendet Shift2Rail og fællesforetagendet for Europas jernbaner, navnlig automatisk togdrift, avanceret trafikstyring, digital konnektivitet for passagerer baseret på ERTMS, digitale automatiske koblinger samt 5G-konnektivitet
- (f) ved opbygning eller opgradering af jernbaneinfrastruktur sikring af kontinuitet i og tilgængelighed af fodgænger- og cykelstier for at fremme aktive transportformer
- (g) udvikling af innovative teknologier for alternative brændstoffer til jernbaner, f.eks. brint for strækninger, der er undtaget fra kravet om elektrificering.

AFSNIT 2

INFRASTRUKTUR FOR TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

Artikel 20

Infrastrukturkomponenter

1. Infrastrukturen for transport ad indre vandveje omfatter bl.a.:
 - (a) floder
 - (b) kanaler
 - (c) søer

- (d) infrastruktur i forbindelse hermed såsom sluser, elevatorer, broer, reservoirer og dertil knyttede systemer til forebyggelse af oversvømmelser og foranstaltninger til forebyggelse og afhjælpning af tørke, som kan have positive virkninger for sejlads på de indre vandveje
 - (e) adgang til vandveje og forbindelser på den sidste kilometer til multimodale godsterminaler, der er forbundet via indre vandveje, navnlig i indlandshavne og søhavne
 - (f) fortøjnings- og rastepladser
 - (g) indlandshavne, herunder basal havneinfrastruktur i form af indre bassiner, kajmure, kajpladser, moler, dokker, diger, opfyldnings- og indvindingsarealer og den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i og uden for havneområdet
 - (h) udstyr i forbindelse hermed
 - (i) IKT-systemer til transport, herunder RIS
 - (j) forbindelser mellem indlandshavne og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet
 - (k) infrastruktur vedrørende faciliteter for alternative brændstoffer som defineret i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]
 - (l) infrastruktur, der er nødvendig for operationer, som ikke genererer affald, og foranstaltninger vedrørende den cirkulære økonomi.
2. Udstyr i forbindelse med indre vandveje kan omfatte udstyr til på- og aflæsning af gods og oplagring af gods i indlandshavne. Hermed forbundet udstyr kan navnlig omfatte fremdrifts- og styresystemer, der mindsker forurening, herunder vand- og luftforurening, energiforbrug og CO₂-intensitet. Det kan også omfatte affaldsmodtagelsesfaciliteter, strømforsyning fra land og anden infrastruktur for alternative brændstoffer til forsyning og produktion og faciliteter til indsamling af spildolie samt udstyr til isbrydning, hydrologiske undersøgelser og uddybning af sejløbet, havnen og havneindsejlinger for at sikre mulighed for besejling året rundt.
3. En indlandshavn indgår i det samlede net, hvis den opfylder følgende betingelser:
- (a) den har en årlig omladningsmængde for gods på over 500 000 t. Den samlede årlige omladningsmængde for gods baseres på det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat
 - (b) den er beliggende på det transeuropæiske transportnets net af indre vandveje.

Artikel 21

Transportinfrastrukturkrav til det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at indlandshavne i det samlede net senest den 31. december 2050:
- (a) er forbundet med vej- eller jernbaneinfrastrukturen
 - (b) har mindst én multimodal godsterminal, der er åben for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende gebyrer

- (c) har faciliteter til forbedring af miljøforholdene for fartøjer i havne, herunder modtagefaciliteter, afgasningsfaciliteter, støjdæmningsforanstaltninger og foranstaltninger til reduktion af luft- og vandforurening.
- 2. Medlemsstaterne sikrer, at infrastruktur for alternative brændstoffer etableres i indlandshavne i fuld overensstemmelse med kravene i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer].

Artikel 22

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet

- 1. Medlemsstaterne sikrer, at indlandshavne i hovednettet opfylder kravene i artikel 21, stk. 1, litra a) og b), senest den 31. december 2030 og kravene i artikel 21, stk. 1, litra c), senest den 31. december 2040.
- 2. Medlemsstaterne sikrer, at nettet af indre vandveje, herunder de i artikel 20, stk. 1, litra e), omhandlede forbindelser, opretholdes for at muliggøre effektiv, pålidelig og sikker sejlads for brugerne ved at sikre mindstekrav til vandveje og serviceniveauer og ved at forhindre forringelse af disse mindstekrav eller af nogle af de underliggende kriterier (god navigationsstatus).
- 3. Medlemsstaterne sikrer sig især, at:
 - (a) floder, kanaler, søer, indlandshavne og adgangsvejene hertil har en uddybning af sejlrenden på mindst 2,5 m og en højde under ikke-oplukkkelige broer på mindst 5,25 m ved fastsatte referencevandniveauer, som overskrides i et bestemt antal dage om året baseret på et statistisk gennemsnit.

Referencevandniveauerne fastsættes på grundlag af det antal dage om året, hvor det faktiske vandniveau oversteg det fastsatte referencevandniveau. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter de i foregående afsnit omhandlede referencevandniveauer for hvert vandløbsopland. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 59, stk. 3.

Ved fastsættelsen af referencevandniveauerne tager Kommissionen hensyn til de krav, der er fastsat i internationale konventioner og i aftaler indgået mellem medlemsstaterne.

- (b) medlemsstaterne offentliggør det i litra a) omhandlede antal dage om året, hvor det faktiske vandniveau overstiger eller ikke når op på det angivne referencevandniveau for sejlrendens dybde, samt de gennemsnitlige ventetider ved hver sluse på et offentligt tilgængeligt websted
- (c) slusemestre sikrer, at sluser betjenes og vedligeholdes på en sådan måde, at ventetiden minimeres.
- (d) floder, kanaler og søer er forsynet med RIS til alle tjenester i henhold til direktiv 2005/44/EF⁵¹ for at sikre brugerne realtidsoplysninger på tværs af grænserne.

⁵¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152).

4. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra de i stk. 3, litra a), omhandlede minimumskrav ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, en vurdering af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger og/eller potentielle negative indvirkninger på miljøet og biodiversiteten.

Forringelse af mindstekravene som følge af direkte menneskelig handling eller manglende omhu i forbindelse med vedligeholdelsen af nettet af indre vandveje betragtes ikke som en situation, der berettiger til indrømmelse af en undtagelse.

Medlemsstaterne kan indrømmes en undtagelse i tilfælde af force majeure. Medlemsstaterne genopretter besejlingsforholdene til den tidligere status, så snart situationen tillader det.

Enhver anmodning om undtagelse koordineres og aftales med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i påkommende tilfælde.

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter krav, som supplerer de minimumskrav, der er fastsat i overensstemmelse med stk. 3, litra a), andet afsnit, for hvert vandløbsopland. Disse krav kan navnlig vedrøre:

- (a) supplerende parametre for vandveje, der er specifikke for fritflydende floder
- (b) specifikationer for infrastruktur for transport ad indre vandveje
- (c) specifikationer for infrastruktur i indlandshavne
- (d) passende fortøjningspladser og -tjenester for erhvervsbrugere
- (e) etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer for at sikre adgang til alternative brændstoffer i hele korridoren
- (f) krav til digitale applikationer i nettet og automatiseringsprocesser
- (g) infrastrukturens modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturkatastrofer og menneskeskabte katastrofer eller forsætlige forstyrrelser
- (h) indførelse og fremme af nye teknologier og innovation inden for brændstoffer og fremdriftssystemer uden CO₂-udledning.

Den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i første afsnit, vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 59, stk. 3.

6. Kommissionen sikrer en sammenhængende tilgang til anvendelsen af god navigationsstatus i Unionen og kan vedtage retningslinjer herfor. Ved fastsættelsen af minimumskrav i henhold til litra e) og f) sikrer Kommissionen, at interoperabiliteten mellem vandløbsoplande ikke bringes i fare.

Artikel 23

Yderligere prioriteter for udvikling af infrastruktur for transport ad indre vandveje

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur for transport ad indre vandveje og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

- (a) hvor det er relevant, opnåelse af højere standarder for modernisering af eksisterende vandveje og for etablering af nye vandveje for at efterkomme markedsefterspørgslen

- (b) foranstaltninger til forebyggelse og afbødning af oversvømmelser og tørke
- (c) fremme af bæredygtig og sikker transport ad indre vandveje, herunder inden for byknudepunkter
- (d) modernisering og udvidelse af kapaciteten af den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i såvel som uden for havneområdet
- (e) fremme og udvikling af foranstaltninger til forbedring af miljøpræstationerne for transport ad indre vandveje og transportinfrastruktur, herunder nul- og lavemissionsfartøjer, og foranstaltninger til afbødning af virkningerne på vandområder og vandafhængig biodiversitet i overensstemmelse med gældende krav i henhold til EU-retten eller relevante internationale aftaler.

AFSNIT 3

SØTRANSPORTINFRASTRUKTUR OG DET EUROPÆISKE MARITIME RUM

Artikel 24

Infrastrukturkomponenter

1. Det europæiske maritime rum forbinder og integrerer de maritime komponenter, der er beskrevet i stk. 2, med nettet på landsiden gennem skabelse eller opgradering af nærskibsfart mellem to eller flere søhavne på Unionens område eller mellem en eller flere havne på Unionens område og en havn beliggende i et tilgrænsende tredjelands område med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser, og gennem udvikling af søhavne på Unionens område og deres forbindelser i baglandet for at sikre en effektiv, levedygtig og bæredygtig integration med andre transportformer.
2. Det europæiske maritime rum består af:
 - (a) søtransportinfrastrukturen i havneområderne i hovednettet og det samlede net
 - (b) foranstaltninger, der har bredere fordele og ikke er knyttet til specifikke havne, og som er til gavn for det europæiske maritime rum og søfartssektoren, som f.eks. støtte til aktiviteter, der sikrer muligheder for besejling året rundt (isbrydning), IKT-systemer til transport og hydrografiske undersøgelser.
3. Den i stk. 2, litra a), omhandlede søtransportinfrastruktur omfatter bl.a.:
 - (a) søhavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet
 - (b) basal havneinfrastruktur såsom indre bassiner, kajmure, kajpladser, moler, dokker, diger og opfyldnings- og indvindingsarealer
 - (c) søkanaler
 - (d) navigationshjælpemidler
 - (e) havneindsejlinger, sejlløb og sluser
 - (f) bølgebrydere

- (g) havnenes forbindelser til de andre transportformers transeuropæiske transportnet
 - (h) IKT-systemer til transport, herunder EMSWe og VT MIS
 - (i) infrastruktur vedrørende faciliteter for alternative brændstoffer som defineret i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]
 - (j) hermed forbundet udstyr, som navnlig kan omfatte udstyr til trafik- og fragtstyring, til reduktion af negative virkninger, herunder negative miljøpåvirkninger, til forbedring af energieffektiviteten, til reduktion af støj og til anvendelse af alternative brændstoffer samt udstyr, der sikrer muligheder for besejling året rundt, herunder til isbrydning, til hydrologiske undersøgelser og til uddybning og beskyttelse af havnen og havneindsejlinger
 - (k) infrastruktur, der er nødvendig for operationer, som ikke genererer affald, og foranstaltninger vedrørende den cirkulære økonomi.
4. En søhavn indgår i det samlede net, hvis mindst en af følgende betingelser er opfyldt:
- (a) dens samlede årlige passagerantal overstiger 0,1 % af det samlede årlige passagerantal i alle Unionens søhavne. Referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat
 - (b) dens samlede årlige godsmængde i forbindelse med håndtering af bulk eller non-bulk gods overstiger 0,1 % af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i alle Unionens søhavne. Referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat
 - (c) den er beliggende på en ø og er det eneste adgangspunkt til en NUTS 3-region i det samlede net
 - (d) den er beliggende i en region i den yderste periferi eller i et perifert område uden for en radius af 200 km fra den nærmeste anden havn i det samlede net.

