



# EUROPEISKA UNIONEN

EUROPAPARLAMENTET

RÅDET

Strasbourg den 11 december 2013  
(OR. en)

2011/0294 (COD)  
LEX 1407

PE-CONS 42/3/13  
REV 3

TRANS 316  
ECOFIN 533  
ENV 546  
RECH 265  
CODEC 1403

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM UNIONENS RIKTLINJER FÖR  
UTBYGGNAD AV DET TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTET OCH OM UPPHÄVANDE AV  
BESLUT NR 661/2010/EU**

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**  
**(EU) nr .../2013**

**av den 11 december 2013**

**om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och  
om upphävande av beslut nr 661/2010/EU**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT  
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 172,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>3</sup>, och

---

<sup>1</sup> EUT C 143, 22.5.2012, s. 130.

<sup>2</sup> EUT C 225, 22.7.2012, s. 150.

<sup>3</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 19 november 2013 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 5 december 2013.

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG<sup>1</sup> omarbetades av tydlighetsskäl genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU<sup>2</sup>.
- (2) De transeuropeiska nätens planering, utbyggnad och drift bidrar till uppnåendet av viktiga mål för unionen, så som bland annat anges i Europa 2020-strategin och i kommissionens vitbok med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (nedan kallad *vitboken*), t.ex. att skapa en inre marknad som fungerar smidigt och att öka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen. Deras särskilda mål inkluderar även att möjliggöra smidig, säker och hållbar rörlighet för personer och varor, säkerställa tillgänglighet och anslutbarhet för alla regioner i unionen och bidra till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft i ett globalt perspektiv. Dessa särskilda mål bör uppnås genom att samtrafikförmåga och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät införs på ett resurseffektivt och hållbart sätt. Till exempel kan järnvägens driftskompatibilitet förbättras genom innovativa lösningar som syftar till att förbättra systemens kompatibilitet, t.ex. fordonsbaserad utrustning och räls med flera spårvidder.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EGT L 228, 9.9.1996, s. 1).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 204, 5.8.2010, s. 1).

- (3) Den ökande trafiken har lett till ökad trängsel i de internationella transporterna. För att säkerställa den internationella rörligheten för personer och varor bör det transeuropeiska transportnätets kapacitet och användningen av denna kapacitet optimeras och om nödvändigt utökas genom avlägsnande av flaskhalsar i infrastrukturerna och överbyggande av infrastrukturlänkar som saknas inom och mellan medlemsstaterna och, i förekommande fall, grannländer och med beaktande av de pågående förhandlingarna med kandidatländer och presumtiva kandidatländer.
- (4) I enlighet med vad som sägs i vitboken kan transportsystemets effektivitet och prestationsförmåga bli avsevärt högre genom förbättring över hela nätet av den modala integreringen av infrastruktur, informationsflöden och förfaranden.
- (5) I vitboken ställs krav på utveckling av transportrelaterad informations- och kommunikationsteknik för att säkerställa bättre och integrerad trafikstyrning samt förenklade administrativa förfaranden genom bättre godslogistik, system för att följa och spåra gods samt optimerade tidtabeller och trafikflöden. Eftersom sådana insatser bidrar till en effektiv förvaltning och användning av transportinfrastruktur, bör de omfattas av denna förordning.

- (6) Strategin för det transeuropeiska transportnätet måste beakta transportpolitikens utveckling och förändringarna i infrastrukturens ägande. Medlemsstaterna har fortfarande huvudansvaret för att skapa och underhålla transportinfrastruktur. Numera har även andra aktörer, bland annat privata partner, blivit delaktiga i utformningen av ett multimodalt transeuropeiskt transportnät och därtill hörande investeringar, inbegripet regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, koncessionshavare eller hamn- och flygplatsmyndigheter.
- (7) Det transeuropeiska transportnätet består till stor del av befintlig infrastruktur. Om målen i den nya strategin för de transeuropeiska transportnäten till fullo ska kunna uppnås bör det i en förordning fastställas enhetliga infrastrukturkrav som ska iakttas i det transeuropeiska transportnätets infrastruktur.
- (8) Det transeuropeiska transportnätet bör byggas ut genom att skapa ny transportinfrastruktur, återställa och uppgradera befintlig infrastruktur och vidta åtgärder för att främja en resurseffektiv användning av denna. På grund av att det tidigare saknades regelbundet underhåll är det i vissa fall nödvändigt att återställa järnvägsinfrastrukturen. Återställande är en process som leder till att de ursprungliga konstruktionsparametrarna för befintlig järnvägsinfrastruktur uppnås kombinerat med att kvaliteten på denna förbättras på lång sikt i förhållande till den nuvarande situationen, i enlighet med kraven och bestämmelserna i denna förordning.

- (9) Vid genomförandet av projekt av gemensamt intresse bör särskild hänsyn tas till de särskilda förhållandena i det berörda enskilda projektet. När så är möjligt bör synergier med andra politikområden utnyttjas, bland annat med turismaspekter genom att i anläggningar inom väg- och vattenbyggnad, såsom broar och tunnlar, inkludera cykelinfrastruktur för långväga cykelleder som t.ex. EuroVelo-rutter.
- (10) Det transeuropeiska transportnätet bör helst byggas ut genom en struktur på två nivåer, som består av ett övergripande nät och ett stomnät och grundar sig på en gemensam och öppen metod, med dessa två nivåer som den högsta nivån av infrastrukturplanering inom unionen.
- (11) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som säkerställer tillgänglighet och anslutbarhet för alla regioner i unionen, även randområden, ömråden och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i den integrerade havspolitik som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1255/2011<sup>1</sup>, och som bidrar till den sociala och ekonomiska sammanhållningen mellan regionerna. I de riktlinjer som fastställs i den här förordningen (nedan kallade *riktlinjerna*) bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas för att främja utvecklingen av ett nät av hög standard i hela unionen till 2050.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1255/2011 av den 30 november 2011 om inrättande av ett program för att stödja den fortsatta utvecklingen av en integrerad havspolitik (EUT L 321, 5.12.2011, s. 1).

- (12) I vitboken konstateras också att stora skillnader kvarstår i transportinfrastrukturen mellan de östra och de västra delarna av unionen. Dessa skillnader måste åtgärdas för att ett fullt integrerat europeiskt transportinfrastrukturnät ska kunna uppnås.
- (13) Stomnätet bör fastställas och det bör vidtas lämpliga åtgärder för att utveckla detta som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Stomnätet bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett hållbart och multimodalt transportnät och bör stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta europeiska mervärdet, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar, och därigenom bidra till målet i vitboken att minska växthusgasutsläppen från transporter med 60 % till 2050 jämfört med 1990 års nivåer.
- (14) Undantag från infrastrukturkraven när det gäller stomnätet bör vara möjliga i vederbörligen motiverade fall. Dessa bör omfatta fall där investeringar inte kan motiveras, till exempel i glesbefolkade områden.
- (15) Den speciella situationen för isolerade eller delvis isolerade järnvägsnät bör erkännas genom undantag från vissa infrastrukturkrav.

- (16) Vid den översyn av stomnätets genomförande som ska ske senast 2023 bör kommissionen beakta nationella genomförandeplaner och framtida utvidgningar.
- (17) Det transeuropeiska transportnätet omfattar endast en del av de befintliga transportnäten. I samband med den översynen av stomnätets genomförande som ska ske senast 2023 bör kommissionen, i samarbete med de berörda medlemsstaterna, utvärdera huruvida andra delar, såsom vissa inre vattenvägar av klass III, bör integreras i nätet. I samband med översynen bör kommissionen också bedöma hur projekten har utvecklats och, vid behov, bör den kunna ompröva tidsfristerna med hänsyn till all utveckling som kan påverka sannolikheten för att dessa tidsfrister hålls.
- (18) Vid den översyn av stomnätets genomförande som ska ske 2023 bör kommissionen, efter samråd med medlemsstaterna, bedöma om andra delar ska tas upp i nätet, särskilt de prioriterade projekt som ingår i beslut nr 661/2010/EU.
- (19) För att inrätta stomnätet på ett samordnat och snabbt sätt och därigenom kunna få ut så mycket som möjligt av nätens fördelar, bör de berörda medlemsstaterna se till att det vidtas lämpliga åtgärder för att slutföra projekt av gemensamt intresse senast 2030. När det gäller det övergripande nätet bör medlemsstaterna så långt som möjligt bemöda sig att slutföra detta och iakttä de relevanta bestämmelserna i riktlinjerna senast 2050.

- (20) Det är nödvändigt att identifiera projekt av gemensamt intresse som kommer att bidra till att förverkliga det transeuropeiska transportnätet och som bidrar till uppnåendet av målen och överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i riktlinjerna. Genomförandet av dessa bör styras av projektens aktualitet, förenligheten med rättsliga förfaranden på nationell nivå och på EU-nivå samt tillgängliga ekonomiska resurser, utan att det påverkar en medlemsstats eller unionens ekonomiska åtaganden.
- (21) Projekt av gemensamt intresse bör ha ett europeiskt mervärde. Gränsöverskridande projekt har i allmänhet ett högt europeiskt mervärde, men de kan ha lägre ekonomisk effekt jämfört med rent nationella projekt. Sådana gränsöverskridande projekt bör vara föremål för prioriterade insatser av unionen för att säkerställa att de genomförs.
- (22) Projekt av gemensamt intresse för vilka det ansöks om unionsfinansiering bör dessutom ha genomgått en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys enligt en erkänd metod som beaktar alla samhällsmässiga, ekonomiska, klimatmässiga och miljömässiga fördelar och kostnader. Analysen av klimatmässiga och miljömässiga kostnader och fördelar bör grunda sig på den miljökonsekvensbedömning som genomförts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU av den 13 december 2011 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (EUT L 26, 28.1.2012, s. 1).

- (23) För att man ska kunna bidra till vitbokens mål om att minska utsläppen av växthusgaser med 60 procent till 2050 jämfört med 1990 års nivåer bör man utvärdera hur utsläppen av växthusgaser påverkas av projekt av gemensamt intresse för att anlägga ny, bygga ut eller uppgradera transportinfrastruktur.
- (24) Vissa delar av nätet förvaltas av andra aktörer än medlemsstaterna. Medlemsstaterna är dock ansvariga för att säkerställa att reglerna om nätet tillämpas korrekt inom deras territorium. Eftersom utbyggnaden och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet kräver en gemensam tillämpning av denna förordning bör alla delar av nätet omfattas av de rättigheter och skyldigheter som föreskrivs i denna förordning liksom andra relevanta bestämmelser och förfaranden i unionsrätten och nationell rätt.
- (25) Samarbete med grannländer och tredjeländer är nödvändigt för att säkerställa sammanlänkning och driftskompatibilitet mellan respektive infrastrukturnät. Unionen bör därför i tillämpliga fall främja projekt av gemensamt intresse med dessa länder.

- (26) För att uppnå modal integrering i hela nätet krävs lämplig planering av det transeuropeiska transportnätet. Detta förutsätter även att särskilda krav på infrastruktur, telematikapplikationer, utrustning och tjänster genomförs i hela nätet. Därför är det nödvändigt att säkerställa en tillräcklig och samordnad utveckling av sådana krav i hela Europa för varje transportsätt och för deras samtrafikförmåga inom och utanför det transeuropeiska transportnätet, så att fördelarna av näteffekten utnyttjas och effektiva transeuropeiska långdistanstransporter möjliggörs.
- (27) För att fastställa befintliga och planerade transportinfrastrukturer för det övergripande nätet och stomnätet bör kartor tillhandahållas och anpassas efterhand i takt med trafikflödenas utveckling. Den tekniska basen för kartorna tillhandahålls av det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec), som erbjuder en högre detaljnivå för den transeuropeiska transportinfrastrukturen.
- (28) I riktlinjerna bör prioriteringar fastställas som gör det möjligt att bygga ut det transeuropeiska transportnätet inom den givna tidsramen.

