



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

Bruxelles, den 22. november 2013
(OR. en)

2011/0294 (COD)

PE-CONS 42/13

TRANS 316
ECOFIN 533
ENV 546
RECH 265
CODEC 1403

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. .../2013

af

**om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet
og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU**

(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 lovgivningsprocedure³, og
ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 143 af 22.5.2012, s. 130.

² EUT C 225 af 22.7.2012, s. 150.

³ Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af ...

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF¹ blev af klarhedshensyn omarbejdet ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU².
- (2) Planlægningen, udviklingen og driften af transeuropæiske transportnet bidrager til gennemførelsen af vigtige mål for Unionen, jf. bl.a. Europa 2020-strategien og Kommissionens hvidbog med titlen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" ("hvidbogen"), som f.eks. et velfungerende indre marked og styrkelse af den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed. Deres specifikke mål omfatter også at muliggøre en uhindret, sikker og bæredygtig mobilitet for personer og varer, at sikre tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen og således bidrage til øget økonomisk vækst og konkurrenceevne i et globalt perspektiv. Disse særlige mål bør nås ved at etablere sammenkoblinger og interoperabilitet mellem nationale transportnet på en ressourceeffektiv og bæredygtig måde. F.eks. kan interoperabilitet i jernbanesystemet fremmes ved innovative løsninger der har til formål at forbedre kompatibiliteten mellem systemerne, såsom mobilt udstyr og spor med flere sporvidder.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1).

² Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1).

- (3) 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 hensyn til de igangværende forhandlinger med andre kandidatlande og potentielle kandidatlande.
- (4) Som anført i hvidbogen kan produktiviteten og effektiviteten ved transport øges væsentligt med en større modal integration på hele nettet med hensyn til infrastruktur, informationsstrømme og procedurer.
- (5) I hvidbogen opfordres der til udbredelse af transportrelateret informations- og kommunikationsteknologi for at sikre en bedre og integreret trafikstyring og forenkle de administrative procedurer gennem en forbedret godstransportlogistik, sporing af fragt og optimerede tidsplaner og trafikstrømme. Da sådanne foranstaltninger fremmer en effektiv forvaltning og anvendelse af transportinfrastrukturen, bør de være omfattet af denne forordning.

- (6) I politikken for det transeuropæiske transportnet skal der tages hensyn til udviklingen i transportpolitik og ejerskab til infrastrukturen. Medlemsstaterne er stadig hovedansvarlige for etablering og vedligeholdelse af transportinfrastruktur. Imidlertid spiller også andre organer, herunder partnere i den private sektor, en rolle i gennemførelsen af et multimodalt transeuropæisk transportnet og de dermed forbundne investeringer, bl.a. regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, koncessionshavere og havne- og lufthavnsmyndigheder.
- (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 i en forordning, som skal overholdes af den infrastruktur, der indgår i det transeuropæiske transportnet.
- (8) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles gennem oprettelse af en ny transportinfrastruktur, gennem genopbygning og opgradering af eksisterende infrastruktur og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse heraf. I særlige tilfælde er det på grund af manglende regelmæssig tidligere vedligeholdelse nødvendigt at genopbygge jernbaneinfrastrukturen. Genopbygning er en proces, der resulterer i opnåelse af de eksisterende jernbaneinfrastrukturfaciliteters oprindelige konstruktionsparametre kombineret med en langsigtet forbedring af deres kvalitet sammenlignet med den nuværende tilstand i overensstemmelse med denne forordnings krav og bestemmelser.

- (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 vej anlæg som f.eks. broer eller tunneler at lade infrastruktur for langdistancecykelstier, såsom EuroVelo-ruter omfatte.
- (10) Det transeuropæiske transportnet bør helst udvikles gennem en tostrengt struktur, der omfatter et samlet net og et hovednet baseret på en fælles og gennemsigtig metode, da disse to strenge udgør det højeste niveau for infrastrukturplanlægning i Unionen.
- (11) Det samlede net bør være et transportnet i hele Europa, som sikrer, at alle regioner i Unionen er tilgængelige og at der er forbindelsesmuligheder mellem dem, også fjerntliggende regioner, øregioner og regioner i den yderste periferi, jf. også målene for den integrerede havpolitik fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1255/2011¹, og som styrker disse regioners indbyrdes sociale og økonomiske samhørighed. Retningslinjerne i nærværende forordning ("retningslinjerne") bør indeholde kravene til infrastrukturen i det samlede net, med henblik på at fremme udviklingen af et højkvalitetsnet i hele Unionen senest i 2050.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1255/2011 af 30. november 2011 om et program for støtte til videreudvikling af en integreret havpolitik (EUT L 321 af 5.12.2011, s. 1).

- (12) Det erkendes også i hvidbogen, at der stadig er store uligheder i transportinfrastrukturen mellem den østlige og den vestlige del af Unionen. Der skal tages fat på disse uligheder for at opnå et fuldt integreret europæisk transportinfrastrukturnet.
- (13) Hovednettet bør identificeres, og der bør som et prioriteret spørgsmål senest i 2030 træffes relevante foranstaltninger inden for den ramme, der er fastlagt med det samlede net. Hovednettet bør udgøre rygraden i udviklingen af et bæredygtigt multimodalt transportnet og bør stimulere udviklingen af hele det samlede net. Det bør gøre det muligt at rette fokus i Unionens tiltag mod de komponenter i det transeuropæiske transportnet, der har den største europæiske merværdi, herunder især grænseoverskridende strækninger, manglende forbindelser, slutpunktsforbindelser, multimodale forbindelsespunkter og alvorlige flaskehalse, hvilket tjener målet i hvidbogen om at reducere drivhusgasemissioner fra transport med 60 % i forhold til 1990-niveauet senest i 2050.
- (14) Fritagelser fra infrastrukturkravene, der gælder for hovednettet, bør være mulige i behørigt begrundede tilfælde. Det bør omfatte tilfælde, hvor investeringer ikke kan berettiges, f. eks. i tyndt befolkede områder.
- (15) Den særlige situation for isolerede eller delvis isolerede jernbanenet bør anerkendes gennem undtagelser fra visse infrastrukturkrav.

- (16) Under revisionen af gennemførelsen af hovednettet senest i 2023 bør Kommissionen tage hensyn til nationale gennemførelsesplaner og fremtidige udvidelser.
- (17) Det transeuropæiske transportnet dækker kun en del af den eksisterende infrastruktur. Inden for rammerne af revisionen inden udgangen af 2023 af hovednettets gennemførelse bør Kommissionen i samarbejde med de berørte medlemsstater vurdere, om andre dele som f.eks. visse klasse III-indre vandveje bør integreres i nettet. I forbindelse med denne revision bør Kommissionen også vurdere projekternes fremskridt og bør om nødvendigt have mulighed for at revurdere fristerne under hensyntagen til enhver udvikling, der kan påvirke sandsynligheden for, at disse frister overholdes.
- (18) Ved udførelse af revisionen inden udgangen af 2023 af hovednettets gennemførelse bør Kommissionen efter høring af medlemsstaterne evaluere, om andre dele skal medtages i nettet, navnlig de prioriterede projekter, som indgår i afgørelse nr. 661/2010/EU.
- (19) For at etablere hovednettet på en koordineret og rettidig måde og derved gøre det muligt at maksimere netværksfordelene bør de pågældende medlemsstater sikre, at der træffes passende foranstaltninger til at afslutte projekter af fælles interesse senest i 2030. Hvad angår det samlede net bør medlemsstaterne sætte alt ind på at færdiggøre dette og bringe det i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i retningslinjerne senest i 2050.

- (20) Der skal identificeres projekter af fælles interesse, som vil bidrage til gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet, og som bidrager til opfyldelse af målene og som er i overensstemmelse med de højt prioriterede mål, der er fastlagt i retningslinjerne. Deres gennemførelse bør afhænge af projekternes modenhed, af deres overholdelse af Unionens og nationale retlige procedurer samt af at finansielle midler er til rådighed, uden at foregribe en medlemsstats eller Unionens tilsagn om finansiering.
- (21) Projekter af fælles interesse bør have en europæisk merværdi. Grænseoverskridende projekter har typisk en høj europæisk merværdi, men kan have en mindre direkte økonomisk virkning, hvis man sammenligner med rent nationale projekter. Sådanne grænseoverskridende projekter bør være genstand for en prioriteret indsats fra Unionens side med henblik på at sikre, at de gennemføres.
- (22) Projekter af fælles interesse, hvortil der ansøges om EU-finansiering, bør være genstand for en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der er baseret på en anerkendt metode, og som tager hensyn til de relevante sociale, økonomiske, klimarelaterede og miljømæssige fordele og omkostninger. 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/EU¹.

¹ 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).

- (23) For at bidrage til klimareduktionsmålene i hvidbogen om transport, der sigter mod en reduktion af drivhusgasser på 60 % i forhold til 1990-niveauet senest i 2050, bør konsekvenserne af drivhusgasser for projekter af fælles interesse i form af nye, udvidede eller opgraderede transportinfrastrukturer vurderes.
- (24) 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. Da udviklingen og gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet kræver fælles anvendelse af denne forordning, bør alle dele af nettet være omfattet af rettighederne og forpligtelserne, der er fastsat i denne forordning, såvel som af rettigheder og forpligtelser fastsat i anden relevant EU-ret og national ret.
- (25) Et samarbejde med nabolande og tredjelande er nødvendigt for at sikre forbindelse og interoperabilitet mellem de respektive infrastrukturer. Unionen bør derfor, hvor det er relevant, fremme projekter af fælles interesse med disse lande.

- (26) For at opnå modal integration på hele nettet er det nødvendigt med hensigtsmæssig planlægning af det transeuropæiske transportnet. Dette indebærer ligeledes gennemførelse af særlige krav i hele nettet med hensyn til infrastruktur, trafiktelematik, udstyr og tjenesteydelser. 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.
- (27) For at fastlægge de eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer for det samlede net og hovednettet bør kort tilvejebringes og med tiden tilpasses, så der tages hensyn til udviklingen i trafikstrømme. Det tekniske grundlag for disse kort leveres af det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec), der indeholder mere detaljerede oplysninger om den transeuropæiske transportinfrastruktur.
- (28) I retningslinjerne bør der fastlægges prioriteter for at gøre det muligt at udvikle det transeuropæiske net inden for den fastlagte tidsramme.

- (29) Trafiktelematik er nødvendig for at danne grundlag for en optimering af trafik, transport og færdselssikkerhed og for at opnå en forbedring af de dertil knyttede tjenesteydelser. Information til passagererne, herunder oplysninger om billetudstedelses- og reservationssystemer, bør stilles til rådighed i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011¹.
- (30) Retningslinjerne bør indeholde bestemmelser om udviklingen af det samlede net i byknudepunkter i overensstemmelse med Unionens mål om bæredygtig trafik i byområder, da disse knudepunkter er udgangspunktet eller det endelige mål ("last mile") for passagerer og gods, der transporteres ad det transeuropæiske transportnet, og er transitpunkter i eller mellem forskellige transportformer.
- (31) Takket være sit store omfang bør det transeuropæiske transportnet danne grundlag for en omfattende anvendelse af ny teknologi og innovation, der f.eks. kan bidrage til at forbedre den overordnede effektivitet i den europæiske transportsektor og reducere sektorens CO₂-fodaftryk. Dette vil bidrage til målene i Europa 2020-strategien og hvidbogens mål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 60 % inden udgangen af 2050 (med udgangspunkt i 1990-niveaue) og samtidig bidrage til målet om at øge brændstofsikkerheden i Unionen. For at nå disse mål bør adgangen til alternative rene brændstoffer i det transeuropæiske transportnet forbedres. Adgangen til alternative rene brændstoffer bør baseres på efterspørgslen efter disse brændstoffer, og der bør ikke stilles krav om, at der er adgang til hver type alternativt rent brændstof på hver tankstation.

