



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 17 december 2021
(OR. en)

15109/21

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0420(COD)**

**TRANS 760
CODEC 1669
IA 210**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	15 december 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2021) 812 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013

För delegationerna bifogas dokument – COM(2021) 812 final.

Bilaga: COM(2021) 812 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 14.12.2021
COM(2021) 812 final

2021/0420 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om
ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) nr 913/2010 och om
upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013**

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

- **Motiv och syfte med förslaget**

Detta lagstiftningsförslag om översyn av förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är en central åtgärd i den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet. TEN-T-förordningens syfte är att skapa ett ändamålsenligt och multimodalt nät av järnvägar, inre vattenvägar, närsjöfartsrutter och vägar som förbinder urbana knutpunkter, kust- och inlandshamnar, flygplatser och terminaler i hela EU. De problem som tas upp genom revideringen är otillräckliga och/eller ofullständiga infrastrukturstandarder för TEN-T och avsaknad av integrerade standarder för infrastruktur för alternativa bränslen i TEN-T som innebär negativa effekter för klimat och miljö. Dessutom begränsas TEN-T-nätets kapacitet av flaskhalsar och otillräcklig konnektivitet till alla regioner vilket bromsar användningen av multimodala transporter. TEN-T-nätets otillräckliga säkerhets- och tillförlitlighetsnivå behöver också åtgärdas. Slutligen är styrningsinstrumenten inte lämpade för nya behov, och TEN-T-nätets utformning behöver ses över för att förbättra överensstämmelsen med andra politikområden.

Översynen av TEN-T syftar därför till att uppnå fyra huvudmål. För det första, att göra transporterna miljövänligare genom att tillhandahålla en lämplig infrastruktur för att effektivisera alla transportsätt och möjliggöra ökad användning av mer hållbara transportsätt, och därmed minska trafikstockningar och utsläpp av växthusgaser och luft- och vattenföroreningar. Den syftar särskilt till att underlätta en ökad transportandel för järnväg, närsjöfart och inre vattenvägar, med sikte på en mer hållbar fördelning inom transportsystemet och därmed minskade negativa externa effekter. För det andra, att underlätta smidiga och effektiva transporter och främja multimodalitet och driftskompatibilitet mellan de olika transportsätten i TEN-T samt integrering av urbana knutpunkter i nätet. Bortbyggda flaskhalsar och felande länkar samt förbättrad multimodalitet och driftskompatibilitet i det europeiska transportsystemet kommer att bidra till fullbordandet av den inre marknaden. För det tredje, att öka nätets resiliens mot klimatförändringar och andra naturliga faror eller katastrofer orsakade av människan. TEN-T måste vara resilient mot klimatförändringarnas potentiella negativa effekter för att skydda offentliga investeringar och säkra deras fortsatta användbarhet i ett förändrat klimat, och de bör stödja klimatneutralitet genom att integrera kostnaderna för växthusgasutsläpp i kostnads-nyttoanalysen. Och sist men inte minst, att effektivisera styrverktygen för TEN-T, rationalisera rapporterings- och övervakningsinstrument och se över TEN-T-nätets utformning.

Med denna reviderade TEN-T-strategi bör vi sträva efter att fram till 2050 bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande och högkvalitativt transeuropeiskt transportnät som säkerställer hållbar konnektivitet i hela Europeiska unionen utan fysiska luckor, flaskhalsar eller felande länkar. Detta nät kommer att bidra till en väl fungerande inre marknad, till den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i EU:s territorium och till målen för den europeiska gröna given. Det bör utvecklas stegvis, med mellanliggande tidsfrister 2030 och 2040.

Detta initiativ ingår i bilaga I (nya initiativ) till kommissionens arbetsprogram för 2021.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Som den viktigaste pelaren i EU:s transportinfrastrukturpolitik fungerar TEN-T-förordningen som central drivkraft, men den är också beroende av kompletterande politiska åtgärder. De standarder och krav som fastställs i TEN-T-förordningen är direkt kopplade till relevanta mål och behov inom andra transportsektorer/transportområden och därmed till annan mer sektorsspecifik lagstiftning. Detta innebär t.ex. att TEN-T:s järnvägsinfrastruktur, som ska säkerställa smidiga gränsöverskridande transporter och mobilitet, måste följa den lagstiftning om driftskompatibilitet som fastställs i järnvägspolitiken. På samma sätt måste TEN-T:s väginfrastruktur tillämpa och efterleva EU:s lagstiftning om trafiksäkerhet. Genomförandet av sektorspolitik kräver också en stark ram i form av TEN-T-förordningen, eftersom TEN-T tillhandahåller infrastrukturnätet för genomförandet av andra sektoriella åtgärder eller annan lagstiftning, som ibland dock sträcker sig utanför TEN-T.

Resultatet av TEN-T-förordningen i form av indikatorer för t.ex. andel av transportarbetet, förbättrad tjänstekvalitet och utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur är beroende av samordnade insatser inom närliggande politikområden. Detta gäller särskilt synergier mellan TEN-T och utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFIR-förslaget, *Alternative Fuels Infrastructure Regulation*), samt mellan TEN-T och intelligenta transportsystem (ITS), eftersom båda är direkt beroende av varandra. AFIR reglerar t.ex. tillhandahållandet av laddnings- och tankningspunkter i TEN-T-nätet, medan TEN-T-förordningen lägger grunden i form av den infrastruktur som krävs för en bred utbyggnad av stationerna i ett europeiskt nätperspektiv. På samma sätt reglerar ITS tillhandahållandet av intelligenta transportsystem inom TEN-T, som en del av ett bredare åtgärds paket. Både AFIR och ITS behöver ett definierat TEN-T-nät (dvs. ett geografiskt tillämpningsområde i form av kartorna i TEN-T-förordningen) för att genomföras. Dessa överväganden gäller även andra initiativ som ingår i handlingsplanen för hållbar och smart mobilitet, t.ex. översynen av förordningen om godskorridorer för järnväg, översynen av paketet för rörlighet i städer eller handlingsplanen för ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar (Naiades III). TEN-T-förordningen kommer att definiera sträckningen för de europeiska transportkorridorer som ska ersätta godskorridorerna för järnväg och stomnätskorridorerna. Detta kommer att säkerställa en samstämmig nätutveckling och bidra till att skapa synergier mellan nätets infrastruktur- och dess driftsaspekter.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Den europeiska gröna given, som antogs av Europeiska kommissionen i december 2019, sätter klimatåtgärder i centrum genom att fastställa EU:s klimatneutralitetsmål för 2050. Enligt den europeiska gröna given ska utsläppen av växthusgaser från transporter minska med 90 % för att EU ska kunna bli en klimatneutral ekonomi senast 2050, samtidigt som man ska eftersträva nollförorening.

Dessutom är TEN-T nära kopplat till strategierna för transeuropeiska nät för energi och telekommunikation, och bestämmelser för att utnyttja synergier mellan de tre strategierna är inskrivna i lagstiftningen. På samma sätt är TEN-T också nära kopplat till havspolitik, dvs. sjöfarten är en av de viktigaste sektorerna för en hållbar blå ekonomi¹.

¹ Meddelande om en ny strategi för en hållbar blå ekonomi i EU, COM(2021) 240.

När det gäller EU-finansiering är TEN-T-förordningen direkt kopplad till förordningen om Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), eftersom den definierar de projekt av gemensamt intresse som är stödberättigade inom ramen för FSE. Dessutom finansieras TEN-T-infrastrukturen till stor del av de europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESI-fonderna) och sedan kort tid även genom fonden för återhämtning och resiliens (RRF, *Recovery and Resilience Fund*). Slutligen är TEN-T-politiken helt anpassad till EU:s miljö- och klimatpolitik, t.ex. strategin och lagstiftningen om biologisk mångfald, inklusive ramdirektivet för vatten och fågel- och habitatdirektiven och EU:s strategi för klimatanpassning².

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

I fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) föreskrivs i artiklarna 170–172 att unionen ska bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport-, telekommunikations- och energisektorer³. Unionens insatser ska inriktas på att främja de nationella nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet samt tillträdet till sådana nät. Därvid ska särskild hänsyn tas till behovet av att förbinda öar, inlandsområden och randområden med unionens centrala områden (enligt artikel 170 i EUF-fördraget). För detta ändamål ska unionen ställa upp en serie riktlinjer som omfattar mål, prioriteringar och huvudlinjer för de åtgärder som planeras när det gäller de transeuropeiska näten. I dessa riktlinjer ska projekt av gemensamt intresse preciseras, de åtgärder som kan visa sig nödvändiga för att säkerställa nätens driftskompatibilitet ska genomföras, särskilt när det gäller teknisk standardisering, och de projekt av gemensamt intresse som stöds av medlemsstaterna kan stödjas av unionen. Unionen kan dessutom också genom den enligt artikel 177 upprättade sammanhållningsfonden bidra till finansieringen av särskilda infrastrukturprojekt på transportområdet inom medlemsstaterna. För att säkerställa nätens driftskompatibilitet föreskrivs också samarbete med tredjeländer (artikel 171 i EUF-fördraget).

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

I EUF-fördraget fastställs att de transeuropeiska näten ska göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer och regionala samhällen att dra full nytta av ett område utan inre gränser. De ska också ta hänsyn till behovet av att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen i unionen och främja en harmonisk utveckling av unionen som helhet.

TEN-T är därför till sin natur en strategi som sträcker sig bortom medlemsstaternas gränser, eftersom den är inriktad på ett gemensamt system med ett gränsöverskridande nät. Det är uppenbart att ett sådant europeiskt nät inte kan inrättas av en enda medlemsstat. Om medlemsstaterna enbart utvecklade infrastruktur på egen hand skulle nationella intressen ofta väga tyngre än det europeiska intresset. På så sätt skulle fördelarna med ett europeiskt hållbart och högkvalitativt transportnät gå förlorade. I detta fall skulle frågor som rör

² Att bygga upp ett klimatrezilient Europa – den nya EU-strategin för klimatanpassning, (COM(2021) 82 final).

³ Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, avdelning XVI, Transeuropeiska nät (artiklarna 170–172).

gränsöverskridande konnektivitet och driftskompatibilitet sannolikt inte heller tas upp eftersom medlemsstaterna prioriterar förbindelser inom landet, trots att gränsöverskridande projekt är avgörande för att utnyttja fördelarna med hela nätet och för att avlägsna flaskhalsar som orsakar överbelastning. Detta skulle inte bara leda till en risk för sämre sammanhängande reseförbindelser över hela Europa, utan potentiellt även till nationella planeringsstrategier som inte är samstämmiga. Därmed skulle olika standarder och driftskompatibilitetskrav i olika EU-medlemsstater kunna hindra smidiga transportflöden i hela EU och till och med öka kostnaderna för transportanvändarna. Ett sammanhängande TEN-T-nät som saknar fysiska luckor och som integrerar smarta och innovativa lösningar är på det hela taget avgörande för att underlätta den inre marknaden, öka sammanhållningen och bidra till målen för den europeiska gröna given.

Sedan TEN-T-strategin inrättades av EU 1993 har dess övergripande mervärde alltid uttryckligen bekräftats av medlemsstaterna, regionerna, städerna och berörda parter inom industrin. TEN-T-nätets mervärde för EU är en av de huvudsakliga slutsatserna från utvärderingen av den nuvarande TEN-T-förordningen. Att koncentrera insatserna på att skapa ett gemensamt, Europatäckande transportnät erkänns tydligt som en vision vars fördelar sträcker sig längre än isolerade nationella åtgärder. TEN-T ger ett tydligt och allmänt erkänt mervärde genom att säkerställa en gemensam och enhetlig EU-omfattande grund för identifiering av projekt av gemensamt intresse, samt motsvarande för integrering av planerings- och genomförandeinsatser från ett brett spektrum av aktörer.

Detta gäller även urbana knutpunkter eftersom det är viktigt att stadstrafiken har bra anslutningar till interregional och internationell trafik. Urbana knutpunkter inom TEN-T har en roll som sträcker sig längre än på lokal nivå, eftersom transporterna inom TEN-T börjar och/eller slutar i sådana knutpunkter, eller transiteras genom dem, vilket kräver god samordning mellan de olika nivåerna för att undvika flaskhalsar.

Mobilitet i städer är dock, och ska så förbli, en politik som huvudsakligen faller inom medlemsstaternas ansvarsområde (lokala myndigheter). EU:s åtgärder bör begränsas till aspekter av mobilitet i städer som är kopplade till interregional och internationell trafik. Detta gäller även underhåll av infrastruktur: att underhålla infrastrukturen är och förblir medlemsstaternas huvudansvar, men det är viktigt att genom minimiregler i TEN-T-förordningen garantera att TEN-T fortsätter att tillhandahålla tjänster av hög kvalitet till medborgare och företag.

- **Proportionalitetsprincipen**

Såsom anges i kapitel 7 i den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag går inget av alternativen utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de övergripande politiska målen. Den föreslagna åtgärden ger incitament till att flytta över transportvolymen till mer hållbara transportsätt, vilket är nödvändigt för att uppnå den höjda klimatambitionen för 2030 och det övergripande målet att uppnå klimatneutralitet senast 2050. De politiska alternativen är utformade för att skapa en sammanhängande politisk ram och ett sammanhängande transportnät av hög standard som ska ligga till grund för att annan sektorspolitik ska kunna uppnå sina mål. De är utformade för att undvika oproportionerliga konsekvenser för offentliga myndigheter, infrastrukturförvaltare och leverantörer av mobilitetstjänster, särskilt genom att bygga vidare på och vidareutveckla ett väletablerat styrningssystem. Detta har till fullo visats i utvärderingen av förordning (EU) nr 1315/2013 och den analys av utgångsläget som ligger till grund för konsekvensbedömningen inför översynen av den förordningen. De är därför helt förenliga med proportionalitetsprincipen.

- **Val av instrument**

Eftersom detta är ett förslag till översyn av en befintlig förordning förefaller det legitimt att behålla instrumentets status.

3. **RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

I utvärderingen av TEN-T-förordningen (SWD(2021) 117 final)⁴ drogs slutsatsen att TEN-T ger alla berörda aktörer (dvs. medlemsstater, regioner, städer, transportindustrin, infrastrukturförvaltare för alla transportsätt, användare) en gemensam politisk ram som stöder ett gradvis fullbordande av ett gemensamt och konsekvent europeiskt nät av transportinfrastruktur. På så sätt tillförs ett europeiskt perspektiv till den nationella infrastrukturplaneringen och tillgodoses behov och fördelar utöver enskilda nationella strategier. Utvärderingen visade dock också att insatserna måste intensifieras för att nya politiska mål ska kunna uppnås. Sedan TEN-T-förordningen inrättades 2013 har den politiska kontexten förändrats avsevärt, särskilt genom antagandet av den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet samt handlingsplanen för nollförorening. Kopplingen mellan slutsatserna från efterhandsutvärderingen, inklusive de brister som konstaterats, och förslaget presenteras nedan.

Efterhandsutvärderingens viktigaste slutsatser	Förslag
Slutsatser om relevans	
Samtliga fyra särskilda mål i TEN-T-förordningen är fortfarande relevanta, lika viktiga och sinsemellan kompletterande.	I förslaget bibehålls och vidareutvecklas förordningens särskilda mål.
Nätets utformning och struktur, och även tidsfristerna 2030 och 2050 för slutförande, har visat sig vara lämpliga.	Förslaget bibehåller i stort nätstrukturen och tidsfristerna för slutförande, men lägger till en ny mellanliggande tidsfrist (2040) för att säkerställa ett stegvist tillvägagångssätt fram till 2050.
När det gäller de särskilda målen ”effektiv infrastrukturutveckling för att underlätta den inre marknaden” och ”social, ekonomisk och territoriell sammanhållning” finns det ett stort behov av att gå vidare med krav som höjer kvaliteten på TEN-T-infrastrukturen.	Förslaget syftar till att höja kvaliteten på TEN-T och se till att denna kvalitet upprätthålls under infrastrukturens hela livstid. Ytterligare åtgärder införs för att främja nätets driftskompatibilitet och tillgänglighet.
När det gäller det särskilda målet ”hållbarhet” måste bristen i fråga om att möjliggöra utfasning av fossila bränslen, i linje med målet för den europeiska gröna given, åtgärdas. En minskning av transportutsläppen med 90 % fram till 2050 kan inte uppnås utan ett ordentligt TEN-T-nät som möjliggör miljövänligare transporter.	Förslaget skärper kraven för alla transportsätt, i linje med det nödvändiga bidraget till målen i den europeiska gröna given.
För det särskilda målet ”ökade användarfördelar” bör TEN-T-	I förslaget fastställs åtgärder för att stärka det

⁴ *Evaluation of the Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of a trans-European transport network, SWD (2021) 117 final, 26.5.2021 (ej översatt till svenska).*

Efterhandsutvärderingens viktigaste slutsatser	Förslag
förordningen vidareutvecklas för att stärka identifiering, samordning och genomförande av projekt, med utgångspunkt i att erbjuda användare integrerade tjänster från dörr till dörr. Denna nuvarande brist förefaller särskilt uppenbar inom passagerarsektorn.	transeuropeiska transportnätets tjänste- och användarperspektiv, särskilt när det gäller persontransporter.
Komplementariteten mellan stomnätet och det övergripande nätet skulle kunna stärkas, som bidrag till att åtgärda återstående luckor i tillgänglighet och konnektivitet och säkerställa att nya kvalitetsparametrar för infrastruktur får en maximalt effektiv och bred täckning.	I förslaget fastställs åtgärder som syftar till att anpassa standarder och krav mellan de två nätnivåerna (övergripande nät och stomnät) på områden som järnvägsinfrastruktur, alternativa bränslen eller urbana knutpunkter.
Slutsatser om ändamålsenlighet	
TEN-T-förordningen har på det hela taget varit mycket ändamålsenlig när det gäller att identifiera tusentals projekt på grundval av en gemensam europeisk politisk ram.	Ramen för identifiering av projekt i nätet behålls i förslaget.
Det finns dock fortfarande problem med förseningar av ett antal projekt på grund av komplicerade förberedande förfaranden, kvarstående skillnader mellan överenskomna europeiska mål och nationell infrastruktur- och investeringsplanering eller begränsade verktyg för styrning på EU-nivå.	I förslaget fastställs åtgärder för att säkerställa att nationella intressen och ansvarsområden anpassas till TEN-T-målen, samtidigt som subsidiaritetsprincipen respekteras ⁵ .
Genomförandet av TEN-T skulle kunna förbättras ytterligare, särskilt mot bakgrund av de nya utmaningarna och målen (utfasning av fossila bränslen, digitalisering och ökad risk för oförutsedda kriser).	I förslaget fastställs åtgärder som ytterligare stärker befintliga EU-instrument (t.ex. stomnätskorridorer, arbetsplaner och kommissionens genomförandebeslut). Dessutom fastställs åtgärder som syftar till att förbättra nätets resiliens.
Stomnätskorridorerna, inklusive de europeiska samordnarna, har visat sig vara ett både mycket relevant och ändamålsenligt instrument.	Förslaget vidareutvecklar och utvidgar korridorkonceptet och stärker de europeiska samordnarnas roll.
Slutsatser om effektivitet	
När det gäller de rapporterings- och övervakningsskyldigheter som fastställs i TEN-T-förordningen finns det visst utrymme för att rationalisera och stärka dessa verktyg.	I förslaget fastställs åtgärder för att rationalisera övervakningsinstrumenten och underlätta rapporteringen.
Samordningen mellan stomnätskorridorer och godskorridorer för järnväg har lett till vissa effektivitetsvinster, men det finns en outnyttjad potential i en bättre anpassning mellan de två instrumenten när det gäller planering av investeringar och identifiering av projekt.	Förslaget säkerställer geografisk anpassning av de båda korridorinstrumenten till de europeiska transportkorridorerna och stärker samordningen än mer mellan de två instrumenten.
Slutsatser om samstämmighet och samordning	
För att uppnå målen i den europeiska gröna given krävs att TEN-T-infrastrukturen är helt anpassad till de bestämmelser som följer av andra politiska initiativ på områdena alternativa bränslen (AFIR), <i>FuelEU Maritime</i> och <i>ReFuelEU Aviation</i> .	Förslaget säkerställer fullständig anpassning till andra politiska initiativ om alternativa bränslen.
Utmaningarna i samband med den digitala omställningen och annan ny teknik kräver ökad samstämmighet.	Förslaget säkerställer fullständig anpassning till andra politiska initiativ om intelligenta transportsystem.

⁵ Frågan om komplicerade och långdragna förberedande förfaranden tas också upp i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1187 av den 7 juli 2021 om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Efterhandsutvärderingens viktigaste slutsatser	Förslag
Slutsatser om EU-mervärde	
TEN-T-strategins övergripande mervärde har alltid uttryckligen bekräftats av medlemsstaterna, regionerna, städerna och berörda parter inom industrin. TEN-T-strategin skapar också allt större intresse utanför EU, särskilt i grannländerna men även i andra regioner i världen, t.ex. när det gäller utvidgningen av landtransportförbindelserna till Asien.	Strategin för tredjeländers och grannländers deltagande bibehålls. EU:s vision om utvidgningen av TEN-T till tredjeländer behandlas i ett separat meddelande från kommissionen.
Genom att säkerställa en gemensam och enhetlig EU-omfattande grund för identifiering av projekt av gemensamt intresse, och på motsvarande sätt för integrering av planerings- och genomförandeinsatser från ett brett spektrum av aktörer, ger TEN-T ett tydligt och allmänt erkänt mervärde som inte hade varit möjligt utan förordning (EU) nr 1315/2013.	TEN-T-ramen för en harmoniserad planering och ett harmoniserat genomförande av nätet har bibehållits och vidareutvecklats i förslaget.

- **Samråd med berörda parter**

Följande samråd med berörda parter genomfördes under utvärderingsfasen:

Öppet offentligt samråd: Som ett första steg i den formella översynen genomförde kommissionen mellan den 24 april och den 17 juli 2019 ett öppet offentligt samråd. Frågeformuläret fanns tillgängligt på alla officiella EU-språk. Samrådet gav mer än 600 svar från ett brett spektrum av berörda parter, däribland offentliga myndigheter (från internationella till lokala), infrastrukturförvaltare, användare av kommersiella transporter, det civila samhället och medborgare. Det är viktigt att notera att mer än 150 berörda parter, däribland ett antal medlemsstater och viktiga europeiska sammanslutningar, redan har använt detta första steg för att lägga fram ståndpunktsdokument som belyser politikens starka och svaga sidor, och särskilt dess framtida möjligheter och behov. Resultaten av det öppna offentliga samrådet analyserades och införlivades i den övergripande utvärderingsprocessen.

Riktade samråd med berörda parter: Den inhyrda konsultens strategi för riktade samråd på expertnivå med berörda parter bestod av tre huvuddelar: webbundersökningar, intervjuer och fallstudier om frågor av särskild betydelse. Syftet med de riktade samråden var att samla in uppgifter från särskilda grupper av berörda parter på lokal och nationell nivå samt EU-nivå. I allmänhet visade de berörda parternas synpunkter och åsikter sig vara mycket samstämmiga, och ingen märkbar åtskillnad kunde hittas mellan olika grupper av berörda parter, om inte annat anges i utvärderingen.

Webbundersökningar: En enkät genomfördes mellan den 20 januari och den 16 mars 2020 för att samla in uppgifter om de berörda parternas uppfattningar om och erfarenheter av TEN-T-förordningen och dess genomförande och resultat hittills, samt deras synpunkter på rekommendationer för den framtida utvecklingen av EU:s politik på detta område. Totalt har mer än 2 000 berörda parter med sakkunskap i de aktuella ämnena kontaktats för webbundersökningar. Sammanlagt mottogs 198 giltiga svar.

Intervjuer: Totalt har 44 berörda parter, som representerade ett tvärsnitt av de som svarat i undersökningen och olika relevanta grupper av berörda parter, intervjuats. Huvudsyftet med dessa halvstrukturerade intervjuer var att få djupgående insikter i genomförandet av TEN-T-förordningen, de framsteg som gjorts och vilka framgångsfaktorer/utmaningar som finns ur

olika berörda parter perspektiv. Intervjuerna kompletterade egen informationsinhämtning, det öppna offentliga samrådet och webbundersökningen genom att förklara de kvantitativa uppgifter som erhållits och fylla eventuella luckor, stödja de tematiska fallstudierna och utveckla viktiga frågor där data från andra källor var oklara eller behövde förklaras ytterligare.

Fallstudier: Utöver den allmänna utvärderingen av TEN-T-förordningen har nio tematiska fallstudier om utvalda politikområden inom TEN-T genomförts. De utfördes på områden där kommissionens arbete under TEN-T-förordningens genomförandefas har visat att det kan finnas en brist på relevans, mot bakgrund av både utvecklingen under de senaste åren och den förutsebara framtida utvecklingen. Tre webbseminarier med berörda parter, med deltagande av EU-tjänstemän, transportaktörer och arbetsmarknadens parter, har utarbetats och genomförts för att validera fallstudiernas resultat och diskutera slutsatser och rekommendationer om mobilitet i städer, (digitalisering) och innovation och ny teknik.

Följande samråd med berörda parter genomfördes under konsekvensbedömningsfasen:

Ytterligare ett öppet offentligt samråd genomfördes under konsekvensbedömningsfasen. Det genomfördes mellan den 10 februari och den 5 maj 2021 på webbplatsen EUSurvey. Samrådet delades in i fem avsnitt: en allmän inledande fråga om förordningen, följt av frågor om ytterligare åtgärder som skulle kunna vidtas och den eventuella inriktningen på en ändrad förordning. Under samrådet mottogs sammanlagt 496 svar. Följande centrala frågor lyftes fram:

- Åtgärder som gör det möjligt att minska transportsystemets koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar.
- Åtgärder som rör infrastrukturers kvalitet och resiliens.
- Åtgärder som rör innovation, digitalisering och automatisering.
- Potentiella fokusområden för de politiska alternativen.

Alla berörda parter synpunkter användes vid utarbetandet av förslaget. Även om de synpunkter som mottogs under utvärderingsfasen särskilt användes för att definiera och förfinas de olika åtgärder som skulle analyseras ytterligare i konsekvensbedömningen, var de synpunkter som mottogs under konsekvensbedömningsfasen viktiga för att validera de valda åtgärderna och alternativen och därmed tillvägagångssättet för översynen av förordningen.

