



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.2.2012
COM(2011) 650 final/3

CORRIGENDUM:

Annule et remplace le document COM(2011)650 final/2 du 19.12.2011 (UNIQUEMENT acte)

Concerne les références croisées dans la page de couverture de toutes les versions linguistiques

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2011) 1212 final}

{SEC(2011) 1213 final}

DA

DA

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Baggrund og målsætninger

Siden midten af 1980'erne har politikken vedrørende det transeuropæiske transportnet (TEN-T) været afgørende for fastlæggelsen af den politiske ramme for udviklingen af infrastruktur med henblik på at skabe et velfungerende indre marked samt sikre økonomisk, social og territorial samhørighed og bedre tilgængelighed i hele EU. Dette resulterede i, at der i 1992 blev indarbejdet et særligt retsgrundlag for transeuropæiske net i Maastrichttraktaten, og at Det Europæiske Råd på sit møde i Essen i 1994 godkendte en fortegnelse over 14 store projekter.

I 1996 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet de første retningslinjer med en definition af TEN-T-politikken og infrastrukturplanlægning¹. Disse retningslinjer blev kraftigt revideret i 2004 efter EU-udvidelsen og på baggrund af de forventede ændringer i trafikstrømme². Desuden blev fortegnelsen over de 14 prioriterede projekter udvidet.

Der er iværksat adskillige finansielle og ikke-finansielle instrumenter for at fremme gennemførelsen af projekter. Disse instrumenter omfatter TEN-finansforordningen³, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og lån fra Den Europæiske Investeringsbank samt Kommissionens koordineringsinitiativer.

Af klarhedshensyn vedtog Europa-Parlamentet og Rådet i 2010 afgørelse nr. 661/2010/EU, der er en omarbejdning af TEN-T-retningslinjerne⁴.

Transportinfrastrukturen som sådan er veludviklet i EU. Den er imidlertid stadig fragmenteret, både geografisk og mellem og inden for transportformer. Hovedformålet med disse nye retningslinjer, der vil erstatte afgørelse nr. 661/2010, er at fastlægge et fuldstændigt og integreret transeuropæiske transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner og danner grundlag for en afbalanceret udvikling af alle transportformer for at fremme de respektive fordele, der er knyttet hertil, og derved maksimere nettets merværdi for Europa.

På baggrund af udfordringerne for TEN-T-politikken, der også er kortlagt i hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem⁵ ("hvidbogen"), vil der med disse retningslinjer blive defineret en langsigtet strategi for TEN-T-politikken indtil 2030/2050.

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

² Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29.4.2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EUT L 201 af 7.6.2004, s. 1.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet, EUT L 162 af 22.6.2007, s. 1.

⁴ Europa-Parlamentet og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EF af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (omarbejdning), EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1.

⁵ KOM(2011) 144.

1.2. Problemstillinger

Det er nødvendigt at behandle fem store problemer på EU-plan:

For det første udgør manglende forbindelsesled, navnlig på tværs af grænserne, en stor hindring for den frie bevægelighed for varer og personer i og mellem medlemsstaterne og i forhold til medlemsstaternes nabolande.

For det andet er der en væsentlig og varig forskel i kvaliteten af og adgangen til infrastruktur mellem og i medlemsstaterne (flaskehalse). Det er især nødvendigt at forbedre forbindelserne mellem øst og vest ved at skabe nye transportinfrastrukturer og/eller vedligeholde, restaurere eller opgradere eksisterende infrastruktur.

For det tredje er transportinfrastrukturen mellem transportformerne fragmenteret. For så vidt angår etableringen af multimodale forbindelser, er mange af Europas godsterminaler, banegårde, indlandshavne, søhavne, lufthavne og byknudepunkter ikke egnede til denne opgave. Da disse knudepunkter ikke har kapacitet til multimodal transport, bliver den multimodale transports potentiale og mulighed for at udrydde infrastrukturelle flaskehalse og bygge bro mellem manglende forbindelsesled ikke udnyttet tilstrækkeligt.

For det fjerde bør investeringer i transportinfrastrukturer bidrage til at nå målet for reduktion af drivhusgasemissioner på transportområdet med 60 % inden 2050.

Endelig har medlemsstaterne fortsat forskellige operationelle regler og krav, særlig med hensyn til interoperabilitet, og dette forøger hindringerne og flaskehalsene i transportinfrastrukturen.

1.3. Indsatsområder

Formålet med dette forslag er at etablere og udvikle et fuldstændigt TEN-T bestående af infrastruktur til jernbaner, indre vandveje, veje, sø- og lufttransport og derved sikre et velfungerende indre marked og styrke den økonomiske og sociale samhørighed.

For at nå disse mål er det første indsatsområde "strategisk planlægning". På grundlag af bidragene fra en offentlig høring af de relevante parter konkluderede Kommissionen, at TEN-T bedst kunne udvikles via en tostrengt tilgang bestående af et samlet net og et hovednet.

Det samlede net udgør referencegrundlaget i TEN-T. Det omfatter hele den eksisterende og planlagte infrastruktur, der opfylder kravene i retningslinjerne. Det samlede net skal senest være på plads den 31. december 2050.

Hovednettet overlapper det samlede net og omfatter dets strategisk vigtigste dele. Det udgør rygraden i det multimodale mobilitetsnet. Hovednettet er hovedsagelig fokuseret på de komponenter i TEN-T, der har den største europæiske merværdi, nemlig manglende forbindelsesled på tværs af grænserne, de vigtigste flaskehalse og multimodale knudepunkter. Hovednettet skal senest være på plads den 31. december 2030.

Det andet indsatsområde vedrører gennemførelsesinstrumenterne. Kommissionen har udviklet begrebet hovednetkorridorer under behørig hensyntagen til godskorridorer⁶. Disse korridorer vil udgøre rammeinstrumentet for den koordinerede gennemførelse af hovednettet. Med hensyn til anvendelsesområdet vil hovednetkorridorerne i princippet omfatte tre transportformer og krydse mindst tre medlemsstater. De bør om muligt skabe et forbindelsesled til en søhavn. For så vidt angår aktiviteterne vil hovednetkorridorerne udgøre en platform for kapacitetsforvaltning, investeringer, opførelse og koordinering af multimodale omladningsfaciliteter og udbredelse af interoperable trafikstyringssystemer.

1.4. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

Forslaget er i overensstemmelse med den politik, som Kommissionen har meddelt i hvidbogen. Det nævnes udtrykkeligt som en del af initiativ 34 om hovednettet i den strategiske europæiske infrastruktur⁷.

Disse retningslinjer følger især den strategi, der er fastlagt i hvidbogen, nemlig at fjerne de største hindringer og flaskehalse på nøgleområder inden for transportinfrastrukturen. Målet er at oprette et fælles europæisk transportområde med bedre transporttjenester og et fuldstændig integreret transportnet. Dette vil forbinde de forskellige transportformer og medføre en gennemgribende ændring i transportmønstret for passagerer og gods. Denne ændring er nødvendig for at opfylde målet med at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 60 % inden 2050.

Uden støtte fra et tilstrækkeligt net og en mere intelligent tilgang til at bruge det vil en større ændring på transportområdet ikke være mulig. Infrastrukturplanlægningen og -udviklingen anses for at være af afgørende betydning for at udvikle et bæredygtigt transportsystem.

Forslaget vil ligeledes bidrage til at nå de politiske mål, der er skitseret i Kommissionens meddelelse "En digital dagsorden for Europa"⁸, ved at støtte gennemførelsen af intelligente transportsystemer. Det er også en af de foranstaltninger i akten for det indre marked, som Kommissionen foreslog i april 2011⁹, eftersom nettene er rygraden i det indre marked og spiller en central rolle med hensyn til at tilskynde til en flydende og effektiv bevægelighed for varer og tjenesteydelser.

Endvidere er fremme af bæredygtig transport blevet identificeret som en af metoderne til at virkeliggøre en af de tre nøglemålsætninger for Europa 2020-strategien for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst, som Kommissionen vedtog den 3. marts 2010¹⁰, nemlig bæredygtig vækst, fordi man derved løser problemet med kritiske flaskehalse, især for så vidt angår forbindelsesled på tværs af grænserne og intermodale knudepunkter (byer, havne, logistiske platforme).

Desuden bidrager forslaget til at styrke den territoriale samhørighed på EU's område, der er en af EU's målsætninger, samt til økonomisk og social samhørighed.

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

⁷ Jf. afsnit 3.1: "Transportinfrastruktur: territorial samhørighed og økonomisk vækst" i bilag I til hvidbogen.

⁸ KOM(2010) 245 endelig/2.

⁹ KOM (2011) 206 endelig.

¹⁰ KOM (2010) 2020 endelig.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

2.1. Høring af interesserede parter

Kommissionen gennemførte en omfattende og intensiv offentlig høring af de interesserede parter i perioden fra februar 2009 til juni 2010.

Kommissionen igangsatte høringsprocessen med vedtagelsen af en grøn bog, der gav startskuddet til drøftelserne af de vigtigste udfordringer og målsætninger i TEN-T-politikken og muligheder for at håndtere disse¹¹.

På baggrund af bidragene fra de relevante parter nedsatte Kommissionen seks ekspertgrupper, der i perioden fra november 2009 til april 2010 analyserede en række væsentlige aspekter i den fremtidige udvikling af TEN-T¹². Ekspertgruppens anbefalinger blev medtaget i et arbejdsdokument udarbejdet af Kommissionen, som blev fremlagt til offentlig høring den 4. maj 2010¹³.

Disse offentlige høringer resulterede i mere end 530 bidrag i alt. En stor del af bidragsyderne tilsluttede sig muligheden for en ny tostrengt tilgang til TEN-T-planlægningen med et samlet net som det grundlæggende net og et hovednet bestående af de strategisk vigtigste dele af TEN-T.

I oktober 2009 og i juni 2010 blev der afholdt ministerkonferencer og konferencer for de interesserede parter i henholdsvis Napoli og Zaragoza.

I februar 2011 forelagde Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene¹⁴, hvori metodologien og planlægnings- og gennemførelsesscenarierne blev uddybet yderligere.

2.2. Inddragelse og udnyttelse af ekspertise

Ud over den offentlige høring af de relevante parter har Kommissionen været i løbende kontakt med medlemsstaterne via udvalget for tilsyn med retningslinjerne og udveksling af oplysninger, der blev nedsat ved beslutning nr. 1692/96/EF. Gennem dette udvalg, der har afholdt månedlige møder siden 2010, er medlemsstaterne blevet informeret om fremskridtet med og indholdet af revisionsprocessen.

Desuden har Kommissionens tjenestegrene arrangeret adskillige runder med bilaterale og multilaterale møder med medlemsstaterne, hvor man indgående har drøftet udviklingen af det samlede net og fremlagt de vigtigste træk ved hovednettet.

¹¹ "TEN-T: "En gennemgang af politikken – På vej mod større integration i det transeuropæiske transportnet til gavn for den fælles transportpolitik", KOM (2009) 44 endelig.

¹² De områder, som ekspertgrupperne behandlede, er: strukturen i et samlet net og hovednet og metodologien med hensyn til TEN-T-planlægning, integration af transportpolitikken i TEN-T-planlægning, intelligente transportsystemer og nye teknologier inden for rammerne af TEN-T, TENT og forbindelser uden for EU, finansiering af TEN-T, juridiske og ikke-finansielle aspekter, der er forbundet med TEN-T.

¹³ "Høring om fremtidens politik for det transeuropæiske transportnet", KOM (2010) 212 endelig.

¹⁴ "The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues", SEK(2011) 101.

Der er blevet etableret kontakt med individuelle relevante parter på særskilte møder, på konferencer og gennem EU-koordinatorerne på møder om deres respektive prioritetsprojekter.