¹ Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 af 5. maj 2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet "Trafiktelematik for persontrafikken" i det transeuropæiske jernbanesystem (EUT L 123 af 12.5.2011, s. 11).

- (32) Det transeuropæiske transportnet skal sikre en effektiv multimodalitet for at muliggøre bedre og mere bæredygtige valg af transportformer for passagerer og gods og konsolidering af store mængder i forbindelse med omladninger over lange afstande. Dette vil gøre multimodalitet mere økonomisk attraktiv for passagerer, brugere og speditører.
- (33) 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.
- (34) I forbindelse med infrastrukturplanlægningen skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere tage behørigt hensyn til risikovurderinger og tilpasningsforanstaltninger, der i tilstrækkelig grad øger modstandsdygtighed over for klimaændringer og miljøkatastrofer.

- (35) Medlemsstaterne og andre projektiværksættere bør foretage en miljøvurdering af planer og projekter som fastsat i Rådets direktiv 92/43/EØF¹, Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2000/60/EF², Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2001/42/EF³, Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/147/EF⁴ og i direktiv 2011/92/EU for at undgå eller, hvis undgåelse 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.
- (36) Der bør tages hensyn til beskyttelsen af miljøet og biodiversiteten og til de strategiske krav til transport ad indre vandveje.
- (37) Medlemsstater og andre projektiværksættere bør sikre, at vurderingen af projekter af fælles interesse foretages effektivt, således at unødvendige forsinkelser undgås.

¹ 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).

² 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).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmets indvirkning på miljøet (EFT L 197 af 21.7.2001, s. 30).

⁴ 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).

- (38) Transportinfrastrukturen bør fremme uhindret mobilitet og være tilgængelig for alle brugere, herunder især ældre, bevægelseshæmmede og handicappede passagerer.
- (39) Medlemsstaterne skal foretage forhåndsevalueringer af tilgængeligheden af infrastrukturen og de dertil knyttede tjenester.
- (40) Hovednettet bør udgøre en del af det samlede net og ligger oven på dette. Det bør omfatte de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet i henhold til trafikbehovene. Det bør være multimodalt, dvs. det bør omfatte alle transportformer og deres forbindelsesnet samt alle relevante trafik- og informationsstyringssystemer.
- (41) Hovednettet er fastlagt på grundlag af en objektiv planlægningsmetode. Denne metode har fastlagt de vigtigste byknudepunkter, havne og lufthavne samt grænseovergange. Disse knudepunkter er så vidt muligt forbundet med multimodale forbindelser, når blot de er økonomisk rentable, miljømæssigt bæredygtige og gennemførlige frem til 2030. Metoden har sikret, at alle medlemsstater er forbundet, og at de største øer er integreret i hovednettet.

- (42) For at gennemføre hovednettet inden for den givne tidsramme kunne man anvende en korridortilgang som middel til at koordinere forskellige projekter på tværs af grænserne og synkronisere udviklingen af korridoren, så netværksfordelene bliver størst mulige. Dette instrument bør ikke forstås som basis for en prioritering af visse projekter på hovednettet. Hovednetkorridorerne bør medvirke til at udvikle hovednettets infrastruktur 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.
- (43) Hovednetkorridorer bør også forfølge transportpolitikens bredere målsætninger og fremme interoperabilitet, modal integration og multimodale aktiviteter. Dette bør åbne mulighed for særligt udviklede korridorer, der er optimerede med hensyn til udledninger, hvorved de miljømæssige konsekvenser minimeres og konkurrenceevnen forbedres, og som også er attraktive som følge af deres pålidelighed, begrænsede overbelastning og lave driftsomkostninger og administrative omkostninger. Korridortilgangen bør være gennemsigtig og tydelig og forvaltningen af sådanne korridorer bør ikke medføre en overdreven stigning i de administrative omkostninger eller -byrder.

- (44) De europæiske koordinatorene som fastsat i denne forordning bør i samråd med den berørte medlemsstat lade foranstaltninger til udformning af den korrekte forvaltningsstruktur og til identifikation af såvel private som offentlige finansieringskilder til komplicerede grænseoverskridende projekter for hver hovednetkorridor. De europæiske koordinatorene bør fremme en samordnet gennemførelse af hovednetkorridorene.
- (45) De europæiske koordinatorene spiller en væsentlig rolle for udviklingen af og samarbejdet langs korridorene.
- (46) Hovednetkorridorene bør svare til de godstogskorridorer, der blev etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010¹, samt til den europæiske udbygningsplan for det europæiske trafikstyringssystem for jernbaner (ERTMS), der er omhandlet i Kommissionens beslutning 2009/561/EF².

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport EØS-relevant tekst (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22).

² Kommissionens beslutning af 22. juli 2009 om ændring af beslutning 2006/679/EF for så vidt angår gennemførelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EUT L 194 af 25.7.2009, s. 60).

- (47) 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. .../2013^{1*}. Den bør på tilsvarende vis tilpasse og kombinere finansiering fra relevante interne og eksterne instrumenter, som f.eks. struktur- og samhørighedsfonde, naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF) og instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA)², og fra finansiering fra Den Europæiske Investeringsbank, Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling og andre finansielle institutioner.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. .../2013 af ... om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L ...).

* EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen indeholdt i dokument PE-CONS 76/13 og udfyld fodnote 1.

² Rådets forordning (EF) nr. 1085/2006 af 17. juli 2006 om oprettelse af et instrument til førtiltrædelsesbistand (IPA) (EUT L 210 af 31.7.2006, s. 82).

- (48) Med henblik på ajourføring af kortene i bilag I for at tage hensyn til eventuelle ændringer som følge af den faktiske brug af visse elementer af transportinfrastrukturen set i forhold til de forudfastsatte kvantitative tærskler, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), med forbehold af dennes artikel 172, for så vidt angår ændring af bilag I og II. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (49) Der bør i projekters planlægnings- og anlægsfase tages behørigt højde for de interesser, der er kendetegnende for de regionale og lokale myndigheder og det lokale civilsamfund, der påvirkes af et projekt af fælles interesse.
- (50) De europæiske og nationale rammer for planlægning og etablering af transportinfrastrukturer samt for levering af transporttjenesteydelser giver de interesserede parter mulighed for at bidrage til opfyldelsen af formålene med denne forordning. Det nye instrument til etablering af det transeuropæiske transportnet, dvs. hovednetkorridorene, er et stærkt middel til at udnytte interessenternes respektive potentiale, fremme samarbejdet mellem dem og styrke komplementariteten med medlemsstaternes indsats.

- (51) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.
- (52) 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.
- (53) Afgørelse nr. 661/2010/EU bør ophæves.
- (54) Denne forordning bør træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende med henblik på at muliggøre en rettidig vedtagelse af de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakterne i henhold til denne forordning —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

¹ 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).

KAPITEL I

GENERELLE PRINCIPPER

Artikel 1

Emne

1. Denne forordning fastlægger retningslinjer for udvikling af et transeuropæisk transportnet med en tostrengt struktur, som består af det samlede net og af hovednettet, hvor sidstnævnte etableres på grundlag af det samlede net.
2. Denne forordning udpeger projekter af fælles interesse og specificerer, hvilke krav der skal opfyldes i forbindelse med forvaltning af infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet.
3. Denne forordning fastlægger prioriteterne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet.
4. Denne forordning indeholder bestemmelser om foranstaltninger til gennemførelse af det transeuropæiske transportnet. 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.

Artikel 2
Anvendelsesområde

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

Artikel 3
Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) "projekt af fælles interesse": ethvert projekt, der udføres i henhold til kravene i denne forordning og i overensstemmelse med bestemmelserne i denne forordning

- b) "naboland": et land, der er omfattet af anvendelsesområdet for den europæiske naboskabspolitik, herunder det strategiske partnerskab, udvidelsespolitikken og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde eller Den Europæiske Frihandelssammenslutning
- c) "tredjeland": ethvert naboland eller ethvert andet land, som Unionen kan samarbejde med om at opfylde de målsætninger, som forfølges i denne forordning
- d) "europæisk merværdi": den værdi af et projekt, som ud over den potentielle værdi for den enkelte medlemsstat selv fører til en betydelig forbedring af transportforbindelser eller af transportstrømme mellem medlemsstaterne, som kan påvises i form af forbedring af effektivitet, bæredygtighed, konkurrenceevne eller samhørighed i overensstemmelse med målene i artikel 4
- e) "infrastrukturforvalter": et organ eller foretagende, der navnlig har ansvar for at etablere eller vedligeholde transportinfrastruktur. Dette kan også omfatte forvaltning af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer

- f) "trafiktelematik" (TA): systemer, der anvender informations-, kommunikations-, navigations- eller stedsbestemmelses-/lokaliseringsteknologier til effektivt at forvalte infrastruktur, mobilitet og trafik på det transeuropæiske transportnet og til at formidle merværditjenesteydelser til borgere og operatører, herunder systemer med henblik på en sikker, miljømæssigt fornuftig og kapacitetseffektiv anvendelse af nettet. Det kan ligeledes omfatte anordninger, der er om bord, forudsat at disse udgør et udeleligt system med tilsvarende infrastrukturkomponenter. Det omfatter de systemer, teknologier og tjenester, der henvises til i litra g)-l)
- g) "intelligent transportsystem (ITS)": et system som beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU¹
- h) "lufttrafikstyringssystem": et system som beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004² og i den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen (ATM) som beskrevet i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007³

¹ 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).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26).

³ Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR) (EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1).

- i) "trafikovervågnings- og trafikinformationssystemer for skibsfarten" (VTMIS): systemer, der anvendes til overvågning og styring af trafikken og søtransporten ved anvendelse af information fra automatiske identifikationssystemer for skibe (AIS), identifikation og sporing af skibe på lang afstand (LRIT) og kystradarsystemer og radiokommunikation som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF¹, herunder integreringen af det nationale maritime informationssystem gennem SafeSeaNet
- j) "flodinformationstjenester (RIS)": informations- og kommunikationsteknologier på indre vandveje som beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF²
- k) "elektroniske søfartstjenester": tjenester, hvorved der anvendes avancerede og interoperable informationsteknologier i søtransportsektoren til forenkling af administrative procedurer og fremme af håndtering af gods til søs og i havneområder, herunder enstrengede elektroniske tjenester, som f.eks. det integrerede enstrengede system for søfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU³, fælles havnesystemer og relevante toldinformationssystemer

¹ 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).

² 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).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/65/EU af 20. oktober 2010 om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne, og om ophævelse af direktiv 2002/6/EF EØS-relevant tekst (EUT L 283 af 29.10.2010, s. 1).

- l) "European Rail Traffic Management System (ERTMS)": det system, der er defineret i Kommissionens beslutning 2006/679/EF¹ og Kommissionens beslutning 2006/860/EF²
- m) "grænseoverskridende strækning": den strækning, der sikrer kontinuiteten i et projekt af fælles interesse mellem de nærmeste byknudepunkter på begge sider af grænsen mellem to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et naboland
- n) "multimodal transport": transport af passagerer og/eller gods under anvendelse af to eller flere transportformer
- o) "interoperabilitet": en transportforms infrastrukturens egnethed, herunder alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser, til at muliggøre sikre og kontinuerlige togtrafikstrømme, der opfylder de krævede præstationsniveauer for den pågældende infrastruktur eller transportform

¹ Kommissionens beslutning 2006/679/EF af 28. marts 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Styringskontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EUT L 284 af 16.10.2006, s. 1).

² Kommissionens beslutning 2006/860/EF af 7. november 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanenet for højhastighedstog og om ændring af bilag A til beslutning 2006/679/EF af 28. marts 2006 om den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Styringskontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EUT L 342 af 7.12.2006, s. 1).

- p) "byknudepunkt": et byområde, hvor transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, som f.eks. havne, herunder passagerterminaler, lufthavne, banegårde, logistiske platforme og godsterminaler i og omkring et byområde, er forbundet med andre dele af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik
- q) "flaskehals": en fysisk, teknisk eller funktionel barriere, der forårsager en afbrydelse af trafiksystemet, som påvirker trafikstrømmenes kontinuitet over lange afstande eller på tværs af grænserne, og som kan overvindes ved at skabe ny infrastruktur eller ved i væsentlig grad at opgradere eksisterende infrastruktur, der kunne medføre betydelige forbedringer, som vil kunne løse flaskehalsproblemerne
- r) "logistisk platform": et område, der er direkte forbundet med transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, herunder mindst en godsterminal, og som gør det muligt at udføre logistiske aktiviteter
- s) "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. en havn, indlandshavn, lufthavn eller banegodsterminal

- t) "socioøkonomisk cost-benefit-analyse": en kvantificeret forudgående evaluering på grundlag af en anerkendt metode af værdien af et projekt, som tager hensyn til alle de relevante sociale, økonomiske, klimarelaterede og miljømæssige fordele og omkostninger. Analysen af klimarelaterede og miljømæssige omkostninger og fordele bør baseres på den miljøkonsekvensvurdering, der gennemføres i henhold til direktiv 2011/92/EU.
- u) "isoleret net": en medlemsstats banenet, eller en del heraf, med en sporvidde, der er forskellig fra den europæiske, nominelle standardsporvidde (1 435 mm), i forbindelse med hvilket visse store infrastrukturinvesteringer ikke kan berettiges ud fra økonomiske cost-benefit-hensyn i medfør af dette nets særlige karakter som følge af dets geografiske isolation eller perifere beliggenhed
- v) "NUTS-region": en region som defineret i nomenklaturen for statistiske regionale enheder
- w) "alternative rene brændstoffer": brændstoffer som elektricitet, brint, biobrændstoffer (væsker), syntetiske brændstoffer, metan (naturgas (CNG og LNG) og biometan) og flaskegas (LPG), der i hvert fald delvis tjener som erstatning for fossile olieklender i energiforsyningen til transport, bidrager til at nedbringe dens CO₂-udledninger og forbedrer miljøforholdene i transportsektoren.

Artikel 4

Målsætninger for det transeuropæiske transportnet

Det transeuropæiske transportnet skal styrke den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed i Unionen og bidrage til oprettelsen af et fælles europæisk transportområde, som er effektivt og bæredygtigt, 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) samhørighed gennem:
 - i) tilgængelighed og forbindelsesmuligheder for alle regioner i Unionen, herunder udkantsområder og regioner i den yderste periferi, øregioner, perifere regioner og bjergområder samt tyndt befolkede områder
 - ii) mindskelse af gabet mellem infrastrukturens kvalitet i de forskellige medlemsstater
 - iii) sammenkobling for både person- og godstrafik mellem transportinfrastrukturen ved fjerntrafik på den ene side og regional- og lokaltrafik på den anden
 - iv) en transportinfrastruktur, der afspejler de særlige situationer i forskellige dele af Unionen og giver en afbalanceret dækning af alle de europæiske regioner

- b) effektivitet gennem:
- i) fjernelse af flaskehalse og etablering af manglende forbindelsesled både i transportinfrastrukturene og ved forbindelsespunkter mellem disse inden for medlemsstaternes områder og mellem disse
 - ii) sammenkædning af og interoperabilitet mellem nationale transportnet
 - iii) optimal integration og sammenkobling af alle transportformer
 - iv) fremme af økonomisk effektiv transport af høj kvalitet, der bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne
 - v) effektiv udnyttelse af ny og eksisterende infrastruktur
 - vi) omkostningseffektiv anvendelse af innovative teknologiske og operationelle koncepter
- c) bæredygtighed gennem:
- i) udvikling af alle transportformer på en måde, der sikrer transport, som er bæredygtig og økonomisk effektiv på lang sigt
 - ii) bidrag til målene om lave drivhusgasemissioner, ren transport med lav CO₂-udledning, brændstofsikkerhed, nedbringelse af de eksterne omkostninger og miljøbeskyttelse
 - iii) fremme af kulstoffattig transport med henblik på senest i 2050 at opnå en betydelig reduktion af CO₂-emissionerne i overensstemmelse med de relevante EU-CO₂-reduktionsmål.

- d) større fordele for brugerne gennem:
 - i) opfyldelse af brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelserne med tredjelande
 - ii) fastsættelse af sikre og høje kvalitetsstandarder for både passager- og godstransport
 - iii) understøttelse af mobiliteten selv i tilfælde af naturkatastrofer eller menneskeskabte katastrofer og sikring af tilgængeligheden af nødhjælps- og redningstjenester.
 - iv) fastlæggelse af infrastrukturkrav, navnlig med hensyn til interoperabilitet og sikkerhed, der sikrer kvalitet, effektivitet og bæredygtighed inden for transporttjenester
 - v) tilgængelighed for ældre borgere, bevægelseshæmmede personer og handicappede passagerer.

Artikel 5

Et ressourceeffektivt net

1. Det transeuropæiske transportnet skal planlægges, udvikles og drives på en ressourceeffektiv måde, der omfatter:
 - a) udvikling, forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastrukturer
 - b) optimering af infrastrukturintegrationen og -sammenkoblingen

- c) anvendelse af nye teknologier og trafiktelematik, hvor sådan anvendelse er økonomisk berettiget
- d) hensyntagen til mulige synergier med andre net, herunder især de transeuropæiske energi- og telekommunikationsnet
- e) vurdering af strategiske miljøkonsekvenser, herunder udarbejdelse af passende planer og programmer, og af konsekvenserne for indsatsen for at modvirke virkningerne af klimaændringer
- f) foranstaltninger til planlægning og udvidelse af infrastrukturkapaciteten, hvor dette er nødvendigt
- g) tilstrækkelig hensyntagen til transportinfrastrukturens sårbarhed med hensyn til klimaændringer samt natur- eller menneskeskabte katastrofer med henblik på at tackle disse udfordringer

2. Ved planlægningen og udviklingen af det transeuropæiske transportnet tager medlemsstaterne hensyn til de særlige forhold i de forskellige dele af Unionen, som f.eks. navnlig de pågældende regioners turistmæssige og topografiske karakteristika. De kan tilpasse den detaljerede ruteføring af strækninger inden for de grænser, der er angivet i artikel 49, stk. 4, litra c), idet de samtidig sikrer, at kravene deri overholdes.

Artikel 6

Tostrengnet transeuropæisk transportnetstruktur

1. En gradvis udvikling af det transeuropæiske transportnet skal især opnås ved at gennemføre en tostrengsstruktur for dette net med en sammenhængende og transparent metodetilgang; tostrengsstrukturen omfatter et samlet net og et hovednet.
2. Det samlede net skal omfatte 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. Det skal identificeres og udvikles i overensstemmelse med kapitel II.
3. Hovednettet skal omfatte de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Det skal identificeres og udvikles i overensstemmelse med kapitel III.

Artikel 7
Projekter af fælles interesse

1. Projekter af fælles interesse skal bidrage til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem oprettelse af ny transportinfrastruktur, gennem genopbygning og opgradering af de eksisterende transportinfrastrukturer og foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse af nettet.
2. Et projekt af fælles interesse skal:
 - a) bidrage til de målsætninger, der hører ind under mindst to af de fire kategorier i artikel 4
 - b) være i overensstemmelse med kapitel II og, hvis det vedrører hovednettet, desuden med kapitel III
 - c) være økonomisk levedygtigt på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse
 - d) have en europæisk merværdi.
3. Et projekt af fælles interesse kan omfatte hele projektførelsen, herunder gennemførelsesundersøgelser og tilladelsesprocedurer, gennemførelse 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.
5. Projekter af fælles interesse kan bevilges økonomisk støtte fra Unionen via de instrumenter, der er til rådighed for det transeuropæiske transportnet.

Artikel 8

Samarbejde med tredjelande

1. Unionen kan støtte, herunder finansielt, projekter af fælles interesse med det mål at forbinde det transeuropæiske transportnet med infrastrukturnet i nabolande, for så vidt sådanne projekter:
 - a) forbinder hovednettet ved grænseovergange og vedrører infrastruktur, der er nødvendig for at sikre en uhindret afvikling af trafikstrømme, grænsekontrol, grænseovervågning og andre grænsekontrolprocedurer
 - b) skaber forbindelse mellem hovednettet og tredjelandes transportnet med henblik på at øge økonomisk vækst og konkurrenceevne
 - c) færdiggør transportinfrastruktur i tredjelande, der tjener som forbindelsesled mellem dele af hovednettet i Unionen

- d) gennemfører trafikstyringssystemer i disse lande
- e) fremmer søtransport og motorveje til søs uden dog at yde finansiel støtte til tredjelandes havne
- f) fremmer transport ad indre vandveje med tredjelande.

Sådanne projekter skal øge kapaciteten eller nytten af det transeuropæiske transportnet i en eller flere medlemsstater.

2. Med forbehold af stk. 1 kan Unionen samarbejde med tredjelande om at fremme andre projekter uden at yde finansiel støtte, for så vidt sigtet med sådanne projekter er at:

- a) fremme interoperabiliteten mellem det transeuropæiske transportnet og tredjelandenes net
- b) fremme udvidelsen af den transeuropæiske transportnetpolitik, således at den kommer til at omfatte tredjelande
- c) 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
- d) fremme søtransport og motorveje til søs med tredjelande.

3. Projekter, der er omfattet af stk. 2, litra a) og d), skal være i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i kapitel II.
4. Bilag III indeholder vejledende kort over det transeuropæiske transportnet, der er udvidet til bestemte nabolande.
5. Unionen kan anvende de eksisterende eller fastlægge nye koordinerings- og finansieringsinstrumenter med nabolande, som f.eks. naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF) og instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA) med henblik på fremme af projekter af fælles interesse.
6. Bestemmelserne i denne artikel gælder med forbehold af de relevante procedurer for internationale aftaler i artikel 218 i TEUF.

KAPITEL II

DET SAMLEDE NET

Artikel 9

Almindelige bestemmelser

1. Det samlede net skal:
 - a) være i overensstemmelse med kortene og listerne i bilag I og bilag II, del 2
 - b) yderligere specificeres i beskrivelsen af infrastrukturkomponenterne
 - c) opfylde de krav til transportinfrastruktur, der opstilles i dette kapitel
 - d) udgøre grundlaget for identifikation af projekter af fælles interesse
 - e) tage højde for de fysiske begrænsninger og topografiske særpræg i medlemsstaternes transportinfrastrukturer, som er identificeret i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI).

2. Medlemsstaterne skal gøre, hvad de kan, med det formål at færdiggøre det samlede net og overholde de relevante bestemmelser i dette kapitel senest den 31. december 2050.

Artikel 10

Generelle prioriteter

1. I forbindelse med udviklingen af det samlede net skal der generelt lægges vægt på foranstaltninger, der er nødvendige for:
 - a) at gøre alle Unionens regioner lettere tilgængelige og skabe forbindelsesmuligheder mellem dem under hensyn til den særlige situation for ømråder, isolerede net samt tyndt befolkede og fjerntliggende regioner og regioner i den yderste periferi
 - b) at sikre optimal integration af transportformerne og interoperabilitet inden for transportformerne
 - c) at etablere manglende forbindelsesled og fjerne flaskehalse, navnlig i grænseoverskridende områder
 - d) at fremme effektiv og bæredygtig brug af infrastrukturen og, hvor det er nødvendigt, øge kapaciteten
 - e) at forbedre eller opretholde kvaliteten af infrastruktur, for så vidt angår sikkerhed, effektivitet, klima og, hvor det er relevant, modstandsdygtighed over for katastrofer, miljøresultater, sociale betingelser, tilgængelighed for alle brugere, herunder ældre, bevægelseshæmmede personer og handicappede passagerer, og kvaliteten af tjenester og kontinuitet i trafikstrømme

f) at gennemføre og udbrede trafiktelematik og at fremme innovativ teknologisk udvikling.

2. Som supplement til foranstaltningerne i stk. 1 skal der navnlig tages hensyn til foranstaltninger, som er nødvendige for:

a) at sikre brændstofsikkerhed gennem øget energieffektivitet og ved at fremme anvendelsen af alternative energikilder og fremdriftssystemer, især energikilder og fremdriftssystemer med lav eller ingen CO₂-udledning

b) afhjælpning af de negative virkninger af jernbane- og vejtransport, som byområder udsættes for

c) at fjerne administrative og tekniske hindringer for især det transeuropæiske transportnets interoperabilitet og for konkurrencen.

AFSNIT 1
JERNBANETRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 11
Infrastrukturkomponenter

1. Jernbanetransportinfrastrukturen skal især omfatte:
 - a) højhastighedsjernbanelinjer og konventionelle jernbanelinjer, herunder:
 - i) sidespor
 - ii) tunneler
 - iii) broer
 - b) godsterminaler og logistiske platforme til omladning af fragt inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer
 - c) stationer på de strækninger, der er vist i bilag I, til passagertransit inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer
 - d) forbindelserne mellem stationer, godsterminaler og logistiske platforme og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet

e) udstyr i forbindelse hermed

f) trafiktelematik.

2. Jernbanelinjerne skal antage en af nedenstående former:

a) jernbanelinjer til højhastighedstransport, som er:

i) de strækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på 250 km/t eller derover

ii) de konventionelle strækninger, der er udstyret til hastigheder på omkring 200 km/t

iii) de strækninger, der specielt udbygges til højhastighedstog, og som har særlige karakteristika på grund af topografiske, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, og hvor hastigheden skal tilpasses til det enkelte tilfælde.

Denne kategori omfatter også forbindelsesstrækninger mellem højhastighedsnettet og det konventionelle net, banegårdsspor, tilkørsler til terminaler, remiser, osv., som højhastighedsmateriel gennemkører med lav hastighed

b) jernbanelinjer til konventionel transport.

3. 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, logistiske platforme og godsterminaler. Det kan omfatte enhver facilitet, bl.a. automatiske faciliteter til skift af sporvidde, der er nødvendig for en sikker og effektiv drift af køretøjerne, herunder for en mindsket miljøpåvirkning og for øget interoperabilitet.

Artikel 12

Transportinfrastrukturkrav

1. Godsterminaler skal være forbundet med vejinfrastruktur eller, hvor det er muligt, indre vandvejsinfrastruktur i det samlede net.
2. Medlemsstaterne skal sikre, at jernbaneinfrastrukturen:
 - a) undtagen for isolerede net, er udstyret med ERTMS
 - b) er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF¹ og gennemførelsesforanstaltningerne i forbindelse hermed for at sikre interoperabilitet i det samlede net

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1).

- c) er i overensstemmelse med de TSI, der er vedtaget i medfør af artikel 6 i direktiv 2008/57/EF, undtagen i tilfælde, der er omfattet af de relevante TSI, eller i henhold til den procedure, der er beskrevet i artikel 9 i direktiv 2008/57/EF
 - d) undtagen for isolerede net, 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
 - e) opfylder kravene fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU¹ for så vidt angår adgang til godsterminaler
3. I behørigt begrundede tilfælde indrømmer Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat undtagelser for krav, der er mere vidtgående end kravene i direktiv 2008/57/EF for så vidt angår ERMTS og elektrificering.

Artikel 13

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 10 skal der lægges vægt på følgende:

- a) udbredelse af ERTMS
- b) overgang til 1 435 mm nominal sporvidde

¹ 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).

- c) mindskelse af støj- og vibrationsgenerne ved jernbanetransport, navnlig foranstaltninger vedrørende infrastruktur og rullende materiel, herunder støjbeskyttelseskærme
- d) opfyldelse af infrastrukturkravene og øget interoperabilitet
- e) forbedring af sikkerheden i forbindelse med niveauoverkørsler
- f) hvor det relevant, etablering af forbindelse mellem jernbanetransportinfrastrukturen og indlandshavneinfrastrukturen.

AFSNIT 2

INFRASTRUKTUR FOR TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

Artikel 14

Infrastrukturkomponenter

1. Infrastrukturen for transport ad indre vandveje skal især omfatte:
 - a) floder
 - b) kanaler
 - c) søer

- d) infrastruktur i forbindelse hermed, såsom sluser, elevatorer, broer, reservoirer og dertil knyttede systemer til forebyggelse af oversvømmelser, som vil kunne have positive konsekvenser for sejladsen på de indre vandveje
 - e) indlandshavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet
 - f) udstyr i forbindelse hermed
 - g) trafiktelematik, herunder flodinformationstjenester
 - h) forbindelser mellem indlandshavne og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet.
2. For at indgå i det samlede net skal indlandshavnene have en årlig omladningsmængde for gods på over 500 000 tons. Den samlede årlige omladningsmængde for gods baseres på det seneste foreliggende gennemsnit over tre år, som er offentliggjort af Eurostat.

3. Udstyr i forbindelse med indre vandveje kan omfatte udstyr til på- og aflæsning 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 affaldsmottagelsesfaciliteter, elforsyning fra land, faciliteter til indsamling af spildolie samt udstyr til isbrydning, hydrologiske undersøgelser og uddybning af havnen og havneindsejlinger for at sikre mulighed for besejling året rundt.

Artikel 15

Transportinfrastrukturkrav

1. Medlemsstaterne sikrer, at indlandshavne er forbundet med vej- eller jernbaneinfrastrukturen.
2. Indlandshavne skal tilbyde mindst en godsterminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og skal opkræve gennemsigtige gebyrer.

3. Medlemsstaterne sikrer, at:

- a) floder, kanaler og søer opfylder minimumsbestemmelserne for klasse IV-vandveje, der er fastlagt i den nye klassificering af indre vandveje som fastsat af den europæiske transportministerkonference (CEMT), og at der er konstant frihøjde under broer uden at dette berører artikel 35 og 36 i denne forordning.

I behørigt begrundede tilfælde indrømmer Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat undtagelser for minimumskravene til træk (mindre end 2,5 m) og minimumshøjde under broer (mindre end 5,25 m)

- b) floder, kanaler og søer bevares for at opretholde god navigationsstatus under overholdelse af gældende miljølovgivning
- c) floder, kanaler og søer er forsynet med RIS.

Artikel 16

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 10 skal der lægges vægt på følgende:

- a) for eksisterende indre vandveje: gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at opnå standarderne for indre vandveje i klasse IV
- b) hvor det er relevant, opnåelse af højere standarder for modernisering af eksisterende vandveje og for etablering af nye vandveje i overensstemmelse med de tekniske aspekter af CEMT-infrastrukturen for at efterkomme markedsefterspørgslen
- c) trafiktelematik, herunder flodinformationstjenester
- d) etablering af forbindelse mellem indlandshavneinfrastrukturen og godstogs- og vejtransportinfrastrukturen
- e) der ofres særlig opmærksomhed på fritflydende floder, der er tæt på deres naturlige tilstand, og som derfor kan gøres til genstand for særlige foranstaltninger
- f) fremme af bæredygtig transport ad indre vandveje
- g) modernisering og udvidelse af kapaciteten af den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet.

AFSNIT 3

VEJTRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 17

Infrastrukturkomponenter

1. Vejtransportinfrastrukturen skal især omfatte:
 - a) veje af høj kvalitet, herunder
 - i) broer
 - ii) tunneler
 - iii) vejkryds
 - iv) jernbaneoverskæringer
 - v) udfletninger
 - vi) nødspor
 - b) parkeringsområder og rastepladser
 - c) udstyr i forbindelse hermed

- d) trafiktelematik, herunder intelligente transportsystemer.
 - e) godsterminaler og logistiske platforme
 - f) forbindelser mellem godsterminaler og logistiske platforme og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet
 - g) busstationer.
2. De veje af høj kvalitet, der henvises til i stk. 1, litra a), er veje, der spiller en væsentlig rolle for gods- og persontransport over store afstande, integrerer de vigtigste bycentre og økonomiske centre, sammenkobles med øvrige transportformer og forbinder NUTS 2-regioner (bjergregioner, fjerntliggende regioner, indlandsregioner og perifere regioner) med centrale regioner i Unionen. Disse veje skal vedligeholdes på en sådan måde, at det giver mulighed for sikker trafik.
3. Veje af høj kvalitet skal være særligt udviklet og anlagt til færdsel med motorkøretøjer og er enten motorveje, motortrafikveje eller konventionelle strategiske veje.
- a) En motorvej er en vej, som er særligt udviklet og anlagt til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som:
 - i) i de to færdselsretninger har særskilte vejbaner, der bortset fra særlige steder og midlertidige foranstaltninger er adskilt fra hinanden ved en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler

- ii) ikke krydses i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje, cykelsti eller gangsti og
 - iii) er særligt markeret med skilte som motorvej.
 - b) En motortrafikvej er en vej, der er udviklet til færdsel med motorkøretøjer, og hvortil der primært er adgang fra udfletninger eller færdselsregulerede vejkryds, og hvor:
 - i) det er forbudt at standse og parkere på kørebanen og
 - ii) vejen ikke krydses i samme niveau af en jernbane eller sporvognslinje.
 - c) En konventionel strategisk vej er en vej, der ikke er en motorvej eller motortrafikvej, men som stadigvæk er en vej af høj kvalitet, jf. stk. 1 og 2.
4. Udstyr i forbindelse med veje kan især omfatte udstyr til færdselsregulering, information og rutevejledning, opkrævning af brugerafgift, sikkerhedsformål, mindskelse af negative indvirkninger på miljøet, brændstofpåfyldning eller genopladning af køretøjer med alternativ fremdrift og sikring af parkeringsområder for erhvervskøretøjer.

Artikel 18
Transportinfrastrukturkrav

Medlemsstaterne sikrer, at:

- a) vejene er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 17, stk. 3, litra a), b) eller c)
- b) vejtransportinfrastrukturens sikkerhed garanteres, overvåges og, hvor det er nødvendigt, forbedres efter proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF¹
- c) vejtunneler med en længde på over 500 m er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF²
- d) interoperabiliteten mellem bompengesystemer, hvor det er relevant, sikres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF³ og med Kommissionens beslutning 2009/750/EF⁴

¹ 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).

² 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).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124).

⁴ Kommissionens beslutning 2009/750/EF af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengtjeneste og de tilhørende tekniske løsninger (EUT L 268 af 13.10.2009, s. 11).

- e) intelligente transportsystemer, der indføres af en offentlig myndighed i vejtransportinfrastrukturen, er i overensstemmelse med direktiv 2010/40/EU og indføres på en måde, der er i overensstemmelse med de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til nævnte direktiv.

Artikel 19

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 10 skal der lægges vægt på følgende:

- a) forbedring og fremme af vejsikkerhed
- b) anvendelse af intelligente transportsystemer, især multimodal informations- og trafikstyringssystemer, og integrerede kommunikations- og betalingssystemer
- c) indførelse af nye teknologier og innovation for at fremme transport med lav CO₂-udledning
- d) tilvejebringelse af passende parkeringspladser til erhvervstrafikanter med et passende sikkerhedsniveau
- e) modvirkning af trængsel på de eksisterende veje.

AFSNIT 4

SØTRANSPORTINFRASTRUKTUR OG MOTORVEJE TIL SØS

Artikel 20

Infrastrukturkomponenter

1. Søtransportinfrastrukturen skal især omfatte:
 - a) maritime rum
 - b) søkanaler
 - c) søhavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet
 - d) forbindelser mellem havnene og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet
 - e) diger, sluser og dokområder
 - f) navigationshjælpemidler
 - g) havneindsejlinger og sejlløb til havne
 - h) bølgebrydere

- i) motorveje til søs
- j) udstyr i forbindelse hermed
- k) trafiktelematik, herunder elektroniske søfartstjenester og VTMISS.

2. Søhavnene skal være til- og frakørselssteder for landinfrastrukturen i det samlede net. De skal opfylde mindst et af følgende kriterier:

- a) det 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, som er baseret på de statistikker, der er offentliggjort af Eurostat
- b) den samlede årlige godsmængde i forbindelse med håndtering af bulk eller non-bulk gods overstiger 0,1 % af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i alle Unionens søhavne. Referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år, som er baseret på de statistikker, der er offentliggjort af Eurostat
- c) søhavnen er beliggende på en ø og er det eneste adgangspunkt til en NUTS 3-region i det samlede net
- d) søhavnen 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.

3. Udstyr i forbindelse med søtransportinfrastruktur kan navnlig omfatte udstyr til trafik- og fragtstyring, til reduktion af negative virkninger, herunder negative miljøpåvirkninger og til anvendelse af alternative brændstoffer samt udstyr, der sikrer muligheder for besejling året rundt, herunder til isbrydning, til hydrologiske undersøgelser og til uddybning, vedligeholdelse og beskyttelse af havnen og havneindsejlinger.

Artikel 21

Motorveje til søs

1. Motorvejene til søs skal, da de repræsenterer den maritime dimension i det transeuropæiske transportnet, bidrage til at opnå et europæisk søtransportområde uden barrierer. De omfatter nærskibstrafik, havne, tilhørende maritim infrastruktur og udstyr samt faciliteter og forenkede administrative formaliteter, der muliggør nærskibstrafik eller sø- og flodtransportydelse mellem mindst to havne, herunder forbindelser i baglandet. Motorveje til søs skal omfatte:
 - a) søtransportforbindelser mellem søhavne i det samlede net eller mellem en havn i det samlede net og en havn i et tredjeland, hvor sådanne forbindelse er af strategisk betydning for Unionen

- b) havnefaciliteter, godsterminaler, logistiske platforme og fragtlandsbyer beliggende uden for havneområdet, men tilknyttet havneaktiviteterne, informations- og kommunikationsteknologi (ikt), som f.eks. elektroniske logistikstyringssystemer, og sikkerheds- og forvaltnings- og toldprocedurer i mindst en medlemsstat
- c) infrastruktur til direkte adgang til land og vand.

2. Forslag til projekter af fælles interesse for motorveje til søs i det transeuropæiske transportnet skal stilles af mindst to medlemsstater. De skal omfatte:

- a) en maritim forbindelse og de tilhørende forbindelser i baglandet i hovednettets mellem to eller flere hovedhavne, eller
- b) en maritim forbindelse og de tilhørende forbindelser i baglandet mellem en havn i hovednettets og havne i det samlede net med særlig fokus på de forbindelser i baglandet, der vedrører havnene i hovednettets og i det samlede net.

3. Projekter af fælles interesse vedrørende motorveje til søs i det transeuropæiske transportnet kan også omfatte aktiviteter, der har bredere fordele, og som ikke er knyttet til specifikke havne, som f.eks. tjenester og tiltag til støtte for personers og varers mobilitet, aktiviteter til forbedring af miljøforholdene såsom elforsyning fra land, der kunne hjælpe skibene med at reducere deres emissioner, aktiviteter, der giver adgang til isbrydningsfaciliteter, aktiviteter, der sikrer muligheder for besejling året rundt, opmudring og alternative brændstofpåfyldningsfaciliteter samt optimering af processer, procedurer og det menneskelige aspekt, ikt-platforme og informationssystemer, herunder trafikstyringssystemer og elektroniske indberetningssystemer.
4. Senest to år efter at være blevet udpeget, jf. artikel 45, skal den europæiske koordinator for motorveje til søs forelægge koordinatoren en detaljeret gennemførelsesplan for motorveje til søs baseret på erfaringerne og udviklingen i forbindelse med søtransport i Unionen samt på den forventede trafik på motorvejene til søs.

Artikel 22
Transportinfrastrukturkrav

1. Medlemsstaterne sikrer, at:
 - a) søhavne er forbundet med jernbanelinjer eller veje og, hvor det er muligt, indre vandveje i det samlede net, undtagen hvor fysiske begrænsninger forhindrer en sådan forbindelse
 - b) enhver søhavn, der håndterer godstrafik, er forsynet med mindst en terminal, der er åben for brugere uden forskelsbehandling og som opkræver gennemsigtige gebyrer
 - c) søkanaler, sejløb til havne og flodmundinger forbinder to have eller skaber adgang fra havet til søhavne og som minimum opfylder betingelserne for indre vandveje i klasse VI.
2. Medlemsstaterne sikrer, at havnene har det udstyr, der er nødvendigt for at understøtte gode miljøforhold for skibe i havne, herunder især modtagefaciliteter til driftsaffald og lastrester fra skibe i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF¹ og i overensstemmelse med anden relevant EU-ret.
3. Medlemsstaterne skal gennemføre VTMIS og SafeSeaNet som fastsat i direktiv 2002/59/EF og skal indføre elektroniske søfartstjenester, herunder især enstrengede elektroniske tjenester for søfart i henhold til direktiv 2010/65/EU.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

Artikel 23

Prioriteter for udvikling af maritim infrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende maritim infrastruktur og som supplement til prioriteterne i artikel 10 skal der lægges vægt på følgende:

- a) fremme af motorveje til søs, herunder nærskibsfart, fremme af udviklingen af forbindelser med baglandet og navnlig udvikling af tiltag til forbedring af søtransports miljøforhold i henhold til de gældende krav, der er fastsat i EU-lovgivningen eller relevante internationale aftaler
- b) indbyrdes forbindelse mellem søhavne og indre vandveje
- c) gennemførelse af VTMISS og elektroniske søfartstjenester
- d) indførelse af ny teknologi og innovation til fremme af alternative brændstoffer og energieffektiv søtransport, såsom LNG
- e) modernisering og udvidelse af kapaciteten af den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet.

AFSNIT 5

LUFTRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 24

Infrastrukturkomponenter

1. Luftransportinfrastrukturen skal især omfatte:
 - a) luftrum, ruter og flyruter
 - b) lufthavne
 - c) forbindelser mellem lufthavnene og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet
 - d) udstyr i forbindelse hermed
 - e) luftnavigationssystemer, herunder den nye generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR-systemet).

2. Lufthavnene skal opfylde mindst et af følgende kriterier:

- a) 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 den region, hvori den er beliggende, er forsynet med en højhastighedsjernbanelinje
- b) for fragtlufthavne udgør den samlede årlige godsmængde mindst 0,2 % af den samlede årlige godsmængde i alle Unionens lufthavne.

Det samlede årlige passagerantal og den samlede årlige godsmængde er baseret på det seneste foreliggende gennemsnit over tre år, som er offentliggjort af Eurostat.

Artikel 25

Transportinfrastrukturkrav

1. Medlemsstaterne sikrer, at enhver lufthavn, der er beliggende på deres område, er forsynet med mindst en terminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige, relevante og rimelige gebyrer.

2. Medlemsstaterne sikrer, at 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. 300/2008¹, finder anvendelse på lufttransportinfrastrukturen i det samlede net.
3. Medlemsstaterne sikrer, at infrastrukturen for lufttrafikstyring gør det muligt at gennemføre det fælles europæiske luftrum i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004², Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004³, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004⁴ og forordning (EF) nr. 552/2004 og lufttransportaktiviteter for at forbedre det europæiske luftfartssystem, gennemførelsesbestemmelsernes og Unionens specifikationer præstationer og bæredygtighed.

¹ 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).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).

Artikel 26

Prioriteter for udvikling af lufttransportinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende lufttransportinfrastruktur og som supplement til prioriteterne i artikel 10 skal der lægges vægt på følgende:

- a) forøgelse af lufthavnskapaciteten
- b) støtte til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og af lufttrafikstyringssystemer, især de systemer, hvori SESAR-systemet anvendes
- c) forbedring af multimodale forbindelser mellem lufthavne og andre transportformers infrastruktur
- d) forbedring af bæredygtigheden og modvirkning af luftfartens indvirkning på miljøet.

AFSNIT 6

INFRASTRUKTUR TIL MULTIMODAL TRANSPORT

Artikel 27

Infrastrukturkomponenter

Godsterminalerne og de logistiske platforme skal opfylde mindst et af de nedenstående kriterier:

- a) deres årlige omladning af gods overstiger for bulkgoods 800 000 tons eller for non-bulkgoods 0,1 % af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i alle Unionens søhavne
- b) hvis der i en NUTS 2-region ikke findes en godsterminal eller logistisk platform, der opfylder kriteriet i litra a), er den pågældende terminal eller platform den vigtigste godsterminal eller logistiske platform, der er udpeget af den pågældende medlemsstat, og som mindst er forbundet med veje og jernbaner i denne NUTS 2-region, eller som kun er forbundet med veje i tilfælde af, at medlemsstaten ikke har et jernbanesystem.

Artikel 28
Transportinfrastrukturkrav

1. Medlemsstaterne sikrer på en fair og ikkediskriminerende måde, at:
 - a) transportformer forbindes på følgende steder: godsterminaler, passagerstationer, indlandshavne, lufthavne og søhavne for at muliggøre multimodal passager- og godstransport
 - b) godsterminaler og logistiske platforme, indlands- og søhavne og lufthavne, der håndterer fragt, er forsynet med systemer til formidling af informationsstrømme inden for denne infrastruktur og mellem transportformer i logistikkæden, jf. dog relevant EU-ret og national ret. Disse systemer skal navnlig muliggøre formidling af tidstro oplysninger om den tilgængelige infrastrukturkapacitet, trafikstrømme og placering samt sporing og sørge for sikkerheden i hele den multimodale transportkæde
 - c) vedvarende passagertrafik på tværs af det samlede net fremmes gennem en passende opsætning og tilgængelighed af trafiktelematik på banegårde og busstationer, i lufthavne og om relevant i søhavne og indlandshavne, jf. dog relevant EU-ret og national ret.

2. Godsterminaler skal være forsynet med kraner, transportanlæg og andet udstyr til transport af gods mellem forskellige transportformer og til placering og oplagring af gods.

Artikel 29

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 10 skal der lægges vægt på følgende:

- a) effektiv sammenkobling og integration af infrastrukturen i det samlede net fremmes, herunder gennem adgangsinfrastrukturer, hvor dette er nødvendigt, og gennem godsterminaler og logistiske platforme
- b) de væsentligste tekniske og administrative hindringer for den multimodale transport fjernes
- c) der udvikles en gnidningsløs informationsstrøm mellem transportformerne, og udbydelse af multimodale og monomodale transporttjenester muliggøres i hele det transeuropæiske transportsystem.

AFSNIT 7
FÆLLES BESTEMMELSER

Artikel 30
Byknudepunkter

I forbindelse med udviklingen af det samlede net i byknudepunkter tilstræber medlemsstaterne om muligt følgende:

- a) for så vidt angår passagertransport: sammenkobling mellem jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur, luftfartsinfrastruktur og, hvor det er relevant, infrastruktur for transport ad indre vandveje og maritim infrastruktur i det samlede net
- b) for så vidt angår godstransport: sammenkobling mellem jernbaneinfrastruktur, vejinfrastruktur og, hvor det er relevant, infrastruktur for transport ad indre vandveje, luftfartsinfrastruktur og maritim infrastruktur i det samlede net
- c) passende forbindelser mellem forskellige banegårde, havne og lufthavne i det samlede net i et byknudepunkt
- d) velfungerende forbindelser mellem infrastrukturen i det samlede net og infrastrukturen for regional- og lokaltrafikken og udbringning af gods i byer, herunder logistisk konsolidering og distributionscentre

- e) afhjælpning af de negative virkninger af gennemgående jernbane- og vejtransport, som byområder udsættes for, hvilket kan indebære undgåelse af byområder
- f) fremme af effektive metoder til støjsvag udbringning og lavemissionsudbringning af gods i byer.

Artikel 31

Trafiktelematik

1. Trafiktelematikken skal muliggøre trafikstyring og udveksling af oplysninger i og mellem transportformer i forbindelse med multimodale transportaktiviteter og transportrelaterede tjenester, der frembringer merværdi, med henblik på forbedring af sikkerhed og miljø samt forenkling af administrative procedurer. Trafiktelematikken skal fremme velfungerende forbindelser mellem infrastrukturen i det samlede net og infrastrukturen for den regionale og lokale transport.
2. Trafiktelematikken skal indsættes overalt, hvor det er muligt i Unionen, med henblik på at muliggøre, at et sæt af interoperable grundlæggende kapaciteter findes i alle medlemsstater.

3. Den trafiktelematik, der er omhandlet i denne artikel, omfatter for de respektive transportformer især:
- for så vidt angår jernbaneforbindelser: ERTMS
 - for så vidt angår indre vandveje: RIS
 - for så vidt angår vejtransport: ITS
 - for så vidt angår søtransport: VTMS og elektroniske søfartstjenester, herunder enstrengede elektroniske tjenester såsom enstrengede søfartstjenester, fælles havnesystemer og relevante toldinformationssystemer
 - for så vidt angår lufttransport: lufttrafikstyringssystemer, især de systemer, der vedrører SESAR-systemet.

Artikel 32

Bæredygtige godstransporttjenester

Medlemsstaterne skal lægge særlig vægt på projekter af fælles interesse, som både omfatter effektive godstransporttjenester, der anvender infrastrukturen i det samlede net, og bidrager til en reduktion af CO₂-udledningerne og andre negative påvirkninger af miljøet, og hvis formål er at:

- a) gøre brugen af transportinfrastruktur mere bæredygtig, herunder effektivisere forvaltningen heraf
- b) fremme udbredelsen af innovative transporttjenester, herunder ved hjælp af motorveje til søs, trafiktelematik og udvikling af supplerende infrastruktur, som er nødvendig for at nå disse tjenesters hovedsagelig miljømæssige og sikkerhedsrelaterede mål, samt fastlæggelse af relevante styringsstrukturer
- c) fremme multimodale transportaktiviteter, herunder de dertil hørende nødvendige informationsstrømme, og øge samarbejdet mellem udbyderne af transporttjenester
- d) stimulere ressource- og CO₂-effektivitet, navnlig vedrørende drivmidler til køretøjer, transport til lands og til vands, system- og aktivitetsplanlægning

- e) analysere og tilvejebringe oplysninger om flådekarakteristik og -resultater, administrative krav og menneskelige ressourcer
- f) forbedre forbindelserne til de mest sårbare og isolerede dele af Unionen, især regionerne i den yderste periferi, ømråder, fjerntliggende regioner og bjergregioner.

Artikel 33

Ny teknologi og innovation

For at det samlede net kan følge med den innovative teknologiske udvikling og udbredelse skal formålet navnlig være:

- a) at støtte og fremme nedbringelse af CO₂-udledningerne fra transport ved at overgå til innovative og bæredygtige transportteknologier
- b) at gøre det muligt at nedbringe CO₂-udledningerne fra alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet, indføre alternative fremdriftssystemer, herunder elforsyningssystemer og tilvejebringe den tilsvarende infrastruktur. Denne infrastruktur kan omfatte net og andre faciliteter, der er nødvendige for energiforsyningen, kan tage hensyn til grænsefladen mellem infrastruktur og køretøj og kan omfatte trafiktelematik
- c) at øge sikkerheden og bæredygtigheden i forbindelse med transport af personer og varer

- d) at forbedre driften, forvaltningen, tilgængeligheden, interoperabiliteten, multimodaliteten og effektiviteten i nettet, herunder gennem multimodal billettering og koordinering af rejsetidsplaner
- e) at fremme effektive metoder til tilvejebringelse af tilgængelige og forståelige oplysninger til alle borgere vedrørende forbindelser, interoperabilitet og multimodalitet
- f) at fremme foranstaltninger til nedbringelse af de eksterne omkostninger, som f.eks. overbelastning, helbredsskader og enhver form for forurening, herunder støj, samt emissioner
- g) at indføre sikkerhedsteknologi og kompatible identifikationsstandarder på nettene
- h) at øge modstandsdygtigheden over for klimaændringer
- i) at gøre yderligere fremskridt med hensyn til udvikling og udbredelse af trafiktelematik inden for og mellem transportformer.

Artikel 34

Sikker infrastruktur

Medlemsstaterne tager passende hensyn til at sikre, at transportinfrastrukturen giver passager- og godstransportsikkerhed.

Artikel 35

Infrastrukturens modstandsdygtighed over for klimaændringer og miljøkatastrofer

I forbindelse med infrastrukturplanlægningen skal medlemsstaterne sørge for at øge modstandsdygtigheden over for klimaændringer og over for miljøkatastrofer.

Artikel 36

Miljøbeskyttelse

Miljøvurderingen af planer og projekter gennemføres i overensstemmelse med de EU-retlige regler på miljøområdet, herunder direktiv 92/43/EØF, 2000/60/EF, 2001/42/EF, 2009/147/EF og 2011/92/EU.

Artikel 37

Tilgængelighed for alle brugere

Transportinfrastrukturen skal være tilgængelig for alle brugere, herunder især ældre, bevægelseshæmmede personer og passagerer med et handicap, og tilbyde alle uhindret mobilitet.

Udformningen og etableringen af transportinfrastrukturen skal overholde de relevante krav i EU-retten.

KAPITEL III

HOVEDNETTET

Artikel 38

Identifikation af hovednettet

1. Hovednettet, som vist på kortene i bilag I, skal omfatte de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne i politikken vedrørende det transeuropæiske transportnet, og afspejle udviklingen i trafikefterspørgslen og behovet for multimodal transport. Det skal især bidrage til at tackle en forøgelse af mobiliteten og sikre en høj sikkerhedsstandard samt bidrage til at udvikle et transportsystem med lav CO₂-udledning.
2. Hovednettet skal være sammenkoblet i knudepunkter og muliggøre forbindelser mellem medlemsstaterne og med nabolandenes transportinfrastrukturnet.
3. Medlemsstaterne skal træffe passende foranstaltninger med henblik på at udvikle hovednettet, så det er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel senest den 31. december 2030, jf. dog artikel 1, stk. 4, og artikel 41, stk. 2 og 3.

I overensstemmelse med artikel 54 evalueres gennemførelsen af hovednettet af Kommissionen senest den 31. december 2023.

Artikel 39
Infrastrukturkrav

1. Der skal tages hensyn til innovative teknologier, trafiktelematik og foranstaltninger til regulering og styring af infrastrukturen for at sikre en ressourceeffektiv anvendelse af transportinfrastrukturen og tilvejebringe tilstrækkelig kapacitet for såvel passager- som godstransport.
2. Infrastrukturen i hovednettet skal opfylde alle de krav, der er fastlagt i kapitel II. Desuden skal infrastrukturen i hovednettet opfylde følgende krav, jf. dog stk. 3:
 - a) For så vidt angår jernbanetransportinfrastruktur:
 - i) fuldstændig elektrificering af jernbanespor og, så vidt muligt for drift af elektriske tog, sidespor
 - ii) hovednettets godstogsstrækninger som angivet i bilag I: mindst 22,5 t akseltryk, 100 km/t strækningshastighed og muligheden for at anvende tog med en længde på 740 m
 - iii) fuld udbygning af ERTMS

- iv) nominel sporvidde for nye jernbanestrækninger: 1435 mm undtagen i de tilfælde, hvor den nye strækning er en udvidelse på et net, hvor sporvidden er forskellig og adskilt fra de vigtigste jernbanestrækninger i Unionen.

Isolerede net er undtaget fra kravene i nr. i)-iii).

- b) for så vidt angår infrastruktur for transport ad indre vandveje og søtransportinfrastruktur:
 - adgang til alternative rene brændstoffer
- c) for så vidt angår vejtransportinfrastruktur:
 - kravene i henhold til artikel 17, stk. 3, litra a) eller b)
 - anlæggelse af rasteplasser på motorveje med ca. 100 km afstand i overensstemmelse med samfundets, markedets og miljøets behov for bl.a. at tilvejebringe passende og tilstrækkeligt sikre parkeringspladser til erhvervstrafikanter
 - adgang til alternative rene brændstoffer
- d) for så vidt angår luftfarttransportinfrastruktur:
 - kapacitet til at tilvejebringe alternative rene brændstoffer.

3. For så vidt angår jernbanetransportinfrastruktur kan Kommissionen i behørigt begrundede tilfælde indrømme fritagelser med hensyn til toglængde, ERTMS, akseltryk, elektrificering og strækningshastighed, jf. dog direktiv 2008/57/EF.

For så vidt angår vejtransportinfrastruktur kan Kommissionen på anmodning af en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde, forudsat at der sikres et passende sikkerhedsniveau, indrømme fritagelser fra bestemmelserne i artikel 17, stk. 3, litra a) eller b).

De behørigt begrundede tilfælde, der omhandles i dette stykke, omfatter tilfælde, hvor investeringer i infrastruktur ikke kan berettiges ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn.

Artikel 40

Udvikling af hovednettet

Den transportinfrastruktur, der indgår i hovednettet, skal udvikles i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i kapitel II.

Artikel 41
Knudepunkter i hovednettet

1. Knudepunkterne i hovednettet er opført i bilag II og omfatter:
 - a) byknudepunkter, herunder havne og lufthavne i byer
 - b) søhavne og indlandshavne
 - c) grænseovergange til nabolande
 - d) banegodsterminaler
 - e) passager- og fragtlufthavne.

2. Søhavne i hovednettet, der er opført i bilag II, del 2, skal senest den 31. december 2030 være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen og om muligt transportinfrastrukturen til de indre vandveje i det transeuropæiske transportnet, undtagen hvor fysiske begrænsninger forhindrer en sådan forbindelse.

3. De hovedlufthavne, der er opført i bilag II, del 2, skal senest den 31. december 2050 være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, undtagen hvor fysiske begrænsninger forhindrer en sådan forbindelse. I betragtning af den potentielle trafikefterspørgsel skal disse lufthavne om muligt integreres i højhastighedstognettet.

KAPITEL IV

GENNEMFØRELSE AF HOVEDNETTET

VED HJÆLP AF HOVEDNETKORRIDORER

Artikel 42

Instrumentet hovednetkorridorer

1. Hovednetkorridorer er et instrument til fremme af en koordineret gennemførelse af hovednettet. For at skabe en ressourceeffektiv multimodal transport og dermed bidrage til samhørigheden ved at forbedre det territoriale samarbejde skal hovednetkorridorerne være fokuseret på:
 - a) modal integration
 - b) interoperabilitet, og
 - c) en koordineret udvikling af infrastrukturen, navnlig i grænseoverskridende områder og flaskehalse.
2. Hovednetkorridorerne skal gøre det muligt for medlemsstaterne at anvende en koordineret og synkroniseret tilgang til investeringer i infrastruktur, så kapaciteten forvaltes på den mest effektive måde. Hovednetkorridorerne skal understøtte en omfattende anvendelse af interoperable trafikstyringssystemer og, hvor det er hensigtsmæssigt, brug af innovation og nye teknologier.

Artikel 43

Definition af hovednetkorridorer

1. Hovednetkorridorer omfatter hovednettets væsentligste strømme over lange afstande og skal navnlig forbedre de grænseoverskridende forbindelser inden for Unionen.
2. Hovednetkorridorer skal være multimodale og åbne for optagelse af alle transportformer, der er omfattet af denne forordning. De krydser mindst to grænser og omfatter om muligt mindst tre transportformer, herunder i påkommende tilfælde motorveje til søs.

Artikel 44

Liste over hovednetkorridorer

1. Listen over hovednetkorridorer er opført i del I i bilag I til forordning (EU) nr. .../2013*. Medlemsstaterne deltager i henhold til dette kapitel i disse hovednetkorridorer.
2. Kommissionen forelægger skematisk vejledende kort over hovednetkorridorerne i et for offentligheden let tilgængeligt format.

* EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen i dok. PE-CONS 76/13.

Artikel 45

Koordinering af hovednetkorridorer

1. For at fremme en samordnet gennemførelse af hovednetkorridorer, ERMTS og motorveje til søs udpeger Kommissionen efter aftale med de pågældende medlemsstater og efter høring af Europa-Parlamentet og Rådet en eller flere europæiske koordinatore.
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 europæiske institutioner.
3. Kommissionens beslutning om udpegning af den europæiske koordinator indeholder en angivelse af, hvordan de i stk. 5 anførte opgaver skal udføres.
4. Den europæiske koordinator handler for og på vegne af Kommissionen, der yder den nødvendige sekretariatsbistand. Den europæiske koordinators mandat vedrører henholdsvis en enkelt hovednetkorridor eller indførelsen af ERMTS eller gennemførelse af motorveje til søs.

5. Den europæiske koordinator:

- a) støtter den samordnede gennemførelse af den pågældende hovednetkorridor og navnlig den rettidige gennemførelse af arbejdsplanen for denne hovednetkorridor
- b) udarbejder korridorarbejdsplanen sammen med medlemsstaterne og overvåger dens gennemførelse
- c) rådfører sig med korridorforummet om planen og dens gennemførelse
- d) foretager indberetning til medlemsstaterne, Kommissionen og, hvor det er relevant, alle øvrige organer, der er direkte involveret i udviklingen af hovednetkorridoren, om enhver form for vanskeligheder, som koordinatoren har mødt, og, navnlig når udviklingen af en korridor forhindres, for at hjælpe med at finde passende løsninger
- e) udarbejder hvert år en rapport til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og de relevante medlemsstater om de fremskridt, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af hovednetkorridoren
- f) undersøger efterspørgslen efter transportydelser, mulighederne for midler til investeringer og finansiering og de tiltag, der skal iværksættes, samt de betingelser, der skal være opfyldt for at fremme adgangen til disse midler eller denne finansiering, og fremsætter passende henstillinger.

6. Den europæiske koordinator holder sammen med de berørte medlemsstater kontakt med regionale og lokale myndigheder, transportoperatører, transportbrugere og repræsentanter for civilsamfundet om arbejdsplanen og dens gennemførelse.
7. De berørte medlemsstater samarbejder med den europæiske koordinator og giver koordinatoren de oplysninger, som er nødvendige for, at denne kan udføre de opgaver, der er foreskrevet i denne artikel, herunder om udviklingen af korridorerne i eventuelle nationale infrastrukturplaner.
8. Med forbehold af relevant EU-ret og national ret kan Kommissionen anmode om en udtalelse fra den europæiske koordinator i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om midler fra Unionen til hovednetkorridorer, som den europæiske koordinator er ansvarlig for, med henblik på at sikre konsekvens og fremme af hver enkelt korridor.
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 aftale med de berørte medlemsstater bringe mandatet til ophør. Der kan udpeges en afløser efter proceduren i stk. 1.

Artikel 46

Styring af hovednetkorridorer

1. For hver hovednetkorridor bistås den relevante europæiske koordinator i udførelsen af sine opgaver vedrørende arbejdsplanen og dens gennemførelse af et sekretariat og af et rådgivende forum (korridorforummet). Efter aftale med de berørte medlemsstater oprettes og ledes korridorforummet af den europæiske koordinator. De berørte medlemsstater skal give deres tilslutning til medlemskabet af korridorforummet for deres del af hovednetkorridoren.
2. Efter aftale med de berørte medlemsstater kan koordinatoren nedsætte korridorarbejdsgrupper med koordinatoren som formand, som fokuserer på:
 - a) modal integration
 - b) interoperabilitet
 - c) den koordinerede udvikling af infrastrukturen i grænseoverskridende områder.

Artikel 47
Arbejdsplan

1. Hver europæisk koordinator forelægger senest den ...* de berørte medlemsstater en arbejdsplan med en analyse af udviklingen af korridoren. Efter de berørte medlemsstaters godkendelse forelægges arbejdsplanen for Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen til orientering.

Arbejdsplanen indeholder især en beskrivelse af kendetegnene, de grænseoverskridende strækninger og målsætningerne for hovednetkorridoren under anvendelse af målsætningerne og prioriteterne i artikel 4 og 10. Arbejdsplanen indeholder en analyse af:

- a) indførelsen af interoperable trafikstyringssystemer
- b) en plan for fjernelse af fysiske, tekniske, driftsmæssige og administrative hindringer mellem og inden for transportformer og til fremme af effektive multimodale transporter og tjenester
- c) eventuelle foranstaltninger til forbedring af den administrative og tekniske kapacitet til at udtænke, planlægge, udforme, tilvejebringe, gennemføre og overvåge projekter af fælles interesse

* EUT: Indsæt venligst datoen: et år efter denne forordnings ikrafttræden.

- d) de eventuelle indvirkninger af klimaændringer på infrastrukturen og i givet fald forslag til foranstaltninger til fremme af modstandsdygtigheden over for klimaændringer
- e) foranstaltninger, der skal træffes for at modvirke drivhusgasemissioner, støj og eventuelle andre negative miljømæssige konsekvenser.

Arbejdsplanen skal omfatte nærmere oplysninger om offentlige høringer, som støtter udviklingen og gennemførelsen af arbejdsplanen.

Arbejdsplanen indeholder også en analyse af de nødvendige investeringer, herunder:

- en liste over projekter til udvidelse, fornyelse eller genoprettelse af transportinfrastruktur som defineret i artikel 2, stk. 2, for hver enkelt af de transportformer, der er omfattet af hovednetkorridoren
- de forskellige kilder, der er påtænkt i partnerskab med de berørte medlemsstater med henblik på midler og finansiering, på internationalt, nationalt, regionalt og lokalt plan samt EU-plan, herunder, hvor det er muligt, øremærkede krydsfinansieringsordninger og privat kapital samt beløbsangivelse for de tilsagn, der allerede er givet, og i givet fald henvisning til Unionens bidrag, der er planlagt inden for rammerne af Unionens finansielle programmer.

2. Med forbehold af artikel 1, stk. 4, og artikel 54 kan Kommissionen efter de berørte medlemsstaters godkendelse vedtage gennemførelsesretsakter for den grænseoverskridende og den horisontale dimension af hovednetkorridorarbejdsplanerne.

Når de er vedtaget, tilpasser Kommissionen efter de berørte medlemsstaters godkendelse gennemførelsesretsakter for at tage hensyn til de fremskridt, der er gjort, de forsinkelser, der er opstået, eller opdaterede nationale programmer.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 52, stk. 2.

3. Den europæiske koordinator støtter medlemsstaterne i gennemførelsen af arbejdsplanen, navnlig hvad angår:
- a) investeringsplanerne, de dermed forbundne omkostninger og den tidsplan for gennemførelse, der anses for nødvendig for at gennemføre hovednetkorridorerne
 - b) fastlæggelsen af foranstaltninger til fremme af indførelsen af nye teknologier inden for trafik- og kapacitetsstyring og om nødvendigt reduktion af eksterne omkostninger, herunder især drivhusgasemissioner og støj.

Artikel 48

Styring af godstogskorridorer

1. Der bør sørges for en passende koordination mellem hovednetkorridorerne og godstogskorridorerne som omhandlet i forordning (EU) nr. 913/2010 for at undgå enhver overlappning af aktiviteter, navnlig når arbejdsplanen udarbejdes eller arbejdsgrupper nedsættes.
2. Bestemmelserne i dette kapitel berører ikke styringsstrukturene i forordning (EU) nr. 913/2010.

KAPITEL V

FÆLLES BESTEMMELSER

Artikel 49

Ajourføring og indberetning

1. Medlemsstaterne oplyser på et regelmæssigt, dækkende og gennemsigtigt grundlag Kommissionen om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af projekter af fælles interesse og de investeringer, der er foretaget med henblik herpå. Dette skal omfatte fremsendelse af årlige data, så vidt muligt gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec). Det skal omfatte alle relevante data vedrørende projekter af fælles interesse, som modtager EU-finansiering.

Kommissionen skal sikre, at TENtec er offentligt og let tilgængeligt, og at det indeholder projektspecifik og opdateret information om EU-samfinansieringens former og beløb samt om fremskridtene med hvert enkelt projekt.

Kommissionen skal sikre, at TENtec ikke offentliggør oplysninger, der er forretningshemmeligheder, eller som vil kunne skade eller uretmæssigt påvirke enhver offentlig udbudsprocedure i en medlemsstat.

Kommissionen giver adgang til oplysninger om finansiel bistand, der ydes i henhold til andre EU-retlige regler, herunder Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Horisont 2020 samt i form af lån og finansieringsinstrumenter etableret af Den Europæiske Investeringsbank.

2. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen sammendrag af de nationale planer og programmer, som de udarbejder med henblik på udvikling af det transeuropæiske transportnet. Når de nationale planer og programmer er vedtaget, fremsender medlemsstaterne dem til Kommissionen til orientering.

3. Hvert andet år med virkning fra den ...^{*} offentliggør Kommissionen en statusrapport om dens gennemførelse, som forelægges Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget til orientering. Rapporten dækker anvendelsen af de forskellige former for finansiel støtte, der er nævnt i stk. 1, til de forskellige transportformer og andre dele af hovednettet og det samlede net i de enkelte medlemsstater.

Rapporten skal også indeholde en analyse af udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Den skal også give en oversigt over Kommissionens samordning af alle former for finansiel støtte for at sikre en sammenhængende anvendelse af retningslinjerne i overensstemmelse med deres mål og prioriteter.

4. Med forbehold af artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 53 i nærværende forordning vedrørende tilpasning af bilag I og II med det formål at tage hensyn til eventuelle ændringer som følge af de kvantitative lofter, der er fastsat i artikel 14, 20, 24 og 27 i nærværende forordning. Kommissionen skal i forbindelse med tilpasningen af disse bilag:
- a) medtage logistiske platforme, godsterminaler, banegodsterminaler, indlandshavne, søhavne og lufthavne i det samlede net, hvis det er dokumenteret, at den seneste gennemsnitlige trafikmængde over to år ligger over det relevante loft

^{*} EUT: indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden.

- b) undlade at medtage logistiske platforme, godsterminaler, banegodsterminaler, indlandshavne, søhavne og lufthavne i det samlede net, hvis det er dokumenteret, at deres gennemsnitlige trafikmængde over de seneste seks år ligger under det relevante loft
- c) tilpasse kortene over infrastrukturen for veje, jernbaner og indre vandveje, således at de udelukkende afspejler fremskridt med færdiggørelsen af nettet. I forbindelse med tilpasningen af disse kort må Kommissionen ikke foretage tilpasninger af ruteføringen ud over dem, der er tilladt i henhold til den relevante projekttilladelsesprocedure.

Tilpasningerne i henhold til litra a) og b) skal være baseret på de seneste tilgængelige statistikker, der er offentliggjort af Eurostat eller, hvis disse statistikker ikke foreligger, af medlemsstaternes statistiske kontorer. Tilpasningerne i henhold til litra c) skal være baseret på de oplysninger, som den berørte medlemsstat har fremsendt i overensstemmelse med stk. 1.

- 5. Projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur, der ved en delegeret retsakt bliver en del af det transeuropæiske transportnet, kan søge om støtte i medfør af artikel 7, stk. 5, fra den dato, hvor disse delegerede retsakter vedtaget i henhold til nærværende artikels stk. 4, 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. 4, træder i kraft. Ophør af støtteberettigelse påvirker ikke afgørelser om finansiering eller støtte, der træffes af Kommissionen inden denne dato.

6. Med forbehold af artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 53 i nærværende forordning vedrørende tilpasning af bilag III med det formål at medtage eller tilpasse vejledende kort over nabolande baseret på aftaler på højt plan om transportinfrastrukturnet mellem Unionen og de pågældende nabolande.

Artikel 50

Engagement med offentlige og private interessenter

1. Projekter af fælles interesse vedrører alle direkte berørte interessenter. Der kan være tale om andre enheder end medlemsstater, f.eks. regionale og lokale myndigheder, forvaltere og brugere af infrastruktur samt erhvervslivet og civilsamfundet.
2. De nationale procedurer, der gælder for regionale og lokale myndigheder og civilsamfundet, som påvirkes af et projekt af fælles interesse, skal i påkommende tilfælde overholdes i et projekts planlægnings- og anlægsfase. Kommissionen skal fremme udveksling af god praksis i denne henseende.

3. De i stk. 1 omhandlede interessenter kan inden for rammerne af deres kompetence foruden Connecting Europe-faciliteten og Samhørighedsfonden også anvende andre specifikke europæiske programmer, navnlig dem, der støtter regional udvikling, "Europæisk territorielt samarbejde", "Forskning og innovation" eller "Miljø og klimaindsatsen". Disse interessenter kan dermed bidrage til at nå målene for denne forordning og desuden specielt styrke:
- a) forøgelsen af den regionale mobilitet og dermed fremme adgangen til det transeuropæiske transportnet for alle regioner i Unionen
 - b) indsatsen for at fremme grænseoverskridende projekter
 - c) integrationen af byknudepunkter i det transeuropæiske transportnet (herunder fremme af bæredygtig trafik i byområder)
 - d) fremme af bæredygtige transportløsninger såsom forbedret tilgængelighed af offentlig transport, trafiktelematik, intermodale terminaler/multimodale transportkæder, transport med lav CO₂-udledning og andre innovative transportløsninger og miljømæssige forbedringer
 - e) udbygning af samarbejdet mellem de forskellige interessenter.

Artikel 51

Underliggende principper for vurdering af socioøkonomisk cost-benefit-analyser og europæisk merværdi

Baseret på målene i artikel 4 offentliggør Kommissionen de underliggende principper, som den anvender ved vurdering af socioøkonomiske cost-benefit-analyser og analyser af europæisk merværdi vedrørende projekter af fælles interesse, hvortil der ansøges om EU-finansiering.

Artikel 52

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. 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 53

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 49, stk. 4 og 6, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den ...*. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 49 stk. 4 og 6, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

* EUT: Indsæt venligst datoen for forordningens ikrafttræden.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 49, stk. 4 og 6, 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 informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 54

Revision

1. Senest den 31. december 2023 skal Kommissionen efter en eventuel høring af medlemsstaterne og med de europæiske koordinators hjælp have foretaget en revision af gennemførelsen af hovednettet, herunder en evaluering af:
- a) overensstemmelsen med bestemmelserne i denne forordning
 - b) fremskridtene i gennemførelsen af denne forordning
 - c) ændringer i passager- og godstransportstrømme
 - d) udviklingen i de nationale investeringer i transportinfrastruktur
 - e) behovet for ændringer til denne forordning.

Evalueringen skal bl.a. også omfatte konsekvenserne af udviklingen i trafikmønstrene og relevante udviklinger i investeringerne i infrastruktur

Ud over at foretage denne revision vurderer Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne, om der i hovednettet skal indgå nye sektioner, såsom visse tidligere grænseoverskridende prioriterede projekter i afgørelse nr. 661/2010/EU. Kommissionen fremlægger i så fald et lovforslag herom.

2. Under denne revision skal Kommissionen evaluere, om hovednettet som fastsat i denne forordning senest i 2030 vil være i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel III under hensyn til den økonomiske og budgetmæssige situation i Unionen og i de enkelte medlemsstater. Kommissionen skal i samråd med medlemsstaterne også evaluere, om hovednettet bør ændres for at tage hensyn til udviklingen inden for transportstrømme og de nationale investeringsplaner.

Kommissionen kan om nødvendigt fremsætte forslag til ændring af denne forordning. I forbindelse med dette forslag kan Kommissionen også angive datoen for færdiggørelse af det samlede net, jf. artikel 9, stk. 2.

Artikel 55

Enkelt kontaktmyndighed

Medlemsstaterne kan udpege én enkelt kontaktmyndighed med henblik på at fremme og samordne tilladelsesprocessen for projekter af fælles interesse, især grænseoverskridende projekter, i henhold til de relevante EU-retlige regler.

Artikel 56

Forsinket færdiggørelse af hovednettet

I tilfælde af en væsentlig forsinkelse med hensyn til påbegyndelse eller færdiggørelse af arbejdet med hovednettet kan Kommissionen anmode de pågældende medlemsstater om en begrundelse for forsinkelsen. Medlemsstaterne skal give en sådan begrundelse inden for tre måneder. På grundlag af dette svar rådfører Kommissionen sig med de pågældende medlemsstater for at afhjælpe det problem, der har givet anledning til forsinkelsen.

Artikel 57

Fritagelser

Bestemmelserne om jernbaner og navnlig ethvert krav om at forbinde lufthavne og havne med jernbaner finder ikke anvendelse på Cypern og Malta, så længe der ikke er etableret et jernbanesystem inden for deres område.

Artikel 58

Overgangsbestemmelser

1. For afgørelser om finansiering, der er vedtaget i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007¹, som er baseret på afgørelse nr. 661/2010/EU, og som er under gennemførelse på tidspunktet for nærværende forordnings ikrafttræden, gælder reglerne i afgørelse nr. 661/2010/EU fortsat i den udgave, der er i kraft den ...* .
2. Henvisninger til de "prioriterede projekter" der er opført i bilag III til afgørelse nr. 661/2010/EU skal fortolkes som henvisninger til "hovednettet" som defineret i denne forordning.

Artikel 59

Ophævede retsakter

Med forbehold af artikel 58 i nærværende forordning og artikel 7, stk. 2, litra d), i forordning (EU) nr. .../2013^{**} ophæves afgørelse nr. 661/2010/EU.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet (EUT L 162 af 22.6.2007, s. 1).

* EUT: Indsæt venligst datoen: dagen før datoen for forordningens ikrafttræden.

** EUT: indsæt venligst nummeret på forordningen i PE-CONS 76/13.

Artikel 60
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

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

Udfærdiget i ..., den

På Europa-Parlamentets vegne
Formanden

På Rådets vegne
Formanden