Artikel 25

Transportinfrastrukturkrav til det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at:
- (a) infrastruktur for alternative brændstoffer etableres i søhavne i det samlede net i fuld overensstemmelse med kravene i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]
 - (b) søhavne i det samlede net har den nødvendige infrastruktur til at forbedre miljøforholdene for skibe i havne, bl.a. modtagefaciliteter til aflevering af

affald fra skibe i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883⁵²

- (c) VTMS og SafeSeaNet er gennemført i overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF
 - (d) det nationale søfartsmiljø med ét kontaktpunkt gennemføres i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/1239.
2. Medlemsstaterne sikrer følgende senest den 31. december 2050:
- (a) søhavne i det samlede net vil være forbundet med jernbane- og vejinfrastrukturen og, hvor det er muligt, indre vandveje, undtagen hvor specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer en sådan forbindelse
 - (b) enhver søhavn i det samlede net, der håndterer godstrafik, har mindst en multimodal godsterminal, der er åben for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende gebyrer
 - (c) søkanaler, sejlløb til havne og flodmundinger, der er forbundet med to have eller skaber adgang fra havet til søhavne, opfylder som minimum betingelserne for indre vandveje i artikel 22
 - (d) søhavne i det samlede net, der er forbundet med indre vandveje, har særlig kapacitet til håndtering af fartøjer på indre vandveje.
3. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra de i stk. 2 omhandlede minimumskrav ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, en vurdering af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger og/eller potentielle negative indvirkninger på miljøet og biodiversiteten.

Artikel 26

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet

- 1. Medlemsstaterne sikrer, at søtransportinfrastrukturen i hovednettet overholder artikel 25, stk. 1.
- 2. Medlemsstaterne sikrer, at søtransportinfrastrukturen i hovednettet opfylder kravene i artikel 25, stk. 2, senest den 31. december 2030.
- 3. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra de i stk. 2 omhandlede minimumskrav ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, en vurdering af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger og/eller potentielle negative indvirkninger på miljøet og biodiversiteten.

⁵² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ændring af direktiv 2010/65/EU og om ophævelse af direktiv 2000/59/EF (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116).

Artikel 27

Yderligere prioriteter for udvikling af maritim infrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende maritim infrastruktur og som supplement til prioriteterne i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

- (a) opgradering af adgang fra havet såsom bølgebrydere, søkanaler, sejlløb, sluser, uddybning og navigationshjælpemidler
- (b) anlæg eller opgradering af basal havneinfrastruktur såsom indre bassiner, kajmure, kajpladser, moler, dokker, diger og opfyldnings- og indvindingsarealer
- (c) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, navnlig med henblik på øget sikkerhed og bæredygtighed
- (d) indførelse og fremme af ny teknologi og innovation inden for brændstoffer og fremdriftssystemer med lav eller ingen CO₂-udledning
- (e) forbedring af logistikkædernes modstandsdygtighed og den internationale skibsfart, herunder i forbindelse med klimatilpasning
- (f) støjreduktion og energieffektivitetsforanstaltninger
- (g) fremme af nul- og lavemissionsfartøjer, der betjener og driver nærskibsfartsforbindelser, og udvikling af foranstaltninger til forbedring af miljøforholdene inden for søtransport for havneanløb eller optimering i forsyningskæden i overensstemmelse med gældende krav i henhold til EU-retten eller relevante internationale aftaler.

AFSNIT 4

VEJTRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 28

Infrastrukturkomponenter

1. Vejtransportinfrastrukturen omfatter bl.a.:

- (a) veje, herunder:
 - i) broer
 - ii) tunneler
 - iii) vejkryds
 - iv) jernbaneoverskæringer
 - v) udfletninger
 - vi) nødspor

- vii) parkeringsområder og rastepladser, herunder sikre parkeringsområder for erhvervskøretøjer
 - viii) systemer til vejning under kørsel
 - ix) infrastruktur vedrørende faciliteter for alternative brændstoffer i fuld overensstemmelse med kravene i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]
 - x) infrastruktur, der mindsker indvirkningen på miljøet
- (b) udstyr i forbindelse hermed
 - (c) IKT-systemer til transport
 - (d) adgangsveje og forbindelsen på den sidste kilometer til multimodale godsterminaler
 - (e) forbindelser mellem godsterminaler og logistiske platforme og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet
 - (f) busterminaler.
2. De veje, der henvises til i stk. 1, litra a), er veje, der spiller en væsentlig rolle for godstransport og passagerbefordring over store afstande, integrerer de vigtigste bycentre og økonomiske centre og er sammenkoblet med andre transportformer.
 3. Udstyr i forbindelse med veje kan især omfatte udstyr til færdselsregulering, information og rutevejledning, opkrævning af vej- eller brugsafgifter, sikkerhedsformål, mindskelse af negative indvirkninger på miljøet, brændstofpåfyldning eller genopladning af køretøjer med alternativ fremdrift og sikring af parkeringsområder for erhvervskøretøjer.

Artikel 29

Transportinfrastrukturkrav til det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at:
 - (a) vejtransportinfrastrukturens sikkerhed garanteres, overvåges og, hvor det er nødvendigt, forbedres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF⁵³
 - (b) veje konstrueres, bygges eller opgraderes og vedligeholdes med det højeste trafiksikkerhedsniveau, navnlig gennem indførelse af de nyeste teknologier
 - (c) veje konstrueres, bygges eller opgraderes og vedligeholdes med det højeste miljøbeskyttelsesniveau, herunder, hvis det er relevant, gennem støjsvage vejbelægninger og opsamling, behandling og frigivelse af afstrømningsvand
 - (d) vejtunneler med en længde på over 500 m er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF⁵⁴
 - (e) interoperabiliteten mellem bompengesystemer, hvor det er relevant, sikres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU)

⁵³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59).

⁵⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 39).

2019/520⁵⁵ og med Kommissionens gennemførelsesforordning C(2019) 9080⁵⁶ og Kommissionens delegerede forordning C/2019/8369⁵⁷

- (f) vej- og brugsafgifter opkræves, hvor det er relevant, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF⁵⁸
 - (g) ethvert intelligent transportsystem i vejtransportinfrastruktur er i overensstemmelse med direktiv (EU) [...] om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer og indføres på en måde, der er i overensstemmelse med delegerede retsakter vedtaget i henhold til nævnte direktiv⁵⁹
 - (h) infrastruktur for alternative brændstoffer etableres på vejnettet i fuld overensstemmelse med kravene i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer].
2. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen i det samlede net senest den 31. december 2050 opfylder følgende krav:
- (a) vejen er særligt udviklet, anlagt eller opgraderet til færdsel med motorkøretøjer, og:
 - i) den har i de to færdselsretninger særskilte vejbaner, der, bortset fra særlige steder og midlertidige foranstaltninger, er adskilt fra hinanden ved en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler
 - ii) den krydses ikke i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje, cykelsti eller gangsti
 - iii) den har ikke tilkørsel til tilgrænsende ejendomme.
 - (b) der er rastepladser i en afstand af højst 60 km fra hinanden med tilstrækkelige parkeringspladser, sikkerhedsudstyr og egnede faciliteter, herunder sanitære faciliteter, der opfylder forskellige føreres behov

⁵⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).

⁵⁶ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/204 af 28. november 2019 om detaljerede forpligtelser for udbydere af europæiske elektroniske vejafgiftstjenester, minimumskrav til indholdet af den europæiske elektroniske vejafgiftstjenestes områdeerklæring, elektroniske grænseflader, krav til interoperabilitetskomponenter og om ophævelse af beslutning 2009/750/EF (EUT L 43 af 17.2.2020, s. 49).

⁵⁷ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/203 af 28. november 2019 om klassificering af køretøjer, brugerne af europæiske elektroniske vejafgiftstjenesters forpligtelser, krav til interoperabilitetskomponenter og minimumskriterier for valg af bemyndigede organer (EUT L 43 af 17.2.2020, s. 41).

⁵⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

⁵⁹ Direktiv 2021/... om revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (OJ L [...]).

- (c) der er sikre parkeringsområder i en afstand af højst 100 km fra hinanden, hvilket tilvejebringer tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervskøretøjer og opfylder kravene i artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2020/1054⁶⁰
 - (d) der er monteret systemer til vejning under kørsel i en afstand af højst 300 km fra hinanden. Systemer til vejning under kørsel gør det muligt at identificere køretøjer og vogntog, der sandsynligvis har overskredet den største tilladte vægt, der er fastsat i direktiv 96/53/EF.
3. Medlemsstaterne sikrer, at midler til at detektere eller identificere sikkerhedsrelaterede hændelser eller forhold er etableret eller anvendes, og at der indsamles trafikikkerhedsdata med henblik på tilrådgighedsstillelse af et minimum af generel trafikikkerhedsinformation som defineret i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013⁶¹ senest den 31. december 2030.
4. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra kravet i stk. 2, litra a), ved hjælp af gennemførelsesretsakter, navnlig hvis trafiktætheden ikke overstiger 10 000 køretøjer pr. dag i begge retninger, eller hvis der er specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, forudsat at der sikres et passende sikkerhedsniveau. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, en vurdering af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger og/eller investeringernes potentielle negative indvirkninger på miljøet og biodiversiteten.

Artikel 30

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet og det udvidede hovednet

1. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen i hovednettet og det udvidede hovednet overholder artikel 29, stk. 1.
2. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen i hovednettet og det udvidede hovednet opfylder kravene i artikel 29, stk. 2, litra a), c) og d), senest den 31. december 2040.
3. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen i hovednettet og det samlede net opfylder kravene i artikel 29, stk. 2, litra b), senest den 31. december 2030.
4. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen i hovednettet opfylder kravene i artikel 29, stk. 3, senest den 31. december 2025.
5. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra kravet i artikel 29, stk. 2, litra a), ved hjælp af gennemførelsesretsakter, navnlig hvis trafiktætheden ikke overstiger 10 000 køretøjer pr. dag i begge retninger, eller hvis der er specifikke geografiske eller væsentlige

⁶⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 1).

⁶¹ Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådgighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafikikkerhedsinformation (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6).

fysiske begrænsninger, forudsat at der sikres et passende sikkerhedsniveau. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, en vurdering af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger og/eller investeringernes potentielle negative indvirkninger på miljøet og biodiversiteten.

Artikel 31

Yderligere prioriteter for udvikling af vejinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende vejinfrastruktur og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

- (a) forbedring og fremme af trafiksikkerheden under hensyntagen til bløde trafikanter behov i al deres mangfoldighed, navnlig personer med nedsat mobilitet
- (b) modvirkning af trængsel på eksisterende veje, navnlig gennem intelligent trafikstyring, herunder dynamiske trængselsafgifter eller vejafgifter, der varierer afhængigt af tidspunktet på dagen, uge eller sæson
- (c) indførelse af innovative teknologier, som forbedrer kontrollen med overholdelsen af Unionens retlige rammer for vejtransport, herunder intelligente og automatiserede håndhævelsesværktøjer og 5G-kommunikationsinfrastruktur
- (d) ved opbygning eller opgradering af vejinfrastruktur sikring af kontinuitet i og tilgængelighed af fodgænger- og cykelstier for at fremme aktive transportformer.