2.3. Konsekvensanalyse

I konsekvensanalysen identificeres fire specifikke målsætninger for at løse problemet med et fragmenteret netværk.

For at forbedre samordningen i EU's planlægning består den første specifikke målsætning i at:

- definere en sammenhængende og gennemsigtig tilgang til at maksimere EU's merværdi af TEN-T ved at behandle aspekter af netværksfragmentering såsom manglende forbindelsesled, multimodalitet og tilstrækkelige forbindelser til nabolande og tredjelande samt ved at sikre en tilstrækkelig geografisk dækning.

For at udvikle en fornuftig forvaltningsstruktur, der skal sikre gennemførelsen af en optimal netværkskonfigurering, består de øvrige tre specifikke målsætninger i at:

- fremme gennemførelsen af europæiske standarder for styresystemer og fremskynde udviklingen af harmoniserede operationelle regler for TEN-T-projekter af almen interesse. Formålet med denne målsætning er ikke at indføre nye, særlige standarder og regler, men snarere at sikre en effektiv vedtagelse og gennemførelse af fælles europæiske standarder, der allerede er udviklet,
- øge medlemsstaternes samarbejde for at samordne investeringer, timing, valg af ruter og miljøvurderinger og cost-benefit-vurderinger for projekter af almen interesse.
- sikre, at den optimale netværkskonfiguration er et centralt element i tildelingen af EU-midler, og at der kan fokuseres på grænseoverskridende områder, manglende forbindelser og flaskehalse.

Resultatet var to politiske valgmuligheder:

- valgmulighed 1, som består i at kombinere en planlægningstilgang, der i det store og hele er en fortsættelse af den aktuelle politik om end med visse ændringer i lyset af de indhøstede erfaringer, med en tilgang til gennemførelsen, som bygger på styrket samordning,
- valgmulighed 2, som består i at kombinere en stærkere tilgang til planlægningssamordning ved at identificere en optimeret konfiguration af det strategiske hovednet i TEN-T med førnævnte styrkede samordning af gennemførelsen.

Hver af disse valgmuligheder ville medføre væsentlige forbedringer, hvis man sammenligner med den oprindelige politiske tilgang, både for så vidt angår effektivitet i gennemførelsen og med hensyn til de økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser. Som følge af en øget koordinering på både planlægnings- og gennemførelsesniveauet ville konsekvensen af valgmulighed 2 generelt være mere positiv.

2.4. Metodologi i forbindelse med udformningen af hovednettet

Udformningen af hovednettet som beskrevet i dette forslag er resultatet af en fælles metodologi. Det er udformet i overensstemmelse med den nedenstående totrinsmetodologi¹⁵.

Det første skridt var identifikationen af fire hovedknodepunkter:

- Hovedknodepunkter i byer, der omfatter alle medlemsstaternes hovedstæder, alle "MEGA"-byer i henhold til ESPON og alle øvrige store byområder eller forstadsområder, herunder hele deres relevante multimodale infrastruktur, som udgør en del af det samlede net. Der er i alt blevet identificeret 83 knudepunkter i byer, og disse er anført i bilaget til retningslinjerne. Havne og lufthavne, der er direkte omfattet af knudepunktet i byer, indgår i hovednettet.
- Uden for disse hovedknodepunkter i byer, havne, der ligger over en vis volumengrænse eller opfylder visse geografiske kriterier. I alt 83 havne er anført i bilaget til retningslinjerne.
- De mest relevante grænseovergange: en pr. transportform mellem hver medlemsstat og hvert naboland. I alt 46 grænseovergange er anført i bilaget til retningslinjerne.

Det andet skridt bestod i at forbinde disse hovedknodepunkter med multimodale forbindelser (veje, tog, indre vandveje) i henhold til tilgængeligheden eller gennemførligheden og under hensyntagen til virkningsgraden og effektiviteten samt fortrinsvis ved anvendelse af den eksisterende infrastruktur.

3. FORSLAGETS JURIDISKE INDHOLD

3.1. Resumé af de foreslåede foranstaltninger

Forslaget til forordning vil ophæve og erstatte Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Forslaget indeholder følgende hovedelementer:

- TEN-T vil blive udviklet gradvist med gennemførelsen af en tostrengstilgang, der omfatter et samlet net og et hovednet.
- Det samlede net skal senest være på plads den 31. december 2050, mens hovednettet skal gennemføres som en prioritering inden den 31. december 2030.
- I disse retningslinjer fastlægges rammerne for identifikationen af projekter af almen interesse. Disse projekter bidrager til udviklingen og etableringen af TEN-T gennem oprettelse, vedligeholdelse, genopbygning og opgradering af infrastruktur, gennem

¹⁵ Den detaljerede metodologi blev offentliggjort i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene "The New Trans-European Transport Network Policy – Planning and Implementation Issues" i januar 2011. Den er blevet justeret i mindre grad med hensyn til problemer, der blev bragt på banen på transportministrenes møde den 7.-8. februar 2011 og på møder med højtstående repræsentanter fra alle EU's medlemsstater.

foranstaltninger til fremme af den ressourceeffektive anvendelse af infrastruktur og ved at muliggøre bæredygtig og effektiv godstransport.

- Med henblik på samarbejde med tredjelande og nabolande kan EU¹⁶ fremme projekter af gensidig interesse.
- Det samlede net omfatter:
 - kort,
 - infrastrukturkomponenter,
 - infrastrukturkrav,
 - højt prioriterede mål for projekter af fælles interesse.
- Godsterminaler, banegårde, indlandshavne, søhavne og lufthavne vil forbinde transportformer for at muliggøre multimodal transport.
- Byknudepunkter udgør centrale elementer i det samlede net som forbindelsespunkter mellem de forskellige transportinfrastrukturer,
- Retningslinjerne indeholder særlige krav for hovednettet, som supplerer kravene til det samlede net, herunder f.eks. adgang til alternative brændstoffer. Kommissionen vil overvåge og evaluere fremskridt med hensyn til at gennemføre hovednettet.
- Hovednetkorridorer er et instrument til at gennemføre hovednettet. De skal baseres på modal integration og interoperabilitet og føre til koordineret udvikling og styring.
- De europæiske koordinatore vil fremme den koordinerede gennemførelse af korridorerne i samarbejde med de korridorplatforme, som de pågældende medlemsstater skal etablere.
- Hver enkelt korridorplatform udarbejder en flerårig udviklingsplan, herunder investerings- og gennemførelsesplaner, som en ledelsesstruktur. På baggrund af disse oplysninger vil Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter (afgørelser) for hver enkelt korridor.
- I forslaget opfordres der til en regelmæssig revision af bilagene i form af delegerede retsakter med henblik på ajourføring af kortene over de samlede net. Der er ligeledes planlagt en gennemgang af hovednettet i 2023.

3.2. Retsgrundlag

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 172 i TEUF.

¹⁶ Bilag III viser disse landes regionale transportnet i den udstrækning, de allerede er fastlagt. For de nabolande, der indgår i det østlige partnerskab, vil de regionale net blive fastlagt på grundlag af arbejdet i transportpanelet for det østlige partnerskab og det arbejde, der er gennemført som led i Traceca (transportkorridoren Europa-Kaukasus-Asien). For de sydlige nabolande vil de regionale net blive fastlagt på grundlag af arbejdet i Euro-Middelhavsforummet for Transport.

3.3. Subsidiaritetsprincippet

Den samordnede udvikling af et transeuropæisk transportnet til at understøtte transportstrømmene i det europæiske indre marked og den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Europa forudsætter, at der iværksættes tiltag på EU-plan, da tiltag af denne art ikke kan iværksættes af de enkelte medlemsstater. Dette gælder navnlig de grænseoverskridende områder.

3.4. Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet og er omfattet af indsatsområdet for det transeuropæiske transportnet som fastlagt i artikel 170 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Det tiltag, der er planlagt i henhold til dette forslag, er specifikt begrænset til den europæiske dimension af transportinfrastrukturnetværk.

3.5. Reguleringsmiddel/reguleringsform

De gældende TEN-T-retningslinjer blev foreslået og vedtaget som Europa-Parlamentets og Rådets beslutning. Denne beslutning er særlig rettet til medlemsstaterne, hvilket gør retningslinjerne i deres helhed bindende for alle medlemsstater.

Selv om medlemsstaterne traditionelt har været hovedaktører, når det gælder udvikling og styring af transportinfrastruktur, tyder udviklingen på, at denne situation gradvist har ændret sig. De regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvalterne, transportoperatørerne og andre offentlige og private organer er også blevet vigtige aktører med hensyn til udviklingen af infrastruktur.

Da det ikke kun er medlemsstaterne, der deltager i planlægningen, udviklingen og driften af TEN-T, er det vigtigt at sikre, at retningslinjerne er bindende for alle. Kommissionen har derfor valgt en forordning som retsakt i forbindelse med dette forslag.

Det bør endvidere bemærkes, at det er hensigten, at forslaget skal dække perioden indtil 2050. Det er derfor vanskeligt at forudse alle de kategorier af aktører, der kunne komme til at deltage i TEN-T-gennemførelsesprojekter i denne periode.

3.6. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde

Den foreslåede retsakt er EØS-relevant og bør derfor omfatte hele EØS-området.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget vil ikke indebære yderligere omkostninger, der skal indregnes i EU's budget.

5. CONNECTING EUROPE-FACILITETEN

I forbindelse med meddelelsen om den flerårige finansielle ramme 2014-2020¹⁷ har Kommissionen meddelt, at der vil blive oprettet et nyt instrument på EU-plan, nemlig "Connecting Europe-faciliteten", som vil finansiere EU's prioriterede infrastruktur inden for transport, energi og digitalt bredbånd. Denne facilitet vil understøtte infrastrukturer med en europæisk dimension og rettet mod det indre marked, idet EU's støtte skal målrettes prioriterede netværk, der skal gennemføres inden 2020, og hvor EU-tiltag er mest berettiget. Faciliteten vil blive tildelt et engangsbeløb på 50 mia. EUR for perioden 2014-2020, heraf 31,7 mia. EUR til transport og 10 mia. EUR til investeringer i transportinfrastrukturer i medlemsstaterne, der er støtteberettigede inden for rammerne af Samhørighedsfonden. I meddelelsen foreslås det også, at infrastrukturprojekter af interesse for EU, der passerer gennem nabolande og førtiltrædelseslande, i fremtiden bør koordineres og styrkes gennem den nye Connecting Europe-facilitet¹⁸.

Disse retningslinjer vil sammen med Connecting Europe-faciliteten resultere i fastlæggelsen af højt prioriterede mål for EU's finansiering af transportinfrastruktur.

6. FORENKLING

Forslaget bidrager til en forenkling af de eksisterende regler. Ved hjælp af den nye korridor tilgang og etableringen af korridorplatforme kan projektforberedelsen blive strømlinet.

¹⁷ KOM (2011) 500 endelig.

¹⁸ En sådan koordinering kunne bl.a. omfatte midler fra naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF) eller instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 172,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁰,
efter den almindelige lovgivningsprocedure og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet²¹ blev af klarhedshensyn omarbejdet ved Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet²².
- (2) Planlægningen, udviklingen og driften af transeuropæiske transportnet bidrager til gennemførelsen af vigtige målsætninger for Unionen, som f.eks. det indre markeds funktion og styrkelse af den økonomiske og sociale samhørighed, og har også specifikt til formål at muliggøre en uhindret og bæredygtig mobilitet for personer og varer samt at sikre tilgængelighed for alle regioner i Unionen.
- (3) Disse særlige mål bør nås ved at etablere sammenkoblinger og interoperabilitet mellem nationale transportnet på en ressourceeffektiv måde.
- (4) Den øgede trafik har resulteret i øget overbelastning af de internationale transportkorridorer. For at sikre den internationale mobilitet for varer og personer bør

¹⁹ EUT C , , s. .

²⁰ EUT C , , s. .

²¹ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

²² EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1.

der ske en optimering, og om nødvendigt en udvidelse, af det transeuropæiske transportnets kapacitet og udnyttelsen af denne kapacitet, ved at man fjerner infrastrukturflaskehalse og bygger bro mellem manglende infrastrukturforbindelser i og mellem medlemsstater.

- (5) Som anført i hvidbogen om transport "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"²³ kan produktiviteten og effektiviteten ved transport øges væsentligt med en større modal integration på hele nettet med hensyn til infrastruktur, informationsstrømme og procedurer.
- (6) I hvidbogen opfordres der til udbredelse af transportrelateret informations- og kommunikationsteknologi for at sikre en bedre og integreret trafikstyring og forenkle de administrative procedurer gennem en forbedret godstransportlogistik, sporing af fragt og optimerede tidsplaner og trafikstrømme. Da sådanne foranstaltninger bidrager til en effektiv forvaltning og anvendelse af transportinfrastrukturen, bør de være omfattet af denne forordning.
- (7) I politikken for det transeuropæiske transportnet skal der tages hensyn til udviklingen i transportpolitikken og ejerskabet til infrastrukturen. Før i tiden var medlemsstaterne hovedansvarlige for etablering og vedligeholdelse af transportinfrastruktur. Imidlertid spiller også andre organer, herunder private, en rolle i gennemførelsen af et multimodalt transeuropæisk transportnet, bl.a. infrastrukturforvaltere, koncessionshavere og havne- og lufthavnsmyndigheder.
- (8) Det transeuropæiske transportnet består i vid udstrækning af eksisterende infrastruktur. Denne infrastruktur forvaltes af forskellige offentlige og private organisationer. For at målene for den nye politik for det transeuropæiske transportnet kan opfyldes fuldt ud, må der fastlægges ensartede krav til infrastrukturen i en forordning, som skal overholdes af ethvert organ med ansvar for infrastruktur, der indgår i det transeuropæiske transportnet.
- (9) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles gennem en tostrengt tilgang, der omfatter et samlet net og et hovednet, idet disse to strenge udgør det højeste niveau for infrastrukturplanlægning i Unionen.
- (10) Det samlede net bør være et transportnet på tværs af Europa, som sikrer, at alle regioner i Unionen er tilgængelige, også fjerntliggende regioner og regioner i den yderste periferi, jf. også målene for den integrerede EU-havpolitik²⁴, og som styrker disse regioners indbyrdes samhørighed. Retningslinjerne bør indeholde kravene til infrastrukturen i det samlede net, således at der kan skabes et højkvalitetsnet i hele Unionen inden 2050.
- (11) Hovednettet bør identificeres og gennemføres som en prioritering inden for den ramme, der er fastlagt med det samlede net, inden 2030. Det bør udgøre rygraden i udviklingen af et multimodalt transportnet og stimulere udviklingen af hele det samlede net. Det bør gøre det muligt at rette fokus i Unionens tiltag mod de komponenter i det transeuropæiske transportnet, der har den største europæiske

²³ KOM (2011) 144 endelig.

²⁴ KOM (2007) 575 endelig.

merværdi, herunder især grænseoverskridende strækninger, manglende forbindelser, multimodale forbindelsespunkter og alvorlige flaskehalse.

- (12) For at etablere hovednettet og det samlede net på en koordineret og rettidig måde og derved gøre det muligt at maksimere netværksfordelene bør de pågældende medlemsstater sikre, at projekter af fælles interesse er afsluttet inden henholdsvis 2030 og 2050.
- (13) Der skal identificeres projekter af fælles interesse, som vil bidrage til gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet, og som er i overensstemmelse med de højt prioriterede mål, der er fastlagt i retningslinjerne.
- (14) Projekter af fælles interesse bør have en klar europæisk merværdi. Grænseoverskridende projekter har typisk en høj europæisk merværdi, men kan have en mindre direkte økonomisk virkning, hvis man sammenligner med rent nationale projekter. Det er derfor sandsynligt, at de ikke vil blive gennemført uden Unionens indsats.
- (15) Da udviklingen og gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet ikke varetages af medlemsstaterne alene, bør alle initiativtagere til projekter af fælles interesse, f.eks. lokale og regionale myndigheder, infrastrukturforvaltere eller andre private eller offentlige organer være omfattet af rettighederne og forpligtelserne i denne forordning såvel som af andre relevante unions- og medlemsstatsbestemmelser og -procedurer, når de gennemfører disse projekter.
- (16) Et samarbejde med nabolandene og tredjelandene er nødvendigt for at sikre forbindelse og interoperabilitet mellem de respektive infrastrukturer. Unionen bør derfor, hvor det er relevant, fremme projekter af gensidig interesse med disse lande.
- (17) For at opnå modal integration på tværs af nettet er det nødvendigt med hensigtsmæssig planlægning af det transeuropæiske transportnet. Dette indebærer ligeledes gennemførelse af særlige krav i hele nettet med hensyn til infrastruktur, intelligente transportsystemer, udstyr og tjenesteydelser. Det er derfor nødvendigt at sikre en passende og samordnet anvendelse af disse krav i hele Europa for alle transportformer og for deres indbyrdes forbindelse i og uden for hele det transeuropæiske transportnet for at opnå fordelene ved netforbindelseeffekten og muliggøre effektive transeuropæiske transportaktiviteter over lange afstande.
- (18) For at fastlægge de eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer for det samlede net og hovednettet bør kort tilvejebringes og med tiden tilpasses, så der tages hensyn til udviklingen i trafikstrømme. Det tekniske grundlag for kortene leveres af Kommissionens TENtec-system, der indeholder mere detaljerede oplysninger om den transeuropæiske transportinfrastruktur.
- (19) I retningslinjerne bør der fastlægges højt prioriterede mål for at opfylde de overordnede målsætninger inden for den givne tidsramme.
- (20) Intelligente transportsystemer er nødvendige som grundlag for en optimering af trafik og transport og en forbedring af de relaterede tjenesteydelser.
- (21) Retningslinjerne bør indeholde bestemmelser om udviklingen af det samlede net i byknudepunkter, da disse knudepunkter er udgangspunkt eller det endelige mål

("slutpunktet") for passagerer og gods, der transporteres ad det transeuropæiske net, og er omstigningspunkter i eller mellem forskellige transportformer.

- (22) Takket være dets store omfang bør det transeuropæiske transportnet danne grundlag for en omfattende anvendelse af ny teknologi og innovation, der f.eks. kan bidrage til at forbedre den overordnede effektivitet i den europæiske transportsektor og reducere sektorens CO₂-fodaftryk. Dette vil bidrage til Europa 2020-strategien og transporthvidbogens mål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 60 % inden 2050 (med udgangspunkt i 1990-niveaue) og samtidig bidrage til målet om at øge brændstofsikkerheden i Unionen.
- (23) Det transeuropæiske transportnet skal sikre en effektiv multimodalitet for at muliggøre bedre valg af transportformer og konsolidering af store mængder i forbindelse med omladninger over lange afstande. Dette vil gøre multimodalitet mere økonomisk attraktiv for rederier.
- (24) For at opnå en effektiv transportinfrastruktur af høj kvalitet inden for alle transportformer bør retningslinjerne indeholde bestemmelser om passager- og godstransportsikkerhed, indvirkningen af klimaændringer og potentielle natur- og menneskeskabte katastrofer på infrastrukturen og tilgængelighed for alle transportbrugere.
- (25) Hovednettet bør udgøre en del af det samlede net, der ligger over dette. Det bør omfatte de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet i henhold til trafikbehovene. Det bør være multimodalt, dvs. omfatte alle transportformer og deres forbindelsesnet samt alle relevante trafik- og informationsstyringssystemer.
- (26) For at gennemføre hovednettet inden for den givne tidsramme kunne man anvende en korridor tilgang som middel til at koordinere forskellige projekter på tværs af grænserne og synkronisere udviklingen af korridoren, så netværksfordelene bliver størst mulige.
- (27) Hovednetkorridorer bør også forfølge transportpolitikens bredere målsætninger og fremme modal integration og multimodale transportaktiviteter. Dette bør åbne mulighed for særligt udviklede korridorer, der er optimerede med hensyn til energiforbrug og udledninger, hvorved de miljømæssige konsekvenser minimeres, og som også er attraktive som følge af deres pålidelighed, begrænsede overbelastning og lave drifts- og forvaltningsomkostninger. En første liste over korridorer bør indgå i forordning (EU) XXX/2012 [Connecting Europe-faciliteten], men listen bør kunne tilpasses i takt med ændringer i trafikstrømmene.
- (28) Udformningen af den korrekte forvaltningsstruktur og identifikationen af finansieringskilderne til komplicerede grænseoverskridende projekter vil være lettere, hvis der oprettes korridorplatforme for disse hovednetkorridorer. De europæiske koordinatorene bør fremme en samordnet gennemførelse af hovednetkorridorerne.
- (29) I udviklingen af hovednetkorridorer bør der tages behørigt hensyn til de godstogskorridorer, der blev etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport²⁵, samt til den europæiske udbygningsplan for ERTMS, der er omhandlet i Kommissionens beslutning 2009/561/EF af 22. juli 2009 om ændring af beslutning 2006/679/EF for så vidt angår gennemførelsen af den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog²⁶.

- (30) For at maksimere overensstemmelsen mellem retningslinjerne og programmeringen af de relevante finansielle instrumenter på EU-plan bør finansieringen af det transeuropæiske transportnet baseres på nærværende forordning og trække på Connecting Europe-faciliteten²⁷. Den skal på tilsvarende vis tilpasse og kombinere finansiering fra relevante interne og eksterne instrumenter, som f.eks. struktur- og samhørighedsfonde, naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF), instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA)²⁸, og fra finansiering fra Den Europæiske Investeringsbank, Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling og andre finansielle institutioner. Når de udvikler det transeuropæiske transportnet bør medlemsstaterne navnlig tage hensyn til de forhåndsbetingelser for transport, der er fastlagt i bilag IV til forordning (EU) nr. XXX/2012 [fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond, som er omfattet af den fælles strategiske ramme, om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1083/2006]²⁹.
- (31) Med henblik på ajourføring af bilagene og især kortene, således at der tages hensyn til eventuelle ændringer som følge af den faktiske brug af visse elementer af transportinfrastrukturen set i forhold til de forud fastsatte kvantitative tærskler, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændringsforslag til bilagene. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (32) For at skabe ens betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør gennemførelsesbeføjelserne overdrages til Kommissionen. Disse beføjelser bør udøves i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser³⁰.

²⁵ EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

²⁶ EUT L 194 af 25.7.2009, s. 60.

²⁷ Forordning (EU) nr. XXX/2012 af ... [Connecting Europe-faciliteten]

²⁸ Rådets forordning (EF) nr. 1085/2006 af 17. juli 2006 om oprettelse af et instrument til førtiltrædelsesbistand (IPA), EUT L 210 af 31.7.2006, s. 82.

²⁹ KOM (2011) 615 endelig.

³⁰ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

- (33) Målene for det tiltag, der skal iværksættes, og især den samordnede etablering og udvikling af det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af nødvendigheden af at samordne disse mål bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går nærværende forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENERELLE PRINCIPPER

Artikel 1 **Genstand**

1. I denne forordning fastlægges Unionens retningslinjer (herefter "retningslinjerne") for udvikling af et transeuropæisk transportnet; retningslinjerne fastlægger infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, inden for hvilket der udpeges projekter af fælles interesse og projekter af gensidig interesse.
2. Retningslinjerne omfatter en specifikation af, hvilke krav der skal opfyldes af de organer, der er ansvarlige for forvaltning af infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet.
3. Retningslinjerne fastlægger højt prioriterede mål for udviklingen af det transeuropæiske net.
4. Retningslinjerne indeholder bestemmelser om foranstaltninger til gennemførelse af det transeuropæiske net.

Artikel 2 **Anvendelsesområde**

1. Retningslinjerne gælder for det transeuropæiske transportnet, der omfatter:
 - eksisterende og planlagt transportinfrastruktur, jf. stk. 2, og
 - foranstaltninger til fremme af en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur.
2. Transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet omfatter:
 - a) jernbanetransportinfrastruktur som fastlagt i kapitel II, afsnit 1

- b) infrastruktur for transport ad indre vandveje som fastlagt i kapitel II, afsnit 2
- c) vejtransportinfrastruktur som fastlagt i kapitel II, afsnit 3
- d) søtransportinfrastruktur som fastlagt i kapitel II, afsnit 4
- e) luftransportinfrastruktur som fastlagt i kapitel II, afsnit 5
- f) infrastruktur for multimodal transport som fastlagt i kapitel II, afsnit 6
- g) udstyr og intelligente transportsystemer, der er knyttet til den transportinfrastruktur, der er nævnt i litra a) til f).

Artikel 3 *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- a) "projekter af fælles interesse": enhver form for planlagt transportinfrastruktur eller eksisterende transportinfrastruktur og enhver ændring af en eksisterende transportinfrastruktur, som er i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel 2, samt enhver foranstaltning, der fremmer en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur
- b) "projekt af gensidig interesse": et projekt med deltagelse af både Unionen og et eller flere tredjelande, som har til formål at forbinde det transeuropæiske transportnet med transportinfrastrukturen i disse lande med henblik på at lette væsentlige transportstrømme
- c) "tredjeland": ethvert naboland eller alle andre lande, som Unionen kan samarbejde med om at opfylde de målsætninger, som forfølges i denne forordning
- d) "nabolande": lande, der er omfattet af den europæiske naboskabspolitik, herunder det strategiske partnerskab³¹, udvidelsespolitikken, Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og Den Europæiske Frihandelssammenslutning
- e) "europæisk merværdi": den værdi i forbindelse med et projekt, der skyldes Unionens medvirken, og som rækker ud over den værdi, der ellers ville være skabt som følge af medlemsstaternes egne aktioner
- f) "infrastrukturforvalter": et organ eller foretagende, der navnlig har ansvar for at etablere og vedligeholde transportinfrastruktur. Dette kan også omfatte forvaltning af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer
- g) "intelligente transportsystemer (ITS)": systemer, der anvender informations-, kommunikations-, navigations- og stedsbestemmelses-/lokaliseringsteknologier

³¹ KOM (2004) 106 endelig.

til at forvalte mobilitet og trafik på det transeuropæiske transportnet og til at formidle merværditjenesteydelser til borgere og operatører, herunder med henblik på en sikker, miljømæssig fornuftig og kapacitetseffektiv anvendelse af nettet. De kan ligeledes omfatte anordninger, der er om bord, forudsat at disse udgør et udeleligt system med tilsvarende infrastrukturkomponenter. De omfatter de systemer, teknologier og tjenester, der henvises til i litra h) - l)

- h) "lufttrafikstyringssystem": et system som beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")³² og i den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen (ATM) som fastlagt i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007 af 27. februar om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)³³
- i) "trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten" (VTMIS): systemer, der anvendes til overvågning og styring af trafikken og søtransporten ved anvendelse af information fra automatiske identifikationssystemer for skibe (AIS), identifikation og sporing af skibe på lang afstand (LRIT), kystradarsystemer og radiokommunikation som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF³⁴
- j) "flodinformationstjenester (RIS)": informations- og kommunikationsteknologier på indre vandveje som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på indre vandveje i Fællesskabet³⁵
- k) "elektroniske søfartstjenester": tjenester, hvorved der anvendes avancerede og interoperable informationsteknologier i søtransportsektoren til fremme af håndtering af gods til søs og i havneområder
- l) "European Rail Traffic Management System (ERTMS)": det system, der er defineret i Kommissionens beslutning 2006/679/EF af 28. marts 2006³⁶ og Kommissionens beslutning 2006/860 af 7. november 2006³⁷ om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Togkontrol og signaler i det transeuropæiske jernbanenet for konventionelle tog og højhastighedstog
- m) "transportform": jernbanetransport, transport ad indre vandveje, veje, søtransport eller lufttransport

³² EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.

³³ EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1.

³⁴ EUT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

³⁵ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152.

³⁶ EUT L 284 af 16.10.2006, s. 1.

³⁷ EUT L 342 af 7.12.2006, s. 1.

- n) "multimodal transport": transport af gods og/eller passagerer under anvendelse af to eller flere transportformer
- o) "byknudepunkt": et byområde, hvor transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet er forbundet med andre dele af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik
- p) "logistisk platform": et område, der er direkte forbundet med transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, herunder mindst en godsterminal, og som gør det muligt at udføre logistiske aktiviteter
- q) "godsterminal": en bygning, der er udstyret til omladning mellem mindst to transportformer og til midlertidig oplagring af gods, f.eks. en havn, indlandshavn, lufthavn eller banegodsterminal
- r) "NUTS-region": en region, der er defineret i nomenklaturen for statistiske regionale enheder.

Artikel 4

Målsætninger for det transeuropæiske transportnet

1. Det transeuropæiske transportnet skal muliggøre transporttjenester og -aktiviteter, som:
 - a) opfylder brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelse med tredjelande og således bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne
 - b) er økonomisk effektive, bidrager til målene om ren transport med lav CO₂-udledning, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, er sikre og har høje kvalitetsstandarder for både person- og godsbejording
 - c) fremmer de mest avancerede teknologiske og operationelle koncepter
 - d) gør alle Unionens regioner tilstrækkeligt tilgængelige og hermed fremmer social, økonomisk og territorial samhørighed samt støtter inklusiv vækst.
2. I forbindelse med udviklingen af infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet skal følgende målsætninger forfølges:
 - a) sammenkædning af og interoperabilitet mellem nationale transportnet
 - b) fjernelse af flaskehalse og etablering af forbindelser i tilfælde af manglende forbindelsesled både i transportinfrastrukturene og ved forbindelsespunkter mellem disse inden for medlemsstaternes områder og ved grænseovergange mellem disse
 - c) udvikling af alle transportformer på en måde, der sikrer bæredygtig og økonomisk effektiv transport på lang sigt,
 - d) optimal integration og sammenkobling af alle transportformer

- e) effektiv anvendelse af infrastruktur
- f) tilskyndelse til omfattende anvendelse af transport med den mest CO₂-neutrale virkning
- g) transportinfrastrukturforbindelser mellem det transeuropæiske transportnet og nabolandenes transportinfrastrukturnet samt fremme af interoperabiliteten mellem disse
- h) fastlæggelse af infrastrukturkrav, navnlig med hensyn til interoperabilitet, sikkerhed, vurdering af kvalitet, effektivitet og bæredygtighed inden for transporttjenester
- i) uhindrede forbindelser for både person- og godstrafik mellem transportinfrastrukturen ved fjerntrafik på den ene side og regional- og lokaltrafik på den anden
- j) en transportinfrastruktur, der afspejler de særlige situationer i forskellige dele af Unionen og giver en afbalanceret dækning af de europæiske regioner, herunder de regionerne i den yderste periferi og øvrige perifere regioner
- k) tilgængelighed for ældre borgere, bevægelseshæmmede personer og handicappede passagerer.

Artikel 5
Et ressourceeffektivt net

Medlemsstaterne og, såfremt det er relevant, regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportoperatører samt øvrige offentlige og private organer skal planlægge, udvikle og drive det transeuropæiske transportnet på en ressourceeffektiv måde, der omfatter:

- a) optimering af infrastrukturintegrationen og -sammenkoblingen
- b) omfattende anvendelse af nye teknologier og intelligente transportsystemer (ITS)
- c) forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastrukturer
- d) hensyntagen til eventuelle synergier med andre net, herunder især de transeuropæiske energi- og telekommunikationsnet
- e) vurdering af strategiske miljøkonsekvenser, herunder udarbejdelse af passende planer og programmer, og af virkningerne for indsatsen for at modvirke klimaforandringer
- f) foranstaltninger til planlægning og udvidelse af infrastrukturkapaciteten, hvis dette er nødvendigt
- g) tilstrækkelig hensyntagen til transportinfrastrukturens sårbarhed med hensyn til klimaændringer samt natur- og menneskeskabte katastrofer.

Artikel 6
Tostrengnet transeuropæisk transportnetstruktur

1. En gradvis udvikling af det transeuropæiske transportnet skal især opnås ved at gennemføre en tostrengsstruktur for dette net, som omfatter et samlet net og et hovednet.
2. Det samlede net skal omfatte alle eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer i det transeuropæiske transportnet såvel som foranstaltninger, der fremmer en effektiv anvendelse af denne infrastruktur. Det skal udvikles i overensstemmelse med kapitel II.
3. Hovednettet skal omfatte de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Det skal identificeres og udvikles i overensstemmelse med kapitel III.

Artikel 7
Projekter af fælles interesse

1. Projekter af fælles interesse skal bidrage til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem oprettelse af en ny transportinfrastruktur, vedligeholdelse, genopbygning og opgradering af eksisterende transportinfrastrukturer og gennem foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse heraf.
2. Et projekt af fælles interesse skal:
 - a) bidrage til målsætningerne i artikel 4
 - b) være i overensstemmelse med kapitel II og hvis det vedrører hovednettet desuden med kapitel III
 - c) have været genstand for en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der har påvist en positiv aktuel nettoværdi
 - d) vise en tydelig europæisk merværdi.
3. Et projekt af fælles interesse kan omfatte hele projektforsøget, herunder gennemførlighedsundersøgelser og tilladelsesprocedurer, gennemførelse og evaluering.
4. Medlemsstaterne og andre projektiværksættere træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekterne gennemføres i overensstemmelse med Unionens og medlemsstaternes relevante bestemmelser og procedurer, særlig Unionens lovgivning om miljø, klimabeskyttelse, sikkerhed, konkurrence, statsstøtte, offentlige indkøb og folkesundhed.
5. Projekter af fælles interesse kan bevilges økonomisk støtte fra Unionen via de instrumenter, der er til rådighed for det transeuropæiske transportnet, særlig Connecting Europe-faciliteten, der er indført ved forordning (EU) nr. XXX/2012.

Artikel 8
Samarbejde med tredjelande

1. Unionen kan støtte projekter af fælles interesse med det mål at forbinde det transeuropæiske transportnet med infrastrukturnet i tredjelande, der er omfattet af den europæiske naboskabspolitik, udvidelsespolitikken, Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og Den Europæiske Frihandelssammenslutning, såfremt sigtet med projekterne er at:
 - a) forbinde hovednettet med tredjelandes net ved grænseovergange
 - b) skabe forbindelse mellem hovednettet og tredjelandes transportnet
 - c) færdiggøre transportinfrastruktur i tredjelande, der tjener som forbindelsesled mellem dele af hovednettet i Unionen
 - d) gennemføre trafikstyringssystemer i disse lande.Sådanne projekter af fælles interesse skal øge kapaciteten eller nytten af net i en eller flere medlemsstater.
2. Unionen kan samarbejde med tredjelande om at fremme projekter af gensidig interesse. Sigtet med disse projekter er at:
 - a) fremme interoperabiliteten mellem det transeuropæiske transportnet og nabolandenes net
 - b) fremme udvidelsen af det transeuropæiske transportnet, således at det kommer til at omfatte tredjelande
 - c) fremme lufttransport med tredjelande, især ved at udvide det fælles europæiske luftrum og samarbejdet om lufttrafikstyring
 - d) fremme søtransport og motorveje til søs med tredjelande.
3. Projekter af gensidig interesse, der er omfattet af stk. 2, litra a), skal være i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i kapitel 2.
4. Bilag III indeholder vejledende kort over det transeuropæiske transportnet, der er udvidet til bestemte nabolande.
5. Unionen kan anvende de eksisterende eller fastlægge nye koordinerings- og finansieringsinstrumenter med nabolande, som f.eks. naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF) og instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA) med henblik på fremme af projekter af gensidig interesse.
6. Unionen kan samarbejde med internationale og regionale organisationer og organer om at opfylde denne bestemmelses målsætninger.

KAPITEL II

DET SAMLEDE NET

Artikel 9

Almindelige bestemmelser

1. Det samlede net skal udgøre grundlaget for identifikation af projekter af fælles interesse.
2. Det samlede net skal:
 - a) være i overensstemmelse med kortene i bilag I til denne forordning
 - b) specificeres i beskrivelsen af infrastrukturkomponenterne
 - c) være i overensstemmelse med de krav til transportinfrastruktur, der opstilles i dette kapitel
 - d) fastlægge rammerne for prioriteret infrastrukturudvikling som beskrevet i artikel 10 til 35.
3. Medlemsstaterne sikrer, at det samlede net senest den 31. december 2050 er gennemført i sin helhed og er i fuld overensstemmelse med de relevante bestemmelser i dette kapitel.

Artikel 10

Højt prioriterede mål

I forbindelse med udviklingen af det samlede net skal Unionen, medlemsstaterne, infrastrukturforvaltere og andre projektiværksættere lægge særlig vægt på foranstaltninger, der er nødvendige for:

- a) at gennemføre og udbrede intelligente transportsystemer, herunder foranstaltninger, der muliggør trafikstyring, multimodal planlægnings- og informationstjenester, multimodal sporing, kapacitetsplanlægning og onlinereservationssystemer samt integrerede billetsystemer
- b) at afhjælpe manglende forbindelser og fjernelse af flaskehalse, navnlig i grænseoverskridende områder
- c) at fjerne administrative og tekniske hindringer for især netværkets interoperabilitet og for konkurrence
- d) at sikre optimal integration af transportformerne
- e) at sikre tilstrækkelig tilgængelighed for alle Unionens regioner

- f) at forbedre eller opretholde kvaliteten af infrastruktur, for så vidt angår effektivitet, sikkerhed, klima og, hvor det er relevant modstandsdygtighed over for katastrofer, miljøvenlighed, sociale betingelser, tilgængelighed for alle brugere, kvaliteten af tjenester og kontinuitet i trafikstrømme
- g) at fremme den seneste teknologiske udvikling
- h) at sikre brændstofsikkerhed ved at muliggøre anvendelse af alternative energikilder og fremdriftssystemer, især energikilder og fremdriftssystemer med lav eller ingen CO₂-udledning
- i) at undgå byområder i forbindelse med jernbanegodstransport.

AFSNIT 1

JERNBANETRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 11 **Kort**

Jernbanelinjer, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I.

Artikel 12 **Infrastrukturkomponenter**

1. Jernbanetransportinfrastrukturen omfatter især:
 - a) højhastighedsjernbanelinjer og konventionelle jernbanelinjer, herunder:
 - i) sidespor
 - ii) tunneler
 - iii) broer
 - b) godsterminaler og logistiske platforme til omladning af fragt inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer
 - c) stationer på de strækninger, der er vist i bilag I, til passagertransit inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer
 - d) udstyr i forbindelse hermed
 - e) intelligente transportsystemer.
2. Jernbanelinjerne skal antage en af nedenstående former:
 - a) jernbanelinjer til højhastighedstransport, som er:
 - i) jernbanestrækninger, som specielt anlægges til højhastighedstog, og som er udstyret til hastigheder på 250 km/t eller derover

- ii) konventionelle linjer, som specielt udbygges til hastigheder på omkring 200 km/t
 - b) jernbanelinjer til konventionel transport.
3. Det tekniske udstyr, der er forbundet med jernbanelinjer, skal omfatte elektrificeringssystemer, udstyr til passagerernes på- og afstigning og på- og aflæsning af gods på stationer, logistiske platforme og godsterminaler. Det skal omfatte enhver facilitet, der er nødvendig for en sikker og effektiv drift af køretøjerne.

Artikel 13
Transportinfrastrukturkrav

1. Operatører af godsterminaler skal sikre, at enhver godsterminal er åben for alle operatører.
- Operatører af logistiske platforme skal sikre, at mindst en terminal er åben for alle operatører.
- Operatører af godsterminaler og logistiske platforme skal tilbyde denne adgang uden forskelsbehandling og til gennemsigtige gebyrer.
2. Operatører af banegårde skal sikre, at der ved banegårdene er adgang til informations-, billetterings- og handelsaktiviteter for jernbanetrafik i hele det samlede net, og, hvor det er relevant, information om forbindelser med lokal og regional transport i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 454/2011 af 5. maj 2011 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafik telematikk for persontrafikken i det transeuropæiske jernbanesystem³⁸.
3. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne sikre, at:
- a) jernbanestrækninger er udstyret med ERTMS
 - b) jernbaneinfrastrukturen er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet³⁹ og gennemførelsesforanstaltningerne i forbindelse hermed for at sikre interoperabilitet i det samlede net.
 - c) jernbaneinfrastrukturen er i overensstemmelse med de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), der er vedtaget i medfør af artikel 6 i direktiv 2008/57/EF, for så vidt angår nye og opgraderede linjer, undtagen i behørigt begrundede tilfælde, der er omfattet af de relevante TSI, eller i henhold til den procedure, der er beskrevet i artikel 9 i direktiv 2008/57/EF.

³⁸ EUT L 123 af 12.5.2011, s. 11.

³⁹ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

Jernbaneinfrastrukturen skal under alle omstændigheder være i overensstemmelse med de nedenstående krav:

- 1) nominel sporvidde for nye jernbanestrækninger: 1 435 mm⁴⁰
- 2) elektrificering
- 3) strækninger, der benyttes af konventionelle godstog⁴¹: 22,5 t akseltryk og toglængde på 750 m
- 4) maksimale stigninger/fald for nye linjer, der skal benyttes af konventionelle godstog: 12,5 mm/m⁴².

Artikel 14

Ramme for prioriteret infrastrukturudvikling

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse og som supplement til de højt prioriterede mål i artikel 10 skal medlemsstaterne og andre projektivrksættere lægge særlig vægt på det følgende:

- a) udbredelse af ERTMS
- b) mindskelse af støjgenerne ved jernbanetransport
- c) opnåelse af standarder, der overstiger de minimumskrav, som er fastlagt i de tekniske specifikationer som beskrevet i artikel 13.

AFSNIT 2

INFRASTRUKTUR FOR TRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

Artikel 15

Kort

Indre vandveje og indlandshavne, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I.

Artikel 16

Infrastrukturkomponenter

1. Infrastrukturen for transport ad indre vandveje omfatter især:

⁴⁰ Europæisk, nominel standardsporvidde som beskrevet i teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for infrastruktur, afsnit 4.2.5.1 for de konventionelle tog (herefter: CR TSI) i Kommissionens afgørelse 2011/275/EU af 26. april 2011 om en teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Infrastruktur i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, EUT L 126 af 14.5.2011, s. 53, og afsnit 4.2.2. for højhastighedstog (herefter: HS TSI) i Kommissionens beslutning 2008/217/EC af 20. december 2007 om en teknisk specifikation for interoperabilitet for delsystemet infrastruktur i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, EUT L 77 af 19.3.2008, s. 1.

⁴¹ Jf. krav vedrørende linjekategori V-F som beskrevet i afsnit 4.2.2. i CR TSI.

⁴² Krav til linjekategorierne IV-F, IV-M, VI-F og VI-M som beskrevet i afsnit 4.2.4.3. i CR TSI.

- a) floder
 - b) kanaler
 - c) søer
 - d) infrastruktur i forbindelse hermed, såsom sluser, elevatorer, broer, reservoirer
 - e) indlandshavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet
 - f) udstyr i forbindelse hermed
 - g) intelligente transportsystemer.
2. Indlandshavnene skal have en årlig omladningsmængde for gods på over 500 000 tons. Den samlede årlige omladningsmængde for gods er baseret på det seneste foreliggende gennemsnit over tre år, som er offentliggjort af Eurostat.
 3. Udstyret i forbindelse med havne skal navnlig muliggøre fremdrifts- og styresystemer, der mindsker forurening, energiforbrug og CO₂-intensitet. Det omfatter affaldsmodtagelsesfaciliteter.

Artikel 17
Transportinfrastrukturkrav

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, havneoperatører og infrastrukturforvaltere sikre, at indlandshavne er forbundet med vej- og/eller jernbaneinfrastruktur i det samlede net.
2. Havneoperatører skal sikre, at enhver indlandshavn er forsynet med mindst en godsterminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og til gennemsigtige gebyrer.
3. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater og infrastrukturforvaltere sikre, at:
 - a) floder, kanaler og søer opfylder minimumsbestemmelserne for klasse IV-vandveje, der er fastlagt i den internationale klassificering af indre vandveje i den europæiske aftale om de vigtigste indre vandveje af international betydning (AGN)⁴³, og sikre konstant frihøjde under broer.
 - b) floder, kanaler og søer er forsynet med flodinformationstjenester (RIS).

⁴³ Den europæiske transportministerkonference, ECMT/CM(92) 6/endelig.

Artikel 18
Ramme for prioriteret infrastrukturudvikling

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse og som supplement til de højt prioriterede mål i artikel 10 skal medlemsstaterne og andre projektivrærksættere lægge særlig vægt på det følgende:

- a) for eksisterende indre vandveje: gennemførelsesforanstaltninger, der er nødvendige for at opnå standarderne i klasse IV for de indre vandveje
- b) hvor det er relevant, opnåelse af højere standarder end klasse IV for indre vandveje for at efterkomme markedsefterspørgslen
- c) gennemførelse af intelligente transportsystemer, herunder flodinformationstjenester
- d) etablering af forbindelse mellem indlandshavneinfrastrukturen og jernbanetransportinfrastrukturen.

AFSNIT 3
VEJTRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 19
Kort

Veje, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I.

Artikel 20
Infrastrukturkomponenter

1. Vejtransportinfrastrukturen omfatter især:
 - a) veje af høj kvalitet, herunder
 - i) broer
 - ii) tunneler
 - iii) vejkryds
 - iv) overgange
 - v) udfletninger
 - b) parkeringsområder
 - c) udstyr i forbindelse hermed
 - d) intelligente transportsystemer

- e) godsterminaler og logistiske platforme
 - f) busstationer.
2. De veje af høj kvalitet, der henvises til i stk. 1, litra a), er veje, der spiller en væsentlig rolle for gods- og personbefordring over store afstande, integrerer de vigtigste bycentre og økonomiske centre, sammenkøbes med øvrige transportformer og forbinder NUTS 2-regioner (indlandsstater og perifere regioner) med centrale regioner i Unionen.
3. Veje af høj kvalitet skal være særlig udviklet og anlagt til færdsel med motorkøretøjer og er enten motorveje eller motortrafikveje.
- a) En motorvej er en vej, som specielt er udviklet og anlagt til færdsel med motorkøretøjer, som ikke har tilkørsel til tilgrænsende ejendomme, og som:
 - i) i de to færdselsretninger har særskilte vejbaner, der bortset fra særlige steder og midlertidige foranstaltninger er adskilt fra hinanden ved en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller undtagelsesvis ved andre midler
 - ii) ikke krydses i samme niveau af en anden vej, jernbane eller sporvognslinje eller fodgængerpassagerer og
 - iii) er særligt markeret med skilte som motorvej.
 - b) En motortrafikvej er en vej, der er forbeholdt færdsel med motorkøretøjer, og hvortil der kun er adgang fra udfletninger eller færdselsregulerede vejkryds, og hvor:
 - i) det er forbudt at standse og parkere og
 - ii) vejen ikke krydses i samme niveau af en anden jernbane eller sporvognslinje eller fodgængerovergang.
4. Udstyr i forbindelse med veje skal især omfatte udstyr til færdselsregulering, information og rutevejledning, opkrævning af brugeravgift, sikkerhedsformål, mindskelse af negative indvirkninger på miljøet, brændstoftpåfyldning eller genopladning af køretøjer med alternativ fremdrivning og sikring af parkeringsområder for erhvervskøretøjer.

Artikel 21
Transportinfrastrukturkrav

Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater og infrastrukturforvaltere sikre, at:

- a) vejene er i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 20, stk. 3
- b) vejtransportinfrastrukturens sikkerhed garanteres, overvåges og, hvor det er nødvendigt, forbedres i henhold til fremgangsmåden i Europa-Parlamentets og

Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed⁴⁴

- c) vejtunneler med en længde på over 500 m er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet⁴⁵
- d) interoperabiliteten mellem bompengesystemer sikres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet⁴⁶ og med Kommissionens beslutning af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske bompengetjeneste og de tilhørende tekniske løsninger⁴⁷
- e) der indføres intelligente transportsystemer i vejtransportinfrastrukturen, som er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer⁴⁸.

Artikel 22

Ramme for prioriteret infrastrukturudvikling

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse og som supplement til de højt prioriterede mål i artikel 10 skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere lægge særlig vægt på det følgende:

- a) anvendelse af intelligente transportsystemer, især multimodal informations- og trafikstyring og især for at muliggøre integrerede kommunikations- og betalingssystemer
- b) indførelse af nye teknologier og innovation for at fremme transport med lave CO₂-udledninger
- c) tilvejebringelse af sikre parkeringsområder
- d) fremme af vejsikkerhed.

AFSNIT 4

SØTRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 23

Kort

Søhavne, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I.

⁴⁴ EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59.

⁴⁵ EUT L 167 af 30.4.2004, s. 39.

⁴⁶ EUT L 166 af 30.4.2004, s. 124.

⁴⁷ EUT L 268 af 13.10.2009, s. 11.

⁴⁸ EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.

Artikel 24
Infrastrukturkomponenter

1. Søtransportinfrastrukturen omfatter især:
 - a) maritime rum
 - b) søkanaler
 - c) søhavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet
 - d) navigationshjælpemidler
 - e) havneindsejlinger
 - f) motorveje til søs
 - g) udstyr i forbindelse hermed
 - h) intelligente transportsystemer.

2. Søhavnene skal være til- og frakørselssteder for landinfrastrukturen i det samlede net. De skal opfylde mindst et af følgende kriterier:
 - a) Det samlede årlige passagerantal overstiger 0,1 % af det samlede årlige passagerantal i alle Unionens søhavne. Referencetallet for dette antal i alt er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år, som er baseret på de statistikker, der er offentliggjort af Eurostat.
 - b) Den samlede årlige godsmængde i forbindelse med håndtering af uemballeret eller emballeret gods overstiger 0,1% af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i alle Unionens søhavne. Referencetallet for dette antal i alt er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år, som er baseret på de statistikker, der er offentliggjort af Eurostat.
 - c) Søhavnen er beliggende på en ø og er det eneste adgangspunkt til en NUTS 3-region i det samlede net.
 - d) Søhavnen er beliggende i en region i den yderste periferi eller i et perifert område uden for en radius af 200 km fra den nærmeste anden havn i det samlede net.

3. Udstyr i forbindelse med søtransportinfrastruktur omfatter især udstyr til isbrydning, hydrologiske undersøgelser og uddybning og vedligeholdelse af havnen og havneindsejlinger.

Artikel 25
Motorveje til søs

1. Motorvejene til søs skal repræsentere den europæiske dimension i det transeuropæiske transportnet. De omfatter nærskibstrafik, havne, tilhørende maritim

infrastruktur og udstyr samt faciliteter, der muliggør nærskibstrafik eller sø- og flodtransportydelse mellem mindst to havne, herunder forbindelser i baglandet, i mindst to forskellige medlemsstater. Motorveje til søs skal omfatte:

- a) søtransportforbindelser mellem søhavne i det samlede net
 - b) havnefaciliteter, informations- og kommunikationsteknologi (ikt), som f.eks. elektroniske logistikstyringssystemer, sikkerheds- og forvaltnings- og toldprocedurer i mindst en medlemsstat
 - c) infrastruktur til direkte adgang til land og vand.
2. Forslag til projekter af fælles interesse for motorveje til søs i det transeuropæiske transportnet skal stilles af mindst to medlemsstater. De skal antage en af nedenstående former:
- a) de kan være den maritime komponent i en hovednetkorridor som defineret i artikel 49 eller udgøre den maritime komponent mellem to hovednetkorridorer
 - b) de kan udgøre en maritim forbindelse og de tilhørende forbindelser i baglandet i hovednettet mellem to eller flere hovedhavne
 - c) de kan udgøre en maritim forbindelse og de tilhørende forbindelser i baglandet mellem en havn i hovednettet og havne i det samlede net med særlig fokus på de forbindelser i baglandet, der vedrører havnene i hovednettet og i det samlede net.
3. Projekter af fælles interesse vedrørende motorveje til søs i det transeuropæiske transportnet kan også omfatte aktiviteter, der har bredere fordele, og som ikke er knyttet til specifikke havne, som f.eks. aktiviteter til forbedring af miljøforholdene, aktiviteter, der giver adgang til isbrydningsfaciliteter, aktiviteter, der sikrer muligheder for besejling året rundt, opmudring, alternative brændstofpåfyldningsfaciliteter samt optimering af processer, procedurer og det menneskelige aspekt, ikt-platforme og informationssystemer, herunder trafikstyringssystemer og elektroniske indberetningssystemer.

Artikel 26

Transportinfrastrukturkrav

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, havneoperatører og infrastrukturforvaltere sikre, at:
 - a) søhavne er forbundet med jernbanelinjer, veje og, hvor det er muligt, indre vandveje i det samlede net, undtagen på Malta og Cypern, så længe der ikke er etableret et jernbanesystem inden for deres område
 - b) enhver søhavn er forsynet med mindst en terminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og til gennemsigtige gebyrer

- c) søkanaler, sejlløb til havne og flodmundinger forbinder to have eller skaber adgang fra havet til søhavne og som minimum opfylder betingelserne for klasse IV for indre vandveje.
2. Havneoperatører skal sikre, at havne omfatter udstyr, der er nødvendigt for at sikre gode miljøforhold for skibe i havne, herunder især modtagefaciliteter til driftsaffald og lastrester fra skibe i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe⁴⁹.
3. Medlemsstaterne skal gennemføre VTMISS som fastsat i direktiv 2002/59/EF.

Artikel 27

Ramme for prioriteret infrastrukturudvikling

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse og som supplement til de højt prioriterede mål i artikel 10 skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere lægge særlig vægt på det følgende:

- a) fremme af motorveje til søs, herunder nærskibsfart
- b) indbyrdes forbindelse mellem søhavne med indre vandveje
- c) gennemførelse af VTMISS og elektroniske søfartstjenester.

AFSNIT 5

LUFTRANSPORTINFRASTRUKTUR

Artikel 28

Kort

Lufthavne, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I.

Artikel 29

Infrastrukturkomponenter

1. Luftransportinfrastrukturen omfatter især:
 - a) luftrum, ruter og flyruter
 - b) lufthavne
 - c) udstyr i forbindelse hermed
 - d) intelligente transportsystemer.

⁴⁹ EUT L 332 af 28.11.2000, s. 81.

2. Lufthavnene skal opfylde mindst et af følgende kriterier:
- a) For passagerlufthavne:
 - i) Den samlede årlige passagertrafik udgør mindst 0,1 % af det samlede årlige passagerantal i alle Unionens lufthavne. Det samlede årlige passagerantal er baseret på det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år, som er offentliggjort af Eurostat.
 - ii) Det kvantitative loft på 0,1 % finder ikke anvendelse, hvis lufthavnen er beliggende uden for en radius på 100 km fra den nærmeste lufthavn i det samlede net eller uden for en radius på 200 km, hvis den region, hvori den er beliggende, er forsynet med en højhastighedsjernbanelinje.
 - b) For fragtlufthavne udgør den samlede årlige godsmængde mindst 0,2 % af den samlede årlige godsmængde i alle Unionens lufthavne. Den samlede årlige godsmængde er baseret på det seneste foreliggende gennemsnit over tre år, som er offentliggjort af Eurostat.

Artikel 30
Transportinfrastrukturkrav

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater og lufthavnsoperatører sikre, at enhver lufthavn er forsynet med mindst en terminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og til gennemsigtige gebyrer.
2. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, lufthavnsoperatører og luftfartsselskaber sikre, at fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, der bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare, som vedtaget af Unionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002⁵⁰, finder anvendelse på lufttransportinfrastrukturen i det samlede net.
3. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, lufthavnsoperatører og luftfartsselskaber sikre, at infrastrukturen for lufttrafikstyring gør det muligt at gennemføre det fælles europæiske luftrum i henhold til Europa-Parlamentets forordning og Rådets (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen")⁵¹, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen")⁵², Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen")⁵³ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det europæiske

⁵⁰ EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

⁵¹ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

⁵² EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

⁵³ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen")⁵⁴ for at forbedre det europæiske luftfartssystem, gennemførelsesbestemmelsernes og Unionens specifikationer præstationer og bæredygtighed.

Artikel 31

Ramme for prioriteret infrastrukturudvikling

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse og som supplement til de højt prioriterede mål i artikel 10 skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere lægge særlig vægt på det følgende:

- a) optimering af den eksisterende infrastruktur
- b) forøgelse af lufthavnskapaciteten
- c) støtte til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og af lufttrafikstyringsystemer, især de systemer, hvori SESAR anvendes.

AFSNIT 6

INFRASTRUKTUR TIL MULTIMODAL TRANSPORT

Artikel 32

Kort

Godsterminaler og logistiske platforme, der indgår i det samlede net, fremgår af kortene i bilag I.

Artikel 33

Infrastrukturkomponenter

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

- a) den samlede omladning af gods overstiger det kvantitative loft for søhavne, der er fastsat i artikel 24
- b) Hvis der ikke findes en godsterminal eller logistisk platform i en NUTS 2-region, der opfylder kriteriet i litra a), er det den vigtigste godsterminal eller logistiske platform, der udpeges af den pågældende medlemsstat, og som mindst er forbundet med veje og jernbaner i denne NUTS 2-region.

⁵⁴ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.

Artikel 34
Transportinfrastrukturkrav

1. Inden for deres ansvarsområde skal medlemsstater, operatører af godsterminaler, havne og lufthavne samt infrastrukturforvaltere sikre, at:
 - a) transportformer forbindes på følgende steder: godsterminaler, banegårde, indlandshavne, lufthavne og søhavne for at muliggøre multimodal gods- og passagertransport
 - b) godsterminaler og logistiske platforme, indlandshavne og søhavne samt lufthavne, der håndterer fragt, er forsynet med systemer til formidling af informationsstrømme inden for denne infrastruktur og mellem transportformer i logistikkæden, idet de relevante bestemmelser i Unionens og medlemsstaternes lovgivning overholdes. Disse systemer skal navnlig muliggøre formidling af tidstro oplysninger om den tilgængelige infrastrukturkapacitet, trafikstrømme og placering samt sporing og sørge for sikkerheden i hele den multimodale transportkæde
 - c) vedvarende passagertrafik på tværs af det samlede net fremmes gennem en passende opsætning og tilgængelighed af intelligente transportsystemer på banegårde, busstationer, i lufthavne og om relevant i søhavne og indlandshavne, idet de relevante bestemmelser i Unionens og medlemsstaternes lovgivning overholdes.
2. Godsterminaloperatører skal sikre, at godsterminaler er forsynet med kraner, transportanlæg og andet udstyr til transport af gods mellem forskellige transportformer og til placering og oplagring af gods.

Artikel 35
Ramme for prioriteret infrastrukturudvikling

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse og som supplement til de højt prioriterede mål i artikel 10 skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere lægge særlig vægt på at:

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

AFSNIT 7 FÆLLES BESTEMMELSER

Artikel 36 **Byknudepunkter**

I forbindelse med udviklingen af det samlede net i byknudepunkter skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere sigte mod følgende:

- a) for så vidt angår passagertransport: sammenkobling mellem jernbaneinfrastruktur, luftfartsinfrastruktur og, hvor det er relevant, indre vandvejsinfrastruktur, vejinfrastruktur og maritim infrastruktur i det samlede net
- b) for så vidt angår godstransport: sammenkobling mellem jernbaneinfrastruktur og, hvor det er relevant, indre vandvejsinfrastruktur, luftfartsinfrastruktur, maritim infrastruktur og vejinfrastruktur i det samlede net
- c) passende forbindelser mellem forskellige banegårde og lufthavne i det samlede net i et byknudepunkt
- d) velfungerende forbindelser mellem infrastrukturen i det samlede net og infrastrukturen for regional- og lokaltrafikken, herunder logistisk konsolidering og distributionscentre
- e) undgåelse af byområder i forbindelse med vejtransport med henblik på at lette trafikstrømme over lange afstande i det samlede net
- f) undgåelse af byområder i forbindelse med jernbanegodstransport
- g) fremme af effektive metoder til støjsvag udbringning og lavemissionsudbringning af gods i byer.

Artikel 37 **Intelligente transportsystemer (ITS)**

1. ITS skal muliggøre trafikstyring og udveksling af oplysninger i og mellem transportformer i forbindelse med multimodale transportaktiviteter og transportrelaterede tjenester, der frembringer merværdi, med henblik på forbedring af sikkerhed og miljø.
2. ITS skal fremme velfungerende forbindelser mellem infrastrukturen i det samlede net og infrastrukturen for den regionale og lokale transport.
3. ITS, der er knyttet til transportformer, skal især omfatte:
 - for så vidt angår jernbaneforbindelser: ERTMS

- for så vidt angår indre vandveje: flodinformationssystemer og elektroniske søfartstjenester
- for så vidt angår vejtransport: ITS i henhold til direktiv 2010/40/EU
- for så vidt angår søtransport: VTMISS og elektroniske søfartstjenester
- for så vidt angår lufttransport: lufttrafikstyringssystemer, især de systemer, der vedrører SESAR.

Artikel 38

Godstransporttjenester

Unionen, medlemsstaterne og andre projektivrksættere skal lægge særlig vægt på projekter af fælles interesse, som omfatter effektive godstransporttjenester, der anvender infrastrukturen i det samlede net og bidrager til en reduktion af CO₂-udledningerne. Formålet med disse projekter er særlig:

- a) at gøre brugen af transportinfrastruktur mere bæredygtig, herunder effektivisere forvaltningen heraf
- b) at fremme udbredelsen af innovative transporttjenester eller nye kombinationer af dokumenterede eksisterende transporttjenester, herunder ved anvendelse af intelligente transportsystemer og fastlæggelse af relevante styringsstrukturer
- c) at fremme multimodale transportaktiviteter og øge samarbejdet mellem udbydere af transporttjenester
- d) at stimulere ressource- og kulstofeffektivitet, navnlig vedrørende drivmidler til køretøjer, transport til lands og til vands, system- og aktivitetsplanlægning, ressourcedeling og samarbejde
- e) at analysere, tilvejebringe oplysninger om og overvåge markeder, flådekarakteristik og -resultater, administrative krav og menneskelige ressourcer.

Artikel 39

Ny teknologi og innovation

Det samlede net skal følge med den seneste teknologiske udvikling og udbredelsen af den nyeste teknologi med følgende formål:

- a) at gøre det muligt at nedbringe CO₂-udledningerne fra transport ved at overgå til innovative transportteknologier
- b) at gøre det muligt at nedbringe CO₂-udledningerne fra alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet samt indføre alternative fremdriftssystemer og tilvejebringe den tilsvarende infrastruktur. Denne infrastruktur kan omfatte net og andre faciliteter, der er nødvendige for energiforsyningen, tage hensyn til

grænsefladen mellem infrastruktur og køretøj og omfatte intelligente transportsystemer

- c) at øge sikkerheden og bæredygtigheden i forbindelse med transport af personer og varer
- d) at forbedre driften, tilgængeligheden, interoperabiliteten, multimodaliteten og effektiviteten i nettet, herunder multimodal billettering
- e) at fremme foranstaltninger til nedbringelse af eksterne omkostninger, som f.eks. enhver form for forurening, herunder støj, overbelastning og helbredsskader
- f) at indføre sikkerhedsteknologi og kompatible identifikationsstandarder på nettene
- g) at øge modstandsdygtigheden over for klimaændringer
- h) at gøre yderligere fremskridt med hensyn til udvikling og udbredelse af intelligente transportsystemer inden for og mellem transportformer.

Artikel 40

Sikker infrastruktur

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal tage behørigt hensyn til at sikre, at transportinfrastrukturen giver et højt sikkerhedsniveau ved transport af passagerer og gods.

Artikel 41

Infrastruktur, der er modstandsdygtig over for klimaændringer og katastrofer

I forbindelse med infrastrukturplanlægningen skal medlemsstaterne og andre projektiværksættere tage behørigt hensyn til risikovurderinger og tilpasningsforanstaltninger, der i tilstrækkelig grad øger modstandsdygtigheden over for klimaændringer, især i forbindelse med nedbør, oversvømmelser, storme, høje temperaturer og varmebølger, tørke, stigende vandstand og stigninger ved kyster, i overensstemmelse med ethvert krav, der måtte blive fastsat i den relevante unionslovgivning.

Der bør i givet fald også tages behørigt hensyn til infrastrukturens modstandsdygtighed over for naturkatastrofer eller menneskeskabte katastrofer i overensstemmelse med ethvert krav, der måtte være fastlagt i den relevante unionslovgivning.

Artikel 42

Miljøbeskyttelse

Medlemsstaterne og andre projektiværksættere skal foretage en miljøvurdering af planer og projekter, især i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet⁵⁵ og Rådets direktiv 92/43/EØF

⁵⁵ EFT L 175 af 5.7.1985, s. 40.

af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter⁵⁶, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger⁵⁷, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet⁵⁸ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle⁵⁹ for at undgå eller, hvis dette ikke er muligt, afhjælpe negative indvirkninger på miljøet, som f.eks. landskabsfragmentering, arealbefæstelse, luft- og vandforurening samt støj, samt for at gennemføre en effektiv beskyttelse af den biologiske mangfoldighed.

Artikel 43

Tilgængelighed for alle brugere

Transportinfrastrukturen skal være tilgængelig for alle brugere, herunder især ældre, bevægelseshæmmede og handicappede passagerer, og tilbyde alle uhindret mobilitet.

⁵⁶ EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.

⁵⁷ EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1.

⁵⁸ EFT L 197 af 21.7.2001, s. 30.

⁵⁹ EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7.

KAPITEL III

HOVEDNETTET

Artikel 44

Identifikation af hovednettet

1. Hovednettet skal omfatte de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning for opnåelsen af målsætningerne i politikken vedrørende det transeuropæiske transportnet. Hovednettet skal især bidrage til at forbedre mobiliteten og at udvikle et transportsystem med lav CO₂-udledning.
2. Hovednettet skal være sammenkoblet i knudepunkter og muliggøre forbindelser med nabolandenes transportinfrastrukturnet.
3. De transportinfrastrukturer, der udgør hovednettet, er angivet på de tilhørende kort over det samlede net i bilag I.

Artikel 45

Krav

1. Hovednettet skal afspejle udviklingen i trafikefterspørgslen og behovet for multimodal transport. Der skal tages hensyn til de mest avancerede teknologier og foranstaltninger til styring af infrastrukturen for at sikre en ressourceeffektiv anvendelse af transportinfrastrukturen og tilvejebringe tilstrækkelig kapacitet.
2. Infrastrukturen i hovednettet skal opfylde alle de krav, der er fastlagt i kapitel II, uden undtagelse. Desuden skal infrastrukturen i hovednettet opfylde følgende krav:
 - a) For så vidt angår jernbanetransportinfrastruktur:
 - fuldstændig elektrificering af jernbanestrækninger
 - strækninger med regelmæssig godstrafik: mindst 22,5 t akseltryk, 100 km/t strækningshastighed og toglængde på 750 m.
 - b) For så vidt angår infrastruktur for transport ad indre vandveje og søtransportinfrastruktur:
 - adgang til alternative rene brændstoffer
 - c) For så vidt angår vejtransportinfrastruktur:
 - anlæggelse af tilstrækkeligt sikre rastepladser med ca. 50 kilometers afstand på motorveje for bl.a. at tilvejebringe tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervstrafikanter
 - adgang til alternative rene brændstoffer

- d) For så vidt angår luftfartstransportinfrastruktur:
- kapacitet til at tilvejebringe alternative rene brændstoffer.

Artikel 46
Udvikling af hovednettet

1. Den transportinfrastruktur, der indgår i hovednettet, skal udvikles i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i kapitel 2.
2. Gennemførelsen af projekter af fælles interesse, der bidrager til færdiggørelsen af hovednettet, skal have højeste prioritet.
3. Medlemsstaterne skal sikre, at hovednettet senest den 31. december 2030 er gennemført fuldstændigt og er i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel, jf. dog artikel 47, stk. 2 og 3.

Artikel 47
Knudepunkter i hovednettet

1. Knudepunkterne i hovednettet er anført i bilag II og omfatter.
 - byknudepunkter, herunder havne og lufthavne i byer
 - søhavne
 - grænseovergange til nabolande.
2. De søhavne, der er anført i bilag II, del 2, skal senest den 31. december 2030 være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, undtagen i behørigt begrundede tilfælde.
3. De hovedlufthavne, der er anført i bilag II, del 1b, skal senest den 31. december 2050 være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet. I betragtning af den potentielle trafikefterspørgsel skal disse lufthavne om muligt integreres i højhastighedstognettet.

KAPITEL IV

GENNEMFØRELSE AF HOVEDNETTET VED HJÆLP AF HOVEDNETKORRIDORER

Artikel 48

Det overordnede formål med hovednetkorridorer

1. Hovednetkorridorer er et instrument til fremme af en koordineret gennemførelse af hovednettet. For at skabe en ressourceeffektiv multimodal transport skal hovednetkorridorerne være baseret på modal integration, interoperabilitet samt på en koordineret udvikling og styring af infrastrukturen.
2. Hovednetkorridorerne skal omfatte en koordineret tilgang til infrastrukturanvendelse og -investeringer for at forvalte kapaciteten på den mest effektive måde. Hvor det er nødvendigt, skal den multimodale infrastruktur i hovednetkorridorerne opbygges og samordnes på en måde, der optimerer anvendelsen af de enkelte transportformer og samarbejdet mellem disse. Hovednetkorridorerne skal understøtte en omfattende anvendelse af interoperable trafikstyringssystemer.

Artikel 49

Definition af hovednetkorridorer

1. Hovednetkorridorer består af dele af hovednettet. De skal omfatte mindst tre transportformer og krydse mindst tre medlemsstater. De omfatter hovednettets væsentligste grænseoverskridende strømme over lange afstande.
2. I behørigt begrundede tilfælde kan hovednetkorridoren være begrænset til kun at omfatte to transportformer.
3. Hovednetkorridorer skal omfatte søhavne og adgangsveje hertil, undtagen i behørigt begrundede tilfælde.

Artikel 50

Liste over hovednetkorridorer

1. Hver enkelt medlemsstat skal deltage i mindst en hovednetkorridor.
2. Listen over hovednetkorridorer findes i bilag I til forordning (EU) nr. XXX/2012 af ... [Connecting Europe-faciliteten].

Artikel 51
Koordinering af hovednetkorridorer

1. For at fremme en samordnet gennemførelse af hovednetkorridorer udpeger Kommissionen efter høring af de pågældende medlemsstater og Europa-Parlamentet personer med titlen "europæisk koordinator".
2. Den europæiske koordinator udvælges navnlig på grundlag af sine erfaringer med europæiske institutioner og viden om emner, der vedrører finansieringen og den socioøkonomiske og miljømæssige vurdering af store projekter.
3. Kommissionens beslutning om udpegning af den europæiske koordinator indeholder en angivelse af, hvordan de i stk. 5 anførte opgaver skal udføres.
4. Den europæiske koordinator handler for og på vegne af Kommissionen. Den europæiske koordinators mandat vedrører en enkelt hovednetkorridor. Den europæiske koordinator udarbejder i samarbejde med de pågældende medlemsstater en arbejdsplan for de aktiviteter, der skal gennemføres.
5. Den europæiske koordinator:
 - a) leder den samordnede gennemførelse af hovednetkorridoren med henblik på at gøre det muligt at overholde den tidsplan, der er fastlagt i gennemførelsesafgørelsen om den pågældende hovednetkorridor
 - b) foretager indberetning til medlemsstaterne, Kommissionen og, hvor det er relevant, til alle øvrige organer, der er direkte involveret i udviklingen af hovednetkorridoren, om enhver form for vanskeligheder, som koordinatoren har mødt, og bidrager til at finde passende løsninger
 - c) udarbejder hvert år en rapport til Europa-Parlamentet, Kommissionen og de relevante medlemsstater om det fremskridt, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af hovednetkorridoren
 - d) hører i samarbejde med de relevante medlemsstater især de regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportoperatører, transportbrugere og, hvor det er relevant, andre offentlige og private organer for at få et mere indgående kendskab til efterspørgslen efter transportydelser, mulighederne for midler til investeringer og de tiltag, der skal iværksættes, samt de betingelser, der skal være opfyldt for at fremme adgangen til disse midler eller denne finansiering.
6. De berørte medlemsstater samarbejder med den europæiske koordinator og giver koordinatoren de oplysninger, som er nødvendige for, at denne kan udføre de opgaver, der er nævnt i stk. 5.
7. Med forbehold af de relevante procedurer i Unionens og medlemsstaternes lovgivning kan Kommissionen anmode om en udtalelse fra den europæiske koordinator i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om midler fra Unionen til hovednetkorridorer, som den europæiske koordinator er ansvarlig for.

Artikel 52
Styring af hovednetkorridorer

1. For hver enkelt hovednetkorridor opretter de berørte medlemsstater en korridorplatform med ansvar for fastlæggelsen af generelle målsætninger for hovednetkorridoren og for udarbejdelsen og overvågningen af de foranstaltninger, hvortil der henvises i artikel 53, stk. 1.
2. Denne korridorplatform er sammensat af repræsentanter for de berørte medlemsstater og, hvor det er relevant, andre offentlige og private organer. Under alle omstændigheder deltager de relevante infrastrukturforvaltere som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering⁶⁰ i korridorplatformen.
3. Den europæiske koordinator leder korridorplatformen.
4. Denne korridorplatform oprettes som en fast retlig enhed, f.eks. som en europæisk økonomisk interessegruppe.
5. Etableringen af korridorplatforme sker med forbehold af princippet om, at modtageren af finansiel støtte fra Unionen har det endelige ansvar for gennemførelsen af projekterne.

Artikel 53
Korridorudviklingsplan

1. For hver enkelt hovednetkorridor udarbejder de berørte medlemsstater i samarbejde med korridorplatformen senest seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden en korridorudviklingsplan, der sendes til Kommissionen. Denne plan indeholder især:
 - a) en beskrivelse af kendetegnene for hovednetkorridoren, herunder flaskehalse
 - b) målsætningerne for hovednetkorridoren, især med hensyn til de resultater, der fastslås som kvaliteten af tjenesten, korridorens kapacitet og overholdelse af de krav, der er anført i kapitel 2
 - c) programmet over foranstaltninger, der er nødvendige for udviklingen af hovednetkorridoren
 - d) en markedsundersøgelse om multimodal transport
 - e) en gennemførelsesplan, herunder:
 - en plan for indførelsen af de interoperable trafikstyringssystemer i multimodale godskorridorer med forbehold af den relevante unionslovgivning

⁶⁰ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

- en plan for fjernelse af fysiske, tekniske, driftsmæssige og administrative hindringer mellem og inden for transportformer og til fremme af effektive multimodale transport og tjenester
 - foranstaltninger til forbedring af den administrative og tekniske kapacitet til at udtænke, planlægge, udforme, tilvejebringe, gennemføre og overvåge projekter af fælles interesse
 - risikovurdering, herunder de eventuelle indvirkninger af klimaændringer på infrastrukturen og i givet fald forslag til foranstaltninger til fremme af modstandsdygtigheden over for klimaforandringer.
 - foranstaltninger, der skal træffes for at mindske drivhusgasemissioner
- f) en investeringsplan, der skal ajourføres regelmæssigt, herunder:
- en liste over projekter til udvidelse, fornyelse eller genoprettelse af transportinfrastruktur som defineret i artikel 2, stk. 2, for hver enkelt af de transportformer, der er omfattet af hovednetkorridoren
 - en tilhørende økonomisk plan med de forskellige kilder, der er påtænkt med henblik på midler og finansiering, på internationalt, nationalt, regionalt og lokalt plan samt EU-plan, herunder, hvor det er muligt, øremærkede krydsfinansieringsordninger og privat kapital samt beløbsangivelse for de tilsagn, der allerede er givet, og i givet fald henvisning til Unionens bidrag, der er planlagt inden for rammerne af Unionens finansielle programmer.
2. På grundlag af den korridorudviklingsplan, som de berørte medlemsstater forelægger, afgiver Kommissionen en udtalelse.
3. Til støtte for gennemførelsen af hovednetkorridorerne kan Kommissionen vedtage gennemførelsesafgørelser om hovednetkorridorer. Disse afgørelser kan:
- a) omfatte investeringsplanerne, de dermed forbundne omkostninger og den tidsplan for gennemførelse, der anses for nødvendig for at gennemføre hovednetkorridoren i overensstemmelse med målsætningerne i denne forordning
 - b) fastlægge alle foranstaltninger til reduktion af eksterne omkostninger, herunder især drivhusgasemissioner og støj, og til fremme af indførelsen af nye teknologier inden for trafik- og kapacitetsstyring.
 - c) indeholde bestemmelser om andre foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre korridorudviklingsplanen og for en effektiv anvendelse af infrastrukturen i hovednetkorridoren.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages i henhold til den rådgivningsprocedure, som der henvises til i artikel 55, stk. 2.

KAPITEL V

FÆLLES BESTEMMELSER

Artikel 54

Ajourføring og indberetning

1. Gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet oplyser medlemsstaterne løbende Kommissionen om fremskridt med gennemførelsen af projekter af fælles interesse og de investeringer, der er foretaget i denne henseende.

Medlemsstaterne forelægger Kommissionen sammendrag af nationale planer og programmer, som de udarbejder med henblik på udviklingen af det transeuropæiske transportnet, herunder især i forbindelse med hovednettet. Når de nationale planer og programmer er vedtaget, fremsender medlemsstaterne dem til Kommissionen til orientering.

2. Hvert andet år med virkning fra denne forordnings ikrafttræden og efter høring af det udvalg, der er omhandlet i artikel 54, offentliggør Kommissionen en statusrapport om gennemførelsen af retningslinjerne, som forelægges Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 56 vedrørende tilpasning af bilag I, II og III med det formål at tage hensyn til eventuelle ændringer som følge af de kvantitative lofter, der er fastsat i artikel 16, 24, 29 og 33. Kommissionen skal i forbindelse med tilpasningen af bilagene:

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

Tilpasningerne i henhold til litra a) og b) skal være baseret på de seneste tilgængelige statistikker, der er offentliggjort af Eurostat.

4. Projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur, der som følge af tilpasning bliver en del af det transeuropæiske transportnet, kan søge om støtte i medfør af artikel 7, stk. 5, fra den dato, hvor de delegerede retsakter, jf. stk. 3, træder i kraft.

Projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur, der som følge af tilpasning ikke længere indgår i det transeuropæiske transportnet, er udelukket fra at søge om støtte i medfør af artikel 7, stk. 5, fra den dato, hvor de delegerede retsakter, jf. stk. 3, træder i kraft. Ophør af muligheden for at søge om støtte påvirker ikke afgørelser om finansiering eller støtte, der træffes af Kommissionen inden denne dato.

Artikel 55

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som fastlagt i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til denne bestemmelse, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 56

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De delegerede beføjelser, jf. artikel 54, stk. 3, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den[datoen for forordningens ikrafttræden].
3. Delegationen af beføjelser i artikel 54, stk. 3, kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 54, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på 2 måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med 2 måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 57
Revision

Senest den 31. december 2023 skal Kommissionen have foretaget en revision af gennemførelsen af hovednettet, herunder en evaluering af overensstemmelsen med bestemmelserne i denne forordning og af fremskridtene i gennemførelsen.

Artikel 58
Kontaktmyndighed

Medlemsstaterne kan udpege én enkelt kontaktmyndighed til at fremme og samordne tilladelsesprocessen for projekter af fælles interesse, især grænseoverskridende projekter, i henhold til de relevante bestemmelser i Unionens lovgivning.

Artikel 59
Forsinket færdiggørelse af hovednettet

1. I tilfælde af en væsentlig forsinkelse med hensyn til påbegyndelse eller færdiggørelse af arbejdet med hovednettet anmoder Kommissionen de pågældende medlemsstater om en begrundelse for forsinkelsen inden for tre måneder. På grundlag af dette svar hører Kommissionen de pågældende medlemsstater for at afhjælpe det problem, der har givet anledning til forsinkelsen.
2. Kommissionen kan som led i sin aktive overvågning af gennemførelsen af hovednettet og under behørigt hensyn til proportionalitets- og subsidiaritetsprincippet beslutte at iværksætte passende foranstaltninger.
3. Europa-Parlamentet og medlemsstaterne bliver straks underrettet om enhver foranstaltning, der iværksættes.

Artikel 60
Forenelighed med Unionens lovgivning og politikker

I forbindelse med tiltag, der iværksættes i henhold til denne forordning, skal der tages hensyn til relevante unionspolitikker, især på områderne konkurrence, markedsadgang, miljøbeskyttelse, sundhed, bæredygtig udvikling og offentlige indkøb.

Artikel 61
Fremme og evaluering

Kommissionen skal fremme og evaluere udviklingen af politikken for det transeuropæiske transportnet og den overordnede gennemførelse heraf.

Artikel 62
Ophævede retsakter

Afgørelse nr. 661/2010/EU ophæves.

I forbindelse med afgørelser om finansiering, der er baseret på forordning (EF) nr. 680/2007⁶¹, finder afgørelse nr. 611/2010/EU fortsat anvendelse.

Artikel 63
Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 6.2.2012.

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

⁶¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet, EUT L 162 af 22.6.2007, s. 1.