• **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Revisionsrätten

Revisionsrätten har genomfört flera revisioner och granskningar av politiken för transportinfrastruktur och TEN-T, särskilt när det gäller det europeiska järnvägsnätet för höghastighetståg, sjötransporter i EU, godstransporter på järnväg i EU samt EU:s transportinfrastruktur⁶. I tillämpliga fall och i linje med de svar som har lämnats på respektive

⁶ Särskild rapport nr 19/2018, särskild rapport nr 23/2016, särskild rapport nr 08/2016, särskild rapport nr 10/2020, men se även översyn nr 09/2018 och särskild rapport nr 19/2019.

rapporter har kommissionen beaktat de relevanta rekommendationerna vid utarbetandet av detta förslag.

Utvärdering

Utvärderingen av förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet inleddes i september 2018 och byggde i synnerhet på den stödstudie inför utvärderingen som gjorts av inhyrda konsulter (Coffey)⁷ och den stödstudie för översynen av TEN-T-strategin som gjorts av Panteia⁸. Medan den förra handlade om TEN-T-förordningen i dess helhet och samlade in information från alla berörda parter och transportsätt var den senare främst riktad till medlemsstaternas myndigheter. En standardmetod för triangulering tillämpades för att hantera utvärderingsfrågorna ur olika perspektiv: egen informationsinhämtning, intervjuer och undersökningar.

Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningen har baserats på forskning och analyser som utförts av kommissionen. Kommissionen anlidade också en extern, oberoende konsultgrupp (Ricardo Nederland B.V. som gruppleddare, tillsammans med Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) och M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)) för att stödja konsekvensbedömningen när det gäller specifika arbetsuppgifter, dvs. bedömningen och jämförelsen av de politiska alternativen, bedömningen av de administrativa kostnaderna samt analysen av det öppna offentliga samrådet. Den externa stödstudien kommer att offentliggöras tillsammans med detta förslag. Dessutom har referensscenariot utvecklats av E3Modelling med modellen PRIMES-TREMOVE, som bygger på det MIX-scenario som ligger till grund för konsekvensbedömningarna av 55 %-paketet (*Fit for 55*). ASTRA- och TRUST-modellerna har kalibrerats enligt detta referensscenario av M-FIVE respektive TRT.

• **Konsekvensbedömning**

Tre politiska alternativ (PO, *Policy Option*) för att uppnå syftet med översynen av TEN-T-förordningen har bedömts utifrån deras ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter. Alternativ 1 syftar till att uppdatera befintliga kvalitetskrav och kvalitetsstandarder för infrastrukturen i TEN-T och föreskriver en tillräcklig infrastruktur som bas för ökad användning av alternativa bränslen och intelligenta transportsystem. Åtgärder för att harmonisera och rationalisera befintliga övervaknings- och rapporteringsverktyg för TEN-T ingår också. I fråga om själva TEN-T-nätet ingår även en översyn av transportnätet och dess knutpunkter. Alternativ 2, som bygger på alternativ 1, innebär en mer markerad förändring genom att man inför nya, mer ambitiösa standarder för alla transportsätt för att bidra till minskade koldioxidutsläpp, minskade föroreningar, digitalisering, resiliens och säkerhet i transporternas infrastrukturens system. Dessutom säkerställs en bättre integrering av urbana knutpunkter i TEN-T genom specifika krav för att hantera person- och godstrafik till/från

⁷ Stödstudie för utvärderingen av förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (och tillhörande fallstudier).

⁸ Stödstudie för översynen av TEN-T-strategin i fråga om relevanta nationella planer och program i medlemsstaterna: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>.

städer. Alternativ 3, som är det alternativ som rekommenderas, påskyndar slutförandet av TEN-T genom att tidigare lägga tidsfristen för vissa standarder och sträckor i nätet från 2050 till 2040, samtidigt som man behåller de ambitiösa standarder och krav som införs genom alternativ 2. Det säkerställer också en bred och enhetlig utveckling av nätet, vilket leder till en omfattande översyn av TEN-T-nätets utformning.

Resultatmässigt medför alternativ 3 betydande ekonomiska fördelar, särskilt en ökning med 0,4 % av BNP fram till 2030, 1,3 % fram till 2040 och 2,4 % fram till 2050, jämfört med referensscenariot. Detta innebär en BNP-ökning, jämfört med referensscenariot, på 57 miljarder euro 2030, 229 miljarder euro 2040 och 467 miljarder euro 2050. Ökade investeringar i TEN-T skapar också sysselsättning, vilket leder till en ökning av sysselsättningen, jämfört med referensscenariot, på uppskattningsvis 0,1 % 2030, 0,3 % 2040 och 0,5 % 2050, motsvarande ytterligare 200 000, 561 000 och 840 000 arbetstillfällen 2030, 2040 respektive 2050. Alternativ 3 ger också goda resultat när det gäller att ställa om gods- och persontransporter till mer hållbara transportsätt. Det planerade införandet av en ny standard för persontrafik på järnväg (160 km/h linjehastighet), införandet av lastprofilen P400 (som ger bättre möjlighet att köra påhängsvagnar på järnvägsvagnar) samt utvidgningen av vissa järnvägsstandarder från stomnätet till det övergripande nätet, tillsammans med utvidgningen av det senare, förväntas öka järnvägstransporterna. Detta återspeglas också i en högre andel järnvägstransporter i fördelningen mellan transportslagen, på bekostnad av vägsektorn. Även om andelen transporter på inre vattenvägar och till sjöss är i stort sett stabil, möjliggör införandet av nya standarder att sektorn kan absorbera den förväntade ökningen av trafikvolymerna i EU-27 och av sjöfarten inom EU. Dessutom förväntas den övergång från vägtrafik till transportsätt med mindre utsläpp som möjliggörs genom åtgärderna i alternativ 3 leda till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Minskningen av de externa kostnaderna för koldioxidutsläpp uppskattas till cirka 387 miljoner euro i förhållande till referensscenariot för perioden 2021–2050, uttryckt i nuvärde, medan minskningen av de externa kostnaderna för luftföroreningar uppgår till cirka 420 miljoner euro. Dessutom förbättras trafiksäkerheten genom att motorvägsstandarden och tillhörande säkerhetsfunktioner utvidgas till att omfatta alla vägsträckor i nätet med daglig trafik över en viss tröskel, vilket minskar antalet dödsoffer och skadade människor. Minskningen av de externa kostnaderna för olyckor uppskattas till cirka 3 930 miljoner euro i förhållande till referensscenariot för perioden 2021–2050, uttryckt i nuvärde. Minskningen av de externa kostnaderna för trafikstockningar mellan städer uppskattas till cirka 2 891 miljoner euro i förhållande till referensscenariot för perioden 2021–2050.

Kostnadsmässigt ger det rekommenderade alternativet den bästa balansen mellan de mål som uppnås och de totala genomförandekostnaderna. Investeringarna för att genomföra alla åtgärder inom alternativ 3 uppskattas för perioden 2021–2050 till 247,5 miljarder euro i förhållande till referensscenariot, uttryckt som nuvärde. Dessutom uppskattas de administrativa kostnaderna för den privata sektorn under perioden 2021–2050 till 8,6 miljoner euro i förhållande till referensscenariot, uttryckt som nuvärde, och de offentliga myndigheternas kostnader till 25,4 miljoner euro. Andra effekter, kopplade till buller och potentiell förlust av biologisk mångfald, är dock svåra att kvantifiera eftersom bullereffekterna i hög grad beror på den lokala (trafik)situationen och den biologiska mångfalden på infrastrukturens specifika geografiska läge och egenskaper.

Uppgraderingen av infrastrukturen för kombinerade järnvägstransporter, inklusive dess terminaler, är en viktig faktor för att säkerställa att intermodala transporter främst sker via järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart och att alla inledande och/eller avslutande etapper som utförs på väg är så korta som möjligt. Dessa infrastrukturuppgraderingar kommer att

skapa möjligheter för små och medelstora företag, även om det inom vissa segment också finns stora aktörer. De viktigaste berörda parterna är järnvägsföretagen på godstransportmarknaden, godsterminaloperatörer, vägtransportföretag och operatörer med verksamhet vid terminaler för persontrafik. Inom vägsektorn kommer förbättrade rastområden och parkeringsplatser för regional och långväga lastbilstrafik att gynna ett stort antal enbilsåkerier, som faktiskt tillhör de minsta företagen på transportområdet, eftersom de är beroende av ett tätt nät av bra parkeringsplatser.

Alternativ 3 tillför en viktig dimension till det transeuropeiska transportnätets sammanhållningsmål genom att urbana knutpunkter identifieras och passagerar- och godsterminaler integreras på hela EU:s territorium, vilket spelar en avgörande roll för regional konnektivitet. Alternativ 3 stimulerar också på bästa sätt TEN-T-infrastrukturens resiliens mot och anpassning till klimatförändringar. Slutligen tillför alternativ 3 ett viktigt mervärde för att säkerställa samstämmighet med andra politikområden genom en översyn av TEN-T-nätets utformning (som t.ex. innebär inrättandet av europeiska transportkorridorer som ersätter de två befintliga typerna av korridorer – stomnätskorridorer och godskorridorer för järnväg).

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta initiativ ingår i bilaga I (nya initiativ) till kommissionens arbetsprogram för 2021, och ingår inte i bilaga II (Refit-initiativ).

Det förbättrar TEN-T-strategins funktion genom att göra regelverket som helhet mer effektivt. Dessutom klargörs vissa krav och begrepp. Exempelvis har ett stort antal experter och projektansvariga uppgett att begreppet ”sjömotorvägar”, såsom det för närvarande definieras i förordningen, är alltför komplicerat. Utvärderingen av TEN-T-förordningen bekräftar att den skulle gynnas av förenkling och integrering i ett övergripande och integrerat koncept för TEN-T som omfattar hamnar, sjöfart och alla andra delar av infrastrukturen till sjöss, till förmån för hela det europeiska sjöfartsområdet. Ett annat exempel är integreringen av godskorridorerna för järnväg och stomnätskorridorerna, vilket kommer att göra det möjligt att optimera instrumenten och undvika dubbelarbete, t.ex. i fråga om kravet på att upprätta investeringsplaner enligt förordningen om godskorridorer för järnväg som helt enkelt bör tas bort eftersom sådana investeringsplaner överlappar de arbetsplaner som regelbundet utarbetas av de europeiska TEN-T-samordnarna.

Två ytterligare förenklingar som kommer att leda till potentiella kostnadsbesparingar har identifierats:

- automatisk inmatning av data i TENtec-systemet som möjliggör utbyte direkt från datakällan (medlemsstat, infrastrukturförvaltare), och
- ersättning av de europeiska samordnarnas tvååriga arbetsplaner och tvååriga lägesrapporter om medlemsstaternas genomförande av TEN-T med en arbetsplan med prioriteringar för respektive korridorutveckling vart fjärde år, med en kort årlig lägesrapport om genomförandet av korridorerna, sjömotorvägarna (dvs. det framtida europeiska sjöfartsområdet) och ERTMS.

Förslaget ökar de totala genomförandekostnaderna för myndigheterna, men det leder till förbättringar, särskilt i fråga om ekonomi och sysselsättning, och möjliggör mer hållbara transportformer som mer än väl uppväger de ökade regleringskostnaderna.

- **Grundläggande rättigheter**

Genom att fastställa relevanta infrastrukturkrav kommer förslaget att stärka tillgängligheten för alla användare och därigenom förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet och bidra till jämställdhet.

4. BUDGETKONSEKVENSER

De administrativa kostnaderna i förhållande till referensscenariot har i konsekvensbedömningen uppskattats som måttliga, särskilt jämfört med de ambitiösa översynsplanerna enligt det rekommenderade alternativet. De administrativa kostnaderna för de offentliga myndigheterna under perioden 2021–2050, uttryckta i nuvärde, har uppskattats till 25,4 miljoner euro (15,8 miljoner euro för Europeiska kommissionen⁹ och 9,6 miljoner euro för medlemsstaternas offentliga myndigheter). Dessutom uppskattas att den största delen av investeringarna ska komma från offentlig finansiering (nationella offentliga medel, EU-medel) och under perioden 2021–2050 uppgå till 244,2 miljarder euro i förhållande till referensscenariot, uttryckt som nuvärde.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att följa framstegen, effekterna och resultaten av detta initiativ genom en uppsättning styrinstrument som bygger på styrningen av TEN-T, t.ex. den förstärkta rollen för europeiska samordnare och deras arbetsplaner. Övervakningen kommer att stärkas ytterligare i den reviderade förordningen.

De europeiska samordnarna har i detta avseende varit av avgörande betydelse eftersom de fungerar som ambassadörer för TEN-T-strategin och medlare för alla berörda parter som de samlar i s.k. korridorforum. Detta arbete kommer att stärkas ytterligare genom en förstärkt roll för de europeiska samordnarna. Dessutom kommer varje europeisk transportkorridor och de två övergripande prioriteringarna att stödjas av särskilda studier som övervakar de framsteg som görs när det gäller uppfyllandet av standarder, tidsfrister och fastställande av prioriteringar. Detta återspeglas t.ex. i en mycket noggrann övervakning av alla planerade eller pågående projekt inom TEN-T (analys av den så kallade ”projektkanalen” och halvårsvisa ”projektgenomföranderapporter”). Projekten bedöms därför utifrån sin ekonomiska mognad och sin status när det gäller tillståndsgivning och upphandling, så att problem i form av t.ex. förseningar lätt kan upptäckas och insatser planeras av kommissionen och/eller europeiska samordnare. Den nya förordningen kommer också att omfatta möjligheten att använda genomförandeakter i större utsträckning än tidigare. De kommer inte bara att främja att prioriteringar fastställs på nationell nivå, utan också underlätta övervakningen av de framsteg som gjorts inom TEN-T i förhållande till fastställda och överenskomna milstolpar i dessa genomförandeakter. De utgör i sig också en mycket solid

⁹ Dessa kostnader är en uppskattning som görs inom ramen för konsekvensbedömningen på grundval av tidigare kostnader och erfarenheter. De ska inte ses som tillkommande kostnader för kommissionen. Alla anslag som rör TEN-T täcks helt och hållet av budgeten för Fonden för ett sammanlänkat Europa (förordning (EU) 2021/1153).

grund för övervakningen av dessa projekt, eftersom framsteg regelbundet kan kontrolleras per milstolpe och lämpliga åtgärder vidtas vid förseningar. När dessa genomförandeakter antas kommer de berörda medlemsstaterna också överens om att regelbundet rapportera om de framsteg som gjorts. När det gäller övervakning kommer framstegen inom TEN-T att övervakas avseende det tekniska slutförandet av TEN-T-infrastrukturen enligt de fastställda TEN-T-standarderna och de fastställda tidsfristerna 2030, 2040 och 2050. Standarderna och kraven kommer därmed att utgöra de centrala prestandaindikatorer som kommer att ligga till grund för övervakningen av hur väl det transeuropeiska transportnätet utvecklas (t.ex. procentandel i fråga om längden på de järnvägssträckor som är elektrifierade, klarar 22,5 tons axellast och 740 m tåglängd, antal kusthamnar som har järnvägsförbindelse osv.). Utöver detta sker en kontinuerlig övervakning genom den så kallade TENtec-databasen, ett kraftfullt informationssystem som i framtiden kommer att möjliggöra snabbt och automatiskt utbyte av data direkt från datakällan (medlemsstat, infrastrukturförvaltare).

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Strukturen i den reviderade förordningen kommer att avvika från den nuvarande förordningens struktur. Den kommer inte längre att organiseras per nätnivå (stomnät och övergripande nät) utan per transportsätt, vilket kommer att underlätta förståelsen av de olika kraven. Den kommer att innehålla särskilda krav och kartor för de europeiska transportkorridorerna och den nya mellanliggande tidsfristen 2040. I de första kapitlen i förordningen förklaras de övergripande målen för TEN-T och den stegvisa strategin för att fullborda nätet. Den kommer att bestå av följande huvuddelar:

Skäl

Skälen fokuseras särskilt på det transeuropeiska transportnätets bidrag till den europeiska gröna given och målen för strategin för hållbar och smart mobilitet. Vidare beskrivs det reviderade transeuropeiska transportnätets kopplingar till annan transportpolitik för de olika transportsätten och med politikområden utanför transportsektorn, t.ex. miljö- och klimatpolitik, socialpolitik, sammanhållningspolitik, utrikespolitik osv. I skälen betonas dessutom aspekter av infrastrukturplanering på EU-nivå och nationell nivå samt finansiering.

Kapitel I: Allmänna principer

I kapitel 1 fastställs de allmänna principerna i TEN-T-förordningen. Förordningens syfte och tillämpningsområde definieras. Det innehåller definitioner av förordningens olika delar och av de termer som används genomgående i texten. Dessutom presenteras förordningens mål (sammanhållning, hållbarhet, effektivitet och användarfördelar) och hur de ska uppnås. I detta kapitel föreskrivs också att planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet ska ske på ett resurseffektivt sätt och uppfylla de tillämpliga miljökraven på unionsnivå och nationell nivå. I de efterföljande artiklarna beskrivs den geografiska dimensionen av nätstrukturen och de europeiska transportkorridorerna. I kapitel 1 beskrivs slutligen principerna för projekt av gemensamt intresse och för samarbetet med tredjeländer.

Kapitel II: Allmänna bestämmelser

Kapitel 2 innehåller förordningens allmänna bestämmelser som specificerar stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet samt de europeiska transportkorridorerna, och fastställer prioriteringen av åtgärder för de olika näten.

Kapitel III: Särskilda bestämmelser

Kapitel 3 innehåller särskilda bestämmelser om kraven för varje transportsätt som omfattas av förordningen, med avseende på

- definition av infrastrukturkomponenter,
- krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet,
- krav för stomnätet och det utvidgade stomnätet,
- ytterligare prioriteringar.

Dessutom innehåller detta kapitel bestämmelser om de krav i översynen som är tillämpliga på multimodala godsterminaler och urbana knutpunkter.

Kapitel IV: Bestämmelser för smarta och resilienta transporter

Kapitel 4 innehåller ytterligare bestämmelser om kraven i förordningen med avseende på IKT-system för transport, hållbara tjänster, ny teknik och innovation, säker och skyddad infrastruktur, resiliens, tredjeländers investeringar, underhåll och projektens livscykel samt tillgänglighet för alla användare.

Kapitel V: Förverkligande av instrumenten ”europeiska transportkorridorer” och ”övergripande prioriteringar”

Kapitel 5 handlar om förverkligandet av de europeiska transportkorridorerna och de övergripande prioriteringarna (ERTMS, dvs. det europeiska trafikstyrningssystemet för järnväg, och det europeiska sjöfartsområdet). Det innehåller beskrivningar av de europeiska transportkorridorerna och de övergripande prioriteringarna, och bestämmelser om hur de ska samordnas och styras. Kapitlet innehåller dessutom bestämmelser om genomförandeverktygen, t.ex. samordnarnas arbetsplaner och genomförandeakter.

Kapitel VI: Gemensamma bestämmelser

Kapitel 6 innehåller förordningens gemensamma bestämmelser när det gäller rapporterings- och övervakningsskyldigheter, förfaranden för uppdatering av nätet och principer för samarbete med offentliga och privata berörda aktörer. Det innehåller bestämmelser om anpassning av nationella planer till EU:s transportpolitik. Det innehåller dessutom bestämmelser om utövande av delegering, kommittéförfarande, översyn av förordningen, förfaranden avseende förseningar i nätets genomförande och möjligheter till undantag. Slutligen beskrivs förordningens inverkan på andra rättsakter med tanke på behovet av att ändra dessa.

Bilagor:

Bilagorna till förordningen innehåller detaljerade kartor över stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, förteckningar över transportknutpunkter och urbana knutpunkter som omfattas av förordningens tillämpningsområde samt en definition av anpassning till och kartor över de europeiska transportkorridorerna. De innehåller också vägledande kartor för grannländerna samt specifikationer för kraven på att utarbeta planer för hållbar rörlighet i städer. De innehåller också en artikel om ändring av förordning (EU) 2021/1153 och en jämförelsetabell mellan förordning (EU) nr 1315/2013 och den här förordningen.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om
ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) nr 913/2010 och om
upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013**

(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 yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande ”Den europeiska gröna given”³ från december 2019 fastställs ett övergripande klimatneutralitetsmål som unionen ska uppnå senast 2050 samt ett tydligt övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Dessa övergripande mål fastställs som specifika mål i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2021/1119⁴.

¹ EUT C [...].

² EUT C [...].

³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Den europeiska gröna given, COM(2019) 640 final.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (2) Utsläppen från transporter utgör omkring 25 % av unionens totala utsläpp av växthusgaser, och dessa utsläpp har ökat under de senaste åren. Enligt den europeiska gröna given ska utsläppen av växthusgaser från transporter därför minska med 90 % för att EU ska kunna bli en klimatneutral ekonomi senast 2050, samtidigt som man också ska eftersträva nollförorening⁵.
- (3) I strategin för hållbar och smart mobilitet⁶ fastställs milstolpar för att visa det europeiska transportsystemets väg mot att uppnå målen om en hållbar, smart och resilient mobilitet. Man räknar med att godstrafiken på järnväg bör öka sin marknadsandel med 50 % fram till 2030 och fördubbla den fram till 2050, transporter på inre vattenvägar och i närsjöfart bör öka sin marknadsandel med 25 % fram till 2030 och med 50 % fram till 2050, trafiken på höghastighetsjärnväg bör dubblas fram till 2030 och tredubblas fram till 2050, minst 30 miljoner utsläppsfria personbilar och 80 000 utsläppsfria lastbilar bör vara i drift på unionens vägar senast 2030, och nästan alla personbilar, lätta lastbilar och bussar, samt nya tunga fordon bör vara utsläppsfria senast 2050, tidtabellsbaserad kollektivtrafik med resor som är kortare än 500 km bör vara koldioxidneutrala inom EU senast 2030, och att det 2030 bör finnas minst 100 klimatneutrala städer i Europa.
- (4) Förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet skapar gynnsamma förutsättningar för infrastruktur som i sin tur gör det möjligt att göra alla transportsätt mer hållbara, ekonomiskt överkomliga och inkluderande, att göra hållbara alternativ allmänt tillgängliga i ett multimodalt transportsystem och att införa rätt incitament för att påskynda omställningen, särskilt genom att säkerställa en rättvis sådan omställning, i linje med målen i rådets rekommendation (EU) [...] av den [...] om säkerställande av en rättvis omställning till klimatneutralitet.
- (5) Planeringen, utvecklingen och driften av det transeuropeiska transportnätet bör möjliggöra hållbara transportformer, förbättra multimodala och driftskompatibla transportlösningar och öka den intermodala integreringen av hela logistikkedjan, och därigenom bidra till en smidigt fungerande inre marknad genom att skapa de transportleder som krävs för smidiga person- och godstransportflöden i hela unionen. Dessutom bör nätet syfta till att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen genom att säkerställa tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, inklusive bättre konnektivitet för de yttersta randområdena och andra randområden, landsbygdsområden, ömråden, avlägsna områden och bergsområden samt glest befolkade områden. Utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet bör också möjliggöra smidig, säker och hållbar rörlighet för alla slags varor och personer, och bör bidra till ytterligare ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft i ett globalt perspektiv genom att sammanlänknings- och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas på ett resurseffektivt och hållbart sätt.

⁵ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: "Vägen till en frisk planet för alla – EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark" av den 12 maj 2021, COM(2021) 400 final.

⁶ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: "Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden" (COM(2020) 789 final).

- (6) Den ökande trafiken har lett till ökade problem med trängsel för 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 att flaskhalsar i infrastrukturen avlägsnas och felande infrastrukturlänkar byggs bort, inom och mellan medlemsstaterna samt, när så är relevant, grannländer, och då med beaktande av de pågående förhandlingarna med kandidatländer och presumtiva kandidatländer.
- (7) Det transeuropeiska transportnätet består till stor del av befintlig infrastruktur. För att till fullo uppnå målen för den nya politiken för det transeuropeiska transportnätet bör enhetliga krav fastställas för infrastrukturen.
- (8) Det transeuropeiska transportnätet bör byggas ut och upprätthållas genom att ny transportinfrastruktur anläggs, befintlig infrastruktur underhålls och uppgraderas och åtgärder vidtas för att främja en resurseffektiv användning av detta.
- (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 infrastruktur för cykelvägar som t.ex. EuroVelo-rutter, eller med skyddsaspekter genom att införa ny teknik i form av t.ex. sensorer i broar.
- (10) 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 naturliga faror och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla transportanvändare, särskilt i områden som är extra utsatta för klimatförändringarnas negativa effekter.
- (11) Vid planering, upphandling och genomförande av projekt av gemensamt intresse bör medlemsstaterna och andra projektansvariga ta vederbörlig hänsyn till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1187⁷.
- (12) Under infrastrukturplaneringen bör medlemsstaterna och andra projektledare ta vederbörlig hänsyn till riskbedömningar och anpassningsåtgärder som syftar till att förbättra resiliensen mot t.ex. klimatförändringar, naturliga faror och katastrofer som orsakas av människan. Genom att tillhandahålla ytterligare incitament för att utveckla hållbara transportformer och genom att införa höga standarder för grön transportinfrastruktur kommer förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet att stödja principen om att inte orsaka någon betydande skada.
- (13) Med tanke på utvecklingen av unionens infrastrukturbehov och målen för minskade koldioxidutsläpp, samt slutsatserna från Europeiska rådets möte i juli 2020, enligt vilka unionens utgifter bör vara förenliga med målen i Parisavtalet och principen om att inte orsaka någon betydande skada, i den mening som avses i artikel 17 i

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1187 av den 7 juli 2021 om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (EUT L 258, 20.7.2021, s. 1).

taxonomiförordningen⁸, bör projekt av gemensamt intresse bedömas för att säkerställa att TEN-T-strategin är förenlig med unionens transport-, miljö- och klimatpolitiska mål. Medlemsstaterna och andra projektansvariga bör göra miljöbedömningar av planer och projekt, inklusive en bedömning av överensstämmelsen med principen om att inte orsaka någon betydande skada, på grundval av den senaste tillgängliga vägledningen och bästa praxis. Om genomförandet av ett projekt av gemensamt intresse medför betydande skada avseende ett miljö- eller klimatmål bör rimliga alternativ övervägas.