AFSNIT 5

LUFTTRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 32

Infrastrukturkomponenter

1. Lufttransportinfrastrukturen omfatter bl.a.:
 - (a) lufttrum, ruter og flyruter
 - (b) lufthavne, herunder den infrastruktur og det udstyr, der er nødvendigt for operationer på landjorden og transportoperationer i lufthavnsområdet, vertiporte og rumhavne
 - (c) forbindelser mellem lufthavnene og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet
 - (d) ATM/ANS-systemer og tilknyttet udstyr, herunder rumbaseret udstyr
 - (e) infrastruktur for alternative brændstoffer og elektricitetsforsyning til stationære luftfartøjer som defineret i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]

- (f) infrastruktur til produktion på stedet af alternative brændstoffer og forbedring af energieffektiviteten og reduktion af klima-, miljø- og støjemissioner i lufthavne eller tilknyttede lufthavnsoperationer såsom groundhandling, flyveoperationer og passagertransport på landjorden
 - (g) infrastruktur til særskilt affaldsindsamling, affaldsforebyggelse og aktiviteter inden for den cirkulære økonomi.
2. En lufthavn indgår i det samlede net, hvis den opfylder mindst en af følgende betingelser:
- (a) for fragtlufthavne udgør den samlede årlige godsmængde mindst 0,2 % af den samlede årlige godsmængde i alle Unionens lufthavne
 - (b) for passagerlufthavne udgør den samlede årlige passagertrafik mindst 0,1 % af det samlede årlige passagerantal i alle Unionens lufthavne, medmindre den berørte lufthavn er beliggende uden for en radius på 100 km fra den nærmeste lufthavn i det samlede net eller uden for en radius på 200 km, hvis der er en højhastighedsjernbanelinje i den region, hvor den er beliggende.
- Det samlede årlige passagerantal og den samlede årlige godsmængde er baseret på det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat.

Artikel 33

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet og det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at:
- (a) hovednettets lufthavne er forbundet med fjerntogsnettet, herunder højhastighedsjernbanenettet, og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet senest den 31. december 2030, undtagen hvor specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer sådanne forbindelser
 - (b) lufthavnene i det samlede net med en samlet årlig passagertrafik på over 4 mio. passagerer er forbundet med fjerntogsnettet, herunder med højhastighedsjernbanenettet, og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet senest den 31. december 2050, undtagen hvor specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer sådanne forbindelser
 - (c) enhver lufthavn, der er beliggende på deres område, har mindst en terminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende gebyrer
 - (d) fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som vedtaget af Unionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008⁶², finder anvendelse på lufttransportinfrastrukturen

⁶² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

- (e) infrastrukturen for lufttrafikstyring gør det muligt at gennemføre det fælles europæiske luftrum i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EU) 2018/1139 og lufttransportaktiviteter for at forbedre resultaterne og bæredygtigheden af det europæiske luftfartssystem, gennemførelsesbestemmelser og Unionens specifikationer
 - (f) infrastruktur for alternative brændstoffer etableres i lufthavne i fuld overensstemmelse med kravene som defineret i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]
 - (g) lufttransportinfrastrukturen stiller konditioneret luftforsyning til rådighed for stationære luftfartøjer.
2. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra kravene i stk. 1, litra a), b), c) og g), ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller vedrøre de specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, herunder at der ikke findes et jernbanesystem på området.

Artikel 34

Yderligere prioriteter for udvikling af lufttransportinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende lufttransportinfrastruktur og som supplement til prioriteterne i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

- (a) forøgelse af lufthavnens energi- og driftseffektivitet
- (b) støtte til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og af interoperable systemer, navnlig systemer, der er udviklet af SESAR-projektet i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan
- (c) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, navnlig med henblik på øget sikkerhed
- (d) forbedring af multimodale forbindelser mellem lufthavne og andre transportformers infrastruktur og mellem lufthavne og byknudepunkter, hvor det er relevant
- (e) forbedring af bæredygtigheden og afbødning af klima-, miljø- og støjindvirkninger, navnlig gennem indførelse af nye teknologier og innovation, alternative brændstoffer, nul- og lavemissionsluftfartøjer og nul- og lavemissionsinfrastruktur.

AFSNIT 6

INFRASTRUKTUR TIL MULTIMODALE GODSTERMINALER

Artikel 35

Identifikation af multimodale godsterminaler

1. De multimodale godsterminaler i det transeuropæiske transportnet er:

- (a) beliggende i søhavnene i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II
 - (b) beliggende i indlandshavne i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II
 - (c) beliggende i eller i nærheden af et byknodepunkt
 - (d) klassificeret som banegodsterminaler i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II.
2. Medlemsstaterne sikrer, at der er tilstrækkelig kapacitet i multimodale godsterminaler i det transeuropæiske transportnet, som imødekommer nuværende og fremtidige trafikstrømme, navnlig strømme i byknodepunkter, industricentre, havne og logistiske knudepunkter.
3. Senest to år efter denne forordnings ikrafttræden gennemfører medlemsstaterne en markedsanalyse og en fremadrettet analyse af multimodale godsterminaler på deres område. Denne analyse skal som minimum:
- (a) undersøge de nuværende og fremtidige godstrafikstrømme, herunder vejgodstrafikstrømme
 - (b) identificere de eksisterende multimodale godsterminaler i det transeuropæiske transportnet på deres område og vurdere behovet for nye multimodale godsterminaler eller yderligere omladningskapacitet i eksisterende terminaler
 - (c) analysere, hvordan der sikres en passende distribution af multimodale godsterminaler med tilstrækkelig omladningskapacitet med henblik på at opfylde de behov, der er identificeret i litra b). Der skal tages højde for terminaler i grænseområder i nabomedlemsstater.
- Medlemsstaterne rådfører sig med afskibere og transport- og logistikoperatører, der opererer på deres område. De tager højde for resultaterne af høringen i deres analyse.
4. På grundlag af analysen i stk. 3 udarbejder medlemsstaterne en handlingsplan for udvikling af et net af multimodale godstransportterminaler. Resultaterne af analysen og handlingsplanen forelægges Kommissionen senest seks måneder efter færdiggørelsen af analysen sammen med en liste over banegodsterminaler, som medlemsstaten foreslår at tilføje i bilag I og II.
5. En banegodsterminal indgår i det transeuropæiske transportnet og opføres i bilag I og II, hvis mindst en af følgende betingelser er opfyldt:
- (a) dens årlige omladning af gods overstiger for bulkgoods 800 000 t eller for non-bulkgoods 0,1 % af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i alle Unionens søhavne
 - (b) det er den vigtigste banegodsterminal, som medlemsstaten har udpeget for en NUTS 2-region, hvor der ikke findes en banegodsterminal, der opfylder kriteriet i litra a) i den pågældende NUTS 2-region
 - (c) den foreslås af medlemsstaten i overensstemmelse med stk. 4.

Artikel 36

Infrastrukturkomponenter

Multimodale godsterminaler omfatter navnlig:

- (a) infrastruktur, der forbinder de forskellige transportformer i eller i nærheden af et terminalområde
- (b) udstyr såsom kraner, transportanlæg eller andet omladningsudstyr til transport af gods mellem forskellige transportformer og til placering og oplagring af gods
- (c) særlige områder såsom gateområde, buffer- og venteområde, omladningsområde og køre- eller lastebaner
- (d) IKT-systemer, der er relevante for effektive terminaloperationer, f.eks. systemer, der letter planlægning af infrastrukturkapacitet, transportoperationer, forbindelser mellem transportformerne og omladning
- (e) infrastruktur vedrørende faciliteter for alternative brændstoffer.

Artikel 37

Transportinfrastrukturkrav

1. Medlemsstaterne sikrer på en retfærdig og ikkediskriminerende måde, at de i artikel 35, stk. 1, omhandlede multimodale godsterminaler:
 - (a) er forbundet med de transportformer, der er til rådighed i området, hvor det er muligt, medmindre det ikke er berettiget ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn
 - (b) omfatter mindst én ladestation som defineret i artikel 2, nr. 43), i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer] til tunge køretøjer senest den 31. december 2030
 - (c) er udstyret med digitale værktøjer, der senest den 31. december 2030 skal sikre:
 - i) effektive terminaloperationer, f.eks. fotogates, terminaldriftssystem, førerens digitale check-in/check-out, kameraer eller andre sensorer på omladningsudstyr samt kamerasystemer langs sporet
 - ii) formidling af informationsstrømme inden for en terminal og mellem transportformerne i logistikkæden og terminalen.
2. Medlemsstaterne sikrer på en retfærdig og ikkediskriminerende måde, at de i artikel 35, stk. 1, omhandlede multimodale godsterminaler, som er tilsluttet jernbanenettet, senest den 31. december 2030 kan håndtere alle typer intermodale lasteenheder, hvis de er klassificeret som intermodale terminaler, og hvis de foretager vertikal omladning.
3. Medlemsstaterne sikrer på en retfærdig og ikkediskriminerende måde, at de i artikel 35, stk. 1, omhandlede multimodale godsterminaler, som er tilsluttet jernbanenettet, senest den 31. december 2040 kan håndtere tog med en længde på 740 m uden manipulation, eller, hvis dette ikke er økonomisk rentabelt, at der træffes passende foranstaltninger til at forbedre driftseffektiviteten af at håndtere tog med en længde på 740 m, f.eks. udvidelse og elektrificering af afgangs- og ankomstriste, justering af signalsystemer og forbedringer af sporkonfigurationen.
4. Medlemsstaterne sikrer på en retfærdig og ikkediskriminerende måde, at alle de i artikel 35, stk. 1, omhandlede multimodale godsterminaler, som er tilsluttet

jernbanenettet, senest den 31. december 2050 kan håndtere ethvert tog med en længde på 740 m uden manipulation.

5. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra forpligtelserne i stk. 1-4 ved hjælp af gennemførelsesretsakter, hvis investeringer i infrastruktur ikke kan berettiges ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn, navnlig hvis terminalen er beliggende i et geografisk afgrænset område.

Artikel 38

Yderligere prioriteter for udvikling af multimodal transportinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende multimodal transportinfrastruktur og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

- (a) fremme af sammenkoblinger mellem forskellige transportformer
- (b) fjernelse af de væsentligste tekniske og administrative hindringer for multimodal transport, herunder ved gennemførelse af eFTI
- (c) udvikling af en gnidningsløs informationsstrøm, som muliggør levering af transporttjenester i hele det transeuropæiske transportsystem
- (d) fremme af interoperabilitet med henblik på datadeling, adgang til data og videreanvendelse af data inden for og mellem transportformerne
- (e) fremme, hvor det er relevant, af private sidespor på det transeuropæiske transportnet, der kan håndtere tog med en længde på 740 m uden manipulation.

AFSNIT 7

BYKNUDEPUNKTER

Artikel 39

Komponenter i byknudepunkter

1. Et byknudepunkt omfatter navnlig:
 - (a) transportinfrastruktur i byknudepunktet, der indgår i det transeuropæiske transportnet, herunder omfartsveje, og som forbedrer det transeuropæiske transportnets præstationer
 - (b) adgangspunkter til det transeuropæiske transportnet, navnlig multimodale jernbanestationer, multimodale godsterminaler, havne eller lufthavne
 - (c) forbindelser på første og sidste kilometer mellem og til disse adgangspunkter.
2. Byknudepunkterne i det transeuropæiske transportnet er opført i bilag II.

