



Bryssel den 1 december 2022  
(OR. en)

15058/22

---

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

---

**TRANS 730  
CODEC 1803**

## **RAPPORT**

---

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	ST 14717/22 + ADD 1 - ADD 47
Komm. dok. nr:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
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. – Allmän riktlinje

---

### **I. INLEDNING**

1. Den 14 december 2021 lade kommissionen fram ett 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. Förslaget lades fram som en del av ett paket med fyra initiativ som syftar till att modernisera EU:s transportsystem och stödja övergången till renare, miljövänligare och smartare rörlighet genom att förbättra vissa av dess viktigaste delar, såsom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), intelligenta transportsystem, gränsöverskridande och långväga tågresor samt rörlighet i städer.

2. Förslaget till översyn av TEN-T-strategin syftar till att fram till 2050 bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande och högkvalitativt transeuropeiskt transportnät som säkerställer hållbar konnektivitet i hela Europeiska unionen utan fysiska avbrott, flaskhalsar eller felande länkar. Avsikten är att detta nät ska bidra till uppnåendet av EU:s mål för hållbar rörlighet, till en väl fungerande inre marknad och till den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållning i EU. Det bör utvecklas stegvis, med de föreslagna tidsfristerna 2030, 2040 och 2050.
  
3. Förslaget har följande fyra huvudmål:
  - i) Göra transporterna mer hållbara genom tillhandahållande av lämplig grundläggande infrastruktur, särskilt för mer hållbara transportsätt, för att minska trafikstockningarna, utsläppen av växthusgaser och transporternas mer omfattande negativa externa effekter.
  - ii) Öka transporternas kontinuitet och effektivitet, främja multimodalitet och driftskompatibilitet mellan olika transportsätt och bättre integrera urbana knutpunkter i nätet samt öka fördelarna för användarna av transportinfrastrukturen.
  - iii) Öka TEN-T-nätets motståndskraft mot de negativa effekterna av klimatförändringar och andra naturkatastrofer eller katastrofer orsakade av människan.
  - iv) förbättra effektiviteten i styrverktygen för TEN-T och rationalisera rapporterings- och övervakningsinstrumenten för genomförandet av TEN-T.
  
4. Den 27 juli 2022 antog Europeiska kommissionen ett ändrat förslag. Detta ändrade förslag syftar till att hantera konsekvenserna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och tar särskilt hänsyn till följande aspekter:
  - Utvidgning av fyra europeiska transportkorridorer till Ukraina och Republiken Moldavien som ett omedelbart svar på de begärda åtgärder som togs upp i meddelandet om solidaritetskorridorer.
  - Strykning av Ryssland och Belarus från TEN-T:s översiktskartor. Kommissionen har också föreslagit en nedgradering av ”sista kilometern” för alla gränsöverskridande förbindelser mellan EU och Ryssland/Belarus från ”stomnät” till ”övergripande nät”.
  - Åtgärder för att när det är ekonomiskt motiverat konvertera järnvägslinjer till spårvidden enligt europeisk standard och bygga nya järnvägslinjer med denna standardspårvidd.

## **II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER**

5. Europaparlamentet har utsett utskottet för transport och turism (TRAN) till ansvarigt utskott för detta förslag. Dominique Riquet (Renew, Frankrike) och Barbara Thaler (EPP, Österrike) utsågs till medföredragande. Förslaget till betänkande lades fram för TRAN-utskottet den 26 oktober och Europaparlamentet förväntas rösta om betänkandet under första kvartalet 2023.
6. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog ett yttrande den 23 mars 2022. Regionkommittén antog ett yttrande om förslaget den 11 oktober 2022.

## **III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN**

7. Förslaget och konsekvensbedömningen lades fram för arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät den 6 och 13 januari 2022. Artiklarna diskuterades därefter mellan januari och maj 2022, vilket resulterade i en lägesrapport<sup>1</sup> som lades fram för rådet (transport, telekommunikation och energi) den 2 juni.
8. Ordförandeskapet fortsatte arbetet i arbetsgruppen mellan juli och mitten av november på grundval av flera kompromissförslag som omfattar samtliga bestämmelser för att i möjligaste mån beakta medlemsstaternas synpunkter. I ordförandeskapets kompromisstexter infördes i de olika bestämmelserna generellt sett olika förtydliganden och förenklingar och en flexibilitet för medlemsstaterna.
9. Kommissionen lade fram det ändrade förslaget<sup>2</sup> för arbetsgruppen den 7 september. Dess olika delar har därefter införlivats i de kompromisstexter som diskuterats vid flera tillfällen.

---

<sup>1</sup> ST 8784/22.

<sup>2</sup> ST 11657/1/22 REV 1 + ADD 1 – ADD 16 + COR.

10. Efter det arbete som utförts i arbetsgruppen godkände Coreper texten vid mötet den 25 november med följande ändringar som tar hänsyn till medlemsstaternas farhågor<sup>3</sup>:
- Skäl 19: en ny mening om finansiering.
  - Artikel 16.5 och skäl 40a: Krav på transportinfrastruktur för järnvägar (undantag).
  - Artiklarna 15 och 16: Krav på transportinfrastruktur för järnvägar (740 m långa tåg)
  - Artikel 22.3: Krav på transportinfrastruktur för inre vattenvägar (genomförandeakter).
  - Artikel 53.3 Den europeiska samordnarens arbetsplan.
  - Skäl 30a och artikel 65.12a Ändringar av förordning (EU) nr 913/2010 (uppehållstiden för godståg för gränsöverskridande sträckor).
11. På begäran av några delegationer vid Corepers möte enades man också om flera ändringar av de kartor som återfinns i addendumen till denna rapport.
12. Dessutom innehåller texten i bilagan vissa tekniska anpassningar som syftar till att säkerställa konsekvens mellan de olika bestämmelserna i förslaget (se skäl 52 och artikel 59) och *rymdhamnar* har lagts till (nytt skäl 48b, artikel 3 af2 och artikel 32 1 h.

#### **IV. SLUTSATS**

13. Mot ovanstående bakgrund uppmanas rådet (transport, telekommunikation och energi) att enas om en allmän riktlinje om kompromissen i bilagan och om addendumen till denna rapport vid mötet den 5 december 2022.

---

<sup>3</sup> Ändringar i förhållande till föregående version (ST 14717/22 INIT) är markerade med **fetstil och understrykning** (tillägg) eller [...] (strykningar).

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)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT [DENNA FÖRORDNING/DETTA DIREKTIV/DETTA BESLUT]

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>4</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>5</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

---

<sup>4</sup> EUT C [...].

<sup>5</sup> EUT C [...].

- (1) I kommissionens meddelande ”Den europeiska gröna given”<sup>6</sup> 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 2021/1119<sup>7</sup>.
- (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 nollförorening<sup>8</sup>.
- (3) I kommissionens meddelande om strategin för hållbar och smart mobilitet<sup>9</sup> 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.

---

<sup>6</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: ”Den europeiska gröna given”, COM(2019) 640 final.

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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).

- (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 16 juni 2022 om säkerställande av en rättvis omställning till klimatneutralitet<sup>10</sup>.
- (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.
- (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.

---

<sup>10</sup> [ST 9107/22], (EUT C 243, 27.6.2022, s. 35).

- (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) Projekt av gemensamt intresse bör bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom att ny transportinfrastruktur anläggs, befintlig infrastruktur underhålls och uppgraderas och åtgärder vidtas för att främja en resurseffektiv användning av detta. Projekt av gemensamt intresse bör ha ett europeiskt mervärde. Sådana projekt bör också vara ekonomiskt bärkraftiga. Projekt i glesbefolkade områden, för vilka det kan vara svårt att påvisa den ekonomiska bärkraften eftersom fördelarna med social och territoriell sammanhållning kan vara större, bör åtminstone ha ett positivt bidrag till nätets utveckling på grundval av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, med beaktande av det berörda områdets särdrag och begränsningar.
- (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 synergieffekter 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) utgår.



- (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, i den mening som avses i artikel 17 i taxonomiförordningen<sup>11</sup>.
- (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, 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 som, för projekt för vilka upphandlingsförfarandet för en miljökonsekvensbedömning inte har inletts den dag då denna förordning träder i kraft, bör inbegripa en bedömning av överensstämmelsen med principen om att inte orsaka någon betydande skada, på grundval av den senaste tillgängliga vägledningen och bästa praxis.

---

<sup>11</sup> 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).

- (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 vägledning. 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. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i andra EU-akter, särskilt genomförandeakter avseende villkoren för tilldelning av ekonomiskt stöd från unionen till projekt av gemensamt intresse enligt förordning (EU) 2021/1153, bör kravet på klimatsäkring endast gälla projekt för vilka upphandlingsförfarandet för miljökonsekvensbedömningen ännu inte har inletts den dag då denna förordning träder i kraft.
- (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 stamnät senast 2030, ett fullbordat utvidgat stamnät senast 2040 och ett fullbordat övergripande nät senast 2050, om inget annat anges i denna förordning.
- (19) Utöver tidsfristerna 2030 och 2050 som redan har införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013<sup>12</sup> bör 2040 läggas till som en mellanliggande tidsfrist för att det utvidgade stamnät som ingår i de europeiska transportkorridorerna ska överensstämma med denna förordning. Samma mellanliggande tidsfrist bör också gälla för nya standarder för stamnätet som har införts utöver kraven i förordning (EU) nr 1315/2013 för att möjliggöra nödvändiga investeringar i rätt tid. **Genomförandet av kraven, särskilt de krav som följer av de nyligen införda standarderna för järnvägsinfrastruktur, kan kräva betydande finansiella investeringar.**
- (20) Det transeuropeiska transportnätet 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, ömråden, avlägsna områden och bergsområden samt glesbefolkade områden och stärker den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen dem emellan. Kraven på det transeuropeiska transportnätets infrastruktur bör fastställas för att främja utvecklingen av ett nät av hög kvalitet i hela unionen.

---

<sup>12</sup> 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).

- (21) Det transeuropeiska transportnätet bör vara tillräckligt utrustat med infrastruktur för alternativa bränslen för att säkerställa att det effektivt stöder övergången till utsläppsfri mobilitet, i linje med de tidsfrister som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen]<sup>13</sup>.
- (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 bör, så långt det är möjligt, sammankopplas med det transeuropeiska transportnätet genom järnväg och/eller väg, 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, om inget annat anges i denna förordning, 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.

---

<sup>13</sup> 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 [...]).

- (26) Undantag från de infrastrukturkrav som är tillämpliga på stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet bör vara möjliga endast i vederbörligen 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 i tätbefolkade områden.
- (26a) I denna förordning bör ett isolerat nät avse en medlemsstats järnvägsnät eller del därav med en spårvidd som skiljer sig från nominell spårvidd enligt europeisk standard. Att införa vissa standarder och krav i denna förordning för sådana nät eller delar därav skulle inte vara motiverat av lönsamhets skäl med anledning av de aktuella nätens särdrag, på grund av deras isolering från andra nät med en annan spårvidd. Vissa järnvägsstandarder och krav bör därför inte gälla för dessa 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 det skapas ett verkligt hållbart, smart, smidigt och resilient europeiskt sjöfartsområde som genomförs i nära samarbete med de europeiska makroregionala strategierna och havsområdesstrategierna och som bör omfatta de tidigare ”sjömotorvägarna”. Det bör omfatta alla delar av sjöfartsinfrastrukturen som ingår i det transeuropeiska transportnätet.
- (28) utgår.

(29) De godskorridorer för järnväg som inrättats på grundval av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010<sup>14</sup> 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 stomnätskorridorer 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.

---

<sup>14</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (30) Såsom anges i kommissionens meddelande om strategin för hållbar och smart mobilitet är det nödvändigt att integrera stamnätskorridorerna och godskorridorerna för järnväg i de europeiska transportkorridorerna för att öka synergieffekterna mellan infrastrukturplanering och transportverksamhet. I linje med detta mål uppmanas kommissionen att vid behov anta ett förslag om översyn av de regler om tilldelning av kapacitet för godstrafik på järnväg som för närvarande ingår i förordning nr 913/2010 i god tid för att säkerställa att godstransporterna i korridorerna fungerar smidigt. 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.
- (30a) Nya operativa krav för godskorridorerna bör tillämpas för att säkerställa tjänster av hög kvalitet. Medlemsstaterna bör särskilt göra sitt yttersta för att se till att uppehållstiden för godståg som passerar gränsen mellan två medlemsstater inte överstiger **25** [...] minuter i genomsnitt och att de flesta tåg som passerar minst en gräns i en godskorridor anländer till sin destination eller till unionens yttre gräns enligt tidtabellen eller med en försening på mindre än 30 minuter. Tidsfristen för uppehållstiden bör inte gälla om spårvidden ändras. Den bör inte heller gälla vid gränser mellan två medlemsstater där kontrollerna enligt förordning (EU) 2016/399, som särskilt föreskriver kontroller av tågpassagerare och tågpersonal på passagerar- och godståg som passerar de yttre gränserna, ännu inte har avskaffats och där de kontroller som utförs på tåg med tillämpning av den förordningen inte gör det möjligt att iaktta denna tidsfrist. Dessa ändringar av spårvidd och kontroller på tåg kan leda till trafikstockningar och längre väntetider vid gränsen. Förseningar som inträffat i och kan tillskrivas tredjeländer som passeras med godståg bör inte heller beaktas.

- (30b) Enligt förordning (EU) nr 913/2010, i dess ursprungliga lydelse, var medlemsstater som hade ett järnvägsnät med en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät inte skyldiga att delta i inrättandet av godskorridorer eller i förlängningen av befintliga korridorer enligt den förordningen. Sådana medlemsstater bör under en begränsad period på högst 10 år ha rätt att besluta att den eller de infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på deras territorium inte deltar i styrelsen för godskorridorerna på deras territorium.
- (30c) Förordning (EU) nr 913/2010 syftar främst till att organisera och förvalta internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik på järnväg. På grund av att Irland är en ö, är landet inte anslutet till andra medlemsstater via järnväg. Dessutom var, enligt den förordningen i dess ursprungliga lydelse, medlemsstater som hade ett järnvägsnät med en annan spårvidd än unionens huvudjärnvägsnät inte skyldiga att delta i inrättandet av godskorridorer eller förlängningen av befintliga korridorer enligt den förordningen. Irland utnyttjade denna möjlighet. Följaktligen inrättades ingen godskorridor på Irlands territorium enligt förordning (EU) nr 913/2010 i dess ursprungliga lydelse. Under dessa omständigheter, och med tanke på det begränsade mervärdet för de irländska myndigheterna och dess infrastrukturförvaltare av att delta i förvaltningen av godskorridorerna enligt förordning (EU) nr 913/2010, bör Irland tillåtas att besluta att företrädarna för dess myndigheter och den eller de infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på dess territorium inte deltar i direktionen och/eller i styrelsen för godskorridorerna på dess territorium.
- (31) De europeiska transportkorridorerna bör omfatta de viktigaste långväga transportflödena och bestå av viktiga europeiska multimodala transportleder som utgör delar av det transeuropeiska gränsöverskridande transportnätet, vara multimodala och öppna för alla transportsätt som omfattas av denna förordning.



- (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 nätet senast 2030, 2040 respektive 2050, om inget annat anges i denna förordning. I detta syfte bör medlemsstaterna säkerställa att de nationella transport- och investeringsplanerna överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i denna förordning. Medlemsstaterna bör också **bland annat** beakta de prioriteringar som fastställs i de europeiska samordnarnas arbetsplaner. De nationella planernas och programmens omfattning, metod eller tidsram omfattas dock uteslutande av medlemsstaternas behörighet.
- (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) utgår.
- (37) utgår.

(38) Samarbete med tredjeländer, inklusive grannländer, är nödvändigt för att säkerställa anslutning och driftskompatibilitet mellan unionens och dessa länders infrastrukturnät. Unionen bör, när så är lämpligt, främja projekt av gemensamt intresse med dessa länder, i syfte att säkerställa att målen och driftskompatibilitetskraven för det transeuropeiska transportnätet uppfylls. Sådana projekt bör också anpassas till målet att uppnå klimatneutralitet i EU senast 2050 och säkerställa lika villkor inom transportsektorn, särskilt genom att förhindra koldioxidläckage.

(38a) Flyttat från skäl 39a:

Det europeiska transportnätets resiliens har ifrågasatts och satts på prov på grund av de förödande effekterna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Denna aggression har omdefinierat det geopolitiska landskapet och visat på unionens sårbarhet för oförutsedda omvälvande händelser utanför unionens gränser. Dess stora inverkan på de globala marknaderna, när det gäller t.ex. den globala livsmedelstryggheten, har visat att unionens inre marknad och dess transportnät inte kan betraktas isolerat när det gäller utformningen av unionens politik. Mer än någonsin behövs bättre förbindelser med unionens angränsande partnerländer.

(38b) Flyttat från skäl 39b:

Med tanke på det nya geopolitiska läget identifieras i kommissionens meddelande av den 12 maj 2022 om solidaritetskorridorer<sup>15</sup> flera stora utmaningar för transportinfrastrukturen som unionen och dess grannländer måste lösa för att stödja Ukrainas ekonomi och återhämtning, göra det möjligt för jordbruksprodukter och andra varor att nå unionen och världsmarknaderna och säkerställa att förbindelserna med unionen förbättras avsevärt för både export och import. För att erbjuda fler förbindelser med unionen föreslogs i meddelandet att en utvidgning av de europeiska transportkorridorerna till Ukraina och Republiken Moldavien skulle bedömas.

---

<sup>15</sup> COM(2022) 217 final.

(38c) Flyttat från skäl 39c:

På grund av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och den ståndpunkt som Belarus intagit i denna konflikt är samarbete mellan unionen och Ryssland och Belarus i fråga om det transeuropeiska transportnätet varken lämpligt eller i unionens intresse. Det transeuropeiska transportnätet i dessa två tredjeländer bör därför upphöra. Som en följd av detta är förbättrade gränsöverskridande förbindelser med Ryssland och Belarus inte längre högprioriterade på medlemsstaternas territorium. Det finns för närvarande förbindelser mellan Finland, Estland, Lettland, Litauen och Polen med dessa två tredjeländer. För att återspegla den lägre prioriteringen när det gäller att bygga och uppgradera dessa förbindelser bör den sista sträckan av alla gränsöverskridande förbindelser med Ryssland och Belarus som för närvarande ingår i stomnätet nedgraderas, i de kartor som ingår i denna förordning, från stomnätet till det övergripande nätet, för vilket den föreskrivna tidsfristen för genomförande är först 2050. I händelse av en övergång till demokrati i Belarus skulle det dock vara högt prioriterat att bygga och uppgradera landets gränsöverskridande förbindelser med EU i linje med den övergripande ekonomiska planen för ett demokratiskt Belarus, bland annat genom att landet återinförs i förordningen.

(38d) Flyttat från skäl 39a:

Det nya geopolitiska läget, som är en följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina, visar också hur viktigt det är med sammanhängande transportförbindelser, både inom unionens territorium och med angränsande tredjeländer. En annan spårvidd än nominell spårvidd enligt europeisk standard på 1 435 mm hämmar allvarligt järnvägsnätens driftskompatibilitet i hela unionen och påverkar till och med dessa isolerade järnvägsnäts konkurrenskraft. Nya järnvägslinjer i stomnätet eller det utvidgade stomnätet bör därför byggas med en nominell spårvidd enligt europeisk standard på 1 435 mm. Dessutom bör medlemsstater med ett järnvägsnät med annan spårvidd utvärdera en konvertering av de sträckor som ingår i de europeiska transportkorridorerna. Denna skyldighet bör inte gälla öar och de yttersta randområdena, eftersom deras transportnät på grund av det geografiska läget är helt avskilda från alla landförbindelser på unionens territorium.

- (39) För att uppnå omvandlingen av transportsektorn till ett verkligt multimodalt system av hållbara och smarta mobilitetstjänster bör unionen bygga ett transportnät av hög kvalitet som är utformat för en hastighet på minst 100 km/h. 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 som är utformade för en hastighet på minst 160 km/h bör i gengäld leda till nätverkseffekter, ett mer sammanhängande nät och ett ökat antal tågpassagerare. Dessa hastighetskrav bör dock begränsas till en viss procentandel av de berörda järnvägssträckorna för att ta hänsyn till behovet av flexibilitet på järnvägssträckor med specifika särdrag till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsplanering, till vilka hastigheten måste anpassas i varje enskilt fall, bland annat anslutande linjer, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler och anläggningar för tjänster eller lokstallar. Kommissionen bör bevilja undantag på begäran av en medlemsstat för att möjliggöra ytterligare flexibilitet utöver de specifika procentvärden som fastställs i denna förordning, om det är nödvändigt och motiverat. Vid uppgraderingen av infrastrukturen uppmanas medlemsstaterna att undersöka möjligheterna till utformning för högre hastigheter, enligt vad som fastställs i bilaga I till direktiv 2016/797.
- (39a) Flyttat till skäl 38d.
- (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.

(40a) Intermodala transporter står för omkring hälften av järnvägsgodstrafikens tonkilometer i Europa, och dess andel ökar. För att uppnå de mål som anges i kommissionens meddelande om strategin för hållbar och smart mobilitet vilka innebär en fördubbling av den andel av godstransporterna som transporteras på järnväg bör särskild uppmärksamhet ägnas åt transporter som kombinerar järnväg för huvuddelen av resan och lastbil under den första och sista kilometern. För att bidra till ökningen av intermodala transporter bör infrastrukturen möjliggöra trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar på vagnar med en höjd på minst 27 centimeter. Uppfyllandet av detta krav medför emellertid ett stort antal och ibland kostsamma anpassningar. Det är därför viktigt att hitta en balanserad strategi för genomförandet av detta krav och säkerställa att det genomförs på ett kostnadseffektivt sätt. I detta avseende bör medlemsstaterna säkerställa att kravet genomförs på ett sätt som innebär att det finns minst en inhemsk direktlinje, en direkt järnvägsförbindelse för godstransport med angränsande medlemsstater och en förbindelse till minst en järnvägsterminal eller multimodal godsterminal i eller angränsande till en kusthamn som ingår i den europeiska transportkorridoren på en medlemsstats territorium. Om en eller flera slutpunkter i en korridor är belägna på en medlemsstats territorium bör det dessutom finnas minst en direktlinje som uppfyller detta krav till minst en av dessa slutpunkter. När medlemsstaterna väljer ut de relevanta linjerna bör de ta hänsyn till nuvarande och framtida godstransportflöden på järnväg. Vid bedömningen av ansökningar om undantag från kravet på transport av påhängsvagnar enligt denna förordning bör kommissionen särskilt beakta resultatet av den samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalysen samt eventuella avbrott i tjänsterna till följd av det arbete som krävs för att uppfylla denna standard. **Vid bedömningen av ansökningar om undantag från de krav som är tillämpliga på järnvägsinfrastrukturen i det utvidgade stomnätet bör kommissionen dessutom särskilt beakta alla större investeringar som den berörda medlemsstaten gör på en parallell linje i närheten av de linjer som ska nyanläggas.**

(41) Utgår.

- (42) Medlemsstaterna bör säkerställa att det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) införs i det övergripande nätet senast 2050, i det utvidgade stomnätet senast 2040 och i stomnätet senast 2030. Vid införandet av ERTMS i det övergripande nätet bör det med hänsyn till tidsplaneringen ges prioritet åt de linjer som kan bidra till en säker och effektiv internationell järnvägstrafik. Eftersom utbyggnaden av radiobaserat ERTMS ytterligare bidrar till att avskaffa nationella regler som påverkar driften bör medlemsstaterna säkerställa att endast radiobaserat ERTMS införs från och med 2030 på nya linjer och att hela det transeuropeiska transportnätet är utrustat med radiobaserat ERTMS senast 2050.
- (43) Flyttat till skäl 42 (sista meningen).
- (44) Avveckling av system av klass B medför betydande underhållsbesparingar för infrastrukturförvaltare med tanke på kostnaderna och komplexiteten i att under en längre period samtidigt bygga ut ERTMS och behålla andra, markbaserade system. Medlemsstaterna bör, när så är lämpligt, sträva efter en avveckling av markbaserade system av klass B senast 2050.
- (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. För detta ändamål bör referensnivåer för vattenstånd fastställas för varje europeisk transportkorridor, vattenväg eller vattenvägsavsnitt. Vid fastställandet av referensnivåer för vattenstånd bör kommissionen ha ett nära samarbete med de berörda medlemsstaterna och de berörda flodnavigationskommissioner som inrättats genom internationella avtal för att säkerställa en enhetlig strategi när det gäller kraven på infrastruktur för inre vattenvägar i syfte att främja detta transportsätt.

- (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, industrikuster och energinav. Såsom framhålls i REPowerEU-planen som antagits av kommissionen finns det ett behov av att diversifiera energiförsörjningen och påskynda utbyggnaden av förnybar energi. Kusthamnar kan bidra till detta mål genom utbyggnad av havsbaserade vindkraftsanläggningar, produktion av förnybar vätgas samt transport och lagring av flytande naturgas. För att stärka synergieffekterna mellan transport- och energisektorn i arbetet med att fasa ut fossila bränslen i unionens ekonomi skulle kusthamnar också kunna spela en roll när det gäller att transportera koldioxid via rörledningar eller andra transportsätt.
- (47) Närsjöfarten kan ge ett betydande bidrag till utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn genom att mer gods och passagerare transporteras på fartyg, bland annat genom begränsning av trafikstockningar på unionens territorium och förbättrat tillträde till perifera områden och öregioner och östater. Det finns dock ett behov av att bättre integrera närsjöfarten, som utgör sjöfartsdelen av det transeuropeiska transportnätet, med det landbaserade nätet och att lägga större vikt vid hela transport- och logistikkedjan, både till havs och i inlandet. Det europeiska sjöfartsområdet, som är ett nytt övergripande koncept, 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. Dessutom bör detta nya koncept främja hållbara närsjöfartsförbindelser i syfte att koncentrera godsflödet till logistikförbindelser till sjöss på ett sådant sätt att befintliga sjöförbindelser förbättras eller att nya livskraftiga, regelbundna och täta sjöförbindelser upprättas.
- (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 kommissionens meddelande om strategin för hållbar och smart mobilitet finns det ett behov av att förbättra väginfrastrukturen ur säkerhetssynpunkt.

(48a) Medlemsstaterna bör främja anslutning av flygplatser i stornätet med en viss trafikvolym till urbana knutpunkter, via järnväg, tunnelbana, snabbspårväg eller spårvagn, för att förbättra konnektiviteten, säkerställa tillräcklig kapacitet och bekvämlighet för användarna, utom när särskilda geografiska eller betydande fysiska begränsningar hindrar sådan anslutning. När det gäller dessa flygplatser, som är globala nav, uppmuntras medlemsstaterna att utveckla eller förbättra förbindelserna till fjärrtåg eller höghastighetståg för att erbjuda alternativ till kortdistansflygningar.

**(48b) För att främja innovation inom luftfartstransport bör rymdhamnar uppföras på förteckningen över infrastrukturkomponenter för lufttransporter. Detta uppförande bör dock inte påverka unionens befogenhet på rymdområdet enligt artikel 4.3 i EUF-fördraget och artikel 189 i EUF-fördraget, som utesluter all harmonisering av medlemsstaternas lagar och andra författningar. Dessutom bör uppförandet av rymdhamnar på förteckningen över infrastrukturkomponenter för lufttrafik enligt denna förordning inte leda till att befintlig eller framtida EU-lagstiftning om lufttransportinfrastruktur tillämpas på rymdhamnar, såvida det inte uttryckligen föreskrivs i sådan lagstiftning.**

(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.

(49a) Medlemsstaterna bör genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler på sitt territorium och utarbeta en handlingsplan för utvecklingen av ett nät av multimodala godsterminaler. I detta syfte kan de hänvisa till befintliga studier och planer. Den handlingsplan som utarbetas av medlemsstaterna bör främja utvecklingen av multimodala godsterminaler. Medlemsstaterna bör dock inte vara skyldiga att genomföra handlingsplanen. Dessutom bör handlingsplanen inte leda till en skyldighet för den privata sektorn att investera i terminaler. Planen bör inte vara föremål för strategisk miljöbedömning.



- (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. Politiken för det transeuropeiska transportnätet bör inriktas på att främja smidiga trafikflöden till, från och mellan urbana knutpunkter i nätet. Den lokala konnektiviteten inom urbana knutpunkter bör hanteras av de behöriga lokala, regionala eller nationella myndigheterna, särskilt genom relevanta åtgärder inom ramen för planerna för hållbar rörlighet i städer.
- (51) Som en effektiv gemensam ram för att hantera utmaningarna i fråga om mobilitet i städer bör en plan för hållbar rörlighet i städer (SUMP), dvs. en långsiktig, heltäckande integrerad plan för gods- och passagerarmobilitet i hela det funktionella stadsområdet antas för varje urban knutpunkt. Den skulle kunna omfatta övergripande och specifika mål och indikatorer för nuvarande och framtida prestanda hos stadens transportsystem.
- (52) Medlemsstaterna bör främja införandet av planer för hållbar rörlighet i städer i syfte att förbättra samordningen mellan regioner, städer och andra tätorter. [...] **För detta ändamål får medlemsstaterna** [...] stödja lokala myndigheter i utarbetandet av högkvalitativa planer för hållbar rörlighet i städer och stärka övervakningen och utvärderingen av planernas genomförande genom [...] **lämpliga** åtgärder, vägledning, kapacitetsuppbyggnad, bistånd och eventuellt ekonomiskt stöd.
- (52a) Planer för hållbar rörlighet i städer kan ingå i befintliga planer, som kan vidareutvecklas för att uppfylla riktlinjerna i planerna för hållbar rörlighet i städer, och/eller i bredare planer som även integrerar markanvändningsplaner, till exempel med tanke på kopplingarna mellan markanvändning och rörlighet. Flera planer för hållbar rörlighet i städer bör tillåtas när det gäller tätbefolkade urbana knutpunkter.
- (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) Digitala tjänster för multimodal mobilitet 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]<sup>16</sup>. 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.

---

<sup>16</sup> 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 [...]).

- (58) Det transeuropeiska transportnätet bör utgöra grunden för en storskalig användning av ny teknik och innovation, som kan bidra till att öka den 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 huvudvägnät.
- (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.

- (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 motståndskraft<sup>17</sup>.
- (62) Med beaktande av erfarenheterna av krishantering under covid-19-pandemin<sup>18</sup> och för att undvika trafikstörningar och oförutsedda händelser i framtiden bör 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.

---

<sup>17</sup> Detta direktiv hänvisar till kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om kritiska entiteters motståndskraft, COM(2020) 829 final.

<sup>18</sup> 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 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).

- (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) 2019/452<sup>19</sup>, 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<sup>20</sup>.
- (64) Även om underhåll är och kommer att förbli medlemsstaternas huvudansvar, och utan att detta påverkar medlemsstaternas behörighet, särskilt när det gäller finansiering och förvaltning av underhåll, är det viktigt att det transeuropeiska transportnätet – när det väl har byggts – underhålls på ett lämpligt sätt för att säkerställa tjänster med en hög kvalitet, varvid planering och upphandling av infrastrukturprojekt följer ett livscykelperspektiv. Medlemsstaterna bör särskilt göra sitt yttersta för att se till att det införs en långsiktig underhållsplanering för vägar och, i förekommande fall, infrastruktur för inre vattenvägar.
- (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 korridoren, så att fördelarna med nätet blir så stora som möjligt.

---

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> Detta skäl kan komma att justeras ytterligare för att återspegla ändringarna i artikel 47.

- (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) För att underlätta ett samordnat genomförande av de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna, ERTMS och det europeiska sjöfartsområdet, bör kommissionen utse europeiska samordnare i samförstånd med de berörda medlemsstaterna. De bör underlätta åtgärder för att utforma rätt styrningsstruktur och säkerställa en enhetlig prioritering för infrastruktur- och investeringsplaneringen i de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna.
- (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 vägledande milstolpar för genomförandet av viktiga felande länkar och gränsöverskridande sträckor och undanröjandet av flaskhalsar.
- (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 kommissionens meddelande om handlingsplanen för militär rörlighet från mars 2018<sup>21</sup> bedömde kommissionen 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 kraven<sup>22</sup> har ytterligare vägar och järnvägar inkluderats i det transeuropeiska nätet för att öka synergieffekterna mellan civila och militära transportnät.

---

<sup>21</sup> Gemensamt meddelande till Europaparlamentet och rådet om handlingsplanen för militär rörlighet, JOIN(2018) 5 final.

<sup>22</sup> *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.

- (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 2021/1153<sup>23</sup>. 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 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.

---

<sup>23</sup> 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).



- (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, i synnerhet, det faktiska utnyttjandet av vissa delar av transportinfrastrukturen, analyserade mot förbestämda kvantitativa trösklar, och för att ändra sträckningen av de europeiska transportkorridorerna i bilaga III, bör kommissionen delegeras befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget för ändringar av bilagorna I, II och III. 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 av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>24</sup>. 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 stöd<sup>25</sup> som tillhandahåller skräddarsydd teknisk expertis för att utforma och genomföra reformer, inklusive sådana som främjar utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet.

---

<sup>24</sup> 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).

<sup>25</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/240 av den 10 februari 2021 om inrättande av ett instrument för tekniskt stöd.

- (77) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på beviljande av undantag från vissa krav i denna förordning samt antagande av genomförandeakter som specificerar referensnivåer för vattenstånd, fastställer en metod för medlemsstaternas insamling av data om mobilitet i städer, samt för antagande av genomförandeakter för genomförandet av gränsöverskridande sträckor av en europeisk transportkorridor och för de två övergripande prioriteringarna. Genomförandeakter kan även antas för särskilda sträckor av de europeiska transportkorridorerna på begäran av de berörda medlemsstaterna. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>26</sup>.
- (77a) De bestämmelser som avser järnvägar, och särskilt alla krav om att ansluta flygplatser och hamnar till järnvägar, samt de bestämmelser som avser multimodala godsterminaler, bör inte tillämpas på Cypern, Malta och de yttersta randområdena så länge som något järnvägsnät inte har inrättats på deras territorium. Bestämmelserna om säker och trygg parkering bör inte heller tillämpas på dessa medlemsstater och regioner, eftersom sådana parkeringsområden inte är nödvändiga i avsaknad av transittrafik för godstransporter på väg på deras territorium.
- (78) Eftersom målen för denna förordning, särskilt det transeuropeiska transportnätets samordnade inrättande och utbyggnad, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av behovet av samordning av målen i fråga, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

---

<sup>26</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (79) Det är nödvändigt att ändra förordning (EU) 2021/1153 för att anpassa dess bestämmelser i syfte att integrera stamnätsskorridorerna i de europeiska transportkorridorerna. Definitionen och integreringen av de europeiska transportkorridorerna kommer att definieras i den här förordningen och ersätta de stamnätsskorridorerna 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.

# 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 i enlighet med kartorna i bilaga I och i förteckningarna i bilaga II. 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 och multimodala transporter, även 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 tredjeland 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 som klassificeras i förordning (EG) nr 1059/2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur 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 trafiken för 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, inbegripet den som avser aktiva transportsätt.
- g) *isolerat nät*: en medlemsstats järnvägsnät eller del därav med en spårvidd som skiljer sig från nominell spårvidd enligt europeisk standard (1 435 mm).
- h) Utgår.
- i) *multimodal transport*: transport av passagerare eller gods, eller båda, med användning av två eller flera transportsätt.
- j) *digitala tjänster för multimodal mobilitet*: tjänster enligt definitionen i artikel [ ... ] i direktiv 2010/40 (EU) om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Direktiv XXX (EU)/... 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 [...]).

- 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 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.
- 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 på ett hållbart sätt förbättra tillgången till och mobiliteten inom det funktionella stadsområdet för människor, företag och varor, särskilt i syfte att förbättra livskvaliteten.
- p) *aktiva transportsätt*: transport av människor eller varor med icke-motoriserade transportmedel som är baserade på mänsklig fysisk aktivitet, inklusive transportmedel med elektrisk hjälpmotor i enlighet med artikel 2.2 h i förordning (EU) nr 168/2013.

- 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 infrastruktur, mobilitet och trafik på det transeuropeiska transportnätet på ett ändamålsenligt sätt, rapportera relevant information till myndigheter och tillhandahålla mervärdetjänster 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 eller digitala komponenter.
- 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 transportslag<sup>28</sup>.
- s) *övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (VTMIS, Vessel Traffic Monitoring and Information System)*: system enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG<sup>29</sup>.
- 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/EG<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

<sup>29</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10).

<sup>30</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152).



- u) *europaisk kontaktpunkt för sjöfart (EMSWe, European Maritime Single Window environment)*: ett rättsligt och tekniskt ramverk enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239<sup>31</sup>.
- v) *system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (ATM/ANS, Air Traffic Management/Air Navigation Service)*: ett system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster enligt definitionen i artikel 3.7 i förordning (EU) 2018/1139.
- w) *europaiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS, European Rail Traffic Management System)*: det system som avses i direktiv (EU) 2016/797 och i punkt 2.2 i bilagan till kommissionens förordning (EU) 2016/919<sup>32</sup>.
- x) *radiobaserat ERTMS*: ERTMS på nivå 2 eller nivå 3 som använder radio för att överlämna tågets körbesked i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2016/919<sup>33</sup>.
- 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*: en kusthamn enligt definitionen i artikel 2.16 i förordning (EU) 2017/352.
- aa) *närsjöfart*: förflyttning av gods och passagerare till sjöss mellan hamnar i en eller flera medlemsstat(ers) 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 hav som gränsar till en eller flera medlemsstat(ers) territorialvatten.

---

<sup>31</sup> 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).

<sup>32</sup> 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).

<sup>33</sup> 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).

- 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) 2020/1056<sup>34</sup>.
- ac) *gemensamt europeiskt luftrum (SES, Single European Sky)*: de system som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 549/2004<sup>35</sup>, (EG) nr 550/2004<sup>36</sup>, (EG) nr 551/2004<sup>37</sup> och (EU) 2018/1139<sup>38</sup> 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 i Europa.
- ad) *VTOL-flygplats*: start- och landningsområde för vertikalt startande och landande luftfartyg (VTOL).
- ae) *bryggansluten uppställningsplats för luftfartyg*: uppställningsplats på en särskild del av flygplatsplattan som är utrustad med en passagerarbrygga.

---

<sup>34</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33).

<sup>35</sup> 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).

<sup>36</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

<sup>37</sup> 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).

<sup>38</sup> 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).

af) *Sesar-projekt*: ett projekt för att modernisera flygledningstjänst i Europa, som syftar till att förse unionen med en högpresterande, standardiserad och driftskompatibel infrastruktur för flygledningstjänst, och som består av en innovationscykel som omfattar Sesars utformningsfas, Sesars utvecklingsfas och Sesars installationsfas.

**(af2) *rymdhamn: anläggning för provning och uppskjutning av rymdfarkoster.***

ag) *europiskt järnvägsprojekt*: ett projekt som genomförs av det gemensamma företaget för Europas järnvägar eller dess föregångare Shift2Rail.

ah) *europisk generalplan för flygledningstjänsten*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG<sup>39</sup>, i dess ändrade lydelse<sup>40</sup>.

ai) *godstransportförvaltare för järnväg*: de förvaltningsorgan som avses i artikel 8 i förordning (EU) nr 913/2010.

aj) *underhåll*: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet under dess livstid.

ak) *samhällsekonomisk kostnads-nyttanalyt*: en kvantifierad förhandsbedömning enligt en erkänd metod av värdet av ett projekt eller program, som beaktar alla samhällsmässiga, ekonomiska, hälsomässiga, klimatmässiga och miljömässiga fördelar och kostnader. Analysen av klimatmässiga och miljömässiga kostnader och fördelar ska grunda sig på den miljökonsekvensbedömning som genomförts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU<sup>41</sup>.

al) *alternativa bränslen*: alternativa bränslen enligt definitionen i artikel 2.3 i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen].

---

<sup>39</sup> EUT L 95, 9.4.2009, s. 41.

<sup>40</sup> 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).

<sup>41</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU av den 13 december 2011 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (EUT L 26, 28.1.2012, s. 1).

- 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 561/2006<sup>42</sup> 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 som sannolikt har överskridit de relevanta viktgränserna, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 96/53/EG<sup>43</sup>.
- ao) *beslut om godkännande av projektet*: det beslut eller den samling beslut, som kan vara av administrativ karaktär, som fattas samtidigt eller successivt av en eller flera myndigheter i en medlemsstat, med undantag för administrativa och rättsliga överklagandeinstanser, enligt ett nationellt rättssystem och nationell förvaltningsrätt, som avgör om en projektansvarig har rätt att genomföra projektet i det berörda geografiska området i stornätet, det utvidgade stornätet eller det övergripande nätet, utan att det påverkar beslut som fattas inom ramen för ett administrativt eller rättsligt överklagandeförfarande.

#### *Artikel 4*

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

1. Det övergripande målet för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet är att inrätta ett multimodalt unionsomfattande nät av hög kvalitet.

---

<sup>42</sup> 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).

<sup>43</sup> 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).

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, säkert, 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 och utsläppssnål mobilitet, i linje med unionens relevanta mål för minskade koldioxidutsläpp,
- ii) möjliggöra en ökad användning av mer hållbara transportsätt, i synnerhet genom fortsatt utveckling av ett järnvägsnät för långväga persontrafik, bland annat med höghastighetståg, ett driftskompatibelt järnvägsnät för godstransporter och ett tillförlitligt nät för transport på inre vattenvägar och närsjöfart i hela unionen, och även genom främjande av aktiva transportsätt.
- iii) öka miljöskyddet,
- iv) minska de negativa externa effekterna, 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, ömråden, avlägsna områden och bergsområden liksom glest befolkade områden,
- ii) minskade skillnader mellan regioner och medlemsstater i fråga om infrastrukturkvalitet,

- iii) effektiv samordning av och sammanlänkning mellan transportinfrastruktur för fjärtrafik 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 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 att
- i) säkerställa mobilitet och transporter för användarna som är tillgängliga och tillgodoser deras 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) säkerställa standarder av hög kvalitet, inklusive tjänstekvalitet, som ger användarna skydd och säkerhet i fråga om både person- och godstransporter,
- iii) stödja kvalitet, effektivitet och hållbarhet för transporttjänster som är tillgängliga och ekonomiskt överkomliga,
- iv) stödja mobilitet som är anpassad till förändringar i klimatet och resilient mot naturliga faror och katastrofer som orsakas av människan samt underlätta en effektiv och snabb mobilisering av utrycknings- och räddningstjänsten, även för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet,
- v) säkerställa infrastrukturens resiliens, särskilt på gränsöverskridande sträckor,
- vi) erbjuda alternativa transportlösningar, även med andra transportsätt, i händelse av störningar i nätet.
- vii) stödja aktiva transportsätt genom att förbättra tillgängligheten och kvaliteten på tillhörande infrastruktur och därigenom förbättra säkerheten och hälsan för aktiva infrastrukturanvändare och främja miljöfördelarna med dessa transportsätt.

## *Artikel 5*

### **Resurseffektivt nät och miljöskydd**

1. Planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet ska ske på ett resurseffektivt sätt och i enlighet med 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, om sådan användning är motiverad ur ekonomiskt hänseende eller nödvändig för att förbättra säkerheten och tryggheten.
- e) Optimering av infrastrukturanvändningen, särskilt genom effektiv styrning och ledning avseende kapacitet och trafik samt övergång till mer hållbara mobilitetsmönster, bland annat utveckling av hållbara, attraktiva och effektiva multimodala transporttjänster.
- f) Beaktande av möjliga synergieffekter med andra nät, särskilt de transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnäten eller det nät med dubbla användningsområden som anges i de militära kraven för militär rörlighet inom och utanför EU.
- g) Utveckling av grön, hållbar och klimattålig infrastruktur som utformas för att i möjligaste mån 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, särskilt på gränsöverskridande sträckor, för att hantera utmaningar i form av klimatförändringar, naturliga faror och katastrofer som orsakas av människor samt störningar, vare sig de är avsiktliga eller inte, däribland trafikstörningar.
- i) Utgår.

2. Vid planering och utveckling av det transeuropeiska transportnätet får medlemsstaterna anpassa sträckornas detaljerade sträckningar 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. Sådana anpassningar får inte sträcka sig längre än vad som är tillåtet enligt det relevanta beslutet om godkännande av projektet.



3. Miljöbedömningar av planer och projekt ska genomföras i enlighet med rådets direktiv 92/43/EEG<sup>44</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG<sup>45</sup>, 2001/42/EG<sup>46</sup>, 2002/49/EG<sup>47</sup>, 2009/147/EG<sup>48</sup> och 2011/92/EU<sup>49</sup>. När det gäller projekt av gemensamt intresse för vilka en miljöbedömning ännu inte har inletts när denna förordning träder i kraft bör efterlevnaden av principen om att inte orsaka betydande skada också bedömas.

### *Artikel 6*

#### **Gradvis utveckling av det transeuropeiska transportnätet**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.4a ska det transeuropeiska transportnätet utvecklas gradvis i tre steg: ett fullbordat stamnät senast den 31 december 2030, ett fullbordat utvidgat stamnät senast den 31 december 2040 och ett fullbordat övergripande nät senast den 31 december 2050, om inget annat anges i denna förordning. Detta ska särskilt uppnås genom att en struktur för nätet, som införs med en konsekvent och öppen metodik, omfattar ett övergripande nät, ett stamnät och ett utvidgat stamnät, där transportknutpunkter och urbana knutpunkter är multimodala förbindelsepunkter mellan fjärrtrafik och regionala och lokala transportnät.

---

<sup>44</sup> Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (EGT L 206, 22.7.1992, s. 7).

<sup>45</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (EGT L 327, 22.12.2000, s. 1).

<sup>46</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan (EGT L 197, 21.7.2001, s. 30).

<sup>47</sup> 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).

<sup>48</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (EUT L 20, 26.1.2010, s. 7).

<sup>49</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU av den 13 december 2011 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (EUT L 26, 28.1.2012, s. 1).

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 stomnätet eller det utvidgade stomnätet som är av största strategiska betydelse för utvecklingen av hållbara och 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) uppvisa ett europeiskt mervärde genom att bidra till uppnåendet av målen inom åtminstone två av de fyra kategorierna i artikel 4, och

- b) vara ekonomiskt livskraftigt på grundval av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, eller, när det gäller glesbefolkade områden, bidra positivt till nätets utveckling på grundval av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys.
  - c) utgår.
- 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.
  - 4a. Genomförandet av projekt av gemensamt intresse är avhängigt av projektens aktualitet, förenligheten med rättsliga förfaranden på nationell nivå och på unionsnivå samt tillgängliga ekonomiska resurser, utan att det påverkar en medlemsstats eller unionens ekonomiska åtaganden.
  - 5. Kommissionen får rekommendera medlemsstaterna att inrätta enskilda enheter för att samordna, planera och/eller leda gränsöverskridande infrastrukturprojekt av gemensamt intresse, särskilt för storskaliga och komplexa infrastrukturprojekt. Den berörda europeiska samordnaren ska ha observatörsstatus i denna enskilda enhets tillsynsråd eller liknande styrande organ.

### *Artikel 9*

#### **Samarbete med tredjeländer**

- 1. Unionen får samarbeta med tredjeländer för att koppla ihop det transeuropeiska transportnätet med deras infrastrukturnät genom projekt av gemensamt intresse i syfte att vid behov öka den hållbara ekonomiska tillväxten och konkurrenskraften, särskilt för att

- a) främja en utvidgning till tredjeländer av det transeuropeiska transportnätet tillsammans med annan relaterad unionspolitik, särskilt på miljöområdet och klimatskyddsområdet,
- b) säkerställa anslutningar mellan det transeuropeiska transportnätet och tredjeländernas transportnät vid gränsövergångarna, även på territoriet tillhörande tredjelandet, i syfte att garantera smidiga trafikflöden, gränskontroller, gränsövervaknings- och andra gränskontrollförfaranden,
- ba) på territoriet tillhörande tredjelandet säkerställa anslutningar mellan det transeuropeiska transportnätet och tredjeländernas transportnät,
- 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, förutsatt att de inte bidrar till koldioxidläckage,
- 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,
- i) främja minskade koldioxidutsläpp från transporter, särskilt genom utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i tredjeländer i syfte att upprätta ett kontinuerligt nät kopplat till det transeuropeiska transportnätet.

2. Bilaga IV innehåller översiktskartor 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.
3. Denna artikel ska inte påverka någon form av ekonomiskt bidrag från unionen till projekt i tredjeländer enligt andra EU-rättsakter.

## KAPITEL II

### *ALLMÄNNA BESTÄMMELSER*

#### *Artikel 10*

#### **Allmänna bestämmelser för stornätet, det utvidgade stornätet och det övergripande nätet**

1. Stornätet, det utvidgade stornätet 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. Stornätet och det utvidgade stornätet 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 ”stornät” i förordning (EU) 2021/1153 ska anses omfatta ”utvidgat stornät” enligt definitionen i den här förordningen. Hänvisningar till ”stornät” i förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen] ska förstås som hänvisningar till ”utvidgat stornät” 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 stornät” och ”övergripande nät” enligt definitionerna i den här förordningen.

3. Nätets knutpunkter anges i bilaga II och omfattar urbana knutpunkter och transportknutpunkter (flygplatser, kusthamnar, inlandshamnar, järnvägs-/vägterminaler samt terminaler längs inre vattenvägar).
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 nio europeiska transportkorridorerna, nämligen

- i) Atlanten,
- ii) Östersjön – Svarta havet – Egeiska havet,
- iii) Östersjön – Adriatiska havet,
- iv) Medelhavet,
- v) Nordsjön – Rhen – Medelhavet,
- vi) Nordsjön – Östersjön,
- vii) Rhen – Donau,
- viii) Skandinavien – Medelhavet,
- ix) Västra Balkan – östra Medelhavet,

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, och senast den 31 december 2040 för den infrastruktur som ingår i det utvidgade stomnätet, om inget annat anges i denna förordning.
3. Med förbehåll för artikel 172.2 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 i denna förordning för att inom de gränser som anges i artikel 7 ändra sträckningen av de europeiska transportkorridorerna i bilaga III till denna förordning, för att ta hänsyn till trafikutvecklingen och utvecklingen av större handelsflöden, eller till betydande förändringar av nätet. När det gäller ändringar av anpassningar av korridorer som påverkar delar av angränsande länders territorium ska sådana delegerade akter grundas på avtal på hög nivå om transportinfrastrukturnät mellan unionen och de berörda grannländerna.

#### *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 andelen mer hållbara transportsätt för gods och passagerare, särskilt i syfte att minska transporterens utsläpp av växthusgaser och föroreningar samt att öka transporterens sociala och ekonomiska fördelar,
  - 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, inbegripet aktiva transportsätt i stadsområden,



- d) bygga bort felande länkar och avlägsna flaskhalsar, särskilt när det gäller driftskompatibilitet och på gränsöverskridande sträckor,
- e) bygga ut den infrastruktur som krävs för att säkerställa smidig trafik med utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, fartyg och luftfartyg,
- 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) förbättra digitaliseringen och utveckla automatiseringen, särskilt genom genomförande och införande av IKT-system för transporter.

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

- a) bidra till att minska stadsområdets exponering för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransport, och
- b) flyttad till a)
- c) utgår<sup>50</sup>.

---

<sup>50</sup> Denna punkt, som behandlar undanröjandet av flaskhalsar, särskilt för driftskompatibilitet, har slagits samman med punkt 1 d.

- d) optimera användningen av infrastruktur, särskilt genom effektiv styrning och ledning avseende kapacitet och trafik och ökade driftsprestanda,
- e) bidra till positiva hälso- och miljöeffekter genom att främja användningen av aktiva transportsätt genom utbyggnad av motsvarande infrastruktur för cykling och gång.

### *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 driftskompatibelt järnvägsnät för persontrafik med hög prestanda, inbegripet för höghastighetståg, som förbinder urbana knutpunkter i hela unionen,
- c) utveckling av en effektiv infrastruktur för luftfart och transporter på inre vattenvägar och av en infrastruktur för sjötransporter som är väl integrerad i det europeiska sjöfartsområdet,
- d) utveckling av ett säkert och skyddat vägnät med tillräcklig infrastruktur för alternativa bränslen,
- e) utveckling av förbättrade multimodala och driftskompatibla transportlösningar,

- f) främjande av 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 och utsläppsnåla fordon, fartyg och luftfartyg.

# 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 utmed de linjer som anges i bilaga I än stationer för persontrafik enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU<sup>51</sup>, särskilt rangerbangårdar, tågbildningsanläggningar, växlingsanläggningar, uppställningsspår, underhållsanläggningar, andra tekniska anläggningar såsom rengörings- och tvättanläggningar, undsättningsanläggningar och tankningsanläggningar, samt även anordningar för automatisk spårviddsväxling.

---

<sup>51</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- d) Järnvägsanslutningar till multimodala godsterminaler som har järnvägsförbindelse, även järnvägsanslutningar till multimodala godsterminaler i inlands- och kusthamnar och på flygplatser, samt järnvägsanslutningar till rangerbangårdar enligt definitionen i punkt 2 c i bilaga II till direktiv 2012/34/EU.
  - 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) 2016/797<sup>52</sup> 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, utan att det påverkar undantagen i artikel 7.1 i det direktivet,
  - c) Utgår.

---

<sup>52</sup> 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).

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att det övergripande nätets järnvägsinfrastruktur, med undantag för 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) Utgår.
  - 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 det på linjer med dubbelspår finns minst ett tågläge per timme och riktning i genomsnitt dagligen som **kan** [...] tilldelas godståg med en längd på minst 740 m om ett järnvägsföretag begär detta.
  - e) Utgår.

De krav som anges i leden c och d ska endast tillämpas på de linjer i det övergripande nätet som

- förbinder en multimodal godsterminal eller en kust- eller inlandshamn med dess närmaste gränsövergångsställe med stornätet eller det utvidgade stornätet, eller
- utgör en omledning för en linje som ingår i stornätet eller det utvidgade stornätet för godstrafik, eller
- har mer än tio godståg per dag i genomsnitt i båda riktningarna baserat på uppgifter för föregående år före anmälan.

Medlemsstaterna ska senast tre år efter det att denna förordning har trätt i kraft underrätta kommissionen om de berörda linjerna. För gränsöverskridande sträckor ska en sådan anmälan göras i samförstånd med övriga berörda medlemsstater.

- 2a. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturen i det övergripande nätet på de förbindelser som avses i artikel 14.1 d och som är ansluten till järnvägslinjer som används för godstransport enligt definitionen i artikel 15.2 senast den 31 december 2050 uppfyller de krav som anges i punkt 2 c och d, såvida inte, med avseende på de krav som anges i punkt 2 d, ett undantag från tillämpningen av artikel 37.3 har beviljats av kommissionen i enlighet med artikel 37.5.
3. Kraven i punkt 2 och punkt 2a gäller inte för isolerade nät.
- b) Utgår.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska, på begäran av en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall, undantag beviljas av kommissionen genom genomförandeakter med avseende på krav som avses i denna artikel på grund av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna när det gäller gränsöverskridande sträckor. Den eller de angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandet/yttrandena från den eller de angränsande medlemsstaterna till sin begäran. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.
- Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats samt i förekommande fall dess betydande inverkan på järnvägsnätets driftskompatibilitet och kontinuitet. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från den eller de angränsande berörda medlemsstaterna.
- Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

### *Artikel 16*

#### **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, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d för linjer som ingår i nätet för godstransporter, senast den 31 december 2040 uppfyller följande krav:
  - a) Kraven i artikel 15.2 a och c är uppfyllda.
  - b) 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) Det på linjer med dubbelspår finns minst ett tågläge per två timmar i vardera riktningen och minst 24 tåglägen dagligen som **kan** [...] tilldelas godståg med en längd på minst 740 m om ett järnvägsföretag begär detta.



- ii) Det på linjer med enkelspår finns minst ett tågläge per tre timmar i vardera riktningen och minst 12 tåglägen dagligen som **kan** [...] tilldelas godståg med en längd på minst 740 m om ett järnvägsföretag begär detta.
  - c) För järnvägssträckor som förbinder de multimodala godsterminalerna vid två urbana knutpunkter eller den multimodala godsterminalen vid en urban knutpunkt och ett gränsövergångsställe, ska mer än 75 % av längden av varje järnvägssträcka vara utformad för en hastighet på minst 100 km/h för godståg på godstransportlinjerna i det utvidgade stomnätet.
- 2a. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utvidgade stomnätets järnvägsinfrastruktur, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d för linjer som ingår i nätet för persontransport, senast den 31 december 2040 uppfyller följande krav:
- a) Persontrafiklinjerna i det utvidgade stomnätet uppfyller kraven i artikel 15.2 a.
  - b) För järnvägssträckor som förbinder de multimodala knutpunkterna för persontransport vid två urbana knutpunkter eller de multimodala knutpunkterna för persontransport vid en urban knutpunkt och ett gränsövergångsställe, ska mer än 75 % av längden av varje järnvägssträcka vara utformad för en hastighet på minst 160 km/tim för persontåg på persontransportlinjerna i det utvidgade stomnätet.
- 2b. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturen i det utvidgade stomnätet på de förbindelser som avses i artikel 14.1 d senast den 31 december 2040 uppfyller de krav som anges i artikel 15.2 c och artikel 16.2 b, såvida inte, med avseende på de krav som anges i artikel 16.2 b, ett undantag från tillämpningen av artikel 37.3 har beviljats av kommissionen i enlighet med artikel 37.5.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets järnvägsinfrastruktur, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2030 uppfyller följande krav:
- a) För linjer som ingår i järnvägsnätet för godstransporter: Kraven i artikel 16.2 a, b och c.
  - b) För linjer som ingår i järnvägsnätet för persontransporter: Kraven i artikel 15.2 a[...].

- 3a. Medlemsstaterna ska säkerställa att den järnvägsinfrastruktur som ingår i stomnätet för persontransport, med undantag för anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2040 uppfyller kravet i artikel 16.2a b.
- 3ab. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2040 säkerställa att linjer för godstransport som ingår i järnvägsinfrastrukturen i stomnätet eller det utvidgade nätet, inbegripet de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, möjliggör trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar på vagnar med en höjd på minst 27 centimeter i de europeiska transportkorridorerna på deras territorier.

Detta krav ska anses vara uppfyllt om minst följande villkor uppfylls i varje europeisk transportkorridor på medlemsstatens territorium:

- Det finns minst en direktlinje som uppfyller detta krav och som möjliggör oavbruten tågtrafik på en medlemsstats territorium samt på gränsöverskridande linjer med varje angränsande medlemsstat.
- Det finns minst en direktlinje som uppfyller detta krav till minst en järnvägsterminal eller en multimodal godsterminal belägen i eller i anslutning till en kusthamn som ingår i den europeiska transportkorridoren på en medlemsstats territorium.
- Om en eller flera slutpunkter i en korridor är belägna på en medlemsstats territorium ska det finnas minst en direktlinje som uppfyller detta krav till minst en av dessa slutpunkter.

För gränsöverskridande sträckor ska fastställandet av de berörda linjerna göras i samförstånd med övriga berörda medlemsstater.

Medlemsstaterna ska senast tre år efter det att denna förordning har trätt i kraft underrätta kommissionen om de berörda linjerna.

- 3b. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturen i stomnätet på de förbindelser som avses i artikel 14.1 d senast den 31 december 2030 uppfyller de krav som anges i artikel 15.2 c och artikel 16.2 b, såvida inte, med avseende på de krav som anges i artikel 16.2 b, ett undantag från tillämpningen av artikel 37.3 har beviljats av kommissionen i enlighet med artikel 37.5.
4. Kraven i punkterna 2–3b gäller inte för isolerade nät.
5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 ska, på begäran av en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall, undantag beviljas av kommissionen genom genomförandeakter med avseende på krav som avses i denna artikel på grund av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna när det gäller gränsöverskridande sträckor. Den eller de angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandet/yttrandena från den eller de angränsande medlemsstaterna till sin begäran. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats samt i förekommande fall dess betydande inverkan på järnvägsnätets driftskompatibilitet och kontinuitet. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från den eller de angränsande berörda medlemsstaterna.

Vid bedömningen av ansökningar om undantag från kravet på transport av påhängsvagnar enligt denna punkt 3ab i denna artikel ska kommissionen särskilt beakta resultatet av den samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalysen samt eventuella avbrott i tjänsterna till följd av det arbete som krävs för att uppfylla denna standard.

**Vid bedömningen av ansökningar om undantag från de krav som fastställs i denna artikel för det utvidgade stornätet ska kommissionen särskilt beakta alla större investeringar som den berörda medlemsstaten gör på en parallell linje i närheten av de linjer som ska nyanläggas.**

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

*Artikel 16a*

**Nominell spårvidd enligt europeisk standard för järnväg**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje ny järnvägslinje i det utvidgade stornätet och stornätet, inbegripet de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, föreskriver en nominell spårvidd enligt europeisk standard på 1 435 mm. Detta krav anses vara uppfyllt när tåg för spårvidden 1 435 mm kan trafikera infrastrukturen senast 2030 för stornätet och senast 2040 för det utvidgade stornätet. I denna artikel avses med ny järnvägslinje alla linjer för vilken byggnadsarbeten inte har påbörjats den dag då denna förordning träder i kraft.

2. Genom undantag från punkt 1 ska de medlemsstater, på vars territorium det vid denna förordnings ikraftträdande inte planeras att någon ny järnvägslinje ska anslutas till en annan medlemsstats landgräns i enlighet med bilaga I till denna förordning, utarbeta en plan för att identifiera den nya järnvägslinje som ska byggas med nominell spårvidd enligt europeisk standard på 1 435 mm. Denna plan ska ta hänsyn till inverkan på driftskompatibiliteten med angränsande medlemsstater, särskilt med beaktande av den eventuella konverteringen av befintliga järnvägslinjer enligt punkt 3. Planen ska innehålla en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys som i förekommande fall motiverar medlemsstatens beslut att inte bygga ny järnvägsinfrastruktur med nominell spårvidd enligt europeisk standard på 1 435 mm och en bedömning av konsekvenserna för driftskompatibiliteten. Planen ska överlämnas till kommissionen senast två år efter det att denna förordning har trätt i kraft.
  
3. Medlemsstater som har ett befintligt järnvägsnät eller en del av ett järnvägsnät med en annan spårvidd än nominell spårvidd enligt europeisk standard på 1 435 mm ska senast två år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande göra en bedömning för att identifiera befintliga järnvägslinjer i de europeiska transportkorridorerna som skulle kunna konverteras till nominell spårvidd enligt europeisk standard på 1 435 mm. Bedömningen ska när det gäller gränsöverskridande sträckor samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. Bedömningen ska innehålla en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys av den eventuella konverteringens lönsamhet och en bedömning av inverkan på driftskompatibiliteten.

På grundval av bedömningen enligt första stycket ska medlemsstaterna i förekommande fall utarbeta en konverteringsplan senast ett år efter det att bedömningen slutförts, med angivande av de befintliga järnvägslinjerna i de europeiska transportkorridorerna som ska konverteras till nominell spårvidd enligt europeisk standard på 1 435 mm och ange en tidsfrist för konverteringen.

Första och andra styckena ska i tillämpliga delar gälla för de järnvägslinjer för vilka byggnadsarbeten har inletts den dag då denna förordning träder i kraft.

4. De prioriteringar för infrastruktur- och investeringsplanering som följer av de planer som avses i punkterna 1 och 2 ska ingå i den första arbetsplanen för den europeiska samordnaren för en europeisk transportkorridor där järnvägslinjer för godstrafik med en annan spårvidd än nominell spårvidd enligt europeisk standard ingår, i enlighet med artikel 53.
5. På begäran av en medlemsstat ska i vederbörligen motiverade fall ett tillfälligt undantag från de krav som avses i punkt 1 beviljas av kommissionen genom genomförandeakter för nya järnvägslinjer i stomnätet och det utvidgade stomnätet, eller delar av det, på grundval av ett negativt resultat av den samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalysen. Varje ansökan om undantag ska grundas på en tillfredsställande motivering. När det gäller gränsöverskridande sträckor ska ansökningarna om undantag samordnas med den angränsande medlemsstaten. Den angränsande medlemsstaten får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandet/yttrandena från den eller de angränsande medlemsstaterna till sin begäran. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats samt i förekommande fall dess betydande inverkan på järnvägsnätets driftskompatibilitet och kontinuitet. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från den eller de angränsande berörda medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i andra stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I beslutet ska det anges för vilken period undantaget beviljas.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt fjärde stycket.

### *Artikel 17*

#### **Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS)**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att
  - järnvägsinfrastrukturen i det utvidgade stornätet är utrustad med ERTMS senast den 31 december 2040 och i det övergripande nätet senast den 31 december 2050, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, samtidigt som ett synkroniserat och harmoniserat införande av ERTMS säkerställs såväl markbaserat som ombord på tåg,
  - ERTMS införs för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d i det utvidgade stornätet senast den 31 december 2040 och det övergripande nätet senast den 31 december 2050, om den berörda medlemsstaten i samordning med berörda intressenter, särskilt infrastrukturförvaltaren, anser att sådan utrustning är nödvändig.
- a) Utgår.

- b) Utgår.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande gäller senast den 31 december 2030:
- Stomnätets järnvägsinfrastruktur, inklusive de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, uppfyller kraven i punkt 1.
  - ERTMS har införts för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d i stomnätet, om den berörda medlemsstaten i samordning med berörda intressenter, särskilt infrastrukturförvaltaren, anser att sådan utrustning är nödvändig.
- 2a. Medlemsstaterna ska, när så är lämpligt, sträva efter en avveckling av system av klass B senast den 31 december 2050.
3. Utgår.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturen i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet senast den 31 december 2050 är utrustade med radiobaserat ERTMS.
5. Vid anläggning av en ny linje efter den 31 december 2030 ska medlemsstaterna säkerställa att den berörda järnvägsinfrastrukturen i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet utrustas med radiobaserat ERTMS.
- 5a. Medlemsstaterna ska säkerställa att radiobaserat ERTMS senast den 31 december 2050 har införts för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, om den berörda medlemsstaten i samordning med berörda intressenter, särskilt infrastrukturförvaltaren, anser att sådan utrustning är nödvändig. Om en ny linje anläggs ska ett sådant införande säkerställas från och med den 31 december 2030.
- 5b. Kraven i punkterna 1–5a gäller inte för isolerade nät.



6. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 5b får, på begäran av en medlemsstat, i vederbörligen motiverade fall undantag beviljas av kommissionen genom genomförandeakter med avseende på de krav som avses i punkterna 1–5a. Varje ansökan om undantag ska grundas på ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnadsnyttoanalys och en bedömning av inverkan på driftskompatibiliteten. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna när det gäller gränsöverskridande sträckor. Den eller de angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandet/yttrandena från den eller de angränsande medlemsstaterna till sin begäran. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas. De undantag som begärs ska uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797<sup>53</sup>.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats enligt första stycket samt dess betydande inverkan på driftskompatibiliteten. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från den eller de angränsande berörda medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

---

<sup>53</sup> 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).

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

*Artikel 18*

[Flyttad till artikel 65]

*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) Konvertering till nominell spårvidd enligt europeisk standard (1 435 mm).
- b) Begränsning av effekterna av buller och vibrationer som orsakas av järnvägstransporter, särskilt genom åtgärder med avseende på rullande materiel och infrastruktur, inbegripet bullerskydd.
- c) Förbättrad säkerhet vid plankorsningar.
- d) I tillämpliga fall, anslutning av infrastrukturen för järnvägstransporter till infrastrukturen för inre vattenvägar och hamnar.
- e) 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.
- f) 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.

- g) Säkerställande av gång- och cykelvägars kontinuitet och tillgänglighet i samband med anläggning eller uppgradering av järnvägsinfrastruktur, och utveckling av cykelparkering i närheten av stationerna, för att främja aktiva transportsätt.
- h) Utveckling av innovativ teknik för alternativa bränslen för järnvägar och järnvägsanslutningar, t.ex. väte för sträckor som är undantagna från kravet på elektrifiering.
- i) Vid utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, en standard som säkerställer trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar på [...]vagnar med en höjd på minst 33[...] centimeter, utan några ytterligare krav på särskilt tillstånd för att bedriva trafik.

## ***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 och laguner.
  - 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, plattformar, landåtervinning och den infrastruktur som krävs för transportverksamhet inom och utanför hamnområdet.
  - h) Den tillhörande utrustning som avses i punkt 2.
  - 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.
  - 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, samt utrustning för isbrytning, hydrologiska tjänster samt för muddring av farleder, hamnar och hamninlopp för att säkerställa farbara vatten året om.
3. För att ingå i det övergripande nätet ska en inlandshamn uppfylla 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 för avfall, 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 förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].

## Artikel 22

### 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 för vattenvägar enligt punkt 3 a och minimikrav för tjänstenivåer enligt punkt 3 b, c och d (god navigeringsstatus).

Medlemsstaterna ska förhindra att dessa minimikrav eller något av dess fastställda underliggande kriterier urvattnas. Om nätet av inre vattenvägar överskrider dessa minimikrav den dag då denna förordning träder i kraft ska medlemsstaterna göra sitt yttersta för att förhindra att dess status försämras.

3. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2030 särskilt säkerställa följande:
  - a) Floder, kanaler, sjöar, laguner, 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. Med förbehåll för de berörda medlemsstaternas godkännande i enlighet med artikel 172 i EUF-fördraget ska kommissionen anta genomförandeakter, som ska utarbetas i nära samarbete med dessa medlemsstater och, i tillämpliga fall, i samråd med flodnavigationskommissioner som inrättats genom internationella avtal, för att specificera de referensnivåer för vattenstånd som avses i föregående stycke för varje korridor, vattenväg eller vattenvägsavsnitt. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 59.3. **De ska vara förenliga med** [...] de krav som fastställs i internationella konventioner, i avtal som ingåtts mellan medlemsstaterna, inbegripet i de förordningar som antas av de flodnavigationskommissioner som inrättats genom sådana konventioner och avtal.

- 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/EG<sup>54</sup> är tillgängliga på floder, kanaler, sjöar och laguner för att därmed garantera information i realtid till användare, oavsett landsgränser.

---

<sup>54</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152).

4. På begäran av en medlemsstat ska kommissionen i vederbörligen motiverade fall bevilja undantag från de minimikrav som avses i punkt 3 a för varje vattenväg och i förekommande fall för varje vattenvägsavsnitt genom genomförandeakter på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden eller på kulturarvet. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska vara föremål för samordning med en eller flera angränsande medlemsstater om så är tillämpligt. Den eller de angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandet/yttrandena från den eller de angränsande medlemsstaterna till sin begäran. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats enligt första stycket. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från den eller de angränsande berörda medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.



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.

- 4a. Vid force majeure ska medlemsstaterna återställa farbarheten till den tidigare statusen så snart situationen tillåter det.
5. Kommissionen får anta riktlinjer som säkerställer en enhetlig strategi för tillämpningen av god navigeringsstatus i unionen. Dessa riktlinjer får särskilt omfatta följande:
  - a) Specifika kompletterande parametrar för vattenvägar som utgörs av fritt strömmande floder.
  - aa) Kompletterande parametrar för kanalers farbara bredd.
  - b) Utgår.
  - c) Utgår.
  - d) Utgår.
  - e) Utbyggnad av infrastruktur för alternativ energi för att säkerställa korridoräckande tillgång till alternativa bränslen.
  - f) Användning av 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.
6. Utgår.

### **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) Förbättring av digitaliserings- och automatiseringsprocesser, särskilt i syfte att öka säkerheten, skyddet och hållbarheten vid transporter på inre vattenvägar, även inom urbana knutpunkter.
- d) Modernisering och utökad kapacitet för den infrastruktur, inbegripet förtöjnings- och rastplatser och tillhörande tjänster, som är nödvändig för multimodala transporter både inom och utanför hamnområdet och längs vattenvägen.
- e) Främjande och utarbetande av åtgärder för att förbättra miljöprestandan hos transporter på inre vattenvägar och deras transportinfrastruktur, inklusive utsläppsfria och utsläppsnåla fartyg, och åtgärder för att minska påverkan på vattenförekomster och vattenberoende biologisk mångfald, i enlighet med tillämpliga krav enligt unionslagstiftningen eller relevanta internationella avtal.
- f) Utveckling och användning av fartyg i inlandssjöfart med ett djupgående som lämpar sig för låga vattennivåer.
- g) Säkerställande av gång- och cykelvägars kontinuitet och tillgänglighet i samband med anläggning eller uppgradering av infrastruktur för inre vattenvägar för att främja aktiva transportsätt.

- h) Främjande av åtgärder för att förebygga att kraven på vattenvägarna urvattnas.

### **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 närsjöfartsrutter och genom utbyggnad av kusthamnar på medlemsstaternas territorium och deras inlandsförbindelser i syfte 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, inbegripet inlandsförbindelser.
  - b) Bredare åtgärder som inte är kopplade till specifika hamnar och som i stor utsträckning gynnar det europeiska sjöfartsområdet och sjöfartsindustrin, t.ex. stöd till verksamhet som säkerställer farbarhet året runt (isbrytning), underlättar övergången till hållbara sjötransporter, förbättrar synergierna mellan transport och energi, bland annat genom att främja hamnarnas roll som energinav och underlätta energiomställningen, samt IKT-system för transport och hydrografiska undersökningar.

- c) Främjande av hållbar och motståndskraftig närsjöfart, särskilt sådan som koncentrerar godsflödena för att minska de negativa externa kostnaderna, såsom utsläpp och trängsel, för vägtransporter inom unionen och sådan som förbättrar tillgången till de yttersta randområdena och andra avlägsna områden, öregioner och perifera regioner genom inrättande eller uppgradering av hållbara, regelbundna och frekventa sjöfartstjänster.
- d) Utgår.

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, plattformar, bryggor, dockor, vallar, återfyllning och landåtervinning.
- c) Havskanaler.
- d) Navigationshjälpmedel.
- e) Hamninlopp, farleder och slussar.
- f) Vågbrytare.
- g) Hamnarnas anslutningar till det transeuropeiska transportnätet.
- h) IKT-system för transport, inklusive den europeiska kontaktpunkten för sjöfart (EMSWe) och övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (VTMIS).
- i) Infrastruktur för alternativa bränslen.

- j) Tillhörande utrustning som särskilt kan inbegripa utrustning för trafik- och godsstyrning, för att minska negativ miljöpåverkan, inbegripet för avfallsfri verksamhet och åtgärder för den cirkulära ekonomin, 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) Utgår.
- l) Infrastruktur som underlättar hamnverksamhet med anknytning till vindkraftparker till havs och förnybar energi.

4. För att ingå i det övergripande nätet ska en kusthamn uppfylla 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 bulkgoods eller icke-bulkgoods, 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.
- ba) Den totala årliga godsvolymen – för hantering av bulkgoods och/eller icke-bulkgoods – överstiger 500 000 ton per år och dess bidrag till diversifieringen av EU:s energiförsörjning och till att påskynda utbyggnaden av förnybar energi är en av hamnens huvudsakliga verksamheter. 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, i den mening som avses i artikel 3 i förordning 1059/2003<sup>55</sup>.
- 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 enlighet med 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, i synnerhet mottagningsanordningar för avlämning av avfall från fartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883<sup>56</sup>.
  - 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.

---

<sup>55</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1059/2003 av den 26 maj 2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (NUTS).

<sup>56</sup> 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).

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande krav är uppfyllda senast den 31 december 2050:
- a) Kusthamnar i det övergripande nätet med en total årlig godsvolym på mer än 2 miljoner ton är anslutna till järnvägs- och väginfrastrukturen och, om möjligt, inre vattenvägar. Referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga genomsnittet under tre år, baserat på statistik som offentliggjorts av Eurostat.
  - 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.
  - c) Havskanaler, hamnfarleder och flodmynningar som förbinder två hav eller ger tillträde till kusthamnar från havet 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.

Skyldigheten att säkerställa den anslutning som avses i första stycket led a ska inte gälla om specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar förhindrar en sådan anslutning.

3. På begäran av en medlemsstat ska kommissionen i vederbörligen motiverade fall genom genomförandeakter bevilja undantag från de minimikrav som avses i punkt 2 första stycket på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats enligt första stycket.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

#### *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. På begäran av en medlemsstat ska kommissionen i vederbörligen motiverade fall genom genomförandeakter bevilja undantag från de minimikrav som avses i punkt 2 på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats enligt första stycket.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

## Ytterligare prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för sjötransporter och det europeiska sjöfartsområdet

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med infrastruktur för sjötransporter och det europeiska sjöfartsområdet 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, plattformar, bryggor, dockor, vallar, återfyllning och landåtervinning.
- ba) Förbättring av infrastruktur, utrustning och system för sammankoppling enligt definitionen i artikel 36.
- c) Förbättring av digitaliserings- och automatiseringsprocesser, särskilt i syfte att öka säkerhet, skydd, effektivitet och hållbarhet.
- d) Införande och främjande av ny teknik och innovation samt förnybara och koldioxidsnåla bränslen.
- 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, inbegripet användning av system för miljöincitament.

- h) Åtgärder som avses i artikel 24.2 b och c.

## ***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) Utgåar.
    - viii) Utgåar.
    - ix) Utgåar.
    - x) infrastruktur som minskar miljöpåverkan.

- b) Tillhörande utrustning, inklusive system för vägning i rörelse.
  - c) Digital infrastruktur och IKT-system för transport.
  - d) Anslutningar till multimodala godsterminaler.
  - e) Anslutningar från godsterminaler och logistikplattformar till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
  - f) Bussterminaler.
  - g) Infrastruktur för anläggningar för alternativa bränslen.
  - h) Parkerings- och rastplatser, inklusive säkra och skyddade parkeringsområden för nyttofordon.
2. De vägar som avses i punkt 1 a och indikeras i bilaga I är sådana som spelar en viktig roll för långväga gods- och persontrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centrumen 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, övervakas och förbättras, om så behövs, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG<sup>57</sup>.
- b) Vägarna utformas, byggs eller uppgraderas och underhålls med hög trafiksäkerhetsnivå.
- c) Vägarna utformas, byggs eller uppgraderas och underhålls med hög miljöskyddsnivå, t.ex. genom bullerminskande åtgärder och uppsamling, behandling och utsläpp av ytvatten.
- d) Vägtunnlar som är längre än 500 m överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG<sup>58</sup>.
- e) Driftskompatibla vägtullsystem säkerställs i tillämpliga fall i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520<sup>59</sup> och kommissionens genomförandeförordning C(2019) 9080<sup>60</sup> och kommissionens delegerade förordning C(2019) 8369<sup>61</sup>.

---

<sup>57</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59).

<sup>58</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (EUT L 167, 30.4.2004, s. 39).

<sup>59</sup> 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).

<sup>60</sup> 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).

<sup>61</sup> 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).

- f) Vägtullarna eller användaravgifterna tas i tillämpliga fall ut i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG<sup>62</sup>.
- 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 direktivet<sup>63</sup>.
- h) Infrastruktur för alternativa bränslen byggs ut i vägnätet i enlighet med förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de vägar i det övergripande nätet som avses i artikel 28.1 a uppfyller följande krav senast den 31 december 2050:

- a) Utgår.
- b) Rastplatser finns tillgängliga på ett avstånd av högst 100 km från varandra, med tillräckligt parkeringsutrymme och lämpliga anordningar, inklusive sanitära anordningar, som tillgodoser användarnas varierande behov.
- c) Utgår.
- d) System för vägning i rörelse finns installerade med ett avstånd på i genomsnitt 300 km från varandra på en medlemsstats vägnät. När medlemsstaterna inför dessa system får de lägga fokus på vägsträckor med hög intensitet i godstrafiken. 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.

---

<sup>62</sup> 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).

<sup>63</sup> 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 [...]).

3. Medlemsstaterna ska 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 886/2013<sup>64</sup>.
- För befintlig infrastruktur i det övergripande nätet senast den 31 december 2030.
  - För ny infrastruktur i det övergripande nätet senast den 31 december 2050 eller, om vägsträckan färdigställs dessförinnan, senast den dag då den färdigställs.
4. På begäran av en medlemsstat ska kommissionen i vederbörligen motiverade fall genom genomförandeakter bevilja undantag från de krav som anges i punkt 2, om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna och/eller på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska vara föremål för samordning med en eller flera angränsande medlemsstater om så är tillämpligt. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin begäran. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats enligt första stycket. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från den eller de angränsande berörda medlemsstaterna.

---

<sup>64</sup> 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).

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

### *Artikel 30*

#### **Krav på transportinfrastruktur för stornätet och det utvidgade stornätet**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att stornätets och det utvidgade stornätets väginfrastruktur överensstämmer med artikel 29.1.
- 1a. Medlemsstaterna ska säkerställa att de vägar som avses i artikel 28 1 a) uppfyller följande krav senast den 31 december 2030 för väginfrastrukturen i stornätet och senast den 31 december 2040 för väginfrastrukturen i det utvidgade stornätet:
  - i) De är försedda med, 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 på annat sätt som säkerställer en likvärdig säkerhetsnivå.



ii) De korsar inte annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.

iii) Utgår.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att stornätets och det utvidgade stornätets väginfrastruktur uppfyller följande krav senast den 31 december 2040:

a) Rastplatser finns tillgängliga längs vägar i stornätet och det utvidgade stornätet på ett avstånd av högst 60 km från varandra, med tillräckligt parkeringsutrymme och lämpliga anordningar, inklusive sanitära anordningar, som tillgodoser användarnas varierande behov.

b) Utgår.

c) De uppfyller kraven i artikel 29.2 d.

3. Medlemsstaterna ska göra sitt yttersta för att säkerställa utvecklingen av säkra och skyddade parkeringsområden på vägar i stornätet och det utvidgade stornätet, eller inom ett köravstånd på 3 km från närmaste avfart från det transeuropeiska transportnätet – med ett avstånd på i genomsnitt 150 km mellan två sådana områden – som har tillräckligt parkeringsutrymme för nyttofordon och uppfyller kraven i artikel 8a.1 i förordning (EG) nr 561/2006 senast den 31 december 2040<sup>65</sup>. Medlemsstaterna får inrikta sig på vägsträckor med hög intensitet i godstrafiken.

---

<sup>65</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (Text av betydelse för EES) (*EUT L 102, 11.4.2006, s. 1*).

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att väginfrastrukturen uppfyller kraven i artikel 29.3
- för befintlig infrastruktur i stomnätet senast den 31 december 2025 och för befintlig infrastruktur i det utvidgade stomnätet senast den 31 december 2030,
  - för ny infrastruktur i stomnätet senast den 31 december 2030 och för ny infrastruktur i det utvidgade stomnätet senast den 31 december 2040 eller, om vägsträckan färdigställs dessförinnan, senast den dag då den färdigställs.
5. På begäran av en medlemsstat ska kommissionen i vederbörligen motiverade fall genom genomförandeakter bevilja undantag från de krav som fastställs i punkterna 1a och 2, om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna och/eller på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska vara föremål för samordning med en eller flera angränsande medlemsstater om så är tillämpligt. Den eller de angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandet/yttrandena från den eller de angränsande medlemsstaterna till sin begäran. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats enligt första stycket. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från den eller de angränsande berörda medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

### *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) Förbättring av digitaliserings- och automatiseringsprocesser, 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.

- d) Säkerställande av gång- och cykelvägars kontinuitet och tillgänglighet i samband med anläggning eller uppgradering av väginfrastruktur för att främja aktiva transportsätt.
- e) Utveckling av säkra och skyddade parkeringsområden som har tillräckligt parkeringsutrymme för nyttofordon och uppfyller kraven i artikel 8a.1 i förordning (EG) nr 561/2006<sup>66</sup> i det övergripande nätet.

## ***AVSNITT 5***

### ***INFRASTRUKTUR FÖR LUFTRANSPORTER***

#### *Artikel 32*

#### **Infrastrukturkomponenter**

1. Infrastruktur för lufttransporter ska särskilt omfatta följande komponenter:
  - a) Luftrum, rutter och luftleder.
  - b) Flygplatser, inklusive den infrastruktur och utrustning som krävs för mark- och transportverksamhet inom flygplatsområdet och VTOL-flygplatser.
  - c) Anslutningar från flygplatser till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.
  - d) System för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) och tillhörande utrustning, inklusive rymdbaserad utrustning.

---

<sup>66</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (Text av betydelse för EES) (*EUT L 102, 11.4.2006, s. 1*).

- e) Infrastruktur för alternativa bränslen och elförsörjning till stillastående flygplan.
- 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.

#### **h) Rymdhamnar**

2. För att ingå i det övergripande nätet ska en flygplats uppfylla 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 med en total årlig passagerarvolym på mer än fyra miljoner passagerare är anslutna till det transeuropeiska järnvägsnätet och till motsvarande urbana knutpunkter, enligt bilaga II, via järnväg, tunnelbana, snabbspårväg eller spårvagn, senast den 31 december 2040, utom i de fall då sådana anslutningar hindras av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar.
- b) Utgår.
- 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 i enlighet med direktiv (EG) 2009/12<sup>67</sup>.
- 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 300/2008<sup>68</sup> 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 i enlighet med förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].

---

<sup>67</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11).

<sup>68</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

g) Flygplatser i stomnätet och det övergripande nätet med en total årlig passagerarvolym på mer än fyra miljoner passagerare tillhandahåller infrastruktur med försörjning av förkonditionerad luft till stillastående luftfartyg vid brygganslutna uppställningsplatser som används för kommersiell transport senast den 31 december 2030 för flygplatser i stomnätet och senast den 31 december 2040 för flygplatser i det övergripande nätet.

2. Efter begäran från en medlemsstat ska kommissionen i vederbörligen motiverade fall genom genomförandeakter bevilja undantag avseende de krav som fastställs i punkt 1 a och g på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, inklusive avsaknaden av ett järnvägssystem på territoriet, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttanalys eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats enligt första stycket.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

### 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.
- 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, inbegripet sådana som syftar till att säkerställa en säker och fullständig integrering av nya (bemannade och obemannade) luftfartyg.
- c) Förbättrade digitaliserings- och automatiseringsprocesser, särskilt i syfte att öka säkerhet och skydd.
- d) Förbättrade multimodala sammanlänkningsvägar 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.
- f) Anslutning av flygplatserna i det övergripande nätet och stornätet med en total årlig passagerarvolym på mindre än fyra miljoner passagerare till nätet och till motsvarande urbana knutpunkter, enligt bilaga II, via järnväg, tunnelbana, snabbspårväg eller spårvagn.
- g) Infrastruktur med försörjning av förkonditionerad luft till stillastående luftfartyg vid remoteuppställningsplatser, och vid brygganslutna uppställningsplatser på flygplatser i det transeuropeiska transportnätet med en total årlig passagerarvolym på mindre än fyra miljoner passagerare.



## **AVSNITT 6**

### **INFRASTRUKTUR FÖR MULTIMODALA GODSTERMINALER**

#### *Artikel 35*

#### **Identifiering av multimodala godsterminaler**

1. Till det transeuropeiska transportnätets multimodala godsterminaler räknas de som är öppna för alla operatörer och användare på ett icke-diskriminerande sätt och som
  - a) är belägna i eller i anslutning till kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II,
  - b) är belägna i eller i anslutning till inlandshamnar i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II,
  - ba) är belägna på flygplatser i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II, eller
  - c) Utgår.
  - d) klassificeras som järnvägs-/vägterminaler eller terminaler längs inre vattenvägar i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II.
2. Medlemsstaterna ska göra sitt yttersta för att säkerställa att det finns tillräcklig kapacitet i de multimodala godsterminaler som betjänar det transeuropeiska transportnätet, med hänsyn till nuvarande och framtida trafikflöden, särskilt sådana flöden som försörjer urbana knutpunkter, industricentrum, hamnar och logistikknutpunkter.

3. Senast tre 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.

Medlemsstaterna ska utan dröjsmål anmäla resultaten av analysen till kommissionen.

4. Om analysen enligt punkt 3 visar på ett behov av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler ska medlemsstaterna utarbeta en handlingsplan för utveckling av ett nät av multimodala godsterminaler, som inkluderar platser där sådana behov har identifierats.
  - 4a. Handlingsplanen ska delges kommissionen senast tolv månader efter det att analysen enligt punkt 3 har slutförts.
  - 4b. På grundval av denna handlingsplan ska medlemsstaterna delge kommissionen en förteckning över järnvägs-/vägsterminaler och terminaler längs inre vattenvägar som de föreslår ska läggas till i bilagorna I och II.

5. För att ingå i det transeuropeiska transportnätet och förtecknas i bilaga II ska en järnvägs-/vägterminal eller en terminal längs inre vattenvägar uppfylla minst ett av följande villkor:
- 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) Medlemsstaten föreslår att den ska läggas till i bilagorna I och II 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 alternativa bränslen.

### Krav på transportinfrastruktur

1. Medlemsstaterna ska göra sitt yttersta för att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att multimodala godsterminaler som är öppna för alla operatörer och användare på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpar transparenta och icke-diskriminerande avgifter i kusthamnar och inlandshamnar enligt förteckningen i bilaga II och i alla järnvägs-/vägterminaler och terminaler längs inre vattenvägar som anges i bilaga I och förtecknas i bilaga II uppfyller följande krav:
  - a) De är anslutna till minst två transportsätt som finns tillgängliga i området.
  - b) De är senast den 31 december 2030 utrustade inne i terminalen eller inom ett avstånd på 3 km från terminalen 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 underlätta
    - i) effektiv terminaldrift, med hjälp av t.ex., i förekommande fall, 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 som kan utbyta information med öppna och driftskompatibla system.
2. Medlemsstaterna ska göra sitt yttersta för att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att de multimodala godsterminaler som avses i artikel 37.1, som är anslutna till järnvägsnätet och som utför vertikal omlastning senast den 31 december 2030 kan hantera följande typer av intermodala lastenheter som kan flyttas med en kran: container, växelflak eller påhängsvagn som lämpar sig för intermodal transport.

3. Medlemsstaterna ska göra sitt yttersta för att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att de multimodala godsterminaler som avses i artikel 37.1, som är anslutna till järnvägsnätet, senast den 31 december 2040 ska kunna ta emot 740 m långa tåg.

Denna punkt ska inte tillämpas på multimodala godsterminaler som endast är anslutna till isolerade järnvägsnät.

4. Utgår.

5. På begäran av en medlemsstat ska kommissionen i vederbörligen motiverade fall genom genomförandeakter bevilja undantag från bestämmelserna i punkterna 1–3 på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, särskilt när terminalen är belägen i ett område med begränsat utrymme, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttanalyt eller potentiella negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. En sådan begäran ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma begäran mot bakgrund av den motivering som lämnats enligt första stycket.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av begäran enligt första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig, får den begära att medlemsstaten kompletterar informationen inom 30 kalenderdagar från mottagandet av den informationen.

Kommissionen ska fatta beslut om det begärda undantaget senast sex månader efter mottagandet av den begäran som avses i första stycket eller, om ytterligare information har lämnats av de berörda medlemsstaterna i enlighet med tredje stycket, senast fyra månader efter det senaste mottagandet av sådan information, beroende på vilket datum som infaller senast. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från kommissionen inom dessa tidsfrister ska undantaget anses vara beviljat.

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som medgivits enligt denna artikel.

### *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 sidospår och multimodala godsterminaler i det transeuropeiska transportnätet som möjliggör hantering av 740 m långa tåg utan växling.
- f) Förlängning och elektrifiering av sidospår för avgående och ankommande tåg, justeringar av signalsystem och förbättringar av spårkonfigurationen.
- g) Främjande, när så är lämpligt, av konvertering av sidospår till nominell spårvidd enligt europeisk standard.

## ***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.
  - b) Anslutningspunkter till det transeuropeiska transportnätet, särskilt järnvägsstationer, bussterminaler, multimodala godsterminaler, hamnar eller flygplatser.
  - c) Utgår.
2. De städer som ligger i centrum för varje urban knutpunkt i det transeuropeiska transportnätet förtecknas i bilaga II. För att ingå i det transeuropeiska transportnätet och förtecknas i bilaga II ska en urban knutpunkt ha en befolkning på minst 100 000 invånare eller, om det inte finns någon sådan urban knutpunkt i en Nuts 2-region, vara den huvudsakliga knutpunkten i den Nuts 2-regionen.

#### *Artikel 40*

#### **Krav för urbana knutpunkter**

1. 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 i enlighet med förordning (EU) [...] [om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen].
- b) Senast den 31 december 2027:
  - i) Antagande och övervakning av en plan för hållbar rörlighet i städer (SUMP) för varje urban knutpunkt som bland annat omfattar åtgärder för att integrera de olika transportsätten och övergå till hållbar rörlighet, främja effektiv utsläppsfri och utsläppsnål mobilitet, inbegripet stadslogistik, för att minska luft- och bullerföroreningarna.
  - ii) Insamling och inlämnande till kommissionen av indikatorer för mobilitet i städer, enligt definitionen i punkt 2 i denna artikel, för varje urban knutpunkt.
- c) Senast den 31 december 2030: utveckling av multimodala knutpunkter för persontransport för att underlätta förbindelser för ”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 linjebussar och långfärdsbussar.
- d) Senast den 31 december 2040: utveckling, där det är ekonomiskt genomförbart, av minst en multimodal godsterminal, om det inte redan finns en sådan terminal, som möjliggör tillräcklig omlastningskapacitet inom eller i närheten av den urbana knutpunkten.

En multimodal godsterminal kan betjäna flera urbana knutpunkter och vara belägen i själva knutpunkten eller i dess närhet. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.



- 1a. När de lokala myndigheterna antar och övervakar planerna för hållbar rörlighet i städer ska de, i förekommande fall i samarbete med nationella myndigheter, göra sitt yttersta för att säkerställa att planerna för hållbar rörlighet i städer överensstämmer med riktlinjerna i bilaga V, samtidigt som man även tar hänsyn till de långväga transeuropeiska transportflödena.
2. Kommissionen ska senast ett år efter denna förordnings ikraftträdande anta en genomförandeakt som i ett begränsat antal fastställer de indikatorer för transporterens hållbarhet och säkerhet som avses i punkt 1 b. I en sådan genomförandeakt ska även enskilda tidsfrister anges för rapportering av varje indikator. Dessa tidsfrister ska vara på 3–5 år. När den detaljerade uppsättningen indikatorer fastställs ska hänsyn tas till tillgången till uppgifter och uppgifternas tillgänglighet på regional och lokal nivå. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 59.3.
3. Kommissionen ska också senast ett år efter denna förordnings ikraftträdande inrätta ett internetgränssnitt som gör det möjligt för de berörda myndigheterna att lämna in planerna för hållbar rörlighet i städer samt rapportera de indikatorer som avses i punkt 1 b, och som gör det möjligt för medlemsstaterna att säkerställa att planerna för hållbar rörlighet i städer har lämnats in och indikatorerna rapporterats.

#### *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) Förbindelser för ”första/sista kilometern” mellan och till de anslutningspunkter i det transeuropeiska transportnätet som avses i artikel 39.1 b, för att öka det transeuropeiska transportnätets prestanda, t.ex. tunnelbana och spårvagn.

- b) Smidig sammanlänkning mellan det transeuropeiska transportnätets infrastruktur och infrastrukturen för regionala och lokala hållbara transporter. Den kan omfatta möjligheter för passagerare att få tillgång till information, boka och betala sina resor och hämta biljetter genom digitala tjänster för multimodal mobilitet, och för gods, logistik i städer för att förbättra konsolideringen av leveranser i stadsområden, såsom mikroknutpunkter och logistikknutpunkter för cyklar, särskilt sådana som är kopplade till järnvägs- och vattenvägsinfrastruktur.
- ba) Hållbar, smidig och säker sammanlänkning av infrastruktur för persontransport mellan järnväg, väg, aktiva transportsätt och, i förekommande fall, inre vattenvägar, luftfart och sjöfart.
- bb) Hållbar, smidig och säker sammanlänkning av infrastruktur för godstrafik mellan järnväg, väg och, i förekommande fall, inre vattenvägar, luftfart och sjöfart samt lämpliga förbindelser med logistikplattformar och logistikanläggningar.
- c) Minskning av stadsområdets exponering för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransport.
- d) Främjande av effektiva, tysta och utsläppsfria transporter och mobilitetstjänster, inklusive miljövänligare fordonsparker för stadstrafik avsedda för passagerare och gods.
- e) Ökad transportandel för kollektivtrafik och aktiva transportsätt samt åtgärder för att i första hand styra passagerarnas rörlighet till förmån för dessa transportsätt.
- f) Utgår.
- g) Främjande av effektiva urbana godsleveranser med låga buller- och koldioxidnivåer.

## 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. Följande IKT-system för transport ska införas i enlighet med och inom gränserna för särskilda bestämmelser i unionsrätten, i hela unionen, för att säkerställa att det finns en uppsättning driftskompatibla grundläggande funktioner i alla medlemsstater:
  - a) För järnvägar: ERTMS, telematikapplikationer för gods- och persontrafik enligt den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet, särskilt resultat från Shift2Rail och det gemensamma företaget för Europas järnvägar.
  - b) För inre vattenvägar: RIS.
  - c) För vägtransporter och dess gränssnitt mot andra transportslag: 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.

3. Utgår.

*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 utsläppen av växthusgaser och andra negativa konsekvenser för miljön och samhället och som syftar till att
  - a) främja hållbar användning och effektiv förvaltning av transportinfrastrukturen,
  - b) främja användningen av innovativa transporttjänster, bland annat genom närsjöfart inom ramen för det europeiska sjöfartsområdet, IKT-system för transport och utveckling av kringliggande infrastruktur som är nödvändig för att uppnå främst miljömålen och de säkerhetsrelaterade målen med dessa tjänster,
  - 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, eller
  - 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 samtidigt som regelbunden och frekvent trafik främjas.
2. Utgår.

### Nya tekniker och innovation

För att det transeuropeiska transportnätet ska kunna hållas uppdaterat när det gäller utveckling och införande av innovativ teknik ska framför allt följande eftersträvas:

- a) Stödja och främja minskade koldioxidutsläpp från transporter genom övergång till utsläppsfria och utsläppsnåla fordon, fartyg och luftfartyg och annan innovativ och hållbar teknik för transporter och transportnät på ett harmoniserat och samordnat sätt.
- b) I högre utsträckning minska koldioxidutsläpp från alla transportsätt genom att stimulera energieffektivitet, införa utsläppsfria och utsläppsnåla lösningar, inklusive försörjningssystem för vätgas och el, samt andra nya lösningar såsom hållbara bränslen, och tillhandahålla motsvarande infrastruktur, där så är möjligt genom synergier med transeuropeiska energinät. 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 i syfte att koppla samman lokal produktion av ren energi med utsläppsfria mobilitetstillämpningar. Transportinfrastruktur kan också bidra till att annan teknik införs som påskyndar utfasningen av fossila bränslen i ekonomin.
- c) Stödja införandet och spridningen av ny digital teknik, och särskilt främja datautbyte och konnektivitetsinfrastruktur med oavbruten täckning över hela nätet 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 digitala tjänster för multimodal mobilitet.
- f) Främja effektiva sätt att ge alla användare och leverantörer av transporttjänster tillgänglig och förståelig information om sammanlänkningar, driftskompatibilitet och multimodalitet och om det valda transportsättets miljökonsekvenser.
- g) Utgår.
- h) Främja åtgärder för att minska negativa externa effekter, t.ex. trafikstockningar, hälsoproblem och alla former av föroreningar inklusive buller och utsläpp.
- i) Införa säkerhetsteknik.
- j) Förbättra transportinfrastrukturens resiliens mot störningar och klimatförändringar genom uppgradering och utformning av infrastruktur såväl som 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**

Utgår.

### Infrastrukturens resiliens

1. När projekt av gemensamt intresse planeras och genomförs ska medlemsstaterna göra sitt yttersta för att säkerställa att infrastrukturens säkerhet och resiliens mot klimatförändringar, naturkatastrofer, katastrofer som orsakas av människan, olyckor och driftsavbrott samt avsiktliga störningar som påverkar funktionen hos unionens transportsystem beaktas. I synnerhet ska vederbörlig hänsyn tas till 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/EU ska vara föremål för klimatsäkring. Klimatsäkring ska göras med beaktande av senast tillgängliga bästa praxis och vägledning för att säkerställa att transportinfrastrukturen är resiliens mot klimatförändringarnas negativa effekter, genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inklusive relevanta anpassningsåtgärder, och genom att kostnaderna för växthusgasutsläpp integreras i kostnads-nyttoanalysen. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i andra EU-akter gäller ett sådant krav inte projekt för vilka upphandlingsförfarandet för miljökonsekvensbedömningen har inletts innan denna förordning träder i kraft.

## *Artikel 47*

### ***Risker avseende säkerhet eller allmän ordning***

1. Medlemsstaterna ska göra sitt yttersta för att säkerställa att det transeuropeiska transportnätet skyddas mot potentiella risker avseende säkerhet eller allmän ordning till följd av deltagande av eller bidrag från ett företag i ett tredjeland i ett projekt av gemensamt intresse.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2019/452, det faktum att varje medlemsstat ensam ansvarar för sin nationella säkerhet i enlighet med artikel 4.2 i EU-fördraget och varje medlemsstats rätt att skydda sina väsentliga säkerhetsintressen i enlighet med artikel 346 i EUF-fördraget, ska en medlemsstat som anser att deltagande av eller bidrag av något slag från en fysisk person eller ett företag från ett tredjeland sannolikt kommer att påverka infrastruktur i det transeuropeiska transportnätet med hänsyn till säkerhet eller allmän ordning underrätta kommissionen om eventuella lämpliga åtgärder som vidtagits för att minska denna risk.

## *Artikel 48*

### **Underhåll och projektens livscykel**

1. Utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för planering av underhåll av infrastruktur och deras behörighet när det gäller förvaltning och finansiering av underhåll av infrastruktur, och i tillämpliga fall budgetprincipen om ettårighet, ska medlemsstaterna göra sitt yttersta för att säkerställa att



- a) det transeuropeiska transportnätets infrastruktur underhålls på ett sätt som ger det en hög service- och säkerhetsnivå under dess livstid som är anpassad till trafikflödet och förbättrar dess motståndskraft, och att förebyggande underhållsbehov och uppskattade kostnader under den transeuropeiska transportinfrastrukturens livslängd beaktas i planeringsfasen för nyanläggning eller uppgradering,
- b) det införs en långsiktig underhållsplanering för vägar och, i förekommande fall, infrastruktur för inre vattenvägar,
- c) Utgår.
- d) överensstämmelse mellan de underhålls- och moderniseringsbehov som i fråga om järnvägsinfrastruktur rör utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet och den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastruktur som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU och den avtalsöverenskommelse 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, landsbygdsområden, ömråden, avlägsna områden och bergsområden samt glest befolkade områden.

## KAPITEL V

### ***GENOMFÖRANDE AV INSTRUMENTEN ”EUROPEISKA TRANSPORTKORRIDORER” OCH ”ÖVERGRIPANDE PRIORITERINGAR”***

#### *Artikel 50*

#### **Instrumentet ”Europeiska transportkorridorer” och övergripande prioriteringar**

1. De europeiska transportkorridorerna är ett instrument för att underlätta ett samordnat införande av de delar av stornätet och det utvidgade stornätet som ingår i det transeuropeiska transportnätet och är särskilt avsedda att förbättra de gränsöverskridande förbindelserna för att färdigställa felande länkar 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 driftskompatibelt system för godstransporter på järnväg samt ett högpresterande järnvägsnät för långväga persontrafik, även med höghastighetståg, i hela unionen.
  - d) Stöd till en samordnad och integrerad utveckling och utbyggnad av innovativa lösningar för digitalisering av transporter och deras driftskompatibilitet.
  - e) Främjande av utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

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 två övergripande prioriteringarna för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet. De instrument som inrättas i enlighet med detta kapitel ska underlätta en snabb utbyggnad av ERTMS och integrering av infrastruktur för sjötransporter och tjänster 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) Lämna in en årlig lägesrapport till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och de berörda medlemsstaterna 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 kan innehålla förslag till potentiella lösningar.
6. Utan att det påverkar befogenheterna för godstransportförvaltare för järnväg enligt förordning (EU) nr 913/2010 eller medlemsstaternas behörighet när det gäller förvaltning och finansiering av infrastruktur ska de europeiska samordnarna för de europeiska transportkorridorerna

- a) ha ett nära samarbete med godstransportförvaltare för järnväg och med berörda medlemsstater för att bidra till att identifiera prioriteringar och investeringsbehov för godstrafiken på de europeiska transportkorridorernas godstrafiklinjer,
- b) övervaka godstrafikens prestanda, i nära samarbete med godstransportförvaltare för järnväg, och i förekommande fall identifiera potentiella hinder, till exempel tekniska och operativa hinder och lämna rekommendationer i detta avseende.

7. De europeiska samordnarna för de europeiska transportkorridorerna ska

- a) ha ett nära samarbete med berörda medlemsstater för att bidra till att identifiera prioriteringar och investeringsbehov för järnvägens persontrafiklinjer i de europeiska transportkorridorerna,
- b) i nära samarbete med infrastrukturförvaltare övervaka järnvägspersontrafikens prestanda.

8. I enlighet med artikel 14.4 i förordning (EU) 2021/1153 ska kommissionen begära ett rådgivande 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, efter samråd med den berörda medlemsstaten, 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 biträdas av ett sekretariat och av en rådgivande grupp: ”korridorforumet” respektive ”det rådgivande forumet för den övergripande prioriteringen”.
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 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 frågor 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 den övergripande prioriteringen ska inrättas av den europeiska samordnaren och ha denne som ordförande. De berörda medlemsstaterna och, i lämpliga fall och i samförstånd med medlemsstaterna, företrädare för de berörda sektorerna ska kunna delta. Medlemsstaterna ska utse en företrädare som ska närvara vid 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 den övergripande prioriteringen 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 planer och program som bidrar till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet.
6. Den europeiska samordnaren får samråda med regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer, särskilt de som är godstransportförvaltare för järnväg, försörjningsbranschen, transportanvändare och berörda parter 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 den övergripande prioriteringen. 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, särskilt de gränsöverskridande avsnitten.
  - 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, **inbegripet operativa sådana,** som hindrar korridorens utveckling och **genomförande, i synnerhet vid gränsöverskridande sträckor.**



- 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 färdigställa korridorerna, särskilt de gränsöverskridande avsnitten.
- e) En beskrivning av möjliga lösningar för att hantera investeringsbehoven och flaskhalsarna, särskilt för korridorerna linjer och länkar för person- och godstrafik.
- f) En plan som kan innehålla icke bindande milstolpar 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 ska den europeiska samordnaren

- samarbeta med den direktions och den styrelse för korridorerna som avses i artikel 11 i förordning (EU) nr 913/2010 vad avser aspekter som är relaterade till godstransport på järnväg,
- ta hänsyn till de delar av analysen som är relevanta för korridorerna, de handlingsplaner som utarbetats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 35.4 och den förteckning som avses i artikel 18 b i förordning (EU) nr 913/2010 vad avser de aspekter som rör multimodala godsterminaler,
- beakta resultaten av den övervakning som utförts i enlighet med artikel 5.7 b vad avser den aspekt som rör persontrafik.

- g) Resultaten av den övervakning av godstrafikens prestanda som utförs av godstransportförvaltare för järnväg i enlighet med artikel 19.2 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, i samarbete med berörda medlemsstater och berörda lokala myndigheter, som kan bidra till att gods- och persontrafiken i korridoren fungerar effektivt och till att målen för det transeuropeiska transportnätet uppnås, samtidigt som de är förenliga med relevanta planer för hållbar rörlighet i städer.
  - i) En kartläggning, upprättad av de berörda medlemsstaterna, 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, andra negativa externaliteter.
4. Den europeiska samordnaren ska stödja medlemsstaterna i genomförandet av handlingsplanen, i synnerhet när det gäller
- a) på de berörda medlemsstaternas begäran: fastställande av prioriteringar i den nationella planeringen, genom att bidra till identifiering av genomförandeproblem och flaskhalsar, inklusive driftsfrågor, för varje korridor eller för varje övergripande prioritering,
  - b) på de berörda medlemsstaternas begäran: projekt- och investeringsplanering, tillhörande kostnader och tidsplan för genomförandet av den europeiska transportkorridoren eller den övergripande prioriteringen,

- c) arbetet i tillsynsorganet eller ett liknande styrande organ för en enda enhet, i förekommande fall, för samordning, anläggning och/eller förvaltning av gränsöverskridande infrastrukturprojekt, i enlighet med bestämmelserna i artikel 8.5.

#### *Artikel 54*

### **Genomförandeakter**

1. Utgår.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.4a, och med förbehåll för de berörda medlemsstaternas godkännande i enlighet med artikel 172 i EUF-fördraget, får kommissionen anta genomförandeakter för genomförandet av gränsöverskridande avsnitt av de europeiska transportkorridorerna eller för genomförandet av de övergripande prioriteringarna. På begäran av den eller de berörda medlemsstaterna får kommissionen också anta genomförandeakter för genomförandet av andra specifika avsnitt av de europeiska transportkorridorerna i de berörda medlemsstaterna för att säkerställa en enhetlig prioritering av den infrastrukturen och investeringsplaneringen genom att fastställa vägledande milstolpar för genomförandet av respektive viktiga felande länkar och undanröjandet av flaskhalsar. Genomförandeakterna ska utarbetas i nära samarbete med de berörda medlemsstaterna och uppdateras vart fjärde år eller på begäran av medlemsstaterna.
3. De genomförandeakter som avses i punkt 2 ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 59.3. Kommissionen ska ändra genomförandeakterna i enlighet med samma förfarande, 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, och om inte annat föreskrivs i genomförandeakten, ska de berörda medlemsstaterna vartannat år överlämna en rapport till kommissionen om de framsteg som gjorts, och särskilt ange de finansiella åtaganden som gjorts i den nationella budgetplanen. Rapporten får hänvisa till den information som samlats in i enlighet med artikel 55.

## KAPITEL VI

### *GEMENSAMMA BESTÄMMELSER*

#### *Artikel 55*

#### **Rapportering och övervakning**

1. Medlemsstaterna ska regelbundet, övergripande och öppet informera kommissionen om de framsteg som görs när det gäller att färdigställa det transeuropeiska transportnätet genom genomförande av projekt av gemensamt intresse och om de investeringar som görs för detta ändamål.
  - 1a. Denna information ska omfatta årliga tekniska data om de krav med avseende på transportinfrastrukturen som fastställs i kapitel III i denna förordning, såvida sådan information inte redan har samlats in vad avser det transeuropeiska transportnätet för andra unionstillämpningar eller unionsdatabaser.
  - 1b. Denna överföring av data ska säkerställas på ett automatiserat sätt genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec). Till dess att funktionen för automatiskt datautbyte i TENtec är fullt operativ ska denna överföring säkerställas vartannat år.
  - 1c. När det gäller investeringar som rör projekt av gemensamt intresse ska medlemsstaterna vartannat år översända finansiella data i form av årliga aggregerade data per transportsätt och nät (stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät).
  - 1d. Kommissionen ska genom genomförandeakter som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 59.3 specificera förteckningen över de tekniska uppgifter som ska översändas i enlighet med punkt 1a.

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 är konfidentiell, eller som skulle kunna skada eller på ett otillbörligt sätt påverka ett offentligt upphandlingsförfarande i en medlemsstat.

3. Kommissionen och medlemsstaterna ska göra sitt yttersta för att säkerställa att data i TENtec håller hög kvalitet, är fullständiga och samstämmiga. De ska samarbeta för att möjliggöra ett automatiskt utbyte av uppgifter mellan de nationella systemen och datakällorna och TENtec.

#### *Artikel 56*

### **Uppdatering av nätet**

1. Med förbehåll för den berörda medlemsstatens godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 för att ändra bilagorna I och II i syfte att
  - a) beakta förändringar som följer av de kvantitativa tröskelvärden som fastställs i artiklarna 20.3 a, 24.4 a och b och 32.2 samt av de kvantitativa tröskelvärden och kvalitativa krav som fastställs i artikel 24.4 ba; i detta avseende ska kommissionen
    - i) inkludera inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser i det övergripande nätet om det framgår att genomsnittet för deras trafikvolym under de senaste tre åren är högre än det relevanta tröskelvärdet,
    - ii) utesluta, kusthamnar och flygplatser 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, eller på den berörda medlemsstatens begäran,

- b) inkludera urbana knutpunkter i det transeuropeiska transportnätet, om det framgår att de uppfyller kraven i artikel 39.2, eller utesluta urbana knutpunkter från det transeuropeiska transportnätet på den berörda medlemsstatens begäran,
- c) i det transeuropeiska transportnätet inkludera järnvägs-/vägterminaler och terminaler längs inre vattenvägar som identifierats av medlemsstaten i enlighet med artikel 35.5, eller utesluta järnvägs-/vägterminaler från det transeuropeiska transportnätet på begäran av den berörda medlemsstaten, eller utesluta sådana multimodala godsterminaler som avses i artikel 35.1 a, b och ba på de berörda medlemsstaternas begäran,
- d) på grundval av den information som lämnats av den berörda medlemsstaten[...] i enlighet med artikel 55.1, anpassa kartorna över infrastrukturen för vägar, järnvägar och inre vattenvägar på ett strikt begränsat sätt så att de återspeglar de framsteg som gjorts när det gäller att färdigställa nätet. När den anpassar dessa kartor ska kommissionen inte tillåta några anpassningar av vägarnas sträckning utöver vad som är tillåtet enligt det relevanta beslutet om godkännande av projektet.

De anpassningar som avses i första stycket leden a och b ska baseras på senast tillgängliga statistiska uppgifter som har offentliggjorts av Eurostat eller, om dessa uppgifter inte är tillgängliga, medlemsstaternas nationella statistikinstitut.

- 1a. Den delegerade akten, som omfattar en urban knutpunkt i bilaga II i enlighet med punkt 1 b, ska
  - a) förlänga de tidsfrister som fastställs i artikel 40.1 b och c med 3 år, till och med den 31 december 2030 respektive den 31 december 2033; för de urbana knutpunkter som ingår i bilaga II efter det att de tidsfrister som fastställs i artikel 40.1 b eller c har löpt ut ska dessa tidsfrister förlängas med 3 år efter ikraftträdandet av den delegerade akten,
  - b) förlänga den tillämpliga tidsfristen för uppfyllelse av kraven i artikel 40.1 d med 5 år, till och med den 31 december 2045; för de urbana knutpunkter som ingår i bilaga II efter det att den tidsfrist som fastställs i artikel 40.1 d har löpt ut ska denna tidsfrist förlängas med 5 år efter ikraftträdandet av den delegerade akten.

- 1b. Den delegerade akten, som omfattar en järnvägs-/vägterminal i bilagorna I och II i enlighet med punkt 1 c, ska
- a) förlänga de tidsfrister som fastställs i artikel 37.1 c och 37.2 med 3 år, till och med den 31 december 2033; för de järnvägs-/vägterminaler som ingår i bilagorna I och II efter det att de tidsfrister som fastställs i artikel 37.1 c och 37.2 har löpt ut ska dessa tidsfrister förlängas med 3 år efter ikraftträdandet av den delegerade akten,
  - b) förlänga den tidsfrist som fastställs i artikel 37.3 med 5 år, till och med den 31 december 2045; för de järnvägs-/vägterminaler som ingår i bilagorna I och II efter det att den tidsfrist som fastställs i artikel 37.3 har löpt ut ska denna tidsfrist förlängas med 5 år efter ikraftträdandet av den delegerade akten.
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 den delegerade akten[...] 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 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 60 för att ändra bilaga IV för att införa eller anpassa översiktsskator över transportinfrastrukturnät i grannländerna. Sådana delegerade akter ska grundas på avtal på hög nivå om transportinfrastrukturnät mellan unionen och de berörda 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 planer och program som bidrar till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet är förenliga med unionens transportpolitik, med de prioriteringar och tidsfrister som fastställs i denna förordning. De ska också beakta bland annat de prioriteringar som fastställs för de berörda medlemsstaterna i arbetsplanerna för de relevanta korridorerna och övergripande prioriteringarna.
2. Utgår.
3. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med relevanta utkast till nationella planer eller program som bidrar till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet eller en sammanfattning av dessa, och alla betydande ändringar av dessa så snart som möjligt efter det att ett offentligt samråd om denna plan eller detta program har inletts. Medlemsstaterna ska också förse kommissionen med de slutliga nationella planerna eller programmen när de väl har antagits.



## *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 [...] ska kommissionen biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG<sup>69</sup>.
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 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med [den dag då denna förordning träder i kraft]. 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.

---

<sup>69</sup> 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).

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.
- 3a. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
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**

1. Kommissionen ska senast den 31 december 2033, efter lämpliga samråd med medlemsstaterna och i samarbete med de europeiska samordnarna, genomföra en översyn av stornätets 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 stornätets 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 stornätet 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 stornätet och det övergripande nätet bör ändras med hänsyn till utvecklingen i transportflöden och planeringen av nationella investeringar.

## Artikel 62

### Förseningar i slutförandet av stornätet, det utvidgade stornätet och det övergripande nätet

1. Vid betydande förseningar i inledningen eller slutförandet av arbetet med stornätet, det utvidgade stornätet och det övergripande nätet får kommissionen be den eller de berörda medlemsstaterna att redogöra för skälen till denna försening. 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 ge medlemsstaterna stöd att lösa problemet.
3. Utan att det påverkar tillämpningen av förfarandet i artikel 258 i EUF-fördraget och artikel 8.4a får kommissionen, efter att ha beaktat de skäl som den eller de berörda medlemsstaterna har angett i enlighet med första stycket, om den betydande förseningen i inledningen eller slutförandet av arbetet med stornätet, det utvidgade stornätet eller det övergripande nätet kan tillskrivas medlemsstaten eller medlemsstaterna utan tillräcklig motivering, förse den eller de berörda medlemsstaterna med icke-bindande rekommendationer i syfte att undanröja förseningen och/eller förhindra eller minska ytterligare förseningar.
4. Utgår.

### *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 multimodala godsterminaler, ska inte tillämpas på Cypern, Malta och de yttersta randområdena så länge som något järnvägsnät inte har inrättats på deras territorium. Bestämmelserna om säker och skyddad parkering ska inte tillämpas på dessa medlemsstater och regioner.

Bestämmelserna om nominell spårvidd enligt europeisk standard för järnväg i artikel 16a ska inte tillämpas på öar och yttersta randområden.

### *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 ska ersättas med följande:

## Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs regler för organisation, styrning 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. Denna förordning ska tillämpas på styrning, förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur som ingår i godskorridorer, utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för planering och finansiering av sådan infrastruktur.”
- 1a. I artikel 2.1 ska hänvisningen till ”artikel 2 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 3 i direktiv 2012/34/EU”.
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 direktiv 2012/34/EU.
  - 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) *europaisk 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 STYRNING AV GODSKORRIDORERNA”.

4. Artikel 3 ska ersättas med följande:

”*Artikel 3*

### **Organisation och styrning av godskorridorer**

1. Utgår.

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 styrningen av godskorridoren inom 18 månader från dagen för ändringen. I vederbörligen motiverade fall och efter kommissionens godkännande får perioden förlängas till 24 månader.

Godskorridorens direktion och styrelse ska anta de åtgärder som krävs för att anpassa organisationen och förvaltningen av korridoren i enlighet med artiklarna 9–19 till den nya geografiska anpassningen.

3. Direktionen för en godskorridor får besluta att behandla administrativa, operativa och driftskompatibilitetsrelaterade aspekter av tjänster för internationell persontrafik på järnväg i korridoren. Bestämmelserna i artiklarna 11 och 14 ska inte tillämpas på dessa tjänster.”.

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.”.

ab) I punkt 2 ska hänvisningen till ”artikel 14.2 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 7.2 i direktiv 2012/34/EU”.

ac) Följande punkt ska läggas till som punkt 2a:

”En medlemsstat som har utnyttjat artikel 5.4 i denna förordning, i dess ursprungliga lydelse, får besluta att den eller de infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på dess territorium inte ska delta i den styrelse som inrättats i enlighet med punkt 2 i den här artikeln under en period på högst 10 år från och med den [dag då den reviderade TEN-T-förordningen träder i kraft]. Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de övriga medlemsstater som deltar i den berörda godskorridoren om sitt beslut.

I sådana fall ska den berörda medlemsstaten och den berörda infrastrukturförvaltaren samarbeta med styrelsen när detta är nödvändigt för att styrelsen ska kunna utföra sina uppgifter.

En medlemsstat som utnyttjar första stycket i denna punkt får när som helst därefter under den tioårsperiod som avses där besluta att den eller den eller de infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på dess territorium ska delta i den styrelse som inrättats i enlighet med punkt 2 i denna artikel. Den ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de övriga medlemsstater som deltar i den berörda godskorridoren om sitt beslut.”.



ad) Följande punkt ska läggas till som punkt 2a:

”Irland får besluta att företrädarna för dess myndigheter och den eller de infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på dess territorium inte ska delta i den direktions och/eller i den styrelse som inrättats i enlighet med punkterna 1 och 2 i denna artikel. Irland ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de övriga medlemsstater som deltar i den berörda godskorridoren om sitt beslut.

I sådana fall ska de berörda myndigheterna och den eller de berörda infrastrukturförvaltarna samarbeta med direktions och styrelsen när detta är nödvändigt för att direktions eller styrelsen ska kunna utföra sina uppgifter.

Irland får när som helst därefter besluta att företrädarna för dess myndigheter och den eller de infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på dess territorium ska delta i den direktions och/eller i den styrelse som inrättats i enlighet med punkterna 1 och 2 i denna artikel. Den ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de övriga medlemsstater som deltar i den berörda godskorridoren om sitt beslut.”.

ae) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”Direktionen ska fatta sina beslut i samförstånd mellan de företrädare för myndigheterna i de berörda medlemsstaterna som deltar i direktions.”.

af) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Styrelsen ska fatta sina beslut, inklusive beslut om sin rättsliga status, fastställandet av organisationsstrukturen, resurser och personal, i samförstånd mellan de berörda infrastrukturförvaltare som deltar i styrelsen. Styrelsen får vara en oberoende juridisk enhet. Den får inrättas i form av en europeisk ekonomisk intressegruppering i den mening som avses i rådets förordning (EEG) nr 2137/85 av den 25 juli 1985 om europeiska ekonomiska intressegrupperingar (EEIG).”.

- ag) I punkt 6 ska hänvisningen till ”artikel 4.2 i direktiv 91/440/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 4.2 i direktiv 2012/34/EU”.
- 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. Direktionen ska informera den berörda europeiska samordnaren och fungera som mellanhand och avge sitt yttrande i frågan i god tid. Den berörda europeiska samordnaren får också avge ett yttrande i frågan 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. Direktionen ska informera den europeiska samordnaren och de regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34 och som berörs av godskorridoren. Direktionen ska fungera som mellanhand och avge sitt yttrande i frågan i god tid. Den berörda europeiska samordnaren får också avge ett yttrande i frågan 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 samordnaren 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 12a i denna 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. Yttranden från de rådgivande grupperna om investeringar ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. 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, särskilt när det gäller godståg med en längd på minst 740 m, 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].
  - c) Behov av riktade investeringar för att avlägsna lokala flaskhalsar, förbättringar av knutpunkter och järnvägsanslutningar eller teknisk utrustning som förbättrar driftsprestanda.”.

8a. Följande artikel ska läggas till som artikel 12a:

*”Artikel 12a:*

### **Driftskrav för godskorridorerna för järnväg**

1. Direktionen ska i nära samarbete med styrelsen göra sitt yttersta för att säkerställa att kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och de tekniska och operativa kraven för infrastrukturanvändning senast den 31 december 2030 inte hindrar den operativa prestandan i godstransporttjänster längs godskorridorerna från att uppfylla följande målvärden:
  - a) För varje inre gränsöverskridande sträcka överstiger uppehållstiden för alla godståg som passerar gränsen mellan två medlemsstater i genomsnitt inte **25** [...] minuter, utom på de avsnitt där spårvidden ändras eller där kontrollerna vid en gräns där kontrollerna ännu inte har avskaffats på tåg med tillämpning av punkt 1.2 i bilaga VI till förordning (EU) 2016/399<sup>70</sup> inte gör det möjligt att iaktta denna tidsfrist. Upehållstiden för ett tåg på en gränsöverskridande sträcka är den sammanlagda extra transiteringstid som kan tillskrivas förekomsten av gränsövergången, oberoende av förfaranden eller överväganden av teknisk eller administrativ karaktär som gäller infrastruktur eller drift. Upehållstiden omfattar inte den tid som inte kan hänföras till gränspassagen, till exempel operativa förfaranden som utförs i anläggningar som är belägna i närheten av gränsövergången men som inte har något nära samband med den.

---

<sup>70</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/399 av den 9 mars 2016 om en unionskodex om gränspassage för personer (kodex om Schengengränserna), EUT L 77, 23.3.2016, s. 1.

- b) Minst 75 % av de godståg som passerar minst en gräns i en godskorridor 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 av skäl som kan tillskrivas unionens infrastrukturförvaltare. Förseningar som inträffat i och kan tillskrivas tredjeländer som passeras med godståg ska inte beaktas.

2. Utgår.

8b. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 3 ska hänvisningen till ”direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”direktiv 2012/34/EU”.
- b) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:
- Hänvisningen till ”artikel 14.2 i direktiv 2001/14/EG” ska ersättas med en hänvisning till ”artikel 7.2 i direktiv 2012/34/EU”.
  - Hänvisningen till ”artikel 13 och kapitel III i det direktivet” ska ersättas med en hänvisning till ”artikel 38 och kapitel IV avsnitt 3 i det direktivet”.

8c. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

- a) I punkt 1 ska hänvisningen till ”artikel 14.1 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 39 i direktiv 2012/34/EU”.
- b) Punkt 3 ska ändras på följande sätt:
- Hänvisningen till ”artikel 15 i direktiv 2001/14/EG” ska ersättas med en hänvisning till ”artikel 40 i direktiv 2012/34/EU”.
  - Hänvisningen till ”bilaga III till direktiv 2001/14/EG” ska ersättas med en hänvisning till ”bilaga VII till direktiv 2012/34/EU”.
- c) I punkt 5 ska hänvisningen till ”artikel 23 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 48 i direktiv 2012/34/EU”.

- d) I punkt 8 ska hänvisningen till ”artikel 19.1 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 44.1 i direktiv 2012/34/EU”.
- e) I punkt 10 ska hänvisningen till ”artikel 14.2 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 7.2 i direktiv 2012/34/EU”.

8c) Artikel 15 ska ändras på följande sätt:

- Hänvisningen till ”artikel 16.1 i direktiv 2001/14/EG” ska ersättas med en hänvisning till ”artikel 41.1 i direktiv 2012/34/EU”.
- Hänvisningen till ”artikel 10.5 i direktiv 91/440/EEG” ska ersättas med en hänvisning till ”artikel 28 i direktiv 2012/34/EU”.

8d) I artikel 17.2 ska hänvisningen till ”artikel 3 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 27 i direktiv 2012/34/EU”.

8e) I punkt 18 a ska hänvisningen till ”artikel 3 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 27 i direktiv 2012/34/EU”.

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 12a.
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.”.

9a. Artikel 20 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

– Hänvisningen till ”artikel 30 i direktiv 2001/14/EG” ska ersättas med en hänvisning till ”artikel 55 i direktiv 2012/34/EU”.

– Andra meningen ska ersättas med följande: ”I synnerhet ska de säkerställa icke-diskriminerande tillträde till korridoren och ha ansvaret för det överklagande som avses i artikel 56.1 i det direktivet.”.

b) I punkt 6 ska hänvisningen till ”artikel 15.1 i direktiv 2001/14/EG” ersättas med en hänvisning till ”artikel 40.1 och 40.2 i direktiv 2012/34/EU”.

9b. Artikel 21 ska utgå.

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 62 i direktiv 2012/34/EU 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*