- (14) Infrastrukturprojekt inom ramen för TEN-T-förordningen bör vara resilienta mot klimatförändringarnas potentiella skadeverkningar genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inklusive genom relevanta anpassningsåtgärder. Projekt för vilka en miljökonsekvensbedömning måste genomföras bör vara föremål för klimatsäkring och integrera kostnaderna för växthusgasutsläpp och de positiva effekterna av klimatbegränsande åtgärder i kostnads-nyttoanalysen. Klimatsäkringen bör göras på grundval av senast tillgängliga bästa praxis och vägledning⁹. Detta bidrar till att klimatrelaterade risker liksom bedömningar av sårbarhet för och anpassning till klimatförändringar kan integreras i investerings- och planeringsbeslut inom ramen för unionens budget.
- (15) Medlemsstaterna och andra projektansvariga bör genomföra miljöbedömningar av planer och projekt i enlighet med relevant lagstiftning 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.
- (16) Under planerings- och anläggningsfasen av projekt av gemensamt intresse bör vederbörlig hänsyn tas till intressena hos regionala och lokala myndigheter samt den allmänhet som berörs av dessa projekt.
- (17) Definitionen av det transeuropeiska transportnätet bör baseras på en gemensam och öppen metod och bör utgöra den högsta nivån av infrastrukturplanering inom unionen. Det bör vara multimodalt, vilket innebär att det bör inbegripa alla transportsätt och deras förbindelser samt relevanta system för trafikstyrning och trafikledning samt hantering av reseinformation.
- (18) Det transeuropeiska transportnätet bör utvecklas gradvis i tre steg med det övergripande syftet att förverkliga ett multimodalt och driftskompatibelt EU-omfattande nät med höga kvalitetsstandarder, samtidigt som unionens övergripande mål för klimatneutralitet och miljö respekteras: ett fullbordat stomnät senast 2030, ett fullbordat utvidgat stomnät senast 2040 och ett fullbordat övergripande nät senast 2050.

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198, 22.6.2020, s. 13).

⁹ Kommissionens tillkännagivande – om teknisk vägledning om klimatsäkring av infrastruktur under perioden 2021–2027 (EUT C 373, 16.9.2021, s. 1).

- (19) Utöver tidsfristerna 2030 och 2050 som redan har införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013¹⁰ bör 2040 läggas till som en mellanliggande tidsfrist för att det utvidgade stomnät som ingår i de europeiska transportkorridorerna ska överensstämma med denna förordning. Samma mellanliggande tidsfrist bör också gälla för nya standarder för stomnätet som har införts utöver kraven i förordning (EU) nr 1315/2013 för att möjliggöra nödvändiga investeringar i rätt tid.
- (20) Det övergripande nätet bör vara ett transportnät som omfattar hela Europa, säkerställer tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, inklusive de yttersta randområdena och andra randområden, landsbygdsområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden samt glesbefolkade områden och stärker den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen dem emellan. Kraven på det övergripande nätets infrastruktur bör fastställas för att främja utvecklingen av ett nät av hög kvalitet i hela unionen.
- (21) Det övergripande nätet bör vara tillräckligt utrustat med infrastruktur för alternativa bränslen för att säkerställa att det effektivt stöder övergången till utsläppsfri mobilitet, i linje med de milstolpar som fastställs i strategin för hållbar och smart mobilitet.
- (22) Utöver stomnätet bör ett utvidgat stomnät definieras på grundval av prioriterade sträckor i det övergripande nätet som ingår i de europeiska transportkorridorerna.
- (23) Stomnätet har fastställts på grundval av en objektiv planeringsmetod. Genom denna metod har de viktigaste urbana knutpunkterna, hamnarna, flygplatserna och gränsövergångsställena identifierats. Dessa knutpunkter ska senast 2030, så långt det är möjligt, sammankopplas med multimodala förbindelser, förutsatt att de är ekonomiskt livskraftiga och genomförbara. Med denna metod har man kunnat säkerställa att alla medlemsstater är sammanlänkade i stomnätet och att de större öarna är integrerade i nätet.
- (24) Stomnätet, med tidsfrist 2030, och det utvidgade stomnätet, med tidsfristen 2040, bör utgöra grunden för ett hållbart multimodalt transportnät, och utifrån trafikbehoven representera de strategiskt viktigaste knutpunkterna och förbindelserna i det transeuropeiska transportnätet. De bör stimulera utvecklingen av hela det övergripande nätet och göra det möjligt för unionen att koncentrera sina insatser på de delar av det transeuropeiska transportnätet som har störst europeiskt mervärde, särskilt gränsöverskridande sträckor, felande länkar, multimodala förbindelsepunkter och svåra flaskhalsar.
- (25) Vissa befintliga standarder för stomnätet bör utvidgas till att omfatta det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet i syfte att dra full nytta av nätet, öka driftskompatibiliteten mellan de olika typerna av nät och möjliggöra mer verksamhet med mer hållbara transportsätt, bland annat genom ökad digitalisering och andra tekniska lösningar.
- (26) Undantag från de infrastrukturkrav som är tillämpliga på stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet bör vara möjliga endast i vederbörligen

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

motiverade fall och på vissa villkor. Detta bör omfatta fall där investeringar inte kan motiveras eller där det finns specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, t.ex. i de yttersta randområdena och andra randområden, ömråden, avlägsna områden och bergsområden samt glesbefolkade områden, eller för isolerade eller delvis isolerade nät.

- (27) Det landbaserade infrastrukturnätet, som upprättats genom stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, bör integreras med det transeuropeiska transportnätets sjöfartsdel. I detta syfte bör ett verkligt hållbart, smart, smidigt och resilient europeiskt sjöfartsområde skapas. Det bör omfatta alla delar av sjöfartsinfrastrukturen som ingår i det transeuropeiska transportnätet.
- (28) Det europeiska sjöfartsområdet bör genomföras i nära samarbete med de europeiska makroregionala strategierna och havsområdesstrategierna som utgör en lämplig ram för europeiskt territoriellt samarbete både på transnationell unionsnivå och med tredjeländer på gränsöverskridande nivå.
- (29) De godskorridorer för järnväg som inrättats på grundval av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010¹¹ och de stomnätskorridorer som definieras i förordning (EU) nr 1315/2013 är kompletterande politiska instrument med nära relaterade mål, särskilt för att främja hållbara, effektiva och säkra transporttjänster. Även om samarbetet har varit givande på många områden har man i vissa fall kunnat konstatera överlappande verksamhet och behov av ett bättre informationsutbyte. Dessutom är godskorridorerna för järnväg och stomnätskorridorerna inte helt geografiskt anpassade, vilket begränsar möjligheten till samordning, t.ex. i frågor som gäller utbyggnad av den infrastruktur som krävs för det transeuropeiska transportnätet eller förbättring av järnvägstjänsternas kvalitet. Det finns därför en stor outnyttjad potential för rationalisering, bättre ändamålsenlighet och synergieffekter.
- (30) Såsom anges i strategin för hållbar och smart mobilitet är det nödvändigt att integrera stomnätskorridorerna och godskorridorerna för järnväg i de europeiska transportkorridorerna för att öka synergier mellan infrastrukturplanering och transportverksamhet. De europeiska transportkorridorerna bör bli verktyg för att utveckla hållbara och multimodala gods- och persontransportflöden i Europa, driftskompatibel, högkvalitativ infrastruktur och höga driftsprestanda. På så sätt bör de också vara ett verktyg för att förverkliga visionen om att skapa ett mycket konkurrenskraftigt järnvägsnät i hela unionen.
- (31) De europeiska transportkorridorerna bör omfatta de viktigaste långväga transportflödena och bestå av viktiga europeiska multimodala transportleder som utgör delar av det transeuropeiska transportnätet, vara multimodala och öppna för alla transportsätt som omfattas av denna förordning och omfatta minst tre av dessa transportsätt, samt korsa minst två gränser.
- (32) För att inrätta det transeuropeiska transportnätet på ett samordnat och snabbt sätt och därigenom kunna få ut så mycket som möjligt av nätets potential, bör de berörda medlemsstaterna säkerställa att det vidtas lämpliga åtgärder för att slutföra projekt av gemensamt intresse som rör stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande

¹¹ 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).

nätet senast 2030, 2040 respektive 2050. I detta syfte bör medlemsstaterna säkerställa att de nationella transport- och investeringsplanerna överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i denna förordning och i de europeiska samordnarnas arbetsplaner.

- (33) 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 denna förordning. 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.
- (34) Projekt av gemensamt intresse för att utveckla det transeuropeiska transportnätet i enlighet med kraven i denna förordning har ett europeiskt mervärde, eftersom de bidrar till ett europeiskt nät av hög kvalitet som är driftskompatibelt och multimodalt, vilket ökar hållbarhet, sammanhållning, effektivitet eller användarnytta. Det europeiska mervärdet är högre om det, utöver det potentiella värdet för den berörda enskilda medlemsstaten, leder till betydande förbättringar av transportförbindelser eller transportflöden mellan medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett tredjeland. Sådana gränsöverskridande projekt bör vara föremål för prioriterade insatser av unionen för att säkerställa att de genomförs.
- (35) 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.
- (36) 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, även ur ett livscykelperspektiv. Analysen av klimatmässiga och miljömässiga kostnader och fördelar bör grunda sig på den miljökonsekvensbedömning som genomförts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU¹².
- (37) För att man ska kunna bidra till den europeiska gröna given mål om att minska utsläppen av växthusgaser med 90 procent fram till 2050 bör man analysera åtgärder för att begränsa effekterna av växthusgasutsläpp från projekt av gemensamt intresse för att anlägga ny, bygga ut eller uppgradera transportinfrastruktur.
- (38) Samarbete med tredjeländer, inklusive grannländer, är nödvändigt för att säkerställa anslutning och driftskompatibilitet mellan unionens och dessa länders infrastrukturnät. Mot bakgrund av detta bör unionen, när så är lämpligt, främja projekt av gemensamt intresse med dessa länder och bedöma och säkerställa att målen och kraven för det transeuropeiska transportnätet uppfylls så att driftskompatibiliteten i unionens nät säkerställs.
- (39) För att uppnå omvandlingen av transportsektorn till ett verkligt multimodalt system av hållbara och smarta mobilitetstjänster bör unionen bygga ett transportnät av hög

¹² 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).

kvalitet med järnvägstrafik som uppfyller krav på lägsta linjehastighet. Konkurrenskraftig persontrafik på järnväg har stor potential att minska transporternas koldioxidutsläpp. Det finns ett behov av att utveckla ett sammanhängande och driftskompatibelt europeiskt järnvägsnät för höghastighetståg som förbinder Europas huvudstäder och andra större städer. Att komplettera befintliga höghastighetslinjer med linjer för persontrafik med en lägsta linjehastighet på 160 km/h bör i gengäld leda till nätverkseffekter, ett mer sammanhängande nät och ett ökat antal tågpassagerare. Ett fullbordat nät med höga prestanda kommer också att underlätta utvecklingen och införandet av nya eller olika modeller för kapacitetstilldelning, till exempel styva tidtabeller som möjliggörs genom TTR-initiativet (*Timetable Redesign*) för ny utformning av tidtabeller.

- (40) Ett mer hållbart, resilient och tillförlitligt järnvägsnät för godstransporter i hela Europa bör inrättas för att bidra till de kombinerade transporternas konkurrenskraft. Infrastrukturen för kombinerade järnvägstransporter, inklusive dess terminaler, bör uppgraderas för att säkerställa att intermodala transporter främst sker via järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart och att alla inledande och/eller avslutande etapper som utförs på väg är så korta som möjligt.
- (41) Med tanke på att utbyggnaden av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) påskyndas i Europa, och att flera medlemsstater redan har antagit planer för att bygga ut ERTMS på hela sina nationella järnvägsnät senast 2040, finns det ett behov av att ta hänsyn till detta paradigmskifte och fastställa en mer ambitiös tidsfrist för utbyggnad av ERTMS i det övergripande nätet.
- (42) ERTMS bör byggas ut kontinuerligt, inte bara i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, inklusive de urbana knutpunkterna, utan även i fråga om anslutningar till multimodala terminaler. Detta kommer att möjliggöra ren ERTMS-drift och öka järnvägsföretagens affärsnytta.
- (43) Eftersom utbyggnaden av radiobaserad ERTMS ytterligare bidrar till att avskaffa nationella regler som påverkar driften bör medlemsstaterna säkerställa att endast radiobaserad ERTMS kommer att införas från och med 2025 och att hela det transeuropeiska transportnätet kommer att vara utrustat med radiobaserad ERTMS senast 2050.
- (44) Utbyggnaden av ERTMS bör åtföljas av en lagstadgad tidsfrist för avveckling av markbaserade system av klass B, vilket gör ERTMS till det enda signalsystem som används i medlemsstaterna. Avveckling av markbaserade system av klass B kommer att leda till betydande underhållsbesparingar för infrastrukturförvaltare, eftersom det är mycket kostsamt och komplicerat att under en längre period samtidigt bygga ut ERTMS och behålla andra, markbaserade system. System av klass B bör avskaffas på ett samordnat sätt med en tillräcklig övergångsperiod fram till 2040, så att järnvägsföretagen kan förutse förändringen och välja den lämpligaste övergångsstrategin. ERTMS är ett system och kräver en synkroniserad utbyggnad av både markbaserad och fordonsbaserad utrustning, och fullständiga systemfördelar uppnås först när både tåg och den markbaserade delen av systemet har rätt utrustning.
- (45) Europas inre vattenvägar kännetecknas av en heterogen hydromorfologi som motverkar ett nät där alla sträckor av vattenvägarna har en enhetlig prestanda. Inre vattenvägar, särskilt sträckor med fritt strömmande vatten, kan påverkas kraftigt av

klimat- och väderförhållanden. För att säkerställa tillförlitlig internationell trafik, samtidigt som hydromorfologin och tillämplig miljölagstiftning respekteras, bör TEN-T-kraven ta hänsyn till varje vattenvägs specifika hydromorfologi (t.ex. fritt strömmande eller reglerade floder), samt till målen för politiken för miljö och biologisk mångfald. En sådan strategi bör övervägas separat för varje avrinningsområde.

- (46) Kusthamnar, som utgör start- och slutpunkter för det landbaserade transeuropeiska transportnätets infrastruktur, spelar en viktig roll som gränsöverskridande multimodala knutpunkter, inte bara för transporter utan även för handel, industrikluster och energinav, t.ex. när det gäller utbyggnaden av havsbaserade vindkraftsanläggningar.
- (47) Transport av mer gods och fler passagerare med närsjöfart kan ge ett betydande bidrag till att minska transporternas koldioxidutsläpp. Det europeiska sjöfartsområdet bör främjas genom att man skapar eller uppgraderar närsjöfartsrutter och utvecklar kusthamnar och deras inlandsförbindelser för att åstadkomma en effektiv och hållbar integration med andra transportsätt.
- (48) Vägtransporter i unionen står för tre fjärdedelar av de totala godstransporterna på land (baserat på utförda tonkilometer) och för omkring 90 % av de totala persontransporterna på land (baserat på det totala antalet personkilometer). Med tanke på vägtransporternas betydelse och åtagandet att förbättra trafiksäkerheten i linje med milstolpen i strategin för hållbar och smart mobilitet finns det ett behov av att förbättra väginfrastrukturen ur säkerhetssynpunkt.
- (49) Det transeuropeiska transportnätet bör 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 långväga transporter. Multimodala terminaler bör spela en nyckelroll för att uppnå detta mål.
- (50) Urbana knutpunkter spelar en viktig roll i det transeuropeiska transportnätet som start- eller slutpunkt ("sista kilometern") för passagerare och gods som transporteras i det transeuropeiska transportnätet, och som omstigningspunkter inom eller mellan olika transportsätt. Det bör säkerställas att flaskhalsar i form av bristande kapacitet och urbana knutpunkter med otillräcklig konnektivitet inte längre hindrar multimodalitet i det transeuropeiska transportnätet.
- (51) Som en effektiv gemensam ram för att hantera utmaningarna i fråga om mobilitet i städer bör urbana knutpunkter utarbeta en plan för hållbar rörlighet i städer (SUMP), dvs. en långsiktig, heltäckande integrerad plan för gods- och passagerarmobilitet i hela det funktionella stadsområdet¹³. Den bör omfatta övergripande och specifika mål och indikatorer för nuvarande och framtida prestanda hos stadens transportsystem, åtminstone i fråga om utsläpp av växthusgaser, trafikstockningar, olyckor och personskador, transportsättens andel och tillgång till mobilitetstjänster samt data om luftföroreningar och buller.
- (52) Medlemsstaterna bör, som stöd till planer för hållbar rörlighet i städer, inrätta ett nationellt program som syftar till att främja användningen av planer för hållbar

¹³ Konceptet SUMP föreslogs först i EU:s paket för rörlighet i städer från 2013 (COM (2013) 913 final, bilaga I).

rörlighet i städer och förbättra samordningen mellan regioner, städer och andra tätorter. Det bör stödja regioner och stadsområden med utarbetande av högkvalitativa planer för hållbar rörlighet i städer och stärka övervakningen och utvärderingen av planernas genomförande genom lagstiftningsåtgärder, vägledning, kapacitetssuppletering, bistånd och eventuellt ekonomiskt stöd.

- (53) Uppdraget om klimatneutrala och smarta städer, som inrättades inom ramprogrammet Horisont Europa, syftar till att ha 100 klimatneutrala städer i unionen senast 2030. De städer som ingår i uppdraget kommer att fungera som förebilder för andra i fråga om experiment och innovation fram till 2050.
- (54) Multimodala digitala mobilitetstjänster bidrar till att förbättra integreringen av de olika transportsätten genom att kombinera flera transportalternativ till ett enda. Deras vidareutveckling bör bidra till gradvisa beteendeförändringar i riktning mot de mest hållbara transportsätten, dvs. kollektivtrafik och aktiva transportsätt som att gå och cykla.
- (55) Informations- och kommunikationssystem (IKT-system) för transport är en nödvändig grund för att optimera trafik och transporter, trafiksäkerhet och förbättra åtföljande tjänster. Informationsflödena i transport- och mobilitetsnätet bör underlättas, bland annat genom utbyggnad av unionens dataområde för mobilitet. Information till passagerare, inklusive information om biljett- och bokningssystem, bör vara tillgänglig.
- (56) Intelligent transportssystem och transporttjänster samt ny framväxande teknik bör fungera som en katalysator för utbyggnaden av intelligenta transportssystem och transporttjänster på alla vägar i det transeuropeiska transportnätet.
- (57) Det transeuropeiska transportnätet måste planeras på rätt sätt. Detta innebär också införande av särskilda krav i hela nätet i fråga om infrastruktur, IKT-system, IKT-utrustning och IKT-tjänster, inklusive krav på utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen]¹⁴. Därför är det nödvändigt att säkerställa ett tillräckligt och samordnat införande av sådana krav i hela Europa för varje transportsätt och för deras sammanlänknings inom och utanför det transeuropeiska transportnätet, så att nätverkseffektens fördelar utnyttjas och effektiva transeuropeiska fjärrtransporter möjliggörs. För att säkerställa utbyggnaden för alternativa bränslen i hela vägnätet i det transeuropeiska transportnätet i linje med målen i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen] bör hänvisningar till ”stomnät” i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen] tolkas som hänvisningar till ”stomnät” enligt definitionen i denna förordning. Hänvisningar till ”övergripande nät” i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen] bör förstås som hänvisningar till ”utvidgat stomnät” och ”övergripande nät” enligt definitionerna i den här förordningen.
- (58) Det transeuropeiska transportnätet bör utgöra grunden för en storskalig användning av ny teknik och innovation, t.ex. för 5G-infrastruktur, som kan bidra till att öka den

¹⁴ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (EUT L [...]).

totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och ha kapaciteten att möjliggöra skyddade passagerarflöden med hjälp av effektiva medel, göra kollektivtrafik eller miljövänligare transportmedel mer attraktiva för passagerarna och minska transportsektorns koldioxidavtryck. Detta kommer att bidra till målen för den europeiska gröna given och samtidigt bidra till målet att öka energitryggheten i unionen. För att uppnå dessa mål bör tillgången till alternativa bränslen och åtföljande infrastruktur förbättras i hela det transeuropeiska transportnätet.

- (59) Ett tillräckligt antal snabba laddningspunkter för lätta och tunga fordon som är tillgängliga för allmänheten bör installeras i hela det transeuropeiska transportnätet. Detta mål bör säkerställa fullständig gränsöverskridande konnektivitet och möjliggöra trafik med elfordon i hela unionen. Avståndsbaserade mål för det transeuropeiska transportnätet enligt definitionen i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen] ska säkerställa en tillräcklig minsta täckning med laddningspunkter i unionens huvudvägnet.
- (60) Laddningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten i det transeuropeiska transportnätet, enligt definitionen i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen], bör kompletteras med krav på utbyggnaden av laddningsinfrastruktur i multimodala terminaler och multimodala knutpunkter för persontransport för att erbjuda laddningsmöjligheter för lastbilar som används för fjärrtransporter när de lastas eller lossas eller när föraren tar rast, eller för bussar i multimodala knutpunkter för persontransport. För att säkerställa fri rörlighet, där terminalerna eller knutpunkterna för persontrafik får unionsstöd eller offentligt stöd bör tillgång till laddning vara rättvis, öppen och icke-diskriminerande, så att man undviker marknadsinlåsning för specifika företag eller möjlig snedvridning av konkurrensen. Prissättningen bör ske på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för alla auktoriserade företag eller personer om laddningsinfrastrukturen byggs med hjälp av unionsfinansiering eller offentlig finansiering.
- (61) Infrastruktur som inte är tillräckligt säker, skyddad och tillförlitlig, till följd av naturliga faror, inklusive klimatrelaterade händelser och andra exceptionella händelser såsom pandemier, katastrofer som orsakas av människan såsom olyckor eller störningar till följd av avsiktliga handlingar, t.ex. terrorism och it-angrepp, är ett stort problem för det transeuropeiska transportnätets effektivitet och funktion. Exempelvis har olyckor som orsakats av naturkatastrofer på grund av extrema väderförhållanden lett till betydande avbrott i transportflödena under de senaste åren. Transportnätets resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror, katastrofer orsakade av människan och andra störningar bör därför förbättras, med utgångspunkt i riskbedömning och resilienshöjande åtgärder för transportsektorn som vidtas av kritiska enheter i enlighet med direktiv [...] om kritiska enheters motståndskraft¹⁵.
- (62) Med beaktande av erfarenheterna av krishantering under covid-19-pandemin¹⁶ och för att undvika trafikstörningar och oförutsedda händelser i framtiden bör

¹⁵ Detta direktiv hänvisar till kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om kritiska enheters motståndskraft (COM(2020) 829 final).

¹⁶ Meddelande om genomförandet av gröna körfält enligt riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster (C(2020) 1897 final) (EUT C 96 I, 24.3.2020, s.1) och Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet och

medlemsstaterna när de planerar infrastruktur ta hänsyn till transportinfrastrukturens skydd och resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror, katastrofer orsakade av människan och andra störningar som påverkar unionens transportsystems funktion. I detta syfte bör de europeiska transportkorridorerna även omfatta viktiga alternativa linjer som kan användas vid trafikstockningar eller andra problem på de huvudsträckorna. Dessutom kan transportsätten tack vare sin multimodala karaktär ersätta varandra i nödsituationer.

- (63) Deltagande av företag, inklusive sådana som ägs eller kontrolleras av en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland, och även sådana som är etablerade i ett tredjeland, kan påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet. Under särskilda omständigheter kan dock deltagande eller bidrag från företag som ägs eller kontrolleras av en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland i projekt av gemensamt intresse äventyra säkerheten och den allmänna ordningen i EU. Utan att det påverkar samarbetsmekanismen enligt förordning (EU) 2019/452¹⁷, och för att komplettera denna, krävs större medvetenhet om sådant deltagande eller bidrag för att offentliga myndigheter ska kunna ingripa om det visar sig att det sannolikt kommer att påverka säkerheten eller den allmänna ordningen i unionen och deltagandet eller bidraget inte omfattas av förordning (EU) 2019/452.
- (64) Medlemsstaterna är och förblir huvudansvariga för underhåll, men det är viktigt att det transeuropeiska transportnätet – när det väl har byggts – underhålls på lämpligt sätt för att säkerställa tjänster med en hög kvalitet. Ett livscykelperspektiv bör följas vid planering och upphandling av infrastrukturprojekt.
- (65) För att de strategiskt viktigaste delarna av det transeuropeiska transportnätet ska förverkligas inom den fastlagda tidsramen bör en korridormodell användas som ett sätt att på gränsöverskridande nivå samordna olika projekt och synkronisera utvecklingen av korridorerna, så att fördelarna med nätet blir så stora som möjligt.
- (66) Europeiska transportkorridorer bör bidra till att utveckla infrastrukturen för det transeuropeiska transportnätet på ett sådant sätt att man tar itu med flaskhalsar, utvecklar gränsöverskridande förbindelser och förbättrar effektivitet och hållbarhet. De bör bidra till sammanhållningen genom förbättrat territoriellt samarbete. De bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta driftskompatibilitet, integrering av transportsätt och multimodala transporter. Korridormodellen bör vara öppen och tydlig och förvaltningen av sådana korridorer bör inte leda till ytterligare administrativa bördor eller kostnader.
- (67) Efter överenskommelse med den berörda medlemsstaten bör de europeiska samordnarna underlätta ett samordnat genomförande av de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna ERTMS och det europeiska sjöfartsområdet. De bör underlätta åtgärder för att utforma rätt styrningsstruktur och identifiera prioriterade investeringar i de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna.

¹⁷

rådet av den 28 oktober 2020 om uppgradering av de gröna körfälten för transport för att hålla igång ekonomin under de nya utbrotten av covid-19-pandemin (COM(2020) 685 final).
Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen (EUT L 79I , 21.3.2019, s. 1).

- (68) De europeiska och nationella ramarna för planering och genomförande av transportinfrastruktur samt arbetsplaner som fastställs av de europeiska samordnarna bör bidra till en planering i god tid av de investeringar som krävs för att uppnå målen i denna förordning.
- (69) De europeiska samordnarnas arbetsplaner bör användas för att främja samarbete mellan alla berörda parter och stärka komplementariteten med medlemsstaternas och infrastrukturförvaltarnas åtgärder, och särskilt för att fastställa milstolpar och prioriteringar för investeringar. På grundval av arbetsplanerna bör kommissionen anta genomförandeakter som fastställer prioriteringarna för infrastrukturplanering och finansiering.
- (70) Den tekniska grunden för kartorna över det transeuropeiska transportnätet utgörs av det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec).
- (71) Med beaktande av unionens handlingsplan för militär rörlighet från mars 2018¹⁸ bör kommissionen bedöma behovet av att anpassa det transeuropeiska transportnätet för att återspegla den militära användningen av infrastrukturen. På grundval av gapanalysen av det transeuropeiska transportnätet jämfört med de militära kraven¹⁹ bör ytterligare vägar och järnvägar inkluderas i det transeuropeiska nätet för att öka synergieffekterna mellan civila och militära transportnät.
- (72) 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 2021/1153²⁰. Dessutom bör nätets finansiering också bygga på finansieringsinstrument som tillhandahålls enligt annan unionslagstiftning, däribland InvestEU, faciliteten för återhämtning och resiliens, sammanhållningspolitiken, Horisont Europa och andra finansieringsinstrument som inrättats av Europeiska investeringsbanken. För att möjliggöra finansiering av projekt av gemensamt intresse bör hänvisningar till ”multimodala logistikplattformar”, ”höghastighetsleder till sjöss” och ”telematikapplikationer” i förordning (EU) 2021/1153 tolkas som hänvisningar till ”multimodala godsterminaler”, ”det europeiska sjöfartsområdet” respektive ”IKT-system för transport” enligt definitionerna i den här förordningen. Analogt bör hänvisningar till ”stomnät” i förordning (EU) 2021/1153 betraktas som att de omfattar ”utvidgat stomnät” enligt definitionen i den här förordningen.
- (73) För att uppnå målen för det transeuropeiska transportnätet, särskilt när det gäller utfasning av fossila bränslen och digitalisering av unionens transportsystem, krävs ett robust regelverk. Medlemsstaterna bör genomföra ambitiösa reformer för att ta itu med de utmaningar för hållbara transporter som identifierats i den europeiska

¹⁸ Gemensamt meddelande till Europaparlamentet och rådet om handlingsplanen för militär rörlighet, JOIN(2018) 5 final.

¹⁹ *Joint Staff Working Document on the updated Gap Analysis between the military requirements and the trans-European transport network requirements* (inte översatt till svenska), SWD(2020) 144 final, 17.7.2020.

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014, (EUT L 249, 14.7.2021, s. 38).

planeringsterminen. Faciliteten för återhämtning och resiliens stöder både reformer och investeringar för att göra transporterna mer hållbara, minska utsläppen och förbättra säkerheten och effektiviteten. Relevanta åtgärder för detta ingår i godkända planer för återhämtning och resiliens.

- (74) För att kartorna och förteckningarna över hamnar, flygplatser, terminaler och urbana knutpunkter i bilagorna I och II ska kunna uppdateras efter eventuella förändringar till följd av det faktiska utnyttjandet av vissa delar av transportinfrastrukturen, analyserade mot förbestämda kvantitativa trösklar, bör kommissionen delegeras befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget för ändringar av bilagorna I och II. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016²¹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (75) 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.
- (76) För att säkerställa ett smidigt och ändamålsenligt genomförande av de skyldigheter som fastställs i denna förordning stöder kommissionen medlemsstaterna genom instrumentet för tekniskt stöd²² som tillhandahåller skräddarsydd teknisk expertis för att utforma och genomföra reformer, inklusive sådana som främjar utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet.
- (77) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på genomförandakter som specificerar referensnivåer för vattenstånd och minimikrav för varje avrinningsområde (god navigeringsstatus), fastställer en enda enhet för att planera och leda gränsöverskridande infrastrukturprojekt av gemensamt intresse och fastställer en metod för medlemsstaternas insamling av data om mobilitet i städer, samt med avseende på genomförandakter för varje arbetsplan för de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna samt för genomförandet av specifika sträckor av en europeisk transportkorridor eller för införandet av specifika krav på transportinfrastruktur som rör en europeisk transportkorridor eller en övergripande prioritering. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²³.
- (78) Eftersom målen för denna förordning, särskilt det transeuropeiska transportnätets samordnade inrättande och utbyggnad, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av

²¹ Interinstitutionellt avtal av den 13 april 2016 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning (EUT L 123, 12.5.2016, s. 1).

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/240 av den 10 februari 2021 om inrättande av ett instrument för tekniskt stöd.

²³ 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).

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.

- (79) Det är nödvändigt att ändra förordning (EU) 2021/1153 för att anpassa dess bestämmelser i syfte att integrera stomnätskorridorerna i de europeiska transportkorridorerna. Definitionen och integreringen av de europeiska transportkorridorerna kommer att definieras i den här förordningen och ersätta de stomnätskorridorer som definieras i den förordningen.
- (80) Det är nödvändigt att ändra förordning (EU) 913/2010 för att anpassa dess bestämmelser i syfte att integrera godskorridorerna för järnväg i de europeiska transportkorridorerna.
- (81) Förordning (EU) nr 1315/2013 bör upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA PRINCIPER

Artikel 1

Innehåll

- 1. I denna förordning fastställs riktlinjer för utbyggnad av ett transeuropeiskt transportnät som består av det övergripande nätet och av stomnätet och det utvidgade stomnätet, varav de två senare är inrättade på grundval av det övergripande nätet.
- 2. I denna förordning fastställs
 - (a) europeiska transportkorridorer av största strategiska betydelse, baserade på prioriterade sträckor i det transeuropeiska transportnätet och
 - (b) projekt av gemensamt intresse, samt anges de krav som ska uppfyllas vid utveckling och förverkligande av det transeuropeiska transportnätets infrastruktur.
- 3. I denna förordning fastställs prioriteringarna för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet och föreskrivs åtgärder för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet.

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, inklusive infrastruktur för ökad användning av alternativa bränslen, IKT-system för transport 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, sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter, multimodala transporter och transporter i urbana knutpunkter enligt de relevanta avsnitten i kapitlen II, III och IV.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (a) *projekt av gemensamt intresse*: varje projekt som genomförs i enlighet med denna förordning.
- (b) *grannland*: ett land som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, utvidgningspolitiken och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) eller handels- och samarbetsavtalet mellan EU och Förenade kungariket.
- (c) *Nuts-region*: region enligt definitionen i nomenklaturen för statistiska territoriella enheter (Nuts).
- (d) *gränsöverskridande sträcka*: sträcka som säkerställer kontinuiteten hos ett projekt av gemensamt intresse på båda sidor av gränsen, mellan de närliggande urbana knutpunkter som ligger närmast gränsen, mellan två medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett grannland.
- (e) *flaskhals*: ett fysiskt, tekniskt, funktionellt, operativt eller administrativt hinder som leder till ett systemavbrott som påverkar kontinuiteten i långväga eller gränsöverskridande flöden.
- (f) *urban knutpunkt*: ett stadsområde där delar av det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur, såsom hamnar, inbegripet passagerarterminaler, flygplatser, järnvägsstationer, bussterminaler, logistikplattformar, logistikanläggningar och godsterminaler i och utanför stadsområdet, är anslutna till andra delar av denna infrastruktur och till infrastrukturen för regional och lokal trafik.
- (g) *isolerat nät*: en medlemsstats järnvägsnät eller del därav med en spårvidd som skiljer sig från nominell spårvidd enligt europeisk standard (1 435 mm), där vissa större

investeringar i infrastruktur inte kan motiveras av lönsamhetsskäl med anledning av det aktuella nätets särdrag, på grund av dess geografiska isolering eller perifera läge.

- (h) *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga eller underhålla transportinfrastruktur, inklusive förvaltning av infrastrukturens kontroll- och säkerhetssystem.
- (i) *multimodal transport*: transport av passagerare eller gods, eller båda, med användning av två eller flera transportsätt.
- (j) *multimodala digitala mobilitetstjänster*: tjänster enligt definitionen i artikel 4 i direktiv (EU) [...] om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem²⁴.
- (k) *driftskompatibilitet*: egenskapen hos infrastruktur, inklusive digital infrastruktur för ett transportsätt eller ett segment inom ett transportsätt, inbegripet alla tekniska, driftsmässiga och regleringsmässiga villkor, att erbjuda säker trafik och säkert informationsflöde utan driftsavbrott som uppfyller angivna prestandakrav för denna infrastruktur och detta transportsätt, eller segment inom transportsättet.
- (l) *multimodal knutpunkt för persontransport*: en anslutningspunkt som omfattar minst två transportsätt för persontransport, där reseinformation, tillgång till kollektivtrafik och övergång mellan transportsätt, inklusive infartsparkeringar och aktiva transportsätt, säkerställs och som fungerar som gränssnitt mellan urbana knutpunkter och nät för långväga persontransport.
- (m) *multimodal godsterminal*: en anläggning som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt eller mellan två olika järnvägssystem, och för tillfällig lagring av gods, t.ex. terminaler i inlands- och kusthamnar, längs inre vattenvägar och på flygplatser, samt järnvägs-/vägterminaler, inklusive multimodala logistikplattformar som avses i förordning (EU) 2021/1153.
- (n) *logistikplattform*: ett område som är direkt kopplat till det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur, inklusive minst en godsterminal, och som gör det möjligt att genomföra logistikverksamhet.
- (o) *plan för hållbar rörlighet i städer* (SUMP, *Sustainable Urban Mobility Plan*): ett dokument för strategisk mobilitetsplanering som syftar till att förbättra tillgången till och mobiliteten inom det funktionella stadsområdet (inklusive pendlingszoner) för människor, företag och varor.
- (p) *aktiva transportsätt*: transport av människor eller varor med icke-motoriserade transportmedel som är baserade på mänsklig fysisk aktivitet.
- (q) *IKT-system för transport*: system och tillämpningar för informations- och kommunikationsteknik som använder informations-, kommunikations-, navigerings- eller positionerings- eller lokaliseringsteknik och som gör det möjligt att bearbeta, lagra och utbyta de data och den information som behövs för att hantera

²⁴ Direktiv (EU) 2021/... om ändring av 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 [...]).

infrastruktur, mobilitet och trafik på det transeuropeiska transportnätet på ett ändamålsenligt sätt, rapportera relevant information till myndigheter och tillhandahålla mervärdestjänster till medborgare, speditörer och operatörer, inklusive system för resilient, säker, skyddad, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet. Detta omfattar system, teknik och tjänster som avses i leden r–x och kan även omfatta fordonsbaserade anordningar och motsvarande infrastrukturkomponenter.

- (r) *intelligent transportsystem* (ITS, *Intelligent Transport System*): ett system enligt definitionen i artikel 4.1 i 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 transportslag²⁵.
- (s) *övervaknings- och informationssystem för sjötrafik* (VTMIS, *Vessel Traffic Monitoring and Information System*): 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 (LRIT, *Long-Range Identification and Tracking of Ships*) och kustradarsystem och radiokommunikation enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG²⁶, samt nationella system för informationsutbyte inom sjöfarten som integreras genom SafeSeaNet.
- (t) *flodinformationstjänster* (RIS, *River Information Services*): informations- och kommunikationsteknik för inre vattenvägar enligt definitionen i artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG²⁷.
- (u) *europaisk kontaktpunkt för sjöfart* (EMSW, *European Maritime Single Window environment*): ett rättsligt och tekniskt ramverk för elektronisk överföring av uppgifter i samband med rapporteringsskyldigheter för fartygsanlöp i unionen, vilket består av ett nätverk av nationella kontaktpunkter för sjöfart och andra harmoniserade komponenter så som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239²⁸.
- (v) *system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster* (ATM/ANS, *Air Traffic Management/Air Navigation Service*): system och komponenter som används för att tillhandahålla flygledningstjänst eller flygtrafiktjänster eller båda.

²⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

²⁶ 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).

²⁷ 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).

²⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 av den 20 juni 2019 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU (EUT L 198, 25.7.2019, s. 64).

- (w) *europiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS, European Rail Traffic Management System)*: det system som definieras i punkt 2.2 i bilagan till kommissionens förordning (EU) 2016/919²⁹.
- (x) *radiobaserad ERTMS*: ERTMS på nivå 2 eller nivå 3 som använder radio för att överlämna tågets körbesked i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2016/919³⁰.
- (y) *system av klass B*: befintliga tågskydds- och talradiosystem enligt definitionen i punkt 2.2 i bilagan till kommissionens förordning (EU) 2016/919.
- (z) *kusthamn*: land- och vattenområde som består av sådan infrastruktur och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av dessa varor och ombord- och landstigning av passagerare, besättning och andra personer, samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.
- aa) *närsjöfart*: förflyttning av gods och passagerare till sjöss mellan hamnar i medlemsstaternas territorialvatten, eller mellan en hamn som är belägen i medlemsstaternas territorialvatten och en hamn som är belägen i territorialvatten tillhörande ett angränsande tredjeland som har en kustlinje mot de innanhav som gränsar till unionens territorialvatten.
- ab) *elektronisk godstransportinformation (eFTI, electronic Freight Transport Information)*: föreskriven information som kommuniceras elektroniskt mellan ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056³¹.
- ac) *gemensamt europeiskt luftrum (SES, Single European Sky)*: de förfaranden som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 549/2004³², (EG) nr 550/2004³³, (EG) nr 551/2004³⁴ och (EU) 2018/1139³⁵ för att stärka säkerhetsstandarderna för luftfart, bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och förbättra den övergripande prestandan för flygledningstjänst (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik.

²⁹ Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 158, 15.6.2016, s. 1).

³⁰ Kommissionens förordning (EU) 2016/919 av den 27 maj 2016 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 158, 15.6.2016, s. 1).

³¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

³³ 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).

³⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

³⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

- ad) *VTOL-flygplats*: start- och landningsområde för vertikalt startande och landande luftfartyg (VTOL).
- ae) *rymdhamn*: anläggning för provning och uppskjutning av rymdfarkoster.
- af) *Sesar-projekt*: ett projekt inom Sesar-programmet (*Single European Sky ATM Research*) som utgör den tekniska pelaren för det gemensamma europeiska luftrummet (SES).
- ag) *europeiskt järnvägsprojekt*: ett projekt som genomförs av det gemensamma företaget för Europas järnvägar eller dess föregångare Shift2Rail.
- ah) *europeisk ATM-generalplan*: det huvudsakliga planeringsverktyget för modernisering av flygledningstjänsten som fastställer de utvecklings- och utbyggnadsprioriteringar som behövs för att genomföra Sesar, i enlighet med rådets beslut 2009/320/EG³⁶.
- ai) *godstransportförvaltare för järnväg*: de förvaltningsorgan som avses i artikel 8 i förordning (EU) nr 913/2010.
- aj) *underhåll*: verksamhet som måste utföras rutinmässigt, periodiskt eller i nödsituationer för att en tillgång ska kunna användas med samma service- och säkerhetsnivå under hela den drifttid som förväntas i dess livscykel, i enlighet med denna förordning.
- ak) *samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys*: en kvantifierad förhandsbedömning enligt en erkänd metod av värdet av ett projekt eller program, som beaktar alla samhällsmässiga, ekonomiska, klimatomfattiga och miljömässiga fördelar och kostnader. Analysen av klimatomfattiga och miljömässiga kostnader och fördelar ska grunda sig på den miljökonsekvensbedömning som genomförts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU³⁷.
- al) *alternativa bränslen*: alternativa bränslen enligt definitionen i artikel 2.3 i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen].
- am) *säkert och skyddat parkeringsområde*: ett parkeringsområde som är tillgängligt för förare av fordon för gods- eller persontransport, uppfyller kraven i artikel 8a.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006³⁸ och har certifierats i enlighet med unionens standarder och förfaranden i enlighet med artikel 8a.2 i den förordningen.
- an) *system för vägning i rörelse*: ett automatiskt system som installeras i väginfrastrukturen i syfte att identifiera fordon eller fordonskombinationer i trafik

³⁶ Rådets beslut 2009/320/EG av den 30 mars 2009 om godkännande av huvudplanen för det europeiska systemet för flygledningstjänsten för Sesar-projektet (EUT L 95, 9.4.2009, s. 41).

³⁷ 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).

³⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

som sannolikt har överskridit de relevanta viktgränserna, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 96/53/EG³⁹.

Artikel 4

Mål för det transeuropeiska transportnätet

1. Det övergripande målet för utvecklingen av det transeuropeiska nätet är att inrätta ett multimodalt unionsomfattande nät med höga kvalitetsstandarder.
2. Det transeuropeiska transportnätet ska stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen inom unionen och bidra till inrättandet av ett gemensamt europeiskt transportområde som är hållbart, effektivt och resilient och som ger större fördelar 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) Hållbarhet, genom att
 - i) främja utsläppsfri mobilitet, i linje med unionens relevanta mål för minskade koldioxidutsläpp,
 - ii) möjliggöra en ökad användning av mer hållbara transportsätt, bland annat genom fortsatt utveckling av ett järnvägsnät för långväga persontrafik med höghastighetståg, ett fullt driftskompatibelt järnvägsnät för godstransporter och ett tillförlitligt nät för transport på inre vattenvägar och närsjöfart i hela unionen,
 - iii) öka miljöskyddet,
 - iv) minska de externa kostnaderna, inklusive sådana som rör miljö, hälsa, trafikstockningar och olyckor,
 - v) öka energitryggheten.
 - (b) Sammanhållning, genom
 - i) tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, inklusive de yttersta randområdena och andra randområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden liksom glest befolkade områden,
 - ii) minskade skillnader mellan medlemsstaterna i fråga om infrastrukturkvalitet,

³⁹ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

- iii) effektiv samordning av och sammanlänkning mellan transportinfrastruktur för fjärrtrafik respektive regional och lokal trafik samt transporttjänster i urbana knutpunkter, 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.
- (c) Effektivitet, genom
- i) avlägsnade infrastrukturflaskhalsar och bortbyggda felande länkar, både inom transportinfrastrukturen och vid förbindelsepunkter mellan olika typer av sådan infrastruktur, inom medlemsstaternas territorier och mellan dessa,
 - ii) undanröjande av funktionella, administrativa, tekniska och operativa flaskhalsar för driftskompatibilitet, inklusive luckor i digitaliseringen,
 - iii) driftskompatibilitet mellan nationella, regionala och lokala transportnät,
 - iv) optimal integration och sammanlänkning av alla transportsätt, även i urbana knutpunkter,
 - v) främjande av ekonomiskt effektiv transport av hög kvalitet som bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,
 - vi) effektivare användning av ny och befintlig infrastruktur som är i drift,
 - vii) kostnadseffektiv tillämpning av innovativa tekniska och driftsmässiga koncept.
- (d) Öka fördelarna för alla användare, genom
- i) att säkerställa mobilitet och transporter som är tillgängliga och tillgodoser användarnas behov, med särskild hänsyn till behoven hos människor i utsatta situationer, inklusive personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet och personer som bor i avlägsna områden, inklusive de yttersta randområdena och öar,
 - ii) att säkerställa standarder av hög kvalitet, inklusive tjänstekvalitet, som ger användarna skydd och säkerhet i fråga om både person- och godstransporter,
 - iii) att inrätta infrastrukturkrav, särskilt när det gäller driftskompatibilitet, säkerhet och skydd, vilka säkerställer kvalitet, effektivitet och hållbarhet för transporttjänster som är tillgängliga och ekonomiskt överkomliga,
 - iv) att stödja mobilitet som är anpassad till förändringar i klimatet och resilient mot naturliga faror och katastrofer som orsakas av människan samt säkerställa en effektiv och snabb mobilisering av utrycknings- och

räddningstjänsten, även för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet,

- v) att säkerställa infrastrukturens resiliens, särskilt på gränsöverskridande sträckor,
- vi) att erbjuda alternativa transportlösningar, även med andra transportsätt, i händelse av störningar i nätet.

Artikel 5

Resurseffektivt nät och miljöskydd

1. Planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet ska ske på ett resurseffektivt sätt och uppfylla de tillämpliga miljökraven på unionsnivå och nationell nivå genom följande:
 - (a) Utveckling av ny infrastruktur, förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur, särskilt genom att underhåll under infrastrukturens hela livstid ingår i planeringen inför nyanläggning eller förbättring av infrastrukturen och genom att infrastrukturens driftsäkerhet upprätthålls.
 - (b) Optimerad integrering och sammanlänkning av infrastruktur.
 - (c) Utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen.
 - (d) Användning av ny teknik och IKT-system för transporter för att upprätthålla eller förbättra infrastrukturens prestanda.
 - (e) Optimering av infrastrukturanvändningen, särskilt genom effektiv styrning och ledning avseende kapacitet och trafik.
 - (f) Beaktande av möjliga synergieffekter med andra nät, särskilt de transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnäten.
 - (g) Utveckling av grön, hållbar och klimattålig infrastruktur som utformas för att minimera negativa effekter på miljö och på hälsan hos de medborgare som bor i närheten av nätet, samt förstörelse av ekosystem.
 - (h) Tillräckligt beaktande av resiliensen hos transportnätet och dess infrastruktur för att hantera utmaningar i form av klimatförändringar, naturliga faror och katastrofer som orsakas av människor, samt avsiktliga störningar.
 - (i) Infrastrukturens resiliens, särskilt på gränsöverskridande sträckor, för att säkerställa snabb reaktion och återställning efter trafikstörningar.
2. Vid planering och utveckling av det transeuropeiska transportnätet får medlemsstaterna anpassa sträckornas detaljerade sträckningar inom de gränser som anges i artikel 56.1 e, med beaktande av de särskilda omständigheterna i de olika

delarna av unionen, t.ex. topografiska särdrag i de berörda regionerna och miljöhänsyn, samtidigt som efterlevnaden av denna förordning säkerställs.

3. Miljöbedömningar av planer och projekt ska genomföras i enlighet med rådets direktiv 92/43/EEG⁴⁰ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG⁴¹, 2001/42/EG⁴², 2002/49/EG⁴³, 2009/147/EG⁴⁴ och 2011/92/EU⁴⁵. När det gäller projekt av gemensamt intresse för vilka en miljöbedömning ännu inte har genomförts när denna förordning träder i kraft bör den också omfatta en bedömning av efterlevnaden av principen om att inte orsaka betydande skada.

Artikel 6

Gradvis utveckling av det transeuropeiska transportnätet

1. Det transeuropeiska transportnätet ska utvecklas gradvis i tre steg: ett fullbordat stomnät senast den 31 december 2030, ett fullbordat utvidgat stomnät senast den 31 december 2040 och ett fullbordat övergripande nät senast den 31 december 2050. Detta ska särskilt uppnås genom att en struktur för nätet, som införs med en konsekvent och öppen metodik, omfattar ett övergripande nät, ett stomnät och ett utvidgat stomnät, där transportknutpunkter och urbana knutpunkter är förbindelsepunkter mellan fjärrtrafik och regionala och lokala transportnät.
2. Det övergripande nätet ska bestå av all befintlig och planerad transportinfrastruktur i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv samt socialt och miljömässigt hållbar användning av denna infrastruktur.
3. Stomnätet och det utvidgade stomnätet ska bestå av de delar i det transeuropeiska transportnätet vars utveckling ska prioriteras för att uppnå målen för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet.

Artikel 7

EUROPEISKA TRANSPORTKORRIDORER

De europeiska transportkorridorerna ska bestå av de delar av det transeuropeiska transportnätet som är av största strategiska betydelse för utvecklingen av hållbara och

⁴⁰ 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).

⁴¹ 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).

⁴² 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).

⁴³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

multimodala gods- och persontransportflöden i Europa och för utvecklingen av driftskompatibel, högkvalitativ infrastruktur och höga driftsprestanda.

Artikel 8

Projekt av gemensamt intresse

1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom skapande av ny transportinfrastruktur, genom uppgradering av befintlig transportinfrastruktur eller 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) vara ekonomiskt lönsamt på grundval av en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys,
 - (c) uppvisa ett europeiskt mervärde.
3. Ett projekt av gemensamt intresse omfattar hela dess cykel, inklusive genomförbarhetsstudier och tillståndsförfaranden, anläggning, drift 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, andra former av skydd, konkurrens, statligt stöd, offentlig upphandling, folkhälsa och tillgänglighet, samt lagstiftning om icke-diskriminering.
5. Kommissionen får genom en genomförandeakt kräva att medlemsstaterna inrättar en enda enhet för planering och ledning av gränsöverskridande infrastrukturprojekt av gemensamt intresse. Den berörda europeiska samordnaren ska ha observatörsstatus i denna enda enhets styrelse eller tillsynsråd eller båda.

Artikel 9

Samarbete med tredjeländer

1. Unionen får samarbeta med grannländer för att koppla ihop det transeuropeiska transportnätet med deras infrastrukturnät i syfte att öka den ekonomiska tillväxten och konkurrenskraften, särskilt för att
 - (a) främja en utvidgning av det transeuropeiska transportnätet till tredjeländer,
 - (b) säkerställa anslutningar mellan det transeuropeiska transportnätet och tredjeländernas transportnät vid gränsövergångarna i syfte att garantera smidiga trafikflöden, gränskontroller, gränsövervaknings- och andra gränskontrollförfaranden.

- (c) komplettera transportinfrastruktur i tredjeländer vilken fungerar som länk mellan olika delar av unionens transeuropeiska transportnät,
 - (d) utveckla driftskompatibilitet mellan det transeuropeiska transportnätet och tredjeländers nät,
 - (e) underlätta sjötransporter och främja rutter för närsjöfart till och från tredjeländer,
 - (f) underlätta transport på inre vattenvägar till och från tredjeländer,
 - (g) 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,
 - (h) koppla samman och införa IKT-system för transport i dessa länder.
2. Bilaga IV innehåller vägledande kartor över det transeuropeiska transportnätet utvidgat till vissa grannländer, i tillämpliga fall med en indelning i stomnät och övergripande nät i enlighet med kriterierna i denna förordning.

KAPITEL II

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 10

Allmänna bestämmelser för stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet

1. Stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet ska
 - (a) överensstämma med specifikationerna i kartorna i bilaga I och i förteckningarna i bilaga II,
 - (b) specificeras ytterligare genom en beskrivning av infrastrukturkomponenterna,
 - (c) uppfylla kraven för den transportinfrastruktur som tas upp i detta kapitel och i kapitlen III och IV,
 - (d) ligga till grund för identifiering av projekt av gemensamt intresse.
2. Stomnätet och det utvidgade stomnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet vars utveckling ska prioriteras för att uppnå de politiska målen för det transeuropeiska transportnätet. Hänvisningar till ”stomnät” i förordning (EU) 2021/1153 ska anses omfatta ”utvidgat stomnät” enligt definitionen i den här

förordningen. Hänvisningar till ”stomnät” i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen] ska förstås som hänvisningar till ”utvidgat stomnät” enligt definitionen i den här förordningen. Hänvisningar till ”övergripande nät” i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen] ska förstås som hänvisningar till ”utvidgat stomnät” och ”övergripande nät” enligt definitionerna i den här förordningen.

3. Nätets knutpunkter anges i bilaga II och omfattar urbana knutpunkter, flygplatser, kusthamnar och inlandshamnar samt järnvägs-/vägterminaler.
4. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet ska utvecklas så att de överensstämmer med de relevanta bestämmelserna i denna förordning senast de datum som anges i artikel 6.1, om inget annat anges i denna förordning.

Artikel 11

Allmänna bestämmelser för de europeiska transportkorridorerna

1. De europeiska transportkorridorerna är de som anges i kartorna i bilaga III.
2. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att utveckla de europeiska transportkorridorerna så att de uppfyller bestämmelserna i denna förordning senast den 31 december 2030 för den infrastruktur som ingår i stomnätet, om inget annat anges, och senast den 31 december 2040 för den infrastruktur som ingår i det utvidgade stomnätet, om inget annat anges.
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 i denna förordning för att ändra sträckningen av de europeiska transportkorridorerna i bilaga III till denna förordning, särskilt för att ta hänsyn till trafikutvecklingen och utvecklingen av större handelsflöden, eller till betydande förändringar av nätet.

Artikel 12

Allmänna prioriteringar för stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet

1. Vid utvecklingen av stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet ska allmän prioritet ges sådana åtgärder som krävs för att
 - (a) öka gods- och persontransportverksamheten med mer hållbara transportsätt i syfte att minska transporternas utsläpp av växthusgaser,
 - (b) säkerställa ökad tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, med beaktande av territoriell och social sammanhållning samt det specifika fallet med de yttersta randområdena och andra randområden, ömråden, avlägsna områden och bergsområden liksom glest befolkade områden,

- (c) säkerställa en optimal integrering av och driftskompatibilitet mellan olika transportsätt,
 - (d) bygga bort felande länkar och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor,
 - (e) bygga ut den infrastruktur som krävs för att säkerställa smidig trafik med utsläppsfria fordon,
 - (f) främja effektiv och hållbar användning av infrastruktur och, när så är nödvändigt, öka kapaciteten,
 - (g) upprätthålla driften av befintlig infrastruktur och förbättra eller upprätthålla dess kvalitet i fråga om säkerhet, skydd, transportsystemets och transportverksamhetens effektivitet, resiliens mot klimatförändringar och katastrofer, miljöprestanda och trafikflödenas kontinuitet,
 - (h) förbättra tjänstekvalitet, sociala villkor för transportarbetare och tillgänglighet för alla användare, inklusive personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet och andra människor i utsatta situationer,
 - (i) införa och använda IKT-system för transport.
2. För att komplettera de åtgärder som fastställs i punkt 1 ska särskild uppmärksamhet ägnas åt åtgärder som krävs för att
- (a) bidra till minskade utsläpp från transporter och ökad energitrygghet genom att främja användningen av utsläppsfria fordon och fartyg samt förnybara och koldioxidsnåla bränslen genom utbyggnad av motsvarande infrastruktur för alternativa bränslen,
 - (b) minska stadsområdets exponering för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransport,
 - (c) avlägsna administrativa, tekniska och operativa hinder, särskilt sådana som gäller det transeuropeiska transportnätets driftskompatibilitet,
 - (d) optimera användningen av infrastruktur, särskilt genom effektiv styrning och ledning avseende kapacitet och trafik och ökade driftsprestanda.

Artikel 13

Allmänna prioriteringar för de europeiska transportkorridorerna

Vid utvecklingen av de europeiska transportkorridorerna ska allmän prioritet ges sådana åtgärder som krävs för

- (a) utveckling av ett fullt driftskompatibelt järnvägsnät med höga prestanda för godstransporter i hela unionen,

- (b) utveckling av ett järnvägsnät för persontrafik med höga prestanda, fullt driftskompatibelt och för höghastighetståg, som förbinder urbana knutpunkter i hela unionen,
- (c) utveckling av ett helt integrerat infrastruktursystem för inre vattenvägar, luftfart och sjöfart,
- (d) utveckling av ett säkert och skyddat vägnät med tillräcklig infrastruktur för alternativa bränslen,
- (e) utveckling av förbättrade multimodala och driftskompatibla transportlösningar,
- (f) intermodal integrering av hela logistikkedjan, med effektiv sammankoppling i transportknutpunkter och urbana knutpunkter,
- (g) utbyggnad av den infrastruktur som krävs för att säkerställa smidig trafik med utsläppsfria fordon.

KAPITEL III

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

AVSNITT 1

Transportinfrastruktur för järnvägar

Artikel 14

Infrastrukturkomponenter

1. Transportinfrastruktur för järnvägar ska särskilt omfatta följande komponenter:
 - (a) Järnvägslinjer, inklusive
 - i) spår,
 - ii) växlar,
 - iii) plankorsningar,
 - iv) sidospår,
 - v) tunnlar,
 - vi) broar,

- vii) infrastruktur som minskar miljöpåverkan.
 - (b) Stationer utmed de linjer som anges i bilaga I för passagerares byte till/från annat tåg eller annat transportsätt.
 - (c) Andra anläggningar för järnvägstjänster än stationer för persontrafik enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU⁴⁶, särskilt rangerbangårdar, tågbildningsanläggningar, växlingsanläggningar, uppställningsspår, underhållsanläggningar, andra tekniska anläggningar såsom rengörings- och tvättanläggningar, undsättningsanläggningar och tankningsanläggningar, samt även anordningar för automatisk spårviddsväxling.
 - (d) Järnvägsanslutningar, inklusive ”sista kilometern”, till multimodala godsterminaler som har järnvägsförbindelse, även i inlands- och kusthamnar och på flygplatser, samt till anläggningar för järnvägstjänster.
 - (e) Markbaserad trafikstyrning och signalering.
 - (f) Markbaserad energiinfrastruktur.
 - (g) Tillhörande utrustning.
 - (h) IKT-system för transport.
2. I den utrustning som hör till järnvägslinjer kan det ingå elförsörjningssystem, utrustning för passagerares ombordstigning och avstigning samt lastning och lossning av gods på stationer och terminaler, samt typer av innovativ teknik som är i ett utbyggnadsskede.

Artikel 15

Krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturen i det övergripande nätet
 - (a) uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797⁴⁷ och dess genomförandeåtgärder, i syfte att uppnå driftskompatibilitet inom det övergripande nätet,
 - (b) uppfyller kraven i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) som antagits i enlighet med artiklarna 4 och 5 i direktiv (EU) 2016/797, i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 7.1 b, c, d och e i det direktivet,

⁴⁶ 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).

⁴⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

- (c) uppfyller de krav som fastställs i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att det övergripande nätets järnvägsinfrastruktur, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2050 uppfyller följande krav:
- (a) Fullständig elektrifiering av huvudspår och, i den utsträckning det är nödvändigt för eldriven tågtrafik, av sidospår.
 - (b) Spårvidd 1 435 mm för nya järnvägslinjer, utom i de fall där den nya linjen är en utvidgning av ett nät som har en annan spårvidd och är isolerat från unionens huvudsakliga järnvägslinjer.
 - (c) Tillåten axellast på minst 22,5 ton, utan särskilt tillstånd.
 - (d) Godstrafik med en tåglängd på minst 740 m (inklusive ett eller flera lok), utan särskilt tillstånd. Detta krav är uppfyllt om åtminstone följande villkor är uppfyllda:
 - i) På linjer med dubbelspår kan minst 50 % av godstågens tåglägen och minst två tåglägen per timme i vardera riktningen tilldelas godståg med en längd på minst 740 m.
 - ii) På linjer med enkelspår kan minst ett tågläge per två timmar i vardera riktningen tilldelas godståg med en längd på minst 740 m.
 - (e) En standard på minst P400 i enlighet med punkt 1.1.1.1.3.5 i tabell 1 i bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777⁴⁸, utan några ytterligare krav på särskilt tillstånd för att bedriva trafik.
3. Följande undantag gäller:
- (a) Isolerade nät är undantagna från kraven i punkt 2 a, c, d och e.
 - (b) På begäran av en medlemsstat får i vederbörligen motiverade fall andra undantag beviljas av kommissionen genom genomförandeakter med avseende på de krav som avses i punkt 2. Varje begäran om undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys och en bedömning av inverkan på driftskompatibiliteten. Ett undantag ska uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797⁴⁹ och vara föremål för samordning och överenskommelse med en eller flera angränsande medlemsstater om så är tillämpligt.

⁴⁸ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/777 av den 16 maj 2019 om gemensamma specifikationer för registret över järnvägsinfrastruktur och om upphävande av genomförandebeslut 2014/880/EU (EUT L 139I, 27.5.2019, s. 312).

⁴⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

Krav på transportinfrastruktur för stornätet och det utvidgade stornätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att stornätets och det utvidgade stornätets järnvägsinfrastruktur överensstämmer med artikel 15.1.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utvidgade stornätets järnvägsinfrastruktur, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2040 uppfyller följande krav:
 - (a) Kraven i artikel 15.2 a–e är uppfyllda och gängse linjehastighet för normal trafik med godståg på godstransportlinjerna i det utvidgade stornätet är minst 100 km/h.
 - (b) Persontrafiklinjerna i det utvidgade stornätet uppfyller kraven i artikel 15.2 a och b.
 - (c) Gängse linjehastighet för persontåg på persontransportsträckorna i det utvidgade stornätet är minst 160 km/h.

Vid nyanläggning eller uppgradering av en linje för persontransport i det utvidgade stornätet, eller av en del av en sådan sträcka, ska medlemsstaterna genomföra en studie för att analysera genomförbarheten och den ekonomiska relevansen avseende högre hastigheter, och anlägga eller uppgradera sträckan till en sådan högre hastighet om genomförbarhet och ekonomisk relevans kan påvisas.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att stornätets järnvägsinfrastruktur, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2030 uppfyller följande krav:
 - (a) Kraven i artikel 15.2 a–d är uppfyllda och gängse linjehastighet för normal trafik med godståg på godstransportlinjerna i stornätet är minst 100 km/h.
 - (b) Persontrafiklinjerna i stornätet uppfyller kraven i artikel 15.2 a och b.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att stornätets järnvägsinfrastruktur, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2040 uppfyller följande krav:
 - (a) Godstrafiklinjerna i stornätet uppfyller kravet i artikel 15.2 e.
 - (b) Persontrafiklinjerna i stornätet uppfyller kravet i punkt 2 c.
5. Följande undantag gäller:
 - (a) Isolerade nät är undantagna från kraven i punkterna 2, 3 och 4.
 - (b) På begäran av en medlemsstat får i vederbörligen motiverade fall andra undantag beviljas av kommissionen genom genomförandeakter med avseende på de krav som avses i punkterna 2–4. Varje undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys och en bedömning av inverkan på

driftskompatibiliteten. Ett undantag ska uppfylla kraven i direktiv (EU) 2016/797 och vara föremål för samordning och överenskommelse med angränsande medlemsstater om så är tillämpligt.

Artikel 17

Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS)

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturen i det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2040 uppfyller följande krav:
 - (a) Den är utrustad med ERTMS.
 - (b) System av klass B är avvecklade.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets järnvägsinfrastruktur, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2030 uppfyller kraven i punkt 1 a.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets järnvägsinfrastruktur, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2040 uppfyller kravet i punkt 1 b.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturen i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2050 är utrustade med radiobaserad ERTMS.
5. Vid anläggning av en ny linje eller uppgradering av signalsystemet efter den 31 december 2025 ska medlemsstaterna säkerställa att den berörda järnvägsinfrastrukturen i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d utrustas med radiobaserad ERTMS.
6. På begäran av en medlemsstat får i vederbörligen motiverade fall undantag beviljas av kommissionen genom genomförandeakter med avseende på de krav som avses i punkterna 1–5. Varje begäran om undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys och en bedömning av inverkan på driftskompatibiliteten. Ett undantag ska uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797⁵⁰ och vara föremål för samordning och överenskommelse med en eller flera angränsande medlemsstater om så är tillämpligt.

Artikel 18

Driftskrav för de europeiska transportkorridorerna

⁵⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att kvaliteten på de tjänster som infrastrukturförvaltarna tillhandahåller järnvägsföretag, de tekniska kraven och driftskraven för infrastrukturanvändning och förfarandena i samband med gränskontroller senast den 31 december 2030 är sådana att driftsprestanda för godstrafiken på de europeiska transportkorridorernas godslinjer inte hindras från att uppfylla följande målvärden:
 - (a) För varje gränsöverskridande sträcka inom unionen får den genomsnittliga uppehållstiden för alla godståg som passerar gränsen inte överstiga 15 minuter. Upphållstiden för ett tåg på en gränsöverskridande sträcka är den sammanlagda extra transiteringstid som kan tillskrivas förekomsten av gränsövergången, oberoende av de bakomliggande orsakerna, såsom polisens gränskontroller och förfaranden eller överväganden av teknisk eller administrativ karaktär som gäller infrastruktur eller drift, men inte den tid som inte kan tillskrivas gränspassagen, t.ex. för driftsförfaranden som genomförs i anläggningar som är belägna i närheten av gränspassagen men som inte har något direkt samband med den.
 - (b) Minst 90 % av de godståg som passerar minst en gräns i en europeisk transportkorridor anländer till sin destination, eller till unionens yttre gräns om destinationen ligger utanför unionen, enligt tidtabellen eller med en försening på mindre än 30 minuter.
2. Medlemsstaterna ska när så är lämpligt ändra de avtal som avses i artikel 30 i direktiv 2012/34/EU och vidta lämpliga åtgärder i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010 för att uppnå de målvärden som fastställs i första stycket leden a och b.

Artikel 19

Ytterligare 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 artiklarna 12 och 13 följande aspekter uppmärksammas:

- (a) Begränsning av effekterna av buller och vibrationer som orsakas av järnvägstransporter, särskilt genom åtgärder med avseende på rullande materiel och infrastruktur, inbegripet bullerskydd.
- (b) Förbättrad säkerhet vid plankorsningar.
- (c) I tillämpliga fall, anslutning av infrastrukturen för järnvägstransporter till infrastrukturen för inre vattenvägar och hamnar.
- (d) Utveckling av infrastruktur för tåglängd över 740 m och upp till 1 500 m och 25,0 ton axellast i samband med nyanläggning och modernisering av järnvägslinjer som är relevanta för godstrafik, förutsatt att detta bekräftas i en samhällsekonomisk kostnads- och nyttoanalys.
- (e) Utveckling och införande av innovativ teknik för järnvägar, särskilt sådan som bygger på arbetet i Shift2Rail och det gemensamma företaget för Europas

järnvägar och som gäller automatisk tågdrift, avancerad trafikstyrning, digital konnektivitet för passagerare baserat på ERTMS, digitala automatkoppel samt 5G-konnektivitet.

- (f) Säkerställande av gång- och cykelvägars kontinuitet och tillgänglighet i samband med anläggning eller uppgradering av järnvägsinfrastruktur för att främja aktiva transportsätt.
- (g) Utveckling av innovativ teknik för alternativa bränslen för järnvägar, t.ex. väte för sträckor som är undantagna från kravet på elektrifiering.

AVSNITT 2

TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR INRE VATTENVÄGAR

Artikel 20

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 förebyggande och begränsande åtgärder mot översvämningar och torka som kan medföra positiva konsekvenser för trafiken på inre vattenvägar.
 - (e) Anslutande vattenvägar, inklusive ”sista kilometern” till multimodala godsterminaler som har förbindelse till inre vattenvägar, särskilt i inlands- och kusthamnar.
 - (f) Förtöjnings- och rastplatser.
 - (g) Inlandshamnar, inklusive grundläggande hamninfrastruktur i form av inre bassänger, kajväggar, kajplatser, bryggor, dockor, vallar, återfyllning, landåtervinning och den infrastruktur som krävs för transportverksamhet inom och utanför hamnområdet.
 - (h) Tillhörande utrustning.
 - (i) IKT-system för transport, inklusive flodinformationstjänster (RIS).

- (j) Anslutningar från inlandshamnar till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
 - (k) Infrastruktur för anläggningar för alternativa bränslen såsom definieras i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
 - (l) Infrastruktur som krävs för avfallsfri verksamhet och åtgärder för den cirkulära ekonomin.
2. Utrustning som hör till inre vattenvägar får inbegripa utrustning för lastning och lossning av gods och lagring 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, landströmsförsörjning och annan infrastruktur för försörjning och produktion av alternativa bränslen, insamlingsanläggningar för olja samt utrustning för isbrytning, hydrologiska tjänster samt för muddring av farleder, hamnar och hamninlopp för att säkerställa farbara vatten året om.
3. En inlandshamn ska ingå i det övergripande nätet om den uppfyller följande villkor:
- (a) Den har en årlig godsomlastningsvolym som överstiger 500 000 ton. Den totala årliga godsomlastningsvolymen ska baseras på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, på grundval av uppgifter offentliggjorda av Eurostat.
 - (b) Den är belägen i det transeuropeiska transportnätets nät av inre vattenvägar.

Artikel 21

Krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att inlandshamnar i det övergripande nätet senast den 31 december 2050
- (a) kommer att vara anslutna till väg- eller järnvägsinfrastrukturen,
 - (b) erbjuder minst en multimodal godsterminal som är öppen för alla operatörer och användare på ett icke-diskriminerande sätt och som ska tillämpa transparenta och icke-diskriminerande avgifter,
 - (c) är utrustade med anordningar för att förbättra fartygens miljöprestanda i hamnar, inklusive mottagningsanordningar, avgasningsanläggningar, bullerminskande åtgärder och åtgärder för att minska luft- och vattenföroreningar.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut i inlandshamnar i enlighet med kraven i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att inlandshamnarna i stomnätet uppfyller kraven i artikel 21.1 a och b senast den 31 december 2030 och i artikel 21.1 c senast den 31 december 2040.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att nätet av inre vattenvägar, inklusive de anslutningar som avses i artikel 20.1 e, upprätthålls för att möjliggöra effektiv, tillförlitlig och säker navigering för användarna genom att säkerställa minimikrav och tjänstenivåer för vattenvägar och genom att förebygga att dessa minimikrav eller något av dess fastställda underliggande kriterier (god navigeringsstatus) urvattnas.
3. Medlemsstaterna ska särskilt säkerställa följande:

- (a) Floder, kanaler, sjöar, inlandshamnar och anslutningar till/från dessa hamnar har ett farbart kanaldjup på minst 2,5 m och en höjd under ej öppningsbara broar på minst 5,25 m vid fastställda referensnivåer för vattenstånd, som överskrids vid ett fastställt antal dagar per år enligt ett statistiskt genomsnitt.

Referensnivåerna för vattenstånd ska fastställas på grundval av det antal dagar per år då det faktiska vattenståndet överskred den angivna referensnivån. Kommissionen ska anta genomförandeakter som per avrinningsområde specificerar de referensnivåer för vattenstånd som avses i föregående stycke. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 59.3.

När kommissionen fastställer referensnivåerna för vattenstånd ska den ta hänsyn till de krav som fastställs i internationella konventioner och i avtal som ingåtts mellan medlemsstaterna.

- (b) Medlemsstaterna ska på en webbplats som är tillgänglig för allmänheten offentliggöra det antal dagar per år som avses i led a, dvs. de dagar då den faktiska vattennivån överskrider eller inte uppnår den angivna referensnivån för vattenstånd som avser det farbara kanaldjupet, samt de genomsnittliga väntetiderna vid varje sluss.
 - (c) Slussoperatörer ska säkerställa att slussar används och underhålls på ett sådant sätt att väntetiderna minimeras.
 - (d) Alla typer av flodinformationstjänster (RIS) i enlighet med direktiv 2005/44/EG⁵¹ är tillgängliga på floder, kanaler och sjöar, för att därmed garantera information i realtid till användare, oavsett landsgränser.
4. Efter begäran från en medlemsstat får kommissionen i vederbörligen motiverade fall bevilja undantag från de minimikrav som avses i punkt 3 a genom

⁵¹ 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).

genomförandeakter. Varje begäran om undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnads-nyttanalys, en bedömning av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar och/eller potentiella negativa effekter på miljön och den biologiska mångfalden.

Urvattnade minimikrav till följd av direkta handlingar från människan eller bristande aktsamhet vid underhållet av nätet av inre vattenvägar ska inte betraktas som ett fall som motiverar ett undantag.

Medlemsstaterna får beviljas ett undantag vid force majeure. Medlemsstaterna ska återställa farbarheten till den tidigare statusen så snart situationen tillåter det.

Varje begäran om undantag ska vara föremål för samordning och överenskommelse med en eller flera angränsande medlemsstater om så är tillämpligt.

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa krav som kompletterar de minimikrav per avrinningsområde som fastställs i enlighet med punkt 3 a andra stycket. Dessa krav kan särskilt gälla följande:

- (a) Specifika kompletterande parametrar för vattenvägar som utgörs av fritt strömmande floder.
- (b) Specifikationer för infrastruktur för inre vattenvägar.
- (c) Specifikationer för infrastruktur i inlandshamnar.
- (d) Lämpliga förtöjningsplatser och tjänster för kommersiella användare.
- (e) Utbyggnad av infrastruktur för alternativ energi för att säkerställa korridortäckande tillgång till alternativa bränslen.
- (f) Krav för digitala tillämpningar i nätet och i automatiseringsprocesser.
- (g) Infrastrukturens resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror och katastrofer som orsakas av människan eller avsiktliga störningar.
- (h) Införande och främjande av ny teknik och innovation för bränslen och framdrivningssystem baserade på koldioxidfri energi.

Den genomförandeakt som avses i första stycket ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 59.3.

6. Kommissionen ska säkerställa en enhetlig strategi för tillämpningen av god navigeringsstatus i unionen och får anta riktlinjer för detta. När kommissionen fastställer de minimikrav som avses i leden e och f ska den säkerställa att driftskompatibiliteten mellan avrinningsområdena inte äventyras.

Artikel 23

Ytterligare 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 artiklarna 12 och 13 följande aspekter uppmärksammas:

- (a) I tillämpliga fall, åtgärder för att uppnå högre standarder för modernisering av befintliga vattenvägar och för skapandet av nya vattenvägar i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan.
- (b) Förebyggande och begränsande åtgärder mot översvämningar och torka.
- (c) Främjande av hållbara, säkra och skyddade transporter på inre vattenvägar, även inom urbana knutpunkter.
- (d) Modernisering och utökad kapacitet för den infrastruktur som är nödvändig för transporter både inom och utanför hamnområdet.
- (e) Främjande och utarbetande av åtgärder för att förbättra miljöprestandan hos transporter på inre vattenvägar och deras transportinfrastruktur, inklusive utsläppsfria och utsläppssnåla fartyg, och åtgärder för att minska påverkan på vattenförekomster och vattenberoende biologisk mångfald, i enlighet med tillämpliga krav enligt unionslagstiftningen eller relevanta internationella avtal.

AVSNITT 3

INFRASTRUKTUR FÖR SJÖTRANSPORTER OCH DET EUROPEISKA SJÖFARTSOMRÅDET

Artikel 24

Infrastrukturkomponenter

1. Det europeiska sjöfartsområdet binder samman och integrerar de sjöfartskomponenter som beskrivs i punkt 2 med det landbaserade nätet genom inrättande eller uppgradering av närsjöfartsrutten mellan två eller flera kusthamnar på unionens territorium eller mellan en eller flera hamnar på unionens territorium och en hamn på territoriet tillhörande ett angränsande tredjeland som har en kustlinje mot de inre hav som gränsar till unionens territorialvatten, och genom utveckling av kusthamnar på unionens territorium och deras inlandsförbindelser för att tillhandahålla en effektiv, livskraftig och hållbar integration med andra transportsätt.
2. Det europeiska sjöfartsområdet består av följande:
 - (a) Infrastruktur som används för sjötransporter och som finns inom de hamnområden som ingår i stomnätet och det övergripande nätet.

- (b) Bredare åtgärder som inte är kopplade till och därmed gynnar specifika hamnar och som i stor utsträckning gynnar det europeiska sjöfartsområdet och sjöfartsindustrin, t.ex. stöd till verksamhet som säkerställer farbarhet året runt (isbrytning), IKT-system för transport och hydrografiska undersökningar.
3. Den infrastruktur för sjötransporter som avses i punkt 2 a ska särskilt omfatta följande:
- (a) Kusthamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.
 - (b) Grundläggande hamninfrastruktur, t.ex. inre bassänger, kajväggar, kajplatser, bryggor, dockor, vallar, återfyllning och landåtervinning.
 - (c) Havskanaler.
 - (d) Navigationshjälpmedel.
 - (e) Hamninlopp, farleder och slussar.
 - (f) Vågbrytare.
 - (g) Hamnarnas anslutningar till övriga transportsätt i det transeuropeiska transportnätet.
 - (h) IKT-system för transport, inklusive den europeiska kontaktpunkten för sjöfart (EMSW) och övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (VTMIS).
 - (i) Infrastruktur för anläggningar för alternativa bränslen såsom definieras i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
 - (j) Tillhörande utrustning som särskilt kan inbegripa utrustning för trafik- och godsstyrning, för att minska negativ miljöpåverkan, för att förbättra energieffektivitet, för bullerminskning och för att använda alternativa bränslen, samt utrustning för att säkerställa farbara vatten året om, inbegripet för isbrytning, för hydrologiska undersökningar samt för nymuddring och skydd av hamnar och hamninlopp.
 - (k) Infrastruktur som krävs för avfallsfri verksamhet och åtgärder för den cirkulära ekonomin.
4. En kusthamn ska ingå i det övergripande nätet om den uppfyller minst ett av följande villkor:
- (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 per år, för antingen 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) Den ligger på en ö och utgör den enda punkten för tillträde till en Nuts 3-region i det övergripande nätet.
- (d) Den ligger i ett av unionens yttersta randområden eller ett annat randområde, utanför en radie på 200 km från den närmaste andra hamnen i det övergripande nätet.

Artikel 25

Krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa följande:
 - (a) Infrastruktur för alternativa bränslen byggs ut i kusthamnar i det övergripande nätet i full överensstämmelse med kraven i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
 - (b) Kusthamnar i det övergripande nätet är utrustade med den infrastruktur som krävs för att förbättra fartygens miljöprestanda i hamnar, bland annat mottagningsanordningar för avlämning av avfall från fartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883⁵².
 - (c) VTMISS och SafeSeaNet införs i enlighet med direktiv 2002/59/EG.
 - (d) Nationella kontaktpunkter för sjöfart införs i enlighet med förordning (EU) 2019/1239.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande krav är uppfyllda senast den 31 december 2050:
 - (a) Kusthamnar i det övergripande nätet kommer att vara anslutna till järnvägs- och väginfrastrukturen och, om möjligt, inre vattenvägar, utom då specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar förhindrar en sådan anslutning.
 - (b) Varje kusthamn i det övergripande nätet som bedriver godstrafik erbjuder minst en multimodal godsterminal som är öppen för alla operatörer och användare på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpar transparenta och icke-diskriminerade avgifter.

⁵² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 av den 17 april 2019 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (EUT L 151, 7.6.2019, s. 116).

- (c) Havskanaler, hamnfarleder och flodmynningar som förbinder två hav eller ger tillträde till kusthamnar från havet samt motsvarar åtminstone inre vattenvägar som uppfyller kraven i artikel 22.
 - (d) Kusthamnar i det övergripande nätet som är anslutna till inre vattenvägar är utrustade med särskild hanteringskapacitet för fartyg i inlandssjöfart.
3. Efter begäran från en medlemsstat får kommissionen i vederbörligen motiverade fall bevilja undantag från de minimikrav som avses i punkt 2 genom genomförandeakter. Varje begäran om undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys, en bedömning av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar och/eller potentiella negativa effekter på miljön och den biologiska mångfalden.

Artikel 26

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastruktur för sjötransporter i stomnätet överensstämmer med artikel 25.1.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastruktur för sjötransporter i stomnätet senast den 31 december 2030 uppfyller kraven i artikel 25.2.
3. Efter begäran från en medlemsstat får kommissionen i vederbörligen motiverade fall bevilja undantag från de minimikrav som avses i punkt 2 genom genomförandeakter. Varje begäran om undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys, en bedömning av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar och/eller potentiella negativa effekter på miljön och den biologiska mångfalden.

Artikel 27

Ytterligare 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 artiklarna 12 och 13 följande aspekter uppmärksammas:

- (a) Uppgraderat tillträde till havet, genom t.ex. vågbrytare, havskanaler, farleder, slussar, nymuddring och navigationshjälpmedel.
- (b) Nyanläggning eller uppgradering av grundläggande hamninfrastruktur, t.ex. inre bassänger, kajväggar, kajplatser, bryggor, dockor, vallar, återfyllning och landåtervinning.

- (c) Förbättring av digitaliserings- och automatiseringsprocesser, särskilt i syfte att öka säkerhet, skydd och hållbarhet.
- (d) Införande och främjande av ny teknik och innovation för bränslen och framdrivningssystem baserade på koldioxidfri och koldioxidsnål energi.
- (e) Förbättring av resiliensen hos logistikkedjorna och den internationella handelssjöfarten, även när det gäller klimatanpassning.
- (f) Åtgärder för bullerminskning och energieffektivitet.
- (g) Främjande av utsläppsfria och utsläppssnåla fartyg som används i närsjöfart och utveckling av åtgärder för att förbättra sjötransporternas miljöprestanda vid hamnanlöp eller optimering av försörjningskedjan i enlighet med tillämpliga krav i unionslagstiftningen eller relevanta internationella avtal.

AVSNITT 4

TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR VÄGAR

Artikel 28

Infrastrukturkomponenter

1. Transportinfrastruktur för vägar ska särskilt omfatta följande komponenter:
 - (a) Vägar, inklusive:
 - i) broar,
 - ii) tunnlar,
 - iii) vägkorsningar,
 - iv) övergångar,
 - v) trafikplatser i flera plan,
 - vi) vägrenar,
 - vii) parkerings- och rastplatser, inklusive säkra och skyddade parkeringsområden för nyttofordon,
 - viii) system för vägning i rörelse,

- ix) infrastruktur för anläggningar för alternativa bränslen som helt uppfyller kraven i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen],
 - x) infrastruktur som minskar miljöpåverkan.
- (b) Tillhörande utrustning.
 - (c) IKT-system för transport.
 - (d) Anslutningar, inklusive ”sista kilometern” till multimodala godsterminaler.
 - (e) Anslutningar från godsterminaler och logistikplattformar till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
 - (f) Bussterminaler.
2. De vägar som avses i punkt 1 a är sådana som spelar en viktig roll för långväga gods- och persontrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centra och samverkar med andra transportsätt.
 3. Utrustning som är avsedd för vägar får särskilt inbegripa utrustning för trafikstyrning, information och vägvisning, uttag av vägtullar eller användaravgifter, säkerhet, minskning av negativa miljöeffekter, påfyllning av drivmedel eller omladdning av fordon med alternativ framdrivning samt för säkra och skyddade parkeringsområden för nyttofordon.

Artikel 29

Krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa följande:
 - (a) Säkerheten hos transportinfrastruktur för vägar säkerställs, och övervakas, och förbättras om så behövs, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG⁵³.
 - (b) Vägarna utformas, byggs eller uppgraderas och underhålls med högsta möjliga trafiksäkerhetsnivå, särskilt genom införande av den senaste tekniken.
 - (c) Vägarna utformas, byggs eller uppgraderas och underhålls med högsta möjliga miljöskyddsnivå, t.ex. genom tyst vägbeläggning och uppsamling, behandling och utsläpp av ytvatten.
 - (d) Vägtunnlar som är längre än 500 m överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG⁵⁴.

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

- (e) Driftskompatibla vägtullsystem säkerställs i tillämpliga fall i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520⁵⁵ och kommissionens genomförandeförordning C(2019) 9080⁵⁶ och kommissionens delegerade förordning C(2019) 8369⁵⁷.
 - (f) Vägtullarna eller användaravgifterna tas i tillämpliga fall ut i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG⁵⁸.
 - (g) Alla intelligenta transportsystem för vägtransportinfrastruktur överensstämmer med direktiv (EU) [...] om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem och används på ett sätt som är förenligt med delegerade akter som antagits enligt det direktivet⁵⁹.
 - (h) Infrastruktur för alternativa bränslen byggs ut i vägnätet i full överensstämmelse med kraven i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att väginfrastrukturen i det övergripande nätet senast den 31 december 2050 uppfyller följande krav:
- (a) Vägen är särskilt utformad, byggd eller uppgraderad för motortrafik och
 - i) tillhandahåller, utom på speciella platser eller tillfälligt, 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) korsar inte annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan, och
 - iii) har inga infarter till eller utfarter från de angränsande fastigheterna.
 - (b) Rastplatser finns tillgängliga på ett avstånd av högst 60 km från varandra, med tillräckliga parkeringsplatser, säkerhets- och skyddsutrustning och lämpliga anordningar, inklusive sanitära anordningar, som tillgodoser användarnas varierande behov.

⁵⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 av den 19 mars 2019 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (EUT L 91, 29.3.2019, s. 45).

⁵⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 av den 28 november 2019 om detaljerade skyldigheter för leverantörer av vägtulltjänster i Europeiska systemet för elektroniska vägtulltjänster (EETS), minimiinhåll i EETS-områdesdeklarationen, elektroniska gränssnitt och krav för driftskompatibilitetskomponenter, och om upphävande av beslut 2009/750/EG (EUT L 43, 17.2.2020, s. 49).

⁵⁷ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203 av den 28 november 2019 om klassificering av fordon, skyldigheter för användare av europeiska elektroniska vägtullar, krav på driftskompatibilitetskomponenter och minimikriterier för anmälda organs behörighet (EUT L 43, 17.2.2020, s. 41).

⁵⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁵⁹ Direktiv (EU) 2021/... om ändring av 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 [...]).

- (c) Säkra och skyddade parkeringsområden som har tillräckliga parkeringsplatser för nyttofordon och uppfyller kraven i artikel 8.1 a i förordning (EU) 2020/1054⁶⁰ finns tillgängliga på ett avstånd av högst 100 km från varandra.
 - (d) System för vägning i rörelse finns installerade högst 300 km från varandra. System för vägning i rörelse ska göra det möjligt att identifiera fordon och fordonskombinationer som sannolikt har överskridit de högsta tillåtna vikter som anges i direktiv 96/53/EG.
- 3. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2030 säkerställa införande eller användning av olika sätt för att upptäcka säkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden, och insamling av relevanta vägtrafikdata, i syfte att tillhandahålla ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation enligt definitionen i kommissionens delegerade förordning 886/2013⁶¹.
 - 4. På begäran från en medlemsstat får kommissionen i vederbörligen motiverade fall bevilja undantag från kravet i punkt 2 a genom genomförandeakter, särskilt om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna, eller om det finns specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, så länge en lämplig säkerhetsnivå säkerställs. Varje begäran om undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, en bedömning av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar och/eller potentiella negativa effekter på miljön och den biologiska mångfalden till följd av investeringarna.

Artikel 30

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet och det utvidgade stomnätet

- 1. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets och det utvidgade stomnätets väginfrastruktur överensstämmer med artikel 29.1.
- 2. Medlemsstaterna ska säkerställa att väginfrastruktur i stomnätet och det utvidgade stomnätet senast den 31 december 2040 uppfyller kraven i artikel 29.2 a, c och d.
- 3. Medlemsstaterna ska säkerställa att väginfrastruktur i stomnätet och det utvidgade stomnätet senast den 31 december 2030 uppfyller kraven i artikel 29.2 b.
- 4. Medlemsstaterna ska säkerställa att väginfrastruktur i stomnätet senast den 31 december 2025 uppfyller kraven i artikel 29.3.

⁶⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (EUT L 249, 31.7.2020, s. 1).

⁶¹ Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 av den 15 maj 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare (EUT L 247, 18.9.2013, s. 6).

5. På begäran från en medlemsstat får kommissionen i vederbörligen motiverade fall bevilja undantag från kravet i artikel 29.2 a genom genomförandeakter, särskilt om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna, eller om det finns specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, så länge en lämplig säkerhetsnivå säkerställs. Varje begäran om undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, en bedömning av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar och/eller potentiella negativa effekter på miljön och den biologiska mångfalden till följd av investeringarna.

Artikel 31

Ytterligare prioriteringar för utbyggnad av väginfrastruktur

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med väginfrastruktur ska utöver de allmänna prioriteringar som anges i artiklarna 12 och 13 följande aspekter uppmärksammas:

- (a) Förbättring och främjande av trafiksäkerheten, med beaktande av behoven hos oskyddade trafikanter och vägtrafikanter av alla slag, särskilt personer med nedsatt rörlighet.
- (b) Minskade trafikstockningar på befintliga vägar, särskilt genom intelligent trafikstyrning, inklusive dynamiska trängselavgifter eller vägtullar som varierar beroende på tidpunkt på dygnet, vecka eller säsong.
- (c) Införande av innovativ teknik för att förbättra kontrollen av efterlevnaden av unionens rättsliga ram för vägtransporter, inklusive smarta och automatiserade verktyg för efterlevnad och kommunikationsinfrastruktur för 5G.
- (d) Säkerställande av gång- och cykelvägars kontinuitet och tillgänglighet i samband med anläggning eller uppgradering av väginfrastruktur för att främja aktiva transportsätt.

AVSNITT 5

INFRASTRUKTUR FÖR LUFTTRANSPORTER

Artikel 32

Infrastrukturkomponenter

1. Infrastruktur för lufttransporter ska särskilt omfatta följande komponenter:
- (a) Luftrum, rutten och luftleder.

- (b) Flygplatser, inklusive den infrastruktur och utrustning som krävs för mark- och transportverksamhet inom flygplatsområdet, VTOL-flygplatser och rymdhamnar.
 - (c) Anslutningar från flygplatser till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
 - (d) System för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) och tillhörande utrustning, inklusive rymdbaserad utrustning.
 - (e) Infrastruktur för alternativa bränslen och elförsörjning till stillastående flygplan enligt definitionen i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
 - (f) Infrastruktur för produktion av alternativa bränslen på plats, för förbättrad energieffektivitet och för minskade klimat- och miljöpåverkande utsläpp samt minskat buller från flygplatser eller tillhörande flygplatsverksamhet, t.ex. marktjänster, luftfartygsverksamhet och marktransport av passagerare.
 - (g) Infrastruktur som används för separerad insamling av avfall, förebyggande av avfall och verksamhet som gäller cirkulär ekonomi.
2. En flygplats ska ingå i det övergripande nätet om den uppfyller minst ett av följande villkor:
- (a) Den totala årliga godsvolymen för godsflygplatser är minst 0,2 % av den totala årliga godsvolymen för alla flygplatser i unionen.
 - (b) 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.

Den totala årliga volymen passagerartrafik och den totala årliga godsvolymen är baserad på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, baserat på statistik som offentliggjorts av Eurostat.

Artikel 33

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet och det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa följande:
- (a) Flygplatserna i stomnätet är anslutna till järnvägsnätet för fjärrtrafik, inklusive höghastighetsnätet, och det transeuropeiska transportnätets vägtransportinfrastruktur senast den 31 december 2030, utom i de fall då sådana anslutningar hindras av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar.

- (b) Flygplatserna i det övergripande nätet med en total årlig passagerarvolym på mer än fyra miljoner passagerare är anslutna till järnvägsnätet för fjärrtrafik, inklusive höghastighetsnätet, och det transeuropeiska transportnätets vägtransportinfrastruktur senast den 31 december 2050, utom i de fall då sådana anslutningar förhindras av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar.
 - (c) Varje flygplats som är belägen på deras territorium erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer och användare på ett icke-diskriminerande sätt och som ska tillämpa transparenta och icke-diskriminerande avgifter,
 - (d) Gemensamma grundläggande standarder för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, antagna av unionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008⁶² gäller för infrastrukturen för lufttransporter.
 - (e) Infrastrukturen för flygtrafikledning möjliggör genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EU) 2018/1139, av lufttransporter för att öka prestandan och hållbarheten hos det europeiska flygsystemet, av genomföranderegler och av unionens specifikationer.
 - (f) Infrastrukturen för alternativa bränslen byggs ut på flygplatser, helt i enlighet med kraven i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
 - (g) Infrastruktur för lufttransporter kan försörja stillastående luftfartyg med förkonditionerad luft.
2. Efter begäran från en medlemsstat får kommissionen i vederbörligen motiverade fall bevilja undantag genom genomförandeakter avseende de krav som fastställs i punkt 1 a, b, c och g. Varje begäran om undantag ska grundas på en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, eller hänvisa till specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, inklusive avsaknad av ett järnvägssystem på territoriet.

Artikel 34

Ytterligare 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 artiklarna 12 och 13, följande aspekter uppmärksammas:

- (a) Ökad energi- och driftseffektivitet på flygplatserna.

⁶² 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).

- (b) Stöd till genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och av driftskompatibla system, särskilt sådana som utvecklats av Sesar-projektet i enlighet med den europeiska ATM-generalplanen.
- (c) Förbättrade digitaliserings- och automatiseringsprocesser, särskilt i syfte att öka säkerhet och skydd.
- (d) Förbättrade multimodala sammanlänknings- mellan flygplatser och infrastruktur för andra transportsätt och mellan flygplatser och urbana knutpunkter när så är lämpligt.
- (e) Förbättrad hållbarhet och begränsad klimat- och miljöpåverkan, inklusive buller, särskilt genom införande av ny teknik och innovation, alternativa bränslen, utsläppsfria och utsläppsnåla luftfartyg och koldioxidfri och koldioxidsnål infrastruktur.

AVSNITT 6

INFRASTRUKTUR FÖR MULTIMODALA GODSTERMINALER

Artikel 35

Identifiering av multimodala godsterminaler

1. Till det transeuropeiska transportnätets multimodala godsterminaler räknas de som
 - (a) är belägna i kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II,
 - (b) är belägna i inlandshamnar i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II,
 - (c) är belägna i eller i närheten av en urban knutpunkt,
 - (d) klassificeras som järnvägs-/vägterminaler i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att det finns tillräcklig kapacitet i de multimodala godsterminaler som betjänar det transeuropeiska transportnätet och att de klarar nuvarande och framtida trafikflöden, särskilt sådana flöden som försörjer urbana knutpunkter, industricentrum, hamnar och logistikknutpunkter.
3. Senast två år efter denna förordnings ikraftträdande ska medlemsstaterna genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler på sitt respektive territorium. Denna analys ska åtminstone
 - (a) undersöka nuvarande och framtida godstrafikflöden, inklusive sådana på vägnätet,

- (b) identifiera det transeuropeiska transportnätets befintliga multimodala godsterminaler på medlemsstatens territorium och bedöma behovet av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler,
- (c) analysera hur man kan säkerställa en lämplig fördelning av multimodala godsterminaler med tillräcklig omlastningskapacitet för att tillgodose de behov som avses i led b, med beaktande av de terminaler som är belägna i gränsområden i angränsande medlemsstater.

Medlemsstaterna ska samråda med speditörer, transport- och logistikoperatörer som är verksamma på deras respektive territorium. De ska ta hänsyn till resultaten av samrådet i sin analys.

4. På grundval av analysen enligt punkt 3 ska medlemsstaterna utarbeta en handlingsplan för utveckling av ett nät av multimodala godsterminaler. Resultaten av analysen och handlingsplanen ska överlämnas till kommissionen senast sex månader efter det att analysen slutförts, tillsammans med en förteckning över järnvägs-/vägterminaler som medlemsstaten föreslår ska läggas till i bilagorna I och II.
5. En järnvägs-/vägterminal ska ingå i det transeuropeiska transportnätet och förtecknas i bilagorna I och II om minst ett av följande villkor är uppfyllt:
 - (a) Den årliga omlastningen av gods överstiger, för icke-bulkgods, 800 000 ton eller, för bulkgods, 0,1 % av motsvarande totala årliga godsvolym som hanteras i alla kusthamnar i unionen.
 - (b) Den är den huvudsakliga järnvägs-/vägterminal som utsetts av medlemsstaten för en Nuts 2-region, om det inte finns någon järnvägs-/vägterminal som överensstämmer med led a i den Nuts 2-regionen.
 - (c) Den föreslås av medlemsstaten i enlighet med punkt 4.

Artikel 36

Infrastrukturkomponenter

Multimodala godsterminaler ska särskilt omfatta följande:

- (a) Infrastruktur som förbinder de olika transportsätten inom ett terminalområde och dess närområde.
- (b) Utrustning som lyftkranar, transportband och andra omlastningsanordningar för att flytta gods mellan olika transportsätt, samt utrustning för placering och lagring av gods.
- (c) Särskilda områden för t.ex. in- och utfart, tillfällig uppställning, väntplatser, omlastningsområde och kör- eller lastnings-/lossningsfiler.

- (d) IKT-system som är relevanta för effektiv terminaldrift, t.ex. sådana som underlättar planering av infrastrukturkapacitet, transportverksamhet, anslutningar mellan transportsätten och omlastning.
- (e) Infrastruktur för anläggningar för alternativa bränslen.

Artikel 37

Krav på transportinfrastruktur

1. Medlemsstaterna ska på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa följande avseende de multimodala godsterminaler som avses i artikel 35.1:
 - (a) De är anslutna till de transportsätt som finns tillgängliga i området, när så är möjligt, såvida inte detta ur ett samhällsekonomiskt kostnads-nyttoperspektiv är omotiverat.
 - (b) De är senast den 31 december 2030 utrustade med minst en laddningsstation enligt definitionen i artikel 2.43 i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen] som är avsedd för tunga fordon.
 - (c) De är utrustade med digitala verktyg för att senast den 31 december 2030 säkerställa
 - i) effektiv terminaldrift, med hjälp av t.ex. automatisk identifiering av registreringsnummer (*photogates*), system för terminaldrift, digital in-/utcheckning av förare, kameror eller andra sensorer på omlastningsutrustning samt kamerasystem längs järnvägsspåren,
 - ii) tillhandahållande av informationsflöden inom en terminal och mellan transportsätten i logistikkedjan och terminalen.
2. Medlemsstaterna ska på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att de multimodala godsterminaler som avses i artikel 35.1 och som är anslutna till järnvägsnätet senast den 31 december 2030 kan hantera alla typer av intermodala lastenheter om de klassificeras som intermodala terminaler och om de utför vertikal omlastning.
3. Medlemsstaterna ska på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att de multimodala godsterminaler som avses i artikel 35.1 och som är anslutna till järnvägsnätet senast den 31 december 2040 kan ta emot 740 m långa tåg utan växling eller, om detta inte är ekonomiskt lönsamt, att lämpliga åtgärder vidtas för att förbättra driftseffektiviteten för 740 m långa tåg, t.ex. i form av förlängning och elektrifiering av sidospår för avgående och ankommande tåg, justeringar av signalsystem och förbättringar av spårkonfigurationen.
4. Medlemsstaterna ska på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att de multimodala godsterminaler som avses i artikel 35.1 och som är anslutna till järnvägsnätet senast den 31 december 2050 kan hantera alla 740 m långa tåg utan växling.

5. Efter begäran från en medlemsstat får kommissionen i vederbörligen motiverade fall bevilja undantag från skyldigheterna enligt punkterna 1–4 genom genomförandeakter, om investeringar i infrastruktur inte kan motiveras ur ett samhällsekonomiskt kostnads-nyttoperspektiv, särskilt när terminalen är belägen i ett område med begränsat utrymme.

Artikel 38

Ytterligare prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för multimodala transporter

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med infrastruktur för multimodala transporter ska, utöver de allmänna prioriteringar som anges i artiklarna 12 och 13, följande aspekter uppmärksammas:

- (a) Underlättande av sammanlänknings mellan olika transportsätt.
- (b) Avlägsnande av de främsta tekniska och administrativa hindren för multimodala transporter, inklusive genom införande av elektronisk godstransportinformation (eFTI).
- (c) Utveckling av ett smidigt informationsflöde som möjliggör transporttjänster i hela det transeuropeiska transportsystemet.
- (d) Underlättande av driftskompatibilitet för datadelning, tillgång till data och återanvändning av data inom och mellan transportsätten,
- (e) Främjande, där så är lämpligt, av privata sidospår i det transeuropeiska transportnätet som möjliggör hantering av 740 m tåg utan växling.

AVSNITT 7

URBANA KNUTPUNKTER

Artikel 39

Komponenter i urbana knutpunkter

1. En urban knutpunkt ska särskilt omfatta följande:
- (a) Transportinfrastruktur i den urbana knutpunkten som en del i det transeuropeiska transportnätet, inklusive förbifartssträckor, som ökar det transeuropeiska transportnätets prestanda.
 - (b) Anslutningspunkter till det transeuropeiska transportnätet, särskilt multimodala järnvägsstationer, multimodala godsterminaler, hamnar eller flygplatser.

- (c) Förbindelser för ”första/sista kilometern” mellan och till dessa anslutningspunkter.
2. De urbana knutpunkterna i det transeuropeiska transportnätet förtecknas i bilaga II.

Artikel 40

Krav för urbana knutpunkter

Vid utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet i urbana knutpunkter ska medlemsstaterna, för att säkerställa att hela nätet fungerar ändamålsenligt och utan flaskhalsar, säkerställa följande:

- (a) Tillgång till infrastruktur för laddning och tankning av alternativa bränslen, även i fråga om logistikplattformar och kollektivtrafik, i full överensstämmelse med kraven i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
- (b) Senast den 31 december 2025:
 - i) Antagande av en plan för hållbar rörlighet i städer (SUMP) i linje med bilaga V som särskilt omfattar åtgärder för att integrera de olika transportsätten, främja effektiv utsläppsfri mobilitet, inklusive hållbar och utsläppsfri stadslogistik, minska luft- och bullerföroreningar och som tar hänsyn till de långväga transeuropeiska transportflödena.
 - ii) Insamling och inlämnande till kommissionen av data om mobilitet i städer för varje urban knutpunkt, omfattande åtminstone utsläpp av växthusgaser, trafikstockningar, olyckor och personskador, transportsättens andel och tillgång till mobilitetstjänster, samt data om luftföroreningar och buller. Därefter ska dessa data lämnas in varje år.
- (c) Senast den 31 december 2030:
 - i) För persontransporter: Hållbar, smidig och säker sammanlänkning mellan järnväg, väg, luftfart, aktiva transportsätt och, i förekommande fall, infrastruktur för inre vattenvägar och sjöfart.
 - ii) För persontransporter: Passagerares möjlighet att få tillgång till information, boka och betala sina resor och hämta sina biljetter genom multimodala digitala mobilitetstjänster.
 - iii) För godstransporter: Hållbar, smidig och säker sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg, väg och, i förekommande fall, inre vattenvägar, luftfart och sjöfart, samt lämpliga förbindelser med logistikplattformar och logistikanläggningar.
 - iv) Utveckling av multimodala knutpunkter för persontransport för att underlätta förbindelser ”första/sista kilometern”, utrustade med minst en laddningsstation enligt definitionen i artikel 2.43 i förordning (EU) [...]

[om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen] som är avsedd för tunga fordon.