- (29) Telematikapplikationer är en nödvändig grund för att optimera trafik och transporter, trafiksäkerhet och förbättra därtill relaterade tjänster. Information till resenärer, bland annat information om biljettförsäljning och bokningssystem, bör tillhandahållas i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 454/2011<sup>1</sup>.
- (30) Riktlinjerna bör innehålla bestämmelser om utbyggnaden av det övergripande nätet vid urbana knutpunkter i enlighet med unionens syfte för en hållbar rörlighet i storstadsområden, eftersom dessa knutpunkter är utgångspunkten eller slutdestinationen (*last mile*) för passagerare och gods som transporteras i det transeuropeiska transportnätet samt omstignings- eller omlastningsplatser inom eller mellan olika transportsätt.
- (31) På grund av sin storskalighet bör det transeuropeiska transportnätet utgöra grunden för storskalig utbyggnad av ny teknik och innovationer, vilket t.ex. kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och minska dess koldioxidavtryck. Detta kommer att bidra till uppnåendet av målen i Europa 2020-strategin och vitboken om att minska utsläppen av växthusgaser med 60 % till år 2050 (baserat på nivåerna för 1990) och samtidigt till målsättningen att öka försörjningstryggheten för drivmedel i unionen. För att uppnå dessa mål bör tillgången till alternativa drivmedel förbättras i hela det transeuropeiska transportnätet. Tillgången till alternativa drivmedel bör grundas på efterfrågan på dessa bränslen och det bör inte krävas att det ska finnas tillgång till alla alternativa rena bränslen vid alla bensinstationer.

---

<sup>1</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Telematikapplikationer för persontrafik" i det transeuropeiska järnvägssystemet (EUT L 123, 12.5.2011, s. 11).

- (32) Det transeuropeiska transportnätet måste säkerställa effektiv multimodalitet för att möjliggöra bättre och mer hållbara val av person- och godstransportsätt och för att göra det möjligt att lägga samman stora volymer för transporter på långa sträckor. Detta kommer att göra multimodala transporter mer ekonomiskt attraktiva för passagerare, användare och speditörer.
- (33) För att transportinfrastrukturen ska vara av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör man vid utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet beakta säkerheten och skyddet för passagerare och godstransporter, bidraget till klimatförändringen och den inverkan som klimatförändringar samt potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla transportanvändare.
- (34) Under infrastrukturplaneringen bör medlemsstaterna och andra projektledare ta vederbörlig hänsyn till riskbedömningar och anpassningsåtgärder som i tillräcklig utsträckning ökar motståndskraften mot klimatförändringar och miljökatastrofer.

- (35) Medlemsstaterna och andra projektledare bör genomföra miljöbedömningar av planer och projekt, särskilt enligt rådets direktiv 92/43/EEG<sup>1</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG<sup>2</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG<sup>3</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG<sup>4</sup> och direktiv 2011/92/EU för att undvika eller, där så inte är möjligt, mildra eller kompensera negativa effekter på miljön, såsom uppsplittring av landskapet, hårdgörning av marken och luft- och vattenföroreningar samt buller, och för att effektivt skydda den biologiska mångfalden.
- (36) Skyddet av miljön och den biologiska mångfalden samt de strategiska krav som finns när det gäller transport på inre vattenvägar bör beaktas.
- (37) Medlemsstaterna och andra som driver projekt bör se till att bedömningar av projekt av gemensamt intresse genomförs på ett effektivt sätt och att onödiga fördröjningar undviks.

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (EGT L 206, 22.7.1992, s. 7).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (EGT L 327, 22.12.2000, s. 1).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan (EGT L 197, 21.7.2001, s. 30).

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (EUT L 20, 26.1.2010, s. 7).

- (38) Transportinfrastrukturerna bör främja smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionshinder.
- (39) Medlemsstaterna bör utföra förhandsbedömningar av tillgängligheten för infrastrukturen och de tjänster som är knutna till infrastrukturen.
- (40) Stomnätet bör vara en del av det övergripande nätet. Det bör bestå av det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser, i enlighet med trafikbehoven. Det bör vara multimodalt, vilket innebär att det bör inbegripa alla transportsätt och deras förbindelser samt relevanta system för trafikstyrning och informationshantering.
- (41) Stomnätet har fastställts på grundval av en objektiv planeringsmetod. Genom denna metod har de viktigaste urbana knutpunkterna, hamnarna och flygplatserna och gränsövergångsställena identifierats. Dessa knutpunkter är, då detta är möjligt, sammankopplade med multimodala förbindelser så länge de är ekonomiskt livskraftiga, miljömässigt hållbara och genomförbara till 2030. Med denna metod har man kunnat säkerställa att alla medlemsstater är anslutna till och att huvudöarna är integrerade i stomnätet.

- (42) För att stomnätet ska förverkligas inom den fastlagda tidsramen kan en korridormodell användas som ett sätt att på gränsöverskridande nivå samordna olika projekt och synkronisera utvecklingen av korridoren, så att fördelarna med nätet blir så stora som möjligt. Detta instrument bör inte tolkas som en grund för att prioritera vissa stomnätsprojekt. Stomnätskorridorer bör bidra till att utveckla infrastrukturen för stomnätet på ett sådant sätt att man tar itu med flaskhalsar, utvecklar gränsöverskridande anslutningar och förbättrar effektivitet och hållbarhet. De bör bidra till sammanhållningen genom förbättrat territoriellt samarbete.
- (43) Stomnätskorridorer bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta driftskompatibilitet, modal integrering och multimodala transporter. Detta bör möjliggöra särskilt utvecklade korridorer, som är optimerade i fråga om utsläpp, vilket betyder att de minimerar miljöeffekterna och ökar konkurrenskraften, samtidigt som de är attraktiva på grund av sin tillförlitlighet, begränsade trängsel och låga kostnader för drift och administration. Korridormodellen bör vara klar och tydlig och förvaltningen av sådan korridorer bör inte leda till ytterligare administrativa bördor eller kostnader.

- (44) De europeiska samordnare som föreskrivs i denna förordning bör i samförstånd med den berörda medlemsstaten främja åtgärder för utformningen av rätt ledningsstruktur och identifieringen av privata och offentliga finansieringskällor för komplicerade gränsöverskridande projekt för varje stamnätsskorridor. Europeiska samordnare bör främja ett samordnat genomförande av stamnätsskorridorerna.
- (45) De europeiska samordnarnas roll är avgörande för utvecklingen av och samarbetet längs korridorerna.
- (46) Stamnätsskorridorerna bör överensstämma med de järnvägskorridorer för godstransport som har inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010<sup>1</sup> samt den europeiska genomförandeplan för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) som fastställs i kommissionens beslut 2009/561/EG<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

<sup>2</sup> Kommissionens beslut 2009/561/EG av den 22 juli 2009 om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 194, 25.7.2009, s. 60).

- (47) För att riktlinjerna i så stor utsträckning som möjligt ska stämma överens med planeringen för relevanta finansiella instrument på unionsnivå bör finansieringen av det transeuropeiska transportnätet vara förenlig med denna förordning och särskilt baseras på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr .../2013<sup>\*1</sup>. Samordning och kombination bör också eftersträvas av finansiering från relevanta interna och externa instrument, såsom strukturfonderna och Sammanhållningsfonden, investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken (NIF) och instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA)<sup>2</sup>, samt från Europeiska investeringsbanken, Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD) och andra finansiella institutioner.

---

\* EUT: Vänligen för in numret för förordningen i dokument PE-CONS 76/13 samt hela fotnot 1.

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr .../2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L ...).

<sup>2</sup> Rådets förordning (EG) nr 1085/2006 av den 17 juli 2006 om upprättande av ett instrument för stöd inför anslutningen (EUT L 210, 31.7.2006, s. 82).

- (48) För att uppdatera kartorna i bilaga I efter eventuella förändringar till följd av det konkreta utnyttjandet av vissa transportinfrastrukturelement, analyserade mot förbestämda kvantitativa trösklar, bör kommissionen, med förbehåll för artikel 172 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), delegeras befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget för ändringar av bilagorna I och II. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utformar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (49) Under planerings- och anläggningsfasen av projekt av gemensamt intresse bör vederbörlig hänsyn tas till intressena hos regionala och lokala myndigheter samt lokala civilsamhällen som är berörda av dessa projekt.
- (50) Europeiska och nationella ramar för planering och genomförande av transportinfrastruktur och för tillhandahållande av transporttjänster ger berörda parter möjlighet att bidra till att uppnå målen i denna förordning. Det nya instrumentet för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet, det vill säga stomnätskorridorer, är ett kraftfullt verktyg för att de berörda parternas respektive potential ska kunna förverkligas fullt ut, att samarbetet dem emellan ska främjas och att komplementariteten med medlemsstaternas åtgärder ska förstärkas.

- (51) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionens tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>1</sup>.
- (52) Eftersom målen för denna förordning, särskilt det transeuropeiska transportnätets samordnade inrättande och utbyggnad, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av behovet av samordning av målen i fråga, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (53) Beslut nr 661/2010/EU bör upphöra att gälla.
- (54) Denna förordning bör träda i kraft dagen efter det att den offentliggörs i Europeiska unionen officiella tidning, så att det blir möjligt att i tid anta delegerade akter och genomförandeakter enligt denna förordning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

# KAPITEL I

## ALLMÄNNA PRINCIPER

### *Artikel 1*

#### *Syfte*

1. I denna förordning fastställs riktlinjer för utbyggnad av ett transeuropeiskt transportnät med en struktur med två nivåer, bestående av det övergripande nätet och stomnätet, varav det sistnämnda är inrättat på grundval av det övergripande nätet.
2. I denna förordning fastställs projekt av gemensamt intresse och anges de krav som ska uppfyllas vid förvaltningen av de transeuropeiska transportnätens infrastruktur.
3. I denna förordning anges även prioriteringarna för det transeuropeiska nätets utveckling.
4. I denna förordning fastställs åtgärder för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet. Genomförandet av projekt av gemensamt intresse är avhängigt av projektens aktualitet, förenligheten med rättsliga förfaranden på nationell nivå och på unionsnivå samt tillgängliga ekonomiska resurser, utan att det påverkar en medlemsstats eller unionens ekonomiska åtaganden.

## *Artikel 2*

### *Tillämpningsområde*

1. Denna förordning är tillämplig på det transeuropeiska transportnätet såsom det framgår av de kartor som återfinns i bilaga I. Det transeuropeiska transportnätet omfattar transportinfrastruktur och telematikapplikationer samt åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur och som möjliggör inrättandet och driften av hållbara och effektiva transporttjänster.
2. Infrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, vägtransporter, sjötransporter, lufttransporter och multimodala transporter enligt de relevanta avsnitten i kapitel II.

## *Artikel 3*

### *Definitioner*

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *projekt av gemensamt intresse*: alla projekt som genomförs i enlighet med kraven och i överensstämmelse med bestämmelserna i denna förordning.

- b) *grannland*: ett land som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, däribland det strategiska partnerskapet, utvidgningspolitiken och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta).
- c) *tredjeland*: alla grannländer eller andra länder som unionen kan samarbeta med för att uppnå målen för denna förordning.
- d) *europeiskt mervärde*: värdet av ett projekt som, utöver det potentiella värdet för den enskilda medlemsstaten, leder till en betydande förbättring av antingen transportförbindelser eller transportflöden mellan medlemsstaterna som kan styrkas med hänvisning till förbättringar när det gäller effektivitet, hållbarhet, konkurrenskraft eller sammanhållning, i överensstämmelse med de mål som fastställs i artikel 4.
- e) *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga eller underhålla transportinfrastruktur. Detta kan också inbegripa förvaltning av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen.

- f) *telematikapplikationer*: system som använder informations-, kommunikations-, navigerings- eller positions- och lokaliseringsteknik för att effektivt hantera infrastruktur, rörlighet och trafik i det transeuropeiska transportnätet samt för att tillhandahålla mervärdetjänster till medborgare och operatörer, inklusive system för en säker, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet. De kan även inbegripa anordningar ombord, förutsatt att de bildar ett odelbart system som även omfattar motsvarande infrastrukturkomponenter. De omfattar även system, teknik och tjänster enligt punkterna g–l.
- g) *intelligent transportsystem (ITS)*: system enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU<sup>1</sup>.
- h) *system för flygledningstjänst*: ett system enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004<sup>2</sup> samt i huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten enligt rådets förordning (EG) nr 219/2007<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordning om driftskompatibilitet) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 26).

<sup>3</sup> rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar) (EUT L 64, 2.3.2007, s. 1).

- i) *övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (Vessel Traffic Monitoring and Information Systems, VTMIS)*: system som används för att övervaka och hantera trafik och sjötransporter, med utnyttjande av information från automatiska identifieringssystem för fartyg (AIS), långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (Long-Range Identification and Tracking of Ships, LRIT) och kustradarsystem och radiokommunikation enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG<sup>1</sup>, bland annat integreringen av nationella system för informationsutbyte inom sjöfarten genom SafeSeaNet.
- j) *flodinformationstjänster (RIS)*: informations- och kommunikationsteknik för inre vattenvägar enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG<sup>2</sup>.
- k) *e-tjänster för sjöfart*: tjänster som utnyttjar avancerade och driftskompatibla informationstekniker inom sektorn för sjötransporter för att förenkla administrativa förfaranden och underlätta godsgenomströmningen till sjöss och i hamnområden, inbegripet tjänster via en enda kontaktpunkt, såsom de integrerade maritima enda kontaktpunkterna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU<sup>3</sup>, system för hamnsamverkan och relevanta tullinformationssystem.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10)

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU av den 20 oktober 2010 om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG Text av betydelse för EES (EUT L 283, 29.10.2010, s. 1).

- l) *europiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS)*: ett system enligt kommissionens beslut 2006/679/EG<sup>1</sup> och kommissionens beslut 2006/860/EG<sup>2</sup>.
- m) *gränsöverskridande sträcka*: sträcka som säkerställer kontinuiteten hos ett projekt av gemensamt intresse mellan de mest närliggande knutpunkterna på vardera sidan gränsen av två medlemsstater, eller mellan en medlemsstat och ett grannland.
- n) *multimodal transport*: transport av passagerare och/eller gods med användning av två eller flera transportsätt.
- o) *driftkompatibilitet*: egenskapen hos en infrastruktur inom ett transportsätt, inbegripet alla tekniska, driftsmässiga och regleringsmässiga villkor, att erbjuda säker trafik utan driftsavbrott som uppfyller angivna prestandakrav för denna infrastruktur eller detta transportsätt.

---

<sup>1</sup> Kommissionens beslut 2006/679/EG av den 28 mars 2006 om teknisk specifikation för driftkompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 284, 16.10.2006, s. 1).

<sup>2</sup> Kommissionens beslut 2006/860/EG av den 7 november 2006 om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och om ändring av bilaga A till beslut 2006/679/EG av den 28 mars 2006 om tekniska specifikationer för driftkompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 342, 7.12.2006, s. 1).

- p) *urban knutpunkt*: ett storstadsområde där det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur, såsom hamnar, inbegripet passagerarterminaler, flygplatser, järnvägsstationer, logistikplattformar och godsterminaler i och utanför stadsområden, är ansluten till andra delar av denna infrastruktur och till infrastrukturen för regional och lokal trafik.
- q) *flaskhals*: fysiska, tekniska eller funktionella hinder som leder till systemavbrott som påverkar kontinuiteten i flöden av stora avstånd eller gränsöverskridande flöden och som kan avhjälpas genom att ny infrastruktur skapas eller befintlig infrastruktur i grunden moderniseras, vilket skulle kunna leda till avsevärda förbättringar som kan lösa problemet med flaskhalsar.
- r) *logistikplattform*: ett område som är direkt kopplat till det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur, inklusive minst en godsterminal, och som gör det möjligt att genomföra logistikverksamhet.
- s) *godsterminal*: en struktur som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt eller mellan två olika järnvägssystem, och för tillfällig förvaring av gods, som kusthamnar, inlandshamnar, flygplatser och järnvägs-/vägterminaler.

- t) *samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys*: en kvantifierad förhandsbedömning enligt en erkänd metod av värdet av ett projekt eller program, som beaktar alla samhällsmässiga, ekonomiska, klimatmässiga och miljömässiga fördelar och kostnader. Analysen av klimatmässiga och miljömässiga kostnader och fördelar ska grunda sig på den miljökonsekvensbedömning som genomförts enligt direktiv 2011/92/EU.
- u) *isolerat nät*: en medlemsstats järnvägsnät eller del därav med en spårvidd som skiljer sig från nominell spårvidd enligt europeisk standard (1 435 mm), där vissa större investeringar i infrastruktur inte kan motiveras av lönsamhetskäl med anledning av det aktuella nätets särdrag, på grund av dess geografiska isolering eller perifera läge.
- v) *Nuts-region*: region enligt definitionen i nomenklaturen för statistiska territoriella enheter (Nuts).
- w) *alternativa drivmedel*: sådana drivmedel som el, väte, biobränslen (vätskor), syntetiska bränslen, metan (naturgas (CNG och LNG) och biometan) och gasol (LPG), vilka åtminstone delvis ersätter fossila oljekällor i transporters energiförsörjning, bidrar till att dessa fasas ut samt höjer transportsektorns miljöprestanda.

#### *Artikel 4*

##### *Mål för det transeuropeiska transportnätet*

Det transeuropeiska transportnätet ska stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen inom unionen och bidra till inrättandet av ett gemensamt europeiskt transportområde som är effektivt och hållbart, ökar fördelarna för sina användare och stöder tillväxt för alla. Det ska uppvisa ett europeiskt mervärde genom att bidra till de fastställda målen inom följande fyra kategorier:

- a) Sammanhållning, genom
  - i) tillgänglighet och anslutbarhet för alla regioner i unionen, även randområden, yttersta randområden, ömråden, avlägsna områden och bergsområden liksom glest befolkade områden,
  - ii) minskning av kvalitetsklyftorna i fråga om infrastruktur mellan medlemsstater,
  - iii) samtrafikförmåga mellan transportinfrastruktur för långdistanstrafik respektive regional och lokal trafik, för både passagerar- och godstransporter,
  - iv) en transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för alla europeiska regioner.

- b) Effektivitet, genom
- i) avlägsnande av flaskhalsar och överbryggande av förbindelselänkar som saknas, både inom transportinfrastrukturen och vid förbindelsepunkter mellan dessa, inom medlemsstaternas territorier och mellan dessa,
  - ii) samtrafikförmåga och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät,
  - iii) optimal integration och samtrafikförmåga mellan alla transportsätt,
  - iv) främjande av ekonomiskt effektiv transport av hög kvalitet som bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,
  - v) effektiv användning av ny och befintlig infrastruktur,
  - vi) kostnadseffektiv tillämpning av innovativa tekniska och driftsmässiga utformningar.
- c) Hållbarhet, genom
- i) en utbyggnad av alla transportsätt på ett sätt som överensstämmer med säkerställandet av hållbara och ekonomiskt effektiva transporter på lång sikt,
  - ii) bidrag till målen låga utsläpp av växthusgaser, koldioxidsnäla och rena transporter, trygg bränsleförsörjning, minskning av externa kostnader och miljöskydd,
  - iii) främjande av koldioxidsnäla transporter med målet att fram till 2050 uppnå en väsentlig minskning av koldioxidutsläppen i enlighet med unionens relevanta mål för minskning av koldioxidutsläppen.

- d) Öka fördelarna för alla användare, genom
  - i) att möta användarnas rörlighets- och transportbehov inom unionen och till och från tredjeländer,
  - ii) att säkerställa säkra standarder av hög kvalitet, både för passagerartrafik och godstransporter,
  - iii) att upprätthålla rörlighet också vid naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor och att säkerställa tillgänglighet för utrycknings- och räddningstjänsten,
  - iv) att inrätta infrastrukturkrav, särskilt när det gäller driftskompatibilitet, skydd och säkerhet, vilka säkerställer transporttjänsternas kvalitet, effektivitet och hållbarhet,
  - v) att sörja för tillgänglighet för äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionshinder.

#### *Artikel 5*

#### *Resurseffektivt nät*

1. Planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet ska ske på ett resurseffektivt sätt genom följande:
  - a) Utbyggnad, förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.
  - b) Optimering av infrastrukturernas integrering och samtrafikförmåga.

- c) Användning av ny teknik och telematikapplikationer, där sådan användning är motiverad ur ekonomiskt hänseende.
  - d) Beaktande av möjliga synergieffekter med andra nät, särskilt transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnät.
  - e) En bedömning av strategiska miljöeffekter, tillsammans med inrättandet av lämpliga planer och program, och av bidrag till en begränsning av effekterna av klimatförändringen.
  - f) Åtgärder för att planera och vid behov utöka infrastrukturkapaciteten.
  - g) Tillräckligt beaktande av transportinfrastrukturens sårbarhet med hänsyn till klimatförändringar samt naturkatastrofer eller katastrofer som orsakas av människor för att hantera dessa utmaningar.
2. Vid planeringen och utvecklingen av transeuropeiska transportnät ska medlemsstaterna ta hänsyn till de särskilda förhållandena i de olika delarna av unionen, särskilt den berörda regionens turistmässiga och topografiska särdrag. De får anpassa de detaljerade vägsträckningarna inom de gränser som anges i artikel 49.4 c, med beaktande av bestämmelserna i den artikeln.

## *Artikel 6*

### *Struktur på två nivåer för det transeuropeiska transportnätet*

1. Den gradvisa utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska uppnås särskilt genom tillämpningen av en struktur på två nivåer med en sammanhållen och öppen metod bestående av ett övergripande nät och ett stomnät.
2. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv samt socialt och miljömässigt hållbar användning av denna infrastruktur. Det ska identifieras och utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II.
3. Stomnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet. Det ska identifieras och utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel III.

## *Artikel 7*

### *Projekt av gemensamt intresse*

1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom skapande av ny transportinfrastruktur, genom återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur samt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet.
2. Ett projekt av gemensamt intresse ska
  - a) bidra till uppnåendet av målen inom åtminstone två av de fyra kategorierna i artikel 4,
  - b) överensstämma med kapitel II, och om det berör stomnätet, dessutom med kapitel III,
  - c) vara ekonomiskt lönsamt på grundval av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys,
  - d) uppvisa ett europeiskt mervärde.
3. Ett projekt av gemensamt intresse får omfatta hela dess cykel, inklusive genomförbarhetsstudier och tillståndsförfaranden, genomförande och utvärdering.

4. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att projekten genomförs i enlighet med relevant unionsrätt och nationell rätt, särskilt unionens rättsakter om miljö, klimatskydd, säkerhet, konkurrens, statligt stöd, offentlig upphandling, folkhälsa och tillgänglighet.
5. Projekt av gemensamt intresse är berättigade till finansiellt stöd från unionen enligt de instrument som är tillgängliga för det transeuropeiska transportnätet.

#### *Artikel 8*

##### *Samarbete med tredjeländer*

1. Unionen får lämna stöd, inbegripet ekonomiskt, till projekt av gemensamt intresse för att ansluta det transeuropeiska transportnätet till infrastrukturnät i grannländer, i den mån man genom sådana projekt
  - a) ansluter stomnätet vid gränsövergångarna och projekten gäller infrastruktur som krävs för att säkerställa att trafikflödet flyter obehindrat liksom gränskontrollerna, gränsövervakningen och andra gränskontrollförfaranden,
  - b) skapar förbindelser mellan stomnätet och tredjeländers transportnät, i avsikt att öka den ekonomiska tillväxten och konkurrenskraften,
  - c) kompletterar transportinfrastruktur i tredjeländer vilken fungerar som länk mellan olika delar av unionens stomnät,

- d) inför trafikstyrningssystem i dessa länder,
- e) främja sjötransporter och sjömotorvägar, med undantag för finansiellt stöd till hamnar i tredjeländer,
- f) underlätta transport på inre vattenvägar till och från tredjeländer.

Sådana projekt ska utöka kapaciteten eller förbättra användbarheten hos transeuropeiska transportnät som ligger i en eller flera medlemsstater.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1, får unionen samarbeta med tredjeländer för att utveckla andra projekt utan att lämna ekonomiskt stöd, under förutsättning att sådana projekt syftar till att
- a) utveckla driftskompatibilitet mellan det transeuropeiska transportnätet och tredjeländers nät,
  - b) främja en utvidgning av det transeuropeiska transportnätet till tredjeländer,
  - c) underlätta lufttransport till och från tredjeländer för att främja effektiv och hållbar ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft, bland annat genom en utvidgning av det gemensamma europeiska luftrummet och förbättrat samarbete inom flygledning,
  - d) underlätta sjötransporter och främja sjömotorvägar till och från tredjeländer.

3. Projekt som omfattas av punkt 2 a och d ska överensstämma med relevanta bestämmelser i kapitel II.
4. Bilaga III innehåller vägledande kartor över det transeuropeiska transportnätet utvidgade till vissa grannländer.
5. Unionen får använda befintliga, eller inrätta och använda nya, samordnings- och finansieringsinstrument tillsammans med grannländerna, såsom investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken (NIF) eller instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA), för att främja projekt av gemensamt intresse.
6. Bestämmelserna i denna artikel omfattas av tillämpliga förfaranden för internationella avtal i enlighet med vad som fastställs i artikel 218 i EUF-fördraget.

## KAPITEL II

# DET ÖVERGRIPANDE NÄTET

### *Artikel 9*

#### *Allmänna bestämmelser*

1. Det övergripande nätet ska
  - a) överensstämma med specifikationerna i kartorna och förteckningarna i bilaga I och del 2 i bilaga II,
  - b) specificeras ytterligare genom en beskrivning av infrastrukturkomponenterna,
  - c) uppfylla kraven för de transportinfrastrukturer som tas upp i detta kapitel,
  - d) ligga till grund för identifiering av projekt av gemensamt intresse,
  - e) ta hänsyn till fysiska begränsningar och topografiska särdrag i medlemsstaternas transportinfrastruktur i enlighet med de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD).
  
2. Medlemsstaterna ska så långt som möjligt bemöda sig om att slutföra arbetet med det övergripande nätet och uppfylla tillämpliga bestämmelser i detta kapitel senast den 31 december 2050.

*Artikel 10*  
*Allmänna prioriteringar*

1. Vid utvecklingen av det övergripande nätet ska allmän prioritet ges sådana åtgärder som krävs för att
  - a) säkerställa ökad tillgänglighet och anslutbarhet för alla regioner i unionen och samtidigt beakta den särskilda situationen för öar, isolerade nät samt glest befolkade områden, randområden och yttersta randområden,
  - b) säkerställa en optimal integrering av och driftskompatibilitet hos transportsätten,
  - c) överbrygga förbindelselänkar som saknas och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor,
  - d) främja effektiv och hållbar användning av infrastruktur och, när så är nödvändigt, öka kapaciteten,
  - e) öka eller upprätthålla infrastrukturstandarden i fråga om säkerhet, effektivitet, motståndskraft mot klimatförändringar och i tillämpliga fall katastrofer, miljöprestanda, sociala förhållanden, tillgänglighet för alla användare, bland annat äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning, och kvaliteten på tjänster och trafikflödenas kontinuitet,

f) genomföra och använda telematikapplikationer samt främja innovativ teknisk utveckling.

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

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

b) minskning av stadsområdets exponering för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransport,

c) avlägsna administrativa och tekniska hinder, särskilt hinder för det transeuropeiska transportnätets driftskompatibilitet och för konkurrensen.

**AVSNITT 1**  
**TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR JÄRNVÄGAR**

*Artikel 11*  
*Infrastrukturkomponenter*

1. Transportinfrastruktur för järnvägar ska särskilt omfatta följande komponenter:
  - a) Järnvägslinjer för höghastighetstrafik och konventionell trafik, inklusive
    - i) sidospår,
    - ii) tunnlar,
    - iii) broar.
  - b) Godsterminaler och logistikplattformar för omlastning av gods inom järnvägen samt mellan järnväg och andra transportsätt.
  - c) Stationer utmed de linjer som anges i bilaga I för transferering av passagerare inom järnvägstransporter samt mellan järnväg och andra transportsätt.
  - d) Anslutningar från stationer, godsterminaler och logistikplattformar till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.

- e) Tillhörande utrustning.
- f) Telematikapplikationer.

2. Järnvägslinjer ska ha någon av följande former:

- a) Järnvägslinjer för höghastighetstransport, som omfattar
  - i) linjer som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och som utrustats för hastigheter på 250 km/h eller därutöver,
  - ii) konventionella linjer som särskilt uppgraderats för hastigheter på cirka 200 km/h,
  - iii) linjer som särskilt uppgraderats för höghastighetslinjer med specifika särdrag till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsplanering, där hastigheten måste anpassas från fall till fall. Denna kategori omfattar också linjer som utgör förbindelser mellan höghastighetsjärnvägsnät och konventionella järnvägsnät, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler, lokstallar etc., vilka trafikeras med konventionell hastighet av höghastighetståg.
- b) Järnvägslinjer för konventionell transport.

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

#### *Artikel 12*

##### *Krav på transportinfrastruktur*

1. Godsterminaler ska vara förbundna med det övergripande nätets väginfrastruktur eller om möjligt med infrastruktur för inre vattenvägar.
2. Medlemsstaterna ska se till att järnvägsinfrastrukturen:
  - a) utom för isolerade nät, är utrustade med ERTMS,
  - b) uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG<sup>1</sup> och dess genomförandeåtgärder, i syfte att uppnå driftskompatibilitet inom det övergripande nätet,

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (EUT L 191, 18.7.2008, s. 1).

- c) uppfyller kraven i TSD enligt artikel 6 i direktiv 2008/57/EG, utom i fall där detta är tillåtet enligt den relevanta TSD:n eller enligt det förfarande som fastställs i artikel 9 i direktiv 2008/57/EG,
  - d) utom för isolerade nät, är fullständigt elektrifierad med avseende på spår och, i den utsträckning det är nödvändigt för eldriven tågtrafik, med avseende på sidospår,
  - e) uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU<sup>1</sup> med avseende på tillträdet till godsterminaler.
3. På begäran av en medlemsstat ska undantag beviljas av kommissionen i vederbörligen motiverade fall för krav som går utöver kraven i direktiv 2008/57/EG i fråga om ERTMS och elektrifiering,

### *Artikel 13*

#### *Prioriteringar för utbyggnad av järnvägsinfrastruktur*

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med järnvägsinfrastruktur ska utöver de allmänna prioriteringar som anges i artikel 10 följande aspekter prioriteras:

- a) Användning av ERTMS.
- b) Migrering till en nominell spårvidd på 1 435 mm.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- c) Lindring av bullerbelastningen och vibrationerna från järnvägstrafik, särskilt genom åtgärder med avseende på rullande järnvägsmateriel och infrastruktur, inbegripet bullerskydd.
- d) Uppfyllandet av infrastrukturkraven och ökad driftskompatibilitet.
- e) Förbättra säkerheten vid plankorsningar.
- f) I tillämpliga fall, anslutning av infrastrukturen för järnvägstransporter till infrastrukturen för inre vattenvägar och hamnar.

## **AVSNITT 2**

### **TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR INRE VATTENVÄGAR**

#### *Artikel 14*

#### *Infrastrukturkomponenter*

1. Infrastruktur för inre vattenvägar ska särskilt omfatta följande komponenter:
  - a) Floder.
  - b) Kanaler.
  - c) Sjöar.

- d) Tillhörande infrastruktur, såsom slussar, lyftanordningar, broar och dammar samt tillhörande åtgärder för översvämningsskydd som kan medföra positiva konsekvenser för trafiken på inre vattenvägar.
  - e) Inlandshamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.
  - f) Tillhörande utrustning.
  - g) Telematikapplikationer, inklusive RIS.
  - h) Anslutningar från inlandshamnar till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
2. För att ingå i det övergripande nätet ska inlandshamnar ha en årlig godsomlastningsvolym på över 500 000 ton. Den totala årliga godsomlastningsvolymen ska baseras på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, enligt uppgifter offentliggjorda av Eurostat.

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

#### *Artikel 15*

##### *Krav på transportinfrastruktur*

1. Medlemsstaterna ska se till att inlandshamnar är förbundna med väg- eller järnvägsinfrastrukturen.
2. Inlandshamnar ska erbjuda minst en godsterminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och ska tillämpa tydliga avgifter.

3. Medlemsstaterna ska se till att

- a) floder, kanaler och sjöar uppfyller minimikraven för inre vattenvägar av klass IV enligt den nya klassificering av inre vattenvägar som fastställts av Europeiska transportministerkonferensen och att kontinuerliga brohöjder garanteras, utan att detta påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 35 och 36 i denna förordning,

I vederbörligen motiverade fall och på begäran av en medlemsstat ska undantag från minimikraven på djupgående (mindre än 2,50 m) och av minimihöjd under broar (mindre än 5,25 m) beviljas av kommissionen.

- b) floder, kanaler och sjöar underhålls så att god navigeringsstatus bevaras, samtidigt som tillämplig miljölagstiftning beaktas,
- c) floder, kanaler och sjöar är utrustade med RIS.

## *Artikel 16*

### *Prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för inre vattenvägar*

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med infrastruktur för inre vattenvägar ska, utöver de allmänna prioriteringar som anges i artikel 10, följande aspekter prioriteras:

- a) För befintliga inre vattenvägar: genomförandeåtgärder som är nödvändiga för att uppnå standarderna för inre vattenvägar av klass IV.
- b) I tillämpliga fall, åtgärder för att uppnå högre standarder för modernisering av befintliga vattenvägar och för skapandet av nya vattenvägar enligt de tekniska aspekter av Europeiska transportministerkonferensens infrastruktur i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan.
- c) Genomförande av telematikapplikationer, inklusive RIS.
- d) Anslutning av infrastruktur för inlandshamn till transportinfrastruktur för godstrafik på järnväg och väg.
- e) Särskild uppmärksamhet bör ägnas nästan orörda naturliga och fritt strömmande floder och som därför kan omfattas av särskilda åtgärder.
- f) Främjandet av hållbar transport på inre vattenvägar.
- g) Modernisering och utökad kapacitet för den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.

### AVSNITT 3

## TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR VÄGAR

#### *Artikel 17*

#### *Infrastrukturkomponenter*

1. Transportinfrastruktur för vägar ska särskilt omfatta följande komponenter:
  - a) Vägar av hög standard, inklusive
    - i) broar,
    - ii) tunnlrar,
    - iii) vägkorsningar,
    - iv) övergångar,
    - v) trafikplatser i flera plan,
    - vi) vägrenar.
  - b) Parkeringsområden och rastplatser.
  - c) Tillhörande utrustning.

- d) Telematikapplikationer, inklusive intelligenta transportsystem (ITS).
  - e) Godsterminaler och logistikplattformar.
  - f) Anslutningar från godsterminaler och logistikplattformar till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
  - g) Busstationer.
2. De vägar av hög standard som avses i punkt 1 a är sådana som spelar en viktig roll för långdistansfrakt och passagerartrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centra, samverkar med andra transportsätt och förbinder bergsområden, avlägsna områden, inlandsområden och perifera Nuts 2-regioner med unionens centrala regioner. Dessa vägar ska underhållas på lämpligt sätt för att möjliggöra säker trafik.
3. Vägar av hög standard ska vara speciellt utformade och byggda för motortrafik och vara antingen motorvägar, motortrafikleder eller konventionella vägar av strategisk betydelse.
- a) En motorväg är en väg som är speciellt utformad och byggd för motortrafik och som inte betjänar fastigheter som gränsar till vägen samt
    - i) utom på speciella platser eller tillfälligt, är försedd med separata körbanor för de båda trafikriktningarna, skilda åt med en avskiljande remsa, som inte är avsedd för trafik, eller i undantagsfall på annat sätt,

- ii) inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan, och
    - iii) är särskilt skyltad som en motorväg.
  - b) En motortrafikled är en väg som är utformad för motortrafik med påfart huvudsakligen från trafikplatser eller reglerade korsningar och
    - i) på vilken det är förbjudet att stanna eller parkera på körbanan, och
    - ii) som inte korsar järnväg eller spårvägslinje i samma plan.
  - c) En konventionell väg av strategisk betydelse är en väg som inte är en motorväg eller en motortrafikled, men som ändå är en väg av hög standard enligt punkterna 1 och 2.
4. Utrustning som är avsedd för vägar får särskilt inbegripa utrustning för trafikstyrning, information och vägvisning, uttag av användaravgifter, säkerhet, minskning av negativa miljöeffekter, påfyllning av drivmedel eller omladdning av fordon med alternativ framdrivning samt för säkra parkeringsområden för yrkesfordon.

*Artikel 18*  
*Krav på transportinfrastruktur*

Medlemsstaterna ska se till att

- a) vägarna uppfyller villkoren i artikel 17.3 a, b eller c,
- b) säkerheten hos transportinfrastruktur för vägar säkerställs, övervakas och vid behov förbättras i enlighet med det förfarande som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG<sup>1</sup>,
- c) vägtunnlar som är längre än 500 m överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG<sup>2</sup>,
- d) driftskompatibla vägtullsystem säkerställs i tillämpliga fall i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG<sup>3</sup> och kommissionens beslut 2009/750/EG<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (EUT L 167, 30.4.2004, s. 39).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (EUT L 166, 30.4.2004, s. 124).

<sup>4</sup> Kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska vägsystemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta (EUT L 268, 13.10.2009, s. 11).

- e) alla intelligenta transportsystem som införs av en myndighet i infrastrukturer för vägtransport överensstämmer med direktiv 2010/40/EU och inrättas på ett sätt som är förenligt med delegerade akter som har antagits med stöd av det direktivet.

#### *Artikel 19*

#### *Prioriteringar för utbyggnad av väginfrastruktur*

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som rör väginfrastruktur ska, utöver de allmänna prioriteringar som anges i artikel 10, följande prioriteras:

- a) Förbättring och främjande av trafiksäkerheten.
- b) Användning av ITS särskilt system för multimodal informationshantering och trafikstyrning samt för att möjliggöra integrerade kommunikations- och betalningssystem.
- c) Införande av ny teknik och innovationer för att främja koldioxidsnåla transporter.
- d) Tillhandahållande av lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter som ger en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.
- e) Minskning av trafikstockningar på befintliga vägar.

## AVSNITT 4

### INFRASTRUKTUR FÖR SJÖTRANSPORTER OCH SJÖMOTORVÄGAR

#### *Artikel 20*

#### *Infrastrukturkomponenter*

1. Infrastruktur för sjötransporter ska särskilt omfatta följande komponenter:
  - a) Havsområde.
  - b) Kanaler.
  - c) Kusthamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.
  - d) Anslutningar från hamnar till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
  - e) Dammar, slussar och hamnar.
  - f) Navigationshjälpmedel.
  - g) Hamninlopp och farleder.
  - h) Vågbrytare.

- i) Sjömotorvägar.
- j) Tillhörande utrustning.
- k) Telematikapplikationer, inbegripet e-tjänster för sjöfart samt VTMISS.

2. Kusthamnar ska vara infarts- och utfartsplatser för det övergripande nätets landinfrastruktur. De ska uppfylla minst ett av följande kriterier:

- a) Den totala årliga volymen passagerartrafik är högre än 0,1 % av den totala årliga volymen passagerartrafik för alla kusthamnar i unionen. Referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga genomsnittet under tre år, baserat på statistik som offentliggjorts av Eurostat.
- b) Den totala årliga godsvolymen, för hantering av bulk gods eller icke bulk gods, är högre än 0,1 % av motsvarande totala årliga godsvolym som hanteras i alla kusthamnar i unionen. Referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga genomsnittet under tre år, baserat på statistik som offentliggjorts av Eurostat.
- c) Kusthamnen ligger på en ö och utgör den enda punkten för tillträde till en Nuts 3-region i det övergripande nätet.
- d) Kusthamnen ligger i ett av unionens yttersta randområden eller en perifer region, utanför en radie på 200 km från den närmaste andra hamnen i det övergripande nätet.

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

### *Artikel 21*

#### *Sjömotorvägar*

1. Sjömotorvägarna, som representerar havsdimensionen av det transeuropeiska transportnätet, ska bidra till inrättandet av ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder. De ska bestå av närsjöfartslinjer, hamnar, tillhörande infrastruktur och utrustning för sjötransporter, anläggningar och förenklade administrativa formaliteter som möjliggör närsjöfarts- eller flodtjänster mellan minst två hamnar, inklusive inlandsförbindelser. Sjömotorvägar ska inkludera
  - a) sjöförbindelser mellan kusthamnar i det övergripande nätet eller mellan en hamn i det övergripande nätet och en hamn i tredjeland om dessa förbindelser har strategisk betydelse för unionen,

- b) hamnanläggningar, godsterminaler, logistikplattformar och godsterminalbyggnader utanför hamnområdet men associerade till hamnoperationerna, informations- och kommunikationsteknik såsom elektroniska system för logistikförvaltning, skydd och säkerhet, samt administrativa förfaranden och tullförfaranden i minst en medlemsstat,
- c) infrastruktur för direkt tillträde både land- och sjövägen.

2. Projekt av gemensamt intresse som avser sjömotorvägar i det transeuropeiska transportnätet ska föreslås av minst två medlemsstater. De ska bestå av

- a) en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser inom stomnätet mellan två eller flera hamnar i stomnätet, eller
- b) en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser mellan en hamn i stomnätet och hamnar i det övergripande nätet, med särskild inriktning på stomnätets och det övergripande nätets hamnars inlandsförbindelser.

3. Projekt av gemensamt intresse som avser sjömotorvägar i det transeuropeiska transportnätet får även inbegripa verksamhet som har mer omfattande vinster och som inte är kopplade till specifika hamnar, såsom tjänster och åtgärder för att stödja människors och varors rörlighet, verksamhet för att öka miljöprestandan, såsom tillhandahållande av landström som skulle göra det lättare för fartygen att minska sina utsläpp, tillhandahållande av anläggningar för isbrytning, verksamhet som säkerställer farbara vatten året om, mudderaåtgärder, och tankanläggningar för alternativa drivmedel, samt optimering av processer, förfaranden och den mänskliga faktorn, plattformar för informations- och kommunikationsteknik samt informationssystem, inklusive system för trafikstyrning och elektronisk rapportering.
4. Den europeiska samordnaren för sjömotorvägar ska, inom två år efter att ha utnämnts i enlighet med artikel 45, lägga fram en detaljerad genomförandeplan för sjömotorvägar på grundval av erfarenheter som gjorts och utvecklingar som skett inom unionens sjöfart liksom av trafikprognoserna för sjömotorvägarna.

*Artikel 22*  
*Krav på transportinfrastruktur*

1. Medlemsstaterna ska se till att
  - a) kusthamnar är anslutna till det övergripande nätets järnvägslinjer eller vägar och om möjligt inre vattenvägar, utom då detta inte är möjligt på grund av fysiska begränsningar,
  - b) varje kusthamn som bedriver godstrafik erbjuder minst en terminal som är öppen för användare på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpar tydliga avgifter,
  - c) kanaler, hamnfärleder och flodmynningar förbinder två hav eller ger tillträde till kusthamnar från havet samt överensstämmer med minst klass VI för inre vattenvägar.
2. Medlemsstaterna ska se till att hamnarna har den utrustning som är nödvändig för att stödja fartygens miljöprestanda i hamn, särskilt mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG<sup>1</sup> och i överensstämmelse med övrig relevant unionsrätt.
3. Medlemsstaterna ska genomföra VTMISS och SafeSeaNet i enlighet med direktiv 2002/59/EG och använda e-tjänster för sjöfart, i synnerhet en enda elektronisk kontaktpunkt för sjöfarten, i enlighet med direktiv 2010/65/EU.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81).

### *Artikel 23*

#### *Prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för sjötransporter*

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med infrastruktur för sjötransporter ska, utöver de prioriteringar som anges i artikel 10, följande prioriteras:

- a) Utveckling av sjömotorvägar, inklusive närsjöfart, främjande av utvecklingen av förbindelser med upptagningsområdet och i synnerhet framtagande av åtgärder som kan förbättra den vattenburna transportens miljömässiga prestanda i enlighet med de gällande krav som fastställts i unionsrätten eller relevanta internationella avtal.
- b) Sammanlänkning av kusthamnar med inre vattenvägar.
- c) Genomförande av VTMISS och e-tjänster för sjöfart.
- d) Införande av ny teknik och innovation för att främja alternativa bränslen och energieffektiva sjötransporter, inbegripet flytande naturgas.
- e) Modernisering och utökad kapacitet för den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.

## AVSNITT 5

### INFRASTRUKTUR FÖR LUFTTRANSPORTER

#### *Artikel 24*

#### *Infrastrukturkomponenter*

1. Infrastruktur för lufttransporter ska särskilt omfatta följande komponenter:
  - a) Luftrum, rutter och luftleder.
  - b) Flygplatser.
  - c) Anslutningar från flygplatser till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
  - d) Tillhörande utrustning.
  - e) System för flygledning, inklusive den nya generationen av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar-systemet).

2. Flygplatser ska uppfylla ett av följande kriterier:

- a) För passagerarflygplatser är den totala årliga volymen passagerartrafik minst 0,1 % av den totala årliga volymen passagerartrafik för alla flygplatser i unionen, såvida flygplatsen i fråga inte ligger utanför en radie på 100 km från den närmaste flygplatsen i det övergripande nätet eller utanför en radie på 200 km, om regionen där den ligger har en järnvägslinje för höghastighetståg.
- b) Den totala årliga godsvolymen för godsflygplatser är minst 0,2 % av den totala årliga godsvolymen för alla flygplatser i unionen.

Den totala årliga volymen passagerartrafik och den totala årliga godsvolymen är baserad på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, enligt uppgifter offentliggjorda av Eurostat.

#### *Artikel 25*

##### *Krav på transportinfrastruktur*

1. Medlemsstaterna ska se till att alla flygplatser som finns inom deras territorium erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpar tydliga, relevanta och rättvisa avgifter.

2. Medlemsstaterna ska se till att gemensamma grundläggande standarder för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, antagna av unionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008<sup>1</sup> är tillämpliga på det övergripande nätets infrastruktur för lufttransporter.
3. Medlemsstaterna ska se till att infrastrukturerna för flygtrafikledning möjliggör genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004<sup>2</sup>, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004<sup>3</sup>, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004<sup>4</sup> samt förordning (EG) nr 552/2004, och av lufttransporter för att öka prestandan och hållbarheten hos det europeiska flygsystemet, genomförandereglerna och unionens specifikationer.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om tillhandahållande av tjänster) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordning om luftrummet) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

## *Artikel 26*

### *Prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för lufttransporter*

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med infrastruktur för lufttransporter ska, utöver de prioriteringar som anges i artikel 10, följande prioriteras:

- a) Ökning av flygplatskapaciteten.
- b) Stöd till genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och flygledningssystemen, särskilt de som använder Sesar-systemet.
- c) Förbättring av multimodala sammanlänknings mellan flygplatser och infrastruktur för andra transportsätt.
- d) Förbättring av hållbarheten och minskning av miljökonsekvenserna av luftfart.

## AVSNITT 6

### INFRASTRUKTUR FÖR MULTIMODALA TRANSPORTER

#### *Artikel 27*

#### *Infrastrukturkomponenter*

Godsterminaler eller logistikplattformar ska uppfylla minst ett av följande kriterier:

- a) Den årliga omlastningen av gods överstiger, för icke bulkgoods, 800 000 ton eller, för bulkgoods, 0,1 % av motsvarande totala årliga godsvolym som hanteras i alla kusthamnar i unionen.
- b) Om det inte finns någon godsterminal eller logistikplattform enligt led a i en Nuts 2-region, ska den huvudgodsterminal eller den huvudlogistikplattform som utses av den berörda medlemsstaten vara kopplad till åtminstone vägar och järnvägar i Nuts 2-regionen, eller, för de medlemsstater som saknar järnvägssystem, endast kopplad till vägar.

*Artikel 28*

*Krav på transportinfrastruktur*

1. Medlemsstaterna ska på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa följande:
  - a) Transportsätten ska vara anslutna till varandra på någon av följande platser: godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, flygplatser och kusthamnar, i syfte att möjliggöra multimodala passagerar- och godstransporter.
  - b) Utan att det påverkar tillämplig unionsrätt och nationell rätt, bör godsterminaler och logistikplattformar, inlands- och kusthamnar samt flygplatser som hanterar gods vara utrustade för att tillhandahålla informationsflöden inom denna infrastruktur och mellan transportsätten längs logistikkedjan. Sådana system bör särskilt göra det möjligt att tillhandahålla realtidsinformation om tillgänglig infrastrukturkapacitet, trafikflöden och positionsbestämning, övervakning och spårning samt kunna säkerställa skydd och säkerhet under multimodala resor.
  - c) Utan att det påverkar tillämplig unionsrätt och nationell rätt, underlättas kontinuerlig passagerartrafik genom hela det övergripande nätet genom lämplig utrustning och tillgång till telematikapplikationer på järnvägsstationer, busstationer, flygplatser samt i förekommande fall kusthamnar och inlandshamnar.

2. Godsterminaler ska vara utrustade med lyftkranar, transportband och andra anordningar för att flytta gods mellan olika transportsätt samt för positionsbestämning och förvaring av gods.

#### *Artikel 29*

##### *Prioriteringar för utbyggnad av transportinfrastruktur för multimodala transporter*

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med transportinfrastruktur för multimodala transporter ska utöver de allmänna prioriteringar som anges i artikel 10 följande prioriteras:

- a) Effektiv sammanlänkning och integrering av det övergripande nätets infrastruktur, inklusive vid behov genom tillhandahållande av infrastruktur för tillgänglighet samt genom godsterminaler och logistikplattformar.
- b) Avlägsnande av de främsta tekniska och administrativa hindren för multimodala transporter.
- c) Utvecklande av ett smidigt informationsflöde mellan transportsätten och möjlighet att tillhandahålla multimodala och enkelmodala tjänster i hela det transeuropeiska transportsystemet.

**AVSNITT 7**  
**GEMENSAMMA BESTÄMMELSER**

*Artikel 30*  
*Urbana knutpunkter*

När medlemsstaterna bygger ut det övergripande nätet i urbana knutpunkter ska de om möjligt sträva efter att säkerställa följande:

- a) För passagerartransporter: sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg, väg och flyg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar och sjöfart i det övergripande nätet.
- b) För godstransporter: sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg, väg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar, flyg och sjöfart i det övergripande nätet.
- c) Lämpliga anslutningar mellan olika järnvägsstationer, hamnar eller flygplatser i det övergripande nätet inom en urban knutpunkt.
- d) Smidiga anslutningar mellan det övergripande nätets infrastruktur och infrastrukturen för regional och lokal trafik samt urbana godsleveranser, inklusive konsoliderings- och distributionscentra för logistik.

- e) Minskning av stadsområdets exponering för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransport, vilket kan inbegripa förbifartsleder i stadsområden.
- f) Främjande av effektiva urbana godsleveranser med låga buller- och koldioxidnivåer.

*Artikel 31*

*Telematikapplikationer*

1. Telematikapplikationer ska möjliggöra trafikstyrning och utbyte av information inom och mellan transportsätten för multimodala transporter och transportrelaterade mervärdestjänster, förbättrad säkerhet och miljöprestanda och förenklade administrativa förfaranden. Telematikapplikationer ska underlätta smidiga anslutningar mellan det övergripande nätets infrastruktur och infrastrukturen för regionala och lokala transporter.
2. Telematikapplikationer ska där så är möjligt spridas inom unionen, i syfte att möjliggöra en uppsättning driftskompatibla grundläggande resurser i alla medlemsstater.

3. De telematikkapplikationer som avses i denna artikel ska för respektive transportsätt särskilt omfatta följande:

- För järnvägar: ERTMS.
- För inre vattenvägar: RIS.
- För vägtransporter: ITS.
- För sjötransporter: VTMS och e-tjänster för sjöfart, inbegripet tjänster via en enda kontaktpunkt, såsom maritima enda kontaktpunkter, system för hamnsamverkan och relevanta tullinformationssystem.
- För lufttransporter: flygledningssystem, särskilt de som följer av Sesar-systemet.

## *Artikel 32*

### *Hållbara godstransporttjänster*

Medlemsstaterna ska särskilt uppmärksamma projekt av gemensamt intresse som både tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det övergripande nätets infrastruktur och bidrar till att minska koldioxidutsläppen och andra negativa konsekvenser för miljön som syftar till att

- a) främja hållbar användning och effektiv förvaltning av transportinfrastrukturen,
- b) främja användningen av innovativa transporttjänster, bland annat genom sjömotorvägar, telematikapplikationer och utveckling av kringliggande infrastruktur som är nödvändig för att uppnå främst miljömålen och de säkerhetsrelaterade målen med dessa tjänster samt i inrättande av relevanta ledningsstrukturer,
- c) underlätta multimodala transporttjänster, däribland nödvändiga tillhörande informationsflöden, och öka samarbetet mellan aktörer som tillhandahåller transporttjänster,
- d) skapa incitament för resurseffektiva och koldioxidsnåla transporter, bland annat på områdena fordonsdrivning, körning/ångning, system- och driftsplanering,

- e) analysera och tillhandahålla information om fordonsparkens egenskaper och prestanda, administrativa krav och mänskliga resurser,
- f) förbättra förbindelserna med de mest utsatta och isolerade områdena, bland annat yttersta randområden, ömråden, randområden och bergsområden.

### *Artikel 33*

#### *Nya tekniker och innovation*

För att det övergripande nätet ska kunna hållas uppdaterat när det gäller utveckling och utnyttjande av innovativ teknik ska följande eftersträvas:

- a) Stödja och främja en fullständig utfasning av fossila bränslen på transportområdet genom en övergång till innovativa och hållbara transporttekniker.
- b) Möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar, införa alternativa framdrivningssystem, inbegripet elförsörjningssystem, och tillhandahålla motsvarande infrastruktur. Sådan infrastruktur kan inbegripa energinät och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen, beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon samt omfatta telematikapplikationer.
- c) Öka säkerheten och hållbarheten hos person- och godstransporter.

- d) Förbättra nätets drift, förvaltning, tillgänglighet, driftskompatibilitet, multimodalitet och effektivitet inklusive med hjälp av multimodala biljettsystem och samordning av tidtabeller.
- e) Främja effektiva sätt att ge alla medborgare tillgänglig och förståelig information om sammanlänkningar, driftskompatibilitet och multimodalitet.
- f) Främja åtgärder för att minska externa kostnader, såsom stockningar, hälsoskador och alla former av föroreningar inklusive buller och utsläpp.
- g) Införa säkerhetsteknik och kompatibla identifieringsstandarder på näten.
- h) Öka motståndskraften mot klimatförändringarna.
- i) Ytterligare driva på utvecklingen och användningen av telematikapplikationer inom och mellan transportsätt.

#### *Artikel 34*

#### *Säker infrastruktur*

Medlemsstaterna ska ta vederbörlig hänsyn till säkerställandet av att transportinfrastrukturerna tillhandahåller säkra passagerar- och godstransporter.

*Artikel 35*

*Infrastrukturens motståndskraft mot klimatförändringar och miljökatastrofer*

Under infrastrukturplaneringen ska medlemsstaterna ta vederbörlig hänsyn till behovet av att förbättra motståndskraften mot klimatförändringar och miljökatastrofer.

*Artikel 36*

*Miljöskydd*

Miljöbedömningar av planer och projekt ska genomföras i enlighet med unionens miljölagstiftning, bland annat direktiven 92/43/EEG, 2000/60/EG, 2001/42/EG, 2009/147/EG och 2011/92/EU.

*Artikel 37*

*Tillgänglighet för alla användare*

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

Utformningen och konstruktion av transportinfrastrukturen ska uppfylla relevanta krav i unionsrätten.

## KAPITEL III

# STOMNÄTET

### *Artikel 38*

#### *Identifiering av stomnätet*

1. Stomnätet, såsom det framgår av de kartor som återfinns i bilaga I, ska bestå av de delar av det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att målen för strategin för det transeuropeiska transportnätet ska kunna uppnås, och ska återspegla utvecklingen av trafikefterfrågan och behovet av multimodala transporter. Det ska särskilt bidra till att den ökande rörligheten kan hanteras och en hög säkerhetsstandard kan säkerställas samt bidra till utvecklingen av koldioxidsnåla transportsystem.
2. Stomnätet ska vara sammanlänkat i knutpunkter och tillhandahålla anslutningar mellan medlemsstaterna och till grannländers transportinfrastrukturnät.
3. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 1.4, 41.2 och 41.3 ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att stomnätet ska kunna utvecklas så att det överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel senast den 31 december 2030.

I enlighet med artikel 54 ska genomförandet av stomnätet ha utvärderats av kommissionen senast den 31 december 2023.

## *Artikel 39*

### *Krav på infrastruktur*

1. Innovativ teknik, telematikapplikationer samt reglerings- och styrningsåtgärder för att förvalta användningen av infrastrukturen ska beaktas för att säkerställa en resurseffektiv användning av transportinfrastruktur för både passagerar- och godstransport och tillgodose tillräcklig kapacitet.
2. Stomnätets infrastruktur ska uppfylla alla krav som anges i kapitel II. Dessutom ska följande krav uppfyllas av stomnätets infrastruktur, utan att detta påverkar tillämpningen av punkt 3:
  - a) För järnvägstransportinfrastruktur:
    - i) Fullständig elektrifiering av spår och, i den utsträckning det är nödvändigt för eldriven tågtrafik, sidospår.
    - ii) För stomnätets godstrafiklinjer i enlighet med bilaga I:  
minst 22,5 ton axellast, 100 km/h linjehastighet och möjlighet till trafik med tåg som har en längd på 740 m.
    - iii) Fullständigt införande av ERTMS.

- iv) Nominell spårvidd för nya järnvägslinjer: 1 435 mm, utom i de fall den nya linjen är en utvidgning av ett nät där spårvidden skiljer sig från och är fristående från huvudjärnvägslinjerna inom unionen.

Isolerade nät är undantagna från kraven i leden i–iii.

- b) För infrastruktur för inlandssjöfart och infrastruktur för sjötransporter:

- Tillgång till alternativa drivmedel.

- c) För vägtransportinfrastruktur:

- De krav som följer av artikel 17.3 a eller b.

- Utveckling av rastplatser med intervall på ungefär 100 km på motorvägar, som motsvarar samhällets, marknadens och miljöns behov, bland annat för att tillhandahålla lämpligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.

- Tillgång till alternativa drivmedel.

- d) För lufttransportinfrastruktur:

- Kapacitet att tillhandahålla alternativa drivmedel.

3. När det gäller infrastruktur för järnvägstransporter får kommissionen i vederbörligen motiverade fall, utan att det påverkar direktiv 2008/57/EG och på begäran av en medlemsstat, medge undantag i fråga om tåglängd, ERTMS, axellast, elektrifiering och linjehastighet.

När det gäller infrastruktur för vägtransporter får kommissionen i vederbörligen motiverade fall, på begäran av en medlemsstat, medge undantag från bestämmelserna i artikel 17.3 a eller b så länge en lämplig säkerhetsnivå säkerställs.

De vederbörligen motiverade fall som avses i denna punkt ska omfatta fall där infrastrukturinvesteringar inte kan motiveras av samhällsekonomiska kostnads-nyttoskäl.

#### *Artikel 40*

##### *Utbyggnad av stomnätet*

Den transportinfrastruktur som ingår i stomnätet ska byggas ut i enlighet med motsvarande bestämmelser i kapitel II.

*Artikel 41*  
*Knutpunkter i stomnätet*

1. Knutpunkterna i stomnätet fastställs i bilaga II och omfattar följande:
  - a) Urbana knutpunkter, inklusive deras hamnar och flygplatser.
  - b) Kusthamnar och hamnar vid inre vattenvägar.
  - c) Gränsövergångsställen till grannländer.
  - d) Järnvägs-/vägterminaler.
  - e) Passagerar- och godsflygplatser.
2. Kusthamnar i stomnätet som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter och, om möjligt, transport på inre vattenvägar i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2030, utom då sådan anslutning inte är möjligt på grund av fysiska begränsningar.
3. De huvudflygplatser som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till järnvägs- och vägtransportinfrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2050, utom då sådan anslutning inte är möjligt på grund av fysiska begränsningar. Med hänsyn till potentiell trafikefterfrågan ska sådana flygplatser om möjligt integreras i höghastighetsnätet för tåg.

# KAPITEL IV

## GENOMFÖRANDE AV STOMNÄTET GENOM STOMNÄTSKORRIDORER

### *Artikel 42*

#### *Instrumentet stomnätskorridorer*

1. Stomnätskorridorer är ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av stomnätet. I syftet att leda till resurseffektiva multimodala transporter och därigenom bidra till sammanhållningen genom förbättrat territoriellt samarbete ska stomnätskorridorer vara inriktade på
  - a) modal integrering,
  - b) driftskompatibilitet, och
  - c) samordnad utbyggnad av infrastruktur särskilt i gränsöverskridande avsnitt och flaskhalsar.
  
2. Genom stomnätskorridorerna ska medlemsstaterna kunna uppnå en samordnad och synkroniserad strategi för investeringar i infrastruktur och därigenom hantera kapacitet på det mest effektiva sättet. Stomnätskorridorerna ska stödja den övergripande utvecklingen av driftskompatibla trafikstyrningssystem och, i tillämpliga fall, utnyttja innovation och ny teknik.

### *Artikel 43*

#### *Definition av stomnätskorridorer*

1. Stomnätskorridorerna omfattar de viktigaste långdistansflödena i stomnätet och syftar särskilt till att förbättra gränsöverskridande förbindelser inom unionen.
2. Stomnätskorridorer ska vara multimodala och stå öppna för ett inbegripande av alla de transportsätt som omfattas av denna förordning. De korsar minst två gränser och omfattar, om möjligt, minst tre transportsätt, inbegripet sjömotorvägar, i tillämpliga fall.

### *Artikel 44*

#### *Förteckning över stomnätskorridorer*

1. Förteckningen över stomnätskorridorer återfinns i del I i bilagan till förordning (EU) nr .../2013<sup>\*</sup>. Medlemsstaterna ska enligt bestämmelserna i detta kapitel delta i stomnätskorridorerna..
2. Kommissionen ska tillhandahålla schematiska översiktskartor över stomnätskorridorerna i ett format som är lättillgängligt för allmänheten.

---

<sup>\*</sup> EUT: Vänligen för in numret på förordningen i dokument PE-CONS 76/13.

## *Artikel 45*

### *Samordning av stamnätskorridorer*

1. För att underlätta ett samordnat genomförande av stamnätskorridorer, ERTMS och sjömotorvägar ska kommissionen, i överenskommelse med de berörda medlemsstaterna och efter att ha hört Europaparlamentet och rådet, utse en eller flera europeiska samordnare.
2. Den europeiska samordnaren ska utses särskilt på grundval av sina kunskaper om transporter samt finansiering och/eller samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt, liksom sin erfarenhet av de europeiska institutionerna.
3. I kommissionens beslut om utnämning av en europeisk samordnare ska det anges hur de arbetsuppgifter som anges i punkt 5 ska utföras.
4. Den europeiska samordnaren ska agera i kommissionens namn och för dess räkning och kommissionen ska tillhandahålla nödvändigt administrativt stöd. Den europeiska samordnarens ansvarsområde ska omfatta en enda stamnätskorridor eller genomförandet av ERTMS eller genomförandet av sjömotorvägar.

5. Den europeiska samordnaren ska ha följande uppgifter:
- a) Främja ett samordnat genomförande av den berörda stomnätskorridoren och särskilt ett punktligt genomförande av arbetsplanen för den stomnätskorridoren.
  - b) Tillsammans med medlemsstaterna utarbeta en arbetsplan för korridoren och övervaka dess genomförande.
  - c) Samråda med korridorens forum när det gäller denna plan och dess genomförande.
  - d) Till medlemsstaterna, kommissionen och i tillämpliga fall alla andra enheter som är direkt inblandade i stomnätskorridorens utbyggnad, rapportera om eventuella svårigheter samt, särskilt när utbyggnaden av en korridor stöter på hinder, bidra till att finna lämpliga lösningar.
  - e) Årligen utarbeta en rapport till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och de berörda medlemsstaterna om framstegen i arbetet med att genomföra stomnätskorridoren.
  - f) Undersöka efterfrågan på transporttjänster, möjligheter till finansiering av investeringar samt de åtgärder som ska vidtas och de villkor som ska uppfyllas, för att underlätta tillgången till sådan finansiering och utfärda lämpliga rekommendationer.

6. Tillsammans med de berörda medlemsstaterna samråda med regionala och lokala myndigheter, transportoperatörer, transportanvändare och företrädare för det civila samhället i samband med arbetsplanen och dess genomförande.
7. De berörda medlemsstaterna ska samarbeta med den europeiska samordnaren och ge samordnaren den information som krävs för utförandet av de uppgifter som föreskrivs i denna artikel, bland annat information om utvecklingen av korridorer i relevanta nationella infrastrukturplaner.
8. Utan att det påverkar tillämplig unionsrätt och nationell rätt får kommissionen begära ett yttrande från den europeiska samordnaren vid handläggningen av ansökningar om unionsfinansiering för stamnätsskorridorer för vilka den europeiska samordnaren har i uppdrag att säkerställa att arbetet med varje korridor går framåt och uppfyller fastställda villkor.
9. Om den europeiska samordnaren inte klarar att utföra sitt uppdrag tillfredsställande och enligt kraven i denna artikel får kommissionen i samråd med berörda medlemsstater när som helst ta ifrån samordnaren uppdraget. En ersättare får utses i enlighet med förfarandet i punkt 1.

## *Artikel 46*

### *Styrning av stomnätskorridorer*

1. För varje stomnätskorridor ska den berörda europeiska samordnaren vid fullgörandet av sina uppgifter när det gäller arbetsplanen och dess genomförande biträdas av ett sekretariat och av en rådgivande grupp (korridorens forum). Korridorforumet ska inrättas i samråd med berörda medlemsstater och ha den europeiska samordnaren som ordförande. De berörda medlemsstaterna ska enas om medlemmarna i korridorforumet för deras respektive delar av stomnätskorridoren.
2. Efter godkännande från berörda medlemsstater kan samordnaren inrätta och fungera som ordförande i arbetsgrupper för korridorfrågor med inriktning på
  - a) modal integrering,
  - b) driftskompatibilitet,
  - c) den samordnade utbyggnaden av infrastruktur i gränsöverskridande avsnitt.

*Artikel 47*  
*Arbetsplan*

1. Den europeiska samordnaren ska, senast den ...<sup>\*</sup>, överlämna en arbetsplan med en analys av utbyggnaden av korridoren till de berörda medlemsstaterna. Efter godkännande från berörda medlemsstater ska arbetsplanen överlämnas för kännedom till Europaparlamentet, rådet och kommissionen.

Arbetsplanen ska innefatta en beskrivning av stamnätsskorridorens särdrag, gränsöverskridande avsnitt och syften, med tillämpning av de mål och prioriteringar som fastställs i artiklarna 4 och 10. Arbetsplanen ska innehålla en analys av

- a) införandet av driftskompatibla trafikstyrningssystem,
- b) en plan för avlägsnandet av fysiska, tekniska, driftsmässiga och administrativa hinder mellan och inom olika transportsätt och för effektivare multimodala transporter och tjänster,
- c) i tillämpliga fall, åtgärder för att öka den administrativa och tekniska kapaciteten att ta fram, planera, utforma, upphandla, genomföra och övervaka projekt av gemensamt intresse,

---

<sup>\*</sup> EUT: Vänligen för in datumet ett år efter denna förordnings ikraftträdande.

- d) klimatförändringarnas eventuella inverkan på infrastrukturen och, i tillämpliga fall, föreslagna åtgärder för att öka motståndskraften mot klimatförändringar,
- e) åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser, buller och, i förekommande fall, annan negativ miljöpåverkan.

Arbetsplanen ska innehålla uppgifter om offentliga samråd till stöd för utformningen av arbetsplanen och dess genomförande.

Handlingsplanen ska även innehålla en analys av de investeringar som krävs, inklusive

- en förteckning över projekt för utbyggnad, modernisering och upprustning av transportinfrastruktur enligt artikel 2.2 för vart och ett av de transportsätt som ingår i stomnätskorridoren,
- de olika källor som i partnerskap med de berörda medlemsstaterna är påtänkta för finansiering på internationell, nationell, regional och lokal nivå samt unionsnivå, inklusive om möjligt system för öronmärkt korsfinansiering samt privat kapital, tillsammans med beloppet för åtaganden som redan har gjorts och i tillämpliga fall en hänvisning till det bidrag från unionen som planeras inom ramen för unionens finansiella program.

2. Om inte annat följer av artiklarna 1.4 och 54 och efter godkännande från berörda medlemsstater får kommissionen anta genomförandeakter för de gränsöverskridande och övergripande dimensionerna av arbetsplanerna för stomnätskorridorerna.

När dessa genomförandeakter har antagits ska kommissionen, efter godkännande från berörda medlemsstater, anpassa dem för att beakta de framsteg som gjorts, förseningar eller uppdaterade nationella program.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 52.2.

3. Den europeiska samordnaren ska stödja medlemsstaterna i genomförandet av handlingsplanen, i synnerhet när det gäller
- a) investeringsplaneringen, sammanhängande kostnader samt en tidsplan för genomförandet i enlighet med vad som bedöms vara nödvändigt för att genomföra stomnätskorridorerna,
  - b) fastställande av åtgärder som syftar till att främja införandet av ny teknik inom trafikstyrning och kapacitetsförvaltning samt, i förekommande fall, minska de externa kostnaderna, särskilt utsläpp av växthusgaser och buller.

*Artikel 48*

*Samarbete med godskorridorer på järnväg*

1. En lämplig samordning ska säkerställas mellan stornätskorridorerna och de godskorridorer på järnväg som anges i förordning (EU) nr 913/2010 för att undvika onödig överlappning av verksamhet, särskilt i samband med fastställandet av arbetsplanen eller inrättandet av arbetsgrupper.
2. Bestämmelserna i detta kapitel ska inte påverka de administrativa strukturer som fastställs i förordning (EU) nr 913/2010.

**KAPITEL V**  
**GEMENSAMMA BESTÄMMELSER**

*Artikel 49*

*Uppdatering och rapportering*

1. Medlemsstaterna ska regelbundet, övergripande och öppet informera kommissionen om de framsteg som görs i genomförandet av projekt och om de investeringar som görs för detta ändamål. Detta ska om möjligt inbegripa översändande av årsuppgifter genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec). Detta ska inbegripa alla relevanta uppgifter rörande projekt av gemensamt intresse som erhåller unionsmedel.

Kommissionen ska se till att TENtec är offentligt och lättillgängligt och innehåller aktuell information för varje projekt om vilka former av unionsstöd som ges, hur stora belopp det gäller samt hur varje projekt fortlöper.

Kommissionen ska se till att TENtec inte offentliggör sådan information som utgör affärshemligheter, eller som skulle kunna skada eller på ett otillbörligt sätt påverka ett offentligt upphandlingsförfarande i en medlemsstat.

Kommissionen ska offentliggöra information om finansiellt stöd som tillhandahålls i enlighet med annan unionsrätt, bland annat från Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden och Horisont 2020 och i form av lån och finansieringsinstrument som fastställts av Europeiska investeringsbanken.

2. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med sammanfattningar av nationella planer och program som de utarbetar i syfte att utveckla det transeuropeiska transportnätet. Efter att det antagits ska medlemsstaterna överlämna de nationella planerna och programmen till kommissionen för kännedom.

3. Vartannat år från och med ...\* ska kommissionen offentliggöra en lägesrapport om dess genomförande, vilken ska överlämnas för kännedom till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. Rapporten ska omfatta användningen av de olika former av finansiellt stöd som nämns i punkt 1, för de olika transportsätten och andra delar av stomnätet respektive det övergripande nätet i varje medlemsstat.

I rapporten ska även en analys av utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ingå. Den ska också inbegripa uppgifter om kommissionens samordning av alla former av finansiellt stöd i syfte att stödja en enhetlig tillämpning av riktlinjerna i överensstämmelse med deras mål och prioriteringar.

4. Om inget annat följer av artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 53 i denna förordning i samband med anpassning av bilagorna I och II till eventuella förändringar som följer av de kvantitativa tröskelvärden som fastställs i artiklarna 14, 20, 24 och 27 i denna förordning. När dessa bilagor anpassas ska kommissionen se till att följande krav uppfylls:

- a) Logistikplattformar, godsterminaler, järnvägs-/vägterminaler, inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser ska inkluderas i det övergripande nätet, om det framgår att det senaste genomsnittet fördelat på två år för deras trafikvolym är högre än det relevanta tröskelvärdet.

---

\* EUT: Vänligen för in datum för denna förordnings ikraftträdande.

- b) Logistikplattformar, godsterminaler, järnvägs-/vägterminaler, inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser ska uteslutas från det övergripande nätet, om det framgår att genomsnittet för deras trafikvolym under de senaste sex åren är lägre än det relevanta tröskelvärdet.
- c) Kartorna över infrastruktur för vägar, järnvägar och inre vattenvägar ska anpassas på ett strikt begränsat sätt, så att de avspeglar de framsteg som görs för att slutföra nätet. När den anpassar dessa kartor, ska kommissionen inte tillåta några anpassningar av vägarnas sträckning utöver vad som är tillåtet enligt det relevanta förfarandet för projektgodkännande.

Anpassningar enligt punkt a och b ska baseras på senast tillgängliga statistiska uppgifter som har offentliggjorts av Eurostat eller, om dessa uppgifter inte är tillgängliga, medlemsstaternas nationella statistikinstitut. Anpassningar enligt punkt c ska baseras på de uppgifter som den berörda medlemsstaten lämnar i enlighet med punkt 1.

- 5. Projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur som genom en delegerad akt nyligen har tagits med i det transeuropeiska transportnätet, ska vara stödberättigande enligt artikel 7.5 från och med den dag då de delegerade akterna antogs enligt punkt 4 i den här artikeln träder i kraft.

Projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur som har uteslutits från det transeuropeiska transportnätet ska inte längre vara stödberättigande från och med den dag då de delegerade akterna antogs enligt punkt 4 i den här artikeln träder i kraft. Ett avslutat stödberättigande ska inte påverka beslut om finansiering eller stöd som antogs av kommissionen före denna tidpunkt.

6. Med förbehåll för artikel 172.2 i EUF-fördraget ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 53 i denna förordning när det gäller anpassningen av bilaga III för att införa eller anpassa översiktskartor över grannländer på grundval av avtal på hög nivå om transportinfrastrukturnät mellan unionen och de berörda grannländerna.

#### *Artikel 50*

##### *Engagemang med offentliga och privata berörda parter*

1. Projekt av gemensamt intresse avser alla direkt berörda parter. Dessa kan vara andra aktörer än medlemsstaterna, vilket kan inbegripa regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare och infrastruktur användare samt transportbranschen och det civila samhället.
2. Under planerings- och anläggningsfasen av projekt av gemensamt intresse ska, i tillämpliga fall, nationella förfaranden när det gäller regionala och lokala myndigheter samt lokala civilsamhällen som är berörda av dessa projekt följas. Kommissionen ska främja utbyte av bästa praxis i detta avseende.

3. De berörda parter som avses i punkt 1 får även inom ramen för sina befogenheter, utöver Fonden för ett sammanlänkat Europa och Sammanhållningsfonden, utnyttja andra särskilda europeiska program, särskilt sådana som stöder regional utveckling, *Europeiskt territoriellt samarbete*, *Forskning och innovation* eller *miljö- och klimatåtgärder*. Därigenom kan dessa berörda parter bidra till målen i denna förordning och dessutom särskilt stödja
- a) bättre regional mobilitet, och därigenom främjandet av tillgången till det transeuropeiska transportnätet i alla regioner i unionen,
  - b) främjandet av gränsöverskridande projekt,
  - c) integreringen av urbana knutpunkter i det transeuropeiska transportnätet (inbegripet främjandet av en hållbar rörlighet i storstadsområden),
  - d) främjandet av hållbara transportlösningar, t. ex. ökad tillgänglighet genom kollektivtrafik, telematikapplikationer, intermodala terminaler/multimodala transportkedjor, koldioxidsnåla och andra innovativa transportlösningar och miljöförbättringar,
  - e) främjande av samarbete mellan olika berörda parter.

*Artikel 51*  
*Underliggande principer*  
*för bedömning av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys*  
*och europeiskt mervärde*

Kommissionen ska på grundval av de mål som anges i artikel 4 offentliggöra de underliggande principer den använder för bedömningen av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys och en europeisk mervärdesanalys när det gäller projekt av gemensamt intresse som för vilka det ansöks om unionsmedel.

*Artikel 52*  
*Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt, och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

## *Artikel 53*

### *Utövande av delegering*

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 49.4 och 49.6 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den...\*. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenheter ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 49.4 och 49.6 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning eller vid ett senare, i beslutet angivet, datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

---

\* EUT: Vänligen för in datumet för denna förordnings ikraftträdande.

5. En delegerad akt som antas enligt artikel 49.4 och 49.6 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### *Artikel 54*

#### *Översyn*

1. Kommissionen ska senast den 31 december 2023, efter lämpliga samråd med medlemsstaterna och i samarbete med de europeiska samordnarna, genomföra en översyn av stornätets genomförande och utvärdera
- a) efterlevnaden av de bestämmelser som fastställs i denna förordning,
  - b) framstegen i genomförandet av denna förordning,
  - c) förändringar i passagerar- och godstrafikflödena,
  - d) utvecklingen av investeringar i nationell transportinfrastruktur,
  - e) behovet av ändringar av denna förordning.

I utvärderingen ska bland annat också inverkan av föränderliga trafikmönster och den relevanta utvecklingen av planerna för investeringar i infrastruktur beaktas.

Kommissionen ska, utöver denna översyn, i samarbete med medlemsstaterna bedöma om nya avsnitt, såsom vissa av de tidigare prioriterade gränsöverskridande projekt som anges i beslut nr 661/2010/EU, ska inkluderas i stomnätet. Kommissionen ska i förekommande fall lägga fram ett lagstiftningsförslag.

2. Vid denna översyn ska kommissionen utvärdera huruvida stomnätet i enlighet med denna förordning senast 2030 kommer att uppfylla bestämmelserna i kapitel III, samtidigt som det ekonomiska och finanspolitiska läget i unionen och i enskilda medlemsstater beaktas. Kommissionen ska också, i samråd med medlemsstaterna, utvärdera huruvida stomnätet bör ändras med hänsyn till utvecklingen i transportflöden och planeringen av nationella investeringar. Om det är nödvändigt, får kommissionen lägga fram förslag till ändring av denna förordning.

I ett sådant förslag får kommissionen också ange ett datum för slutförandet av det övergripande nätet, i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 9.2.

#### *Artikel 55*

##### *Enda kontaktmyndighet*

Medlemsstaterna får utse en enda kontaktmyndighet för att underlätta och samordna tillståndprocessen för projekt av gemensamt intresse, särskilt gränsöverskridande projekt, i enlighet med tillämplig unionsrätt.

#### *Artikel 56*

##### *Försening av stornätets slutförande*

Vid en avsevärd försening av starten eller slutförandet av arbetet med stornätet får kommissionen be de berörda medlemsstaterna att redogöra för skälen till denna försening. Medlemsstaterna ska ange sådana skäl inom tre månader. På grundval av de svar som ges ska kommissionen rådgöra med de berörda medlemsstaterna för att lösa det problem som orsakade förseningen.

#### *Artikel 57*

##### *Undantag*

De bestämmelser som avser järnvägar och särskilt alla krav om att ansluta flygplatser och hamnar till järnvägar ska inte tillämpas på Cypern och Malta så länge som det inte inrättas något järnvägsnät på deras territorium.

*Artikel 58*  
*Övergångsbestämmelser*

1. Finansieringsbeslut som antas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007<sup>1</sup>, på grundval av beslut nr 661/2010/EU, som är under utarbetande vid denna förordnings ikraftträdande ska fortsätta att vara underställda beslut 661/2010/EU i den version som är i kraft den ...\*.
2. Hänvisningar till de prioriterade projekt som förtecknas i bilaga III till beslut nr 661/2010/EU ska anses som hänvisningar till stomnätet, i enlighet med definitionen i denna förordning.

*Artikel 59*  
*Upphävande*

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 58 i denna förordning och artikel 7.2 d i förordning (EU) nr .../2013<sup>\*\*</sup>, ska beslut nr 661/2010/EU ska upphöra att gälla.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet (EUT L 162, 22.6.2007, s. 1).

\* EUT: Vänligen för in datumet en dag före dagen för denna förordnings ikraftträdande.

\*\* EUT: Vänligen för in numret för förordningen i dokument PE-CONS 76/13.

*Artikel 60*  
*Ikraftträdande*

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg

*För Europaparlamentet*  
*Ordförande*

*För rådet*  
*Ordförande*