Artikel 40

Krav til byknudepunkter

I forbindelse med udviklingen af det transeuropæiske transportnet i byknudepunkter og for at sikre, at hele nettet fungerer effektivt uden flaskehalse, sikrer medlemsstaterne:

- (a) tilgængeligheden af infrastruktur til opladning og optankning af alternative brændstoffer, herunder på logistiske platforme og til offentlig transport i fuld overensstemmelse med kravene i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]
- (b) inden den 31. december 2025:
 - i) vedtagelse af en plan for bæredygtig bytrafik i overensstemmelse med bilag V, der navnlig omfatter foranstaltninger til at integrere de forskellige transportformer, fremme effektiv nulemissionsmobilitet, herunder bæredygtig bylogistik og nulemissioner fra logistik i byområder, og reducere luft- og støjforurening, og som tager hensyn til transeuropæiske transportstrømme over lange afstande
 - ii) indsamling og indsendelse til Kommissionen af data om bytrafik pr. byknudepunkt, der som minimum omfatter drivhusgasemissioner, trafikbelastning, ulykker og skader, transportandel og adgang til mobilitetstjenester samt data om luft- og støjforurening i byerne. Derefter indsendes disse data hvert år
- (c) inden den 31. december 2030:
 - i) for så vidt angår passagertransport: bæredygtig, gnidningsløs og sikker sammenkobling mellem jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur, luftfartsinfrastruktur, infrastruktur for aktive transportformer og, hvor det er relevant, infrastruktur for indre vandveje og maritim infrastruktur
 - ii) for så vidt angår passagertransport: passagerernes mulighed for at få adgang til oplysninger, booke, betale deres rejser og hente deres billetter gennem multimodale digitale mobilitetstjenester
 - iii) for så vidt angår godstransport: bæredygtig, gnidningsløs og sikker sammenkobling mellem jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur og, hvor det er relevant, infrastruktur for indre vandveje, luftfartsinfrastruktur og maritim infrastruktur samt passende forbindelser til logistiske platforme og faciliteter
 - iv) udvikling af multimodale passagerknudepunkter for at lette forbindelserne på den første og sidste kilometer, der omfatter mindst én ladestation som defineret i artikel 2, nr. 43), i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer] til tunge køretøjer
- (d) inden den 31. december 2040: udvikling af mindst én multimodal godsterminal med tilstrækkelig omladningskapacitet i eller i nærheden af byknudepunktet.

Kommissionen vedtager senest et år efter denne forordnings ikrafttræden en gennemførelsesretsakt, der fastlægger en metode for de data, der skal indsamles af medlemsstaterne, jf. litra b), nr. ii). Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 59, stk. 3.

Artikel 41

Yderligere prioriteter for byknudepunkter

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende byknudepunkter og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

- (a) gnidningsløs sammenkobling mellem infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet og infrastrukturen for regional og lokal transport
- (b) afhjælpning af byområders eksponering for negative virkninger af gennemgående jernbane- og vejtransport, som kan omfatte omfartsveje
- (c) fremme af effektiv og støjsvag nulemissionstransport og -mobilitet, herunder ved at gøre byflåder grønnere
- (d) forøgelse af den offentlige transports og de aktive transportformers transportandel
- (e) digital udveksling af transport- og trafikinformation mellem trafikstyringscentre i og uden for byområder og med enheder, der leverer informationstjenester, i overensstemmelse med ISO/CEN-standarderne.

KAPITEL IV

BESTEMMELSER OM INTELLIGENT OG MODSTANDSDYGTIG TRANSPORT

Artikel 42

IKT-systemer til transport

1. IKT-systemer til transport muliggør kapacitets- og trafikstyring og udveksling af oplysninger inden for og mellem transportformer i forbindelse med multimodale transportaktiviteter og transportrelaterede tjenester, der skaber merværdi, med henblik på forbedring af modstandsdugtighed, sikkerhed, trafikbelastning og operationelle og miljømæssige resultater samt forenkling af administrative procedurer. IKT-systemer til transport fremmer ligeledes velfungerende forbindelser mellem infrastruktur og mobile aktiver.
2. IKT-systemer til transport udrulles i hele Unionen for at sikre, at et sæt af interoperable grundlæggende kapaciteter findes i alle medlemsstater.
3. De IKT-systemer til transport, der er omhandlet i denne artikel, omfatter:
 - (a) for så vidt angår jernbaneforbindelser: ERTMS, trafiktelematik for gods- og persontrafik som omhandlet i de tekniske specifikationer for interoperabilitet og andre digitaliseringsforbedringer, navnlig resultater fra fællesforetagendet Shift2Rail og fællesforetagendet for Europas jernbaner
 - (b) for så vidt angår indre vandveje: RIS
 - (c) for så vidt angår vejtransport: ITS
 - (d) for så vidt angår søtransport: for skibstrafikstyring —VTMIS-tjenester, og for informationsudveksling — det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe)

- (e) for så vidt angår lufttransport: ATM/ANS-systemer, især de systemer, der er udviklet af SESAR-projektet
- (f) for så vidt angår multimodal transport: eFTI, EU's mobilitetsdataområde og rammer, der letter udveksling af oplysninger mellem virksomheder med henblik på gennemsigtighed og optimering i forsyningskæden.

Artikel 43

Bæredygtige godstransporttjenester

1. Medlemsstaterne fremmer projekter af fælles interesse, som både omfatter effektive godstransporttjenester, der anvender infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, og bidrager til en reduktion af CO₂-udledningerne og andre negative påvirkninger af miljøet, og hvis formål er at:
 - (a) gøre brugen af transportinfrastruktur mere bæredygtig, herunder effektivisere forvaltningen heraf
 - (b) fremme udbredelsen af innovative transporttjenester, herunder nærskibsfartsforbindelser, IKT-systemer til transport og udvikling af supplerende infrastruktur, som er nødvendig for at nå disse tjenesters hovedsagelig miljømæssige og sikkerhedsrelaterede mål, samt fastlægge relevante styringsstrukturer
 - (c) fremme multimodale transportaktiviteter, herunder de dertil hørende nødvendige informationsstrømme, og øge samarbejdet mellem deltagerne i logistikkæden, herunder afskibere, operatører, tjenesteudbydere og deres kunder
 - (d) stimulere ressourceeffektivitet og nul- og lavemissionsdrift, navnlig vedrørende drivmidler til køretøjer, transport til lands og til vands, system- og aktivitetsplanlægning
 - (e) forbedre forbindelserne til de mest sårbare og isolerede dele af Unionen, navnlig regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner, perifere regioner og bjergområder samt tyndt befolkede områder.
2. Medlemsstaterne fremmer udbredelsen af innovative transporttjenester, herunder gennem det europæiske maritime rum, IKT-systemer og udvikling af supplerende infrastruktur, som er nødvendig for at nå disse tjenesters miljømæssige og sikkerhedsrelaterede mål, samt fastlæggelsen af relevante styringsstrukturer.

Artikel 44

Ny teknologi og innovation

For at sikre, at det transeuropæiske transportnet kan holde trit med den innovative teknologiske udvikling og udbredelse, bestræber medlemsstaterne sig navnlig på at:

- (a) støtte og fremme dekarboniseringen af transportsektoren gennem overgang til nul- og lavemissionskøretøjer, skibe og luftfartøjer og andre innovative og bæredygtige transport- og netværksteknologier såsom hyperkredsløb
- (b) gøre det muligt at dekarbonisere alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet, indføre nul- og lavemissionsløsninger, herunder brint- og elforsyningssystemer, samt andre nye løsninger såsom bæredygtige

brændstoffer og tilvejebringe den tilsvarende infrastruktur. Denne infrastruktur kan omfatte netadgang og andre faciliteter, der er nødvendige for energiforsyningen, tage hensyn til grænsefladen mellem infrastruktur og køretøj og omfatte IKT-systemer til transport. Transportinfrastruktur kan fungere som energiknudepunkt for forskellige transportformer

- (c) støtte anvendelsen og udrulningen af nye digitale teknologier, navnlig fremme konnektivitetsinfrastruktur med uafbrudt dækning på tværs af de europæiske transportkorridorer for at sikre den højeste grad og ydeevne inden for digital infrastruktur og nå et højere niveau af automatisering
- (d) øge sikkerheden og bæredygtigheden i forbindelse med transport af personer og varer
- (e) forbedre driften, forvaltningen, tilgængeligheden, interoperabiliteten, multimodaliteten og effektiviteten i nettet, herunder gennem udvikling af multimodale digitale mobilitetstjenester og udvikling af infrastruktur, der muliggør problemfri multimodalitet, såsom højhastighedstog og tog- og sporvognsforbindelser til byer i lufthavne
- (f) fremme effektive metoder til tilvejebringelse af tilgængelige og forståelige oplysninger til alle brugere og leverandører af transporttjenester vedrørende forbindelser, interoperabilitet og multimodalitet
- (g) fremme effektive metoder til tilvejebringelse af tilgængelige og forståelige oplysninger til alle brugere og leverandører af transporttjenester om de miljømæssige virkninger af deres transportvalg
- (h) fremme foranstaltninger til nedbringelse af de eksterne omkostninger, som f.eks. trafikbelastning, helbredsskader og enhver form for forurening, herunder støj og emissioner
- (i) indføre sikkerhedsteknologi og kompatible identifikationsstandarder på nettene
- (j) forbedre transportinfrastrukturens modstandsdygtighed over for forstyrrelser og klimaændringer gennem opgradering og udformning af infrastruktur og digitale cybersikre løsninger, der skal beskytte nettet i forbindelse med natur- eller menneskeskabte katastrofer
- (k) gøre yderligere fremskridt i udviklingen og udrulningen af IKT-systemer og nye teknologier til transport inden for og mellem transportformer.

Artikel 45

Sikker infrastruktur

Medlemsstaterne sikrer, at transportinfrastrukturen giver passager- og godstransportsikkerhed.

Artikel 46

Infrastrukturens modstandsdygtighed

1. Ved planlægningen af infrastruktur forbedrer medlemsstaterne transportinfrastrukturens sikkerhed og modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturkatastrofer, menneskeskabte katastrofer samt forsætlige forstyrrelser, der påvirker Unionens transportsystems funktion. I forbindelse med gennemførelsen af projekter af fælles interesse tager medlemsstaterne hensyn til:

- (a) indbyrdes afhængighed, forbindelser og kaskadevirkninger med andre net såsom telekommunikations- og elnet
 - (b) sikkerhed og ydeevne i en situation med flere farer
 - (c) strukturel infrastrukturkvalitet i hele strukturens livscyklus med særlig vægt på de fremtidige forventede klimaforhold
 - (d) behov for civilbeskyttelse med henblik på at reagere på forstyrrelser
 - (e) cybersikkerhed og infrastrukturens modstandsdygtighed med særlig fokus på grænseoverskridende infrastruktur.
2. Projekter af fælles interesse, for hvilke der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering i overensstemmelse med direktiv 2011/92/EU, underkastes klimasikring. Klimasikringen foretages på grundlag af den seneste tilgængelige bedste praksis og vejledning for at sikre, at transportinfrastrukturen er modstandsdygtige over for klimaændringernes negative virkninger, ved hjælp af vurderinger af klimasårbarhed og -risici, herunder relevante tilpasningsforanstaltninger, og ved at integrere omkostningerne ved drivhusgasemissioner i cost-benefit-analysen. Dette krav gælder ikke for projekter, for hvilke miljøkonsekvensvurderingen er afsluttet inden denne forordnings ikrafttræden.