- (d) Senast den 31 december 2040: Utveckling av minst en multimodal godsterminal som möjliggör tillräcklig omlastningskapacitet inom eller i närheten av den urbana knutpunkten.

Kommissionen ska senast ett år efter denna förordnings ikraftträdande anta en genomförandeakt om fastställande av en metod för medlemsstaternas insamling av de data som avses i led b ii. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 59.3.

Artikel 41

Ytterligare prioriteringar för urbana knutpunkter

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med urbana knutpunkter ska utöver de allmänna prioriteringar som anges i artiklarna 12 och 13 följande aspekter uppmärksammas:

- (a) Smidig sammanlänkning mellan det transeuropeiska transportnätets infrastruktur och infrastrukturen för regionala och lokala transporter.
- (b) Minskning av stadsområdets exponering för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransport, vilket kan inbegripa förbifartssträckor.
- (c) Främjande av effektiva, tysta och utsläppsfria transporter och mobilitetstjänster, inklusive miljövänligare fordonsparker för stadstrafik.
- (d) Ökad transportandel för kollektivtrafik och aktiva transportsätt.
- (e) Digitalt utbyte av transport- och trafikinformation mellan trafikstyrningscentraler i och utanför tätorter och med enheter som tillhandahåller informationstjänster, i linje med ISO/CEN-standarder.

KAPITEL IV

BESTÄMMELSER FÖR SMARTA OCH RESILIENTA TRANSPORTER

Artikel 42

IKT-system för transport

1. IKT-system för transport ska möjliggöra styrning och ledning avseende kapacitet och trafik och utbyte av information inom och mellan transportsätten för multimodala transporter och transportrelaterade mervärdestjänster, förbättringar i fråga om resiliens, säkerhet, skydd, trafikstockningar och drifts- och miljöprestanda och förenklade administrativa förfaranden. IKT-system för transport ska också underlätta problemfri förbindelse mellan infrastruktur och mobila tillgångar.
2. IKT-system för transport ska införas i hela unionen för att säkerställa att det finns en uppsättning driftskompatibla grundläggande funktioner i alla medlemsstater.
3. De IKT-system för transport som avses i denna artikel ska omfatta följande:
 - (a) För järnvägar: ERTMS, telematikapplikationer för gods- och persontrafik enligt den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet och andra förbättringar till följd av digitalisering, särskilt resultat från Shift2Rail och det gemensamma företaget för Europas järnvägar.
 - (b) För inre vattenvägar: RIS.
 - (c) För vägtransporter: ITS.
 - (d) För sjötransporter: Den enda europeiska kontaktpunkten för sjöfart (EMSWe), för trafikledning av fartyg med VTMISS-tjänster och för informationsutbyte.
 - (e) För lufttransporter: System för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), särskilt de som är resultat av Sesar-projektet.
 - (f) För multimodala transporter: eFTI, EU:s dataområde för mobilitet och regelverk som underlättar datautbyte mellan företag, för transparens och optimering i leveranskedjan.

Artikel 43

Hållbara godstransporttjänster

1. Medlemsstaterna ska främja projekt av gemensamt intresse som både tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det transeuropeiska transportnätets 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 närsjöfart, IKT-system för transport och utveckling av kringliggande infrastruktur som är nödvändig för att uppnå främst miljömålen och de säkerhetsrelaterade målen med dessa tjänster samt inrättande av relevanta styrningsstrukturer,
 - (c) underlätta trafik för multimodala transporttjänster, inklusive nödvändiga kompletterande informationsflöden, och förbättra samarbetet mellan

logistikkedjans deltagare, inklusive speditörer, operatörer, tjänsteleverantörer och deras kunder,

- (d) stimulera resurseffektiv och utsläppsfri och utsläppssnål verksamhet, särskilt när det gäller teknik, drift, fordons och fartygs framdrivning och framförande, system- och driftsplanering,
 - (e) förbättra förbindelserna till de mest utsatta och isolerade delarna av unionen, särskilt de yttersta randområdena och andra randområden, ömråden, avlägsna områden och bergsområden liksom glest befolkade områden.
2. Medlemsstaterna ska främja användningen av innovativa transporttjänster, bland annat genom det europeiska sjöfartsområdet, IKT-system och utveckling av kringliggande infrastruktur som är nödvändig för att uppnå miljömålen och de säkerhetsrelaterade målen med dessa tjänster samt i inrättande av relevanta styrningsstrukturer.

Artikel 44

Nya tekniker och innovation

För att det transeuropeiska transportnätet ska kunna hållas uppdaterat när det gäller utveckling och införande av innovativ teknik ska medlemsstaterna eftersträva följande:

- (a) Stödja och främja minskade koldioxidutsläpp från transporter genom övergång till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, fartyg och luftfartyg och annan innovativ och hållbar teknik för transporter och transportnät, t.ex. hyperloop.
- (b) Möjliggöra minskade koldioxidutsläpp från alla transportsätt genom att stimulera energieffektivitet, införa utsläppsfria och utsläppssnåla lösningar, inklusive försörjningssystem för vätgas och el, samt andra nya lösningar såsom hållbara bränslen, och tillhandahålla motsvarande infrastruktur. Sådan infrastruktur kan inbegripa tillgång till energinät och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen, beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon samt omfatta IKT-system för transport. Transportinfrastruktur kan fungera som energinav för olika transportsätt.
- (c) Stödja införandet och spridningen av ny digital teknik, och särskilt främja konnektivitetsinfrastruktur med oavbruten täckning i hela de europeiska transportkorridorerna för att säkerställa högsta möjliga nivå och prestanda hos digital infrastruktur och uppnå högre automatiseringsnivåer.
- (d) Öka säkerheten och hållbarheten hos person- och godstransporter.
- (e) Förbättra nätets drift, förvaltning, tillgänglighet, driftskompatibilitet, multimodalitet och effektivitet, bland annat genom utveckling av multimodala digitala mobilitetstjänster och infrastruktur som möjliggör smidig multimodalitet, t.ex. i form av flygplatser med anslutning till höghastighetsjärnväg och duospårväg till stadens centrum.

- (f) Främja effektiva sätt att ge alla användare och leverantörer av transporttjänster tillgänglig och förståelig information om sammanlänkningar, driftskompatibilitet och multimodalitet.
- (g) Främja effektiva sätt att ge alla användare och leverantörer av transporttjänster tillgänglig och heltäckande information om det valda transportsättets miljökonsekvenser.
- (h) Främja åtgärder för att minska externa kostnader, till följd av t.ex. trafikstockningar, hälsoproblem och alla former av föroreningar inklusive buller och utsläpp.
- (i) Införa säkerhetsteknik och kompatibla identifieringsstandarder på näten.
- (j) Förbättra transportinfrastrukturens resiliens mot störningar och klimatförändringar genom uppgradering och utformning av infrastruktur och digitala, cybersäkra lösningar som syftar till att skydda nätet i samband med naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människan.
- (k) Ytterligare driva på utvecklingen och användningen av IKT-system för transport inom och mellan transportsätt.

Artikel 45

Säker och skyddad infrastruktur

Medlemsstaterna ska säkerställa att transportinfrastrukturen ger möjlighet till säkra och skyddade passagerar- och godstransporter.

Artikel 46

Infrastrukturens resiliens

1. När medlemsstaterna planerar infrastruktur ska de förbättra transportinfrastrukturens säkerhet och resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror, katastrofer som orsakas av människan samt avsiktliga störningar som påverkar funktionen hos unionens transportsystem. Vid genomförandet av projekt av gemensamt intresse ska medlemsstaterna beakta följande:
 - (a) Inbördes beroenden, kopplingar och kaskadeffekter avseende andra nät, t.ex. telekommunikations- och elnät.
 - (b) Säkerhet, skydd och prestanda vid förekomst av flera faror.
 - (c) Infrastrukturens strukturella kvalitet under hela dess livscykel, med särskild uppmärksamhet på de förväntade framtida klimatförhållandena.
 - (d) Behov av civilskydd för att reagera på störningar.
 - (e) Cybersäkerhet och resiliens hos infrastrukturen, med särskild uppmärksamhet på gränsöverskridande infrastruktur.

2. Projekt av gemensamt intresse för vilka en miljökonsekvensbedömning ska utföras i enlighet med direktiv 2011/92/UE ska vara föremål för klimatsäkring. Klimatsäkring ska göras på grundval av senast tillgängliga bästa praxis och vägledning för att säkerställa att transportinfrastrukturen är resiliert mot klimatförändringarnas negativa effekter, genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inklusive relevanta anpassningsåtgärder, och genom att kostnaderna för växthusgasutsläpp integreras i kostnads-nyttoanalysen. Ett sådant krav gäller inte projekt för vilka miljökonsekvensbedömningen har slutförts innan denna förordning träder i kraft.

Artikel 47

Risker avseende säkerhet eller allmän ordning

1. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla projekt av gemensamt intresse på sitt respektive territorium med deltagande av eller bidrag av något slag från en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland, i syfte att möjliggöra en bedömning av dess inverkan på säkerheten eller den allmänna ordningen i unionen. Denna skyldighet ska inte gälla utländska direktinvesteringar som anmälts till kommissionen och andra medlemsstater i enlighet med artikel 6.1 i förordning (EU) 2019/452.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att den information som meddelas enligt punkt 1 görs tillgänglig minst tolv månader före det slutliga beslutet om genomförandet av projektet av gemensamt intresse. Denna information ska särskilt omfatta följande:
 - (a) Ägarstrukturen i ett företag från ett tredjeland och, i tillämpliga fall, ett företag i vilket deltagandet eller bidraget planeras, inklusive information om den verkliga huvudmannen och deltagandet i kapitalet.
 - (b) Det ungefärliga värdet av deltagandet eller bidraget från en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland i projektet av gemensamt intresse, och en beskrivning av deltagandets eller bidragets form och villkor.
 - (c) De produkter och tjänster och den affärsverksamhet som erbjuds av en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland och, i tillämpliga fall, företaget i vilket det deltagande eller bidrag som påverkar det transeuropeiska transportnätet planeras.
 - (d) De medlemsstater där en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland och, i tillämpliga fall, det företag i vilket deltagandet eller bidraget planeras, bedriver verksamhet som påverkar det transeuropeiska transportnätet.
 - (e) Finansieringen av bidraget eller deltagandet och dess källa, på grundval av bästa information som finns tillgänglig för medlemsstaten.
 - (f) Det datum då deltagandet planeras träda i kraft eller bidraget beräknas vara slutfört.

Dessutom ska medlemsstaterna sträva efter att tillhandahålla all information, om sådan finns tillgänglig, som är relevant för den bedömning som kommissionen gör i enlighet med punkt 5 andra stycket led a, b och c.

3. Senast trettio kalenderdagar efter mottagandet av information enligt punkt 1 får kommissionen begära ytterligare information från den medlemsstat där projektet av gemensamt intresse planeras. Varje begäran om ytterligare information ska vara vederbörligen motiverad, begränsas till information som är nödvändig för att genomföra bedömningen enligt punkt 5, stå i proportion till begärans syfte och inte vara onödigt betungande för den medlemsstat där projektet av gemensamt intresse planeras.

Den medlemsstat där projektet av gemensamt intresse planeras ska säkerställa att den ytterligare information som kommissionen begär görs tillgänglig för kommissionen utan onödigt dröjsmål.

Den medlemsstat där projektet av gemensamt intresse planeras får begära att den fysiska personen från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland lämnar den information som avses i punkterna 2 och 3. Den fysiska personen från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland ska tillhandahålla den begärda informationen utan onödigt dröjsmål.

4. Om kommissionen, av skäl som rör säkerhet eller allmän ordning, anser att deltagande eller bidrag av något slag från en fysisk person eller ett företag från ett tredjeland sannolikt kommer att påverka kritisk infrastruktur i det transeuropeiska transportnätet, eller om kommissionen har relevant information som rör deltagandet eller bidraget eller om det berörda projektet av gemensamt intresse, får den avge ett yttrande riktat till den medlemsstat där projektet av gemensamt intresse planeras.

Med ”kritisk infrastruktur” avses här anläggningar, system eller delar av dessa som används för transportändamål och som är belägna i medlemsstaterna och nödvändiga för att upprätthålla centrala samhällsfunktioner, hälsa, säkerhet, skydd och människors ekonomiska eller sociala välfärd och där driftsstörning eller förstörelse av dessa skulle få betydande konsekvenser i en medlemsstat till följd av att man inte lyckas upprätthålla dessa funktioner.

5. Vid fastställandet av huruvida deltagandet av en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland sannolikt kommer att påverka kritisk infrastruktur i fråga om säkerhet eller allmän ordning får kommissionen beakta dess potentiella effekter på bland annat följande:

- (a) Kritisk infrastruktur och anläggningar som är kritiska för driften av sådan infrastruktur samt mark och fastigheter som är avgörande för användningen av sådan infrastruktur.

- (b) Teknik och produkter med dubbla användningsområden enligt definitionen i artikel 2.1 i förordning (EU) 2021/821⁶³ som är nödvändiga för att kritisk infrastruktur ska fungera.
- (c) Försörjning av material och annat som är nödvändigt för uppförande, drift och underhåll av kritisk infrastruktur.
- (d) Tillgång till känslig information, inklusive personuppgifter, eller möjlighet att kontrollera sådan information i samband med uppförande, drift och underhåll av kritisk infrastruktur.

Vid fastställandet av huruvida ett utländskt deltagande eller bidrag sannolikt kan påverka säkerhet eller allmän ordning får kommissionen också särskilt beakta följande:

- (a) Huruvida företaget från ett tredjeland direkt eller indirekt kontrolleras av ett tredjelands regering, inklusive statliga organ eller väpnade styrkor, även genom ägarstruktur eller betydande finansiering.
 - (b) Huruvida den fysiska personen från ett tredjeland eller företaget från ett tredjeland redan har deltagit i verksamhet som påverkar säkerheten eller den allmänna ordningen i en medlemsstat.
 - (c) Huruvida det finns en allvarlig risk att en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland ägnar sig åt olaglig eller brottslig verksamhet.
6. Kommissionen får avge ett yttrande enligt punkt 4 senast tre månader efter mottagandet av den information som avses i punkt 3. Kommissionens yttrande ska riktas till den medlemsstat där projektet av gemensamt intresse planeras och skickas till övriga medlemsstater. Om deltagande eller bidrag av något slag från en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland är en utländsk direktinvestering enligt definitionen i artikel 2.1 i förordning (EU) 2019/452 som inte är föremål för granskning av den medlemsstat där den utländska direktinvesteringen planeras eller fullbordas, ska kommissionen avge ett sådant yttrande, när så är motiverat, i enlighet med artikel 8 i förordning (EU) 2019/452.
 7. Den medlemsstat där det planerade projektet av gemensamt intresse ska genomföras av en fysisk person från ett tredjeland eller ett företag från ett tredjeland, eller ska genomföras med deltagande eller bidrag av något slag från en sådan person eller ett sådant företag, ska i största möjliga utsträckning beakta kommissionens yttrande och lämna en förklaring till kommissionen om dess yttrande inte följs senast tre månader efter det att yttrandet avgetts.
 8. Varje medlemsstat och kommissionen ska inrätta en kontaktpunkt för genomförandet av denna artikel. Medlemsstaterna och kommissionen ska involvera dessa kontaktpunkter i alla frågor som rör genomförandet av denna artikel.

⁶³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/821 av den 20 maj 2021 om upprättande av en unionsordning för kontroll av export, förmedling, transitering och överföring av samt tekniskt bistånd för produkter med dubbla användningsområden (EUT L 206, 11.6.2021, s. 1).

9. Kommissionen ska tillhandahålla ett skyddat och krypterat system för att stödja direkt samarbete och utbyte av uppgifter mellan kontaktpunkterna.
10. Medlemsstaterna och kommissionen ska säkerställa skyddet av konfidentiella uppgifter som erhålls vid tillämpningen av denna artikel i enlighet med unionsrätten och respektive nationell rätt.
11. Medlemsstaterna och kommissionen ska säkerställa att det inte beslutas att säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter som tillhandahållits eller utbytts inom ramen för denna artikel ska placeras på en lägre säkerhetsskyddsklassificeringsnivå eller att de inte längre ska vara säkerhetsskyddsklassificerade utan föregående skriftligt medgivande från upphovsmannen.
12. All behandling av personuppgifter enligt denna artikel ska ske i enlighet med förordning (EU) 2016/679⁶⁴ och förordning (EU) 2018/1725⁶⁵ och endast i den mån det är nödvändigt för att granska deltagandet i eller bidraget till det relevanta projektet av gemensamt intresse i syfte att säkerställa ändamålsenligheten för det samarbete som föreskrivs i denna artikel. Personuppgifter som rör genomförandet av den här artikeln ska inte lagras under en längre tid än vad som är nödvändigt för de ändamål för vilka de samlades in.

Artikel 48

Underhåll och projektens livscykel

Medlemsstaterna ska säkerställa följande:

- (a) Det transeuropeiska transportnätets infrastruktur underhålls på ett sätt som ger samma tjänstenivå och säkerhetsnivå under dess livstid.
- (b) Långsiktiga underhållsplaner, inklusive information om de finansieringsresurser som krävs för att täcka långsiktiga underhållskostnader för befintlig och planerad infrastruktur, upprättas.
- (c) Underhållsbehov och underhållskostnader under infrastrukturens livslängd beaktas i planeringsfasen för nyanläggning eller uppgradering.
- (d) När det gäller järnvägsinfrastruktur säkerställs överensstämmelse mellan de underhålls- och moderniseringsbehov som rör utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet och detta återspeglas i den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastruktur som avses i artikel 8.1 i direktiv

⁶⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁶⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39).

2012/34/EU, den verksamhetsplan för de berörda infrastrukturförvaltarna som avses i artikel 8.3 i direktiv 2012/34/EU och den avtalsöverenskommelse mellan den behöriga myndigheten och infrastrukturförvaltaren som avses i artikel 30 i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 49

Tillgänglighet för alla användare

Transportinfrastrukturen ska möjliggöra smidig mobilitet och tillgänglighet för alla användare, särskilt människor i utsatta situationer, inklusive personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, samt personer som bor i de yttersta randområdena och andra randområden, ömråden, avlägsna områden och bergsområden samt glest befolkade områden.

KAPITEL V

GENOMFÖRANDE AV INSTRUMENTEN "EUROPEISKA TRANSPORTKORRIDORER" OCH "ÖVERGRIPANDE PRIORITERINGAR"

Artikel 50

Instrumentet "Europeiska transportkorridorer"

1. De europeiska transportkorridorerna är ett instrument för att underlätta ett samordnat införande av delar av det transeuropeiska transportnätet och är särskilt avsedda att förbättra de gränsöverskridande förbindelserna och undanröja flaskhalsar inom unionen.
2. I syftet att leda till resurseffektiva multimodala transporter och bidra till sammanhållningen genom förbättrat territoriellt samarbete ska de europeiska transportkorridorerna vara inriktade på följande:
 - (a) Integrering av transportsätt, med särskild inriktning på att stärka de miljövänligaste transportsätten, dvs. järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart.
 - (b) Driftskompatibilitet.
 - (c) En samordnad utveckling av infrastrukturen, särskilt på gränsöverskridande sträckor och i syfte att utveckla ett fullt driftskompatibelt system för godstransporter på järnväg samt ett järnvägsnät för långväga persontrafik med höghastighetståg i hela unionen.

- (d) Stöd till en samordnad och integrerad utveckling och utbyggnad av innovativa lösningar för digitalisering av transporter.
- 3. De europeiska transportkorridorerna ska ge medlemsstaterna möjlighet att uppnå en samordnad och synkroniserad strategi för investeringar i infrastruktur.
- 4. Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och det europeiska sjöfartsområdet är de övergripande prioriteringarna för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet. De ska säkerställa en snabb utbyggnad av ERTMS i hela nätet och integrering av sjöförbindelser i det transeuropeiska transportnätet.

Artikel 51

Samordning av europeiska transportkorridorer och övergripande prioriteringar

1. För att underlätta ett samordnat genomförande av de europeiska transportkorridorerna, ERTMS och det europeiska sjöfartsområdet ska kommissionen, efter överenskommelse med de berörda medlemsstaterna och efter samråd med Europaparlamentet och rådet, utse en europeisk samordnare för varje korridor och för varje övergripande prioritering.
2. Den europeiska samordnaren ska utses särskilt på grundval av sina kunskaper om frågor som rör transporter och/eller finansiering och/eller samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt, liksom sin erfarenhet av unionens politiska beslutsfattande. Den europeiska samordnaren ska utses för en mandatperiod som är högst fyra år och kan förnyas. Den europeiska samordnarens ansvarsområde ska avse genomförandet av en enda korridor eller övergripande prioritering.
3. I kommissionens beslut om utnämning av en europeisk samordnare ska det anges hur de arbetsuppgifter som anges i punkterna 5, 6 och 7 ska utföras.
4. Den europeiska samordnaren ska agera i kommissionens namn och för dess räkning och kommissionen ska tillhandahålla nödvändigt administrativt stöd.
5. De europeiska samordnarna ska ha följande uppgifter:
 - (a) Stödja ett samordnat genomförande av den berörda europeiska transportkorridoren eller den berörda övergripande prioriteringen.
 - (b) Tillsammans med medlemsstaterna utarbeta en arbetsplan och övervaka dess genomförande i enlighet med artikel 53.
 - (c) Samråda med korridorforumet eller det rådgivande forumet om de övergripande prioriteringarna i förhållande till arbetsplanen och dess genomförande, och regelbundet informera forumet om arbetsplanens genomförande.
 - (d) Till medlemsstaterna, kommissionen och i tillämpliga fall alla andra enheter som är direkt inblandade i utvecklingen av den europeiska transportkorridoren eller övergripande prioriteringen, rapportera om eventuella svårigheter samt,

särskilt när utvecklingen av en korridor eller en övergripande prioritering stöter på hinder, bidra till att finna lämpliga lösningar.

- (e) Utarbeta en årlig lägesrapport om framstegen i genomförandet av de europeiska transportkorridorerna och de övergripande prioriteringarna. Denna årliga lägesrapport ska fokusera på de framsteg som gjorts när det gäller centrala prioriteringar och investeringar, beskriva de problem som uppstått vid genomförandet och föreslå lösningar.
6. De europeiska samordnarna för de europeiska transportkorridorerna ska
- (a) ha ett nära samarbete med godstransportförvaltare för järnväg för att identifiera och prioritera investeringsbehoven för godstrafiken på de europeiska transportkorridorernas godstrafiklinjer,
 - (b) övervaka de administrativa, driftsmässiga och driftskompatibilitetsrelaterade aspekterna av godstrafik på de europeiska transportkorridorernas godstrafiklinjer, inklusive övervakning av godstrafikens prestanda, i nära samarbete med godstransportförvaltare för järnväg.
7. De europeiska samordnarna för de europeiska transportkorridorerna ska
- (a) identifiera och prioritera investeringsbehoven för järnvägens persontrafiklinjer i de europeiska transportkorridorerna,
 - (b) övervaka de administrativa, driftsmässiga och driftskompatibilitetsrelaterade aspekterna av persontrafik på de europeiska transportkorridorernas persontrafiklinjer, inklusive övervakning av persontrafikens prestanda.
8. I enlighet med artikel 14.4 i förordning (EU) 2021/1153 ska kommissionen begära ett yttrande från den europeiska samordnaren när kommissionen prövar ansökningar om unionsfinansiering inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för europeiska transportkorridorer eller övergripande prioriteringar inom den europeiska samordnarens ansvarsområde, i syfte att säkerställa förenlighet och framsteg för varje korridor eller övergripande prioritering. Den europeiska samordnaren ska kontrollera om de projekt som medlemsstaterna föreslår för medfinansiering från FSE är förenliga med prioriteringarna i arbetsplanen.
9. Om den europeiska samordnaren inte klarar att utföra sitt uppdrag tillfredsställande och enligt kraven i denna artikel får kommissionen när som helst ta ifrån samordnaren uppdraget och utse en ny europeisk samordnare i enlighet med det förfarande som fastställs i punkt 1.

Artikel 52

Styrning av europeiska transportkorridorer och övergripande prioriteringar

1. För varje europeisk transportkorridor och övergripande prioritering ska respektive europeisk samordnare vid fullgörandet av sina uppgifter när det gäller arbetsplanen och dess genomförande biträddas av ett sekretariat och av en rådgivande grupp:

”korridorforumet” respektive ”det rådgivande forumet för övergripande prioriteringar”.

2. ”Korridorforumet” ska inrättas formellt och ha den europeiska samordnaren som ordförande. De berörda medlemsstaterna ska enas om medlemmarna i korridorforumet för deras respektive delar av den europeiska transportkorridoren och säkerställa att godstransportförvaltare för järnväg företräds.
3. Efter godkännande från berörda medlemsstater kan den europeiska samordnaren inrätta och fungera som ordförande i arbetsgrupper för korridorfrågor med inriktning på
 - (a) driftskompatibilitet och införande av ny digital teknik och infrastruktur,
 - (b) den samordnade utvecklingen och genomförandet av infrastrukturprojekt som rör gränsöverskridande sträckor,
 - (c) gränsöverskridande persontrafik på järnväg,
 - (d) flaskhalsar för trafiken,
 - (e) urbana knutpunkter,
 - (f) samarbete med tredjeländer,
 - (g) andra tillfälliga arbetsgrupper som bedöms vara nödvändiga.

När så är relevant ska den europeiska samordnaren samarbeta och samordna med godstransportförvaltare för järnväg i fråga om arbetsgruppernas verksamhet, i syfte att undvika dubbelarbete.

4. Det rådgivande forumet för övergripande prioriteringar ska inrättas i samråd med berörda medlemsstater och ha den europeiska samordnaren som ordförande. De berörda medlemsstaterna och, om så är lämpligt, företrädare för de berörda sektorerna ska kunna delta. Medlemsstaterna ska utse en nationell samordnare för ERTMS som ska närvara i det rådgivande forumet för ERTMS. Den europeiska samordnaren kan också inrätta tillfälliga arbetsgrupper.
5. De berörda medlemsstaterna ska samarbeta med den europeiska samordnaren, delta i korridorforumet och det rådgivande forumet för övergripande prioriteringar och ge den europeiska samordnaren den information som krävs för utförandet av de uppgifter som fastställs i denna artikel, inklusive information om utvecklingen av korridorer i relevanta nationella infrastrukturplaner.
6. Den europeiska samordnaren får samråda med regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer, särskilt de som är godstransportförvaltare för järnväg, försörjningsbranschen, transportanvändare och företrädare för det civila samhället i samband med arbetsplanen och dess genomförande. Dessutom ska den europeiska samordnaren med ansvar för ERTMS ha ett nära samarbete med Europeiska unionens järnvägsbyrå och det gemensamma företaget för Europas järnvägar, och den europeiska samordnaren för det europeiska sjöfartsområdet med Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Den europeiska samordnarens arbetsplan

1. Varje europeisk samordnare för de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna ska senast två år efter denna förordnings ikraftträdande och därefter vart fjärde år utarbeta en arbetsplan med en detaljerad analys av läget i genomförandet av korridoren eller den övergripande prioriteringen inom sitt ansvarsområde och dess överensstämmelse med kraven i denna förordning samt prioriteringarna för dess framtida utveckling.
2. Arbetsplanen ska utarbetas i nära samarbete med de berörda medlemsstaterna och i samråd med korridorforumet och godstransportförvaltare för järnväg, eller med det rådgivande forumet för övergripande prioriteringar. Arbetsplanen för de europeiska transportkorridorerna ska godkännas av de berörda medlemsstaterna. Kommissionen ska i informationssyfte lämna in denna arbetsplan till Europaparlamentet och rådet.

Vid utarbetandet av arbetsplanen ska den europeiska samordnaren beakta den genomförandeplan som avses i artikel 9 i förordning (EU) nr 913/2010.

3. Arbetsplanen för den europeiska transportkorridoren ska innehålla en detaljerad analys av läget i genomförandet av den berörda korridoren, vilken särskilt ska omfatta följande:
 - (a) En beskrivning av korridorens egenskaper.
 - (b) En analys av korridorens överensstämmelse med kraven på transportinfrastruktur i denna förordning och de framsteg som gjorts mot denna överensstämmelse.
 - (c) En identifiering av felande länkar och flaskhalsar som hindrar korridorens utveckling.
 - (d) En analys av de investeringar som krävs, inklusive de olika finansieringskällor som säkrats och/eller planeras för genomförandet av de projekt som behövs för att utveckla och slutföra korridoren.
 - (e) En beskrivning av möjliga lösningar för att hantera investeringsbehoven och flaskhalsarna, särskilt för korridorens person- och godstrafiklinjer.
 - (f) En plan med delmål för avlägsnandet av fysiska, tekniska, digitala, driftsmässiga och administrativa hinder mellan och inom olika transportsätt och för effektivare multimodala transporter, med särskild uppmärksamhet på gränsöverskridande sträckor och felande länkar på nationell nivå.

Vid analysen av investeringarna och utarbetandet av planen med delmål för godstransporter på järnväg ska den europeiska samordnaren samarbeta med den direction och den styrelse för korridoren som avses i artikel 11 i förordning (EU) nr 913/2010.

Vid analysen av investeringarna och utarbetandet av planen med delmål för multimodala godsterminaler ska den europeiska samordnaren ta hänsyn till de delar

av analysen som är relevanta för korridoren, de handlingsplaner som utarbetats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 35.4 och den förteckning som avses i artikel 19 b i förordning (EU) nr 913/2010.

Vid analysen av investeringarna och utarbetandet av planen med delmål för persontrafik ska den europeiska samordnaren beakta resultaten av den övervakning som utförts i enlighet med artikel 51.7 b.

- (g) Resultaten av den övervakning av godstrafikens prestanda som utförs av godstransportförvaltare för järnväg i enlighet med artikel 19 i förordning (EU) nr 913/2010 och förteckningen över korridorens övergripande och specifika mål och åtgärder som fastställts i enlighet med artikel 9.1 i förordning (EU) nr 913/2010, som ett sätt att uppnå driftskraven i artikel 18 i den här förordningen.
 - (h) En kartläggning av åtgärder i urbana knutpunkter som är relevanta för att korridoren ska fungera ändamålsenligt och för att målen för det transeuropeiska transportnätet ska kunna uppnås.
 - (i) En kartläggning av prioriteringar för utvecklingen av korridoren.
 - (j) En analys av klimatförändringarnas eventuella inverkan på infrastrukturen och, i tillämpliga fall, föreslagna åtgärder för att öka resiliensen mot klimatförändringar.
 - (k) Åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser, buller och, i förekommande fall, annan negativ miljöpåverkan.
4. Den europeiska samordnaren ska stödja medlemsstaterna i genomförandet av handlingsplanen, i synnerhet när det gäller
- (a) fastställande av prioriteringar i den nationella planeringen, genom identifiering av genomförandeproblem och flaskhalsar, inklusive driftsfrågor, för varje korridor eller för varje övergripande prioritering,
 - (b) projekt- och investeringsplanering, tillhörande kostnader och tidsplan för genomförandet av den europeiska transportkorridoren eller den övergripande prioriteringen,
 - (c) inrättande av en enda enhet för planering och ledning av gränsöverskridande infrastrukturprojekt.

Artikel 54

Genomförandeakter

1. På grundval av de europeiska samordnarnas första arbetsplan ska kommissionen anta en genomförandeakt för varje arbetsplan för de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna. I denna genomförandeakt ska prioriteringarna fastställas för infrastruktur- och investeringsplanering och för finansiering.

2. Kommissionen får anta genomförandeakter för genomförandet av specifika sträckor i den europeiska transportkorridoren, särskilt för genomförandet av komplexa gränsöverskridande sträckor eller införandet av särskilda krav på transportinfrastruktur avseende den europeiska transportkorridoren eller de övergripande prioriteringarna.
3. De genomförandeakter som avses i punkterna 1 och 2 ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 59.3. Kommissionen ska ändra genomförandeakterna i enlighet med samma förfarande varje gång arbetsplanen revideras av den europeiska samordnaren, eller för att ta hänsyn till faktiska framsteg eller förseningar eller till uppdaterade nationella program.
4. Till dess att de åtgärder som föreskrivs i genomförandeakten har genomförts fullt ut ska de berörda medlemsstaterna överlämna en årlig rapport till kommissionen om de framsteg som gjorts, och särskilt ange de finansiella åtaganden som gjorts i den nationella budgetplanen.

KAPITEL VI

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

Artikel 55

Rapportering och övervakning

1. Medlemsstaterna ska regelbundet, övergripande och öppet informera kommissionen om de framsteg som görs i genomförandet av projekt av gemensamt intresse och om de investeringar som görs för detta ändamål. Denna information ska inbegripa årlig överföring av data genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec). Den ska innehålla tekniska och finansiella data om projekt av gemensamt intresse för det transeuropeiska transportnätet samt data om färdigställandet av det transeuropeiska transportnätet.
2. Kommissionen ska säkerställa att TENtec är offentligt och lätt tillgängligt, vilket möjliggör ett automatiskt utbyte av data med nationella system och andra relevanta unionstillämpningar och datakällor. TENtec ska innehålla aktuell information för varje projekt om vilka former av unionsstöd som ges, hur stora belopp det gäller samt hur varje projekt fortlöper.

Kommissionen ska också säkerställa 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.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att data i TENtec håller hög kvalitet, är fullständiga och samstämmiga. De nationella systemen och datakällorna ska möjliggöra ett automatiskt utbyte av data med TENtec.

Artikel 56

Uppdatering av nätet

1. Om inget annat följer av artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 för att ändra bilagorna I och II, särskilt för att beakta eventuella förändringar som följer av de kvantitativa tröskelvärden som fastställs i artiklarna 20, 24 och 32. När dessa bilagor anpassas ska kommissionen se till att följande krav uppfylls:
 - (a) Inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser ska inkluderas i det övergripande nätet om det framgår att deras genomsnitt för de senaste tre årens trafikvolym är högre än det relevanta tröskelvärdet.
 - (b) 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 85 % av det relevanta tröskelvärdet.
 - (c) Urbana knutpunkter ska inkluderas i det transeuropeiska transportnätet om det framgår att antalet invånare överstiger 100 000.
 - (d) Multimodala godsterminaler som identifierats av medlemsstaten i enlighet med artikel 35.4 ska inkluderas i det transeuropeiska transportnätet.
 - (e) 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.

De anpassningar som avses i första stycket led a–c ska baseras på senast tillgängliga statistiska uppgifter som har offentliggjorts av Eurostat eller, om dessa uppgifter inte är tillgängliga, medlemsstaternas nationella statistikinstitut. De anpassningar som avses i första stycket led d ska baseras på den handlingsplan som avses i artikel 35.4. De anpassningar som avses i första stycket led e ska baseras på den information som de berörda medlemsstaterna lämnar i enlighet med artikel 55.1

2. Ett projekt av gemensamt intresse som rör infrastruktur och som nyligen inkluderats i det transeuropeiska transportnätet genom en delegerad akt som antagits i enlighet med punkt 1 ska vara berättigat till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för de instrument som är tillgängliga för det transeuropeiska transportnätet från och med den dag då dessa delegerade akter 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 1 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.

3. Med förbehåll för artikel 172.2 i EUF-fördraget ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 för att ändra bilaga IV för att införa eller anpassa översiktskartor över transportinfrastrukturnät i grannländerna.

Artikel 57

Engagemang med offentliga och privata berörda parter

Under planerings- och anläggningsfasen av ett projekt av gemensamt intresse ska, i tillämpliga fall, nationella förfaranden följas när det gäller deltagande av och samråd med regionala och lokala myndigheter samt lokala civilsamhällen som är berörda av projektet. Kommissionen ska främja utbyte av god praxis i detta avseende, särskilt när det gäller samråd med och inkludering av människor i utsatta situationer.

Artikel 58

Anpassning av nationella planer till unionens transportpolitik

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att nationella transport- och investeringsplaner är förenliga med unionens transportpolitik, med de prioriteringar och tidsfrister som fastställs i denna förordning, med de prioriteringar som fastställs för de berörda medlemsstaterna i arbetsplanerna för de relevanta korridorerna och övergripande prioriteringarna och med de genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 54.1.
2. De nationella investeringsplanerna ska omfatta alla projekt av gemensamt intresse och relaterade investeringar som behövs för att nätet ska kunna fullbordas i tid.
3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om nationella planer och program, eller eventuella ändringar av dessa, i syfte att utveckla det transeuropeiska transportnätet, minst tolv månader innan de antas. Kommissionen får avge ett yttrande senast sex månader efter det att medlemsstaten meddelat att utkastet till nationella planer och program överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i denna förordning, med de prioriteringar som fastställs i arbetsplanerna för motsvarande korridorer och övergripande prioriteringar och med de genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 54.1. Medlemsstaterna ska senast två månader efter att yttrandet avgetts underrätta kommissionen om de åtgärder som antagits för att följa rekommendationerna i yttrandet.

Artikel 59

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. Vid tillämpning av artikel 22.3 och 22.5 ska kommissionen biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG⁶⁶.
3. 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 60

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 artiklarna 11.3, 56.1 och 56.3 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [...]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet 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 artiklarna 11.3, 56.1 och 56.3 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.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 11.3, 56.1 och 56.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på 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 61

Översyn

⁶⁶ Rådets direktiv 91/672/EEG av den 16 december 1991 om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar (EGT L 373, 31.12.1991, s. 29).

1. Kommissionen ska senast den 31 december 2033, efter lämpliga samråd med medlemsstaterna och i samarbete med de europeiska samordnarna, genomföra en översyn av stomnätets genomförande och särskilt utvärdera dess överensstämmelse med krav i denna förordning.

Bedömningen ska ta hänsyn till den årliga lägesrapporten och de arbetsplaner som utarbetats av de europeiska samordnarna i enlighet med artikel 51.5 e respektive artikel 53.1.

2. Kommissionen ska senast den 31 december 2033, efter lämpliga samråd med medlemsstaterna och i samarbete med de europeiska samordnarna, genomföra en översyn av det utvidgade stomnätets och det övergripande nätets genomförande och utvärdera

- (a) överensstämmelse med 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 också inverkan av föränderliga trafikmönster och den relevanta utvecklingen av planerna för investeringar i infrastruktur beaktas.

3. Vid denna översyn ska kommissionen utvärdera huruvida det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet i enlighet med denna förordning sannolikt kommer att uppfylla bestämmelserna i kapitlen II, III och IV senast den 31 december 2040 eller den 31 december 2050, beroende på vad som är tillämpligt, samtidigt som det ekonomiska och finanspolitiska läget i unionen och i enskilda medlemsstater beaktas. Kommissionen ska också, i samråd med medlemsstaterna, utvärdera huruvida det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet bör ändras med hänsyn till utvecklingen i transportflöden och planeringen av nationella investeringar.

Artikel 62

Förseningar i slutförandet av stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet

1. Vid betydande förseningar i inledningen eller slutförandet av arbetet med stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, jämfört med den ursprungliga tidsplan som fastställs i genomförandeakter i enlighet med artikel 54 eller som definieras i nationella transport- och investeringsplaner eller annan relevant projektdokumentation, får kommissionen begära att den eller de berörda medlemsstaterna anger skälen till förseningen. Medlemsstaten eller medlemsstaterna ska ange dessa skäl inom tre månader från begäran. På grundval av de svar som ges ska kommissionen rådgöra med den eller de berörda medlemsstaterna för att lösa det problem som orsakade förseningen.

2. Om den försenade sträckan berör en europeisk transportkorridor ska den europeiska samordnaren medverka för att lösa problemet.
3. Kommissionen får, efter att ha beaktat de skäl som den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna har angett i enlighet med första stycket, anta ett beslut riktat till den eller de berörda medlemsstaterna, där den konstaterar att den betydande förseningen med att inleda eller slutföra arbetet med stomnätet, det utökade stomnätet eller det övergripande nätet kan tillskrivas medlemsstaten eller medlemsstaterna utan att den sakligt kan motiveras. Kommissionen ska ge den eller de berörda medlemsstaterna sex månader för att avhjälpa den betydande förseningen.

Om den försenade sträckan berör ett projekt som får stöd från unionsmedel inom ramen för direkt förvaltning får en minskning av bidragsbeloppet och/eller en ändring eller uppsägning av bidragsavtalet inledas i enlighet med tillämpliga regler.

Artikel 63

Undantag

De bestämmelser som avser järnvägar och särskilt alla krav om att ansluta flygplatser och hamnar till järnvägar, samt de bestämmelser som avser säker och skyddad parkering och multimodala godsterminaler, ska inte tillämpas på Cypern, Malta och de yttersta randområdena så länge som det inte inrättas något järnvägsnät på deras territorium.

Artikel 64

Ändringar av förordning (EU) 2021/1153

Bilagan till direktiv (EU) 2021/1153 ska ändras i enlighet med bilaga VI till denna förordning.

Artikel 65

Ändringar av förordning (EU) nr 913/2010

Förordning (EU) nr 913/2010 ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 1.1 ska ersättas med följande:

”1. I denna förordning fastställs regler för organisation och förvaltning av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Regler fastställs för organisation och förvaltning av godskorridorer och den vägledande investeringsplaneringen för dessa.”.

- (2) Artikel 2.2 ska ersättas med följande:

”2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1 ska följande gälla:

- (a) *godskorridor*: järnvägslinjer för godstrafik som ingår i europeiska transportkorridorer enligt artikel 11.1 i förordning [... ny TEN-T-förordning]* och bilaga III till den

förordningen, inbegripet järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning samt relevanta järnvägstjänster i enlighet med artikel 5 i direktiv 2001/14/EG.

- (b) *genomförandeplan*: dokument som presenterar de medel, den strategi och de åtgärder som de berörda parterna planerar att genomföra och som är nödvändiga och tillräckliga för att organisera och förvalta godskorridoren.
- (c) *terminal*: anläggning i en godskorridor som särskilt iordningställts för att medge lastning och/eller lossning av gods till och från godståg och samordning av godstransporttjänster på järnväg med transporter på väg, till sjöss, på inre vattenvägar eller i luften, eller tågbildning eller ändring av godstågs sammansättning, samt vid behov genomförande av gränsförfaranden vid gränserna till europeiska tredjeländer.
- (d) *europeisk samordnare*: den samordnare som avses i artikel 51 i förordning [... ny TEN-T-förordning].

* Förordning [...].”.

- (3) Titeln till kapitel II ska ersättas med följande:

”ORGANISATION OCH FÖRVALTNING AV GODSKORRIDORERNA”

- (4) Artikel 3 ska ersättas med följande:

”*Artikel 3*

Organisation och förvaltning av godskorridorer

- 1. Organisationen och förvaltningen av godskorridorer omfattas av regler om styrning, investeringsplanering, tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och trafikstyrning i enlighet med denna förordning.
 - 2. Från och med dagen för ikraftträdandet av förordning [... ny TEN-T-förordning] eller, om sträckningen för en europeisk transportkorridor ändras i enlighet med artikel 11.3 i den förordningen, ska de medlemsstater och infrastrukturförvaltare som ansvarar för den godskorridor som ingår i den europeiska transportkorridoren anpassa organisationen och förvaltningen av godskorridoren inom tolv månader från dagen för ändringen.”.
- (5) Artiklarna 4–7 ska utgå.
 - (6) Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

- (a) I punkt 1 ska följande mening läggas till:

”Direktionen ska regelbundet bedöma överensstämmelsen mellan de allmänna mål och de mål som fastställs av styrelsen i enlighet med artikel 9.1 c.”.

- (b) Punkt 7 ska ersättas med följande:

”7. Styrelsen ska inrätta en rådgivande grupp bestående av förvaltare och ägare av terminalerna i godskorridoren, vid behov inbegripet kust- och inlandshamnar. Denna rådgivande grupp får avge ett yttrande om alla förslag från styrelsen med direkta

konsekvenser för investeringarna och för förvaltningen av terminaler. Den får även avge yttranden på eget initiativ. Styrelsen ska ta hänsyn till alla sådana yttranden. Om styrelsen och den rådgivande gruppen är oeniga kan den rådgivande gruppen hänskjuta frågan till direktionen och till den europeiska samordnare som berörs av godskorridoren. Direktionen och den europeiska samordnare som berörs av godskorridoren ska fungera som mellanhand och avge sitt yttrande i god tid. Det slutliga beslutet ska emellertid fattas av styrelsen.”.

(c) I punkt 8 ska följande mening läggas till:

”Om styrelsen och den rådgivande gruppen är oeniga kan den rådgivande gruppen hänskjuta frågan till direktionen och till den europeiska samordnare som berörs av godskorridoren. Direktionen eller den europeiska samordnare som berörs av godskorridoren ska fungera som mellanhand och avge sitt yttrande i god tid. Det slutliga beslutet ska fattas av styrelsen.”.

(d) Följande punkt ska läggas till som punkt 10:

”10. Direktionen och styrelsen ska samarbeta med den europeiska samordnare som berörs av godskorridoren för att stödja utvecklingen av godstrafiken på järnväg i korridoren.”.

(7) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Åtgärder för att utveckla godskorridoren

1. Styrelsen ska utarbeta och offentliggöra en genomförandeplan senast sex månader innan godskorridoren tas i bruk. Styrelsen ska samråda med de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8 om ett utkast till genomförandeplan. Styrelsen ska överlämna genomförandeplanen för godkännande till direktionen.

Denna plan ska innefatta följande:

- (a) En beskrivning av godskorridorens egenskaper, inklusive flaskhalsar, och det åtgärdsprogram som krävs för att förbättra dess organisation och förvaltning.
- (b) De väsentliga delarna av den undersökning som avses i punkt 3.
- (c) De övergripande målen för godskorridorena, särskilt godskorridorens prestanda uttryckt i tjänstekvalitet och godskorridorens kapacitet i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i denna förordning och, om så är relevant, kvantitativa eller kvalitativa specifika mål som rör dessa övergripande mål. De övergripande och specifika målen ska beakta de krav som fastställs i artikel 18 i förordning [... ny TEN-T-förordning].
- (d) Åtgärderna för att genomföra bestämmelserna i artiklarna 12–19 och åtgärderna för att förbättra godskorridorens prestanda, på grundval av resultaten av den bedömning som avses i artikel 19.3, i syfte att uppnå de övergripande och specifika mål som avses i led c.
- (e) Åsikter och bedömningar avseende korridorens utveckling från de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8.

- (f) En sammanfattning av samarbetet och resultaten av det samråd som avses i artikel 11, inklusive yttrandena från de rådgivande grupper som avses i artiklarna 8.7 och 8.8 och en sammanfattning av svaren från andra berörda parter.

Vid utarbetandet av genomförandeplanen ska styrelsen beakta målen och åtgärderna i den europeiska samordnarens arbetsplan som avses i artikel 53 i förordning [... ny TEN-T-förordning]. Genomförandeplanen ska innehålla en hänvisning till de delar av arbetsplanen som är relevanta för godstrafiken på järnväg i korridoren.

Styrelsen ska regelbundet se över och anpassa de mål som avses i led c och de åtgärder som avses i led d, på grundval av den bedömning som avses i artikel 19.3, efter samråd med de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8 och med den europeiska samordnaren.

2. Styrelsen ska regelbundet, minst vart fjärde år, se över genomförandeplanen med beaktande av hur genomförandet framskrider, marknaden för godstransport i godskorridoren och den prestanda som uppmätts i enlighet med de mål som avses i punkt 1 c.
3. Styrelsen ska genomföra och regelbundet uppdatera en transportmarknadsundersökning avseende konstaterade och förväntade förändringar av trafiken i godskorridoren, omfattande olika typer av trafik, såväl godstransport som persontransport. Undersökningen ska också vid behov täcka den samhällsekonomiska kostnad respektive nytta som utvecklingen av godskorridoren medför.
4. Genomförandeplanen ska beakta utvecklingen av terminaler, inklusive marknads- och framtidsanalyser av multimodala godsterminaler samt medlemsstaternas handlingsplaner för godskorridoren som avses i artikel 35.3 och 35.4 i förordning [... ny TEN-T-förordning].
5. Styrelsen ska när detta är lämpligt vidta åtgärder för att samarbeta med regionala och/eller lokala förvaltningar beträffande genomförandeplanen.”.

- (8) Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

Planering av investeringar

1. Direktionen och styrelsen för en godskorridor ska samarbeta med den europeiska samordnare som berörs av godskorridoren när det gäller de infrastruktur- och investeringsbehov som uppstår till följd av godstrafiken på järnväg, för att stödja utarbetandet av den arbetsplan som avses i artikel 53 i förordning (EU) [... ny TEN-T-förordning].
2. Styrelsen ska samråda med de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8 om infrastrukturutveckling och investeringsbehov. Samrådet ska grundas på korrekt och aktuell dokumentation av infrastrukturplaneringen på korridornivå och nationell nivå. Direktionen ska säkerställa lämplig samordning mellan dessa samråd och samordningsmekanismerna på nationell nivå enligt definitionen i artikel 7e i direktiv 2012/34/EU.

3. Samarbetet och samrådet ska särskilt inriktas på följande:
- (a) Kapacitetsbehov för godstransporter på järnväg som är relevant för infrastruktur- och investeringsplanering, med beaktande av behovet av kapacitet enligt artikel 14.2 och all infrastruktur som förklarats överbelastad i enlighet med artikel 47 i direktiv 2012/34/EU.
 - (b) Krav på infrastruktur i TEN-T som är relevanta för godstransport på järnväg enligt definitionerna i kapitlen II och III i förordning (EU) [... ny TEN-T-förordning], särskilt när det gäller kapacitetsbehoven för godståg med en längd på minst 740 m.
 - (c) Behov av riktade investeringar för att avlägsna lokala flaskhalsar, t.ex. förbigångsspår, förbättringar av knutpunkter och infrastruktur för sista kilometern eller teknisk utrustning som förbättrar driftsprestanda.”.
- (9) Artikel 19 ska ersättas med följande:

”Artikel 19

Tjänstekvalitet i godskorridoren

1. Godskorridorens styrelse ska främja kompatibilitet mellan kvalitetskraven på utförande längs godskorridoren i enlighet med artikel 35 i direktiv 2012/34/EU.
2. Styrelsen ska övervaka utförandet av de tjänster som infrastrukturförvaltarna tillhandahåller sökande i samband med att de fullgör sina väsentliga funktioner, i den mån de omfattas av artiklarna 12–18, och av godstransporttjänster på järnväg i godskorridoren. Övervakningen av utförandet ska ske i kvalitativa och kvantitativa termer, vid behov på grundval av prestandaindikatorer som rör godskorridorens övergripande och specifika mål som definieras i enlighet med artikel 9.1 c. Styrelsen ska samråda med de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8 och den europeiska samordnaren om relevanta prestandaindikatorer.
3. Styrelsen ska bedöma resultaten av övervakningen av utförande med avseende på de övergripande och specifika mål som fastställs i enlighet med artikel 9.1 c och de driftskrav som avses i artikel 18 i förordning [... ny TEN-T-förordning].
4. Styrelsen ska utarbeta och offentliggöra en årlig rapport med resultaten av den verksamhet som bedrivits i enlighet med denna artikel. Rapporten ska innehålla åsikterna och prestandabedömningarna från de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8 i ett särskilt avsnitt. Styrelsen ska överlämna den årliga rapporten för godkännande till direktionen.”.

- (10) Artiklarna 22 och 23 ska ersättas med följande:

”Artikel 22

Övervakning av genomförandet

Den direktion som avses i artikel 8.1 ska vart fjärde år från och med tidpunkten för inrättandet av en godskorridor för kommissionen lägga fram resultaten av genomförandeplanen för den

korridoren. Kommissionen ska analysera resultaten och informera den kommitté som avses i artikel 21 om sin analys.

Artikel 23

Rapport

Kommissionen ska regelbundet granska tillämpningen av denna förordning. Den ska överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet senast två år efter det att denna förordning har trätt i kraft och därefter vart fjärde år.”.

(11) Bilagan till denna förordning ska utgå.

Artikel 66

Upphävande

Förordning (EU) nr 1315/2013 ska upphöra att gälla med verkan från den [dag då den här förordningen träder i kraft].

Hänvisningar till den upphävda förordningen (EU) nr 1315/2013 ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VII.

Artikel 67

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde 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 den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande