

Bruxelles, den 6. december 2022
(OR. en)

15664/22

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

**TRANS 772
CODEC 1934**

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	15058/22 + Addenda
Komm. dok. nr.:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
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 – Generel indstilling

I bilaget følger til delegationerne den tekst, på grundlag af hvilken Rådet (transport, telekommunikation og energi) nåede frem til en generel indstilling til ovennævnte forslag på samlingen den 5. december 2022.

Den generelle indstilling omfatter også bilagene i addendaene til ST 15058/22, som forbliver uændrede.

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)

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 EUT C [...].

² EUT C [...].

- (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.
- (3) I Kommissionens meddelelse om 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 millioner 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.

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).

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).

- (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 16. juni 2022 om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet⁷.
- (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 [ST 9107/22], (EUT C 243 af 27.6.2022, s. 35).

- (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) Projekter af fælles interesse bør bidrage til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem etablering af en ny transportinfrastruktur, gennem vedligeholdelse og opgradering af eksisterende infrastruktur og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse heraf. Projekter af fælles interesse bør have en europæisk merværdi. Sådanne projekter bør også være økonomisk levedygtige. Projekter i tyndt befolkede områder, hvor det kan være vanskeligt at påvise den økonomiske levedygtighed, da fordelene ved social og territorial samhørighed kan have større værdi, bør i det mindste have et positivt bidrag til udviklingen af nettet på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der tager hensyn til det pågældende områdes særlige karakteristika og begrænsninger.
- (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) udgår.

- (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 som omhandlet i artikel 17 i klassificeringsforordningen⁸.
- (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, 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 for projekter, for hvilke udbudsproceduren for en miljøkonsekvensvurdering ikke er indledt på datoen for denne forordnings ikrafttræden, bør omfatte en vurdering af overholdelsen af princippet om ikke at gøre væsentlig skade, på grundlag af den seneste tilgængelige vejledning og bedste praksis.

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).

- (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 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 vejledning. 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. Med forbehold af bestemmelserne i andre EU-retsakter, navnlig gennemførelsesretsakter om betingelserne for tildeling af finansiel støtte fra Unionen til projekter af fælles interesse i henhold til forordning (EU) 2021/1153, bør kravet om at foretage klimasikring kun finde anvendelse på projekter, for hvilke udbudsproceduren for miljøkonsekvensvurderingen endnu ikke er indledt på datoen for denne forordnings ikrafttræden.
- (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, medmindre andet er fastsat i denne forordning.
- (19) Ud over de frister i 2030 og 2050, der allerede er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013⁹, 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. Gennemførelsen af kravene, navnlig dem, der følger af de nyligt indførte standarder for jernbaneinfrastruktur, kan kræve betydelige finansielle investeringer.
- (20) Det transeuropæiske transportnet 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, randområder og bjergområder samt tyndt befolkede områder, og styrker den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed mellem dem. Der bør fastsættes krav til infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet for at fremme udviklingen af et net af høj kvalitet i hele Unionen.

⁹ 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).

- (21) Det transeuropæiske transportnet bør være tilstrækkeligt udstyret med infrastruktur for alternative brændstoffer for at sikre, at det effektivt støtter omstillingen til nulemissionsmobilitet i overensstemmelse med de frister, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]¹⁰.
- (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 via jernbane og/eller vej til det transeuropæiske transportnet, når blot de er økonomisk rentable og gennemførlige. 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, medmindre andet er fastsat i denne forordning, 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.

¹⁰ 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 [...]).

- (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, randområder og bjergområder eller i tyndt befolkede områder eller i tætbefolkede områder.
- (26a) Ved isoleret net forstås i denne forordning en medlemsstats banenet, eller en del heraf, med en sporvidde, der er forskellig fra den europæiske nominelle standardsporvidde. Pålæggelsen af visse standarder og krav i denne forordning til sådanne net eller dele heraf vil ikke være berettiget ud fra økonomiske cost-benefit-hensyn i medfør af sådanne nets særlige karakter som følge af deres isolation fra andre net med en anden sporvidde. Visse jernbanestandarder og -krav bør derfor ikke gælde for disse 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, som skal gennemføres i tæt samarbejde med de europæiske makroregionale strategier og havområdestrategier, og som bør omfatte det tidligere "motorveje til søs". Det bør omfatte alle maritime infrastrukturkomponenter i det transeuropæiske transportnet.
- (28) udgår.

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

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).

- (30) Som anført i Kommissionens meddelelse om 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. I overensstemmelse med dette mål opfordres Kommissionen til at vedtage et forslag, hvor det er relevant, for rettidigt at revidere de regler for tildeling af jernbanegodstransportkapacitet, der i øjeblikket er indeholdt i forordning (EU) nr. 913/2010, for at sikre en velfungerende godstransport på korridorerne. 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.
- (30a) Der bør gælde nye operationelle krav til godstogskorridorerne for at sikre tjenester af høj kvalitet. Medlemsstaterne bør navnlig gøre alt, hvad de kan, for at sikre, at holdetiden for godstog, der krydser en grænse mellem to medlemsstater, ikke overstiger 25 minutter i gennemsnit, og at de fleste tog, der krydser mindst én grænse i en godstogskorridor, ankommer til deres bestemmelsessted eller til Unionens ydre grænse på det planlagte tidspunkt eller med en forsinkelse på under 30 minutter. Fristen for holdetiden bør ikke gælde, hvis der foretages ændringer af sporvidden. Den bør heller ikke finde anvendelse ved grænser mellem to medlemsstater, hvor kontrollen i henhold til forordning (EU) 2016/399, som navnlig pålægger at udføre ind- og udrejsekontrol af togpassagerer og jernbanepersonale i passager- og godstog, der passerer de ydre grænser, endnu ikke er blevet ophævet, og hvor den ind- og udrejsekontrol, der udføres på tog i medfør af nævnte forordning, ikke gør det muligt at overholde denne frist. Disse ændringer af sporvidde og ind- og udrejsekontrol på tog kan føre til overbelastning og længere ventetid ved grænsen. Forsinkelser, der er opstået i og kan tilskrives tredjelande, som krydses af godstog, bør heller ikke tages i betragtning.

- (30b) I henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 i den oprindelige udgave var medlemsstater, der har et banenet med en anden sporvidde end Unionens hovedbanenet, ikke forpligtet til at deltage i etableringen af godstogskorridorer eller forlængelsen af eksisterende korridorer i henhold til nævnte forordning. Sådanne medlemsstater bør i en midlertidig periode på højst ti år kunne beslutte, at den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på deres område, ikke deltager i ledelsesudvalget for godstogskorridorerne på deres område.
- (30c) Forordning (EU) nr. 913/2010 har primært til formål at organisere og forvalte internationale jernbanekorridorer for konkurrencebaseret jernbanegodstransport. Irland er, fordi landet er en ø, ikke forbundet med andre medlemsstater med jernbane. I henhold til nævnte forordning i den oprindelige udgave var medlemsstater, der har et banenet med en anden sporvidde end Unionens hovedbanenet, desuden ikke forpligtet til at deltage i etableringen af godstogskorridorer eller forlængelsen af eksisterende korridorer i henhold til nævnte forordning. Irland gjorde brug af denne mulighed. Der blev således ikke etableret nogen godstogskorridor på Irlands område i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 i den oprindelige udgave. I betragtning af den begrænsede merværdi for de irske myndigheder og dets infrastrukturforvalter eller infrastrukturforvaltere ved at deltage i forvaltningen af godstogskorridorerne i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 bør Irland under disse omstændigheder have mulighed for at beslutte, at repræsentanterne for dets myndigheder og den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på dets område, ikke deltager i bestyrelsen og/eller i ledelsesudvalget for godstogskorridorerne på dets område.
- (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, krydse grænser og være multimodale og åbne for inddragelse af alle transportformer, der er omfattet af denne forordning.

- (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, medmindre andet er fastsat i denne forordning. Med henblik herpå bør medlemsstaterne sikre, at de nationale transport- og investeringsplaner er i overensstemmelse med de prioriteter, der er fastlagt i denne forordning. Medlemsstaterne bør også tage hensyn til bl.a. prioriteterne i de europæiske koordinators arbejdsplaner. Anvendelsesområdet, metoden eller tidsrammen for nationale planer og programmer henhører imidlertid udelukkende under medlemsstaternes kompetence.
- (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) udgår.
- (37) udgår.

(38) Samarbejde med tredjelande, herunder nabolande, er nødvendigt for at sikre forbindelse og interoperabilitet mellem Unionens og disse landes infrastrukturer. Unionen bør, hvis det er relevant, fremme projekter af fælles interesse med disse lande og sikre, at målene og interoperabilitetskravene for det transeuropæiske transportnet opfyldes. Sådanne projekter bør også bringes i overensstemmelse med målet om at opnå klimaneutralitet i EU senest i 2050 og sikre, at der er lige konkurrencevilkår inden for transport, navnlig ved at forebygge CO₂-lækage.

(38a) Flyttet fra betragtning 39a:

Det europæiske transportnets modstandsdygtighed er blevet udfordret og sat på prøve af de ødelæggende konsekvenser af Ruslands angrebskrig mod Ukraine. Med dette angreb er det geopolitiske landskab blevet omdefinert, hvilket har synliggjort Unionens sårbarhed over for uforudsete, forstyrrende begivenheder uden for Unionens grænser. Dets store indvirkning på de globale markeder, såsom den globale fødevaresikkerhed, har vist, at EU's indre marked og transportnet ikke kan betragtes isoleret, når det drejer sig om udformningen af Unionens politik. Mere end nogensinde er der brug for bedre forbindelser med Unionens nabolande.

(38b) Flyttet fra betragtning 39b:

I betragtning af denne nye geopolitiske kontekst er der i Kommissionens meddelelse af 12. maj 2022 om solidaritetsbaner¹² identificeret en række store udfordringer i forbindelse med transportinfrastrukturen, som Unionen og dens nabolande skal løse for at støtte Ukraines økonomi og genopretning, gøre det muligt for landbrugsprodukter og andre varer at nå ud til Unionen og verdensmarkederne og sikre, at forbindelserne med Unionen styrkes betydeligt for både eksport og import. For at tilbyde øgede forbindelser med Unionen blev det i denne forbindelse foreslået at vurdere en udvidelse af de europæiske transportkorridorer til Ukraine og Republikken Moldova.

¹² (COM(2022) 217 final).

(38c) Flyttet fra betragtning 39c:

På grund af Ruslands angrebskrig mod Ukraine og den holdning, som Belarus har givet udtryk for i denne konflikt, er et samarbejde mellem Unionen og Rusland og Belarus inden for TEN-T-politikken hverken hensigtsmæssigt eller i Unionens interesse. Derfor bør TEN-T-nettet i disse to tredjelande ophøre. Som følge heraf har forbedrede grænseoverskridende forbindelser til Rusland og Belarus ikke længere høj prioritet på medlemsstaternes område. Der findes i øjeblikket forbindelser mellem Finland, Estland, Letland, Litauen og Polen og disse to tredjelande. For at afspejle den mindre prioritet i opbygningen og opgraderingen af disse forbindelser bør de sidste kilometer af alle grænseoverskridende forbindelser med Rusland og Belarus, der i øjeblikket indgår i hovednettet, nedgraderes på kortene i denne forordning fra hovednettet til det samlede net, for hvilket der er fastsat en senere gennemførelsesfrist i 2050. I tilfælde af en demokratisk overgang i Belarus vil opbygningen og opgraderingen af landets grænseoverskridende forbindelser med EU i overensstemmelse med den omfattende økonomiske plan for et demokratisk Belarus imidlertid være en høj prioritet, herunder ved at genindføre landet tilbage i forordningen.

(38d) Flyttet fra betragtning 39a:

Den nye geopolitiske kontekst, der er opstået som følge af Ruslands angrebskrig mod Ukraine, har vist, hvor vigtigt det er med smidige transportforbindelser inden for Unionens område og med tilgrænsende tredjelande. En anden sporvidde end den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm hæmmer jernbanenettenes interoperabilitet i hele Unionen i alvorlig grad og påvirker endda disse isolerede jernbanenets konkurrenceevne. Nye jernbanelinjer i hovednettet eller det udvidede hovednet bør derfor anlægges med den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Desuden bør medlemsstater, der har et andet sporviddenet, foretage en vurdering af overgangen af eksisterende strækninger i de europæiske transportkorridorer. Denne forpligtelse bør ikke gælde for øregioner og regioner i den yderste periferi, da deres net på grund af deres geografiske beliggenhed er fuldstændig adskilt fra enhver landbaseret forbindelse på Unionens område.

- (39) For at omdanne transportsektoren til et virkeligt multimodalt system af bæredygtige og intelligente mobilitetstjenester bør Unionen opbygge et transportnet af høj kvalitet med strækninger, der konstrueret til en hastighed på mindst 100 km/t. 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. Supplerende af eksisterende højhastighedslinjer med strækninger, der er konstrueret til en hastighed på mindst 160 km/t., bør skabe netværkseffekter og et mere sammenhængende net og forøge antallet af passagerer, der rejser med jernbane. Disse hastighedsmæssige konstruktionskrav bør dog begrænses til en vis procentdel af de pågældende jernbanestrækninger for at tage hensyn til behovet for fleksibilitet på jernbanestrækninger med særlige karakteristika som følge af topografiske, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, som hastigheden skal tilpasses til i det enkelte tilfælde, herunder bl.a. forbindelsesstrækninger, banegårdsspor, tilkørsler til terminaler og servicefaciliteter eller remiser. Kommissionen bør efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser for at give mulighed for yderligere fleksibilitet ud over de specifikke procentsatser, der er fastsat i denne forordning, hvis det er nødvendigt og berettiget. Når medlemsstaterne opgraderer infrastrukturen, opfordres de til at undersøge mulighederne for udformning med henblik på højere hastighed, jf. bilag I til direktiv 2016/797.
- (39a) Flyttet til betragtning 38d.
- (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.

(40a) Intermodal transport tegner sig for ca. halvdelen af jernbanegodstransportens tonkilometer i Europa, og dens andel er stigende. For at nå de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, om at fordoble den del af godstransporten, der transporteres med jernbane, bør der lægges særlig vægt på transport, der kombinerer jernbane for størstedelen af rejsen og lastbil for første og sidste kilometer. Med henblik på at bidrage til at øge den intermodale trafik bør infrastrukturen give mulighed for kørsel med godstog, der transporterer standardsættevogne med en højde på op til 4 m på vogne med en højde på mindst 27 cm. Opfyldelse af dette krav indebærer imidlertid flere, i visse tilfælde bekostelige, tilpasninger. Det er derfor vigtigt at finde en afbalanceret tilgang til gennemførelsen af dette krav og sikre, at det gennemføres på en omkostningseffektiv måde. I denne forbindelse bør medlemsstaterne sikre, at kravet gennemføres på en sådan måde, at der sikres mindst én indenlandsk direkte strækning, én direkte jernbanegodsforbindelse med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne og én forbindelse til mindst én banegodsterminal eller multimodal godsterminal beliggende i eller i umiddelbar nærhed af en søhavn, der er en del af den europæiske transportkorridor, på en medlemsstats område. Hvis et eller flere endepunkter i en korridor er beliggende på en medlemsstats område, bør der desuden være mindst én direkte strækning, der opfylder dette krav, til mindst et af disse endepunkter. Når medlemsstaterne udvælger de relevante strækninger, bør de tage hensyn til de nuværende og fremtidige godstransportstrømme med jernbane. Når Kommissionen vurderer anmodninger om undtagelser fra kravet vedrørende transport af sættevogne i henhold til denne forordning, bør den navnlig tage hensyn til resultatet af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse samt den potentielle forstyrrelse i tjenesterne som følge af det nødvendige arbejde for at opfylde denne standard. Ved vurderingen af anmodninger om undtagelser fra de krav, der gælder for jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet, bør Kommissionen desuden især tage hensyn til enhver større investering, som den pågældende medlemsstat foretager på en parallel linje i umiddelbar nærhed af dem, der skal nyanlægges.

(41) udgår.

- (42) Medlemsstaterne bør sikre, at ERTMS (European Rail Traffic Management System) udrulles på det samlede net senest i 2050, på det udvidede hovednet senest i 2040 og på hovednettet senest i 2030. Ved udrulningen af ERTMS på det samlede net bør der med hensyn til tidsplanen gives prioritet til de strækninger, der kan bidrage til en sikker og effektiv grænseoverskridende international jernbanetransport. Da udrulningen af radiobaseret ERTMS bidrager yderligere til at fjerne nationale regler vedrørende driften, bør medlemsstaterne sikre, at det kun er radiobaseret ERTMS, som udrulles fra 2030 på nye strækninger, og at hele det transeuropæiske transportnet er udstyret med radiobaseret ERTMS senest i 2050.
- (43) Flyttet til betragtning 42 (sidste punktum).
- (44) Afskaffelsen af klasse B-systemer vil medføre betydelige vedligeholdelsesbesparelser for infrastrukturforvalterne i betragtning af omkostningerne og kompleksiteten ved at installere ERTMS og beholde supplerende infrastrukturinstallerede systemer i en længere periode. Medlemsstaterne bør, hvis det er relevant, tilstræbe at afskaffe infrastrukturinstallerede klasse B-systemer senest i 2050.
- (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. Med henblik herpå bør der fastsættes referencevandniveauer for hver europæisk transportkorridor, vandvej eller vandvejsstrækning. Når Kommissionen præciserer referencevandniveauer, bør den arbejde tæt sammen med de berørte medlemsstater og de berørte flodsejladskommissioner, der er nedsat ved internationale aftaler, for at sikre en sammenhængende tilgang til kravene til infrastruktur for indre vandveje med henblik på at fremme denne transportform.

- (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 kan være forbindelsesled for handel, industriklynger og energiknudepunkter. Som fremhævet i REPowerEU-planen, som Kommissionen har vedtaget, er der behov for at diversificere energiforsyningen og fremskynde udrulningen af vedvarende energi. Søhavne kan bidrage til dette mål med etablering af offshorevindanlæg, produktion af grøn brint og transport og lagring af flydende naturgas. For at styrke synergierne mellem transport- og energisektoren i bestræbelserne på at dekarbonisere Unionens økonomi kan søhavne også spille en rolle i transporten af carbondioxid gennem rørledninger eller andre transportformer.
- (47) Søtransport over kortere afstande kan yde et væsentligt bidrag til dekarboniseringen af transportsektoren ved at transportere mere gods og flere passagerer ad søvejen, bl.a. med henblik på at mindske trængslen på vejene på Unionens område og forbedre adgangen til randområder og øregioner og østater. Der er imidlertid behov for bedre at integrere nærskibsfartsforbindelser, der udgør den maritime dimension af det transeuropæiske transportnet, med nettet på landsiden og lægge større vægt på hele transport- og logistikkæden, både til søs og i baglandet. Det nyligt oprettede overordnede koncept for 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. Desuden bør dette nye koncept fremme bæredygtige nærskibsfartsforbindelser med henblik på at koncentrere godstrafikstrømmen på logistiske søtransportruter på en sådan måde, at de eksisterende søtransportforbindelser forbedres, eller at der etableres nye rentable, regelmæssige og hyppige søtransportforbindelser.
- (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 Kommissionens meddelelse om strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er der behov for at forbedre vejinfrastrukturen ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt.

- (48a) Medlemsstaterne bør sikre, at lufthavne med en vis trafikmængde i hovednettet forbindes med byknudepunkter med jernbane, metro, letbane eller sporvogne for at forbedre konnektiviteten og sikre tilstrækkelig kapacitet og brugervenlighed, medmindre specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer sådanne forbindelser. Hvad angår sådanne lufthavne, som er globale knudepunkter, opfordres medlemsstaterne til at udvikle eller forbedre forbindelserne til fjern tog eller højhastighedstog for at tilbyde alternativer til kortdistanceflyvninger.
- (48b) For at fremme innovation inden for lufttransport bør rumhavne opføres på listen over lufttransportinfrastrukturkomponenter. Denne opførelse bør dog ikke berøre Unionens kompetence på rumområdet i henhold til artikel 4, stk. 3, i TEUF og artikel 189 i TEUF, som udelukker enhver form for harmonisering af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser. Opførelsen af rumhavne på listen over lufttransportinfrastrukturkomponenter i henhold til denne forordning bør desuden ikke føre til anvendelse af eksisterende eller fremtidig EU-lovgivning vedrørende lufttransportinfrastruktur på rumhavne, medmindre det udtrykkeligt er fastsat i en sådan lovgivning.
- (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.
- (49a) Medlemsstaterne bør gennemføre en markedsanalyse og fremadrettet analyse af multimodale godsterminaler på deres område og udarbejde en handlingsplan for udvikling af et net af multimodale godstransportterminaler. Med henblik herpå kan de henvise til eksisterende undersøgelser og planer. Den handlingsplan, som medlemsstaterne udarbejder, bør fremme udviklingen af multimodale godsterminaler. Medlemsstaterne bør dog ikke være forpligtet til at gennemføre handlingsplanen. Desuden bør handlingsplanen ikke føre til en forpligtelse for den private sektor til at investere i terminaler. Planen bør ikke være underlagt en strategisk miljøvurdering.

- (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. Politikken for det transeuropæiske transportnet bør fokusere på at fremme smidige trafikstrømme fra, til og på tværs af byknudepunkter på nettet. De kompetente lokale, regionale eller nationale myndigheder bør håndtere den lokale konnektivitet i byknudepunkter, navnlig gennem relevante foranstaltninger i planerne for bæredygtig bytrafik.
- (51) Som en effektiv fælles ramme for håndtering af udfordringer i forbindelse med bytrafik bør der for hvert byknudepunkt vedtages en plan for bæredygtig bytrafik (SUMP), som er en langsigtet, altomfattende integreret plan for gods- og passagermobilitet for hele det funktionelle byområde. Den kan indeholde målsætninger, mål og indikatorer, der understøtter bytransportsystemets nuværende og fremtidige præstationer.
- (52) Medlemsstaterne bør fremme udbredelse af planer for bæredygtig bytrafik med henblik på at forbedre koordineringen mellem regioner og byer. Med henblik herpå kan medlemsstaterne støtte lokale myndigheder i forbindelse med udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik af høj kvalitet og styrke overvågningen og evalueringen af gennemførelsen af planer for bæredygtig bytrafik gennem alle passende foranstaltninger, vejledning, kapacitetsopbygning, bistand og eventuelt finansiell støtte.
- (52a) Planer for bæredygtig bytrafik kan medtages i eksisterende planer, som kan videreudvikles for at opfylde retningslinjerne for planerne for bæredygtig bytrafik, og/eller i bredere planer, der også integrerer arealanvendelsesplaner, f.eks. i betragtning af de indbyrdes forbindelser mellem arealanvendelse og mobilitet. Der bør gives mulighed for flere planer for bæredygtig bytrafik i tilfælde af tætbefolkede byknudepunkter.
- (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]¹³. 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 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, 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 grønnere transportmidler mere attraktive for passagererne og reducere sektorens CO₂-fodafttryk. 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.

¹³ 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 [...]).

- (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. Afstandsbaserede 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 terminaler eller passagerknudepunkter modtager EU-støtte eller offentlig støtte, bør adgangen til opladning være retfærdig, gennemsigtig og ikkediskriminerende for at undgå blokering af markedet for bestemte virksomheder eller eventuel konkurrencefordrejning.
- (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 modstandsdygtighed¹⁴.

¹⁴ Dette direktiv henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kritiske enheders modstandsdygtighed (COM(2020) 829 final).

- (62) Under hensyntagen til erfaringerne med krisestyring under covid-19-pandemien¹⁵ 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) 2019/452¹⁶, 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) 2019/452¹⁷.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ Denne betragtning kan tilpasses yderligere for at afspejle ændringerne i artikel 47.

- (64) Selv om vedligeholdelse er og fortsat vil være medlemsstaternes hovedansvar, og uden at dette berører medlemsstaternes kompetence, navnlig med hensyn til finansiering og forvaltning af vedligeholdelsen, er det vigtigt, at det transeuropæiske transportnet – når det er bygget – vedligeholdes korrekt for at sikre tjenester af høj kvalitet, og der bør anvendes en livscyklustilgang ved planlægning og indkøb af infrastrukturprojekter. Medlemsstaterne bør navnlig gøre alt, hvad de kan, for at sikre, at der indføres langsigtet vedligeholdelsesplanlægning for veje og, hvor det er relevant, for infrastruktur for indre vandveje.
- (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 integration og multimodale aktiviteter. Korridortilgangen bør være gennemsigtig og tydelig, og forvaltningen af sådanne korridorer bør ikke medføre en overdreven stigning i de administrative omkostninger eller byrder.
- (67) For at lette en koordineret gennemførelse af de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter, ERTMS og det europæiske maritime rum bør Kommissionen udpege europæiske koordinator efter aftale med de berørte medlemsstater. De bør lette foranstaltninger til udformning af den korrekte forvaltningsstruktur og sikre prioritering af infrastruktur- og investeringsplanlægning 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 samarbejde mellem alle relevante interessenter, styrke komplementariteten med medlemsstaternes og infrastrukturforvalternes foranstaltninger og navnlig fastsætte vejledende milepæle for gennemførelse af større manglende forbindelser og grænseoverskridende strækninger og for fjernelse af flaskehalse.
- (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 Kommissionens meddelelse om handlingsplanen for militær mobilitet fra marts 2018¹⁸ har Kommissionen vurderet behovet for at tilpasse det transeuropæiske transportnet, så det afspejler den militære brug af infrastrukturen. På grundlag af analysen af mangler mellem det transeuropæiske transportnet og de militære behov¹⁹ er der medtaget yderligere veje og jernbaner i det transeuropæiske net for at øge synergierne mellem civile og militære transportnet.

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).

- (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 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.

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).

- (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 navnlig den faktiske brug af visse elementer af transportinfrastrukturen set i forhold til de forud fastsatte kvantitative tærskler og ændre tilpasningerne af de europæiske transportkorridorer i bilag III bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændringsforslag til bilag I, II og III. 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.

²¹ Interinstitutionel aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen af 13. april 2016 om bedre lovgivning (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.

- (77) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår indrømmelse af undtagelser fra visse af denne forordnings bestemmelser samt for vedtagelsen af gennemførelsesretsakter, der fastsætter referencevandniveauer, som fastlægger en metode for medlemsstaternes indsamling af bytrafikdata, for vedtagelsen af gennemførelsesretsakter for gennemførelsen af grænseoverskridende strækninger af de europæiske transportkorridorer og for de to horisontale prioriteter. Der kan også vedtages gennemførelsesretsakter for de specifikke afsnit i de europæiske transportkorridorer efter anmodning fra de berørte medlemsstater. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²³.
- (77a) Bestemmelserne om jernbaner og navnlig ethvert krav om at forbinde lufthavne og havne med jernbaner samt bestemmelserne om multimodale godsterminaler bør ikke finde anvendelse i Cypern, Malta og regionerne i den yderste periferi, så længe der ikke er noget jernbaneanet på deres område. Bestemmelserne om sikret parkering bør heller ikke finde anvendelse på disse medlemsstater og regioner, da sådanne parkeringsområder ikke er afgørende i mangel af vejgodstrafik i transit på deres område.
- (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.

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).

- (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 –

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.
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 præciseret på kortene i bilag I og i listerne i bilag II. 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, herunder 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 tredjeland, 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 klassificeret i forordning (EF) nr. 1059/2003 om indførelse af en fælles nomenklatur for 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, herunder den, der er forbundet med aktive transportformer
- g) "isoleret net": en medlemsstats banenet, eller en del heraf, med en sporvidde, der er forskellig fra den europæiske nominelle standardsporvidde (1 435 mm)
- h) udgår
- 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 [...] i direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer²⁴

²⁴ Direktiv (EU) .../... 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 (EUT L [...]).

- 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 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
- 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 på bæredygtig vis at forbedre adgangen til og trafikken i det funktionelle byområde for mennesker, virksomheder og varer, navnlig med henblik på en bedre livskvalitet
- p) "aktive transportformer": transport af personer eller varer ved hjælp af ikkemotoriserede midler baseret på menneskelig fysisk aktivitet, herunder dem med elektrisk hjælpemotor som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra h), i forordning (EU) nr. 168/2013

- 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 eller digitale komponenter
- r) "intelligent transportsystem" (ITS): et system som defineret i artikel 4, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 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, som er fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF²⁶
- 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

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).

- u) "europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt" (EMSWe): den juridiske og tekniske ramme som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239²⁸
- v) "system til lufttrafikstyring/luftfartstjenester" (ATM/ANS-system): et ATM/ANS-system som defineret i artikel 3, nr. 7), i forordning (EU) 2018/1139
- w) "European Rail Traffic Management System (ERTMS)": det system, der er omhandlet i direktiv (EU) 2016/797 og 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": en søhavn som defineret i artikel 2, nr. 16), i forordning (EU) 2017/352
- aa) "nærskibsfart": transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i en eller flere medlemsstaters geografiske farvande eller mellem en havn i medlemsstaternes farvande og en havn beliggende i et tilgrænsende tredjeland's farvande med kyststrækninger langs have ved en eller flere medlemsstaters grænser

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).

- 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 systemer, 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 i Europa
- ad) "vertiport": et område, der anvendes til start og landing af VTOL-luftfartøjer (lodret start og landing)
- ae) "terminalstandplads": en standplads på et udpeget område af lufthavnens forplads, der er udstyret med en passagerbro

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).

- af) "SESAR-projekt": et projekt til modernisering af lufttrafikstyringen i Europa, hvormed det tilsigtes at oprette en højtydende, standardiseret og interoperabel lufttrafikstyringsinfrastruktur i Unionen, og som består af en innovationscyklus, der omfatter SESAR-definitionsfasen, SESAR-udviklingsfasen og SESAR-implementeringsfasen
- af2) "rumhavn": et anlæg til afprøvning og opsendelse af rumfartøjer
- ag) "projekt om Europas jernbaner": et projekt gennemført af fællesforetagendet for Europas jernbaner eller dets forgænger Shift2Rail
- ah) "europæisk ATM-masterplan": den plan, der er godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF³⁶ med senere ændringer³⁷
- ai) "jernbanegodsforvaltningen": de forvaltningsorganer, der er omhandlet i artikel 8 i forordning (EU) nr. 913/2010
- aj) "vedligeholdelse": aktiviteter, der har til formål at opretholde eksisterende infrastrukturens tilstand og kapacitet i hele dens levetid
- 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, sundhedsmæssige, 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/EU³⁸
- al) "alternative brændstoffer": alternative brændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 3), i forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]

³⁶ EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

³⁷ 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).

³⁸ 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).

- am) "sikret 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. 561/2006³⁹, 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/EF⁴⁰
- ao) "afgørelse om projektgodkendelse": afgørelse eller samling af afgørelser, som kan have en administrativ karakter, og som er truffet samtidigt eller successivt af en medlemsstats myndighed eller myndigheder, dog ikke administrative og judicielle klagemyndigheder, i henhold til et nationalt retssystem og national forvaltningsret, der fastslår, hvorvidt en projektiværksætter har ret til at gennemføre projektet på det pågældende geografiske område, uden at det berører afgørelser, som træffes i forbindelse med en administrativ eller judiciel klageprocedure.

Artikel 4

Mål for det transeuropæiske transportnet

1. Det overordnede mål for udviklingen af det transeuropæiske transportnet er at etablere et multimodalt EU-dækkende net af høj kvalitet.

³⁹ 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).

⁴⁰ 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).

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, sikkert, 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 nul- og lavemissionsmobilitet i overensstemmelse med Unionens relevante CO₂-reduktionsmål
 - ii) mulighed for øget brug af mere bæredygtige transportformer, navnlig ved at videreudvikle et net for passagertransport over lange afstande, herunder ved høj hastighed, og et interoperabelt jernbanegodstransportnet og et pålideligt net til transport ad indre vandveje og nærskibsfart i hele Unionen og også ved at fremme aktive transportformer
 - iii) større miljøbeskyttelse
 - iv) nedbringelse af negative eksterne virkninger, 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) mindskelse af gabet mellem infrastrukturens kvalitet i de forskellige regioner og 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 dem inden for medlemsstaternes områder og mellem disse
 - ii) fjernelse af flaskehalse for 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 for brugerne og opfyldelse af deres 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) støtte af 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 fremmer 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
- vii) støtte af aktive mobilitetsformer ved at forbedre tilgængeligheden og kvaliteten af den tilhørende infrastruktur og derved forbedre sikkerheden og sundheden for aktive brugere af infrastruktur og fremme de miljømæssige fordele ved disse transportformer.

Artikel 5

Ressourceeffektivt net og miljøbeskyttelse

1. Det transeuropæiske transportnet planlægges, udvikles og drives på en ressourceeffektiv måde og 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 infrastrukturens ydeevne, hvis en sådan udrulning er økonomisk berettiget eller nødvendig for at forbedre sikkerheden
- e) optimering af brugen af infrastruktur, navnlig gennem effektiv kapacitets- og trafikstyring, og overgang til mere bæredygtige mobilitetsmønstre, herunder udvikling af bæredygtige, attraktive og effektive multimodale transporttjenester
- f) hensyntagen til eventuelle synergier med andre net, herunder især de transeuropæiske energi- og telekommunikationsnet eller nettet med dobbelt anvendelse, der er identificeret i de militære krav til militær mobilitet i og uden for EU
- g) udvikling af grøn, bæredygtig og klimarobust infrastruktur, der skal reducere den negative indvirkning mest muligt 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, navnlig på grænseoverskridende strækninger, samt forstyrrelser, hvad enten de er forsætlige eller ej, herunder for trafikken, med henblik på at tackle disse udfordringer.
- i) Udgår.

2. Ved planlægningen og udviklingen af det transeuropæiske transportnet kan medlemsstaterne tilpasse den detaljerede ruteføring af strækninger 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. En sådan tilpasning må ikke gå videre end, hvad der er tilladt i henhold til den relevante afgørelse om projektgodkendelse.

3. Miljøvurderingen af planer og projekter gennemføres i overensstemmelse med Rådets direktiv 92/43/EØF⁴¹ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF⁴², 2001/42/EF⁴³, 2002/49/EF⁴⁴, 2009/147/EF⁴⁵ og 2011/92/EU⁴⁶. For projekter af fælles interesse, for hvilke udbudsproceduren for en miljøvurdering endnu ikke er indledt på datoen for denne forordnings ikrafttræden, bør overholdelsen af princippet om ikke at gøre væsentlig skade også vurderes.

Artikel 6

Gradvis udvikling af det transeuropæiske transportnet

1. Med forbehold af artikel 8, stk. 4a, udvikles det transeuropæiske transportnet 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, medmindre andet er fastsat i denne forordning. 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 multimodale forbindelsespunkter mellem fjerntrafik og regionale og lokale transportnet.

⁴¹ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7).

⁴² 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).

⁴³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (EFT L 197 af 21.7.2001, s. 30).

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

⁴⁵ 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).

⁴⁶ 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).

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 hovednettet eller det udvidede hovednet, 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.

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) har en europæisk merværdi ved at bidrage til de mål, der hører ind under mindst to af de fire kategorier i artikel 4, og

- b) er økonomisk levedygtigt på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller, i tilfælde af tyndt befolkede områder, yder et positivt bidrag til udviklingen af nettet på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse.
 - c) Udgår.
- 3. Et projekt af fælles interesse omfatter hele projektforløbet, 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.
 - 4a. Gennemførelsen af projekter af fælles interesse afhænger af projekternes modenhed, af overholdelsen af Unionens og nationale retlige procedurer og de finansielle midler, der er til rådighed, uden at foregribe en medlemsstats eller Unionens tilsagn om finansiering.
 - 5. Kommissionen kan anbefale, at medlemsstaterne opretter enkelte enheder som ansvarlige for koordinering, anlæg og/eller forvaltning af grænseoverskridende infrastrukturprojekter af fælles interesse, navnlig for store og komplekse infrastrukturprojekter. Den relevante europæiske koordinator har observatørstatus i den pågældende enheds tilsynsorgan eller et tilsvarende styringsorgan.

Artikel 9

Samarbejde med tredjelande

- 1. Unionen kan samarbejde med tredjelande om at forbinde det transeuropæiske transportnet med deres infrastrukturnet gennem projekter af fælles interesse, hvor det er relevant, for at fremme bæredygtig økonomisk vækst og konkurrenceevne og især for at:

- a) fremme udvidelsen til tredjelande af den transeuropæiske transportnetpolitik sammen med andre relaterede EU-politikker, navnlig inden for miljø- og klimabeskyttelse
- b) sikre forbindelsen mellem det transeuropæiske transportnet og tredjelandes transportnet ved grænseovergangssteder, herunder på tredjelandets område, for at sikre en uhindret afvikling af trafikstrømme, grænsekontrol, grænseovervågning og andre grænsekontrolprocedurer
- ba) sikre forbindelsen på tredjelandets område mellem det transeuropæiske transportnet og tredjelandenes transportnet
- 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, forudsat at den ikke bidrager til CO₂-lækage
- 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
- i) fremme dekarbonisering af transportsektoren, navnlig gennem etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer i tredjelande med henblik på at etablere et kontinuerligt netværk, der er forbundet med det transeuropæiske transportnet.

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.
3. Denne artikel foregriber ikke nogen form for finansielt bidrag fra Unionen til projekter i tredjelande i henhold til andre EU-retsakter.

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 og transportknudepunkter (lufthavne, søhavne, indlandshavne, banegodsterminaler samt terminaler langs indre vandveje).
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 senest 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 ni europæiske transportkorridorer, nemlig:
 - i. Atlanterhavet
 - ii. Østersøen – Sortehavet – Det Ægæiske Hav
 - iii. Østersøen – Adriaterhavet
 - iv. Middelhavet
 - v. Nordsøen – Rhinen – Middelhavet
 - vi. Nordsøen – Østersøen
 - vii. Rhinen – Donau
 - viii. Skandinavien – Middelhavet
 - ix. Vestbalkan – det østlige Middelhavsområde

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, og senest den 31. december 2040 for så vidt angår infrastruktur, der indgår i det udvidede hovednet, medmindre andet er fastsat i denne forordning.
3. Med forbehold af artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 i denne forordning med henblik på inden for rammerne af artikel 7 at ændre tilpasningen af de europæiske transportkorridorer i bilag III til denne forordning for at tage hensyn til udviklingen af væsentlige handelsstrømme og trafik eller væsentlige ændringer af nettet. For så vidt angår ændringer af tilpasninger af korridorer, der påvirker dele af nabolandenes område, baseres sådanne delegerede retsakter på aftaler på højt plan om transportinfrastrukturen mellem Unionen og de pågældende nabolande.

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 andelen af mere bæredygtige transportformer for gods og passagerer, navnlig med henblik på at reducere drivhusgasemissioner og forurening og med henblik på en forøgelse af de sociale og økonomiske fordele 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 transportformer, herunder aktive transportformer i byområder

- d) at etablere manglende forbindelsesled og fjerne flaskehalse, navnlig med hensyn til interoperabilitet og i grænseoverskridende områder
- e) at etablere den nødvendige infrastruktur, som sikrer en problemfri kørsel med nul- og lavemissionskøretøjer, skibe og luftfartøjer
- 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 forbedre digitaliseringen og udviklingen af automatisering, navnlig gennem gennemførelse og etablering af 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 at afhjælpe byområders eksponering for negative virkninger af gennemgående jernbane- og vejtransport og
- b) flyttet til litra a)
- c) Udgår⁴⁷

⁴⁷ Dette litra, der omhandler fjernelse af flaskehalse, navnlig med hensyn til interoperabilitet, er slået sammen med stk. 1, litra d).

- d) at optimere brugen af infrastruktur, navnlig gennem effektiv kapacitetsstyring, trafikstyring og øgede operationelle præstationer
- e) at bidrage til positive sundheds- og miljømæssige virkninger ved at fremme brugen af aktive mobilitetsformer gennem etablering af tilsvarende infrastruktur for cykling og gang.

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 interoperabelt højtydende net for passagertransport, herunder højhastighedspassagertransport, som forbinder byknudepunkter i hele Unionen
- c) at udvikle en effektiv infrastruktur for luftfart og transport ad indre vandveje og en søtransportinfrastruktur, der er velintegreret i det europæiske maritime rum
- d) at udvikle et sikkert vejnet med tilstrækkelig infrastruktur til alternative brændstoffer
- e) at udvikle forbedrede multimodale og interoperable transportløsninger

- f) at fremme 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 nul- og lavemissionskøretøjer, skibe og luftfartøjer.

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 på de strækninger, der er angivet i bilag I, end passagerstationer som defineret i artikel 3, stk. 11, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU⁴⁸, navnlig rangerterræner, togformeringsfaciliteter, rangeringsfaciliteter, depotspor, vedligeholdelsesfaciliteter, andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter, hjælpefaciliteter og brændstofpåfyldningsfaciliteter, samt automatiske faciliteter til skift af sporvidde

⁴⁸ 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).

- d) jernbaneangangsveje op til multimodale godsterminaler med jernbaneforbindelser, herunderadgangsveje til multimodale godsterminaler i indlands- og søhavne og lufthavne, og jernbaneangangsveje op til rangerterræner, som defineret i punkt 2, litra c), i bilag II i direktiv 2012/34/EU
 - 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) 2016/797⁴⁹ 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, jf. dog undtagelserne i artikel 7, stk. 1, i nævnte direktiv
 - c) Udgår.

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 samlede net, undtagen 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) Udgår.
 - c) muliggør et akseltryk på mindst 22,5 t uden særlig tilladelse
 - d) muliggør drift af godstog med en længde på mindst 740 m (herunder lokomotiv(er)) uden særlig tilladelse. Dette krav er opfyldt, hvis der på dobbeltsporede strækninger kan tildeles godstog med en længde på mindst 740 m mindst én kanal pr. time og retning i gennemsnit på daglig basis, hvis en jernbanevirksomhed anmoder herom.
 - e) Udgår.

Kravene i litra c) og d) finder kun anvendelse på de strækninger i det samlede net, som:

- forbinder en multimodal godsterminal eller en sø- eller indlandshavn med dens nærmeste overgangssted med hovedgodstransportnettet eller det udvidede hovedgodstransportnet eller
- udgør en omdirigeringslinje på en strækning, der er en del af hovedgodstransportnettet eller det udvidede hovednet til godstransport, eller
- kører mere end ti godstog om dagen i gennemsnit i begge retninger baseret på data for det foregående år forud for meddelelsen.

Medlemsstaterne giver senest tre år efter denne forordnings ikrafttræden Kommissionen meddelelse om de pågældende strækninger. For grænseoverskridende strækninger gives en sådan meddelelse efter aftale med de øvrige berørte medlemsstater.

- 2a. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det samlede net på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), og som er forbundet med jernbanelinjer, der anvendes til godstransport som defineret i artikel 15, stk. 2, senest den 31. december 2050 opfylder kravene i stk. 2, litra c) og d), medmindre Kommissionen med hensyn til kravene i stk. 2, litra d), har indrømmet en undtagelse fra anvendelsen af artikel 37, stk. 3, i henhold til artikel 37, stk. 5.
3. Kravene i stk. 2 og 2a finder ikke anvendelse på isolerede net.
- b) Udgår.
4. Med forbehold af stk. 3 indrømmer Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde undtagelser ved hjælp af gennemførelsesretsakter for så vidt angår de krav, der er omhandlet i denne artikel, på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelser koordineres med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelsen eller udtalelserne fra nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den fremlagte begrundelse og dens betydelige indvirkning på jernbanenettets interoperabilitet og kontinuitet, hvis det er relevant. Kommissionen tager behørigt hensyn til den eller de berørte nabomedlemsstats udtalelse eller udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

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.
2. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet, bortset fra de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, for strækninger, der indgår i godstransportnettet, senest den 31. december 2040:
 - a) opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a) og c)
 - b) muliggør drift af godstog med en længde på mindst 740 m (herunder lokomotiv(er)) uden særlig tilladelse. Dette krav er opfyldt, hvis mindst følgende betingelser er opfyldt:
 - i) På dobbeltsporede strækninger kan mindst én kanal pr. to timer og retning og mindst 24 kanaler på daglig basis tildeles godstog med en længde på mindst 740 m, hvis en jernbanevirksomhed anmoder herom.

- ii) På enkeltsporede strækninger kan mindst én kanal pr. tre timer og retning og mindst 12 kanaler på daglig basis tildeles godstog med en længde på mindst 740 m, hvis en jernbanevirksomhed anmoder herom.
 - c) For jernbanestrækninger, der forbinder de multimodale godsterminaler i to byknudepunkter eller den multimodale godsterminal i et byknudepunkt og et grænseovergangssted, er over 75 % af længden af hver jernbanestrækning udformet med henblik på en hastighed på mindst 100 km/t. for godstog på det udvidede hovednets godslinjer.
- 2a. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet, bortset fra de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, for strækninger, der indgår i passagertransportnettet, senest den 31. december 2040:
 - a) opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a), på det udvidede hovednets passagerlinjer
 - b) for jernbanestrækninger, der forbinder de multimodale passagerknudepunkter i to byknudepunkter eller et multimodalt passagerknudepunkt i et byknudepunkt og et grænseovergangssted, er over 75 % af længden af hver jernbanestrækning konstrueret til en hastighed på mindst 160 km/t. for passagertog på det udvidede hovednets passagerlinjer.
- 2b. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), senest den 31. december 2040 opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra c), og artikel 16, stk. 2, litra b), medmindre Kommissionen med hensyn til kravene i artikel 16, stk. 2, litra b), har indrømmet en undtagelse fra anvendelsen af artikel 37, stk. 3, i henhold til artikel 37, stk. 5.
- 3. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, undtagen de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2030 opfylder følgende krav:
 - a) for strækninger, der indgår i godstransportnettet: opfylder kravene i artikel 16, stk. 2, litra a), b) og c)
 - b) for strækninger, der indgår i passagertransportnettet: opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a).

- 3a. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastruktur, der er en del af hovednettet til personbefordring, undtagen de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser senest den 31. december 2040 opfylder kravet i artikel 16, stk. 2a, litra b).
- 3ab. Medlemsstaterne sikrer, at godstransportstrækninger, der er en del af jernbaneinfrastrukturen i hovednettet eller det udvidede net, herunder forbindelser som omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), senest den 31. december 2040 giver mulighed for kørsel med godstog, der transporterer standardsættevogne med en højde på op til 4 m på vogne med en højde på mindst 27 cm, på de europæiske transportkorridorer på deres område.

Dette krav anses for at være opfyldt, hvis mindst følgende betingelser er opfyldt for hver europæisk transportkorridor på medlemsstatens område:

- der er mindst én direkte strækning, der opfylder dette krav, og som giver mulighed for kontinuerlig togdrift på en medlemsstats område samt på grænseoverskridende strækninger med hver nabomedlemsstat
- der er mindst én direkte strækning, der opfylder dette krav, til mindst én banegodsterminal eller én multimodal godsterminal beliggende i eller i umiddelbar nærhed af en søhavn, der er en del af den europæiske transportkorridor, på en medlemsstats område
- Hvis et eller flere endepunkter i en korridor er beliggende på en medlemsstats område, er der mindst én direkte strækning, der opfylder dette krav, til mindst et af disse endepunkter.

For grænseoverskridende strækninger bestemmes de pågældende strækninger efter aftale med den eller de berørte nabomedlemsstater.

Medlemsstaterne giver senest tre år efter denne forordnings ikrafttræden Kommissionen meddelelse om de pågældende strækninger.

- 3b. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), senest den 31. december 2030 opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra c), og artikel 16, stk. 2, litra b), medmindre Kommissionen med hensyn til kravene i artikel 16, stk. 2, litra b), har indrømmet en undtagelse fra anvendelsen af artikel 37, stk. 3, i henhold til artikel 37, stk. 5.
4. Kravene i stk. 2-3b finder ikke anvendelse på isolerede net.
5. Med forbehold af stk. 4 indrømmer Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde undtagelser ved hjælp af gennemførelsesretsakter for så vidt angår de krav, der er omhandlet i denne artikel, på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelser koordineres med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelsen eller udtalelserne fra nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den fremlagte begrundelse og dens betydelige indvirkning på jernbanenettets interoperabilitet og kontinuitet, hvis det er relevant. Kommissionen tager behørigt hensyn til den eller de berørte nabomedlemsstats udtalelse eller udtalelser.

Når Kommissionen vurderer anmodninger om undtagelser fra kravet vedrørende transport af sættevogne som fastsat i denne artikels stk. 3ab, tager den navnlig hensyn til resultaterne af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse samt den potentielle forstyrrelse i tjenesterne som følge af det nødvendige arbejde for at opfylde dette krav.

Ved vurderingen af anmodninger om undtagelser fra de krav, der er fastsat i denne artikel til det udvidede hovednet, tager Kommissionen især hensyn til enhver større investering, som den pågældende medlemsstat foretager på en parallel linje i umiddelbar nærhed af dem, der skal nyanlægges.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 16a

Europæisk nominel standardsporvidde for jernbaner

1. Medlemsstaterne sikrer, at enhver ny jernbanelinje i det udvidede hovednet og hovednettet, herunder de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), har den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Dette krav anses for at være opfyldt, når tog med sporvidde 1 435 mm kan køre på infrastrukturen senest i 2030 for hovednettet og senest i 2040 for det udvidede hovednet. I denne artikel forstås ved ny jernbanelinje enhver linje, for hvilken anlægsarbejdet ikke er påbegyndt på datoen for denne forordnings ikrafttræden.

2. Uanset stk. 1 udarbejder de medlemsstater, på hvis område der på datoen for denne forordnings ikrafttræden ikke er planer om at forbinde en ny jernbanelinje til en anden medlemsstats landegrænse i henhold til bilag I til denne forordning, en plan med angivelse af den nye jernbanelinje, der skal anlægges i henhold til den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Denne plan skal tage hensyn til indvirkningen på interoperabiliteten med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne ved navnlig at tage hensyn til de eksisterende jernbanelinjers mulige overgang i henhold til stk. 3. Planen skal indeholde en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, hvori, hvis det er relevant, medlemsstatens beslutning om ikke at bygge ny jernbaneinfrastruktur med den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm begrundes, samt en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten. Denne plan forelægges for Kommissionen senest to år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.
3. Medlemsstater med et eksisterende jernbanenet eller en del heraf med en sporvidde, der afviger fra den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm, gennemfører senest to år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden en vurdering med angivelse af de eksisterende jernbanelinjer på de europæiske transportkorridorer med henblik på deres mulige overgang til den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Vurderingen koordineres med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Vurderingen skal indeholde en socioøkonomisk cost-benefit-analyse af den mulige overgangs levedygtighed og en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten.
- På grundlag af vurderingen i henhold til første afsnit udarbejder medlemsstaterne, hvis det er relevant, en overgangsplan senest et år efter afslutningen af vurderingen, hvori de eksisterende jernbanelinjer på de europæiske transportkorridorer, der skal overgå til den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm, identificeres, og der angives en tidsplan for overgangen.
- Første og andet afsnit finder tilsvarende anvendelse på de jernbanelinjer, for hvilke anlægsarbejdet er påbegyndt på datoen for denne forordnings ikrafttræden.

4. Prioriteterne for infrastruktur- og investeringsplanlægningen som følge af planerne i stk. 2 og 3 medtages i den første arbejdsplan for den europæiske koordinator for en europæisk transportkorridor, som godsjernbanestrækningerne med en sporvidde, der er forskellig fra den europæiske nominelle standardsporvidde, udgør en del af, jf. artikel 53.
5. I behørigt begrundede tilfælde indrømmer Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat en midlertidig undtagelse fra de i stk. 1 omhandlede krav ved hjælp af gennemførelsesretsakter for nye jernbanelinjer i hovednettet og det udvidede hovednet, eller dele heraf, på grund af negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse. Enhver anmodning om undtagelse skal være tilstrækkeligt begrundet. I tilfælde af grænseoverskridende strækninger koordineres anmodningerne om undtagelse med nabomedlemsstaten. Nabomedlemsstaten kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelsen eller udtalelserne fra nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den fremlagte begrundelse og dens betydelige indvirkning på jernbanenettets interoperabilitet og kontinuitet, hvis det er relevant. Kommissionen tager behørigt hensyn til den eller de berørte nabomedlemsstaters udtalelse eller udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til andet afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. I afgørelsen angives den periode, som undtagelsen indrømmes for.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til fjerde afsnit.

Artikel 17

Det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS)

1. Medlemsstaterne sikrer, at:

- jernbaneinfrastrukturen er udstyret med ERTMS i det udvidede hovednet senest den 31. december 2040 og i det samlede net senest den 31. december 2050, undtagen de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), samtidig med at der sikres en synkroniseret og harmoniseret udrulning af ERTMS langs sporet og i togene
- ERTMS udrulles på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), i det udvidede net senest den 31. december 2040 og i det samlede net senest den 31. december 2050, hvis den berørte medlemsstat anser sådant udstyr for nødvendigt i samarbejde med de relevante interessenter, navnlig infrastrukturforvalteren.

a) Udgår.

b) Udgår.

2. Medlemsstaterne sikrer følgende senest den 31. december 2030:

- jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, undtagen de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, opfylder kravene i stk. 1
- ERTMS udrulles på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), i hovednettet, hvis den berørte medlemsstat anser sådant udstyr for nødvendigt i samarbejde med de relevante interessenter, navnlig infrastrukturforvalteren.

2a. Medlemsstaterne tilstræber, hvis det er relevant, at afskaffe klasse B-systemer senest den 31. december 2050.

3. Udgår.

4. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net er udstyret med radiobaseret ERTMS senest den 31. december 2050.

5. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net er udstyret med radiobaseret ERTMS ved anlæg af en ny strækning senest den 31. december 2030.

5a. Medlemsstaterne sikrer, at ERTMS senest den 31. december 2050 udrulles på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), i hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, hvis den berørte medlemsstat anser sådant udstyr for nødvendigt i samarbejde med de relevante interessenter, navnlig infrastrukturforvalteren. Ved anlæg af en ny strækning sikres en sådan udrulning senest den 31. december 2030.

5b. Kravene i stk. 1-5a finder ikke anvendelse på isolerede net.

6. Med forbehold af stk. 5b indrømmer Kommissionen i behørigt begrundede tilfælde efter anmodning fra en medlemsstat undtagelser ved hjælp af gennemførelsesretsakter for så vidt angår de krav, der er omhandlet i stk. 1-5a. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse og en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelser koordineres med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelsen eller udtalelserne fra nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser. De undtagelser, der anmodes om, skal opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797⁵⁰.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit, og dens betydelige indvirkning på jernbanenettets interoperabilitet.

Kommissionen tager behørigt hensyn til den eller de berørte nabomedlemsstats udtalelse eller udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

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).

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 18

[Flyttet til artikel 65]

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) overgang til den europæiske nominelle standardsporvidde (1 435 mm), hvis det er relevant
- b) mindskelse af støj- og vibrationsgenerne ved jernbanetransport, navnlig foranstaltninger vedrørende infrastruktur og rullende materiel, herunder støjbeskyttelsesskærme
- c) forbedring af sikkerheden i forbindelse med niveauoverkørsler
- d) hvor det relevant, etablering af forbindelse mellem jernbanetransportinfrastrukturen og indlandshavneinfrastrukturen
- e) 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

- f) 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
- g) ved opbygning eller opgradering af jernbaneinfrastruktur, sikring af kontinuitet i og tilgængelighed af fodgænger- og cykelstier og udvikling af cykelparkering i nærheden af stationerne for at fremme aktive transportformer
- h) udvikling af innovative teknologier for alternative brændstoffer til jernbaner, f.eks. brint for strækninger, der er undtaget fra kravet om elektrificering og jernbaneadgangsveje
- i) med henblik på udvikling af de transeuropæiske transportnet fastlæggelse af en standard, der sikrer kørsel med godstog, der transporterer standardsættevogne med en højde på op til 4 m på standardvogne med en højde på 33 cm, uden yderligere krav om særlig driftstilladelse.

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 og laguner

- 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, opfyldning, platforme, indvindingsarealer og den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i og uden for havneområdet
 - h) hermed forbundet udstyr som omhandlet i stk. 2
 - 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
 - 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 udstyr til isbrydning, hydrologiske undersøgelser og uddybning af sejløbet, havnen og havneindsejlinger for at sikre mulighed for besejling året rundt.
3. For at være en del af det samlede net skal en indlandshavn opfylde 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, hvilket kan omfatte modtagefaciliteter, afgangsfaciliteter, støjdempningsforanstaltninger og foranstaltninger til reduktion af luft- og vandforurening.
2. Medlemsstaterne sikrer, at infrastruktur for alternative brændstoffer etableres i indlandshavne i overensstemmelse med forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer].

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, jf. stk. 3, litra a), og mindstekrav til serviceniveauer, jf. stk. 3, litra b), c) og d) (god navigationsstatus).

Medlemsstaterne forhindrer forringelse af disse mindstekrav eller af nogle af de fastlagte underliggende kriterier. Hvis nettet af indre vandveje overskrider disse mindstekrav på datoen for denne forordnings ikrafttræden, gør medlemsstaterne alt, hvad de kan, for at forhindre, at dets status forringes.

3. Senest den 31. december 2030 skal medlemsstaterne især sikre:
 - a) at floder, kanaler, søer, laguner, 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. Med forbehold af de berørte medlemsstaters godkendelse i overensstemmelse med artikel 172 i TEUF vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der udarbejdes i tæt samarbejde med de pågældende medlemsstater og, hvis det er relevant, i samråd med de flodsejladskommissioner, der er nedsat ved internationale aftaler, og som præciserer de referencevandniveauer, der er omhandlet i foregående afsnit, pr. korridor, pr. vandvej eller pr. vandvejsstrækning. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 59, stk. 3. De skal være i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i internationale konventioner samt i aftaler indgået mellem medlemsstater, herunder i de forskrifter, som er vedtaget af de flodnavigationskommissioner, der er nedsat ved sådanne konventioner og aftaler

- b) at medlemsstaterne på et offentligt tilgængeligt websted offentliggør det i litra a) omhandlede antal dage om året, hvor det faktiske vandniveau overstiger eller ikke når op på det angivne referencevandniveau for sejlrenders dybde, samt de gennemsnitlige ventetider ved hver sluse
- c) at slusemestre sikrer, at sluser betjenes og vedligeholdes på en sådan måde, at ventetiden minimeres
- d) at floder, kanaler, søer og laguner 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 indrømmer Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat undtagelser fra mindstekravene i stk. 3, litra a), pr. vandvej og, hvis det er relevant, pr. vandvejsstrækning ved hjælp af gennemførelsesretsakter på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger eller et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten eller på kulturarven. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelse koordineres med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i påkommende tilfælde.
- Nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelsen eller udtalelserne fra nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.
- Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit. Kommissionen tager behørigt hensyn til den eller de berørte nabomedlemsstaters udtalelse eller udtalelser.
- Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.
- Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.
- Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

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.

- 4a. I tilfælde af force majeure genopretter medlemsstaterne besejlingsforholdene til den tidligere status, så snart situationen tillader det.
5. Kommissionen kan vedtage retningslinjer, der sikrer en sammenhængende tilgang til anvendelsen af god navigationsstatus i Unionen. Disse retningslinjer kan navnlig omfatte:
- a) supplerende parametre for vandveje, der er specifikke for fritflydende floder
 - aa) supplerende parametre for kanalens sejlbare bredde
 - b) Udgår.
 - c) Udgår.
 - d) Udgår.
 - e) etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer for at sikre adgang til alternative brændstoffer i hele korridoren
 - f) anvendelse af 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.
6. Udgår.

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) hvis 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) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, navnlig med henblik på øget sikkerhed og bæredygtighed ved transport på indre vandveje, herunder inden for byknudepunkter
- d) modernisering og udvidelse af kapaciteten af den infrastruktur, herunder fortøjnings- og rastepladser og deres tjenester, der er nødvendig for multimodale transportaktiviteter såvel i som uden for havneområdet og langs vandvejen
- 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
- f) udvikling og anvendelse af fartøjer til ringe dybgang på indre vandveje, der egner sig til lave vandstande
- g) ved opbygning eller opgradering af infrastruktur for transport ad indre vandveje sikring af kontinuitet i og tilgængelighed af fodgænger- og cykelstier for at fremme aktive transportformer

- h) fremme af foranstaltninger for at forhindre forringelse af kravene til vandveje.

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 etablering eller opgradering af nærskibsfart og gennem udvikling af søhavne på medlemsstaternes 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, herunder konnektivitet i baglandet
 - 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), fremme af omstillingen til bæredygtig søtransport, forbedring af synergierne mellem transport og energi, bl.a. ved at fremme havnenes rolle som energiknudepunkter og hjælp til energiomstillingen, samt IKT-systemer til transport og hydrografiske undersøgelser

- c) fremme af bæredygtige og modstandsdygtige nærskibsfartsforbindelser, navnlig dem, der koncentrerer godstrafikstrømmen med henblik på at reducere negative eksterne omkostninger såsom emissioner og trængsel fra vejtransport i Unionen, og dem, der forbedrer adgangen til regioner i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner og randområder gennem etablering eller opgradering af bæredygtige, regelmæssige og hyppige maritime tjenester.

d) Udgår.

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, platforme, moler, dokker, diger og opfyldnings- og indvindingsarealer
- c) søkanaler
- d) navigationshjælpemidler
- e) havneindsejlinger, sejlløb og sluser
- f) bølgebrydere
- g) forbindelser mellem havnene og det transeuropæiske transportnet
- h) IKT-systemer til transport, herunder EMSWe og VTMS
- i) infrastruktur for alternative brændstoffer

- j) hermed forbundet udstyr, som navnlig kan omfatte udstyr til trafik- og fragtstyring, til reduktion af negative miljøpåvirkninger, herunder til operationer, som ikke genererer affald, og foranstaltninger vedrørende den cirkulære økonomi, 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) Udgår.
- l) infrastruktur, der letter havneaktiviteter i forbindelse med offshorevindmølleparker og vedvarende energi.

4. En søhavn indgår i det samlede net, hvis den opfylder mindst én af følgende betingelser:

- 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-bulkgoods 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
- ba) dens samlede årlige fragtmængde – til håndtering af massegoods og/eller non-bulkgoods – overstiger årligt 500 000 ton, og dens bidrag til diversificeringen af EU's energiforsyning og til fremskyndelsen af udrulningen af vedvarende energi er en af havnens hovedaktiviteter. 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 som omhandlet i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1059/2003⁵²
- 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 overensstemmelse med 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, navnlig modtagefaciliteter til aflevering af affald fra skibe i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883⁵³
 - 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.

⁵² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1059/2003 af 26. maj 2003 om indførelse af en fælles nomenklatur for regionale enheder (NUTS).

⁵³ 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).

2. Medlemsstaterne sikrer følgende senest den 31. december 2050:
- a) søhavne i det samlede net med en samlet årlig fragtmængde på over 2 millioner ton er forbundet med jernbane- og vejinfrastrukturen og, hvis det er muligt, de indre vandveje. Referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat
 - 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, sejløb til havne og flodmundinger, der er forbundet med to have, eller som 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.

Forpligtelsen til at sikre den forbindelse, der er omhandlet i første afsnit, litra a), finder ikke anvendelse, hvis særlige geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer en sådan forbindelse.

3. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra mindstekravene i stk. 2, første afsnit, ved hjælp af gennemførelsesretsakter på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger eller et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

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 mindstekravene i stk. 2 ved hjælp af gennemførelsesretsakter på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger eller et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Yderligere prioriteter for udvikling af maritim infrastruktur og det europæiske maritime rum

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende maritim infrastruktur og det europæiske maritime rum 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, platforme, moler, dokker, diger og opfyldnings- og indvindingsarealer
- ba) forbedring af sammenkoblingsinfrastrukturen, -udstyret og -systemerne som defineret i artikel 36
- c) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, navnlig med henblik på øget sikkerhed, effektivitet og bæredygtighed
- d) indførelse og fremme af nye teknologier og innovation samt vedvarende og kulstoffattige brændstoffer
- 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, herunder anvendelse af økoincitamentsordninger

- h) de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 24, stk. 2, litra b) og c).

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) Udgår.
 - viii) Udgår.
 - ix) Udgår.
 - x) infrastruktur, der mindsker indvirkningen på miljøet

- b) hermed forbundet udstyr, herunder systemer til vejning under kørsel
 - c) digital infrastruktur og IKT-systemer til transport
 - d) adgangsveje til multimodale godsterminaler
 - e) forbindelser mellem godsterminaler og logistiske platforme og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet
 - f) busterminaler
 - g) infrastruktur vedrørende faciliteter for alternative brændstoffer
 - h) parkeringsområder og rastepladser, herunder sikrede parkeringsområder for erhvervskøretøjer.
2. De veje, der henvises til i stk. 1, litra a), og som er angivet i bilag I, 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, mindske af negative indvirkninger på miljøet, brændstoftpåfyldning 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) at vejtransportinfrastrukturens sikkerhed garanteres, overvåges og, hvor det er nødvendigt, forbedres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF⁵⁴
- b) at veje konstrueres, byttes eller opgraderes og vedligeholdes med et højt trafiksikkerhedsniveau
- c) at veje konstrueres, bygges eller opgraderes og vedligeholdes med et højt miljøbeskyttelsesniveau, herunder, hvis det er relevant, gennem støjdempningsforanstaltninger og opsamling, behandling og frigivelse af afstrømningsvand
- d) at vejtunneler med en længde på over 500 m er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF⁵⁵
- e) at interoperabiliteten mellem bompengesystemer, hvor det er relevant, sikres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520⁵⁶ og med Kommissionens gennemførelsesforordning C(2019) 9080⁵⁷ og Kommissionens delegerede forordning C(2019) 8369⁵⁸

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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).

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

- f) at vej- og brugsafgifter opkræves, hvor det er relevant, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF⁵⁹
- g) at 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 direktiv⁶⁰
- h) at infrastruktur for alternative brændstoffer etableres på vejnettet i overensstemmelse med forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer].

2. Medlemsstaterne sikrer senest den 31. december 2050, at de veje, der er omhandlet i artikel 28, stk. 1, litra a), i det samlede net opfylder følgende krav:

- a) Udgår.
- b) er rastepladser i en afstand af højst 100 km fra hinanden med tilstrækkelige parkeringspladser og egnede faciliteter, herunder sanitære faciliteter, der opfylder forskellige føreres behov
- c) Udgår.
- d) er monteret systemer til vejning under kørsel for hver 300 km i gennemsnit i en medlemsstats net. Ved indførelsen af disse systemer kan medlemsstaterne fokusere på vejstrækninger med høj godstrafikintensitet. 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.

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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 (EUT L [...]).

3. Medlemsstaterne sikrer, at midler til at detektere eller identificere sikkerhedsrelaterede hændelser eller forhold er etableret eller anvendes, og at der indsamles trafiksikkerhedsdata med henblik på tilrådighedsstillelse af et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation som defineret i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013⁶¹:
- for den eksisterende infrastruktur i det samlede net senest den 31. december 2030
 - for den nye infrastruktur i det samlede net senest den 31. december 2050 eller, hvis vejstrækningen er færdiggjort forinden, senest datoen for færdiggørelsen.
4. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra kravet i stk. 2 ved hjælp af gennemførelsesretsakter, hvis trafiktætheden ikke overstiger 10 000 køretøjer pr. dag i begge retninger, og/eller på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger eller et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelse koordineres med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i påkommende tilfælde. Nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelserne fra nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit. Kommissionen tager behørigt hensyn til den eller de berørte nabomedlemsstaters udtalelse eller udtalelser.

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

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

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.
- 1a. Medlemsstaterne sikrer, at de veje, der er omhandlet i artikel 28, stk. 1, litra a), opfylder følgende krav til vejinfrastrukturen i hovednettet senest den 31. december 2030 og til vejinfrastrukturen i det udvidede hovednet senest den 31. december 2040:
 - i) de 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 ved andre midler, der sikrer et tilsvarende sikkerhedsniveau, og

ii) de krydses ikke i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje, cykelsti eller gangsti.

iii) Udgår.

2. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen i hovednettet og det udvidede hovednet senest den 31. december 2040 overholder følgende:

a) Der er rastepladser langs vejene i hovednettet og det udvidede hovednet i en afstand af højst 60 km fra hinanden med tilstrækkelige parkeringspladser og egnede faciliteter, herunder sanitære faciliteter, der opfylder forskellige føreres behov.

b) Udgår

c) Kravene i artikel 29, stk. 2, litra d), er opfyldt.

3. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for at sikre udviklingen af sikrede parkeringsområder på vejene i hovednettet og det udvidede hovednet eller inden for en køreafstand på 3 km fra nærmeste frakørsel til en vej i det transeuropæiske transportnet og med en afstand på 150 km i gennemsnit mellem to sådanne områder og tilvejebringer tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervskøretøjer og opfylder kravene i artikel 8a, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006 senest den 31. december 2040⁶². Medlemsstaterne kan fokusere på vejstrækninger med høj godstrafikintensitet.

⁶² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EØS-relevant tekst) (*EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1*).

4. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen opfylder kravene i artikel 29, stk. 3:
- for den eksisterende infrastruktur i hovednettet senest den 31. december 2025 og for den eksisterende infrastruktur i det udvidede hovednet senest den 31. december 2030
 - for den nye infrastruktur i hovednettet senest den 31. december 2030 og for den nye infrastruktur i det udvidede hovednet senest den 31. december 2040 eller, hvis vejstrækningen er færdiggjort forinden, senest datoen for færdiggørelsen.
5. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra kravet i stk. 1a og 2 ved hjælp af gennemførelsesretsakter, hvis trafiktætheden ikke overstiger 10 000 køretøjer pr. dag i begge retninger, og/eller på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger eller et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelse koordineres med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne i påkommende tilfælde. Nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelsen eller udtalelserne fra nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.
- Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit. Kommissionen tager behørigt hensyn til den eller de berørte nabomedlemsstats udtalelse eller udtalelser.
- Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

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 trafikanters 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) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, indførelse af innovative teknologier, som forbedrer kontrollen med overholdelsen af Unionens retlige rammer for vejtransport, herunder intelligente og automatiserede håndhævelsesværktøjer og kommunikationsinfrastruktur

- d) ved opbygning eller opgradering af vejinfrastruktur sikring af kontinuitet i og tilgængelighed af fodgænger- og cykelstier for at fremme aktive transportformer
- e) udvikling af sikrede parkeringsområder, der tilvejebringer tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervskøretøjer og opfylder kravene i artikel 8a, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006⁶³ til det samlede net.

AFSNIT 5

LUFTTRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 32

Infrastrukturkomponenter

1. Lufttransportinfrastruktur omfatter navnlig:
 - a) luftrum, ruter og flyruter
 - b) lufthavne, herunder den infrastruktur og det udstyr, der er nødvendigt for operationer på landjorden og transportoperationer i lufthavnsområdet og vertiporte
 - c) forbindelser mellem lufthavne og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet
 - d) ATM/ANS-systemer og tilknyttet udstyr, herunder rumbaseret udstyr

⁶³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EØS-relevant tekst) (*EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1*).

- e) infrastruktur for alternative brændstoffer og elektricitetsforsyning til stationære luftfartøjer
- 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
- h) rumhavne.

2. For at være en del af det samlede net skal en lufthavn opfylde mindst én 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) lufthavnene i hovednettet med en samlet årlig passagertrafik på over fire millioner passagerer er forbundet med det transeuropæiske jernbanenet og tilsvarende byknudepunkter, jf. bilag II, med jernbane, metro, letbane eller sporvogn senest den 31. december 2040, undtagen hvor specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer sådanne forbindelser
- b) Udgår.
- c) enhver lufthavn, der er beliggende på deres område, har mindst én terminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende gebyrer i overensstemmelse med direktiv 2009/12/EF⁶⁴
- 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. 300/2008⁶⁵, finder anvendelse på lufttransportinfrastrukturen
- 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 overensstemmelse med forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]

⁶⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11).

⁶⁵ 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).

- g) lufthavnene i hovednettet og det samlede net med en samlet årlig passagertrafik på over fire millioner passagerer stiller infrastruktur til konditioneret luftforsyning til rådighed for stationære luftfartøjer ved terminalstandpladser, der anvendes til erhvervsmæssige transportoperationer, senest den 31. december 2030 for lufthavne i hovednettet og den 31. december 2040 for lufthavne i det samlede net.

2. I behørigt begrundede tilfælde indrømmer Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat undtagelser fra kravet i stk. 1, litra a) og g), ved hjælp af gennemførelsesretsakter på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, herunder at der ikke findes et jernbanesystem på området, eller et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

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, herunder systemer, der har til formål at sørge for en sikker og fuldstændig integration af nye luftfartøjer, både bemandede og ubemandede
- 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
- f) forbindelse mellem lufthavnene i det samlede net og hovednettet med en samlet årlig passagertrafik på mindre end fire millioner passagerer og nettet og tilsvarende byknudepunkter, jf. bilag II, med jernbane, metro, letbane eller sporvogn
- g) infrastruktur, der stiller konditioneret luftforsyning til rådighed for stationære luftfartøjer ved fjernstandpladser og ved terminalstandpladser i lufthavne i det transeuropæiske transportnet med en samlet årlig passagertrafik på mindre end fire millioner passagerer.

AFSNIT 6

INFRASTRUKTUR TIL MULTIMODALE GODSTERMINALER

Artikel 35

Identifikation af multimodale godsterminaler

1. Multimodale godsterminaler i det transeuropæiske transportnet er terminaler, der er åbne for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som er:
 - a) beliggende i eller i umiddelbar nærhed af søhavnene i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II
 - b) beliggende i eller i umiddelbar nærhed af indlandshavnene i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II
 - ba) beliggende i lufthavnene i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II_eller
 - c) Udgår.
 - d) klassificeret som banegodsterminaler eller terminaler langs de indre vandveje i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II.
2. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet i multimodale godsterminaler i det transeuropæiske transportnet, under hensyntagen til nuværende og fremtidige trafikstrømme, navnlig strømme i byknudepunkter, industricentre, havne og logistiske knudepunkter.

3. Senest tre 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.

Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen resultaterne af analysen.

4. Hvis analysen i stk. 3 viser, at der er behov for nye multimodale godsterminaler eller yderligere omladningskapacitet i eksisterende terminaler, udarbejder medlemsstaterne en handlingsplan for udvikling af et net af multimodale godstransportterminaler, der omfatter steder, hvor sådanne behov er blevet konstateret.
- 4a. Handlingsplanen meddeles Kommissionen senest tolv måneder efter færdiggørelsen af analysen i punkt 3.
- 4b. På grundlag af denne handlingsplan meddeler medlemsstaterne Kommissionen en liste over banegodsterminaler og terminaler langs indre vandveje, som de foreslår at tilføje til bilag I og II.

5. For at indgå i det transeuropæiske transportnet og blive opført i bilag II skal en banegodsterminal eller en terminal langs indre vandveje opfylde mindst én af følgende betingelser:
- 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 tilføjet til bilag I og II 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 for alternative brændstoffer.

Transportinfrastrukturkrav

1. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for på en retfærdig og ikkediskriminerende måde at sikre, at alle multimodale godsterminaler, som er åbne for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende gebyrer, i søhavne og indlandshavne, jf. bilag II, og alle banegodsterminaler og terminaler langs de indre vandveje, der er angivet i bilag I og opført i bilag II, opfylder følgende krav:
 - a) de er forbundet med mindst to transportformer, der er til rådighed i området
 - b) de er inden i terminalen eller i en afstand af højst 3 km fra terminalen udstyret med 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) de er udstyret med digitale værktøjer, der senest den 31. december 2030 skal fremme:
 - i) effektive terminaloperationer, f.eks., hvor det er relevant, 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, som kan udveksle oplysninger med åbne og interoperable systemer.
2. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for på en retfærdig og ikkediskriminerende måde at sikre, at de i artikel 37, stk. 1, omhandlede multimodale godsterminaler, som er tilsluttet jernbanenettet, og som foretager vertikal omladning, senest den 31. december 2030 kan håndtere følgende typer intermodale lasteenheder, der kan flyttes med en kran: container, veksellad eller sættevogn, som er egnet til intermodal transport.

3. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for på en retfærdig og ikkediskriminerende måde at sikre, at de i artikel 37, stk. 1, omhandlede multimodale godsterminaler, som er tilsluttet jernbanenet, kan håndtere tog med en længde på 740 m senest den 31. december 2040.

Dette stykke finder ikke anvendelse på multimodale godsterminaler, som kun er tilsluttet isolerede jernbanenet.

4. Udgår.

5. I behørigt begrundede tilfælde kan Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser fra bestemmelserne i stk. 1-3 ved hjælp af gennemførelsesretsakter på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, navnlig hvis terminalen er beliggende i et geografisk afgrænset område, eller et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse eller potentielle negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

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 sidespor og multimodale godsterminaler på det transeuropæiske transportnet, der kan håndtere tog med en længde på 740 m uden manipulation
- f) udvidelse og elektrificering af afgangs- og ankomstriste, justering af signalsystemer og forbedringer af sporkonfigurationen
- g) fremme, hvor det er relevant, af sidespors overgang til europæisk, nominel standardsporvidde.

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
 - b) adgangspunkter til det transeuropæiske transportnet, navnlig jernbanestationer og busterminaler, multimodale godsterminaler, havne eller lufthavne.
 - c) Udgår
2. De centrale byer i hvert byknudepunkt i det transeuropæiske transportnet er opført i bilag II. For at indgå i det transeuropæiske transportnet og blive opført i bilag II skal et byknudepunkt have en befolkning på mindst 100 000 indbyggere eller, hvis der ikke findes et sådant byknudepunkt i en NUTS 2-region, være hovedknudepunktet i den pågældende NUTS 2-region.

Artikel 40

Krav til byknudepunkter

1. 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 i overensstemmelse med forordning (EU) [...] [om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer]
- b) senest den 31. december 2027:
 - i) vedtagelse og overvågning af en plan for bæredygtig bytrafik for hvert byknudepunkt, der bl.a. omfatter foranstaltninger til at integrere de forskellige transportformer og omstillingen til bæredygtig mobilitet, fremme effektiv nul- og lavemissionsmobilitet, herunder bylogistik, og reducere luft- og støjforurening
 - ii) indsamling og indsendelse til Kommissionen af bytrafikindikatorer som defineret i denne artikels stk. 2 for hvert byknudepunkt
- c) senest den 31. december 2030 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 busser og rutebiler
- d) senest den 31. december 2040 udvikling, hvor det er økonomisk rentabelt, af mindst én multimodal godsterminal, hvis en sådan terminal ikke allerede findes, med tilstrækkelig omladningskapacitet i eller i nærheden af byknudepunktet.

En multimodal godsterminal kan betjene flere byknudepunkter og være beliggende i selve byknudepunktet eller i nærheden heraf. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.

- 1a. Når lokale myndigheder vedtager og overvåger planer for bæredygtig bytrafik, gør de, hvis det er relevant, i samarbejde med de nationale myndigheder alt, hvad de kan, for at sikre, at planerne for bæredygtig bytrafik er i overensstemmelse med retningslinjerne i bilag V, samtidig med at de også tager hensyn til transeuropæiske transportstrømme over lange afstande.
2. Kommissionen vedtager senest et år efter denne forordnings ikrafttræden en gennemførelsesretsakt, der i et begrænset antal fastlægger indikatorerne vedrørende bæredygtig transport og transportsikkerhed, jf. stk. 1, litra b). En sådan gennemførelsesretsakt skal også fastsætte individuelle frister for indsendelse af hver indikator. Disse frister skal være på tre til fem år. Ved fastlæggelsen af det detaljerede sæt af indikatorer tages der hensyn til tilgængeligheden af og adgangen til data på regionalt og lokalt plan. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 59, stk. 3.
3. Kommissionen opretter også senest et år efter denne forordnings ikrafttræden en internetgrænseflade, der gør det muligt for de relevante myndigheder at indsende planerne for bæredygtig bytrafik og indikatorerne, jf. stk. 1, litra b), og gør det muligt for medlemsstaterne at sikre, at planerne for bæredygtig bytrafik og indikatorerne er blevet indsendt.

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) forbindelser på første og sidste kilometer mellem og til adgangspunkterne til det transeuropæiske transportnet, jf. artikel 39, stk. 1, litra b), med henblik på at forbedre det transeuropæiske transportnets præstationer, f.eks. metroer eller sporvogne

- (b) gnidningsløs sammenkobling mellem infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet og infrastrukturen for regional og lokal bæredygtig transport. Det kan for så vidt angår passagererne omfatte muligheden for at få adgang til oplysninger, booke, betale deres rejser og hente deres billetter gennem multimodale digitale mobilitetstjenester og for så vidt angår gods bylogistikfaciliteter for at forbedre konsolideringen af leveringer i byområder såsom mikroknodepunkter og cykellogistiknodepunkter, navnlig dem, der er forbundet med jernbane- og vandvejstransportinfrastruktur
- ba) bæredygtig, gnidningsløs og sikker sammenkobling af infrastruktur til passagerbefordring mellem jernbane, vej, aktive transportformer og, hvor det er relevant, indre vandveje, luftfart og søfart
- bb) bæredygtig, gnidningsløs og sikker sammenkobling af infrastruktur til godstransport mellem jernbane, vej og, hvor det er relevant, indre vandveje, luftfart og søfart samt passende forbindelser til logistiske platforme og faciliteter
- c) afhjælpning af byområders eksponering for negative virkninger af gennemgående jernbane- og vejtransport
- d) fremme af effektiv og støjsvag nulemissionstransport og -mobilitet, herunder ved at gøre byflåder grønnere for passagerer og gods
- e) forøgelse af den offentlige transports og de aktive transportformers transportandel og foranstaltninger til først og fremmest at orientere passagerernes mobilitet i retning af disse transportformer
- f) Udgår
- g) fremme af effektive metoder til støjsvag udbringning og lavemissionsudbringning af gods i byer.

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 modstandsdygtighed, 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. Følgende IKT-systemer til transport udrulles i overensstemmelse med og inden for rammerne af specifikke bestemmelser i EU-retten i hele Unionen for at sikre, at et sæt af interoperable grundlæggende kapaciteter findes i alle medlemsstater:
 - a) for så vidt angår jernbaneforbindelser: ERTMS, trafiktelematik for gods- og persontrafik som omhandlet i de tekniske specifikationer for interoperabilitet, navnlig resultater fra fællesforetagendet Shift2Rail og fællesforetagendet for Europas jernbaner
 - b) for så vidt angår indre vandveje: RIS
 - c) for så vidt angår vejtransport og dens grænseflader til andre transportformer: ITS
 - d) for så vidt angår søtransport: for skibstrafikstyring – VTMISS-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.

3. Udgår.

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 drivhusgasemissionerne og andre negative miljømæssige og socioøkonomiske virkninger, og hvis formål er at:
 - a) gøre brugen af transportinfrastruktur mere bæredygtig, herunder effektivisere forvaltningen heraf
 - b) fremme udbredelsen af innovative transporttjenester, herunder nærskibsfartsforbindelser inden for rammerne af det europæiske maritime rum, IKT-systemer til transport og udvikling af supplerende infrastruktur, som er nødvendig for at nå disse tjenesters hovedsagelig miljømæssige og sikkerhedsrelaterede mål
 - 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 teknologier, drift, drivmidler til køretøjer, transport til lands og til vands, system- og aktivitetsplanlægning, eller
 - 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, idet regelmæssige og hyppige tjenester fremmes.
2. Udgår.

Ny teknologi og innovation

For at sikre, at det transeuropæiske transportnet kan holde trit med innovativ teknologisk udvikling og udbredelse, er målet navnlig at:

- a) støtte og fremme dekarbonisering af transportsektoren gennem overgang til nul- og lavemissionskøretøjer, -skibe og -luftfartøjer og andre innovative og bæredygtige transport- og netværksteknologier på en harmoniseret og koordineret måde
- b) øge dekarboniseringen af 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, hvor det er muligt gennem synergier med TEN-E. 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 med henblik på at forbinde lokal produktion af ren energi med nulemissionsmobilitetsapplikationer. Transportinfrastruktur kan også bidrage til udbredelsen af andre teknologier, der fremskynder dekarboniseringen af økonomien
- c) støtte anvendelsen og udrulningen af nye digitale teknologier, navnlig fremme dataudveksling og konnektivitetsinfrastruktur med uafbrudt dækning på tværs af nettet 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) at forbedre driften, forvaltningen, tilgængeligheden, interoperabiliteten, multimodaliteten og effektiviteten i nettet, herunder gennem udvikling af multimodale digitale mobilitetstjenester
- f) fremme effektive metoder til tilvejebringelse af tilgængelige og forståelige oplysninger til alle brugere og leverandører af transporttjenester om forbindelser, interoperabilitet og multimodalitet og om de miljømæssige virkninger af deres transportvalg
- g) Udgår.
- h) fremme foranstaltninger til nedbringelse af negative eksterne virkninger, som f.eks. trafikbelastning, helbredsskader og enhver form for forurening, herunder støj og emissioner
- i) indføre sikkerhedsteknologi
- j) forbedre transportinfrastrukturens modstandsdygtighed over for forstyrrelser og klimaændringer gennem opgradering og udformning af infrastruktur samt 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

Udgår.

Infrastrukturens modstandsdygtighed

1. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for at sikre, at der ved planlægningen og gennemførelsen af projekter af fælles interesse tages hensyn til infrastrukturens sikkerhed og modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturkatastrofer, menneskeskabte katastrofer, ulykker og operationelle forstyrrelser samt forsætlige forstyrrelser, der påvirker Unionens transportsystems funktion. Der skal først og fremmest tages behørigt 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 under hensyntagen til den seneste tilgængelige bedste praksis og vejledning for at sikre, at transportinfrastrukturen er modstandsdygtig 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. Uden at dette berører bestemmelserne i andre EU-retsakter, gælder dette krav ikke for projekter, for hvilke udbudsproceduren for miljøkonsekvensvurderingen er indledt inden denne forordnings ikrafttræden.

Artikel 47

Risici for sikkerheden eller den offentlige orden

1. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for at sikre, at det transeuropæiske transportnet beskyttes mod potentielle risici for sikkerheden eller den offentlige orden som følge af deltagelse af eller bidrag fra en virksomhed i et tredjeland i et projekt af fælles interesse.
2. Uden at det berører forordning (EU) 2019/452, det forhold, at den enkelte medlemsstat har eneansvar for sin nationale sikkerhed som omhandlet i artikel 4, stk. 2, i TEU, og den enkelte medlemsstats ret til at beskytte sine væsentlige sikkerhedsinteresser i overensstemmelse med artikel 346 i TEUF, skal en medlemsstat, når den 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 infrastruktur på det transeuropæiske transportnet, af hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden underrette Kommissionen om alle passende foranstaltninger, der vedtages for at modvirke denne risiko.

Artikel 48

Vedligeholdelse og projektlivscyklus

1. Uden at dette berører medlemsstaternes ansvar med hensyn til planlægningen af vedligeholdelsen af infrastruktur og deres kompetence med hensyn til forvaltningen og finansieringen af vedligeholdelsen af infrastruktur, og uden at dette berører budgetprincippet om etårighed, gør medlemsstaterne, hvor det er relevant, alt, hvad de kan, for at sikre:

- a) at infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet vedligeholdes på en måde, så den i hele sin levetid frembyder et højt niveau af service og sikkerhed, der er tilpasset trafikstrømmen, og idet dens modstandsdygtighed forbedres, og på en måde, så der tages højde for behov for forebyggende vedligeholdelse og anslåede vedligeholdelsesomkostninger i den transeuropæiske transportinfrastrukturens levetid i planlægningsfasen i forbindelse med anlæg eller opgradering
- b) at der indføres langsigtet vedligeholdelsesplanlægning for veje og, hvor det er relevant, for infrastruktur for indre vandveje
- c) Udgår.
- d) at der er sammenhæng mellem behov for vedligeholdelse og fornyelse i forbindelse med jernbaneinfrastruktur for så vidt angår udviklingen af det transeuropæiske transportnet og den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, der er nævnt i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, og den kontraktmæssige aftale, der er nævnt i artikel 30 i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 49

Tilgængelighed for alle brugere

Den transeuropæiske transportinfrastruktur skal muliggøre gnidningsløs mobilitet og tilgængelighed for alle brugere, navnlig:

- personer i sårbare situationer, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet, og
- 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 HORIZONTAL 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 delene i det transeuropæiske transportnetværks hovednet og udvidede hovednet og har navnlig til formål at forbedre de grænseoverskridende forbindelser, færdiggøre manglende 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 interoperabelt jernbanegodstransportsystem samt et højtydende net for passagertransport over lange afstande, herunder for højhastighedspassagertransport, i hele Unionen
 - d) støtte til en koordineret og integreret udvikling og udrulning af innovative løsninger til digitalisering af og interoperabilitet i transport
 - e) fremme af etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

3. De europæiske transportkorridorer gør det muligt for medlemsstaterne at anvende en koordineret og synkroniseret tilgang til investeringer i infrastruktur.
4. ERTMS og det europæiske maritime rum er de to horisontale prioriteter for gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet. De instrumenter, der oprettes i overensstemmelse med dette kapitel, skal fremme rettidig udrulning af ERTMS og integrering af søtransportinfrastruktur og -tjenester 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) fremsender en årlig statusrapport til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og de relevante medlemsstater om de fremskridt, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af de europæiske transportkorridorer og 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 kan foreslå mulige løsninger.

6. Uden at det berører jernbanegodsforvaltningens kompetencer i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 eller medlemsstaternes kompetence med hensyn til forvaltning og finansiering af infrastruktur, skal de europæiske koordinatore for de europæiske transportkorridorer:

- a) arbejde tæt sammen med jernbanegodsforvaltningen og de berørte medlemsstater for at hjælpe med at identificere prioriteter og behov for investeringer i godstrafik på de europæiske transportkorridorers godstrafiklinjer
- b) overvåge jernbanegodstransportens præstationer i tæt samarbejde med jernbanegodsforvaltningen og, hvis det er relevant, identificere potentielle hindringer, f.eks. af teknisk og operationel art, og fremsætte anbefalinger herom.

7. De europæiske koordinatore for de europæiske transportkorridorer:

- a) arbejder tæt sammen med de berørte medlemsstater for at hjælpe med at identificere prioriteter og behov for investeringer i passagerlinjer i de europæiske transportkorridorer
- b) overvåger i tæt samarbejde med infrastrukturforvaltere præstationerne inden for personbefordring med jernbane.

8. I henhold til artikel 14, stk. 4, i forordning (EU) 2021/1153 anmoder Kommissionen om en rådgivende 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 efter at have hørt de berørte medlemsstater bringe mandatet til ophør og udpege en ny europæisk koordinator i overensstemmelse med proceduren i stk. 1.

Styring af de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

1. For hver europæisk transportkorridor og horisontale 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 den horisontale prioritet".
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 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 emner, 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 den horisontale prioritet oprettes og ledes af den europæiske koordinator. De berørte medlemsstater og, hvor det er relevant og efter aftale med medlemsstaterne, repræsentanter for de relevante sektorer kan deltage i forummet. Medlemsstaterne udpeger en repræsentant 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 den horisontale prioritet 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 planer og programmer, som bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet.
6. Den europæiske koordinator kan rådføre sig med regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportvirksomheder, navnlig dem, der er medlemmer af jernbanegodsforvaltningen, forsyningsindustrien, transportbrugere og relevante interessenter, 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.

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 den horisontale prioritet. 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, navnlig de grænseoverskridende områder
 - 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, herunder af operationel art, der hæmmer udviklingen og gennemførelsen af korridoren, navnlig i grænseoverskridende områder

- d) en analyse af de nødvendige investeringer, herunder de forskellige finansierings- og støttedkilder, der er indgået forpligtelser for og/eller påtænkes, til gennemførelse af de projekter, der er nødvendige for udviklingen og færdiggørelsen af korridoren, navnlig de grænseoverskridende strækninger
- e) en beskrivelse af mulige løsninger til imødekommelse af investeringsbehov og flaskehalse, navnlig for korridorens passager- og godslinjer og forbindelser
- f) en plan, der kan omfatte mellemliggende ikkebindende milepæle 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 skal den europæiske koordinator:

- samarbejde med bestyrelsen og ledelsesudvalget for korridoren som omhandlet i artikel 11 i forordning (EU) nr. 913/2010 for så vidt angår aspekterne vedrørende jernbanegodstrafik
- tage 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, litra b), i forordning (EU) nr. 913/2010, for så vidt angår aspekterne vedrørende de multimodale godsterminaler
- tage hensyn til resultaterne af den overvågning, der udføres i overensstemmelse med artikel 51, stk. 7, litra b), for så vidt angår aspekterne vedrørende passagertrafik

- g) resultaterne af jernbanegodsforvaltningens overvågning af jernbanegodstransportens præstationer i overensstemmelse med artikel 19, stk. 2, 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 i samarbejde med de berørte medlemsstater og relevante lokale myndigheder, der kan bidrage til effektiv funktion af korridorens godstransport og personbefordring og opfyldelsen af målene for det transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med relevante planer for bæredygtig bytrafik
- i) fastsættelse i samarbejde med de berørte medlemsstater 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 virkninger.

4. Den europæiske koordinator yder støtte til medlemsstaterne i gennemførelsen af arbejdsplanen, navnlig hvad angår:

- a) efter anmodning fra de berørte medlemsstater prioritering i den nationale planlægning ved at hjælpe med identifikation af gennemførelsesproblemer og flaskehalse, herunder operationelle problemer, på hver korridor eller for hver horisontal prioritet
- b) efter anmodning fra de berørte medlemsstater projekt- og investeringsplanlægning, de dermed forbundne omkostninger og den anslåede tidsplan for gennemførelse af de europæiske transportkorridorer eller den horisontale prioritet

- c) arbejdet i tilsynsorganet eller et tilsvarende styringsorgan for en enkelt enhed, hvor det er relevant, med koordinering, anlæg og forvaltning af grænseoverskridende infrastrukturprojekter i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 8, stk. 5.

Artikel 54

Gennemførelsesretsakter

1. Udgår.
2. Uden at det berører artikel 8, stk. 4a, og med forbehold af de berørte medlemsstaters godkendelse i overensstemmelse med artikel 172 i TEUF kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på gennemførelsen af grænseoverskridende strækninger af de europæiske transportkorridorer eller gennemførelsen af de horisontale prioriteter. Efter anmodning fra den eller de berørte medlemsstater kan Kommissionen også vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på gennemførelsen af andre specifikke strækninger af de europæiske transportkorridorer i de berørte medlemsstater for at sikre en sammenhængende prioritering af denne infrastruktur- og investeringsplanlægning ved at fastsætte vejledende milepæle for gennemførelse af de respektive større manglende forbindelser og for fjernelse af flaskehalse. Gennemførelsesretsakter udarbejdes i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater og ajourføres hvert fjerde år eller efter anmodning fra medlemsstaterne.
3. De i stk. 2 omhandlede gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 59, stk. 3. Kommissionen ændrer gennemførelsesretsakterne efter samme procedure 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, og medmindre andet er fastsat i gennemførelsesretsakten, er gennemført fuldt ud, sender de berørte medlemsstater hvert andet år Kommissionen en rapport om de fremskridt, der er gjort, navnlig med angivelse af de finansielle forpligtelser, der er indgået i den nationale budgetplan. Rapporten kan henvise til de oplysninger, der er indsamlet i overensstemmelse med artikel 55.

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 færdiggørelse af det transeuropæiske transportnet gennem gennemførelsen af projekter af fælles interesse, og de investeringer, der er foretaget med henblik herpå.
- 1a. Disse oplysninger skal omfatte årlige tekniske data vedrørende de transportinfrastrukturkrav, der er fastsat i denne forordnings kapitel III, medmindre sådanne oplysninger allerede er indsamlet for det transeuropæiske transportnet med henblik på andre EU-applikationer eller -databaser.
- 1b. Det sikres, at disse fremsendes på en automatiseret måde gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec). Indtil den automatiserede dataudvekslingsfunktion i TENtec er fuldt operationel, sikres det, at disse data fremsendes hvert andet år.
- 1c. For så vidt angår investeringer i forbindelse med projekter af fælles interesse fremsender medlemsstaterne finansielle data hvert andet år i form af årlige aggregerede data pr. transportform og pr. net (hovednet, udvidet hovednet og samlet net).
- 1d. Kommissionen præciserer ved hjælp af gennemførelsesretsakter, som vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 59, stk. 3, listen over tekniske data, der skal fremsendes i henhold til stk. 1a.

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 fortrolige, eller som vil kunne skade eller uretmæssigt påvirke enhver offentlig udbudsprocedure i en medlemsstat.

3. Kommissionen og medlemsstaterne gør, hvad de kan, for at sikre kvaliteten, fuldstændigheden og ensartetheden af dataene i TENtec-informationssystemet. De samarbejder med henblik på at muliggøre elektronisk dataudveksling mellem nationale systemer og datakilder og TENtec.

Artikel 56

Opdatering af nettet

1. Med forbehold af den berørte medlemsstats godkendelse i overensstemmelse med artikel 172 i TEUF tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 60 med henblik på at ændre bilag I og II for:
 - a) at tage hensyn til ændringer som følge af de kvantitative lofter, der er fastsat i artikel 20, stk. 3, litra a), artikel 24, stk. 4, litra a) og (b), og artikel 32, stk. 2, og som følge af de kvantitative tærskler og kvalitative krav, der er fastsat i artikel 24, stk. 4, litra ba). I den henseende skal Kommissionen:
 - i) 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
 - ii) 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, eller efter anmodning fra den berørte medlemsstat

- b) at medtage byknudepunkter i det transeuropæiske transportnet, hvis det er dokumenteret, at de opfylder kravene i artikel 39, stk. 2, eller undlade at medtage byknudepunkter i det transeuropæiske transportnet efter anmodning fra den berørte medlemsstat
- c) at medtage banegodsterminaler og terminaler langs indre vandveje, der er udpeget af medlemsstaten i henhold til artikel 35, stk. 5, i det transeuropæiske transportnet, undlade at medtage banegodsterminaler i det transeuropæiske transportnet efter anmodning fra den berørte medlemsstat eller undlade at medtage de i artikel 35, stk. 1, litra a), b) og ba), omhandlede multimodale godsterminaler efter anmodning fra de berørte medlemsstater
- d) på grundlag af oplysningerne fra den berørte medlemsstat i henhold til artikel 55, stk. 1, at tilpasse kortene over infrastrukturen for veje, jernbaner og indre vandveje, således at de udelukkende afspejler fremskridt, der er gjort 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 afgørelse om projektkendelse.

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.

1a. Den delegerede retsakt, der omfatter et byknudepunkt i bilag II i henhold til stk. 1, litra b), skal:

- a) forlænge de frister, der er fastsat i artikel 40, stk. 1, litra b) og c), med tre år indtil henholdsvis den 31. december 2030 og den 31. december 2033, hvad angår byknudepunkter i bilag II efter udløbet af de frister, der er fastsat i artikel 40, stk. 1, litra b) eller c), forlænges disse frister med tre år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden
- b) forlænge den gældende frist for opfyldelse af kravene i artikel 40, stk. 1, litra d), med fem år indtil den 31. december 2045, hvad angår byknudepunkter i bilag II efter udløbet af den frist, der er fastsat i artikel 40, stk. 1, litra d), forlænges den frist med fem år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden.

- 1b. Den delegerede retsakt, der omfatter en banegodsterminal i bilag I og II i henhold til stk. 1, litra c), skal:
- a) forlænge de frister, der er fastsat i artikel 37, stk. 1, litra c), og artikel 37, stk. 2, med tre år indtil den 31. december 2033, hvad angår banegodsterminaler i bilag I og II efter udløbet af de frister, der er fastsat i artikel 37, stk. 1, litra c), og artikel 37, stk. 2, forlænges disse frister med tre år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden
 - b) forlænge den frist, der er fastsat i artikel 37, stk. 3, med fem år indtil den 31. december 2045, hvad angår banegodsterminaler i bilag I og II efter udløbet af den frist, der er fastsat i artikel 37, stk. 3, forlænges den frist med fem år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden.
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 den pågældende delegerede retsakt 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 nabolandenets transportinfrastrukturnet. Sådanne delegerede retsakter baseres på aftaler på højt plan om transportinfrastrukturnet mellem Unionen og de berørte nabolande.

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 nationale planer og programmer, der bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet, er i overensstemmelse med Unionens transportpolitik og med de prioriteter og frister, der er fastsat i denne forordning. De skal også bl.a. tage hensyn til de prioriteter, der er fastsat i arbejdsplanerne for de relevante korridorer og horisontale prioriteter for de berørte medlemsstater.
2. Udgår.
3. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen det eller de relevante udkast til nationale planer eller programmer, der bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet, eller sammendrag heraf og alle væsentlige ændringer heraf så hurtigt som muligt efter iværksættelsen af en offentlig høring om denne plan eller dette program. Medlemsstaterne forelægger også Kommissionen den eller de endelige nationale planer eller programmer, når de er vedtaget.

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, 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

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 [denne forordnings ikrafttrædelsesdato]. 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.

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).

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.
- 3a. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse 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 koordinatore 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 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 støtte medlemsstaterne i at løse problemet.
3. Uden at det berører proceduren i artikel 258 i TEUF og artikel 8, stk. 4a, kan Kommissionen efter at have gennemgået de begrundelser, som den eller de berørte medlemsstater har givet i henhold til stk. 1, hvis 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 tilstrækkelig begrundelse, fremsætte ikkebindende henstillinger til den eller de berørte medlemsstater med henblik på at fjerne den pågældende forsinkelse og/eller forhindre eller begrænse yderligere forsinkelser.
4. Udgår.

Artikel 63

Undtagelser

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

Bestemmelserne vedrørende europæisk nominel standardsporvidde for jernbaner i artikel 16a finder ikke anvendelse på øer og regioner i den yderste periferi.

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 affattes således:

"Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Denne forordning fastsætter regler for organisering, forvaltning og styring 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 styring af samt vejledende investeringsplanlægning for godstogskorridorer.

2. Denne forordning finder anvendelse på forvaltning, styring og anvendelse af jernbaneinfrastruktur i godstogskorridorer, uden at dette berører medlemsstaternes ansvar for planlægning og finansiering af en sådan infrastruktur."

(1a) I artikel 2, stk. 1, ændres henvisningen til "artikel 2 i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 3 i direktiv 2012/34/EU".

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. direktiv 2012/34/EU
- 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 affattes således:

"Artikel 3

Organisering og forvaltning af godstogskorridorerne

1. Udgår.
 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, forvaltningen af godstogskorridoren senest 18 måneder efter datoen for ændringen. I behørigt begrundede tilfælde og efter aftale med Kommissionen kan perioden forlænges til 24 måneder. Bestyrelsen og ledelsesudvalget for godstogskorridoren vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at tilpasse organiseringen og styringen af korridoren i overensstemmelse med artikel 9-19 til den nye geografiske tilpasning.
 3. Bestyrelsen for en godstogskorridor kan beslutte at behandle administrative, operationelle og interoperabilitetsmæssige aspekter af international personbefordring på korridoren. Bestemmelserne i artikel 11 og 14 finder ikke anvendelse på disse tjenesteydelser."
- 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)."

ab) I stk. 2 ændres henvisningen til "artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 7, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU".

ac) Følgende indsættes som stk. 2a:

"En medlemsstat, der har gjort brug af denne forordnings artikel 5, stk. 4, i den oprindelige udgave, kan i en periode på højst ti år fra den [datoen for den reviderede TEN-T-forordnings ikrafttræden] beslutte, at den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på dens område, ikke deltager i det ledelsesudvalg, der er nedsat i henhold til nærværende artikels stk. 2. Den pågældende medlemsstat underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, der deltager i den pågældende godstogskorridor, om sin beslutning.

I så fald samarbejder medlemsstaten og den pågældende infrastrukturforvalter med ledelsesudvalget, når det er nødvendigt for udførelsen af udvalgets funktioner.

En medlemsstat, der gør brug af dette stykkes første afsnit, kan til enhver tid derefter i løbet af den deri nævnte tiårsperiode beslutte, at den eller de infrastrukturforvaltere, som er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på dens område, deltager i det ledelsesudvalg, der er nedsat i henhold til stk. 2. Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, der deltager i den pågældende godstogskorridor, om sin beslutning."

ad) Følgende indsættes som stk. 2a:

"Irland kan beslutte, at repræsentanterne for dets myndigheder og den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på dets område, ikke deltager i bestyrelsen og/eller ledelsesudvalget, der er nedsat i henhold til nærværende artikels stk. 1 og 2. Irland underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, der deltager i den pågældende godstogskorridor, om sin beslutning.

I så fald samarbejder myndighederne og den eller de pågældende infrastrukturforvaltere med bestyrelsen og ledelsesudvalget, når det er nødvendigt for udførelsen af disse organers funktioner.

Irland kan til enhver tid beslutte, at repræsentanterne for dets myndigheder og den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på dets område, deltager i bestyrelsen og/eller ledelsesudvalget, der er nedsat i henhold til nærværende artikels stk. 1 og 2. Det underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, der deltager i den pågældende godstogskorridor, om sin beslutning."

ae) Stk. 4 affattes således:

Bestyrelsen træffer afgørelser på grundlag af fælles overenskomst mellem repræsentanterne for myndighederne i de berørte medlemsstater, der deltager i den pågældende bestyrelse.

af) Stk. 5 affattes således:

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

ag) I stk. 6 ændres henvisningen til "artikel 4, stk. 2, i direktiv 91/440/EØF" til en henvisning til "artikel 4, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU".

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. Bestyrelsen underretter den pågældende europæiske koordinator og fungerer som formidler og afgiver sin udtalelse rettidigt. Den pågældende europæiske koordinator kan også rettidigt afgive en udtalelse om sagen. 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. Bestyrelsen underretter den europæiske koordinator og de tilsynsorganer, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34, der er berørt af godstogskorridoren. Bestyrelsen fungerer som formidler og afgiver sin udtalelse om sagen rettidigt. Den pågældende europæiske koordinator kan også rettidigt afgive en udtalelse om sagen. 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 affattes således:

"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 denne forordnings artikel 12a
- 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 affattes således:

"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. Udtalelser fra de rådgivende grupper om investeringer skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. 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, navnlig hvad angår godstog med en længde på mindst 740 m, 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]
 - c) behov for målrettede investeringer for at fjerne lokale flaskehalse, forbedring af knudepunkter og jernbaneadgangsveje eller teknisk udstyr, der forbedrer den operationelle ydeevne."

(8a) Der indsættes en ny artikel 12a:

"Artikel 12a

Operationelle krav til de europæiske godstogskorridorer

1. Bestyrelsen gør i tæt samarbejde med ledelsesudvalget alt, hvad den kan, for at sikre kvaliteten af de tjenester, som leveres til jernbanevirksomheder og tekniske og operationelle krav til brug af infrastruktur senest den 31. december 2030 ikke er til hinder for, at jernbanegodstransportens operationelle præstationer langs godstogskorridorernes jernbanegodslinjer kan opfylde følgende målværdier:
 - a) For alle indre grænseoverskridende strækninger må holdetiden for alle godstog, der krydser grænsen mellem to medlemsstater, ikke overstige 25 minutter i gennemsnit, undtagen på strækninger, hvor der foretages ændringer af sporvidden, eller hvor den ind- og udrejsekontrol, der udføres ved en grænse, hvor kontrollen endnu ikke er blevet ophævet, på tog i medfør af punkt 1.2 i bilag VI til forordning (EU) 2016/399,⁶⁷ ikke gør muligt at overholde denne frist. Et togs holdetid på en grænseoverskridende strækning er den samlede yderligere transittid, der kan tilskrives grænseovergangen, uanset procedurer eller forhold af infrastrukturel, operationel, teknisk og administrativ karakter. Holdetiden omfatter ikke den tid, der ikke kan tilskrives grænseovergangen, f.eks. operationelle procedurer i faciliteter i nærheden af grænsepassagen, som ikke er uløseligt forbundet hermed.

⁶⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengengrænsekodeks) (EUT L 77 af 23.3.2016, s. 1).

- b) Mindst 75 % af de godstog, der krydser mindst én grænse i en godstogskorridor, 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 af årsager, der kan tilskrives Unionens infrastrukturforvalter eller infrastrukturforvaltere. Forsinkelser, der er opstået i og kan tilskrives tredjelande, som krydses af godstog, tages ikke i betragtning.

2. Udgår.

(8b) I artikel 13 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 3 ændres henvisningen til "direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "direktiv 2012/34/EU".
- b) I stk. 4:
- ændres henvisningen til "artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 7, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU"
 - ændres henvisningen til "artikel 13 og kapitel III i nævnte direktiv" til en henvisning til "artikel 38 og kapitel IV, afdeling 3, i nævnte direktiv".

(8c) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

- a) I stk. 1 ændres henvisningen til "artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 39 i direktiv 2012/34/EU".
- b) I stk. 3:
- ændres henvisningen til "artikel 15 i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 40 i direktiv 2012/34/EU"
 - ændres henvisningen til "bilag III til direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "bilag VII til direktiv 2012/34/EU".
- c) I stk. 5 ændres henvisningen til "artikel 23 i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 48 i direktiv 2012/34/EU".

d) I stk. 8 ændres henvisningen til "artikel 19, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 44, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU".

e) I stk. 10 ændres henvisningen til "artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 7, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU".

8c) I artikel 15:

– ændres henvisningen til "artikel 16, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 41, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU"

– ændres henvisningen til "artikel 10, stk. 5, i direktiv 91/440/EØF" til en henvisning til "artikel 28 i direktiv 2012/34/EU".

8d) I artikel 17, stk. 2, ændres henvisningen til "artikel 3 i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 27 i direktiv 2012/34/EU".

8e) I artikel 18, litra a), ændres henvisningen til "artikel 3 i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 27 i direktiv 2012/34/EU".

9) Artikel 19 affattes således:

"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 12a.
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."

9a) I artikel 20 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 1:

- ændres henvisningen til "artikel 30 i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 55 i direktiv 2012/34/EU"
- affattes andet punktum således: "De sikrer navnlig ikkediskriminerende adgang til korridoren og har ansvaret for appel, jf. artikel 56, stk. 1, i samme direktiv."

b) I stk. 6 ændres henvisningen til "artikel 15, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF" til en henvisning til "artikel 40, stk. 1 og 2, i direktiv 2012/34/EU".

(9b) Artikel 21 udgår.

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 62 i direktiv 2012/34 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 [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

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