Artikel 47

Risici for sikkerheden eller den offentlige orden

1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om ethvert projekt af fælles interesse på deres område med deltagelse af eller bidrag af enhver art fra en fysisk person fra et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland med henblik på at muliggøre en vurdering af dets indvirkning på sikkerheden eller den offentlige orden i Unionen. Denne forpligtelse gælder ikke for udenlandske direkte investeringer, der meddeles Kommissionen og andre medlemsstater i henhold til artikel 6, stk. 1, i forordning (EU) 2019/452.
2. Medlemsstaterne sikrer, at de oplysninger, der er meddelt i henhold til stk. 1, stilles til rådighed mindst 12 måneder før den endelige afgørelse om gennemførelsen af projektet af fælles interesse. Oplysningerne skal navnlig omfatte:
 - (a) ejerforholdet hos virksomheden i et tredjeland og, hvor det er relevant, hos den virksomhed, hvor deltagelsen eller bidraget planlægges, herunder oplysninger om den endelige reelle ejer og deltagelse i kapitalen.
 - (b) den omtrentlige værdi af deltagelse eller bidrag fra en fysisk person fra et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland i projektet af fælles interesse og en beskrivelse af form og betingelser for en sådan deltagelse eller et sådant bidrag
 - (c) varerne, tjenesteydelserne og erhvervstransaktionerne hos den fysiske person fra et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland og, hvor det er relevant, den virksomhed, hvor deltagelsen eller bidraget planlægges og berører det transeuropæiske net
 - (d) de medlemsstater, hvor den fysiske person fra et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland og, hvor det er relevant, den virksomhed, hvor deltagelsen eller

bidraget planlægges, foretager relevante erhvervstransaktioner, der berører det transeuropæiske transportnet

- (e) finansieringen af bidraget eller deltagelsen og kilden til den, på grundlag af de bedste oplysninger, der er til rådighed for medlemsstaten
- (f) den dato, hvor deltagelsen forventes at få virkning, eller hvor bidraget planlægges gennemført.

Medlemsstaterne bestræber sig desuden på at fremlægge alle tilgængelige oplysninger, der er relevante for den vurdering, som Kommissionen foretager i henhold til stk. 5, andet afsnit, litra a), b) og c).

3. Senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af oplysninger i henhold til stk. 1 kan Kommissionen anmode om yderligere oplysninger fra den medlemsstat, hvor projektet af fælles interesse planlægges. Enhver anmodning om yderligere oplysninger skal begrundes behørigt, begrænses til de oplysninger, der er nødvendige for at foretage vurderingen i henhold til stk. 5, stå i et rimeligt forhold til anmodningens formål, og den må ikke indebære en unødigt byrde for den medlemsstat, hvor projektet af fælles interesse planlægges.

Den medlemsstat, hvor projektet af fælles interesse planlægges, sikrer, at de yderligere oplysninger, som Kommissionen anmoder om, stilles til rådighed for Kommissionen uden unødigt forsinkelse.

Den medlemsstat, hvor projektet af fælles interesse planlægges, kan anmode den fysiske person fra et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland om at give de i stk. 2 og 3 omhandlede oplysninger. Den fysiske person fra et tredjeland eller den berørte virksomhed i tredjeland giver de oplysninger, der er anmodet om, uden unødigt forsinkelse.

4. Hvis Kommissionen finder, at deltagelse af eller bidrag af enhver art fra en fysisk person fra et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland vil kunne påvirke kritisk infrastruktur på det transeuropæiske transportnet af hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden, eller har relevante oplysninger i forbindelse med deltagelsen eller bidraget eller det pågældende projekt af fælles interesse, kan Kommissionen afgive en udtalelse rettet til den medlemsstat, hvor projektet af fælles interesse planlægges.

Ved kritisk infrastruktur forstås således aktiver, systemer eller dele deraf anvendt til transportformål, der befinder sig i medlemsstaterne, og som er væsentlige for opretholdelsen af vitale samfundsmæssige funktioner og menneskers sundhed, sikkerhed og økonomiske eller sociale velfærd, og hvis afbrydelse eller ødelæggelse i væsentlig grad ville påvirke en medlemsstat som følge af, at disse funktioner ikke kan opretholdes.

5. Når det vurderes, om deltagelse af en fysisk person fra et tredjeland eller en virksomhed fra et tredjeland vil kunne påvirke kritisk infrastruktur af hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden, kan Kommissionen tage dens potentielle indvirkning på bl.a. følgende i betragtning:
 - (a) kritiske infrastrukturer og faciliteter af afgørende betydning for driften af sådan infrastruktur samt jord og fast ejendom, der er afgørende for anvendelsen af sådan infrastruktur

- (b) teknologier og produkter med dobbelt anvendelse som defineret i artikel 2, nr. 1), i forordning (EU) 2021/821⁶³, som er afgørende for, at kritisk infrastruktur kan fungere
- (c) forsyning af input, der er af afgørende betydning for opførelse, drift og vedligeholdelse af kritisk infrastruktur
- (d) adgang til følsomme oplysninger, herunder personoplysninger, eller muligheden for at kontrollere sådanne oplysninger i forbindelse med opførelse, drift og vedligeholdelse af kritisk infrastruktur.

Når det vurderes, om en udenlandsk deltagelse eller et udenlandsk bidrag vil kunne påvirke sikkerheden eller den offentlige orden, kan medlemsstaterne og Kommissionen navnlig også tage hensyn til:

- (a) om virksomheden i et tredjeland direkte eller indirekte kontrolleres af regeringen, herunder et tredjelands statslige organer eller væbnede styrker, herunder gennem ejerforhold eller betydelig finansiering
 - (b) om den fysiske person i et tredjeland eller den pågældende virksomhed allerede har været involveret i aktiviteter, der påvirker sikkerheden eller den offentlige orden i en medlemsstat, eller
 - (c) om der er en alvorlig risiko for, at den fysiske person fra et tredjeland eller den pågældende virksomhed udøver ulovlige eller kriminelle aktiviteter.
6. Kommissionen kan afgive udtalelse i henhold til stk. 4 senest tre måneder efter modtagelsen af oplysninger i henhold til stk. 3. Kommissionens udtalelse rettes til den medlemsstat, hvor projektet af fælles interesse planlægges, og sendes til de øvrige medlemsstater. Hvis deltagelse af eller bidrag af enhver art fra en fysisk person fra et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland er en udenlandsk direkte investering som defineret i artikel 2, nr. 1), i forordning (EU) 2019/452, ikke undergår screening i den medlemsstat, hvor den udenlandske direkte investering planlægges eller er gennemført, afgiver Kommissionen en sådan udtalelse, hvis der er grundlag herfor i henhold til artikel 8 i forordning (EU) 2019/452.
 7. Den medlemsstat, hvor projektet af fælles interesse planlægges gennemført af eller med deltagelse af eller bidrag fra en fysisk person fra et tredjeland eller en virksomhed i et tredjeland, tager nøje hensyn til Kommissionens udtalelse og gør, hvis udtalelsen ikke følges, rede herfor over for Kommissionen senest tre måneder efter udtalelsens afgivelse.
 8. Hver medlemsstat og Kommissionen opretter et kontaktpunkt med henblik på gennemførelse af denne artikel. Medlemsstaterne og Kommissionen inddrager disse kontaktpunkter i alle spørgsmål vedrørende gennemførelsen af denne artikel.
 9. Kommissionen stiller et sikkert og krypteret system til rådighed for at støtte direkte samarbejde og udveksling af oplysninger mellem kontaktpunkterne.
 10. Medlemsstaterne og Kommissionen sikrer beskyttelsen af fortrolige oplysninger, der er indhentet i medfør af denne artikel, i overensstemmelse med EU-retten og den respektive nationale ret.

⁶³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/821 af 20. maj 2021 om en EU-ordning for kontrol med udførsel, overførsel, mæglervirksomhed, teknisk assistance og transit i forbindelse med produkter med dobbelt anvendelse (EUT L 206 af 11.6.2021 s. 1).

11. Medlemsstaterne og Kommissionen sikrer, at klassificerede informationer, der gives eller udveksles i henhold til denne artikel, ikke ned- eller afklassificeres uden forudgående skriftligt samtykke fra udstederen.
12. Enhver behandling af personoplysninger i henhold til denne artikel gennemføres i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679⁶⁴ og forordning (EU) 2018/1725⁶⁵ og kun i det omfang, det er nødvendigt for screeningen af deltagelsen i eller bidraget til det relevante projekt af fælles interesse og for at sikre effektiviteten af det samarbejde, der er omhandlet i denne artikel. Personoplysninger vedrørende gennemførelsen af denne artikel må kun opbevares, så længe det er nødvendigt for at opfylde de formål, som de er indsamlet til.

Artikel 48

Vedligeholdelse og projektlivscyklus

Medlemsstaterne sikrer, at:

- (a) infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet vedligeholdes med samme serviceniveau og sikkerhed i hele dens levetid
- (b) der opstilles langsigtede vedligeholdelsesplaner, herunder med oplysninger om finansiering af de ressourcer, der er nødvendige for at dække vedligeholdelsesomkostningerne på lang sigt for den eksisterende og planlagte infrastruktur
- (c) der tages højde for behov for vedligeholdelse og vedligeholdelsesomkostninger i infrastrukturens levetid i planlægningsfasen i forbindelse med anlæg eller opgradering
- (d) der i forbindelse med jernbaneinfrastruktur sikres sammenhæng mellem behov for vedligeholdelse og fornyelse i forbindelse med udviklingen af det transeuropæiske transportnet afspejlet i den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, der er nævnt i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, de berørte infrastrukturforvalteres forretningsplan, der er nævnt i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, og den kontraktmæssige aftale indgået mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren, der er nævnt i artikel 30 i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 49

Tilgængelighed for alle brugere

Transportinfrastrukturen skal muliggøre gnidningsløs mobilitet og tilgængelighed for alle brugere, navnlig personer i sårbare situationer, herunder personer med handicap eller nedsat

⁶⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (den generelle forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

⁶⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39).

mobilitet, samt personer, der bor i regioner i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, landdistrikter, øregioner, perifere regioner og bjergområder samt tyndt befolkede områder.

KAPITEL V

GENNEMFØRELSE AF INSTRUMENTERNE FOR DE EUROPÆISKE TRANSPORTKORRIDORER OG HORISONTALE PRIORITETER

Artikel 50

Instrumentet for de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

1. De europæiske transportkorridorer er et instrument til fremme af en koordineret gennemførelse af dele af det transeuropæiske transportnet og har navnlig til formål at forbedre de grænseoverskridende forbindelser og fjerne flaskehalse i Unionen.
2. For at skabe en ressourceeffektiv multimodal transport og bidrage til samhørigheden ved at forbedre det territoriale samarbejde har de europæiske transportkorridorer fokus på:
 - (a) modal integration med særligt henblik på at styrke de mest miljøvenlige transportformer, navnlig jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart
 - (b) interoperabilitet
 - (c) koordineret udvikling af infrastruktur, især på grænseoverskridende strækninger, navnlig med henblik på at udvikle et fuldt interoperabelt jernbanegodstransportsystem samt et net for højhastighedspassagertransport over lange afstande i hele Unionen
 - (d) støtte til en koordineret og integreret udvikling og udrulning af innovative løsninger til digitalisering af transport.
3. De europæiske transportkorridorer gør det muligt for medlemsstaterne at anvende en koordineret og synkroniseret tilgang til investeringer i infrastruktur.
4. European Rail Traffic Management System (ERTMS) og det europæiske maritime rum er de horisontale prioriteter for gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet. De sikrer rettidig udrulning af ERTMS på hele nettet og integrering af søtransportforbindelser i det transeuropæiske transportnet.

Artikel 51

Koordinering af de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

1. For at fremme en koordineret gennemførelse af de europæiske transportkorridorer, ERTMS og det europæiske maritime rum udpeger Kommissionen efter aftale med de pågældende medlemsstater og efter høring af Europa-Parlamentet og Rådet en europæisk koordinator for hver korridor og for hver horisontal prioritet.
2. Den europæiske koordinator udvælges navnlig på grundlag af sin viden om transportspørgsmål og om finansieringen og/eller den socioøkonomiske og

miljømæssige vurdering af store projekter samt på grundlag af sine erfaringer med Unionens politikudformning. Den europæiske koordinator udvælges for en mandatperiode på højst fire år, der kan forlænges. Den europæiske koordinators mandat vedrører gennemførelsen af en enkelt korridor eller horisontal prioritet.

3. I Kommissionens afgørelse om udpegning af den europæiske koordinator fastsættes det, hvordan de i stk. 5, 6 og 7 anførte opgaver skal udføres.
4. Den europæiske koordinator handler for og på vegne af Kommissionen, der yder den nødvendige sekretariatsbistand.
5. De europæiske koordinatore:
 - (a) støtter en koordineret gennemførelse af den europæiske transportkorridor eller den pågældende horisontale prioritet
 - (b) udarbejder en arbejdsplan sammen med de pågældende medlemsstater og overvåger dens gennemførelse i overensstemmelse med artikel 53
 - (c) rådfører sig med korridorforummet eller det rådgivende forum for de horisontale prioriteter om arbejdsplanen og dens gennemførelse og underretter regelmæssigt forummet om gennemførelsen af arbejdsplanen
 - (d) foretager indberetning til medlemsstaterne, Kommissionen og, hvor det er relevant, alle øvrige organer, der er direkte involveret i udviklingen af den europæiske transportkorridor eller horisontale prioriteter, om enhver form for vanskeligheder, som koordinatoren har mødt, og, navnlig når udviklingen af en korridor eller horisontal prioritet forhindres, for at hjælpe med at finde passende løsninger
 - (e) udarbejder en årlig statusrapport om de fremskridt, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af de europæiske transportkorridorer og de horisontale prioriteter. Denne årlige statusrapport skal fokusere på de fremskridt, der er gjort med hensyn til centrale prioriteter og investeringer, beskrive karakteren af de problemer, der er opstået i forbindelse med deres gennemførelse, og foreslå løsninger.
6. De europæiske koordinatore for de europæiske transportkorridorer:
 - (a) arbejder tæt sammen med jernbanegodsforvaltningen for at identificere og prioritere behov for investeringer i godstrafik på de europæiske transportkorridorer godstrafiklinjer
 - (b) overvåger de administrative, operationelle og interoperabilitetsmæssige aspekter af godstrafik på de europæiske transportkorridorer godstrafiklinjer, herunder jernbanegodstransportens præstationer, i tæt samarbejde med jernbanegodsforvaltningen.
7. De europæiske koordinatore for de europæiske transportkorridorer:
 - (a) identificerer og prioriterer behov for investeringer i passagerlinjer i de europæiske transportkorridorer
 - (b) overvåger de administrative, operationelle og interoperabilitetsmæssige aspekter af passagertrafik på de europæiske transportkorridorer passagerlinjer, herunder præstationerne inden for personbefordring med jernbane.
8. I henhold til artikel 14, stk. 4, i forordning (EU) 2021/1153 anmoder Kommissionen om en udtalelse fra den europæiske koordinator i forbindelse med behandlingen af

ansøgninger om midler fra Unionen under Connecting Europe-faciliteten (CEF) til europæiske transportkorridorer eller horisontale prioriteter inden for rammerne af den europæiske koordinators mandat for at sikre sammenhæng og fremme af hver enkelt korridor eller horisontal prioritet. Den europæiske koordinator kontrollerer, om de projekter, som medlemsstaterne foreslår til CEF-medfinansiering, er i overensstemmelse med arbejdsplanens prioriteter.

9. Er den europæiske koordinator ikke i stand til at udøve sit mandat på tilfredsstillende vis og i overensstemmelse med kravene i denne artikel, kan Kommissionen til enhver tid bringe mandatet til ophør og udpege en ny europæisk koordinator i overensstemmelse med proceduren i stk. 1.

Artikel 52

Styring af de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

1. For hver europæisk transportkorridor og horisontal prioritet bistår den respektive europæiske koordinator i udførelsen af sine opgaver vedrørende arbejdsplanen og dens gennemførelse af et sekretariat og af et rådgivende forum, henholdsvis "korridorforummet" og "det rådgivende forum for de horisontale prioriteter".
2. "Korridorforummet" oprettes formelt og ledes af den europæiske koordinator. De berørte medlemsstater skal give deres tilslutning til medlemskabet af korridorforummet for deres del af den europæiske transportkorridor og sikre, at jernbanegodsforvaltningen er repræsenteret.
3. Efter aftale med de berørte medlemsstater kan den europæiske koordinator nedsætte korridorarbejdsgrupper med koordinatoren som formand, som fokuserer på:
 - (a) interoperabilitet og udrulning af nye digitale teknologier og infrastrukturer
 - (b) den koordinerede udvikling og gennemførelse af infrastrukturprojekter på grænseoverskridende strækninger
 - (c) grænseoverskridende passagertransport med jernbane
 - (d) operationelle flaskehalse
 - (e) byknudepunkter
 - (f) samarbejde med tredjelande
 - (g) andre ad hoc-arbejdsgrupper, der skønnes nødvendige.Når det er relevant, samarbejder den europæiske koordinator med jernbanegodsforvaltningen om koordineringen af arbejdsgruppernes aktiviteter for at undgå dobbeltarbejde.
4. Det rådgivende forum for de horisontale prioriteter oprettes og ledes af den europæiske koordinator. De berørte medlemsstater og, hvor det er relevant, repræsentanter for de relevante sektorer kan deltage i forummet. Medlemsstaterne udpeger en national koordinator for ERTMS til at deltage i det rådgivende forum for ERTMS. Den europæiske koordinator kan også nedsætte ad hoc-arbejdsgrupper.
5. De berørte medlemsstater samarbejder med den europæiske koordinator, deltager i korridorforummet og det rådgivende forum for horisontale prioriteter og giver den europæiske koordinator de oplysninger, der er nødvendige for at udføre de opgaver, der er fastsat i denne artikel, herunder oplysninger om udviklingen af korridorer i de relevante nationale infrastrukturplaner.

6. Den europæiske koordinator kan rådføre sig med regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportvirksomheder, navnlig dem, der er medlemmer af jernbanegodsforvaltningen, forsyningsindustrien, transportbrugere og repræsentanter for civilsamfundet, om arbejdsplanen og dens gennemførelse. Den europæiske koordinator for ERTMS arbejder desuden tæt sammen med Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og fællesforetagendet for Europas jernbaner og den europæiske koordinator for det europæiske maritime rum med Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed.

Artikel 53

Den europæiske koordinators arbejdsplan

1. Hver europæisk koordinator for de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter udarbejder senest to år efter denne forordnings ikrafttræden og derefter hvert fjerde år en arbejdsplan med en detaljeret analyse af status for gennemførelsen af korridoren eller den horisontale prioritet under koordinatorens kompetence og af dens overholdelse af kravene i denne forordning samt af prioriteterne for dens fremtidige udvikling.
2. Arbejdsplanen udarbejdes i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater og i samråd med korridorforummet og jernbanegodsforvaltningen eller det rådgivende forum for horisontale prioriteter. Arbejdsplanen for de europæiske transportkorridorer godkendes af de berørte medlemsstater. Kommissionen forelægger arbejdsplanen for Europa-Parlamentet og Rådet til underretning.

Ved udarbejdelsen af arbejdsplanen tager den europæiske koordinator hensyn til iværksættelsesplanen som omhandlet i artikel 9 i forordning (EU) nr. 913/2010.

3. Arbejdsplanen for den europæiske transportkorridor skal indeholde en detaljeret analyse af status for gennemførelsen af den pågældende korridor, som navnlig omfatter:
 - (a) en beskrivelse af korridorens egenskaber
 - (b) en analyse af, i hvor høj grad korridoren opfylder kravene til transportinfrastruktur i denne forordning, og af de opnåede fremskridt i forbindelse hermed
 - (c) identifikation af de manglende forbindelser og flaskehalse, der hæmmer udviklingen af korridoren
 - (d) en analyse af de nødvendige investeringer, herunder de forskellige finansierings- og støttekilder, der er indgået forpligtelser for og/eller påtænkes, til gennemførelse af de projekter, der er nødvendige for udviklingen og færdiggørelsen af korridoren
 - (e) en beskrivelse af mulige løsninger til imødekommelse af investeringsbehov og flaskehalse, navnlig for korridorens passager- og godslinjer
 - (f) en plan med mellemliggende mål for fjernelse af fysiske, tekniske, digitale, driftsmæssige og administrative hindringer mellem og inden for transportformer og til fremme af effektiv multimodal transport med særlig vægt på grænseoverskridende strækninger og manglende nationale forbindelser.

I forbindelse med analysen af investeringerne og udarbejdelsen af planen med mellemliggende mål for jernbanegodstransport samarbejder den europæiske

koordinator med bestyrelsen og ledelsesudvalget for korridoren som omhandlet artikel 11 i forordning (EU) nr. 913/2010.

I forbindelse med analysen af investeringerne og udarbejdelsen af planen med mellemliggende mål for multimodale godsterminaler tager den europæiske koordinator hensyn til de korridorrelevante elementer i analysen, de handlingsplaner, som medlemsstaterne har udarbejdet i henhold til artikel 35, stk. 4, og den liste, der er omhandlet i artikel 18 i forordning (EU) nr. 913/2010.

I forbindelse med analysen af investeringerne og udarbejdelsen af planen med mellemliggende mål for passagertrafik tager den europæiske koordinator hensyn til resultaterne af den overvågning, der udføres i overensstemmelse med artikel 51, stk. 7, litra b).

- (g) resultaterne af jernbanegodsforvaltningens overvågning af jernbanegodstransportens præstationer i overensstemmelse med artikel 19 i forordning (EU) nr. 913/2010 og listen over korridormålsætninger, -mål og -foranstaltninger defineret i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, i forordning (EU) nr. 913/2010 som middel til at opfylde de operationelle krav i artikel 18 i nærværende forordning
 - (h) identifikation af foranstaltninger i byknudepunkter, som er relevante for korridorens effektive funktion og opfyldelsen af målene for det transeuropæiske transportnet
 - (i) fastsættelse af prioriteter for udviklingen af korridoren
 - (j) en analyse af de eventuelle indvirkninger af klimaændringer på infrastrukturen og i givet fald forslag til foranstaltninger til fremme af modstandsdygtigheden over for klimaændringer
 - (k) foranstaltninger, der skal træffes for at modvirke drivhusgasemissioner, støj og eventuelle andre negative miljømæssige konsekvenser.
4. Den europæiske koordinator støtter medlemsstaterne i gennemførelsen af arbejdsplanen, navnlig hvad angår:
- (a) prioritering i den nationale planlægning gennem identifikation af gennemførelsesproblemer og flaskehalse, herunder operationelle problemer, på hver korridor eller for hver horisontal prioritet
 - (b) projekt- og investeringsplanlægning, de dermed forbundne omkostninger og anslået tidsplan for gennemførelse af de europæiske transportkorridorer eller den horisontale prioritet
 - (c) oprettelse af en enkelt enhed som ansvarlig for udførelse og forvaltning af grænseoverskridende infrastrukturprojekter.

Artikel 54

Gennemførelsesretsakter

1. På grundlag af de europæiske koordinators første arbejdsplan vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt for hver arbejdsplan for de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter. I denne gennemførelsesretsakt fastsættes prioriteterne for infrastruktur- og investeringsplanlægning og for finansiering.

2. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på gennemførelsen af specifikke strækninger i den europæiske transportkorridor, navnlig med henblik på gennemførelse af komplekse grænseoverskridende strækninger eller specifikke transportinfrastrukturkrav for den europæiske transportkorridor eller de horisontale prioriteter.
3. De i stk. 1 og 2 omhandlede gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 59, stk. 3. Kommissionen ændrer gennemførelsesretsakterne efter samme procedure, hver gang arbejdsplanen revideres af den europæiske koordinator, eller for at tage hensyn til de fremskridt, der er gjort, de forsinkelser, der er opstået, eller opdaterede nationale programmer.
4. Indtil de foranstaltninger, der er fastsat i gennemførelsesretsakten, er gennemført fuldt ud, sender de berørte medlemsstater Kommissionen en årlig rapport om de fremskridt, der er gjort, navnlig med angivelse af de finansielle forpligtelser, der er indgået i den nationale budgetplan.

KAPITEL VI

FÆLLES BESTEMMELSER

Artikel 55

Rapportering og overvågning

1. Medlemsstaterne oplyser på et regelmæssigt, dækkende og gennemsigtigt grundlag Kommissionen om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af projekter af fælles interesse, og de investeringer, der er foretaget med henblik herpå. Disse oplysninger skal omfatte den årlige fremsendelse af data gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec). De skal indeholde tekniske og finansielle oplysninger om projekter af fælles interesse i det transeuropæiske transportnet samt oplysninger om færdiggørelsen af det transeuropæiske transportnet.
2. Kommissionen sikrer, at TENtec er offentligt og let tilgængeligt og giver mulighed for automatiseret dataudveksling med nationale systemer og andre relevante EU-applikationer og -datakilder. TENtec skal indeholde projektspecifik og opdateret information om EU-samfinansieringens former og beløb samt om fremskridtene med hvert enkelt projekt.

Kommissionen sikrer ligeledes, at TENtec ikke offentliggør oplysninger, der er forretningshemmeligheder, eller som vil kunne skade eller uretmæssigt påvirke enhver offentlig udbudsprocedure i en medlemsstat.
3. Medlemsstaterne sikrer kvaliteten, fuldstændigheden og ensartetheden af dataene i TEN-informationssystemet. Der skal være mulighed for automatiseret dataudveksling med TENtec i nationale systemer og datakilder.

Artikel 56

Opdatering af nettet

1. Med forbehold af artikel 172 i TEUF tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 med henblik på at ændre bilag I og II, navnlig for at tage hensyn til eventuelle ændringer som følge af de kvantitative lofter, der er fastsat i artikel 20, 24 og 32. Kommissionen vil i forbindelse med tilpasningen af disse bilag:
 - (a) medtage indlandshavne, søhavne og lufthavne i det samlede net, hvis det er dokumenteret, at den seneste gennemsnitlige trafikmængde over tre år ligger over det relevante loft
 - (b) undlade at medtage søhavne og lufthavne i det samlede net, hvis det er dokumenteret, at deres gennemsnitlige trafikmængde over de seneste seks år ligger 85 % under det relevante loft
 - (c) medtage byknudepunkter i det transeuropæiske transportnet, hvis det er dokumenteret, at antallet af indbyggere overstiger 100 000
 - (d) medtage multimodale godsterminaler, som medlemsstaten har identificeret i henhold til artikel 35, stk. 4, i det transeuropæiske transportnet
 - (e) tilpasse kortene over infrastrukturen for veje, jernbaner og indre vandveje, således at de udelukkende afspejler fremskridt med færdiggørelsen af nettet. I forbindelse med tilpasningen af disse kort må Kommissionen ikke foretage tilpasninger af ruteføringen ud over dem, der er tilladt i henhold til den relevante projekttilladelsesprocedure.

De i første afsnit, litra a) og b), omhandlede tilpasninger baseres på de seneste tilgængelige statistikker, der er offentliggjort af Eurostat eller, hvis disse statistikker ikke foreligger, af medlemsstaternes statistiske kontorer. De i første afsnit, litra d), omhandlede tilpasninger baseres på den i artikel 35, stk. 4, omhandlede handlingsplan. De i første afsnit, litra e), omhandlede tilpasninger baseres på de oplysninger, som den berørte medlemsstat har fremsendt i overensstemmelse med artikel 55, stk. 1.

2. Et projekt af fælles interesse vedrørende infrastruktur, som for nylig er medtaget i det transeuropæiske transportnet ved en delegeret retsakt vedtaget i henhold til stk. 1, kan bevilges økonomisk støtte fra Unionen via de instrumenter, der er til rådighed for det transeuropæiske transportnet, fra den dato, hvor disse delegerede retsakter træder i kraft.

Projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur, der ikke længere indgår i det transeuropæiske transportnet, ophører med at være støtteberettigede fra den dato, hvor de delegerede retsakter vedtaget i henhold til denne artikels stk. 1, træder i kraft. Ophør af støtteberettigelse påvirker ikke afgørelser om finansiering eller støtte, der træffes af Kommissionen inden denne dato.

3. Med forbehold af artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 med det formål at ændre bilag IV for at medtage eller tilpasse vejledende kort over nabolandenes transportinfrastrukturnet.

Artikel 57

Dialog med offentlige og private interessenter

Nationale procedurer for inddragelse og høring af regionale og lokale myndigheder og civilsamfundet, der er berørt af et projekt af fælles interesse, skal i påkommende tilfælde

overholdes i et projekts planlægnings- og anlægsfase. Kommissionen fremmer udveksling af god praksis i denne henseende, navnlig med hensyn til høring og inklusion af personer i sårbare situationer.

Artikel 58

Tilpasning af nationale planer til Unionens transportpolitik

1. Medlemsstaterne sikrer, at de nationale transport- og investeringsplaner er i overensstemmelse med Unionens transportpolitik, med de prioriteter og frister, der er fastsat i denne forordning, med de prioriteter, der er fastsat i arbejdsplanerne for de relevante korridorer og horisontale prioriteter for de berørte medlemsstater, og med de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 54, stk. 1.
2. De nationale investeringsplaner skal omfatte alle projekter af fælles interesse og dermed forbundne investeringer, der er nødvendige for rettidig færdiggørelse af nettet.
3. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om udkastene til nationale planer og programmer eller enhver ændring heraf med henblik på udvikling af det transeuropæiske transportnet mindst 12 måneder før deres vedtagelse. Kommissionen kan afgive en udtalelse senest seks måneder efter, at medlemsstaten har givet Kommissionen meddelelse om overensstemmelsen af udkastene til nationale planer og programmer med de prioriteter, der er fastsat i denne forordning, og med de prioriteter, der er fastsat i arbejdsplanerne for den eller de tilsvarende korridorer og de horisontale prioriteter og i de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 54, stk. 1. Medlemsstaterne underretter senest to måneder efter meddelelsen af udtalelsen Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet for at efterkomme henstillingerne i udtalelsen.

Artikel 59

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Med henblik på artikel 22, stk. 3 og 5, bistås Kommissionen af det udvalg, der er nedsat ved artikel 7 i Rådets direktiv 91/672/EØF⁶⁶.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

Artikel 60

Udøvelse af de delegerede beføjelser

⁶⁶ Rådets direktiv 91/672/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af nationale bådførercertifikater for transport af varer og personer ad indre vandveje (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 29).

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 11, stk. 3, og artikel 56, stk. 1 og 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [...]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 11, stk. 3, og artikel 56, stk. 1 og 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen har vedtaget en delegeret retsakt, underretter den Europa-Parlamentet og Rådet samtidigt herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 3, og artikel 56, stk. 1 og 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 61

Revision

1. Senest den 31. december 2033 skal Kommissionen efter en eventuel høring af medlemsstaterne og med de europæiske koordinators hjælp have foretaget en vurdering af gennemførelsen af hovednettet, navnlig en vurdering af, om det opfylder kravene i denne forordning.

Ved vurderingen tages hensyn til den årlige statusrapport og de arbejdsplaner, som de europæiske koordinators har udarbejdet i henhold til henholdsvis artikel 51, stk. 5, litra e), og artikel 53, stk. 1.
2. Senest den 31. december 2033 skal Kommissionen efter en eventuel høring af medlemsstaterne og med de europæiske koordinators hjælp have foretaget en revision af gennemførelsen af det udvidede hovednet og samlede net, herunder en evaluering af:
 - (a) overholdelsen af denne forordning
 - (b) fremskridt i gennemførelsen af denne forordning
 - (c) ændringer i passager- og godstransportstrømme
 - (d) udviklingen i de nationale investeringer i transportinfrastruktur
 - (e) behovet for ændringer til denne forordning.

Evalueringen omfatter ligeledes konsekvenserne af udviklingen i trafikmønstrene og relevante udviklinger i investeringerne i infrastruktur.

3. Under denne gennemgang evaluerer Kommissionen, om det er sandsynligt, at det udvidede hovednet og det samlede net som fastsat i denne forordning vil være i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel II, III og IV inden fristerne den 31. december 2040 og 31. december 2050, alt efter hvad der er relevant, under hensyntagen til den økonomiske og budgetmæssige situation i Unionen og i de enkelte medlemsstater. Kommissionen evaluerer ligeledes i samråd med medlemsstaterne, om det udvidede hovednet og det samlede net bør ændres for at tage hensyn til udviklingen inden for transportstrømme og de nationale investeringsplaner.

Artikel 62

Forsinket færdiggørelse af hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net

1. I tilfælde af en væsentlig forsinkelse med hensyn til påbegyndelse eller færdiggørelse af arbejdet med hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net i forhold til den oprindelige tidsplan, der er fastsat i gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 54 eller i nationale transport- og investeringsplaner eller anden relevant projektdokumentation, kan Kommissionen anmode den eller de pågældende medlemsstater om en begrundelse for forsinkelsen. Medlemsstaten eller medlemsstaterne giver en sådan begrundelse senest tre måneder efter anmodningen. På grundlag af dette svar rådfører Kommissionen sig med den eller de pågældende medlemsstater for at afhjælpe det problem, der har givet anledning til forsinkelsen.
2. Hvis den forsinkede strækning vedrører en europæisk transportkorridor, inddrages den europæiske koordinator med henblik på at løse problemet.
3. Kommissionen kan efter at have gennemgået den begrundelse, som den eller de pågældende medlemsstater har givet i henhold til første afsnit, vedtage en afgørelse rettet til den eller de pågældende medlemsstater, hvori den fastslår, at den væsentlige forsinkelse med hensyn til påbegyndelse eller færdiggørelse af arbejdet med hovednettet, det udvidede hovednet eller det samlede net kan tilskrives medlemsstaten eller medlemsstaterne, uden objektiv begrundelse. Kommissionen giver den eller de pågældende medlemsstater seks måneder til at afhjælpe den væsentlige forsinkelse.

Hvis den forsinkede strækning vedrører et projekt, der støttes med EU-midler under direkte forvaltning, kan der indledes en procedure for nedsættelse af tilskudsbeløbet og/eller ændring eller ophør af tilskudsaftalen i overensstemmelse med de gældende regler.

Artikel 63

Undtagelser

Bestemmelserne om jernbaner og navnlig ethvert krav om at forbinde lufthavne og havne med jernbaner samt bestemmelserne om sikker parkering og multimodale godsterminaler finder ikke anvendelse i Cypern, Malta og regionerne i den yderste periferi, så længe der ikke er noget jernbanenet på deres område.

Artikel 64

Ændringer af forordning (EU) 2021/1153

Bilag til forordning (EU) 2021/1153 ændres i overensstemmelse med bilag VI til nærværende forordning.

Artikel 65

Ændring af forordning (EU) nr. 913/2010

I forordning (EU) nr. 913/2010 foretages følgende ændringer:

(1) Artikel 1, stk. 1, affattes således:

"1. Denne forordning fastsætter regler for organisering og forvaltning af internationale jernbanekorridorer for konkurrencebaseret jernbanegodstransport med sigte på udvikling af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport. Forordningen fastsætter regler for organisering og forvaltning af samt vejledende investeringsplanlægning for godstogskorridorer."

(2) Artikel 2, stk. 2, affattes således:

"2. Ud over de i stk. 1 omhandlede definitioner forstås ved:

- (a) "godstogskorridor": godsjernbanestrækningerne i den europæiske transportkorridor som defineret i artikel 11, stk. 1, i forordning [... ny TEN-T-forordning]* og i bilag III til nævnte forordning, herunder jernbaneinfrastruktur og -udstyr samt relevante tjenesteydelser, jf. artikel 5 i direktiv 2001/14/EF
- (b) "iværksættelsesplan": et dokument, der beskriver de midler og den strategi, som de berørte parter planlægger at gennemføre, og som er nødvendige og tilstrækkelige for at organisere og forvalte godstogskorridoren
- (c) "terminal": et anlæg langs godstogskorridoren, der er specielt indrettet til på- og/eller aflæsning af godstog og integrering af jernbanegodstransporten med landevejstransport, søtransport, flodtransport og lufttransport og til opformering eller omrangering af godstog samt om nødvendigt til at udføre grænseprocedurer ved grænser til europæiske tredjelande
- (d) "europæisk koordinator": den koordinator, der er omhandlet i artikel 51 i forordning [... ny TEN-T-forordning].

* Forordning [...]"

(3) Overskriften på kapitel II affattes således:

"ORGANISERING OG FORVALTNING AF GODSTOGSKORRIDORERNE"

(4) Artikel 3 erstattes af følgende:

"Artikel 3

Organisering og forvaltning af godstogskorridorerne

1. Organisering og forvaltning af godstogskorridorer er underlagt regler om forvaltning, investeringsplanlægning, tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring i overensstemmelse med denne forordning.

2. Fra datoen for ikrafttrædelse af forordning [... ny TEN-T-forordning] eller i tilfælde af en ændring af tilpasningen af en europæisk transportkorridor i henhold til artikel 11, stk. 3, i nævnte forordning tilpasser medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne med ansvar for den del af godstogskorridoren, der indgår i den pågældende europæiske transportkorridor, organiseringen og forvaltningen af godstogskorridoren senest 12 måneder efter datoen for ændringen."

(5) Artikel 4-7 udgår.

(6) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

(a) I stk. 1 tilføjes følgende punktum:

"Bestyrelsen vurderer regelmæssigt overensstemmelsen mellem de generelle mål og de mål, som ledelsesudvalget har fastlagt i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra c)."

(b) Stk. 7 affattes således:

"7. Ledelsesudvalget opretter en rådgivende gruppe, der består af forvaltere og indehavere af terminaler i godstogskorridoren, herunder, om nødvendigt, sø- og indlandshavne. Denne rådgivende gruppe kan afgive udtalelse om forslag fra ledelsesudvalget, som har direkte indvirkning på investeringer og styring af terminaler. Gruppen kan også afgive udtalelser på eget initiativ. Ledelsesudvalget tager hensyn til alle sådanne udtalelser. Ved uoverensstemmelse mellem ledelsesudvalget og den rådgivende gruppe kan sidstnævnte indbringe sagen for bestyrelsen og for den europæiske koordinator, der er berørt af godstogskorridoren. Bestyrelsen eller den europæiske koordinator, der er berørt af godstogskorridoren, fungerer som formidler og forelægger sin holdning rettidigt. Den endelige beslutning træffes dog af ledelsesudvalget."

(c) I stk. 8 tilføjes følgende punktum:

"Ved uoverensstemmelse mellem ledelsesudvalget og den rådgivende gruppe kan sidstnævnte indbringe sagen for bestyrelsen og for den europæiske koordinator, der er berørt af godstogskorridoren. Bestyrelsen eller den europæiske koordinator, der er berørt af godstogskorridoren, fungerer som formidler og forelægger sin holdning rettidigt. Den endelige beslutning træffes dog af ledelsesudvalget."

(d) Følgende indsættes som stk. 10:

"10. Bestyrelsen og ledelsesudvalget samarbejder med den europæiske koordinator, der er berørt af godstogskorridoren, for at støtte udviklingen af jernbanegodstrafikken langs korridoren."

(7) Artikel 9 erstattes af følgende:

"Artikel 9

Foranstaltninger til udvikling af godstogskorridoren

1. Ledelsesudvalget udarbejder og offentliggør senest seks måneder efter, at godstogskorridoren er driftsklar, en iværksættelsesplan. Ledelsesudvalget hører de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper om udkastet til iværksættelsesplan. Ledelsesudvalget forelægger iværksættelsesplanen for bestyrelsen til godkendelse.

Denne plan skal omfatte:

- (a) en beskrivelse af godstogskorridorens egenskaber, herunder flaskehalse, samt et program for foranstaltninger, der er nødvendige for at forbedre organiseringen og forvaltningen heraf
- (b) de vigtigste elementer fra den i stk. 3 omhandlede undersøgelse
- (c) målene for godstogskorridorerne, navnlig med hensyn til godstogskorridorens præstationer udtrykt i servicekvalitet og kapacitet i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i denne forordning, og, hvor det er relevant, kvantitative eller kvalitative mål i forbindelse med disse mål. Målene skal tage højde for kravene i artikel 18 i forordning [... ny TEN-T-forordning]
- (d) foranstaltningerne til gennemførelse af bestemmelserne i artikel 12-19 og foranstaltningerne til forbedring af godstogskorridorens præstationer på grundlag af resultaterne af den i artikel 19, stk. 3, omhandlede vurdering med henblik på at nå de i litra c) omhandlede mål
- (e) de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende gruppers holdninger til og vurdering af korridorudviklingen
- (f) et resumé af samarbejdet og resultaterne af den i artikel 11 omhandlede høring, herunder udtalelserne fra de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper og et resumé af svarene fra andre interessenter.

Ved udarbejdelsen af iværksættelsesplanen tager ledelsesudvalget hensyn til målene og foranstaltningerne i den europæiske koordinators arbejdsplan som omhandlet i artikel 53 i forordning [... ny TEN-T-forordning]. Iværksættelsesplanen skal indeholde en henvisning til de elementer i arbejdsplanen, der er relevante for jernbanegodstrafikken langs korridoren.

Ledelsesudvalget reviderer og justerer regelmæssigt de i litra c) omhandlede mål og de i litra d) omhandlede foranstaltninger på grundlag af den i artikel 19, stk. 3, omhandlede vurdering efter høring af de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper og den europæiske koordinator.

2. Ledelsesudvalget evaluerer regelmæssigt og mindst hvert fjerde år iværksættelsesplanen under hensyntagen til fremskridtet i gennemførelsen, jernbanegodsmarkedet i godstogskorridoren og præstationerne målt i henhold til de mål, der er anført i stk. 1, litra c).
 3. Ledelsesudvalget gennemfører og ajourfører regelmæssigt en transportmarkedsundersøgelse vedrørende den konstaterede og forventede udvikling i trafikken i godstogskorridoren, der omfatter de forskellige trafikformer, både hvad angår godstransport og personbefordring. I denne undersøgelse evalueres, om nødvendigt, også de socioøkonomiske omkostninger og fordele, der er opstået som følge af udviklingen af godstogskorridoren.
 4. Iværksættelsesplanen skal tage højde for udvikling af terminaler, herunder markedet og den fremadrettede analyse af multimodale godsterminaler samt handlingsplanerne for medlemsstaterne i godstogskorridoren, jf. artikel 35, stk. 3 og 4, i forordning [... ny TEN-T-forordning].
 5. Ledelsesudvalget træffer i givet fald foranstaltninger til at samarbejde med de regionale og/eller lokale administrationer i forbindelse med iværksættelsesplanen."
- (8) Artikel 11 erstattes af følgende:

"Artikel 11

Investeringsplanlægning

1. Bestyrelsen og ledelsesudvalget for en godstogskorridor samarbejder med den europæiske koordinator, der er berørt af godstogskorridoren, om infrastruktur- og investeringsbehov i forbindelse med jernbanegodstrafikken for at støtte udarbejdelsen af den arbejdsplan, der er omhandlet i artikel 53 i forordning (EU) [... ny TEN-T-forordning].
 2. Ledelsesudvalget hører de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper om infrastrukturudviklingen og investeringsbehov. Høringen baseres på en fyldestgørende og ajourført dokumentation for infrastrukturplanlægningen på korridorplan og nationalt plan. Bestyrelsen sikrer en passende koordinering mellem disse høringsaktiviteter og samordningsmekanismerne på nationalt plan som defineret i artikel 7e i direktiv 2012/34/EU.
 3. Samarbejdet og høringen skal navnlig omhandle:
 - (a) jernbanegodstransportens kapacitetsbehov af relevans for infrastruktur- og investeringsplanlægningen under hensyntagen til behovet for kapacitet i henhold til artikel 14, stk. 2, og infrastruktur, der er blevet erklæret for overbelastet i henhold til artikel 47 i direktiv 2012/34/EU
 - (b) TEN-T-infrastrukturkrav, der er relevante for jernbanegodstransport som defineret i kapitel II og III i forordning (EU) [... ny TEN-T-forordning], navnlig hvad angår kapacitetsbehovet for godstog med en længde på mindst 740 m
 - (c) behov for målrettede investeringer for at fjerne lokale flaskehalse såsom sløjfeforbindelser, forbedring af knudepunkter og infrastruktur på den sidste kilometer eller teknisk udstyr, der forbedrer den operationelle ydeevne."
- (9) Artikel 19 erstattes af følgende:

"Artikel 19

Godstogskorridorens servicekvalitet

1. Ledelsesudvalget for godstogskorridoren fremmer overensstemmelse mellem præstationsordningerne langs godstogskorridoren, jf. artikel 35 i direktiv 2012/34/EU.
2. Ledelsesudvalget overvåger infrastrukturforvalternes præstationer i forbindelse med levering af tjenester til ansøgere som led i varetagelsen af deres væsentlige funktioner inden for anvendelsesområdet for artikel 12-18 og jernbanegodstransportens præstationer i godstogskorridoren. Præstationsovervågningen udføres kvalitativt og kvantitativt, hvor det er relevant, på grundlag af resultatindikatorer vedrørende målene for godstogskorridoren som fastsat i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra c). Ledelsesudvalget hører de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper og den europæiske koordinator om relevante resultatindikatorer.
3. Ledelsesudvalget vurderer resultaterne af præstationsovervågningen med hensyn til de mål, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra c), og de operationelle krav, der er omhandlet i artikel 18 i forordning [... ny TEN-T-forordning].

4. Ledelsesudvalget udarbejder og offentliggør en årsrapport med resultaterne af de aktiviteter, der er gennemført i henhold til denne artikel. Udvalget fremlægger de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende gruppers holdninger og vurdering af resultaterne i et særligt afsnit i rapporten. Ledelsesudvalget forelægger årsrapporten for bestyrelsen til godkendelse."

(10) Artikel 22 og 23 affattes således:

"Artikel 22

Overvågning af gennemførelsen

Den i artikel 8, stk. 1, omhandlede bestyrelse forelægger hvert fjerde år fra etableringen af en godstogskorridor resultaterne af iværksættelsesplanen for den pågældende korridor for Kommissionen. Kommissionen analyserer disse resultater og informerer det i artikel 21 omhandlede udvalg herom.

Artikel 23

Rapport

Kommissionen evaluerer regelmæssigt anvendelsen af denne forordning. Den forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet senest to år efter denne forordnings ikrafttræden og derefter hvert fjerde år."

(11) Bilaget til denne forordning udgår.

Artikel 66

Ophævelse

Forordning (EU) nr. 1315/2013 ophæves med virkning fra [date of entry into force of this Regulation].

Henvisninger til den ophævede forordning (EU) nr. 1315/2013 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag VII.

Artikel 67

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand