2025/90901

5.12.2025

Berigtigelse til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013

(Den Europæiske Unions Tidende L, 2024/1679, 28. juni 2024)

Forordning (EU) 2024/1679 læses således:

»EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2024/1679

af 13. juni 2024

om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013

(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 Udvalg ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([2]),

efter den almindelige lovgivningsprocedure ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 med titlen »Den europæiske grønne pagt« fastsættes en målsætning om klimaneutralitet, som Unionen skal nå i 2050, og en klar målsætning om at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030. Disse målsætninger er fastsat som et mål i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 ([4]).

(2) Transportemissionerne udgør ca. 25 % af Unionens samlede drivhusgasemissioner, og disse emissioner er steget i de seneste år. I den europæiske grønne pagt opfordres der derfor til en reduktion på 90 % af drivhusgasemissionerne fra transport, således at Unionen kan blive en klimaneutral økonomi senest i 2050, samtidig med at der arbejdes hen imod ambitionen om nulforurening, som udtrykt i Kommissionens meddelelse af 12. maj 2021 med titlen »Vejen til en sund planet for alle EU-handlingsplan: »Mod nulforurening for vand, luft og jord««.

(3) I Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 med titlen »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« (»Kommissionens meddelelse om strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet«) fastsættes milepæle for at vise det europæiske transportsystems vej mod at nå målene om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet. Det forventes, at jernbanegodstrafikkens markedsandel vil blive forøget med 50 % senest i 2030 og fordoblet senest i 2050, mens transport ad indre vandveje og nærskibsfart vil øge sin markedsandel med 25 % senest i 2030 og med 50 % senest i 2050, og trafik med højhastighedstog vil være fordoblet i 2030 og tredoblet i 2050. Desuden bør mindst 30 millioner nulemissionsbiler og 80000 nulemissionslastbiler være i drift på Unionens veje senest i 2030, og næsten alle biler, varevogne og busser og nye tunge køretøjer bør være emissionsfri senest i 2050. Endvidere bør rejser med kollektiv trafik i rutefart på under 500 km være kulstofneutrale senest i 2030 i Unionen, og senest i 2030 bør der være mindst 100 klimaneutrale byer i Europa.

(4) Gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet skaber gunstige betingelser i form af et infrastrukturgrundlag, der gør det muligt at gøre alle transportformer mere bæredygtige, økonomisk overkommelige og inklusive, gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige i et multimodalt transportsystem og indføre de rette incitamenter til at fremme omstillingen, navnlig ved at sikre en retfærdig omstilling, i overensstemmelse med målene i Rådets henstilling af 16. juni 2022 om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet ([5]).

([1]) EUT C 290 af 29.7.2022, s. 120.
([2]) EUT C 498 af 30.12.2022, s. 68.
([3]) Europa-Parlamentets holdning af 24.4.2024 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 13.6.2024.
([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).
([5]) EUT C 243 af 27.6.2022, s. 35.

(5) Planlægningen, udviklingen og driften af det transeuropæiske transportnet bør muliggøre bæredygtige transportformer, tilvejebringe bedre multimodale og interoperable transportløsninger og styrke den intermodale integration af hele logistikkæden og derved bidrage til et velfungerende indre marked ved at tilvejebringe de trafikårer, der er nødvendige for en smidig personbefordring og godstransport i hele Unionen, og ved at etablere smidige transportforbindelser med nabolande. Desuden bør nettet sigte mod at styrke den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed ved at sikre tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen, herunder bedre konnektivitet for regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, landdistrikter, øregioner, randområder og bjergområder samt tyndt befolkede områder. Udviklingen af det transeuropæiske transportnet bør også muliggøre en gnidningsløs, sikker og bæredygtig mobilitet for varer og personer i al deres mangfoldighed og bidrage til øget økonomisk vækst og konkurrenceevne i et globalt perspektiv gennem etablering af sammenkoblinger og interoperabilitet mellem nationale transportnet på en ressourceeffektiv og bæredygtig måde.

(6) Den øgede trafik har resulteret i øget trængsel i den internationale transport. For at sikre den internationale mobilitet for passagerer og varer bør det transeuropæiske transportnets kapacitet og udnyttelsen af denne kapacitet optimeres og, hvor det er nødvendigt, udvides ved at fjerne infrastrukturflaskehalse og etablere manglende infrastrukturforbindelser i og mellem medlemsstater og, hvor det er relevant, til nabolande, og under hensyntagen til de igangværende forhandlinger med andre kandidatlande og potentielle kandidatlande.

(7) Det transeuropæiske transportnet består i vid udstrækning af eksisterende infrastruktur. For at målene for den nye politik for det transeuropæiske transportnet kan opfyldes fuldt ud, bør der fastlægges ensartede krav til infrastrukturen.

(8) Projekter af fælles interesse bør bidrage til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem etablering af en ny transportinfrastruktur, gennem vedligeholdelse og opgradering af eksisterende infrastruktur og gennem foranstaltninger til fremme af dens ressourceeffektive anvendelse og modstandsdygtighed. Projekter af fælles interesse bør have en europæisk merværdi. Sådanne projekter bør også være økonomisk levedygtige. Projekter i tyndt befolkede områder eller projekter, der er afgørende for dobbelt anvendelse af infrastruktur, hvor det kan være vanskeligt at påvise den økonomiske levedygtighed, da fordelene ved social og territorial samhørighed kan have større værdi, bør i det mindste bidrage positivt til udviklingen af nettet på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, der tager hensyn til det pågældende områdes særlige karakteristika og begrænsninger.

(9) Ved gennemførelsen af projekter af fælles interesse bør der tages behørigt hensyn til de særlige omstændigheder omkring det enkelte berørte projekt. Der bør, hvor det er muligt, udnyttes synergier med andre politikker, f.eks. med de transeuropæiske energi- og telekommunikationsnet eller med infrastrukturen med dobbelt anvendelse til militære formål samt med turismeaspekter ved at lade vejanlæg som f.eks. broer eller tunneler omfatte cykelinfrastruktur til cykelstier, herunder EuroVelo-ruter, og med sikkerhedsaspekter ved at medtage nye teknologier som f.eks. sensorer i broer.

(10) For at opnå en effektiv og modstandsdygtig transportinfrastruktur af høj kvalitet inden for alle transportformer bør udviklingen af det transeuropæiske transportnet tage hensyn til passager- og godstransportsikkerheden, bidraget til klimaændringer og indvirkningen af klimaændringer og potentielle naturskabte farer og menneskeskabte katastrofer på infrastrukturen og tilgængelighed for alle transportbrugere, navnlig i områder, der er særlig hårdt ramt af klimaændringernes negative virkninger.

(11) Det transeuropæiske transportnet bør bidrage til at forbedre kvaliteten af tjenester, de sociale vilkår for transportarbejdere og tilgængeligheden for alle brugere, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet og andre personer i sårbare situationer, samt forebygge og afbøde mobilitetsfattigdom. Der bør lægges særlig vægt på kønsdimensionen for at sikre lige adgang til tjenester og infrastruktur.

(12) I forbindelse med infrastrukturplanlægningen bør medlemsstaterne og andre projektiværksættere tage behørigt hensyn til risikovurderinger og tilpasningsforanstaltninger, der har til formål at forbedre modstandsdygtigheden over for f.eks. klimaændringer, naturskabte farer og menneskeskabte katastrofer. Ved at skabe yderligere incitamenter til at udvikle bæredygtige transportformer og med gennemførelsen af høje standarder for grøn transportinfrastruktur vil gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet understøtte princippet om ikke at gøre væsentlig skade som omhandlet i artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets klassificeringsforordning (EU) 2020/852 ([6]).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 (EUT L 198 af 22.6.2020, s. 13).

(13) I betragtning af udviklingen i Unionens infrastrukturbehov og i dekarboniseringsmålene, konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i juli 2020, ifølge hvilke Unionens udgifter bør være i overensstemmelse med Parisaftalens mål og princippet om ikke at gøre væsentlig skade, bør projekter af fælles interesse vurderes for at sikre, at politikken for det transeuropæiske transportnet er i overensstemmelse med Unionens transport-, miljø- og klimapolitiske mål. Medlemsstaterne og andre projektiværksættere bør foretage en miljøvurdering af planer og projekter, som for projekter, for hvilke udbudsproceduren for en miljøkonsekvensvurdering ikke er indledt på datoen for denne forordnings ikrafttræden, bør omfatte en vurdering af overholdelsen af princippet om ikke at gøre væsentlig skade på grundlag af den seneste tilgængelige vejledning og bedste praksis.

(14) Infrastrukturprojekter, der er omfattet af denne forordning, bør være modstandsdygtige over for de potentielle negative virkninger af klimaændringer gennem en vurdering af klimasårbarhed og -risici, herunder gennem relevante tilpasningsforanstaltninger. Projekter, for hvilke der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, bør være underlagt klimasikring og bør integrere omkostningerne ved drivhusgasemissioner og de positive virkninger af foranstaltninger til modvirkning af klimaændringer i cost-benefit-analysen. Klimasikring bør foretages på grundlag af den seneste tilgængelige bedste praksis og vejledning. Dette bidrager til at integrere risici i forbindelse med klimaændringer samt vurderinger af sårbarhed over for og tilpasning til klimaændringer i investerings- og planlægningsbeslutninger under Unionens budget. Med forbehold af andre EU-retsakter, navnlig gennemførelsesretsakter om betingelserne for tildeling af finansiel støtte fra Unionen til projekter af fælles interesse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 ([7]), bør kravet om at foretage klimasikring kun finde anvendelse på projekter, for hvilke udbudsproceduren for miljøkonsekvensvurderingen endnu ikke er indledt på datoen for nærværende forordnings ikrafttræden.

(15) Medlemsstaterne og andre projektiværksættere bør foretage en miljøvurdering af planer og projekter i overensstemmelse med den relevante lovgivning for at undgå eller, hvis dette ikke er muligt, modvirke eller kompensere for negative indvirkninger på miljøet, som f.eks. landskabsfragmentering, arealbefæstelse og luft- og vandforurening samt støj, og for at beskytte biodiversiteten effektivt.

(16) I projekternes planlægnings- og anlægsfase bør der tages behørigt hensyn til interesserne hos de regionale og lokale myndigheder og befolkningen, der berøres af et projekt af fælles interesse.

(17) Definitionen af det transeuropæiske transportnet bør baseres på en fælles og gennemsigtig metode og bør afspejle det højeste niveau af infrastrukturplanlægning i Unionen. Den bør være multimodal, dvs. omfatte alle transportformer og deres forbindelser samt alle relevante trafik- og rejseinformationsstyringssystemer.

(18) Det transeuropæiske transportnet bør udvikles gradvist i tre faser med det overordnede mål at realisere et multimodalt og interoperabelt net, der dækker hele Europa, med høje kvalitetsstandarder, samtidig med at Unionens overordnede mål om klimaneutralitet og andre miljømål respekteres: færdiggørelsen af et hovednet senest i 2030, et udvidet hovednet senest i 2040 og et samlet net senest i 2050, medmindre andet er fastsat i denne forordning.

(19) Ud over de frister i 2030 og 2050, der allerede er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 ([8]), bør der tilføjes en mellemliggende frist i 2040 for nettets overensstemmelse med nærværende forordning for det udvidede hovednet, der er en del af de europæiske transportkorridorer. Den samme mellemliggende frist bør også gælde for nye standarder for hovednettet, der er indført som supplement til kravene i forordning (EU) nr. 1315/2013, så de nødvendige investeringer kan foretages rettidigt.

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 (EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38).

([8]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

(20) Transportinfrastrukturen fungerer som et net, og derfor kan manglende overensstemmelse eller manglende operabilitet på et lille segment hæmme systemets effektivitet og konkurrenceevne som helhed og forhindre, at fordelene ved nettet udnyttes fuldt ud.

(21) Det transeuropæiske transportnet bør være et transportnet, der dækker hele Europa og sikrer tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen, herunder regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, landdistrikter, øregioner, randområder og bjergområder samt tyndt befolkede områder, og styrker den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed mellem dem. Der bør fastsættes krav til infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet for at fremme udviklingen af et net af høj kvalitet i hele Unionen.

(22) Det transeuropæiske transportnet bør være tilstrækkeligt udstyret med infrastruktur for alternative drivmidler i overensstemmelse med de frister, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 ([9]), for at sikre, at det effektivt støtter omstillingen til nul- og lavemissionsmobilitet.

(23) Ud over hovednettet bør der fastlægges et udvidet hovednet på grundlag af prioriterede strækninger i det samlede net, som er en del af de europæiske transportkorridorer.

(24) Hovednettet er fastlagt på grundlag af en objektiv planlægningsmetode. Med denne metode er de vigtigste byknudepunkter, havne og lufthavne samt grænseovergange blevet fastlagt. Disse knudepunkter skal så vidt muligt forbindes via jernbane eller vej eller begge dele til det transeuropæiske transportnet, så længe de er økonomisk rentable og gennemførlige. Metoden har sikret, at alle medlemsstater er sammenkoblet, og at de største øer er integreret i hovednettet.

(25) Hovednettet med en frist i 2030 og det udvidede hovednet med en frist i 2040, medmindre andet er fastsat i denne forordning, bør udgøre grundlaget for det bæredygtige multimodale transportnet, der repræsenterer de strategisk vigtigste knudepunkter og forbindelser i det transeuropæiske transportnet afhængigt af trafikbehov. De bør stimulere udviklingen af hele det samlede net og gøre det muligt at rette fokus i Unionens tiltag mod de komponenter i det transeuropæiske transportnet, der har den største europæiske merværdi, navnlig grænseoverskridende strækninger, manglende forbindelser, multimodale forbindelsespunkter og alvorlige flaskehalse.

(26) Visse eksisterende standarder for hovednettet bør udvides til at omfatte det udvidede hovednet og det samlede net for at opnå de fulde netfordele, øge interoperabiliteten mellem nettyperne og muliggøre mere aktivitet gennem mere bæredygtige transportformer, herunder gennem øget digitalisering og andre teknologiske løsninger.

(27) Undtagelser fra de infrastrukturkrav, der gælder for hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, bør kun være mulige i behørigt begrundede tilfælde og på visse betingelser. Dette bør omfatte tilfælde, hvor investeringer ikke kan berettiges, eller hvor der er specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, f.eks. i regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner, randområder og bjergområder eller i tyndt befolkede områder eller i tætbefolkede områder, eller hvor der er væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. Ved vurderingen af medlemsstaternes anmodninger om undtagelser bør Kommissionen tage behørigt hensyn til mulige indvirkninger på nettets interoperabilitet og kontinuitet og også indvirkningen på forbundne strækninger i nabomedlemsstater.

(28) En medlemsstats banenet, eller en del heraf, med en anden sporvidde end den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm (»isoleret net« i denne forordning), bør ikke være underlagt visse standarder og krav i denne forordning, da det ikke vil være berettiget ud fra økonomiske cost-benefit-hensyn i medfør af isolerede nets særlige karakter. Denne særlige karakter skyldes isolerede nets isolation fra andre net med den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Medlemsstaterne bør gøre alt, hvad de kan, for at muliggøre tildeling på hele nettet af et minimumsantal kanaler til godstog med en længde på mindst 740 meter, men de kan ved vurderingen af en sådan indsats desuden tage hensyn til isolerede nets særlige karakteristika og udfordringer, og at en sådan tildeling på disse net ikke altid vil være berettiget ud fra socioøkonomiske hensyn.

([9]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1).

(29) Det landbaserede infrastrukturnet, der er etableret gennem hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net bør integreres i det transeuropæiske transportnets maritime dimension. Med henblik herpå bør der skabes et reelt bæredygtigt, intelligent, uhindret og modstandsdygtigt europæisk maritimt rum, som skal gennemføres i tæt samarbejde med de europæiske makroregionale strategier og havområdestrategier, og som bør omfatte de tidligere »motorveje til søs«. Det bør omfatte alle maritime infrastrukturkomponenter i det transeuropæiske transportnet. I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse bør der især lægges vægt på at fremme bedre adgang til regioner i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner og randområder.

(30) De godstogskorridorer, der er fastlagt på grundlag af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 ([10]), og hovednetkorridorerne som udpeget i forordning (EU) nr. 1315/2013, er supplerende politiske instrumenter, der forfølger tæt forbundne mål, navnlig for at fremme bæredygtige, effektive og sikre transporttjenester. Selv om samarbejdet har været frugtbart på mange områder, er der i nogle tilfælde konstateret overlappende aktiviteter og behov for en bedre udveksling af oplysninger. Desuden er godstogskorridorerne og hovednetkorridorerne ikke fuldt ud geografisk tilpasset, hvilket begrænser muligheden for koordinering, f.eks. på områder som indførelse af infrastrukturkrav for det transeuropæiske transportnet eller forbedring af jernbanetjenesternes kvalitet. Der er derfor et stort uudnyttet potentiale for strømlining, øget effektivitet og synergier.

(31) Som anført i Kommissionens meddelelse om strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er det nødvendigt at integrere hovednetkorridorerne og godstogskorridorerne i »europæiske transportkorridorer« for at øge synergien mellem infrastrukturplanlægning og driften af transportkorridorerne. De europæiske transportkorridorer bør blive det instrument, der anvendes til udvikling af bæredygtig og multimodal godstransport og personbefordring i Europa og til udvikling af interoperabel infrastruktur af høj kvalitet og operationelle præstationer. De bør som sådan også være et redskab til at realisere visionen om at skabe et stærkt konkurrencedygtigt banenet i hele Unionen.

(32) For at sikre tjenesternes høje kvalitet bør der gælde nye operationelle prioriteter for de europæiske transportkorridorer. Jernbanegodsforvaltningen bør navnlig gøre alt, hvad de kan, for at sikre, at holdetiden for godstog, der krydser en grænse mellem to medlemsstater, ikke overstiger 25 minutter i gennemsnit, og at de fleste tog, der krydser mindst én grænse i en europæisk transportkorridor, ankommer til deres bestemmelsessted eller til Unionens ydre grænse på det planlagte tidspunkt eller med en forsinkelse på under 30 minutter. Fristen for holdetiden bør ikke finde anvendelse, hvis der foretages ændringer af sporvidden. Den bør heller ikke finde anvendelse ved grænser mellem to medlemsstater, hvor kontrollen i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/399 ([11]), som navnlig pålægger at udføre ind- og udrejsekontrol af togpassagerer og jernbanepersonale i passager- og godstog, der passerer de ydre grænser, endnu ikke er blevet ophævet, og hvor den ind- og udrejsekontrol, der udføres på tog i medfør af nævnte forordning, ikke gør det muligt at overholde denne frist. Disse ændringer af sporvidde og ind- og udrejsekontrol på tog kan føre til trængsel og længere ventetid ved grænsen. Forsinkelser, der er opstået i og kan tilskrives tredjelande, som krydses af godstog, bør heller ikke tages i betragtning.

(33) I henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 var medlemsstater, der har et banenet med en anden sporvidde end Unionens hovedbanenet, oprindeligt ikke forpligtet til at deltage i etableringen af godstogskorridorer eller forlængelsen af eksisterende korridorer i henhold til nævnte forordning. Sådanne medlemsstater bør i en midlertidig periode på højst ti år kunne beslutte, at den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på deres område, ikke deltager i ledelsesudvalget for godstogskorridorerne på deres område.

(34) Forordning (EU) nr. 913/2010 har primært til formål at organisere og forvalte internationale jernbanekorridorer for konkurrencebaseret jernbanegodstransport. Fordi landet er en ø, er Irland ikke forbundet med andre medlemsstater med jernbane. I henhold til nævnte forordning var medlemsstater, der har et banenet med en anden sporvidde end Unionens hovedbanenet, desuden ikke forpligtet til at deltage i etableringen af godstogskorridorer eller forlængelsen af eksisterende korridorer. Irland gjorde brug af denne mulighed. Der blev således ikke etableret nogen godstogskorridor på Irlands område. I betragtning af den begrænsede merværdi for de irske myndigheder og dets infrastrukturforvaltere ved at deltage i forvaltningen af godstogskorridorerne i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 bør Irland under disse omstændigheder kunne beslutte, at repræsentanterne for dets myndigheder og de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på dets område, ikke deltager i bestyrelsen eller i ledelsesudvalget eller i nogen af delene for godstogskorridorerne på dets område.

([10]) 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).

([11]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/399 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengengrænsekodeks) (EUT L 77 af 23.3.2016, s. 1).

(35) De europæiske transportkorridorer bør omfatte de vigtigste transportstrømme over lange afstande og bestå af en central europæisk multimodal transportakse baseret på dele af det transeuropæiske transportnet, krydse grænser og være multimodale og åbne for inddragelse af alle transportformer, der er omfattet af denne forordning, og kan også omfatte nabolande.

(36) For at etablere det transeuropæiske transportnet på en koordineret og rettidig måde og derved gøre det muligt at maksimere netværkseffekterne bør de pågældende medlemsstater sikre, at der træffes passende foranstaltninger til at afslutte projekter af fælles interesse for hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net inden for de fastsatte frister i henholdsvis 2030, 2040 og 2050, medmindre andet er fastsat i denne forordning. Med henblik herpå bør medlemsstaterne sikre, at de nationale transport- og investeringsplaner er i overensstemmelse med de prioriteter, der er fastlagt i denne forordning. Medlemsstaterne bør også tage højde for bl.a. prioriteterne i de europæiske koordinatorers arbejdsplaner og i de gennemførelsesretsakter, der vedtages i overensstemmelse med denne forordning. Anvendelsesområdet, metoden eller tidsrammen for nationale planer og programmer henhører imidlertid udelukkende under medlemsstaternes kompetence.

(37) Der skal identificeres projekter af fælles interesse, som vil bidrage til gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet og opfyldelsen af målene, og som er i overensstemmelse med de prioriteter, der er fastlagt i denne forordning. Deres gennemførelse bør afhænge af projekternes modenhed, deres overholdelse af Unionens og nationale retlige procedurer og de tilgængelige finansielle midler uden at foregribe en medlemsstats eller Unionens tilsagn om finansiering.

(38) Projekter af fælles interesse vedrørende udvikling af det transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med kravene i denne forordning har europæisk merværdi, da de bidrager til et modstandsdygtigt, interoperabelt og multimodalt europæisk net af høj kvalitet, der øger bæredygtigheden, samhørigheden, effektiviteten eller fordelene for brugerne. Den europæiske merværdi er større, hvis den ud over den potentielle værdi for den enkelte medlemsstat selv fører til betydelige forbedringer af transportforbindelser eller transportstrømme mellem medlemsstaterne eller mellem en medlemsstat og et tredjeland. Sådanne grænseoverskridende projekter bør være genstand for en prioriteret indsats fra Unionens side med henblik på at sikre, at de gennemføres.

(39) Med henblik på at opfylde kravene i denne forordning bør medlemsstater og andre projektiværksættere sikre, at vurderingen af projekter af fælles interesse foretages effektivt, således at unødvendige forsinkelser undgås, og, hvis det er relevant i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2021/1187 ([12]), gøre alt, hvad de kan, for at sikre, at disse projekter gennemføres rettidigt og effektivt.

(40) Når medlemsstaterne foretager en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, bør de følge en anerkendt og harmoniseret tilgang for at muliggøre en gennemsigtig og komparativ evaluering af projekter af fælles interesse. Analysen af klimarelaterede og miljømæssige omkostninger og fordele bør baseres på den miljøkonsekvensvurdering, der foretages i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU ([13]).

(41) Samarbejde med tredjelande, herunder nabolande, er nødvendigt for at sikre forbindelse og interoperabilitet mellem Unionens og disse landes infrastrukturnet. Unionen bør, hvis det er relevant, fremme projekter af fælles interesse med disse lande og sikre, at målene og interoperabilitetskravene til det transeuropæiske transportnet opfyldes. Sådanne projekter bør også bringes i overensstemmelse med målet om at opnå klimaneutralitet i Unionen senest i 2050 og sikre, at der er lige konkurrencevilkår inden for transport, navnlig ved at forebygge CO_2-lækage.

(42) Det europæiske transportnets modstandsdygtighed er blevet udfordret og sat på prøve af de ødelæggende konsekvenser af Ruslands angrebskrig mod Ukraine. Med dette angreb er det geopolitiske landskab blevet omdefineret, hvilket har synliggjort Unionens sårbarhed over for uforudsete, forstyrrende begivenheder uden for Unionens grænser. Dets store indvirkning på de globale markeder såsom den globale fødevaresikring har vist, at EU's indre marked og transportnet ikke kan betragtes isoleret, når det drejer sig om udformningen af Unionens politik. Mere end nogensinde er der brug for bedre forbindelser med Unionens nabopartnerlande.

([12]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2021/1187 af 7. juli 2021 om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) (EUT L 258 af 20.7.2021, s. 1).

([13]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EUT L 26 af 28.1.2012, s. 1).

(43) I betragtning af denne nye geopolitiske kontekst er der i Kommissionens meddelelse af 12. maj 2022 med titlen »En handlingsplan for solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine, der skal lette Ukraines landbrugseksport og bilaterale handel med EU« identificeret en række store udfordringer i forbindelse med transportinfrastrukturen, som Unionen og dens nabolande skal løse for at støtte Ukraines økonomi og genopretning, gøre det muligt for landbrugsprodukter og andre varer at nå ud til Unionen og verdensmarkederne og sikre, at konnektiviteten til Unionen styrkes betydeligt med hensyn til både eksport og import. For at øge konnektiviteten til Unionen blev det i nævnte meddelelse foreslået at vurdere en udvidelse af de europæiske transportkorridorer til Ukraine og Republikken Moldova.

(44) På grund af Ruslands angrebskrig mod Ukraine og den holdning, som Belarus har givet udtryk for i denne konflikt, er et samarbejde mellem Unionen og Rusland og Belarus inden for politikken for det transeuropæiske transportnet hverken hensigtsmæssigt eller i Unionens interesse. Derfor bør det transeuropæiske transportnet i disse to tredjelande ophøre. Som følge heraf har forbedrede grænseoverskridende forbindelser til Rusland og Belarus ikke længere høj prioritet på medlemsstaternes område. Der findes i øjeblikket forbindelser mellem Finland, Estland, Letland, Litauen og Polen og disse to tredjelande. For at afspejle den mindre prioritet i opbygningen og opgraderingen af disse forbindelser bør de sidste kilometer af alle grænseoverskridende forbindelser med Rusland og Belarus, der i øjeblikket indgår i hovednettet, nedgraderes på kortene i denne forordning fra hovednettet til det samlede net, for hvilket der er fastsat en senere gennemførelsesfrist i 2050. I tilfælde af en demokratisk overgang i Belarus vil det imidlertid have høj prioritet at opbygge og opgradere landets grænseoverskridende forbindelser med Unionen i overensstemmelse med den omfattende økonomiske plan for et demokratisk Belarus, herunder ved igen at medtage landet i forordningen.

(45) Den nye geopolitiske kontekst, der er opstået som følge af Ruslands angrebskrig mod Ukraine, har vist, hvor vigtigt det er med smidige transportforbindelser inden for Unionens område og med nabolande. En anden sporvidde end den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm hæmmer jernbanenettenes interoperabilitet i hele Unionen i alvorlig grad og påvirker endda disse isolerede jernbanenets konkurrenceevne. Nye jernbanelinjer i hovednettet eller det udvidede hovednet bør derfor anlægges med den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Desuden bør medlemsstater med et net med en anden sporvidde end den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm foretage en vurdering af overgangen af eksisterende strækninger i de europæiske transportkorridorer til den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Denne forpligtelse bør ikke gælde for øregioner og regioner i den yderste periferi, da deres net på grund af deres geografiske beliggenhed er fuldstændig adskilt fra enhver landbaseret forbindelse på Unionens område.

(46) For at omdanne transportsektoren til et virkeligt multimodalt system af bæredygtige og intelligente mobilitetstjenester bør Unionen opbygge et transportnet af høj kvalitet, der muliggør passager og godstransport med jernbane ved minimumshastigheder. Unionen bør også ved fremme af projekter af fælles interesse lægge behørig vægt på gennemførelsen af dobbeltsporet infrastruktur i forbindelse med jernbaneinfrastruktur, der har problemer med kapacitetsflaskehalse. Konkurrencedygtig personbefordring med jernbane ved høj hastighed har et stort potentiale for at dekarbonisere transportsektoren. Der er behov for at udvikle et sammenhængende og interoperabelt europæisk højhastighedsbanenet, der forbinder Europas hovedstæder og storbyer. Supplering af eksisterende højhastighedslinjer med strækninger, der er konstrueret til en hastighed på mindst 160 km/t., bør skabe netværkseffekter og et mere sammenhængende net og forøge antallet af passagerer, der rejser med jernbane. Hastighedsmæssige konstruktionskrav til passager- og godslinjer bør begrænses til en vis procentdel af de pågældende jernbanestrækninger for at tage hensyn til behovet for fleksibilitet på jernbanestrækninger med særlige karakteristika som følge af topografiske, terrænbetingede eller byplanmæssige begrænsninger, som hastigheden skal tilpasses til i det enkelte tilfælde, herunder bl.a. forbindelseslinjer, banegårdsspor, tilkørsler til terminaler og servicefaciliteter eller remiser. Kommissionen bør efter anmodning fra en medlemsstat indrømme undtagelser for at give mulighed for yderligere fleksibilitet ud over de specifikke procentsatser, der er fastsat i denne forordning, hvis det er nødvendigt og berettiget. Når medlemsstaterne opgraderer infrastrukturen, opfordres de til at undersøge mulighederne for udformning med henblik på højere hastighed, jf. bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 ([14]). Som supplement til højhastighedstog er nattog en bæredygtig måde at rejse på over lange afstande i hele Unionen.

(47) Der bør etableres et mere bæredygtigt, modstandsdygtigt og pålideligt jernbanegodstransportnet i hele Europa for at bidrage til den multimodale og kombinerede transports konkurrenceevne. Infrastrukturen for kombineret jernbanetransport og terminaler bør opgraderes for at sikre, at jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart er de primære intermodale transportformer, og at enhver forudgående eller efterfølgende eller både forudgående og efterfølgende vejtransport er så kort som muligt.

([14]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

(48) Intermodal transport tegner sig for ca. halvdelen af jernbanegodstransportens tonkilometer i Europa, og dens andel er stigende. For at nå de mål, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, om at fordoble den del af godstransporten, der transporteres med jernbane, bør der lægges særlig vægt på transport, der kombinerer jernbane for størstedelen af rejsen og lastbil for første og sidste kilometer. Med henblik på at bidrage til at øge den intermodale trafik bør infrastrukturen give mulighed for kørsel med godstog, der transporterer standardsættevogne med en højde på op til 4 m, som er lastet i en højde på mindst 27 cm over skinnens overside, mens der bør tilskyndes til en minimumshøjde på 33 cm. Opfyldelse af dette krav indebærer imidlertid flere, i visse tilfælde bekostelige, tilpasninger. Det er derfor vigtigt at finde en afbalanceret tilgang til gennemførelsen af dette krav og sikre, at det gennemføres på en omkostningseffektiv måde. I denne forbindelse bør medlemsstaterne sikre, at kravet gennemføres på en sådan måde, at der sikres mindst én indenlandsk direkte strækning, én direkte jernbanegodsforbindelse med nabomedlemsstaten eller nabomedlemsstaterne og én forbindelse til mindst én banegodsterminal eller multimodal godsterminal beliggende i eller i umiddelbar nærhed af en søhavn, der er en del af den europæiske transportkorridor, på en medlemsstats område. Hvis et eller flere endepunkter i en korridor er beliggende på en medlemsstats område, bør der desuden være mindst én direkte strækning, der opfylder dette krav, til mindst et af disse endepunkter. Når medlemsstaterne udvælger de relevante strækninger, bør de tage hensyn til de nuværende og fremtidige godstransportstrømme med jernbane. Når Kommissionen vurderer anmodninger om undtagelser fra kravet vedrørende transport af sættevogne i henhold til denne forordning, bør den navnlig tage hensyn til resultatet af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse samt den potentielle forstyrrelse i tjenesterne som følge af det nødvendige arbejde for at opfylde denne standard. Ved vurderingen af anmodninger om undtagelser fra de krav, der gælder for jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet, bør Kommissionen desuden især tage hensyn til enhver større investering, som den pågældende medlemsstat foretager på en parallel strækning i umiddelbar nærhed af dem, der skal nyanlægges.

(49) Da udrulningen af det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (European Rail Traffic Management System (ERTMS)) i Europa går hurtigere og hurtigere, og flere medlemsstater allerede har vedtaget planer om at udrulle ERTMS på hele deres nationale jernbanenet på en foregribende måde, er det nødvendigt at tage hensyn til dette paradigmeskift og fastsætte en mere ambitiøs tilgang til udrulning af ERTMS for det samlede net.

(50) Medlemsstaterne bør sikre, at ERTMS udrulles på det samlede net senest i 2050, på det udvidede hovednet senest i 2040 og på hovednettet senest i 2030. Ved udrulningen af ERTMS på det samlede net bør der med hensyn til tidsplanen gives prioritet til de strækninger, der kan bidrage til en sikker og effektiv grænseoverskridende international jernbanetransport. Da udrulningen af radiobaseret ERTMS bidrager yderligere til at fjerne nationale regler vedrørende driften, bør medlemsstaterne sikre, at det er radiobaseret ERTMS, som udrulles fra 2030 på nye strækninger eller fra 2040 ved opgradering af signalsystemet på eksisterende strækninger, og at hele det transeuropæiske transportnet er udstyret med radiobaseret ERTMS senest i 2050.

(51) Afskaffelsen af klasse B-systemer vil medføre betydelige vedligeholdelsesbesparelser for infrastrukturforvalterne i betragtning af omkostningerne og kompleksiteten ved at udrulle ERTMS og beholde supplerende infrastruktur-installerede systemer i en længere periode. Undtagen i visse tilfælde bør Medlemsstaterne sørge for afskaffelse af klasse B-systemer senest i 2040 på hovednettet, senest i 2045 på det udvidede hovednet og senest i 2050 på det samlede net, forudsat at der garanteres et passende sikkerhedsniveau, samtidig med at der sørges for rettidig information af alle berørte parter om en sådan afskaffelse og udrulningen af ERTMS.

(52) De indre vandveje i Europa er kendetegnet ved en heterogen hydromorfologi, som hæmmer alle vandvejs-strækningernes sammenhængende præstationer. De indre vandveje, navnlig fritflydende vandløbsstrækninger, kan være stærkt påvirket af klima- og vejrforhold. For at sikre pålidelig international trafik og samtidig respektere hydromorfologien og gældende miljølovgivning bør der i kravene til det transeuropæiske transportnet tages hensyn til de enkelte vandvejes specifikke hydromorfologi (f.eks. fritflydende eller regulerede floder) samt de miljø- og biodiversitetspolitiske mål. Med henblik herpå bør der fastsættes referencevandniveauer for hver europæisk transportkorridor, vandvej eller vandvejsstrækning under hensyntagen til indvirkningen af klimaændringer. Når Kommissionen fastsætter referencevandniveauer, bør den arbejde tæt sammen med de berørte medlemsstater og de europæiske koordinatorer og med de berørte flodsejladskommissioner, der er nedsat ved internationale aftaler, for at sikre en sammenhængende tilgang til kravene til infrastruktur for transport ad indre vandveje med henblik på at fremme denne transportform.

(53) Ved opbygning eller opgradering af infrastruktur for transport ad indre vandveje bør der lægges særlig vægt på at undgå potentielle hindringer for konnektivitet mellem fritflydende floder.

(54) Som indgangs- og udgangspunkter for landinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet spiller søhavne en vigtig geostrategisk rolle som grænseoverskridende multimodale knudepunkter, der ikke kun fungerer som transportknudepunkter, men også kan være forbindelsesled for handel, industriklynger, militær mobilitet og energiknudepunkter. Som fremhævet i Kommissionen meddelelse af 18. maj 2022 med titlen »REPowerEU-planen« er der behov for at diversificere energiforsyningen og fremskynde udrulningen af vedvarende energi. Søhavne kan bidrage til dette mål med etablering af offshorevindanlæg, produktion af grøn brint og transport og lagring af flydende naturgas. For at styrke synergierne mellem transport- og energisektoren i bestræbelserne på at dekarbonisere Unionens økonomi kan søhavne også spille en rolle i transporten af carbondioxid gennem rørledninger eller andre transportformer.

(55) Nærskibsfart kan yde et væsentligt bidrag til dekarboniseringen af transportsektoren ved at transportere mere gods og flere passagerer ad søvejen, bl.a. med henblik på at mindske trængslen på vejene på Unionens område og forbedre adgangen til randområder og øregioner og østater. Der er imidlertid behov for bedre at integrere nærskibsfartsforbindelser, der udgør den maritime dimension af det transeuropæiske transportnet, med nettet på landsiden og lægge større vægt på hele transport- og logistikkæden, både til søs og i baglandet. Det nye overordnede koncept for det europæiske maritime rum bør fremmes ved at skabe eller opgradere nærskibsfartsruter og ved at udvikle søhavne og deres forbindelser i baglandet for at sikre en effektiv og bæredygtig integration med andre transportformer. Desuden bør dette nye koncept fremme bæredygtige nærskibsfartsforbindelser med henblik på at koncentrere godstrafikstrømmen på logistiske søtransportruter på en sådan måde, at de eksisterende søtransportforbindelser forbedres, eller at der etableres nye rentable, regelmæssige og hyppige søtransportforbindelser.

(56) Vejtransport i Unionen tegner sig for tre fjerdedele af den samlede indenlandske godstransport (baseret på det samlede antal tonkilometer) og for ca. 90 % af den samlede indenlandske personbefordring (baseret på det samlede antal passagerkilometer). I betragtning af vejtransportens betydning og forpligtelsen til at forbedre trafiksikkerheden i overensstemmelse med milepælene i Kommissionens meddelelse om strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er der behov for at forbedre vejinfrastrukturen ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt. Medlemsstaterne bør navnlig garantere vejtransportinfrastrukturens sikkerhed og sikre, at dette overvåges og, hvor det er nødvendigt, forbedres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF ([15]). I den forbindelse tillægges Kommissionen ved nævnte direktiv beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge fælles specifikationer til sikring af den praktiske anvendelighed af vejafmærkninger og færdselstavler, efter at en ekspertgruppe har vurderet muligheden for at fastlægge sådanne specifikationer.

(57) For at sikre adgang til passende hvilefaciliteter, navnlig for erhvervschauffører, bør der udvikles rastepladser i hele det transeuropæiske transportnet og sikrede parkeringsområder langs hovednettet og det udvidede hovednet.

(58) For at tilbyde alternativer til kortdistanceflyvninger bør medlemsstaterne, medmindre specifikke geografiske eller betydelige fysiske begrænsninger forhindrer sådanne forbindelser, sikre, at lufthavne i det transeuropæiske transportnet med en trafikmængde på over 12 millioner passagerer forbindes med det transeuropæiske jernbanenet, herunder om muligt højhastighedsjernbanenettet, og dermed muliggøre langdistancetjenester, eller, for lufthavne med en samlet årlig passagertrafik på over 4 millioner og under 12 millioner passagerer, der er beliggende i eller i nærheden af et byknudepunkt i det transeuropæiske jernbanenet, at en sådan lufthavn forbindes med det pågældende knudepunkt med jernbane, metro, letbane, sporvogn, svævebane eller undtagelsesvis andre løsninger inden for offentlig nulemissionstransport. Sådanne forbindelser bør fremmes for lufthavne med en samlet årlig passagertrafikmængde på under 4 millioner passagerer.

(59) For at fremme innovation inden for lufttransport bør rumhavne opføres på listen over lufttransportinfrastrukturkomponenter. Denne opførelse bør dog ikke berøre Unionens kompetence på rumområdet i henhold til artikel 4, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og artikel 189 i TEUF, som udelukker enhver form for harmonisering af medlemsstaternes love og administrative bestemmelser. Opførelsen af rumhavne på listen over lufttransportinfrastrukturkomponenter i henhold til denne forordning bør desuden ikke føre til anvendelse af eksisterende eller fremtidig EU-lovgivning vedrørende lufttransportinfrastruktur på rumhavne, medmindre det udtrykkeligt er fastsat i en sådan lovgivning.

([15]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EUT L 319 af 29.11.2008, s. 59).

(60) Ved udviklingen af det transeuropæiske transportnet bør Kommissionen og medlemsstaterne være særligt opmærksomme på foranstaltninger, der sikrer effektive grænsepassager for godstransport under hensyntagen til ventetider og afbrydelser ved grænsen, f.eks. som følge af behandling og kontrol af køretøjer og i togene ved Unionens grænser eller af administrative, driftsmæssige, sikkerhedsmæssige, tekniske eller interoperabilitetsmæssige årsager.

(61) Det transeuropæiske transportnet bør sikre en effektiv multimodalitet for at gøre det muligt at træffe bedre og mere bæredygtige valg af transportform for passagerer og gods og for at gøre det muligt at samle store mængder ved transport over lange afstande. Multimodale terminaler bør spille en central rolle for at nå dette mål.

(62) Medlemsstaterne bør gennemføre en markedsanalyse og fremadrettet analyse af multimodale godsterminaler på deres område og udarbejde en handlingsplan for udvikling af et net af multimodale godsterminaler. Med henblik herpå kan de henvise til eksisterende undersøgelser og planer. Den handlingsplan, som medlemsstaterne udarbejder, bør fremme udviklingen af multimodale godsterminaler. Handlingsplanen bør dog ikke føre til en forpligtelse for den private sektor til at investere i terminaler og bør ikke være underlagt en strategisk miljøvurdering.

(63) Byknudepunkter spiller en vigtig rolle i det transeuropæiske transportnet som udgangspunkt eller det endelige mål (»sidste kilometer«) for passagerer og gods, der transporteres ad det transeuropæiske transportnet, og er transitpunkter i eller mellem forskellige transportformer. Det bør sikres, at kapacitetsflaskehalse og utilstrækkelig netkonnektivitet i byknudepunkter ikke længere hæmmer multimodaliteten langs det transeuropæiske transportnet. Politikken for det transeuropæiske transportnet bør fokusere på at fremme smidige trafikstrømme fra, til og på tværs af byknudepunkter på nettet. De kompetente lokale, regionale eller nationale myndigheder bør håndtere den lokale konnektivitet i byknudepunkter, navnlig gennem relevante foranstaltninger i deres planer for bæredygtig bytrafik.

(64) Som en effektiv fælles ramme for håndtering af udfordringer i forbindelse med bytrafik bør der for hvert byknudepunkt vedtages en plan for bæredygtig bytrafik, som er en langsigtet, altomfattende integreret plan for gods- og passagermobilitet for hele det funktionelle byområde. Den kan indeholde målsætninger, mål og indikatorer, der understøtter bytransportsystemets nuværende og fremtidige præstationer. Medlemsstaterne bør sørge for indsamling af data om bytrafik pr. byknudepunkt inden for bæredygtighed, sikkerhed og tilgængelighed med henblik på at understøtte det transeuropæiske transportnets nuværende og fremtidige præstationer. For at overvåge tilgængeligheden for alle brugere bør der tilskyndes til at opdele data på grundlag af alder, køn og handicap, hvor det er muligt og i overensstemmelse med national ret.

(65) Medlemsstaterne bør fremme udbredelse af planer for bæredygtig bytrafik med henblik på at forbedre koordineringen mellem regioner og byer. Med henblik herpå bør medlemsstaterne oprette et nationalt program for planer for bæredygtig bytrafik med sigte på at støtte lokale myndigheder i forbindelse med udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik af høj kvalitet og styrke overvågningen og evalueringen af gennemførelsen af planer for bæredygtig bytrafik gennem passende foranstaltninger, vejledning, kapacitetsopbygning, bistand og eventuelt finansiel støtte. Medlemsstaterne bør også udpege et nationalt kontaktpunkt for planer for bæredygtig bytrafik, der yder bistand i forbindelse med udarbejdelse og gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik i overensstemmelse med retningslinjerne i denne forordning.

(66) Fremme af aktive transportformer, navnlig i byknudepunkter, bidrager til Unionens klimamål, forbedrer folkesundheden, mindsker overbelastningen, tilbyder en løsning på den sidste kilometer for passagerer og giver økonomiske fordele. Ved planlægning eller opgradering af transportinfrastruktur bør der tages behørigt hensyn til infrastrukturer for aktive transportformer, herunder infrastrukturer for cyklister og fodgængere.

(67) Missionen om klimaneutrale og intelligente byer under rammeprogrammet Horisont Europa oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/695 ([16]) (»Horisont Europa«) har til formål at gøre 100 byer i Unionen klimaneutrale senest i 2030. De byer, der er involveret i missionen, vil fungere som forsøgs- og innovationsknudepunkter, således at andre byer kan følge trop senest i 2050.

(68) Multimodale digitale mobilitetstjenester bidrager til at forbedre integrationen af de forskellige transportformer ved at kombinere flere transporttilbud i ét. Deres videre udvikling bør bidrage til at lede adfærden i retning af de mest bæredygtige transportformer, offentlig transport og aktive transportformer såsom gang og cykling og fuldt ud udnytte fordelene ved »mobilitet som en tjeneste«-løsninger.

([16]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/695 af 28. april 2021 om oprettelse af Horisont Europa — rammeprogrammet for forskning og innovation — og om reglerne for deltagelse og formidling og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1290/2013 og (EU) nr. 1291/2013 (EUT L 170 af 12.5.2021, s. 1).

(69) Informations- og kommunikationsteknologisystemer (IKT) til transport er nødvendige som grundlag for en optimering af trafik og transport og trafiksikkerhed og en forbedring af de relaterede tjenester. Informationsstrømme i transport- og mobilitetsnettet bør lettes, herunder gennem udrulning af Unionens mobilitetsdataområde. Oplysninger til passagerer og godsoperatører, herunder oplysninger om multimodale billetudstedelses- og reservationssystemer, bør stilles til rådighed og forbedres med henblik på udvikling af europæiske digitale og interoperable informationssystemer.

(70) Der bør tilskyndes til anvendelse af IKT-systemer, som giver mulighed for intelligent håndhævelse baseret på udveksling af realtidsdata mellem erhvervsdrivende og håndhævelsesmyndigheder, som er nødvendige for at kontrollere overholdelsen af gældende reguleringsmæssige krav, herunder mens køretøjer er i bevægelse.

(71) Intelligente transportsystemer og -tjenester samt nye teknologier bør fungere som katalysator for indførelsen af intelligente transportsystemer og -tjenester på alle veje i det transeuropæiske transportnet.

(72) Det er nødvendigt med hensigtsmæssig planlægning af det transeuropæiske transportnet. Dette indebærer ligeledes gennemførelse af særlige krav i hele nettet med hensyn til infrastruktur, IKT-systemer, udstyr og tjenester, herunder krav om udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler som defineret i forordning (EU) 2023/1804. Det er derfor nødvendigt at sikre en passende og samordnet anvendelse af disse krav i hele Europa for alle transportformer og for deres indbyrdes sammenkobling i og uden for hele det transeuropæiske transportnet for at opnå fordelene ved netværkseffekten og muliggøre effektive transeuropæiske transportaktiviteter over lange afstande. For at sikre anvendelsen af alternative drivmidler i hele vejnettet i det transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med målene i forordning (EU) 2023/1804 bør henvisninger til »hovednettet« i nævnte forordning gælde som henvisninger til »hovednettet« som defineret i nærværende forordning. Henvisninger til »det samlede net« i forordning (EU) 2023/1804 bør gælde som henvisninger til »det udvidede hovednet« og »det samlede net« som defineret i nærværende forordning.

(73) Det transeuropæiske transportnet bør danne grundlag for en omfattende anvendelse af ny teknologi og innovation, der kan give mulighed for realtidsdata og udveksling af oplysninger og kan bidrage til at forbedre den europæiske transportsektors overordnede effektivitet og kapacitet for at muliggøre sikker personbefordring ved brug af effektive midler, gøre offentlige eller grønnere transportmidler mere attraktive for passagererne og reducere sektorens CO_2-fodaftryk. Dette vil bidrage til at nå målene i den europæiske grønne pagt og samtidig bidrage til målet om at øge energisikkerheden i Unionen. For at nå disse mål bør adgangen til alternative drivmidler og tilhørende infrastruktur i det transeuropæiske transportnet forbedres.

(74) For at sikre, at det transeuropæiske transportnet kan holde trit med den innovative teknologiske udvikling og udbredelse, bør medlemsstaterne og Kommissionen tilskynde til projekter af fælles interesse, der har til formål at fremme og udbrede bæredygtige nye teknologier, som forbedrer og letter transport og mobilitet for passagerer og gods. Disse kan omfatte, men bør ikke være begrænset til, automatiseret togdrift, selvkørende køretøjer, avancerede luftmobilitetsløsninger, herunder passager- og godsdroner, der også kører på den sidste kilometer i byer, og nye jernbaneteknologier såsom hyperkredsløb.

(75) Der bør etableres et tilstrækkeligt antal hurtige lade- og tankstandere til lette og tunge køretøjer, der er tilgængelige for offentligheden, i hele det transeuropæiske transportnet. Dette mål bør sikre fuld grænseoverskridende konnektivitet. Afstandsbaserede mål for det transeuropæiske transportnet som defineret i forordning (EU) 2023/1804 skal sikre et minimum af tilstrækkelig dækning af elektriske lade- og brinttankstandere langs Unionens vigtigste vejnet.

(76) Offentligt tilgængelig opladnings- og optankningsinfrastruktur langs det transeuropæiske transportnet som defineret i forordning (EU) 2023/1804 bør suppleres med krav om etablering af den tilsvarende opladningsinfrastruktur og, hvis det er relevant, brintoptankningsinfrastruktur i eller i nærheden af multimodale godsterminaler for at skabe opladnings- og brintoptankningsmuligheder for langdistancelastbiler, når de lastes eller losses. Medlemsstaterne bør også sikre etablering af opladningsinfrastruktur og undersøge udviklingen af brinttankstationer i multimodale passagerknudepunkter for at skabe opladnings- og brintoptankningsmuligheder, når føreren holder hvil, eller for busser. For at sikre fri bevægelighed, når terminaler eller passagerknudepunkter modtager EU-støtte eller offentlig støtte, bør adgangen til opladning og brintoptankning være retfærdig, økonomisk overkommelig, gennemsigtig og ikkediskriminerende for at undgå blokering af markedet for bestemte virksomheder eller eventuel konkurrencefordrejning.

(77) Infrastrukturens utilstrækkelige sikkerhed, sikring og pålidelighed på grund af naturskabte farer, herunder klimarelaterede hændelser og andre usædvanlige begivenheder såsom pandemier, menneskeskabte katastrofer såsom ulykker eller forsætlige forstyrrelser såsom terrorisme og cyberangreb er et stort problem for det transeuropæiske transportnets effektivitet og funktion. Ulykker forårsaget af en række naturkatastrofer som følge af ekstreme vejrforhold har f.eks. afbrudt transportstrømmene i et betydeligt omfang i de seneste år. Transportnettets modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturskabte farer, menneskeskabte katastrofer og andre forstyrrelser bør derfor forbedres på grundlag af risikovurderingen og modstandsdygtighedsstyrkende foranstaltninger truffet af kritiske enheder i transportsektoren i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 ([17]).

(78) Kommissionen bør i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater foretage en vurdering af hovednettets modstandsdygtighed og sårbarhed over for konsekvenserne af klimaændringer.

(79) Under hensyntagen til erfaringerne med krisestyring under covid-19-pandemien og for at undgå trafikforstyrrelser og uforudsete hændelser i fremtiden bør medlemsstaterne i forbindelse med planlægningen af infrastruktur tage hensyn til transportinfrastrukturens sikkerhed og modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturskabte farer, menneskeskabte katastrofer og andre forstyrrelser, der påvirker Unionens transportsystems funktion. For at nå det mål bør eksisterende flaskehalse fjernes, og de europæiske transportkorridorer bør også omfatte vigtige alternative strækninger, som kan anvendes i tilfælde af overbelastning eller andre problemer på de vigtigste ruter. På grund af deres multimodale karakter kan den ene transportform desuden erstatte den anden i nødsituationer.

(80) Transportinfrastrukturen er rygraden i økonomien og samfundet som helhed. En vis transportinfrastruktur er kritisk for at sikre, at vitale samfundsmæssige funktioner fungerer godt, og den er derfor en søjle i Unionens strategiske autonomi. Der sker en stigning i tredjelandsvirksomheders investeringer, interesser og tilstedeværelse i europæisk strategisk, og i nogle tilfælde endda militær, infrastruktur, f.eks. havne, lufthavne og containerterminaler. I den forbindelse kan deltagelsen af virksomheder fra et tredjeland fremskynde gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet. Under særlige omstændigheder kan sådanne virksomheders deltagelse i eller bidrag til projekter af fælles interesse imidlertid bringe sikkerheden eller den offentlige orden i Unionen i fare. En sådan stigende udenlandsk tilstedeværelse i europæisk strategisk infrastruktur kan undergrave Unionens modstandsdygtighed. Det er derfor afgørende at forhindre tredjelandstilstedeværelse, der vil kunne påvirke sikkerheden eller den offentlige orden i Unionen. Uden at dette berører og ud over samarbejdsmekanismen i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 ([18]), er det nødvendigt at øge bevidstheden om en sådan deltagelse eller et sådant bidrag for at gøre det muligt for offentlige myndigheder at gribe ind, hvis det viser sig, at deltagelse af eller bidrag fra en tredjelandsvirksomhed i et projekt af fælles interesse vil kunne påvirke sikkerheden eller den offentlige orden i Unionen, og at deltagelsen eller bidraget ikke falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EU) 2019/452.

(81) Selv om vedligeholdelse er og fortsat vil være medlemsstaternes hovedansvar, og uden at dette berører medlemsstaternes ansvar, navnlig med hensyn til planlægning, finansiering og forvaltning af vedligeholdelsen, er det vigtigt, at det transeuropæiske transportnet — når det er bygget — vedligeholdes korrekt for at sikre tjenester af høj kvalitet, og der bør anvendes en livscyklustilgang ved planlægning og indkøb af infrastrukturprojekter. Medlemsstaterne bør navnlig gøre alt, hvad de kan, for at sikre, at der indføres langsigtet vedligeholdelsesplanlægning for veje og, hvor det er relevant, for infrastruktur for transport ad indre vandveje.

(82) For at gennemføre de dele af det transeuropæiske transportnet, som har den største strategiske betydning, inden for den givne tidsramme bør der anvendes en korridortilgang som middel til at koordinere forskellige projekter på tværs af grænserne og synkronisere udviklingen af korridoren, så netværksfordelene bliver størst mulige.

([17]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 164).

([18]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (EUT L 79 I af 21.3.2019, s. 1).

(83) De europæiske transportkorridorer bør medvirke til at udvikle infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet på en måde, der tackler flaskehalse, udbygger de grænseoverskridende forbindelser og forbedrer effektiviteten og bæredygtigheden. De bør bidrage til samhørigheden ved at forbedre det territoriale samarbejde, herunder med nabolande. De bør også forfølge transportpolitikkens bredere målsætninger og fremme interoperabilitet, modal integration og multimodale aktiviteter. Korridortilgangen bør være gennemsigtig og tydelig, og forvaltningen af sådanne korridorer bør ikke medføre yderligere administrative byrder eller omkostninger. Kommissionen bør kunne anbefale, at der oprettes fælles enheder for koordinering, anlæg eller forvaltning af grænseoverskridende infrastrukturprojekter af fælles interesse, med henblik på at lette gennemførelsen af store og komplekse grænseoverskridende infrastrukturprojekter og, når det er relevant, anbefale samarbejde mellem grænseoverskridende regioner med henblik på at målrette udfordringerne i forbindelse med mobilitet.

(84) For at lette en koordineret gennemførelse af de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter, nemlig ERTMS og det europæiske maritime rum, bør Kommissionen udpege europæiske koordinatorer efter aftale med de berørte medlemsstater og efter høring af Europa-Parlamentet og Rådet og, hvis det er relevant, de berørte nabolande. De bør lette foranstaltninger til udformning af den korrekte forvaltningsstruktur og sikre sammenhængende prioritering af infrastruktur- og investeringsplanlægning langs de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter.

(85) De europæiske og nationale rammer for planlægning og etablering af transportinfrastruktur samt de europæiske koordinatorers arbejdsplaner bør bidrage til en passende tidsplan for og planlægning af de investeringer, der er nødvendige for at nå målene i denne forordning.

(86) De europæiske koordinatorers arbejdsplaner bør anvendes til at fremme samarbejde mellem alle relevante interessenter, herunder, hvis det er relevant, relevante interessenter fra nabolande. De bør styrke komplementariteten med medlemsstaternes og infrastrukturforvalternes tiltag og navnlig fastsætte vejledende milepæle.

(87) Den europæiske koordinator for en europæisk transportkorridor eller for en horisontal prioritet, der omfatter bestemte nabolande, bør have ret til at samarbejde med og inddrage disse lande i de relevante korridoraktiviteter.

(88) Det tekniske grundlag for kortene over det transeuropæiske transportnet leveres af det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec).

(89) Under hensyntagen til Kommissionens meddelelse om handlingsplanen for militær mobilitet fra marts 2018 har Kommissionen vurderet behovet for at tilpasse det transeuropæiske transportnet, så det afspejler den militære brug af infrastrukturen. På grundlag af dokumentet med titlen »Militære krav til militær mobilitet i og uden for EU« ([19]), som Rådet godkendte den 26. juni 2023 og den 23. oktober 2023, er der medtaget yderligere veje og jernbaner i det transeuropæiske net for at øge synergierne mellem civile og militære transportnet.

(90) I betragtning af Ruslands angrebskrig mod Ukraine og den nye geopolitiske kontekst, som den har skabt, og som fremhævet i EU's strategiske kompas for sikkerhed og forsvar — For en Europæisk Union, der beskytter sine borgere, værdier og interesser og bidrager til international fred og sikkerhed, som Rådet vedtog den 21. marts 2022, skal Unionen styrke transportinfrastruktur med dobbelt anvendelse i hele det transeuropæiske transportnet for at fremme hurtig og problemfri bevægelighed for militært personel, materiel og udstyr til operationelle indsættelser og øvelser.

(91) For at maksimere overensstemmelsen mellem retningslinjerne og programmeringen af de relevante finansielle instrumenter på EU-plan bør finansieringen af det transeuropæiske transportnet være i overensstemmelse med nærværende forordning og især være baseret på forordning (EU) 2021/1153. Desuden bør netfinansieringen også bygge på støtte- og finansieringsinstrumenter i henhold til anden EU-lovgivning, herunder InvestEU oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/523 ([20]), genopretnings- og resiliensfaciliteten oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 ([21]), samhørighedspolitikken som fastsat i artikel 174 i TEUF, Horisont Europa, Innovationsfonden oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF ([22]) og andre finansieringsinstrumenter oprettet af Den Europæiske Investeringsbank. For at muliggøre finansiering af projekter af fælles interesse bør henvisninger til »multimodale logistiske platforme«, »motorveje til søs« og »telematik« i forordning (EU) 2021/1153 gælde som henvisninger til »multimodale godsterminaler«, »det europæiske maritime rum« og »IKT-systemer til transport« som defineret i nærværende forordning. Af samme grund bør henvisninger til »hovednettet« i forordning (EU) 2021/1153 også omfatte det »udvidede hovednet« som angivet i nærværende forordning.

([19]) Dokument ST 10440/23.

([20]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/523 af 24. marts 2021 om oprettelse af InvestEU-programmet og om ændring af forordning (EU) 2015/1017 (EUT L 107 af 26.3.2021, s. 30).

([21]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 af 12. februar 2021 om oprettelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten (EUT L 57 af 18.2.2021, s. 17).

([22]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

(92) Opfyldelsen af målene for det transeuropæiske transportnet, navnlig for dekarbonisering og digitalisering af transportsystemet i Unionen, kræver en solid lovgivningsmæssig ramme. Medlemsstaterne bør gennemføre ambitiøse reformer for at tackle udfordringerne i forbindelse med bæredygtig transport som konstateret i det europæiske semester. Genopretnings- og resiliensfaciliteten støtter både reformer og investeringer for at gøre transport mere bæredygtig, reducere emissioner og forbedre sikkerheden og effektiviteten. Relevante foranstaltninger med henblik herpå indgår i godkendte genopretnings- og resiliensplaner.

(93) Med henblik på ajourføring af kortene og fortegnelsen over havne, lufthavne, terminaler og byknudepunkter i bilag I og II til denne forordning for at tage hensyn til eventuelle ændringer som følge af navnlig den faktiske brug af visse elementer af transportinfrastrukturen set i forhold til de forud fastsatte kvantitative tærskler og ændre tilpasningerne af de europæiske transportkorridorer i bilag III til denne forordning bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændringsforslag til bilag I, II og III til denne forordning. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ([23]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(94) For at skabe retssikkerhed og muliggøre langsigtet strategisk planlægning er det vigtigt at holde det transeuropæiske transportnet så stabilt som muligt og begrænse mulige ajourføringer af nettet til objektive og gennemsigtige kriterier som fastsat i denne forordning.

(95) Nogle dele af nettet administreres af andre aktører end medlemsstaterne. Medlemsstaterne er dog ansvarlige for at sikre, at reglerne vedrørende nettet anvendes korrekt på deres område.

(96) For at sikre en gnidningsløs og effektiv gennemførelse af de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning, støtter Kommissionen medlemsstaterne gennem instrumentet for teknisk støtte, som er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/240 ([24]), med skræddersyet teknisk ekspertise til at udforme og gennemføre reformer, herunder reformer, der fremmer udviklingen af det transeuropæiske transportnet.

(97) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser for så vidt angår indrømmelse af undtagelser fra visse af denne forordnings krav samt for vedtagelsen af gennemførelsesretsakter, der fastsætter referencevandniveauer, som fastlægger en metode for medlemsstaternes indsamling af bytrafikdata, for vedtagelsen af gennemførelsesretsakter for gennemførelsen af de europæiske transportkorridorer, for gennemførelsen af grænseoverskridende strækninger og for de to horisontale prioriteter. Disse beføjelser bør, når det er fastsat i denne forordning, udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([25]).

(98) Bestemmelserne om jernbaner og navnlig ethvert krav om at forbinde lufthavne og havne med jernbaner samt bestemmelserne om multimodale godsterminaler bør ikke finde anvendelse i Cypern, Malta, på øer og i regioner i den yderste periferi, så længe der ikke er noget jernbanesystem på deres område. Bestemmelserne om sikret parkering bør heller ikke finde anvendelse på disse medlemsstater, øer og regioner i den yderste periferi, da sådanne parkeringsområder ikke er afgørende i mangel af vejgodstrafik i transit på deres område.

([23]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

([24]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/240 af 10. februar 2021 om oprettelse af et instrument for teknisk støtte (EUT L 57 af 18.2.2021, s. 1).

([25]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

(99) Målene for denne forordning, nemlig den koordinerede etablering og udvikling af det transeuropæiske transportnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af behovet for at koordinere disse mål bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU). I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(100) Det er nødvendigt at ændre forordning (EU) 2021/1153 for at tilpasse dens bestemmelser med henblik på at integrere hovednetkorridorerne i de europæiske transportkorridorer. Definitionen og tilpasningen af de europæiske transportkorridorer bør fastlægges i nærværende forordning og bør erstatte hovednetkorridorerne som defineret i forordning (EU) 2021/1153.

(101) Det er nødvendigt at ændre forordning (EU) nr. 913/2010 for at tilpasse dens bestemmelser med henblik på at integrere godstogskorridorerne i de europæiske transportkorridorer.

(102) Forordning (EU) nr. 1315/2013 bør ophæves —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENERELLE PRINCIPPER

Artikel 1

Genstand

1. Denne forordning opstiller retningslinjer for udvikling af et transeuropæisk transportnet, som består af et samlet net, et hovednet og et udvidet hovednet, hvor hovednettet og det udvidede hovednet etableres på grundlag af det samlede net.

2. Denne forordning udpeger europæiske transportkorridorer af størst strategisk betydning på grundlag af prioriterede strækninger i det transeuropæiske transportnet og projekter af fælles interesse og fastsætter de krav, der skal opfyldes i forbindelse med udvikling og gennemførelse af infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet.

3. Denne forordning fastlægger prioriteterne for udvikling af det transeuropæiske transportnet og indeholder bestemmelser om foranstaltninger til gennemførelse af det transeuropæiske transportnet.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på det transeuropæiske transportnet, der er specificeret i kortene i bilag I og i listerne i bilag II. Det transeuropæiske transportnet omfatter transportinfrastruktur, herunder infrastruktur for anvendelse af alternative drivmidler, IKT-systemer til transport og foranstaltninger til at fremme en effektiv forvaltning og anvendelse af denne infrastruktur og muliggøre etablering og drift af bæredygtige og effektive transporttjenester.

2. Infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet omfatter infrastrukturen for jernbanetransport, transport ad indre vandveje, søtransport, vejtransport, lufttransport og multimodal transport, herunder i byknudepunkter, som fastsat i de relevante afsnit i kapitel II, III og IV.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »projekt af fælles interesse«: ethvert projekt, der udføres i henhold til denne forordning

2) »naboland«: et tredjeland, der er omfattet af anvendelsesområdet for den europæiske naboskabspolitik, udvidelsespolitikken og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, Den Europæiske Frihandelssammenslutning eller handels- og samarbejdsaftalen mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side ([26])

3) »NUTS-region«: en region som fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1059/2003 ([27]) og klassificeret i bilag I til nævnte forordning

4) »grænseoverskridende strækning«: den strækning, der sikrer kontinuiteten i et projekt af fælles interesse på begge sider af grænsen, mellem de nærmeste byknudepunkter på begge sider af en grænse mellem to medlemsstater eller mellem en medlemsstat og et naboland

5) »flaskehals«: en fysisk, teknisk, funktionel, operationel eller administrativ barriere, der forårsager en systemafbrydelse, herunder systematisk overbelastning eller stilstand, som påvirker trafikstrømmenes kontinuitet over lange afstande eller på tværs af grænserne

6) »byknudepunkt«: et byområde, hvor elementer af transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet for passagerer og gods, som f.eks. havne, herunder passagerterminaler, lufthavne, banegårde, busterminaler og multimodale godsterminaler i og omkring byområdet, er forbundet med andre elementer af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik, herunder infrastruktur for aktive transportformer

7) »isoleret net«: en medlemsstats banenet eller en del heraf med en anden sporvidde end den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm

8) »multimodal transport«: transport af passagerer og/eller gods under anvendelse af to eller flere transportformer

9) »multimodal digital mobilitetstjeneste«: »multimodal digital mobilitetstjeneste« som defineret i artikel 4, nr. 24), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU ([28])

10) »interoperabilitet«: infrastrukturens egnethed, herunder i lyset af alle forskriftsmæssige, tekniske, administrative og driftsmæssige betingelser, herunder en transportforms eller et segments digitale infrastruktur og mellem forskellige transportformer, til at muliggøre sikre og kontinuerlige trafik- og informationsstrømme, der opfylder de krævede præstationsniveauer for den pågældende infrastrukturform eller det pågældende segment

11) »multimodalt passagerknudepunkt«: et forbindelsespunkt mellem mindst to transportformer for passagerer, hvor der sikres adgang til rejseinformation, offentlig transport og transit mellem transportformer, såsom P&R-anlæg, og som fungerer som grænseflade i og mellem byknudepunkter og mellem byknudepunkter og langdistancetransportnet

12) »multimodal godsterminal«: et anlæg, der er udstyret til omladning mellem mindst to transportformer eller mellem to forskellige jernbanesystemer og til midlertidig oplagring af gods, f.eks. terminaler i indlandshavne eller søhavne langs indre vandveje og i lufthavne samt banegodsterminaler

13) »plan for bæredygtig bytrafik«: et dokument til strategisk mobilitetsplanlægning, der har til formål på bæredygtig vis at forbedre adgangen til og trafikken i det funktionelle byområde, herunder pendlingsoplande i byområdet eller i nærheden heraf, for mennesker, virksomheder og varer, navnlig med henblik på en bedre livskvalitet

([26]) EUT L 149 af 30.4.2021, s. 10.
([27]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1059/2003 af 26. maj 2003 om indførelse af en fælles nomenklatur for regionale enheder (NUTS) (EUT L 154 af 21.6.2003, s. 1).
([28]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1).

14) »aktiv transportform«: transport af personer eller varer ved hjælp af ikkemotoriserede midler baseret på menneskelig fysisk aktivitet, herunder køretøjer med elektrisk hjælpemotor som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra h), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 ([29])

15) »IKT-systemer til transport«: informations- og kommunikationsteknologisystemer og informations- og kommunikationsteknologiapplikationer, der anvender informations-, kommunikations-, navigations- eller stedsbestemmelses- eller lokaliseringsteknologier, herunder rumbaserede teknologier, der gør det muligt at behandle, lagre og udveksle de data og oplysninger, der er nødvendige for at forvalte infrastruktur, mobilitet og trafik på det transeuropæiske transportnet effektivt, at indberette relevante oplysninger til myndighederne og at formidle tjenester, som tilfører merværdi, til borgere, speditører og operatører, herunder systemer med henblik på en robust, sikker, miljøforsvarlig og kapacitetseffektiv anvendelse af nettet. De omfatter systemer, teknologier og tjenester som omhandlet i nr. 16)-22) og kan ligeledes omfatte indbyggede anordninger med tilsvarende infrastrukturkomponenter eller digitale komponenter

16) »intelligente transportsystemer« eller »ITS«: »intelligente transportsystemer« som defineret i artikel 4, nr. 1), i direktiv 2010/40/EU

17) »trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten« eller »VTMIS«: »trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten« som oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ([30])

18) »flodinformationstjenester« eller »RIS«: »flodinformationstjenester (RIS)« som defineret i artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF ([31])

19) »europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt« eller »EMSWe«: et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt som defineret i artikel 2, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 ([32])

20) »system til lufttrafikstyring/luftfartstjenester« eller »ATM/ANS-system«: et ATM/ANS-system som defineret i artikel 3, nr. 7), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 ([33])

21) »Det europæiske system til styring af jernbanetrafikken« eller »ERTMS«: »European Rail Traffic Management System (ERTMS)« som defineret i punkt 2.2 i bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 ([34]) og i forbindelse med gennemførelsesfrister henviser det til klasse A-togkontrolsystemet og ethvert klasse A-radiosystem, der er omhandlet i nævnte forordning

22) »radiobaseret ERTMS«: det europæiske togkontrolsystem (ETCS) på applikationsniveau 2, som ikke kræver signaler langs strækningen, og som anvender et klasse A-radiosystem til udveksling af sikkerhedsdata og ikkesikkerhedsrelaterede data mellem spor og tog i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695

23) »klasse B-systemer«: »klasse B-systemer« som defineret i punkt 3 i bilag II til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695

([29]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52).

([30]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10).

([31]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152).

([32]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64).

([33]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

([34]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 af 10. august 2023 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EU) 2016/919 (EUT L 222 af 8.9.2023, s. 380).

24) »søhavn«: en »søhavn« som defineret i artikel 2, nr. 16), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 ([35])

25) »nærskibsfart«: transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i en eller flere medlemsstaters geografiske farvande eller mellem en havn i medlemsstaternes farvande og en havn beliggende i et tilgrænsende tredjelands farvande med kyststrækninger langs have ved en eller flere medlemsstaters grænser

26) »elektronisk godstransportinformation« eller »eFTI«: »elektronisk godstransportinformation« som defineret i artikel 3, nr. 4), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 ([36])

27) »fælles europæisk luftrum« eller »SES«: de systemer, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 ([37]), (EF) nr. 550/2004 ([38]), (EF) nr. 551/2004 ([39]) og (EU) 2018/1139 med henblik på at styrke lufttrafiksikkerhedsstandarderne, bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttransportsystemet og forbedre luftrafikstyrings- og luftfartstjenesternes præstationer generelt for den almene lufttrafik i Europa

28) »vertiport«: et område, der anvendes til start og landing af VTOL-luftfartøjer (lodret start og landing)

29) »terminalstandplads«: en standplads på et udpeget område af lufthavnens forplads, der er udstyret med en passagerbro

30) »fjernstandplads til luftfartøjer«: en standplads på et udpeget område af lufthavnens forplads, der ikke er udstyret med en passagerbro

31) »SESAR-projekt«: et projekt til modernisering af lufttrafikstyringen i Europa, hvormed det tilsigtes at oprette en højtydende, standardiseret og interoperabel lufttrafikstyringsinfrastruktur i Unionen, og som består af en innovationscyklus, der omfatter SESAR-definitionsfasen, SESAR-udviklingsfasen og SESAR-implementeringsfasen

32) »rumhavn«: et anlæg til afprøvning og opsendelse af rumfartøjer

33) »projekt om Europas jernbaner«: et projekt gennemført af fællesforetagendet for Europas jernbaner fastlagt ved Rådets forordning (EU) 2021/2085 ([40]) eller dets forgænger Shift2Rail

34) »europæisk ATM-masterplan«: den plan, der er godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF ([41]) med senere ændringer

35) »jernbanegodsforvaltningen«: de forvaltningsorganer, der er omhandlet i artikel 8 i forordning (EU) nr. 913/2010

36) »vedligeholdelse«: arbejder, der har til formål at opretholde eksisterende infrastrukturs tilstand og kapacitet på en sådan måde, at den sikrer et serviceniveau, der er tilpasset trafikstrømmen, og et højt sikkerhedsniveau i hele dens levetid

([35]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

([36]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33).

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

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

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

([40]) Rådets forordning (EU) 2021/2085 af 19. november 2021 om oprettelse af fællesforetagenderne under Horisont Europa og om ophævelse af forordning (EF) nr. 219/2007, (EU) nr. 557/2014, (EU) nr. 558/2014, (EU) nr. 559/2014, (EU) nr. 560/2014, (EU) nr. 561/2014 og (EU) nr. 642/2014 (EUT L 427 af 30.11.2021, s. 17).

([41]) Rådets afgørelse 2009/320/EF af 30. marts 2009 om godkendelse af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen under ATM-forskningsprojektet i forbindelse med det fælles europæiske luftrum (SESAR) (EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41).

37) »socioøkonomisk cost-benefit-analyse«: en kvantificeret forudgående evaluering baseret på en anerkendt metode af værdien af et projekt, som tager hensyn til alle de relevante sociale, økonomiske, sundhedsmæssige, klimarelaterede og miljømæssige fordele og omkostninger. Analysen af klimarelaterede og miljømæssige omkostninger og fordele baseres på den miljøkonsekvensvurdering, der gennemføres i henhold til direktiv 2011/92/EU

38) »alternative drivmidler«: »alternative drivmidler« som defineret i artikel 2, nr. 4), i forordning (EU) 2023/1804

39) »sikret parkeringsområde«: et parkeringsområde, som er tilgængeligt for førere, der udfører godstransport eller personbefordring, og som opfylder kravene, der er anført i artikel 8a, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 ([42]), og som er certificeret i overensstemmelse med Unionens standarder og procedurer, jf. artikel 8a, stk. 2, i nævnte forordning

40) »system til vejning under kørsel«: et automatisk system anbragt på vejinfrastrukturen med det formål at identificere køretøjer eller vogntog under kørsel, der sandsynligvis har overskredet de relevante vægtgrænser i overensstemmelse med Rådets direktiv 96/53/EF ([43])

41) »afgørelse om projektgodkendelse«: en afgørelse eller samling af afgørelser, herunder af administrativ karakter, som er truffet samtidigt eller successivt af en medlemsstats myndighed eller myndigheder, dog ikke administrative eller judicielle klagemyndigheder, i henhold til et nationalt retssystem og national forvaltningsret, der fastslår, hvorvidt en projektværksætter har ret til at gennemføre et projekt på det pågældende geografiske område på hovednettet, det udvidede hovednet eller det samlede net, uden at det berører afgørelser, som træffes i forbindelse med en administrativ eller judiciel klageprocedure.

Artikel 4

Mål for det transeuropæiske transportnet

1. Det overordnede mål for udviklingen af det transeuropæiske transportnet er at etablere et fælles multimodalt EU-dækkende transportnet af høj kvalitet.

2. Det transeuropæiske transportnet skal styrke den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed i Unionen og bidrage til oprettelsen af et fælles europæisk transportområde, som er bæredygtigt, sikkert, effektivt og modstandsdygtigt, og som øger fordelene for brugerne og støtter inklusiv vækst. Det transeuropæiske transportnet skal tilføre europæisk merværdi ved at bidrage til de fastlagte mål i følgende fire kategorier:

a) bæredygtighed gennem:

i) fremme af nul- og lavemissionsmobilitet i overensstemmelse med Unionens relevante CO_2-reduktionsmål

ii) muliggørelse af øget brug af mere bæredygtige transportformer, navnlig ved at videreudvikle et interoperabelt jernbanenet for personbefordring over lange afstande, herunder ved høj hastighed, og et interoperabelt jernbanegodstransportnet samt et pålideligt net til transport ad indre vandveje og nærskibsfart for passagerer og gods i hele Unionen

iii) større miljøbeskyttelse

iv) nedbringelse af negative eksterne virkninger, herunder omkostninger i forbindelse med miljø, klima, sundhed, overbelastning og ulykker, f.eks. ved hjælp af økoincitamentsordninger, eller

v) større energisikkerhed

b) samhørighed gennem:

([42]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

([43]) Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

i) tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen med særlig vægt på regioner i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner, perifere regioner og bjergområder samt tyndt befolkede områder

ii) mindskelse af mangler i infrastrukturens kvalitet og fremme af interoperabilitet mellem digitale systemer inden for alle transportformer med tilstrækkelig netkapacitet mellem regioner og medlemsstater

iii) effektiv koordinering og sammenkobling for både passager- og godstrafik mellem transportinfrastrukturen ved fjerntrafik og regional- og lokaltrafik med henblik på at fremme transporttjenester, herunder i byknudepunkter, eller

iv) en transportinfrastruktur, der afspejler de særlige forhold i forskellige dele af Unionen og giver en afbalanceret dækning af alle de europæiske regioner

c) effektivitet gennem:

i) fjernelse af infrastrukturflaskehalse og etablering af manglende forbindelser både i transportinfrastrukturerne og ved forbindelsespunkter mellem dem inden for medlemsstaternes områder og mellem dem, navnlig på grænseoverskridende strækninger, og skabelse af forbindelse, hvor det er relevant, til det transeuropæiske transportnet i tredjelande

ii) fjernelse af flaskehalse for interoperabilitet, herunder mangler i digitaliseringen

iii) interoperabilitet mellem nationale, regionale og lokale transportnet

iv) optimal integration og sammenkobling af alle transportformer, herunder i byknudepunkter

v) fremme af økonomisk effektiv transport af høj kvalitet, der bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne

vi) mere effektiv udnyttelse af ny og eksisterende infrastruktur i drift, f.eks. i jernbanesektoren

vii) omkostningseffektiv anvendelse af interoperable, innovative teknologiske og operationelle koncepter samt digitale systemer, eller

viii) bedre koordinering af infrastrukturarbejder mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende projekter

d) forøgelse af fordele for brugerne gennem:

i) sikring af tilgængelighed for brugerne og opfyldelse af deres mobilitets- og transportbehov, navnlig under hensyntagen til behovene hos personer i sårbare situationer, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet og personer, der bor i afsidesliggende områder, inklusive regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, landdistrikter, øregioner, randområder og bjergområder samt tyndt befolkede områder

ii) fastsættelse af sikre og høje kvalitetsstandarder, herunder for kvaliteten af tjenester til alle brugere, for både personbefordring og godstransport

iii) understøttelse af kvalitet, effektivitet og bæredygtighed inden for transporttjenester, som skal være tilgængelige og økonomisk overkommelige

iv) understøttelse af mobilitet, der er tilpasset til klimaændringer og er modstandsdygtig over for naturskabte farer og menneskeskabte katastrofer, og som fremmer effektiv og hurtig indsættelse af nød- og redningstjenester, herunder for personer med handicap eller nedsat mobilitet

v) sikring af infrastrukturens modstandsdygtighed, navnlig på grænseoverskridende strækninger

vi) tilbud om alternative transportløsninger, herunder andre transportformer, i tilfælde af netforstyrrelser

vii) understøttelse af brugen af aktive mobilitetsformer ved at forbedre tilgængeligheden og kvaliteten af den tilhørende infrastruktur og derved forbedre sikkerheden og sundheden for aktive brugere af infrastruktur og fremme de miljømæssige fordele ved disse transportformer

viii) understøttelse af gnidningsløs mobilitet i Unionen, eller

ix) sikring af passende vedligeholdelse med henblik på at give den eksisterende infrastruktur et serviceniveau, der er tilpasset trafikstrømmen, og et højt sikkerhedsniveau i hele infrastrukturens levetid.

Artikel 5

Ressourceeffektivt og modstandsdygtigt net samt miljøbeskyttelse

1. Det transeuropæiske transportnet planlægges, udvikles og drives på en ressourceeffektiv måde og i overensstemmelse med de gældende EU-miljøkrav og nationale miljøkrav gennem:

a) udvikling af ny infrastruktur, forbedring og vedligeholdelse af eksisterende transportinfrastruktur, navnlig ved at tage højde for vedligeholdelse i infrastrukturens levetid i planlægningsfasen i forbindelse med anlæg eller forbedring af infrastrukturen og ved at opretholde driften af infrastrukturen

b) optimering af infrastrukturintegrationen og -sammenkoblingen

c) udrulning af infrastruktur til opladning og optankning af alternative drivmidler og dermed bidrag til udbredelsen af dekarboniseringsteknologier

d) udrulning af nye teknologier og IKT-systemer til transport for at bevare eller forbedre infrastrukturens ydeevne, hvis en sådan udrulning er økonomisk berettiget eller nødvendig for at forbedre sikkerheden

e) optimering af brugen af infrastruktur, navnlig gennem effektiv kapacitets- og trafikstyring, fremme af multimodalitet og overgang til mere bæredygtige mobilitetsmønstre, herunder udvikling af bæredygtige, attraktive og effektive multimodale transporttjenester

f) hensyntagen til og optimering af eventuelle synergier med andre net, herunder især de transeuropæiske energi- og telekommunikationsnet herunder, hvor det er relevant, hele elforsyningsnettet, for at sikre overensstemmelse mellem planlægningen af opladningsinfrastrukturen og planlægningen af det respektive elforsyningsnet, samt hensyntagen til mulige synergier med dobbelt anvendelse af infrastruktur, der er identificeret i »Militære krav til militær mobilitet i og uden for EU«, som Rådet godkendte den 26. juni 2023 og den 23. oktober 2023, og i hvert efterfølgende dokument om revision af disse krav, der godkendes derefter, samt med cykelinfrastruktur, herunder langdistancecykelruter

g) udvikling af grøn, bæredygtig og klimarobust infrastruktur, under hensyntagen til aktive transportformer og fremme af nye teknologier, der har til formål at dekarbonisere anlægget af transportinfrastruktur, herunder gennem anvendelse af ressourceeffektive og klimasikre materialer, der så vidt muligt skal mindske den negative indvirkning på sundheden for borgere, der bor rundt om nettet, miljøet, herunder fra luft- og støjforurening, og forringelsen af økosystemer, og

h) tilstrækkelig hensyntagen til transportnettets og dets infrastrukturs og tjenesters modstandsdygtighed, navnlig på grænseoverskridende strækninger, over for klimaændringer og den geopolitiske kontekst, naturskabte farer og menneskeskabte katastrofer og forstyrrelser, hvad enten de er forsætlige eller ej, med henblik på at tackle disse udfordringer og muliggøre en passende reaktion og rettidig genopretning efter disse forstyrrelser samt med henblik på at lette forsyningskæder.

2. Ved planlægningen og udviklingen af det transeuropæiske transportnet kan medlemsstaterne tilpasse den detaljerede ruteføring af strækninger under hensyntagen til de særlige forhold i de forskellige dele af Unionen såsom de pågældende regioners topografiske karakteristika og miljøhensyn, idet de samtidig sikrer, at denne forordning overholdes. En sådan tilpasning må ikke gå videre, end hvad der er tilladt i henhold til den relevante afgørelse om projektgodkendelse i overensstemmelse med kravet i artikel 58, stk. 1, litra g).

3. Miljøvurderingen af planer og projekter gennemføres i overensstemmelse med Rådets direktiv 92/43/EØF ([44]) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF ([45]), 2001/42/EF ([46]), 2002/49/EF ([47]), 2009/147/EF ([48]) og 2011/92/EU. For projekter af fælles interesse, for hvilke udbudsproceduren for en miljøvurdering endnu ikke er indledt senest den 18. juli 2024, bør deres overholdelse af princippet om ikke at gøre væsentlig skade også vurderes.

Artikel 6

Gradvis udvikling af det transeuropæiske transportnet

1. Med forbehold af artikel 8, stk. 5, udvikles det transeuropæiske transportnet, medmindre andet er fastsat i denne forordning, gradvist i tre faser:

a) færdiggørelse af et hovednet senest den 31. december 2030

b) færdiggørelse af et udvidet hovednet senest den 31. december 2040, og

c) færdiggørelse af et samlet net senest den 31. december 2050.

Udviklingen af det transeuropæiske transportnet opnås navnlig ved at etablere en struktur for dette net med en sammenhængende og gennemsigtig metodetilgang, der omfatter et hovednet, et udvidet hovednet og et samlet net med transport- og byknudepunkter som multimodale forbindelsespunkter mellem fjerntrafik og regionale og lokale transportnet.

2. Det samlede net omfatter alle eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer i det transeuropæiske transportnet såvel som foranstaltninger, der fremmer en effektiv og socialt og miljømæssigt bæredygtig anvendelse af denne infrastruktur.

3. Hovednettet og det udvidede hovednet skal bestå af de dele af det transeuropæiske transportnet, der skal udvikles som en prioritet og færdiggøres i overensstemmelse med fristerne i stk. 1, med henblik på at nå målene for udviklingen af det transeuropæiske transportnet.

Artikel 7

Europæiske transportkorridorer

De europæiske transportkorridorer består af de dele af hovednettet eller det udvidede hovednet, som har den største strategiske betydning for udviklingen af bæredygtig og multimodal godstransport og personbefordring i Europa og for udviklingen af interoperabel infrastruktur og operationelle præstationer af høj kvalitet.

Artikel 8

Projekter af fælles interesse

1. Projekter af fælles interesse bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet gennem oprettelse af ny transportinfrastruktur, gennem opgradering af den eksisterende transportinfrastruktur eller foranstaltninger til fremme af en ressourceeffektiv anvendelse af nettet.

2. Projekter af fælles interesse:

a) har en europæisk merværdi ved at bidrage til de mål, der hører ind under mindst to af de fire kategorier i artikel 4, stk. 2, og

([44]) Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7).
([45]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (EFT L 327 af 22.12.2000, s. 1).
([46]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (EFT L 197 af 21.7.2001, s. 30).
([47]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12).
([48]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (EUT L 20 af 26.1.2010, s. 7).

b) er økonomisk levedygtige på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller, i tilfælde af tyndt befolkede områder eller projekter, der er afgørende for dobbelt anvendelse af infrastruktur, yder et positivt bidrag til udviklingen af nettet på grundlag af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse.

3. Et projekt af fælles interesse omfatter hele projektforløbet, herunder gennemførlighedsundersøgelser, tilladelsesprocedurer, anlæg, drift, vedligeholdelse og evaluering.

4. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekter af fælles interesse gennemføres i overensstemmelse med relevant EU-ret og national ret, og navnlig med EU-ret om miljø, klimabeskyttelse, sikkerhed, konkurrence, statsstøtte, offentlige udbud, folkesundhed og tilgængelighed samt med EU-retsakter og national lovgivning om ikkeforskelsbehandling.

5. Gennemførelsen af projekter af fælles interesse afhænger af projekternes modenhed, overholdelse af Unionens og nationale retlige procedurer og de tilgængelige finansielle midler uden at foregribe en medlemsstats eller Unionens tilsagn om finansiering.

6. Kommissionen kan anbefale, at medlemsstaterne opretter fælles enheder for koordinering, anlæg eller forvaltning af grænseoverskridende infrastrukturprojekter af fælles interesse, navnlig for store og komplekse infrastrukturprojekter. Den relevante europæiske koordinator har observatørstatus i en sådan fælles enheds tilsynsorgan eller et tilsvarende styringsorgan.

7. Medlemsstaterne bestræber sig på at sikre, at projekter af fælles interesse gennemføres rettidigt og effektivt.

8. Den socioøkonomiske cost-benefit-analyse anvendes af medlemsstaterne efter en anerkendt og harmoniseret tilgang for at muliggøre en gennemsigtig og komparativ evaluering af disse projekter.

Artikel 9

Samarbejde med tredjelande

1. Unionen kan samarbejde med tredjelande om at forbinde det transeuropæiske transportnet med deres infrastrukturnet gennem projekter af fælles interesse, hvor det er relevant, for at fremme bæredygtig økonomisk vækst og konkurrenceevne og især for at:

a) fremme udvidelsen til tredjelande af den transeuropæiske transportnetpolitik sammen med andre relaterede EU-politikker, navnlig inden for miljø- og klimabeskyttelse

b) sikre forbindelsen mellem det transeuropæiske transportnet og tredjelandes transportnet ved grænseovergange, herunder på et tredjelands område, der er en del af den europæiske transportkorridor, for at sikre en gnidningsløs afvikling af trafikstrømme, grænsekontrol, grænseovervågning og andre grænsekontrolprocedurer

c) sikre forbindelsen på tredjelandes område mellem det transeuropæiske transportnet og disse tredjelandes transportnet, navnlig med henblik på, hvor det er relevant og hensigtsmæssigt, at lette jernbanetransporten med tredjelande

d) færdiggøre transportinfrastruktur i tredjelande, der tjener som forbindelsesled mellem dele af det transeuropæiske transportnet i Unionen

e) fremme interoperabiliteten mellem det transeuropæiske transportnet og tredjelandes net

f) fremme søtransport- og nærskibsfartsruter med tredjelande, forudsat at de ikke bidrager til CO_2-lækage

g) fremme transport ad indre vandveje med tredjelande

h) lette lufttransport med tredjelande for at fremme effektiv og bæredygtig økonomisk vækst og konkurrenceevne, herunder udvidelsen af det fælles europæiske luftrum og forbedret samarbejde om lufttrafikstyring

i) forbinde og indføre IKT-systemer til transport i disse tredjelande, og

j) fremme dekarbonisering af transportsektoren, navnlig gennem etablering af infrastruktur for alternative drivmidler i tredjelande med henblik på at etablere et kontinuerligt net, der er forbundet med det transeuropæiske transportnet.

2. Bilag IV indeholder vejledende kort over det transeuropæiske transportnet, der er udvidet til bestemte nabolande, med angivelse af, hvor det er relevant, et hovednet, et udvidet hovednet og et samlet net i overensstemmelse med kriterierne i denne forordning.

3. Intet i denne artikel indebærer en ret til nogen form for finansielt bidrag fra Unionen til projekter i tredjelande i henhold til andre EU-retsakter.

KAPITEL II

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 10

Almindelige bestemmelser om hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net

1. Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net skal:

a) være dem, der er specificeret i kortene i bilag I og i listerne i bilag II

b) specificeres yderligere i beskrivelsen af infrastrukturkomponenterne

c) opfylde de krav til transportinfrastruktur, der opstilles i dette kapitel og i kapitel III og IV, og

d) udgøre grundlaget for identifikation af projekter af fælles interesse.

2. Hovednettet og det udvidede hovednet skal bestå af de dele af det transeuropæiske transportnet, hvis udvikling har høj prioritet med henblik på at nå målene for politikken for det transeuropæiske transportnet.

Henvisninger til »hovednettet« i forordning (EU) 2021/1153 omfatter også det »udvidede hovednet« som omhandlet i nærværende forordning.

Henvisninger til »hovednettet« i forordning (EU) 2023/1804 gælder som henvisninger til »hovednettet« som omhandlet i nærværende forordning.

Henvisninger til »det samlede net« i forordning (EU) 2023/1804 gælder som henvisninger til »det udvidede hovednet« og »det samlede net« som omhandlet i nærværende forordning.

3. Nettets knudepunkter er anført i bilag II og omfatter byknudepunkter og transportknudepunkter (lufthavne, søhavne, indlandshavne, banegodsterminaler samt terminaler langs indre vandveje).

4. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger med henblik på at udvikle hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, så nettene er i overensstemmelse med denne forordning senest de datoer, der er fastsat i artikel 6, stk. 1, medmindre andet er fastsat i denne forordning.

Artikel 11

Almindelige bestemmelser om de europæiske transportkorridorer

1. De ni europæiske transportkorridorer, der er specificeret i kortene i bilag III, er navnlig:

a) Atlanterhavet

b) Østersøen — Sortehavet — Det Ægæiske Hav

c) Østersøen — Adriaterhavet

d) Middelhavet

e) Nordsøen — Rhinen — Middelhavet

f) Nordsøen — Østersøen

g) Rhinen — Donau

h) Skandinavien — Middelhavet

i) Vestbalkan — det østlige Middelhavsområde.

2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger med henblik på at udvikle de europæiske transportkorridorer, så de er i overensstemmelse med denne forordning senest den 31. december 2030 for så vidt angår infrastruktur, der indgår i hovednettet, og senest den 31. december 2040 for så vidt angår infrastruktur, der indgår i det udvidede hovednet, medmindre andet er fastsat i denne forordning.

3. Med forbehold af den pågældende medlemsstats godkendelse i overensstemmelse med artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 62 i denne forordning med henblik på inden for rammerne af artikel 7 i denne forordning at ændre tilpasningen af de europæiske transportkorridorer i bilag III til denne forordning for at tage hensyn til udviklingen af væsentlige handelsstrømme og trafik eller væsentlige ændringer af nettet. For så vidt angår ændringer af tilpasninger af korridorer, der påvirker dele af nabolandenes område, baseres sådanne delegerede retsakter på aftaler på højt plan om transportinfrastrukturnet mellem Unionen og de pågældende nabolande.

Artikel 12

Generelle prioriteter for hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net

1. I udviklingen af hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net lægges der generelt vægt på foranstaltninger, der er nødvendige for:

a) at øge andelen og, hvor det er relevant, kapaciteten af mere bæredygtig transport for gods og passagerer, navnlig med henblik på at reducere drivhusgasemissioner og forurening og øge de sociale og økonomiske fordele ved transport

b) at sikre øget tilgængelighed og konnektivitet for alle regioner i Unionen under hensyntagen til den territoriale og sociale samhørighed, og herunder den særlige situation for regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner, randområder og bjergområder samt tyndt befolkede områder

c) at sikre optimal integration af transportformerne og interoperabilitet mellem transportformer, herunder aktive mobilitetsformer i byområder

d) at etablere manglende forbindelser og fjerne flaskehalse, navnlig i grænseoverskridende strækninger

e) at etablere den nødvendige infrastruktur, som sikrer uhindret kørsel for nul- og lavemissionskøretøjer og for skibe og luftfartøjer, der anvender brændstoffer, som bidrager til reduktion af transportemissioner og øget energisikkerhed

f) at fremme effektiv, gnidningsløs og bæredygtig brug af infrastrukturen og, hvor det er nødvendigt, øge kapaciteten

g) at holde eksisterende infrastruktur driftsdygtig og forbedre eller vedligeholde dens kvalitet for så vidt angår sikkerhed, transportsystemets og transportoperationernes effektivitet, modstandsdygtighed over for klimaændringer og katastrofer, miljøpræstation og trafikstrømmenes kontinuitet

h) at forbedre kvaliteten af tjenester og de sociale vilkår for transportarbejdere og tilgængeligheden for alle brugere, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet og andre personer i sårbare situationer, og forebygge og afbøde mobilitetsfattigdom

i) at forbedre digitaliseringen, muliggøre digital håndhævelse i overensstemmelse med EU-retten og udvikle automatisering, navnlig gennem gennemførelse og etablering af IKT-systemer til transport, eller

j) at tilpasse, hvor det er nødvendigt og under hensyntagen til visse medlemsstaters forfatningsmæssige krav, infrastrukturen til dobbelt anvendelse for at imødekomme både civile og forsvarsmæssige behov, idet der lægges særlig vægt på de ruter, der er nødvendige for store bevægelser af militære styrker med kort varsel.

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

a) at bidrage til at afhjælpe byområders og, hvor det er relevant, tætbefolkede følsomme områders eksponering for negative virkninger af gennemgående jernbane- og vejtransport

b) at optimere brugen af infrastruktur, navnlig gennem effektiv kapacitetsstyring, trafikstyring og øget driftsevne

c) at bidrage til positive sundheds- og miljømæssige virkninger ved at fremme brugen af aktive mobilitetsformer gennem etablering af passende infrastruktur for cykling og gang

d) at sikre ikkediskriminerende adgang for alle markedsdeltagere til infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, eller

e) at sikre effektiv grænsepassage for godstransport under hensyntagen til ventetider.

Artikel 13

Generelle prioriteter for de europæiske transportkorridorer

I forbindelse med udviklingen af de europæiske transportkorridorer lægges der generelt vægt på foranstaltninger, der er nødvendige for:

a) at udvikle et højtydende, gnidningsløst og fuldt interoperabelt jernbanegodstransportnet i hele Unionen

b) at udvikle et interoperabelt højtydende jernbanenet for personbefordring, herunder ved høje hastigheder, som forbinder byknudepunkter i hele Unionen

c) at udvikle en effektiv infrastruktur for luftfart og transport ad indre vandveje og en søtransportinfrastruktur, der er velintegreret i det europæiske maritime rum

d) at udvikle et sikkert vejnet med tilstrækkelig infrastruktur til alternative drivmidler samt sikrede parkeringsområder

e) at udvikle multimodale og interoperable transportløsninger

f) at fremme den intermodale integration af hele logistikkæden med en effektiv sammenkobling i transport- og byknudepunkterne

g) at etablere den nødvendige infrastruktur, som sikrer uhindret kørsel for nul- og lavemissionskøretøjer og for skibe og luftfartøjer, der anvender brændstoffer, som bidrager til reduktion af transportemissioner og øget energisikkerhed

h) at etablere IKT-systemer til transport inden for alle transportformer på nettet, hvor det er relevant, for at sikre en effektiv udnyttelse af infrastrukturen og muliggøre digital informationsudveksling, eller

i) at forbedre forbindelserne mellem det transeuropæiske transportnet og nabolandes infrastrukturnet, hvor det er relevant.

KAPITEL III

SÆRLIGE BESTEMMELSER

AFDELING 1

Jernbanetransportinfrastruktur

Artikel 14

Infrastrukturkomponenter

1. Jernbanetransportinfrastrukturen skal især omfatte:

a) jernbanelinjer, herunder:

i) spor

ii) sporskifter

iii) jernbaneoverkørsler

iv) sidespor

v) tunneler

vi) broer, og

vii) infrastruktur, der mindsker indvirkningen på miljøet

b) stationer på de jernbanelinjer, der er specificeret i kortene i bilag I, til passagerskift inden for jernbanetransport og mellem jernbanetransport og andre transportformer

c) andre jernbaneservicefaciliteter på de jernbanelinjer, der er specificeret i kortene i bilag I, end passagerstationer som defineret i artikel 3, nr. 11), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU ([49]), navnlig rangerterræner, togformeringsfaciliteter, rangeringsfaciliteter, depotspor, vedligeholdelsesfaciliteter, andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter, hjælpefaciliteter og brændstofpåfyldningsfaciliteter, samt automatiske faciliteter til skift af sporvidde

d) jernbaneadgangsveje op til multimodale godsterminaler med jernbaneforbindelser, herunder jernbaneadgangsveje til multimodale godsterminaler i indlands- og søhavne og lufthavne, og jernbaneadgangsveje op til »rangerterræner«, som omhandlet i punkt 2, litra c), i bilag II til direktiv 2012/34/EU

e) installationer af togkontrol- og signalsystemer langs banen

f) installationer af strømforsyning langs banen

g) infrastruktur for faciliteter til alternative drivmidler

h) udstyr i forbindelse hermed, og

i) IKT-systemer til transport.

2. Det tekniske udstyr, der er forbundet med jernbanelinjer, kan omfatte elektrificeringssystemer, udstyr til passagerernes på- og afstigning og på- og aflæsning af gods på stationer og terminaler samt innovative teknologier i udrulningsfasen.

([49]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

Artikel 15

Transportinfrastrukturkrav til det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det samlede net er i overensstemmelse med:

a) direktiv (EU) 2016/797 og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i medfør heraf, for at sikre interoperabilitet i det samlede net, og

b) kravene i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er), der er vedtaget i henhold til artikel 4 og 5 i direktiv (EU) 2016/797, jf. dog undtagelserne i artikel 7, stk. 1, i nævnte direktiv.

2. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det samlede net, undtagen de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2050:

a) er fuldstændig elektrificeret for så vidt angår hovedspor og, i det omfang det er nødvendigt for drift af elektriske tog, for så vidt angår sidespor

b) muliggør et akseltryk på mindst 22,5 t uden særlig tilladelse, og

c) muliggør drift af godstog med en længde på mindst 740 m (med lokomotiv eller lokomotiver) uden særlig tilladelse. Dette krav er opfyldt, hvis der på dobbeltsporede strækninger kan tildeles godstog med en længde på mindst 740 m mindst én kanal pr. time og retning i gennemsnit på daglig basis, hvis en jernbanevirksomhed anmoder herom.

3. Kravene i stk. 2, litra b) og c), finder kun anvendelse på de strækninger i det samlede net, som:

a) forbinder en multimodal godsterminal eller en sø- eller indlandshavn med dens nærmeste overgangssted med hovedgodstransportnettet eller det udvidede hovedgodstransportnet

b) udgør en omdirigeringslinje på en strækning, der er en del af hovedgodstransportnettet eller det udvidede hovedgodstransportnet, eller

c) kører mere end ti godstog om dagen i gennemsnit i begge retninger baseret på data for det foregående år forud for meddelelsen.

Senest den 19. juli 2027 giver medlemsstaterne Kommissionen meddelelse om de pågældende strækninger. For grænseoverskridende strækninger gives en sådan meddelelse efter aftale med de øvrige berørte medlemsstater.

4. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det samlede net på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), og som er forbundet med jernbanelinjer, der anvendes til godstransport som omhandlet i artikel 15, stk. 3, senest den 31. december 2050, opfylder kravene i stk. 2, litra a), b) og c), i nærværende artikel medmindre Kommissionen med hensyn til kravene i stk. 2, litra c), i nærværende artikel har indrømmet en undtagelse fra anvendelsen af artikel 38, stk. 3, i henhold til artikel 38, stk. 4.

5. Medlemsstaterne sikrer, at kravet i stk. 2, litra a), er opfyldt for jernbaneinfrastrukturen i det samlede net senest den 31. december 2040, hvis der anlægges en ny strækning. Projekter, for hvilke miljøkonsekvensvurderingen er påbegyndt senest den 18. juli 2024, er undtaget fra denne forpligtelse.

6. Kravene i stk. 2 og 4 finder ikke anvendelse på isolerede net.

7. Med forbehold af stk. 6 vedtager Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser for så vidt angår de krav, der er omhandlet i stk. 2-5, på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelser koordineres med nabomedlemsstaten eller -staterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelserne fra nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den fremlagte begrundelse og dens betydelige indvirkning på jernbanenettets interoperabilitet og kontinuitet, hvis det er relevant. Kommissionen tager behørigt hensyn til de berørte nabomedlemsstaters udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 16

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet og det udvidede hovednet

1. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet og det udvidede hovednet er i overensstemmelse med artikel 15, stk. 1.

2. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet, bortset fra de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, for strækninger, der indgår i godstransportnettet, senest den 31. december 2040:

a) opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a) og b)

b) muliggør drift af godstog med en længde på mindst 740 m (med lokomotiv eller lokomotiver) uden særlig tilladelse. Dette krav er opfyldt, hvis mindst følgende betingelser er opfyldt:

   i) På dobbeltsporede strækninger kan der tildeles godstog med en længde på mindst 740 m mindst én kanal pr. to timer og retning og mindst 24 kanaler på daglig basis, hvis en jernbanevirksomhed anmoder herom.

   ii) På enkeltsporede strækninger kan der tildeles godstog med en længde på mindst 740 m mindst én kanal pr. tre timer og retning og mindst 12 kanaler på daglig basis, hvis en jernbanevirksomhed anmoder herom, og

c) for jernbanestrækninger, der forbinder de multimodale godsterminaler i to byknudepunkter eller den multimodale godsterminal i et byknudepunkt og et grænseovergangssted, er over 75 % af længden af hver jernbanestrækning konstrueret til en hastighed på mindst 100 km/t. for godstog på det udvidede hovednets godslinjer.

3. Medlemsstaterne sikrer, at kravet i artikel 15, stk. 2, litra a), er opfyldt for jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet senest den 31. december 2030, hvis der anlægges en ny strækning. Projekter, for hvilke miljøkonsekvensvurderingen er påbegyndt senest den 18. juli 2024, er undtaget fra denne forpligtelse.

4. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet, bortset fra de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, for strækninger, der indgår i passagertransportnettet, senest den 31. december 2040:

a) opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a), på det udvidede hovednets passagerlinjer, og

b) for jernbanestrækninger, der forbinder de multimodale passagerknudepunkter i to byknudepunkter eller et multimodalt passagerknudepunkt i et byknudepunkt og et grænseovergangssted, er over 75 % af længden af hver jernbanestrækning konstrueret til en hastighed på mindst 160 km/t. for passagertog på det udvidede hovednets passagerlinjer.

5. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i det udvidede hovednet på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), senest den 31. december 2040 opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a) og b), og i nærværende artikels stk. 2, litra b), medmindre der med hensyn til kravene i nærværende artikels stk. 2, litra b), er indrømmet en undtagelse fra anvendelsen af artikel 38, stk. 3, i henhold til artikel 38, stk. 4.

6. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, undtagen de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, senest den 31. december 2030:

a) for strækninger, der indgår i godstransportnettet, opfylder kravene i nærværende artikels stk. 2, litra a), b) og c), og

b) for strækninger, der indgår i passagertransportnettet, opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a).

7. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastruktur, der er en del af hovednettet til passagertransport, undtagen de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser senest den 31. december 2040 opfylder kravet i nærværende artikels stk. 4, litra b).

8. Medlemsstaterne sikrer, at godstransportstrækninger, der er en del af jernbaneinfrastrukturen i hovednettet eller det udvidede hovednet, herunder forbindelser omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), senest den 31. december 2040 giver mulighed for kørsel med godstog, der transporterer standardsættevogne med en højde på op til 4 m, som er lastet med en højde på mindst 27 cm over skinnens overside i de europæiske transportkorridorer på deres område.

Dette krav anses for at være opfyldt, hvis mindst følgende betingelser er opfyldt for hver europæisk transportkorridor på medlemsstatens område:

a) der er mindst én direkte strækning, der opfylder dette krav, og som giver mulighed for kontinuerlig togdrift på en medlemsstats område og på grænseoverskridende strækninger med hver nabomedlemsstat

b) der er mindst én direkte strækning, der opfylder dette krav, til mindst én banegodsterminal eller én multimodal godsterminal beliggende i eller i umiddelbar nærhed af en søhavn, der er en del af den europæiske transportkorridor, på en medlemsstats område, og

c) der er mindst én direkte strækning, der opfylder dette krav, til mindst et af disse endepunkter, hvis et eller flere endepunkter i en korridor er beliggende på en medlemsstats område.

For grænseoverskridende strækninger bestemmes de pågældende strækninger efter aftale med de berørte nabomedlemsstater.

Senest den 19. juli 2027 giver medlemsstaterne Kommissionen meddelelse om de pågældende strækninger.

9. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), senest den 31. december 2030 opfylder kravene i artikel 15, stk. 2, litra a) og b), og i nærværende artikels stk. 2, litra b), medmindre Kommissionen med hensyn til kravene i nærværende artikels stk. 2, litra b), har indrømmet en undtagelse fra anvendelsen af artikel 38, stk. 3, i henhold til artikel 38, stk. 4.

10. Kravene i stk. 2-9 finder ikke anvendelse på isolerede net.

11. Med forbehold af stk. 10 vedtager Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser for så vidt angår de krav, der er omhandlet i denne artikel, på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelser koordineres med nabomedlemsstaten eller -staterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelserne fra nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den fremlagte begrundelse og dens betydelige indvirkning på jernbanenettets interoperabilitet og kontinuitet, hvis det er relevant. Kommissionen tager behørigt hensyn til de berørte nabomedlemsstaters udtalelser.

Når Kommissionen vurderer anmodninger om undtagelser fra kravet vedrørende transport af sættevogne som fastsat i stk. 8, tager den navnlig hensyn til resultaterne af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse samt den potentielle forstyrrelse i tjenesterne som følge af det nødvendige arbejde for at opfylde dette krav.

Ved vurderingen af anmodninger om undtagelser fra de krav, der er fastsat i denne artikel, til det udvidede hovednet, tager Kommissionen navnlig hensyn til enhver større investering, som den pågældende medlemsstat foretager på en parallel strækning i umiddelbar nærhed af dem, der skal nyanlægges.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 17

Europæisk nominel standardsporvidde for jernbaner

1. Medlemsstaterne sikrer, at enhver ny jernbanelinje i hovednettet og det udvidede hovednet, herunder de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), har den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Dette krav anses for at være opfyldt, når tog med sporvidde 1 435 mm kan køre på infrastrukturen senest den 31. december 2030 for hovednettet og senest den 31. december 2040 for det udvidede hovednet. I nærværende artikel forstås ved ny jernbanelinje enhver linje, for hvilken anlægsarbejdet ikke er påbegyndt senest den 18. juli 2024.

2. Uanset stk. 1 i denne artikel udarbejder de medlemsstater, på hvis område der den 18. juli 2024 ikke er planer om at forbinde en ny jernbanelinje til en anden medlemsstats landegrænse i henhold til bilag I, en plan med angivelse af den nye jernbanelinje, der skal anlægges i overensstemmelse med den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Denne plan skal tage hensyn til indvirkningen på interoperabiliteten med nabomedlemsstaten eller -staterne ved navnlig at tage hensyn til de eksisterende jernbanelinjers mulige overgang til den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm i overensstemmelse med stk. 3 i denne artikel. Planen skal indeholde en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, hvori, hvis det er relevant, medlemsstatens beslutning om ikke at bygge ny jernbaneinfrastruktur med den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm begrundes, samt en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten. Denne plan forelægges for Kommissionen senest den 19. juli 2026.

3. Medlemsstater med et eksisterende banenet eller en del heraf med en anden sporvidde end den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm gennemfører senest den 19. juli 2026 en vurdering med angivelse af de eksisterende jernbanelinjer i de europæiske transportkorridorer med henblik på deres mulige overgang til den europæiske, nominelle standardsporvidde på 1 435 mm. Vurderingen koordineres med nabomedlemsstaten eller -staterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Vurderingen skal indeholde en socioøkonomisk cost-benefit-analyse af levedygtigheden af den mulige overgang til den europæiske, nominelle standardsporvidde på 1 435 mm og en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten.

På grundlag af vurderingen, der er omhandlet i første afsnit, udarbejder medlemsstaterne, hvis det er relevant, en plan for overgangen til den europæiske, nominelle standardsporvidde på 1 435 mm senest et år efter afslutningen af vurderingen, hvori de eksisterende jernbanelinjer i de europæiske transportkorridorer, der skal overgå til den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm, angives, og der fastsættes en tidsplan for denne overgang.

Første og andet afsnit finder tilsvarende anvendelse på de jernbanelinjer, for hvilke anlægsarbejdet er påbegyndt den 18. juli 2024.

4. De prioriteter for infrastruktur- og investeringsplanlægning, der fastsættes i planerne, der er omhandlet i denne artikels stk. 2 og 3, medtages i den første arbejdsplan for den europæiske koordinator for en europæisk transportkorridor, som godsjernbanestrækningerne med en anden sporvidde end den europæiske nominelle standardsporvidde, udgør en del af, jf. artikel 54.

5. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer en midlertidig undtagelse fra de i stk. 1 omhandlede krav for nye jernbanelinjer i hovednettet og det udvidede hovednet, eller dele heraf, på grund af negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse. Enhver anmodning om undtagelse skal være tilstrækkeligt begrundet. Anmodningerne om undtagelse koordineres med nabomedlemsstaten eller -staterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelserne fra nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den fremlagte begrundelse og dens betydelige indvirkning på jernbanenettets interoperabilitet og kontinuitet, hvis det er relevant. Kommissionen tager behørigt hensyn til de berørte nabomedlemsstaters udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. I afgørelsen angives den periode, som undtagelsen indrømmes for.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 18

Det europæiske system til styring af jernbanetrafikken

1. Medlemsstaterne sikrer, at:

a) jernbaneinfrastrukturen er udstyret med ERTMS i det udvidede hovednet senest den 31. december 2040 og i det samlede net senest den 31. december 2050, undtagen de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), samtidig med at der sikres en synkroniseret og harmoniseret udrulning af ERTMS langs sporet og i togene, og

b) ERTMS udrulles på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), i det udvidede hovednet senest den 31. december 2040 og i det samlede net senest den 31. december 2050, hvis den berørte medlemsstat anser sådant udstyr for at være nødvendigt i samarbejde med de relevante interessenter, navnlig infrastrukturforvalteren.

2. Medlemsstaterne sikrer følgende senest den 31. december 2030:

a) Jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, undtagen de i artikel 14, stk. 1, litra d), omhandlede forbindelser, opfylder kravene i stk. 1, og

b) ERTMS udrulles på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), i hovednettet, hvis den berørte medlemsstat anser sådant udstyr for at være nødvendigt i samarbejde med de relevante interessenter, navnlig infrastrukturforvalteren.

3. Medlemsstaterne sikrer, at klasse B-systemer afskaffes senest den 31. december 2040 på hovednettet, senest den 31. december 2045 på det udvidede hovednet og senest den 31. december 2050 på det samlede net, forudsat at der sikres et passende sikkerhedsniveau, undtagen for strækninger i byknudepunkter, som også anvendes af regionale passagertog, der er udstyret med særlige klasse B-togkontrolsystemer.

4. Medlemsstaterne sikrer, at jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net er udstyret med radiobaseret ERTMS senest den 31. december 2050.

5. Medlemsstaterne sikrer, at radiobaseret ERTMS udrulles på jernbaneinfrastrukturen i hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net fra den 31. december 2030 ved anlæg af en ny strækning eller fra den 31. december 2040 ved opgradering af signalsystemet.

6. Medlemsstaterne sikrer, at radiobaseret ERTMS senest den 31. december 2050 udrulles på de forbindelser, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, litra d), i hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net, hvis den berørte medlemsstat anser sådant udstyr for at være nødvendigt i samarbejde med infrastrukturforvalteren og andre relevante interessenter. Ved anlæg af en ny strækning sikres en sådan udrulning fra den 31. december 2030.

7. Kravene i stk. 1-6 finder ikke anvendelse på isolerede net.

8. Med forbehold af stk. 7 vedtager Kommissionen i behørigt begrundede tilfælde efter anmodning fra en medlemsstat gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser for så vidt angår de krav, der er omhandlet i stk. 1-6. Enhver anmodning om undtagelse skal være baseret på et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse og en vurdering af indvirkningen på interoperabiliteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelser koordineres med nabomedlemsstaten eller -staterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelserne fra nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser. De undtagelser, der anmodes om, skal opfylde kravene i direktiv (EU) 2016/797.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit, og dens betydelige indvirkning på jernbanenettets interoperabilitet. Kommissionen tager behørigt hensyn til de berørte nabomedlemsstaters udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 19

Operationelle prioriteter

1. Jernbanegodsforvaltningen gør alt, hvad den kan, for senest den 31. december 2030 at sikre kvaliteten af de tjenester, som leveres til jernbanevirksomheder, og for, at tekniske og operationelle krav til brug af infrastruktur i de europæiske transportkorridorer ikke er til hinder for, at jernbanegodstransportens operationelle præstationer langs de europæiske transportkorridorer kan opfylde følgende målværdier:

a) for alle indre grænseoverskridende strækninger må holdetiden for alle godstog, der krydser grænsen mellem to medlemsstater, ikke overstige 25 minutter i gennemsnit, undtagen på strækninger, hvor der foretages ændringer af sporvidden, eller hvor den ind- og udrejsekontrol, der udføres ved en grænse, hvor kontrollen endnu ikke er blevet ophævet, på tog i medfør af punkt 1.2 i bilag VI til forordning (EU) 2016/399, ikke gør det muligt at overholde denne frist; et togs holdetid på en grænseoverskridende strækning er den samlede yderligere transittid, der kan tilskrives grænseovergangen, uanset procedurer eller forhold af infrastrukturel, operationel, teknisk og administrativ karakter; holdetiden omfatter ikke den tid, der ikke kan tilskrives grænseovergangen, f.eks. operationelle procedurer i faciliteter i nærheden af grænsepassagen, som ikke er uløseligt forbundet hermed, og

b) mindst 75 % af de godstog, der krydser mindst én grænse langs en europæisk transportkorridor, ankommer til deres bestemmelsessted eller til Unionens ydre grænse, hvis deres bestemmelsessted er uden for Unionen, på det planlagte tidspunkt eller med en forsinkelse på under 30 minutter af årsager, der kan tilskrives Unionens infrastrukturforvalter eller infrastrukturforvaltere; forsinkelser, der opstår i og kan tilskrives tredjelande, som krydses af godstog, tages ikke i betragtning.

2. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for at sikre, at følgende betingelser gælder senest den 31. december 2030 for godstransportstrækninger på hovednettet, senest den 31. december 2040 for godstransportstrækninger på det udvidede hovednet og senest den 31. december 2050 for godstransportstrækninger i det samlede net, jf. artikel 15, stk. 3:

a) på dobbeltsporede strækninger kan mindst to kanaler pr. time og retning tildeles godstog med en længde på mindst 740 m (med lokomotiv eller lokomotiver), og

b) på enkeltsporede strækninger kan mindst én kanal pr. to timer og retning tildeles godstog med en længde på mindst 740 m (med lokomotiv eller lokomotiver).

Artikel 20

Yderligere prioriteter for udvikling af jernbaneinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende jernbaneinfrastruktur og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

a) overgang til den europæiske nominelle standardsporvidde på 1 435 mm, hvis det er relevant

b) mindskelse af støj- og vibrationsgenerne ved jernbanetransport, navnlig gennem foranstaltninger vedrørende rullende materiel og infrastruktur, herunder støjbeskyttelsesskærme

c) forbedring af sikkerheden i forbindelse med jernbaneoverkørsler

d) hvor det relevant, etablering af forbindelse mellem jernbanetransportinfrastrukturen og indlandshavneinfrastrukturen

e) med forbehold af socioøkonomiske cost-benefit-analyser udvikling af infrastruktur for toglængder over 740 m og op til 1500 m og med et akseltryk på 25,0 t ved anlæg og modernisering af jernbanelinjer til godstrafik

f) udvikling og udrulning af innovative teknologier til jernbaner, især med udgangspunkt i det arbejde, der udføres af fællesforetagendet Shift2Rail og fællesforetagendet for Europas jernbaner, navnlig automatisk togdrift, avanceret trafikstyring, digital konnektivitet for passagerer baseret på ERTMS, digitale automatiske koblinger, konnektivitet baseret på 5G og satellit og inertienheder med henblik på geolokaliseringsenhederne i ERTMS

g) ved opbygning eller opgradering af jernbaneinfrastruktur, sikring af kontinuitet i og tilgængelighed af gang- og cykelstier og udvikling af cykelparkering i nærheden af stationerne for at fremme aktive transportformer

h) udvikling af innovative teknologier for alternative drivmidler til jernbaner, f.eks. brint- eller batteridrevne tog for strækninger og jernbaneadgangsveje, der er undtaget fra kravet om elektrificering

i) med henblik på udvikling af de transeuropæiske transportnet fastlæggelse af en standard, der sikrer kørsel med godstog, der transporterer standardsættevogne med en højde på op til 4 m, som er lastet med en højde på 33 cm, uden yderligere krav om særlig driftstilladelse, og

j) opgradering til dobbeltsporede strækninger på flaskehalsstrækninger, der lider under kapacitetsbegrænsninger.

AFDELING 2

Infrastruktur for transport ad indre vandveje

Artikel 21

Infrastrukturkomponenter

1. Infrastrukturen for transport ad indre vandveje skal især omfatte:

a) floder

b) kanaler

c) søer og laguner

d) infrastruktur i forbindelse hermed såsom sluser, elevatorer, broer, reservoirer og dertil knyttede foranstaltninger til forebyggelse og afbødning af oversvømmelser og tørke, som kan have positive virkninger for sejlads på de indre vandveje

e) adgang til vandveje og forbindelser på den sidste kilometer til multimodale godsterminaler, der er forbundet via indre vandveje, navnlig i indlandshavne og søhavne

f) fortøjnings- og rastepladser

g) indlandshavne, herunder basal havneinfrastruktur i form af indre bassiner, kajmure, kajpladser, moler, dokker, diger, opfyldningsarealer, platforme, indvindingsarealer og den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i og uden for havneområdet

h) hermed forbundet udstyr som omhandlet i stk. 2

i) IKT-systemer til transport, herunder RIS

j) forbindelser mellem indlandshavne og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet

k) infrastruktur vedrørende faciliteter for alternative drivmidler, og

l) infrastruktur, der er nødvendig for operationer, som ikke genererer affald, og foranstaltninger vedrørende den cirkulære økonomi.

2. Udstyr i forbindelse med indre vandveje kan omfatte udstyr til på- og aflæsning af gods og oplagring af varer i indlandshavne. Hermed forbundet udstyr kan navnlig omfatte fremdrifts- og styresystemer, der mindsker forurening, herunder vand- og luftforurening, energiforbrug og CO_2-intensitet. Det kan også omfatte faciliteter til modtagelse af affald, strømforsyning fra land og anden infrastruktur for alternative drivmidler til forsyning og produktion og udstyr til isbrydning, hydrologiske undersøgelser og uddybning af sejlløbet, havnen og havneindsejlinger for at sikre mulighed for besejling året rundt.

3. For at være en del af det samlede net skal en indlandshavn opfylde følgende betingelser:

a) den har en årlig omladningsmængde for gods på over 500 000 t, når den samlede årlige omladningsmængde for gods baseres på det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat, og

b) den er beliggende på det transeuropæiske transportnets net af indre vandveje.

Artikel 22

Transportinfrastrukturkrav til det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at indlandshavne i det samlede net senest den 31. december 2050:

a) er forbundet med vej- eller jernbaneinfrastrukturen

b) har mindst én multimodal godsterminal, der er åben for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende gebyrer, og

c) har faciliteter til forbedring af miljøforholdene for fartøjer i havne, hvilket kan omfatte faciliteter til modtagelse af affald, afgasningsfaciliteter, støjdæmpningsforanstaltninger samt foranstaltninger til reduktion af luft- og vandforurening.

2. Medlemsstaterne sikrer, at infrastruktur for alternative drivmidler etableres i indlandshavne i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804.

Artikel 23

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet

1. Medlemsstaterne sikrer, at indlandshavne i hovednettet efterlever artikel 22, stk. 2, og opfylder kravene i artikel 22, stk. 1, litra a) og b), senest den 31. december 2030 og kravene i artikel 22, stk. 1, litra c), senest den 31. december 2040.

2. Medlemsstaterne sikrer, at nettet af indre vandveje, herunder de i artikel 21, stk. 1, litra e), omhandlede forbindelser, opretholdes for at muliggøre effektiv, pålidelig og sikker sejlads for brugerne ved at sikre mindstekrav til vandveje og mindstekrav til serviceniveauer, jf. nærværende artikels stk. 3 (god navigationsstatus).

Medlemsstaterne forhindrer forringelse af den gode navigationsstatus og forhindrer forringelse af den nuværende tilstand for de dele af nettet, der pr. den 18. juli 2024 allerede overstiger disse mindstekrav.

3. Senest den 31. december 2030 skal medlemsstaterne især sikre:

a) at floder, kanaler, søer, laguner, indlandshavne og adgangsvejene hertil har en uddybning af sejlrenden på mindst 2,5 m og en højde under ikkeoplukkelige broer på mindst 5,25 m ved angivne referencevandniveauer, som overskrides i et bestemt antal dage om året baseret på et statistisk gennemsnit

b) at medlemsstaterne på et offentligt tilgængeligt websted offentliggør det i litra a) omhandlede antal dage om året, hvor det faktiske vandniveau overstiger eller ikke når op på det angivne referencevandniveau for sejlrenders dybde, samt de gennemsnitlige ventetider ved hver sluse

c) at slusemestre sikrer, at sluser betjenes og vedligeholdes på en sådan måde, at ventetiden minimeres, og

d) at floder, kanaler, søer og laguner er forsynet med RIS til alle tjenester i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF ([50]) for at sikre brugerne realtidsoplysninger på tværs af grænserne.

Med henblik på litra a) i denne artikel fastsættes referencevandniveauerne på grundlag af det antal dage om året, hvor det faktiske vandniveau oversteg det angivne referencevandniveau. Med forbehold af de berørte medlemsstaters godkendelse i overensstemmelse med artikel 172, stk. 2, i TEUF vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der udarbejdes i tæt samarbejde med de pågældende medlemsstater i samråd med de berørte europæiske koordinatorer og, hvis det er relevant, i samråd med de flodsejladskommissioner, der er nedsat ved internationale aftaler, og som præciserer de referencevandniveauer, der er omhandlet i dette stykkes litra a), pr. korridor, pr. vandvej eller pr. vandvejsstrækning. Disse gennemførelsesretsakter skal være i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i internationale konventioner samt i aftaler indgået mellem medlemsstater, herunder i de forskrifter, som er vedtaget af de flodnavigationskommissioner, der er nedsat ved sådanne konventioner og aftaler. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i nærværende forordnings artikel 61, stk. 3.

4. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser fra kravene i stk. 2 og 3 pr. vandvej og, hvis det er relevant, pr. vandvejsstrækning på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, et negativt resultat af den socioøkonomiske cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet, biodiversiteten eller kulturarven. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Anmodningen om undtagelse koordineres med nabomedlemsstaten eller -staterne i påkommende tilfælde. Nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelserne fra nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit. Kommissionen tager behørigt hensyn til de berørte nabomedlemsstaters udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

([50]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152).

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Forringelse af mindstekravene som følge af direkte menneskelig handling eller manglende omhu i forbindelse med vedligeholdelsen af nettet af indre vandveje betragtes ikke som en situation, der berettiger til indrømmelse af en undtagelse.

5. I tilfælde af force majeure genopretter medlemsstaterne besejlingsforholdene til deres tidligere status, så snart situationen tillader det.

6. Kommissionen kan vedtage retningslinjer, der sikrer en sammenhængende tilgang til anvendelsen af god navigationsstatus i Unionen. Disse retningslinjer kan navnlig omfatte:

a) specifikke parametre for fritflydende floder

b) supplerende parametre for en kanals sejlbare bredde

c) etablering af infrastruktur for alternative drivmidler for at sikre adgang til alternative drivmidler i hele korridoren

d) anvendelse af digitale applikationer i nettet og automatiseringsprocesser

e) infrastrukturens modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturskabte farer og menneskeskabte katastrofer eller forsætlige forstyrrelser, eller

f) indførelse og fremme af nye teknologier og innovation inden for drivmidler og fremdriftssystemer med lav eller ingen CO_2-udledning.

Artikel 24

Yderligere prioriteter for udvikling af infrastruktur for transport ad indre vandveje

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur for transport ad indre vandveje og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

a) hvis det er relevant, opnåelse af højere standarder for modernisering af eksisterende vandveje og for etablering af nye vandveje for at imødekomme markedsefterspørgslen

b) foranstaltninger til forebyggelse og afbødning af oversvømmelser og tørke

c) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, navnlig med henblik på at øge sikkerhed og bæredygtighed ved transport ad indre vandveje, herunder inden for byknudepunkter

d) modernisering og udvidelse af kapaciteten af infrastrukturen, herunder fortøjnings- og rastepladser og tilknyttede tjenester, der er nødvendige for multimodale transportaktiviteter både i og uden for havneområdet og langs vandvejen

e) fremme og udvikling af foranstaltninger til forbedring af miljøpræstationerne for transport ad indre vandveje og transportinfrastruktur, herunder nul- og lavemissionsfartøjer, og foranstaltninger til afbødning af virkningerne på vandområder og vandafhængig biodiversitet i overensstemmelse med gældende krav i henhold til EU-retten eller relevante internationale aftaler

f) udvikling og anvendelse af fartøjer til ringe dybgang på indre vandveje, der egner sig til lave vandstande

g) ved anlæg eller opgradering af infrastruktur for transport ad indre vandveje sikring af kontinuitet i og tilgængelighed af gang- og cykelstier for at fremme aktive transportformer

h) fremme af tiltag for at forhindre forringelse af kravene til vandveje, herunder midler til overvågning af sejlløbsforhold, og

i) hvis det er relevant, forbedring af sejlforholdene langs de indre vandveje i forbindelse med bygning af nye broer eller ved renovering af ikkeoplukkelige broer ved at være særlig opmærksom på deres frihøjde i forhold til de eksisterende broer på en bestemt vandvejsstrækning.

AFDELING 3

Søtransportinfrastruktur og det europæiske maritime rum

Artikel 25

Infrastrukturkomponenter

1. Det europæiske maritime rum forbinder og integrerer de maritime komponenter, der er beskrevet i stk. 2, med nettet på landsiden gennem etablering eller opgradering af nærskibsfartsruter og gennem udvikling af søhavne på medlemsstaternes område og deres forbindelser i baglandet, herunder det geografiske område i regionerne i den yderste periferi, for at sikre en effektiv, levedygtig og bæredygtig integration med andre transportformer.

2. Det europæiske maritime rum består af:

a) søtransportinfrastrukturen i havneområderne i hovednettet og det samlede net, herunder konnektivitet i baglandet

b) tiltag, der har bredere fordele og ikke er knyttet til specifikke havne, og som er til gavn for det europæiske maritime rum og søfartssektoren, som f.eks. støtte til aktiviteter, der sikrer muligheder for besejling året rundt (isbrydning), fremme af omstillingen til bæredygtig søtransport, forbedring af synergierne mellem transport og energi, bl.a. ved at fremme havnenes rolle som energiknudepunkter og hjælp til energiomstillingen, samt IKT-systemer til transport og hydrografiske undersøgelser, og

c) fremme af bæredygtige og modstandsdygtige nærskibsfartsforbindelser, navnlig dem, der koncentrerer godstrafikstrømmen med henblik på at reducere negative eksterne omkostninger såsom emissioner og trængsel fra vejtransport i Unionen, og dem, der forbedrer adgangen til regioner i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner og randområder gennem etablering eller opgradering af bæredygtige, regelmæssige og hyppige maritime tjenester.

3. Den i stk. 2, litra a), omhandlede søtransportinfrastruktur skal især omfatte:

a) søhavne, herunder den infrastruktur, der er nødvendig for transportaktiviteter i havneområdet

b) basal havneinfrastruktur såsom indre bassiner, kajmure, kajpladser, platforme, moler, dokker, diger og opfyldnings- og indvindingsarealer

c) søkanaler

d) navigationshjælpemidler

e) havneindsejlinger, sejlløb og sluser

f) bølgebrydere

g) forbindelser mellem havnene og det transeuropæiske transportnet

h) IKT-systemer til transport, herunder EMSWe og VTMIS

i) infrastruktur for alternative drivmidler

j) tilhørende udstyr, som navnlig kan omfatte udstyr til trafik- og fragtstyring, til reduktion af negative miljøpåvirkninger, herunder til operationer, som ikke genererer affald, og foranstaltninger vedrørende den cirkulære økonomi, til forbedring af energieffektiviteten, til reduktion af støj og til anvendelse af alternative drivmidler samt udstyr, der sikrer muligheder for besejling året rundt, herunder til isbrydning, til hydrologiske undersøgelser og til uddybning og beskyttelse af havnen og havneindsejlinger, og

k) infrastruktur, der letter havneaktiviteter i forbindelse med vedvarende energi, herunder offshorevindmølleparker.

4. For at være en del af det samlede net skal en søhavn opfylde mindst én af følgende betingelser:

a) dens samlede årlige passagerantal overstiger 0,1 % af det samlede årlige passagerantal i alle Unionens søhavne, idet referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat

b) dens samlede årlige godsmængde i forbindelse med håndtering af bulkgods eller non-bulkgods overstiger 0,1 % af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i alle Unionens søhavne, idet referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat

c) dens samlede årlige godsmængde i forbindelse med håndtering af bulkgods og/eller non-bulkgods overstiger årligt 500 000 ton og dens bidrag til diversificeringen af EU's energiforsyning og til fremskyndelsen af udrulningen af vedvarende energi er en af havnens hovedaktiviteter, idet referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat

d) den er beliggende på en ø og er det eneste adgangspunkt til en NUTS 3-region i det samlede net som omhandlet i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1059/2003, eller

e) den er beliggende i en region i den yderste periferi eller i et randområde uden for en radius af 200 km fra den nærmeste anden havn i det samlede net.

Artikel 26

Transportinfrastrukturkrav til det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at:

a) der etableres infrastruktur for alternative drivmidler i søhavne i det samlede net i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804

b) søhavne i det samlede net har den nødvendige infrastruktur til at forbedre miljøforholdene for skibe i havne, navnlig modtagefaciliteter til aflevering af affald fra skibe i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 ([51])

c) VTMIS og SafeSeaNet er gennemført i overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF, og

d) det nationale søfartsmiljø med ét kontaktpunkt gennemføres i overensstemmelse med forordning (EU) 2019/1239.

2. Senest den 31. december 2050 sikrer medlemsstaterne, at:

a) søhavne i det samlede net med en samlet årlig fragtmængde på over 2 millioner ton er forbundet med jernbane- og vejinfrastrukturen og, hvis det er muligt, de indre vandveje; referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat

b) alle søhavne i det samlede net, der håndterer godstrafik, har mindst en multimodal godsterminal, der er åben for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende afgifter

([51]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/883 af 17. april 2019 om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ændring af direktiv 2010/65/EU og om ophævelse af direktiv 2000/59/EF (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 116).

c) søkanaler, sejlløb til havne og flodmundinger, der er forbundet med to have, eller som skaber adgang fra havet til søhavne, som minimum opfylder betingelserne for indre vandveje i artikel 23, og

d) søhavne i det samlede net, der er forbundet med indre vandveje, har kapacitet til håndtering af fartøjer til sejlads på indre vandveje.

Forpligtelsen til at sikre den forbindelse, der er omhandlet i første afsnit, litra a), finder ikke anvendelse, hvis særlige geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer en sådan forbindelse.

3. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser fra de mindstekrav, der er omhandlet i stk. 2, på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 27

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet

1. Medlemsstaterne sikrer, at søtransportinfrastrukturen i hovednettet overholder artikel 26, stk. 1.

2. Medlemsstaterne sikrer, at søtransportinfrastrukturen i hovednettet opfylder kravene i artikel 26, stk. 2, senest den 31. december 2030.

3. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser fra de mindstekrav, der er omhandlet i stk. 2, på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 28

Yderligere prioriteter for udvikling af maritim infrastruktur og det europæiske maritime rum

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende maritim infrastruktur og det europæiske maritime rum og som supplement til prioriteterne i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

a) opgradering af adgang fra havet såsom bølgebrydere, søkanaler, sejlløb, sluser, uddybning og navigationshjælpemidler

b) anlæg eller opgradering af basal havneinfrastruktur såsom indre bassiner, infrastruktur for alternative drivmidler, kajmure, kajpladser, platforme, moler, dokker, diger og opfyldnings- og indvindingsarealer

c) forbedring af den infrastruktur, der sammenkobler de forskellige transportformer, det udstyr og de systemer, der er omhandlet i artikel 37, litra a), b) og d), samt modernisering og udvidelse af kapaciteten i den jernbaneinfrastruktur, der er nødvendig for transportoperationer i eller i nærheden af havneområdet, hvis det er nødvendigt for forbindelse til det transeuropæiske jernbanenet

d) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, navnlig med henblik på at øge sikkerheden, effektiviteten og bæredygtigheden

e) indførelse og fremme af nye teknologier og innovation samt vedvarende og kulstoffattige brændstoffer

f) forbedring af modstandsdygtigheden for logistikkæder og den internationale søhandel, herunder i forbindelse med klimatilpasning

g) støjreduktion og energieffektivitetsforanstaltninger

h) fremme af nul- og lavemissionsfartøjer, der betjener og driver nærskibsfartsforbindelser, og udvikling af foranstaltninger til forbedring af miljøforholdene inden for søtransport for havneanløb og optimering i forsyningskæden i overensstemmelse med gældende krav i henhold til EU-retten eller relevante internationale aftaler såsom anvendelse af økoincitamentsordninger

i) tiltag, som er knyttet til fremme af tiltag, der har bredere fordele, og af nærskibsfartsforbindelser inden for rammerne af det europæiske maritime rum, herunder fremme af bedre adgang til regioner i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner og randområder

j) fremme af nul- og lavemissionsfærgetransport som en bæredygtig form for personbefordring

k) tiltag, der har formål til at øge andelen af gods, herunder for nærskibsfartsforbindelser, der overføres fra vej- og lufttransport til søtransport eller transport ad indre vandveje og jernbanetransport, med henblik på at reducere negative eksterne omkostninger såsom emissioner og trængsel, og

l) forbedring af adgangen til regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner og randområder.

AFDELING 4

Vejtransportinfrastruktur

Artikel 29

Infrastrukturkomponenter

1. Vejtransportinfrastrukturen skal især omfatte:

a) veje, herunder:

i) broer

ii) tunneler

iii) vejkryds

iv) jernbaneoverskæringer

v) udfletninger

vi) nødspor, og

vii) infrastruktur, der mindsker indvirkningen på miljøet, herunder løsninger til bevarelse af fauna eller støjdæmpning

b) tilhørende udstyr, herunder systemer til vejning under kørsel

c) digital infrastruktur og IKT-systemer til transport

d) adgangsveje til multimodale godsterminaler

e) forbindelser mellem godsterminaler og logistiske platforme og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet

f) busterminaler

g) infrastruktur vedrørende faciliteter for alternative drivmidler, og

h) parkeringsområder og rastepladser, herunder sikrede parkeringsområder for erhvervskøretøjer.

2. De veje, der henvises til i denne artikels stk. 1, litra a), og som er specificeret i kortene i bilag I, er veje, der spiller en væsentlig rolle for godstransport og personbefordring over store afstande, integrerer de vigtigste bycentre og økonomiske centre og er sammenkoblet med andre transportformer.

3. Udstyr i forbindelse med veje, der er omhandlet i stk. 1, litra b), kan især omfatte udstyr til trafikstyring, information og rutevejledning, opkrævning af vej- eller brugsafgifter, sikkerhedsformål, mindskelse af negative indvirkninger på miljøet, brændstofpåfyldning eller genopladning af køretøjer med alternativ fremdrift og sikring af parkeringsområder for erhvervskøretøjer.

Artikel 30

Transportinfrastrukturkrav til det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at:

a) vejtransportinfrastrukturens sikkerhed garanteres, overvåges og, hvor det er nødvendigt, forbedres i overensstemmelse med direktiv 2008/96/EF

b) veje konstrueres, anlægges eller opgraderes og vedligeholdes med høje kvalitets- og sikkerhedsstandarder

c) veje konstrueres, anlægges eller opgraderes og vedligeholdes med et højt miljøbeskyttelsesniveau, herunder, hvis det er relevant, gennem støjdæmpningsforanstaltninger og opsamling, behandling og frigivelse af afstrømningsvand

d) vejtunneler med en længde på over 500 m er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF ([52])

([52]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 39).

e) interoperabiliteten mellem afgiftsopkrævningssystemer, hvor det er relevant, sikres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 ([53]) og med Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/204 ([54]) og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/203 ([55])

f) vejafgifter og brugsafgifter opkræves, hvor det er relevant, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF ([56])

g) alle intelligente transportsystemer i vejtransportinfrastruktur er i overensstemmelse med direktiv 2010/40/EU og indføres på en måde, der er i overensstemmelse med delegerede retsakter vedtaget på grundlag heraf, og

h) der etableres infrastruktur for alternative drivmidler på vejnettet i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804.

2. Medlemsstaterne sikrer senest den 31. december 2050, at de veje, der er omhandlet i artikel 29, stk. 1, litra a), i det samlede net opfylder følgende krav:

a) vejen er særligt udviklet, anlagt eller opgraderet til færdsel med motorkøretøjer

b) der er rastepladser i en afstand af højst 100 km fra hinanden med sikrede og tilstrækkelige parkeringspladser og egnede faciliteter, herunder sanitære faciliteter, der opfylder forskellige føreres behov, og

c) der er monteret systemer til vejning under kørsel for hver 300 km i gennemsnit i en medlemsstats net.

Med henblik på første afsnit, litra c), kan medlemsstaterne, når de installerer systemer til vejning under kørsel, fokusere på vejstrækninger med høj godstrafikintensitet. Systemer til vejning under kørsel gør det muligt at identificere køretøjer og vogntog, der sandsynligvis har overskredet den største tilladte vægt, der er fastsat i direktiv 96/53/EF.

3. Medlemsstaterne sikrer, at der er etableret eller anvendes midler til at detektere sikkerhedsrelaterede hændelser eller forhold, og at der indsamles relevante vejtrafikdata med henblik på tilrådighedsstillelse af et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation som defineret i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 ([57]):

a) for den eksisterende infrastruktur i det samlede net senest den 31. december 2030, og

b) for den nye infrastruktur i det samlede net senest den 31. december 2050 eller, hvis vejstrækningen er færdiggjort forinden, senest datoen for færdiggørelsen.

4. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser fra de krav, der er omhandlet i stk. 2, med hensyn til veje, hvis trafiktætheden ikke overstiger 10 000 køretøjer pr. dag i begge retninger, eller på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse, idet det også tages i betragtning, at de pågældende infrastrukturer er underlagt trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser, revisioner og inspektioner og om nødvendigt afhjælpende foranstaltninger i overensstemmelse med direktiv 2008/96/EF. Anmodningen om undtagelser koordineres med nabomedlemsstaten eller -staterne i påkommende tilfælde. Nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelserne fra nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

([53]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/520 af 19. marts 2019 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (EUT L 91 af 29.3.2019, s. 45).

([54]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/204 af 28. november 2019 om detaljerede forpligtelser for udbydere af europæiske elektroniske vejafgiftstjenester, minimumskrav til indholdet af den europæiske elektroniske vejafgiftstjenestes områdeerklæring, elektroniske grænseflader, krav til interoperabilitetskomponenter og om ophævelse af beslutning 2009/750/EF (EUT L 43 af 17.2.2020, s. 49).

([55]) Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/203 af 28. november 2019 om klassificering af køretøjer, brugerne af europæiske elektroniske vejafgiftstjenesters forpligtelser, krav til interoperabilitetskomponenter og minimumskriterier for valg af bemyndigede organer (EUT L 43 af 17.2.2020, s. 41).

([56]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på køretøjer for benyttelse af vejinfrastrukturer (EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42).

([57]) Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6).

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit. Kommissionen tager behørigt hensyn til de berørte nabomedlemsstaters udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 31

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet og det udvidede hovednet

1. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen i hovednettet og det udvidede hovednet overholder artikel 30, stk. 1.

2. Medlemsstaterne sikrer, at de veje, der er omhandlet i artikel 29, stk. 1, litra a), opfylder følgende krav til vejinfrastrukturen i hovednettet senest den 31. december 2030 og til vejinfrastrukturen i det udvidede hovednet senest den 31. december 2040:

a) vejene er særligt konstrueret, anlagt eller opgraderet til færdsel med motorkøretøjer

b) vejene har i de to færdselsretninger særskilte vejbaner, der, bortset fra særlige steder eller midlertidigt, er adskilt fra hinanden af en midterrabat, der ikke er bestemt til færdsel, eller af andre midler, der sikrer et tilsvarende sikkerhedsniveau, og

c) vejene krydses ikke i samme niveau af anden vej, jernbane, sporvognslinje, cykelsti eller gangsti.

3. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen i hovednettet og det udvidede hovednet senest den 31. december 2040 overholder følgende:

a) der er rastepladser langs vejene i hovednettet og det udvidede hovednet i en afstand af højst 60 km fra hinanden med tilstrækkelige sikrede parkeringspladser og egnede faciliteter, herunder sanitære faciliteter, der opfylder forskellige føreres behov, og

b) opfylder kravene i artikel 30, stk. 2, litra c).

4. Medlemsstaterne sikrer senest den 31. december 2040 udviklingen af sikrede parkeringsområder langs vejene i hovednettet og det udvidede hovednet eller inden for en køreafstand på 3 km fra nærmeste frakørsel til en vej i det transeuropæiske net og med en gennemsnitlig afstand på højst 150 km mellem to sådanne områder og tilvejebringer tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervskøretøjer og opfylder kravene i artikel 8a, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006. Medlemsstaterne kan fokusere på vejstrækninger med høj godstrafikintensitet.

5. Medlemsstaterne sikrer, at vejinfrastrukturen opfylder kravene i artikel 30, stk. 3:

a) for den eksisterende infrastruktur i hovednettet senest den 31. december 2025 og for den eksisterende infrastruktur i det udvidede hovednet senest den 31. december 2030, og

b) for den nye infrastruktur i hovednettet senest den 31. december 2030 og for den nye infrastruktur i det udvidede hovednet senest den 31. december 2040 eller, hvis vejstrækningen er færdiggjort forinden, senest datoen for færdiggørelsen.

6. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser fra de krav, der er omhandlet i stk. 2, 3 og 4, med hensyn til veje, hvis trafiktætheden ikke overstiger 10 000 køretøjer pr. dag i begge retninger, eller på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse, idet det også tages i betragtning, at de pågældende infrastrukturer er underlagt trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser, revisioner og inspektioner og om nødvendigt afhjælpende foranstaltninger i overensstemmelse med direktiv 2008/96/EF. Anmodningen om undtagelser koordineres med nabomedlemsstaten eller -staterne i tilfælde af grænseoverskridende strækninger. Nabomedlemsstaterne kan afgive udtalelse til den medlemsstat, der anmoder om undtagelsen. Medlemsstaten tilføjer udtalelserne fra nabomedlemsstaterne til sin anmodning. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit. Kommissionen tager behørigt hensyn til de berørte nabomedlemsstaters udtalelser.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 32

Yderligere prioriteter for udvikling af vejinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende vejinfrastruktur og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

a) forbedring og fremme af trafiksikkerheden under hensyntagen til behovene hos bløde trafikanter og vejbrugere i al deres mangfoldighed, navnlig personer med nedsat mobilitet

b) modvirkning af trængsel på eksisterende veje, navnlig gennem intelligent trafikstyring, herunder dynamiske trængselsafgifter eller vejafgifter, der varierer afhængigt af tidspunktet på dagen, uge eller sæson

c) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, indførelse af innovative teknologier, som forbedrer kontrollen med overholdelsen af Unionens retlige rammer for vejtransport, herunder intelligente og automatiserede håndhævelsesværktøjer og kommunikationsinfrastruktur

d) ved anlæg eller opgradering af vejinfrastruktur sikring af kontinuitet i og tilgængelighed af gang- og cykelstier for at fremme aktive transportformer og forbedring, hvor det er relevant, af infrastruktur for aktiv mobilitet, og

e) udvikling af sikrede parkeringsområder, der tilvejebringer tilstrækkelige parkeringspladser til erhvervskøretøjer og opfylder kravene i artikel 8a, stk. 1, i forordning (EF) nr. 561/2006 til det samlede net.

AFDELING 5

Lufttransportinfrastruktur

Artikel 33

Infrastrukturkomponenter

1. Lufttransportinfrastrukturen skal især omfatte:

a) luftrum, ruter og luftveje

b) lufthavne, herunder den infrastruktur og det udstyr, der er nødvendigt for operationer på landjorden og transportoperationer i lufthavnsområdet og vertiporte

c) forbindelser mellem lufthavne og de andre transportformer i det transeuropæiske transportnet

d) ATM/ANS-systemer og tilknyttet udstyr, herunder rumbaseret udstyr

e) infrastruktur for alternative drivmidler og elektricitetsforsyning til stationære luftfartøjer

f) infrastruktur til produktion på stedet af alternative drivmidler og forbedring af energieffektiviteten og reduktion af klima-, miljø- og støjemissioner i lufthavne eller tilknyttede lufthavnsoperationer såsom groundhandling, flyve-operationer og personbefordring på landjorden

g) infrastruktur til særskilt affaldsindsamling, affaldsforebyggelse og aktiviteter inden for den cirkulære økonomi, og

h) rumhavne.

2. For at være en del af det samlede net skal en lufthavn opfylde mindst én af følgende betingelser:

a) For fragtlufthavne skal den samlede årlige godsmængde udgøre mindst 0,2 % af den samlede årlige godsmængde i alle Unionens lufthavne.

b) For passagerlufthavne skal den samlede årlige passagertrafik udgøre mindst 0,1 % af det samlede årlige passagerantal i alle Unionens lufthavne, medmindre den berørte lufthavn er beliggende uden for en radius på 100 km fra den nærmeste lufthavn i det samlede net eller uden for en radius på 200 km, hvis der er en højhastighedsjernbanelinje i den region, hvor den er beliggende.

Det samlede årlige passagerantal og den samlede årlige godsmængde er baseret på det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat.

Artikel 34

Transportinfrastrukturkrav til hovednettet og det samlede net

1. Medlemsstaterne sikrer, at:

a) lufthavnene i det transeuropæiske transportnet med en samlet årlig passagertrafik på over 12 millioner passagerer er forbundet med det transeuropæiske jernbanenet, herunder om muligt højhastighedsjernbanenettet, der muliggør langdistancetjenester, senest den 31. december 2040, medmindre specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer sådanne forbindelser

b) lufthavnene i det transeuropæiske transportnet med en samlet årlig passagertrafik på over fire millioner og mindre end 12 millioner passagerer er forbundet med det transeuropæiske jernbanenet eller, hvis lufthavnen er beliggende i eller i nærheden af et byknudepunkt i det transeuropæiske jernbanenet, til dette byknudepunkt, med jernbane, metro, letbane, sporvogn, svævebane eller undtagelsesvis andre løsninger inden for offentlig nulemissionstransport senest den 31. december 2050, medmindre specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger forhindrer sådanne forbindelser

c) enhver lufthavn i det transeuropæiske transportnet har mindst en terminal, der er åben for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende takster

d) fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som vedtaget af Unionen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 ([58]), finder anvendelse på lufttransportinfrastrukturen

e) infrastrukturen for lufttrafikstyring gør det muligt at gennemføre det fælles europæiske luftrum i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EU) 2018/1139 og lufttransportaktiviteter for at forbedre resultaterne og bæredygtigheden af det europæiske luftfartssystem, gennemførelsesbestemmelser og Unionens specifikationer

f) der etableres infrastruktur for alternative drivmidler i lufthavne i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804, og

g) lufthavnene i hovednettet og det samlede net med en samlet årlig passagertrafik på over fire millioner passagerer stiller infrastruktur til konditioneret luftforsyning til rådighed for stationære luftfartøjer ved terminalstandpladser, der anvendes til erhvervsmæssige transportoperationer, senest den 31. december 2030 for lufthavne i hovednettet og den 31. december 2040 for lufthavne i det samlede net.

Det samlede årlige passagerantal omhandlet i første afsnit, litra a), b) og g), baseres på det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år den 18. juli 2024 ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat.

2. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser fra de krav, der er omhandlet i stk. 1, litra a), b) og g), på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, mangle på et jernbanesystem på området, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Medlemsstaterne kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 35

Yderligere prioriteter for udvikling af lufttransportinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende lufttransportinfrastruktur og som supplement til prioriteterne i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

a) forøgelse af lufthavnens energi- og driftseffektivitet

b) støtte til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum og af interoperable systemer, navnlig systemer, der er udviklet af SESAR-projektet i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan, herunder systemer, der har til formål at sørge for en sikker og fuldstændig integration af nye luftfartøjer, både bemandede og ubemandede

c) forbedring af digitaliserings- og automatiseringsprocesser, navnlig med henblik på at øge sikkerheden

d) forbedring af multimodale sammenkoblinger mellem lufthavne og andre transportformers infrastruktur og mellem lufthavne og byknudepunkter, hvor det er relevant

([58]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

e) forbedring af bæredygtigheden og afbødning af klima-, miljø- og støjindvirkninger, navnlig gennem indførelse af nye teknologier og innovation, alternative drivmidler, nul- og lavemissionsluftfartøjer og nul- og lavemissionsinfrastruktur og anden infrastruktur for alternative drivmidler, der er i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804, samt drivmidler, der er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 ([59])

f) forbindelse mellem lufthavnene i det samlede net og hovednettet med en samlet årlig passagertrafik på mindre end fire millioner passagerer og nettet og, hvis det er relevant, tilsvarende byknudepunkter, jf. bilag II, med jernbane, metro, letbane, sporvogn, svævebane eller undtagelsesvis andre løsninger inden for offentlig nulemissionstransport, og

g) infrastruktur, der stiller konditioneret luftforsyning til rådighed for stationære luftfartøjer ved fjernstandpladser og ved terminalstandpladser i lufthavne i det transeuropæiske transportnet med en samlet årlig passagertrafik på mindre end fire millioner passagerer.

AFDELING 6

Infrastruktur til multimodale godsterminaler

Artikel 36

Identifikation af multimodale godsterminaler

1. Multimodale godsterminaler i det transeuropæiske transportnet er terminaler, der er åbne for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som er:

a) beliggende i eller i umiddelbar nærhed af søhavnene i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II

b) beliggende i eller i umiddelbar nærhed af indlandshavnene i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II

c) beliggende i lufthavnene i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II, eller

d) klassificeret som banegodsterminaler eller terminaler langs de indre vandveje i det transeuropæiske transportnet, jf. bilag II.

2. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet i multimodale godsterminaler i det transeuropæiske transportnet, under hensyntagen til nuværende og fremtidige trafikstrømme, navnlig strømme i byknudepunkter, industricentre, havne og logistiske knudepunkter.

3. Senest den 19. juli 2027 gennemfører medlemsstaterne en markedsanalyse og en fremadrettet analyse af multimodale godsterminaler på deres område. Denne analyse skal som minimum:

a) undersøge de nuværende og fremtidige godstrafikstrømme pr. transportform

b) identificere de eksisterende multimodale godsterminaler i det transeuropæiske transportnet på deres område og vurdere behovet for nye multimodale godsterminaler eller yderligere omladningskapacitet i eksisterende terminaler, og

c) analysere, hvordan der sikres en passende distribution af multimodale godsterminaler med tilstrækkelig omladningskapacitet med henblik på at opfylde de behov, der er identificeret i litra b), under hensyntagen til terminaler i grænseområder i nabomedlemsstater.

Medlemsstaterne rådfører sig med speditører, transportoperatører, logistikoperatører samt andre relevante interessenter, der opererer på deres område. De tager højde for resultaterne af høringen i deres analyse.

Medlemsstaterne meddeler straks Kommissionen resultaterne af analysen.

([59]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Hvis den i stk. 3 omhandlede analyse viser, at der er behov for nye multimodale godsterminaler eller yderligere omladningskapacitet i eksisterende terminaler, udarbejder medlemsstaterne en handlingsplan for udvikling af et net af multimodale godsterminaler, der omfatter steder, hvor sådanne behov er blevet konstateret.

Handlingsplanen meddeles Kommissionen senest 12 måneder efter færdiggørelsen af den i stk. 3 omhandlede analyse.

På grundlag af denne handlingsplan meddeler medlemsstaterne Kommissionen en liste over banegodsterminaler og terminaler langs indre vandveje, som de foreslår at tilføje til bilag I og II.

5. For at indgå i det transeuropæiske transportnet og blive opført i bilag II skal en banegodsterminal eller en terminal langs indre vandveje opfylde mindst én af følgende betingelser:

a) dens årlige omladning af gods overstiger for non-bulkgods 800000 ton eller for bulkgods 0,1 % af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i alle Unionens søhavne

b) det er den vigtigste banegodsterminal, som medlemsstaten har udpeget for en NUTS 2-region, hvor der ikke findes en banegodsterminal, der opfylder kriteriet i litra a) i den pågældende NUTS 2-region

c) den foreslås tilføjet til bilag I og II af medlemsstaten i overensstemmelse med denne artikels stk. 4.

Artikel 37

Infrastrukturkomponenter

Multimodale godsterminaler skal især omfatte:

a) infrastruktur, der sammenkobler de forskellige transportformer i eller i nærheden af et terminalområde

b) udstyr såsom kraner, transportanlæg eller andet omladningsudstyr til transport af gods mellem forskellige transportformer og til placering og oplagring af gods

c) særlige områder såsom gateområde, buffer- og venteområde, omladningsområde og køre- eller lastebaner

d) IKT-systemer til transport, der er relevante for effektive terminaloperationer, f.eks. systemer, der letter planlægning af infrastrukturkapacitet, transportoperationer, forbindelser mellem transportformerne og omladning, og

e) infrastruktur for alternative drivmidler.

Artikel 38

Transportinfrastrukturkrav

1. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for på en retfærdig og ikkediskriminerende måde at sikre, at alle multimodale godsterminaler, som er åbne for alle operatører og brugere uden forskelsbehandling, og som opkræver gennemsigtige og ikkediskriminerende gebyrer, i søhavne og indlandshavne, jf. bilag II, og alle banegodsterminaler og terminaler langs de indre vandveje, der er specificeret i kortene i bilag I og opført i bilag II, opfylder følgende krav:

a) de er forbundet med mindst to transportformer, der er til rådighed i området

b) de er senest den 31. december 2030 inden i terminalen eller i en afstand af højst 3 km fra terminalen udstyret med mindst én ladestation som defineret i artikel 2, nr. 52), i forordning (EU) 2023/1804 til tunge køretøjer og, hvis det er relevant, én tankstation som defineret i nævnte forordnings artikel 2, nr. 59), der anvendes til brint og er beregnet til tunge køretøjer, og

c) de er udstyret med digitale værktøjer, der senest den 31. december 2030 skal fremme:

i) effektive terminaloperationer, som kan omfatte fotogates, terminaldriftssystem, førerens digitale check-in/check-out, kameraer eller andre sensorer på omladningsudstyr samt kamerasystemer langs sporet, og

ii) formidling af informationsstrømme inden for en terminal og mellem transportformerne i logistikkæden og terminalen, som kan udveksle oplysninger med åbne og interoperable systemer.

2. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for på en retfærdig og ikkediskriminerende måde at sikre, at de i stk. 1, omhandlede multimodale godsterminaler, som er tilsluttet banenettet, og som foretager vertikal omladning, senest den 31. december 2030 har tilstrækkelig omladningskapacitet og kan håndtere følgende typer intermodale lasteenheder, der kan flyttes med en kran: container, veksellad eller sættevogn.

3. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for på en retfærdig og ikkediskriminerende måde at sikre, at de i stk. 1 omhandlede multimodale godsterminaler, som er tilsluttet hovedbanenettet eller det udvidede hovedbanenet, kan håndtere tog med en længde på 740 m uden manipulation eller, hvis dette ikke er økonomisk rentabelt, at der træffes passende foranstaltninger til at forbedre driftseffektiviteten ved håndtering af tog med en længde på 740 m senest den 31. december 2040.

Dette stykke finder ikke anvendelse på multimodale godsterminaler, som kun er tilsluttet isolerede banenet.

4. Kommissionen vedtager efter anmodning fra en medlemsstat i behørigt begrundede tilfælde gennemførelsesretsakter, der indrømmer undtagelser fra kravene i denne artikel, på grund af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger, navnlig hvis terminalen er beliggende i et arealmæssigt begrænset område, negative resultater af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse eller væsentlige negative indvirkninger på miljøet eller biodiversiteten. En sådan anmodning skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. En medlemsstat kan i en enkelt anmodning anmode om, at der indrømmes flere undtagelser.

Kommissionen vurderer anmodningen i lyset af den begrundelse, der er givet i henhold til første afsnit.

Kommissionen kan anmode medlemsstaten om yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit. Hvis Kommissionen finder, at de fremlagte oplysninger er utilstrækkelige, kan den anmode medlemsstaten om at supplere disse yderligere oplysninger senest 30 kalenderdage efter modtagelsen af de pågældende yderligere oplysninger.

Kommissionen træffer afgørelse om den undtagelse, der anmodes om, senest seks måneder efter modtagelsen af anmodningen i henhold til første afsnit eller, hvis de berørte medlemsstater har fremlagt yderligere oplysninger i henhold til tredje afsnit, senest fire måneder efter den seneste modtagelse af de pågældende oplysninger, alt efter hvilken dato der er den seneste. Hvis Kommissionen ikke har truffet udtrykkelig afgørelse inden for disse frister, anses undtagelsen for at være indrømmet.

Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om de undtagelser, der er indrømmet i henhold til denne artikel.

Artikel 39

Yderligere prioriteter for udvikling af multimodal transportinfrastruktur

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende multimodal transportinfrastruktur og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

a) fremme af sammenkoblinger mellem forskellige transportformer

b) fjernelse af de væsentligste tekniske og administrative hindringer for multimodal transport, herunder ved gennemførelse af eFTI

c) udvikling af en gnidningsløs informationsstrøm, som muliggør levering af transporttjenester i hele det transeuropæiske transportsystem

d) fremme af interoperabilitet med henblik på datadeling, adgang til data og videreanvendelse af data inden for og mellem transportformerne

e) fremme, hvor det er relevant, af sidespor og multimodale godsterminaler på det transeuropæiske transportnet, der kan håndtere tog med en længde på 740 m uden manipulation

f) udvidelse og elektrificering af afgangs- og ankomstsidespor, justering af signalsystemer og forbedringer af sporkonfigurationen

g) fremme, hvor det er relevant, af sidespors overgang til den europæiske, nominelle standardsporvidde på 1 435 mm, og

h) fremme af multimodal transportinfrastruktur, der letter et effektivt modalskift hen imod bæredygtige transportformer.

AFDELING 7

Byknudepunkter

Artikel 40

Byknudepunktkomponenter

1. Et byknudepunkt skal især omfatte:

a) transportinfrastruktur i byknudepunktet, der indgår i det transeuropæiske transportnet, herunder omfartsveje, og

b) adgangspunkter til det transeuropæiske transportnet, som er åbne for alle operatører og brugere på en ikkediskriminerende måde, navnlig havne, lufthavne samt jernbanestationer, busterminaler og multimodale godsterminaler.

2. De centrale byer i hvert byknudepunkt i det transeuropæiske transportnet er opført i bilag II. For at indgå i det transeuropæiske transportnet og blive opført i bilag II skal et byknudepunkt have en befolkning på mindst 10 0000 indbyggere eller, hvis der ikke findes et sådant byknudepunkt i en NUTS 2-region, være hovedknudepunktet i den pågældende NUTS 2-region.

Artikel 41

Krav til byknudepunkter

1. I forbindelse med udviklingen af det transeuropæiske transportnet i byknudepunkter og for at sikre, at hele nettet fungerer effektivt uden flaskehalse, sikrer medlemsstaterne:

a) tilgængelighed af infrastruktur til opladning og optankning af alternative drivmidler i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1804

b) senest den 31. december 2027:

i) vedtagelse og overvågning af en plan for bæredygtig bytrafik for hvert byknudepunkt, der bl.a. omfatter foranstaltninger til at integrere de forskellige transportformer og omstillingen til bæredygtig mobilitet, fremme effektiv nul- og lavemissionsmobilitet, herunder bylogistik, og mindske luft- og støjforurening og, hvis det er relevant, vurdere brugerens adgang til transport, og

ii) indsamling og indsendelse til Kommissionen af data om bytrafik pr. byknudepunkt inden for bæredygtighed, sikkerhed og tilgængelighed i overensstemmelse med de indikatorer og den metode, der er omhandlet i stk. 2

c) senest den 31. december 2030 udvikling af multimodale passagerknudepunkter for at lette forbindelserne på den første og sidste kilometer, herunder lettere adgang til offentlig transportinfrastruktur og aktiv mobilitet, og som omfatter mindst én ladestation som defineret i artikel 2, nr. 52), i forordning (EU) 2023/1804, til busser og rutebiler; medlemsstaterne undersøger også i sådanne knudepunkter udviklingen af en tankstation som defineret i artikel 2, nr. 59), i nævnte forordning, der anvendes til brint og er beregnet til busser og rutebiler, og

d) senest den 31. december 2040 udvikling, med forbehold af en socioøkonomisk cost-benefit-analyse, af mindst én multimodal godsterminal, hvis en sådan terminal ikke allerede findes, med tilstrækkelig omladningskapacitet i eller i nærheden af byknudepunktet.

Én multimodal godsterminal kan betjene flere byknudepunkter og være beliggende i selve byknudepunktet eller i nærheden heraf. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.

2. Når lokale myndigheder vedtager og overvåger planerne for bæredygtig bytrafik, gør de, hvis det er relevant i samarbejde med de nationale myndigheder, alt, hvad de kan, for at sikre, at planerne for bæredygtig bytrafik er i overensstemmelse med retningslinjerne i bilag V, samtidig med at de også tager hensyn til transeuropæiske transportstrømme over lange afstande.

Senest den 19. juli 2025 vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt:

a) der i et begrænset antal fastlægger de indikatorer, der skal anvendes til dataindsamling i henhold til denne artikels stk. 1, litra b)

b) der fastlægger en metode til indsamling og indsendelse af data i henhold til denne artikels stk. 1, og

c) der fastsætter individuelle frister for indsendelse af sådanne data.

Disse frister skal være på tre til fem år.

Gennemførelsesretsakten udarbejdes i tæt samarbejde med medlemsstaterne og deres regionale og lokale myndigheder, og i den forbindelse tages der hensyn til tilgængeligheden af og adgangen til data på lokalt plan samt eksisterende bytrafikplaner.

Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 61, stk. 3.

3. Kommissionen opretter også senest den 19. juli 2025 en internetgrænseflade, der gør det muligt for de relevante myndigheder at indsende planerne for bæredygtig bytrafik og indikatorerne, jf. stk. 1, litra b), og gør det muligt for medlemsstaterne at sikre, at planerne for bæredygtig bytrafik og indikatorerne er blevet indsendt.

4. Senest den 19. juli 2025 udpeger medlemsstaterne med forbehold af artikel 8, stk. 5, et nationalt kontaktpunkt for planer for bæredygtig bytrafik og opretter et nationalt program for planer for bæredygtig bytrafik med henblik på at støtte byknudepunkterne i at vedtage og gennemføre de planer for bæredygtig bytrafik, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1, litra b), nr. i).

Artikel 42

Yderligere prioriteter for byknudepunkter

I forbindelse med fremme af projekter af fælles interesse vedrørende byknudepunkter og som supplement til de generelle prioriteter i artikel 12 og 13 lægges der vægt på følgende:

a) forbindelser på første og sidste kilometer mellem og til adgangspunkterne til det transeuropæiske transportnet, jf. artikel 40, stk. 1, litra b), med henblik på at forbedre det transeuropæiske transportnets præstationer, f.eks. metroer eller sporvogne

b) gnidningsløs sammenkobling mellem infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet og infrastrukturen for regional og lokal bæredygtig transport, som kan omfatte:

   i) for så vidt angår passagerer, muligheden for at få adgang til oplysninger, booke, betale deres rejser og hente deres billetter gennem multimodale digitale mobilitetstjenester for at muliggøre optimerede rejseplaner for køretøjer med henblik på at forbedre styringen af trafikstrømme, trafiksikkerheden og mindske trængslen og luftforureningen, og

   ii) for så vidt angår gods, bylogistikfaciliteter for at forbedre konsolideringen af leveringer i byområder såsom mikroknudepunkter og cykellogistikknudepunkter, navnlig dem, der er forbundet med jernbane- og vandvejstransportinfrastruktur

c) bæredygtig, gnidningsløs og sikker sammenkobling af infrastruktur til personbefordring mellem jernbane, vej og, hvor det er relevant, indre vandveje, luftfart og søfart, herunder integration af infrastruktur til aktive transportformer, navnlig i forbindelse med anlæg eller opgradering af transportinfrastruktur

d) bæredygtig, gnidningsløs og sikker sammenkobling af infrastruktur til godstransport mellem jernbane, vej og, hvor det er relevant, indre vandveje, luftfart og søfart samt passende forbindelser til logistiske platforme og faciliteter

e) afbødning af byområders eksponering for negative virkninger af gennemgående jernbane- og vejtransport

f) fremme af effektiv og støjsvag nulemissionstransport og -mobilitet, herunder ved at gøre byflåder grønnere for passagerer og gods

g) hvis det er relevant, forøgelse af den offentlige transports og de aktive transportformers transportandel gennem foranstaltninger til først og fremmest at orientere passagerernes mobilitet i retning af disse transportformer, herunder sikker infrastruktur til aktive transportformer

h) fremme af effektive metoder til støjsvag levering og lavemissionslevering af gods i byer

i) hvis det er relevant, øget tilgængelighed og konnektivitet mellem byområder og landdistrikter og adgang til intelligent, bæredygtig og økonomisk overkommelig transport, og

j) vedtagelse af konkrete foranstaltninger, der fremmer den bredere udrulning af IKT-værktøjer og intelligente transportsystemer med åben adgang for alle operatører for at muliggøre optimerede rejseplaner for køretøjer med henblik på at forbedre styringen af trafikstrømme, mindske overbelastning, luftforurening og forbedre trafiksikkerheden samt realtidsoplysninger om tilgængelighed af infrastruktur for alternative drivmidler.

KAPITEL IV

BESTEMMELSER OM INTELLIGENT OG MODSTANDSDYGTIG TRANSPORT

Artikel 43

IKT-systemer til transport

1. IKT-systemer til transport skal muliggøre kapacitets- og trafikstyring og udveksling af oplysninger inden for og mellem transportformer i forbindelse med multimodale transportaktiviteter og transportrelaterede tjenester, der skaber merværdi, med henblik på forbedring af modstandsdygtighed, sikkerhed, overbelastning og drifts- og miljømæssige resultater samt forenkling af administrative procedurer. IKT-systemer til transport fremmer ligeledes velfungerende forbindelser mellem infrastruktur og mobile aktiver.

2. Følgende IKT-systemer til transport udrulles i overensstemmelse med og inden for rammerne af specifikke bestemmelser i EU-retten i hele Unionen for at sikre, at der findes et sæt af interoperable grundlæggende kapaciteter i alle medlemsstater:

a) for så vidt angår jernbaneforbindelser: ERTMS, trafiktelematik for gods- og passagertransport som omhandlet i den tekniske specifikation for interoperabilitet, navnlig resultater fra fællesforetagendet Shift2Rail og fællesforetagendet for Europas jernbaner

b) for så vidt angår indre vandveje: RIS

c) for så vidt angår vejtransport: ITS

d) for så vidt angår søtransport: for skibstrafikstyring VTMIS-tjenester og for informationsudveksling EMSWe

e) for så vidt angår lufttransport: ATM/ANS-systemer, især de systemer, der er udviklet af SESAR-projektet, og

f) for så vidt angår multimodal transport: eFTI.

3. Medlemsstaterne kan også fremme andre IKT-systemer til transport, hvis det er relevant, på en koordineret og harmoniseret måde på det transeuropæiske transportnet. Disse kan omfatte digitaliseringsforbedringer for jernbaner, fremme af Unionens mobilitetsdataområde og rammer, der letter udveksling af oplysninger mellem virksomheder, hvis sådanne er oprettet af Unionen, med henblik på gennemsigtighed i og optimering af forsyningskæden og passende IKT-infrastruktur, der giver mulighed for intelligent håndhævelse baseret på udveksling af realtidsdata mellem erhvervsdrivende og håndhævelsesmyndigheder, som er nødvendige for at kontrollere overholdelsen af gældende reguleringsmæssige krav, herunder mens køretøjer er i bevægelse.

Artikel 44

Bæredygtige godstransporttjenester

Medlemsstaterne fremmer projekter af fælles interesse, som både omfatter effektive godstransporttjenester, der anvender infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, og bidrager til en reduktion af drivhusgasemissionerne og andre negative socioøkonomiske og miljømæssige indvirkninger såsom luft- og støjforurening, og hvis formål er at:

a) gøre brugen af transportinfrastruktur mere bæredygtig, herunder effektivisere forvaltningen heraf

b) fremme udbredelsen af innovative transporttjenester, herunder nærskibsfartsforbindelser inden for rammerne af det europæiske maritime rum, IKT-systemer til transport og udvikling af supplerende infrastruktur, som er nødvendig for at nå disse tjenesters hovedsagelig miljømæssige og sikkerhedsrelaterede mål

c) fremme multimodale transportaktiviteter, herunder de dertil hørende nødvendige informationsstrømme, og øge samarbejdet mellem deltagerne i logistikkæden, herunder speditører, operatører, tjenesteudbydere og deres kunder

d) stimulere ressourceeffektivitet og nul- og lavemissionsdrift, navnlig vedrørende teknologier, drift, drivmidler til køretøjer, transport til lands og til vands, system- og aktivitetsplanlægning, eller

e) forbedre forbindelserne til de mest sårbare og isolerede dele af Unionen, navnlig regionerne i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, øregioner, randområder og bjergområder samt tyndt befolkede områder, idet regelmæssige og hyppige tjenester fremmes.

Artikel 45

Ny teknologi og innovation

For at sikre, at det transeuropæiske transportnet kan holde trit med innovativ teknologisk udvikling og udbredelse, tilskynder medlemsstaterne og Kommissionen på en koordineret måde til projekter af fælles interesse, hvis formål navnlig er at:

a) støtte og fremme dekarbonisering af transportsektoren gennem overgang til nul- og lavemissionskøretøjer, -tog, -skibe og -luftfartøjer, der drives af alternative drivmidler og andre innovative og bæredygtige transport- og netværksteknologier

b) fremme bæredygtige nye teknologier for at forbedre og lette transport og mobilitet for passagerer og gods

c) øge dekarboniseringen af alle transportformer ved at stimulere energieffektivitet, indføre nul- og lavemissionsløsninger, der drives af alternative drivmidler, og tilvejebringe den tilsvarende infrastruktur, hvor det er muligt gennem synergier med det transeuropæiske energinet

d) støtte udbredelsen og udrulningen af nye digitale teknologier, navnlig fremme dataudveksling og konnektivitetsinfrastruktur med uafbrudt dækning på tværs af nettet for at sikre den højeste grad og ydeevne inden for digital infrastruktur og nå et højere niveau af automatisering, med særligt fokus på jernbanesektoren

e) øge sikkerheden og bæredygtigheden i forbindelse med befordring af personer og transport af varer

f) forbedre driften, forvaltningen, tilgængeligheden, interoperabiliteten, multimodaliteten og effektiviteten af nettet, herunder gennem udvikling af multimodale digitale mobilitetstjenester såsom udvikling af »mobilitet som en tjeneste«-løsninger

g) fremme effektive metoder til tilvejebringelse af tilgængelige og forståelige oplysninger til alle brugere og leverandører af transporttjenester om sammenkoblinger, interoperabilitet og multimodalitet og om de miljømæssige virkninger af deres transportvalg

h) fremme foranstaltninger til nedbringelse af negative eksterne virkninger som f.eks. trængsel, helbredsskader og enhver form for forurening, herunder støj og emissioner

i) indføre sikkerhedsteknologi

j) forbedre transportinfrastrukturens modstandsdygtighed over for forstyrrelser og klimaændringer gennem opgradering og udformning af infrastruktur samt digitale cybersikre løsninger, der skal beskytte nettet i forbindelse med natur- eller menneskeskabte katastrofer, og

k) gøre yderligere fremskridt i udviklingen og udrulningen af IKT-systemer og nye teknologier til transport inden for og mellem transportformer.

Med henblik på stk. 1, litra c), kan den tilsvarende transportinfrastruktur:

a) omfatte netadgang, rørledninger og andre faciliteter, der er nødvendige for energiforsyningen

b) tage hensyn til grænsefladen mellem infrastruktur og køretøj, herunder intelligent opladning og tovejsopladning

c) omfatte IKT-systemer til transport

d) fungere som energiknudepunkt for forskellige transportformer med henblik på at forbinde lokal produktion af ren energi med nulemissionsmobilitetsapplikationer, og

e) bidrage til udbredelsen af andre teknologier, der fremskynder dekarboniseringen af økonomien.

Artikel 46

Infrastrukturens modstandsdygtighed

1. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for ved planlægningen og gennemførelsen af projekter af fælles interesse at forbedre sikkerheden og modstandsdygtigheden over for klimaændringer, naturskabte farer, hybride trusler, menneskeskabte katastrofer, ulykker og operationelle afbrydelser samt forsætlige forstyrrelser, der påvirker Unionens transportsystems funktion. Der tages navnlig hensyn til:

a) indbyrdes afhængighed, forbindelser og kaskadevirkninger med andre net såsom telekommunikations- og elnet

b) sikkerhed og ydeevne i en situation med flere farer

c) strukturel infrastrukturkvalitet i hele strukturens livscyklus med særlig vægt på miljøforholdene og de fremtidige forventede klimaforhold

d) behov for civilbeskyttelse med henblik på at reagere på forstyrrelser, herunder forstyrrelser for transport af farligt gods, og

e) cybersikkerhed og infrastrukturens modstandsdygtighed med særligt fokus på grænseoverskridende infrastruktur.

2. Projekter af fælles interesse, for hvilke der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering i overensstemmelse med direktiv 2011/92/EU, skal være omfattet af klimasikring. Klimasikringen foretages under hensyntagen til den seneste tilgængelige bedste praksis og vejledning for at sikre, at transportinfrastrukturerne er modstandsdygtige over for klimaændringernes negative virkninger, ved hjælp af vurderinger af klimasårbarhed og -risici, herunder relevante tilpasningsforanstaltninger, og ved at integrere omkostningerne ved drivhusgasemissioner i cost-benefit-analysen. Uden at dette berører andre EU-retsakter, finder dette krav ikke anvendelse for projekter, for hvilke udbudsproceduren for miljøkonsekvensvurderingen er indledt senest den 18. juli 2024.

3. Senest den 19. juli 2026 foretager Kommissionen i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater en vurdering af hovednettets modstandsdygtighed og sårbarhed over for konsekvenserne af klimaændringer, på grundlag af hvilken den kan udarbejde og offentliggøre bedste praksis for mulige tilpasningsforanstaltninger for at sikre nettets modstandsdygtighed.

Artikel 47

Risici for sikkerheden eller den offentlige orden

1. Medlemsstaterne gør alt, hvad de kan, for at sikre, at det transeuropæiske transportnets infrastruktur beskyttes mod risici for sikkerheden eller den offentlige orden ved at vurdere de potentielle risici for sikkerheden eller den offentlige orden som følge af deltagelse af eller bidrag fra en tredjelandsvirksomhed i et projekt af fælles interesse.

2. Når det vurderes, om deltagelse af eller bidrag fra en tredjelandsvirksomhed i et projekt af fælles interesse vil kunne påvirke infrastruktur af hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden, kan medlemsstaterne tage dens potentielle indvirkning på bl.a. følgende i betragtning:

a) forsyning af input, der er af afgørende betydning for anlæg, drift og vedligeholdelse af infrastrukturen, og

b) adgang til følsomme oplysninger, herunder personoplysninger, eller muligheden for at kontrollere sådanne oplysninger i forbindelse med anlæg, drift og vedligeholdelse af infrastrukturen.

Medlemsstaterne kan også tage hensyn til navnlig de faktorer, der er anført i artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) 2019/452.

3. Uden at det berører forordning (EU) 2019/452, det forhold, at den enkelte medlemsstat har eneansvaret for sin nationale sikkerhed som omhandlet i artikel 4, stk. 2, i TEU, eller den enkelte medlemsstats ret til at beskytte sine væsentlige sikkerhedsinteresser i overensstemmelse med artikel 346 i TEUF, skal en medlemsstat, når den finder, at deltagelse af eller bidrag fra en tredjelandsvirksomhed i et projekt af fælles interesse vil kunne påvirke infrastruktur på det transeuropæiske transportnet, af hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden underrette Kommissionen om alle passende foranstaltninger, der vedtages for at modvirke denne risiko.

4. Nærværende artikel finder ikke anvendelse på deltagelse af eller bidrag fra en fysisk person i et projekt af fælles interesse, herunder en fysisk person, der i en tredjelandsvirksomhed i en vis periode udfører tjenester for og under ledelse af en anden person, for hvilket den pågældende fysiske person modtager vederlag.

Artikel 48

Militær mobilitet

1. Ved anlæg eller opgradering af infrastruktur på de dele af det transeuropæiske transportnet, der overlapper med det militære transportnet, der er identificeret i »Militære krav til militær mobilitet i og uden for EU«, der blev godkendt af Rådet den 26. juni 2023 og den 23. oktober 2023, og i hvert efterfølgende dokument om revision af disse krav, der godkendes derefter, tager medlemsstaterne hensyn til behovet for, relevansen af og gennemførligheden af at gå videre end kravene i denne forordnings kapitel III med henblik på at tage højde for vægten, størrelsen eller omfanget af militær transport af tropper og materiel.

2. Senest den 19. juli 2025 og under hensyntagen til medlemsstaternes forfatningsmæssige krav gennemfører Kommissionen en undersøgelse for at identificere muligheder for store bevægelser med kort varsel i hele Unionen, herunder militær mobilitet. I løbet af denne undersøgelse hører Kommissionen medlemsstaterne.

Artikel 49

Vedligeholdelse og projektlivscyklus

Uden at dette berører medlemsstaternes ansvar med hensyn til planlægningen, finansieringen og forvaltningen af vedligeholdelsen af infrastruktur, og uden at dette berører budgetprincippet om etårighed, gør medlemsstaterne, hvor det er relevant, alt, hvad de kan, for at sikre:

a) at infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet vedligeholdes på en måde, så den i hele sin levetid frembyder et højt niveau af service og sikkerhed, der er tilpasset trafikstrømmen, og at der tages højde for behov for forebyggende vedligeholdelse, forbedringer af dens modstandsdygtighed og anslåede vedligeholdelsesomkostninger i infrastrukturens levetid i planlægningsfasen i forbindelse med anlæg eller opgradering

b) at der indføres langsigtet vedligeholdelsesplanlægning for veje og, hvor det er relevant, for infrastruktur for transport ad indre vandveje, og

c) at der er sammenhæng mellem behov for vedligeholdelse og fornyelse i forbindelse med jernbaneinfrastruktur for så vidt angår udviklingen af det transeuropæiske transportnet og den vejledende udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen, der er nævnt i artikel 8, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, og den kontraktmæssige aftale, der er nævnt i artikel 30 i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 50

Tilgængelighed for alle brugere

Den transeuropæiske transportinfrastruktur skal muliggøre gnidningsløs mobilitet og tilgængelighed for alle brugere, navnlig:

a) personer i situationer med mobilitetsfattigdom eller i sårbare situationer, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet, og

b) personer, der bor i regioner i den yderste periferi og andre afsidesliggende områder, landdistrikter, øregioner, randområder og bjergområder samt tyndt befolkede områder.

KAPITEL V

GENNEMFØRELSE AF INSTRUMENTERNE FOR DE EUROPÆISKE TRANSPORTKORRIDORER OG HORISONTALE PRIORITETER

Artikel 51

Instrumentet for de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

1. De europæiske transportkorridorer er et instrument til fremme af en koordineret gennemførelse af delene i det transeuropæiske transportnets hovednet og udvidede hovednet og har navnlig til formål at forbedre de grænseoverskridende forbindelser, færdiggøre manglende forbindelser og fjerne flaskehalse i Unionen samt, hvor det er relevant, at forbedre forbindelserne med det transeuropæiske transportnet i nabolandene.

2. For at skabe en ressourceeffektiv multimodal transport og bidrage til samhørigheden ved at forbedre det territoriale samarbejde har de europæiske transportkorridorer fokus på:

a) modal integration med særligt henblik på at styrke de mest miljøvenlige transportformer, navnlig jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart

b) nettets interoperabilitet og kontinuitet

c) koordineret udvikling af infrastruktur for alle transportformer, især på grænseoverskridende strækninger, navnlig med henblik på at udvikle et interoperabelt jernbanegodstransportsystem samt et højtydende jernbanenet for personbefordring over lange afstande, herunder ved høj hastighed, i hele Unionen samt med henblik på at sikre en effektiv og bæredygtig integration af infrastruktur for transport ad indre vandveje og maritim infrastruktur med andre transportformer

d) støtte til en koordineret og integreret udvikling og udrulning af innovative løsninger til digitalisering af og interoperabilitet i transport, og

e) fremme af etablering af infrastruktur for alternative drivmidler.

3. De europæiske transportkorridorer gør det muligt for medlemsstaterne at anlægge en koordineret og synkroniseret tilgang til investeringer i infrastruktur.

4. ERTMS og det europæiske maritime rum er de to horisontale prioriteter for gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet. De instrumenter, der oprettes i overensstemmelse med dette kapitel, skal fremme rettidig udrulning af ERTMS og integrering af søtransportinfrastruktur og -tjenester i det transeuropæiske transportnet.

Artikel 52

Koordinering af de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

1. For at fremme en koordineret gennemførelse af de europæiske transportkorridorer, ERTMS og det europæiske maritime rum udpeger Kommissionen efter aftale med de pågældende medlemsstater og efter høring af Europa-Parlamentet og Rådet samt, hvor det er relevant, de nabolande, der er en del af de europæiske transportkorridorer, en europæisk koordinator for hver korridor og for hver horisontal prioritet.

2. Den europæiske koordinator udvælges navnlig på grundlag af sin viden om transportspørgsmål og finansieringen eller den socioøkonomiske og miljømæssige vurdering af store projekter samt på grundlag af sine erfaringer med Unionens politikudformning. Den europæiske koordinator udvælges for en mandatperiode på højst fire år, der kan forlænges. Den europæiske koordinators mandat vedrører gennemførelsen af en enkelt korridor eller horisontal prioritet.

3. I Kommissionens afgørelse om udpegning af den europæiske koordinator fastsættes det, hvordan de i stk. 5, 6 og 7 anførte opgaver skal udføres.

4. Den europæiske koordinator handler for og på vegne af Kommissionen, der yder den nødvendige sekretariatsbistand.

5. De europæiske koordinatorer:

a) understøtter en koordineret gennemførelse af den europæiske transportkorridor eller den pågældende horisontale prioritet

b) udarbejder en arbejdsplan sammen med de pågældende medlemsstater og, hvor det er relevant, i samråd med nabolande, der er en del af de europæiske transportkorridorer, og overvåger dens gennemførelse i overensstemmelse med artikel 54

c) rådfører sig med henholdsvis korridorforummet eller det rådgivende forum for de horisontale prioriteter om arbejdsplanen og dens gennemførelse og underretter regelmæssigt forummet om gennemførelsen af arbejdsplanen

d) foretager indberetning til medlemsstaterne, til de nabolande, der er en del de europæiske transportkorridorer, til Europa-Parlamentet og til Kommissionen og, hvor det er relevant, til øvrige enheder, der er direkte involveret i udviklingen af den europæiske transportkorridor eller de horisontale prioriteter, om enhver form for vanskeligheder, som koordinatoren har mødt, og, navnlig når udviklingen af en korridor eller horisontal prioritet forhindres, for at hjælpe med at finde passende løsninger, og

e) fremsender en årlig statusrapport til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og de relevante medlemsstater om de fremskridt, der er gjort i forbindelse med gennemførelsen af de europæiske transportkorridorer og de horisontale prioriteter. Denne årlige statusrapport skal fokusere på de fremskridt, der er gjort med hensyn til centrale prioriteter og investeringer, beskrive karakteren af de problemer, der er opstået i forbindelse med deres gennemførelse, og foreslå mulige løsninger.

6. Uden at det berører jernbanegodsforvaltningens kompetencer i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 eller medlemsstaternes kompetence med hensyn til forvaltning og finansiering af infrastruktur, skal de europæiske koordinatorer for de europæiske transportkorridorer samarbejde tæt med de relevante medlemsstater og jernbanegodsforvaltningen med henblik på at:

a) hjælpe med at identificere prioriteter og investeringsbehov for godstrafik på de europæiske transportkorridorers godstrafiklinjer under hensyntagen til de fordele, som det giver det transeuropæiske transportnet, og de generelle datoer for færdiggørelse, jf. denne forordning, og

b) overvåge jernbanegodstransportens præstationer og identificere potentielle hindringer, såsom tekniske, administrative og driftsmæssige hindringer, med særligt fokus på den grænseoverskridende dimension, og fremsætte anbefalinger herom, hvis det er relevant.

7. De europæiske koordinatorer for de europæiske transportkorridorer:

a) arbejder tæt sammen med de berørte medlemsstater for at hjælpe med at identificere prioriteter og behov for investeringer i passagerlinjer i de europæiske transportkorridorer, og

b) overvåger præstationerne inden for passagertransport med jernbane og identificerer potentielle hindringer, såsom tekniske, administrative og driftsmæssige hindringer, med særligt fokus på den grænseoverskridende dimension, og fremsætter anbefalinger i den henseende, hvor det er relevant.

8. De europæiske koordinatorer for de europæiske transportkorridorer arbejder tæt sammen med de berørte medlemsstater for, hvor det er relevant, at lette kontakter og koordinering mellem repræsentanter for søtransport og transport ad indre vandveje med henblik på at øge deres synergier.

9. I henhold til artikel 14, stk. 4, i forordning (EU) 2021/1153 hører Kommissionen den europæiske koordinator i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om midler fra Unionen under Connecting Europe-faciliteten (CEF) til europæiske transportkorridorer eller horisontale prioriteter inden for rammerne af den europæiske koordinators mandat for at sikre sammenhæng og fremme af hver enkelt korridor eller horisontal prioritet under hensyntagen til netkonnektiviteten. Den europæiske koordinator kontrollerer, om de projekter, som medlemsstaterne eller, hvis det er relevant, nabolande foreslår til CEF-medfinansiering, er i overensstemmelse med arbejdsplanens prioriteter, der er omhandlet i denne artikels stk. 5, litra b).

10. Er den europæiske koordinator ikke i stand til at udøve sit mandat på tilfredsstillende vis og i overensstemmelse med kravene i denne artikel, kan Kommissionen til enhver tid efter at have hørt de berørte medlemsstater bringe mandatet til ophør. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet og Rådet om sin afgørelse og udpeger en ny europæisk koordinator i overensstemmelse med proceduren i stk. 1.

Artikel 53

Forvaltning af de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

1. For hver europæisk transportkorridor og horisontale prioritet bistås den respektive europæiske koordinator i udførelsen af sine opgaver vedrørende arbejdsplanen og dens gennemførelse af et sekretariat og af et rådgivende forum, henholdsvis »korridorforummet« og »det rådgivende forum for den horisontale prioritet«.

2. »Korridorforummet« oprettes formelt og ledes af den europæiske koordinator. De berørte medlemsstater skal nå til enighed om medlemskabet af korridorforummet for deres del af den europæiske transportkorridor og sikre, at jernbanegodsforvaltningen er repræsenteret, og skal lette repræsentationen af andre relevante infrastrukturforvaltere såsom havnemyndigheder og -forvaltninger i søhavne og indre vandveje.

3. Kommissionen hører de nabolande, der er en del af de europæiske transportkorridorer, om medlemskabet af korridorforummet for deres dele af den europæiske transportkorridor.

4. Efter aftale med de berørte medlemsstater kan den europæiske koordinator nedsætte og lede korridorarbejdsgrupper, som fokuserer på:

a) interoperabilitet og udrulning af nye teknologier og infrastrukturer

b) den koordinerede udvikling og gennemførelse af infrastrukturprojekter på grænseoverskridende strækninger

c) grænseoverskridende passagertransport med jernbane

d) operationelle flaskehalse

e) byknudepunkter

f) samarbejde med tredjelande, og

g) andre emner, der skønnes at være nødvendige.

Hvor det er relevant, samarbejder og koordinerer den europæiske koordinator med jernbanegodsforvaltningen om arbejdsgruppernes aktiviteter for at undgå dobbeltarbejde.

5. Det rådgivende forum for den horisontale prioritet oprettes og ledes af den europæiske koordinator. De berørte medlemsstater samarbejder og, hvor det er relevant, og efter aftale med de pågældende medlemsstater, kan repræsentanter for de berørte nabolande og for de relevante sektorer deltage i det rådgivende forum for den horisontale prioritet. Hver medlemsstat udpeger en ansvarlig national repræsentant, der er involveret i koordineringen af udrulningen af ERTMS i den pågældende medlemsstat, til at deltage i det rådgivende forum for ERTMS. Den europæiske koordinator kan også nedsætte ad hoc-arbejdsgrupper.

6. De berørte medlemsstater samarbejder med den europæiske koordinator, deltager i korridorforummet og det rådgivende forum for den horisontale prioritet og giver den europæiske koordinator de oplysninger, der er nødvendige for at udføre de opgaver, der er fastsat i denne artikel, herunder oplysninger om udviklingen af korridorer i de relevante nationale planer og programmer, som bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet.

7. Den europæiske koordinator kan rådføre sig med regionale og lokale myndigheder, infrastrukturforvaltere, transportvirksomheder, og navnlig dem, der er medlemmer af jernbanegodsforvaltningen, forsyningsindustrien, transportbrugere og relevante interessenter, om arbejdsplanen og dens gennemførelse. For så vidt angår gennemførelsen af projekter af fælles interesse, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2021/1187, kan de udpegede myndigheder som defineret i artikel 2, nr. 6), i nævnte direktiv også høres. Den europæiske koordinator for ERTMS arbejder desuden tæt sammen med Den Europæiske Unions Jernbaneagentur oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 ([60]), og fællesforetagendet for Europas jernbaner og den europæiske koordinator for det europæiske maritime rum arbejder tæt sammen med Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ([61]).

Artikel 54

Den europæiske koordinators arbejdsplan

1. Hver europæisk koordinator for de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter udarbejder senest den 19. juli 2026 og derefter hvert fjerde år en arbejdsplan med en detaljeret analyse af status for gennemførelsen af korridoren eller den horisontale prioritet under vedkommendes kompetence og af dens overholdelse af kravene i denne forordning samt af prioriteterne for dens fremtidige udvikling.

2. Arbejdsplanen udarbejdes i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater og, hvor det er relevant, de nabolande, der er en del af den europæiske transportkorridor, og i samråd med korridorforummet og jernbanegodsforvaltningen eller det rådgivende forum for den horisontale prioritet. Arbejdsplanen for en europæisk transportkorridor godkendes af de berørte medlemsstater. Nabolande, der er en del af en europæisk korridor, høres. Kommissionen forelægger arbejdsplanen til orientering for Europa-Parlamentet og Rådet.

Ved udarbejdelsen af arbejdsplanen tager den europæiske koordinator hensyn til iværksættelsesplanen, der er omhandlet i artikel 9 i forordning (EU) nr. 913/2010.

3. Arbejdsplanen for den europæiske transportkorridor skal indeholde en detaljeret analyse af status for gennemførelsen af den pågældende korridor, som navnlig omfatter:

a) en beskrivelse af korridorens egenskaber, navnlig de grænseoverskridende strækninger

b) en analyse af, i hvor høj grad korridoren opfylder kravene til transportinfrastruktur i denne forordning, og af de opnåede fremskridt i forbindelse hermed, herunder potentielle forsinkelser

c) identifikation af de manglende forbindelser og flaskehalse, der hæmmer udviklingen af korridoren, med særligt fokus på de grænseoverskridende strækninger

d) en analyse af de nødvendige investeringer, herunder de forskellige finansierings- og støttekilder, der er indgået forpligtelser for og/eller påtænkes, til gennemførelse af de projekter, der er nødvendige for udviklingen og færdiggørelsen af korridoren, navnlig de grænseoverskridende strækninger

e) en beskrivelse af mulige løsninger til at imødekomme investeringsbehov og flaskehalse, navnlig for korridorens passager- og godslinjer og forbindelser med henblik på at overholde fristerne i denne forordning

f) en plan, der kan omfatte mellemliggende vejledende milepæle for fjernelse af fysiske, tekniske, digitale, driftsmæssige og administrative hindringer mellem og inden for transportformer og til styrkelse af effektiv og tilgængelig multimodal transport med særlig vægt på jernbaner og deres grænseoverskridende strækninger og manglende nationale forbindelser.

([60]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1).

([61]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1).

I forbindelse med analysen af investeringerne og udarbejdelsen af planen skal den europæiske koordinator:

i) tage hensyn til de nationale planer og programmer, der er omhandlet i artikel 60, stk. 1, i nærværende forordning

ii) samarbejde med bestyrelsen og ledelsesudvalget for korridoren i overensstemmelse med artikel 11 i forordning (EU) nr. 913/2010 for så vidt angår aspekterne vedrørende jernbanegodstrafik

iii) tage hensyn til de korridorrelevante elementer i analysen, de handlingsplaner, som medlemsstaterne har udarbejdet i henhold til denne forordnings artikel 36, stk. 4, og den liste, der er omhandlet i artikel 18, litra b), i forordning (EU) nr. 913/2010, for så vidt angår aspekterne vedrørende de multimodale godsterminaler

iv) tage hensyn til resultaterne af den overvågning, der udføres i overensstemmelse med artikel 52, stk. 7, litra b), for så vidt angår aspekterne vedrørende passagertransport, og

v) tage hensyn til anbefalingerne fra Den Europæiske Revisionsret og de udpegede myndigheders arbejde som fastsat i direktiv (EU) 2021/1187

g) resultaterne af jernbanegodsforvaltningens overvågning af jernbanegodstraffikkens præstationer i overensstemmelse med artikel 19, stk. 2, i forordning (EU) nr. 913/2010 og listen over korridormålsætninger, -mål og -foranstaltninger som fastsat i artikel 9, stk. 1, i forordning (EU) nr. 913/2010 som middel til at opfylde de operationelle prioriteter i artikel 19 i nærværende forordning

h) identifikation af foranstaltninger i byknudepunkter i samarbejde med de berørte medlemsstater, relevante lokale myndigheder og de nationale kontaktpunkter for planer for bæredygtig bytrafik, der kan bidrage til effektiv funktion af korridorens godstransport og personbefordring og opfyldelsen af målene for det transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med relevante planer for bæredygtig bytrafik

i) fastsættelse i samarbejde med de berørte medlemsstater af prioriteter for udviklingen af korridoren

j) en analyse af de eventuelle indvirkninger af klimaændringer på infrastrukturen og i givet fald forslag til foranstaltninger til fremme af modstandsdygtigheden over for klimaændringer, og

k) foranstaltninger, der skal træffes for at modvirke drivhusgasemissioner, støj og eventuelle andre negative eksterne virkninger.

4. Den europæiske koordinator yder støtte til medlemsstaterne og, hvis det er hensigtsmæssigt og relevant, nabolande ved gennemførelsen af arbejdsplanen, navnlig hvad angår:

a) prioritering i den nationale planlægning ved at hjælpe med identifikation af gennemførelsesproblemer og flaskehalse, herunder operationelle problemer, på hver korridor eller for hver horisontal prioritet

b) projekt- og investeringsplanlægning, de dermed forbundne omkostninger og anslået tidsplan for gennemførelse af de europæiske transportkorridorer eller den horisontale prioritet, og

c) arbejdet i tilsynsorganet eller et tilsvarende styringsorgan for en fælles enhed, hvor det er relevant, med koordinering, anlæg eller forvaltning af grænseoverskridende infrastrukturprojekter i overensstemmelse med artikel 8, stk. 6.

Artikel 55

Gennemførelsesretsakter

1. Uden at det berører artikel 8, stk. 5, i denne forordning, vedtager Kommissionen med forbehold af de berørte medlemsstaters godkendelse i overensstemmelse med artikel 172, stk. 2, i TEUF gennemførelsesretsakter med henblik på gennemførelsen af hver europæisk transportkorridor, der dækker dens vigtigste grænseoverskridende strækninger, samt et begrænset antal andre specifikke projekter på nationale strækninger, som er afgørende for korridorens funktion, med henblik på at gennemføre manglende forbindelser eller fjerne større flaskehalse. Udvælgelsen af projekter, der skal indgå i gennemførelsesretsakterne, baseres på den analyse, der er aftalt med medlemsstaterne i de europæiske koordinatorers første arbejdsplan, som udarbejdes i overensstemmelse med artikel 54 i denne forordning. Formålet med gennemførelsesretsakterne er at sikre en sammenhængende prioritering med henblik på infrastruktur- og investeringsplanlægning ved at fastsætte vejledende milepæle for den forventede tidsplan for gennemførelsen af de udpegede projekter. Gennemførelsesretsakterne udarbejdes i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater og ajourføres hvert fjerde år eller efter anmodning fra disse medlemsstater.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 61, stk. 3.

2. Uden at det berører denne forordnings artikel 8, stk. 5, og med forbehold af de berørte medlemsstaters godkendelse i overensstemmelse med artikel 172, stk. 2, i TEUF kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på gennemførelsen af grænseoverskridende strækninger eller med henblik på gennemførelsen af de horisontale prioriteter. Gennemførelsesretsakter udarbejdes i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater og ajourføres hvert fjerde år eller efter anmodning fra disse medlemsstater.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 61, stk. 3.

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at ændre de stk. 1 og 2 omhandlede gennemførelsesretsakter for at tage hensyn til de fremskridt, der er gjort, de forsinkelser, der er opstået, eller til opdaterede nationale programmer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 61, stk. 3.

4. Indtil de gennemførelsesretsakter, som er omhandlet i denne artikel, og medmindre andet er fastsat i disse gennemførelsesretsakter, er gennemført fuldt ud, sender de berørte medlemsstater hvert andet år Kommissionen en rapport om de fremskridt, der er gjort, navnlig med angivelse af de finansielle forpligtelser, der er indgået i den nationale budgetplan. Rapporten kan henvise til de oplysninger, der er indsamlet i overensstemmelse med artikel 57.

Artikel 56

Samarbejde med nabolande, der er involveret i de transeuropæiske transportkorridorer og de horisontale prioriteter

1. Den europæiske koordinator for en europæisk transportkorridor eller for en horisontal prioritet, der omfatter bestemte nabolande, har ret til at samarbejde med disse lande og inddrage dem i de relevante korridoraktiviteter, såsom korridorforummet eller arbejdsgrupper, som er nedsat i henhold til artikel 53, stk. 2 og 4, eller i det rådgivende forum for den horisontale prioritet, hvor det er relevant.

2. Den europæiske koordinator kan også samarbejde med internationale organisationer, når den gennemfører aktiviteter vedrørende de europæiske transportkorridorer eller en horisontal prioritet, som omfatter nabolande, der er medlemmer af disse internationale organisationer.

3. Unionen kan indgå aftaler på højt plan med de berørte nabolande for at anlægge en koordineret og synkroniseret tilgang til gennemførelsen af de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter.

KAPITEL VI

FÆLLES BESTEMMELSER

Artikel 57

Rapportering og overvågning

1. Medlemsstaterne underretter på et regelmæssigt, dækkende og gennemsigtigt grundlag Kommissionen om de fremskridt, der er gjort med færdiggørelse af det transeuropæiske transportnet gennem gennemførelsen af projekter af fælles interesse, og om de investeringer, der er foretaget med henblik herpå.

2. Disse oplysninger skal omfatte årlige tekniske data vedrørende de transportinfrastrukturkrav, der er fastsat i kapitel III, medmindre sådanne oplysninger allerede er indsamlet for det transeuropæiske transportnet med henblik på andre EU-applikationer eller -databaser.

3. Det sikres, at disse fremsendes på en automatiseret måde gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec). Indtil den automatiserede dataudvekslingsfunktion i TENtec er fuldt operationel, sikres det, at disse data fremsendes hvert andet år.

4. For så vidt angår investeringer i forbindelse med projekter af fælles interesse fremsender medlemsstaterne finansielle data hvert andet år i form af årlige aggregerede data pr. transportform og pr. net (hovednet, udvidet hovednet og samlet net).

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger listen over tekniske data, der skal fremsendes i henhold til denne artikels stk. 2. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 61, stk. 3.

6. Kommissionen sikrer, at TENtec er offentligt og let tilgængeligt og giver mulighed for automatiseret dataudveksling med nationale systemer og andre relevante EU-applikationer og -datakilder. TENtec skal indeholde projektspecifikke og opdaterede oplysninger om EU-samfinansieringens former og beløb samt om fremskridtene med hvert enkelt projekt.

Kommissionen sikrer ligeledes, at TENtec ikke offentliggør oplysninger, der er fortrolige, eller som vil kunne skade eller uretmæssigt påvirke enhver offentlig udbudsprocedure i en medlemsstat.

7. Kommissionen og medlemsstaterne gør, hvad de kan, for at sikre kvaliteten, fuldstændigheden og ensartetheden af dataene i TENtec-informationssystemet. De samarbejder med henblik på at muliggøre automatiseret dataudveksling mellem nationale systemer og datakilder og TENtec.

Artikel 58

Opdatering af nettet

1. Med forbehold af den berørte medlemsstats godkendelse i overensstemmelse med artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med denne forordnings artikel 62 med henblik på at ændre dens bilag I og II for:

a) at tage hensyn til ændringer som følge af de kvantitative tærskler, der er fastsat i artikel 21, stk. 3, litra a), artikel 25, stk. 4, litra a) og b), og artikel 33, stk. 2, og som følge af de kvantitative tærskler og kvalitative krav, der er fastsat i artikel 25, stk. 4, litra c). I den henseende skal Kommissionen:

   i) medtage indlandshavne, søhavne og lufthavne i det samlede net, hvis det er dokumenteret, at den seneste gennemsnitlige trafikmængde over tre år ligger over den relevante tærskel, og

   ii) undlade at medtage søhavne og lufthavne i det samlede net, hvis det er dokumenteret, at deres gennemsnitlige trafikmængde over de seneste seks år ligger under 85 % af den relevante tærskel, undtagen for søhavne, der indgår i det samlede net, for hvilke betingelserne i artikel 25, stk. 4, litra d) eller e), er opfyldt, eller efter anmodning fra den berørte medlemsstat

b) at medtage indlandshavne, søhavne og lufthavne i det samlede net eller hovednettet efter anmodning fra den berørte medlemsstat, hvis denne infrastruktur har opnået yderligere europæisk merværdi på grund af dens geostrategiske betydning for Unionen, og hvis det er dokumenteret, at kravene i den relevante afdeling i kapitel III er opfyldt, eller alternativt, hvis det er rimeligt begrundet, at de relevante frister for opfyldelse af disse krav vil blive opfyldt

c) at medtage byknudepunkter i det transeuropæiske transportnet, hvis det er dokumenteret, at de opfylder kravene i artikel 40, stk. 2

d) at undlade at medtage byknudepunkter i det transeuropæiske transportnet, hvis det er dokumenteret, at de ikke længere opfylder kravene i artikel 40, stk. 2, efter anmodning fra den berørte medlemsstat

e) at undlade at medtage byknudepunkter, der opfylder kravene i artikel 40, stk. 2, i det transeuropæiske transportnet efter anmodning fra den berørte medlemsstat i ekstraordinære og behørigt begrundede tilfælde med samtykke fra det pågældende byknudepunkts relevante myndigheder

f) at medtage banegodsterminaler og terminaler langs indre vandveje, der er udpeget af medlemsstaten i henhold til artikel 36, stk. 5, i det transeuropæiske transportnet, undlade at medtage banegodsterminaler i det transeuropæiske transportnet efter anmodning fra den berørte medlemsstat eller undlade at medtage de i artikel 36, stk. 1, litra a), b) og c), omhandlede multimodale godsterminaler efter anmodning fra de berørte medlemsstater, eller

g) på grundlag af oplysningerne fra den berørte medlemsstat i henhold til artikel 57, stk. 1, at tilpasse kortene over infrastrukturen for veje, jernbaner og indre vandveje, således at de udelukkende afspejler fremskridt, der er gjort 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 afgørelse om projektgodkendelse.

De i første afsnit, litra a), omhandlede tilpasninger baseres på de seneste tilgængelige statistikker, der er offentliggjort af Eurostat eller, hvis disse statistikker ikke foreligger, af medlemsstaternes statistiske kontorer, idet der ses bort fra år, hvor uforudsete begivenheder forårsager væsentlige fald i trafikstrømmene.

Når byknudepunkter udelukkes fra det transeuropæiske transportnet efter anmodning fra medlemsstaten, jf. første afsnit, litra d), skal anmodningen ledsages af en udtalelse fra det pågældende byknudepunkts relevante myndigheder.

Den tilpasning, der er omhandlet i første afsnit, litra g), kan omfatte tilpasning af status for nye anlæg, der er markeret som prikkede linjer på kortene i bilagene, herunder, med nabomedlemsstatens eller -staternes samtykke, deres grænseoverskridende forbindelser. Tilpasningen kan også omfatte opgradering af grænseoverskridende strækninger med forbehold af begge involverede medlemsstaters samtykke.

2. En delegeret retsakt, der omfatter et byknudepunkt i bilag II i henhold til denne artikels stk. 1, litra c), skal:

a) forlænge de frister, der er fastsat i artikel 41, stk. 1, litra b) og c), med tre år indtil henholdsvis den 31. december 2030 og den 31. december 2033, og hvad angår byknudepunkter i bilag II efter udløbet af de frister, der er fastsat i artikel 41, stk. 1, litra b) eller c), forlænge disse frister med tre år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden, og

b) forlænge den gældende frist for opfyldelse af kravene i artikel 41, stk. 1, litra d), med fem år indtil den 31. december 2045, og hvad angår byknudepunkter i bilag II efter udløbet af de frister, der er fastsat i artikel 41, stk. 1, litra d), forlænge denne frist med fem år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden.

3. En delegeret retsakt, der omfatter en banegodsterminal i bilag I og II i henhold til denne artikels stk. 1, litra f), skal:

a) forlænge de frister, der er fastsat i artikel 38, stk. 1, litra c), og artikel 38, stk. 2, med tre år indtil den 31. december 2033, og hvad angår banegodsterminaler i bilag I og II efter udløbet af de frister, der er fastsat i artikel 38, stk. 1, litra c), og artikel 38, stk. 2, forlænge disse frister med tre år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden, og

b) forlænge den frist, der er fastsat i artikel 38, stk. 3, med fem år indtil den 31. december 2045, og hvad angår banegodsterminalerne i bilag I og II efter udløbet af de frister, der er fastsat i artikel 38, stk. 3, forlænge denne frist med fem år efter den pågældende delegerede retsakts ikrafttræden.

4. Et projekt af fælles interesse vedrørende infrastruktur, som for nylig er medtaget i det transeuropæiske transportnet ved en delegeret retsakt, der er vedtaget i henhold til stk. 1, bevilges økonomisk støtte fra Unionen via de instrumenter, der er til rådighed for det transeuropæiske transportnet, fra den dato, hvor den pågældende delegerede retsakt træder i kraft.

Projekter af fælles interesse vedrørende infrastruktur, der ikke længere indgår i det transeuropæiske transportnet, ophører med at være støtteberettigede fra den dato, hvor de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til stk. 1, træder i kraft. Ophør af støtteberettigelse påvirker ikke afgørelser om finansiering eller støtte, der træffes af Kommissionen inden denne dato.

5. Med forbehold af artikel 172, stk. 2, i TEUF tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med denne forordnings artikel 62 med det formål at ændre bilag IV for at medtage eller tilpasse vejledende kort over nabolandenes transportinfrastrukturnet. Sådanne delegerede retsakter baseres på aftaler på højt plan om transportinfrastrukturnet mellem Unionen og de berørte nabolande.

Artikel 59

Dialog med offentlige og private interessenter

Nationale procedurer for inddragelse og høring af regionale og lokale myndigheder og civilsamfundet, der er berørt af et projekt af fælles interesse, følges, hvis det er relevant, i et projekts planlægnings- og anlægsfase. For projekter af fælles interesse, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv (EU) 2021/1187, skal kravene heri overholdes. Kommissionen fremmer udveksling af god praksis i denne henseende, navnlig med hensyn til høring og inklusion af personer i sårbare situationer.

Artikel 60

Tilpasning af nationale planer til Unionens transportpolitik

1. Medlemsstaterne sikrer, at nationale planer og programmer, der bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet, er i overensstemmelse med Unionens transportpolitik og med de prioriteter og frister, der er fastsat i denne forordning. De skal også bl.a. tage hensyn til de prioriteter, der er fastsat i arbejdsplanerne for de relevante korridorer og horisontale prioriteter for de berørte medlemsstater og, hvor det er relevant, de i artikel 55, stk. 1 og 2, omhandlede gennemførelsesretsakter.

2. Medlemsstaterne forelægger for Kommissionen de relevante udkast til nationale planer eller programmer, der bidrager til udviklingen af det transeuropæiske transportnet, eller sammendrag heraf og alle væsentlige ændringer heraf så hurtigt som muligt efter iværksættelsen af en offentlig høring om denne plan eller dette program.

Kommissionen kan afgive en udtalelse om overensstemmelsen af udkastene til nationale planer og programmer med de prioriteter, der er fastsat i denne forordning, og med de prioriteter, der er fastsat i arbejdsplanerne for de tilsvarende europæiske transportkorridorer og de horisontale prioriteter og i de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med artikel 55, stk. 1 og 2. Udtalelsen berører ikke gyldigheden af de nationale planer og programmer og er ikke til hinder for, at de vedtages og anvendes.

Medlemsstaterne forelægger også Kommissionen de endelige nationale planer eller programmer, når de er vedtaget.

Artikel 61

Udvalgsprocedure

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

2. Med henblik på denne forordnings artikel 23, stk. 3, andet afsnit, bistås Kommissionen af det udvalg, der er nedsat ved artikel 7 i Rådets direktiv 91/672/EØF ([62]).

3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 62

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

([62]) Rådets direktiv 91/672/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af nationale bådførercertifikater for transport af varer og personer ad indre vandveje (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 29).

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 11, stk. 3, og artikel 58, stk. 1 og 5, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 18. juli 2024. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 11, stk. 3, og artikel 58, stk. 1 og 5, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 11, stk. 3, og artikel 58, stk. 1 og 5, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 63

Revision

1. Senest den 31. december 2033 skal Kommissionen efter en eventuel høring af medlemsstaterne og med de europæiske koordinatorers hjælp have foretaget en vurdering af gennemførelsen af hovednettet, navnlig en vurdering af, om det opfylder kravene i denne forordning.

Ved vurderingen tages hensyn til den årlige statusrapport og de arbejdsplaner, som de europæiske koordinatorer har udarbejdet i henhold til henholdsvis artikel 52, stk. 5, litra e), og artikel 54, stk. 1, samt de nationale planer og programmer, der er omhandlet i artikel 60, stk. 1.

2. Senest den 31. december 2033 skal Kommissionen efter en eventuel høring af medlemsstaterne og med de europæiske koordinatorers hjælp have foretaget en revision af gennemførelsen af det udvidede hovednet og samlede net, herunder en evaluering af:

a) overholdelsen af denne forordning

b) fremskridt med gennemførelsen af denne forordning, herunder potentielle forsinkelser

c) ændringer i passager- og godstransportstrømme

d) udviklingen i de nationale investeringer i transportinfrastruktur, og

e) behovet for ændringer af denne forordning.

Evalueringen omfatter ligeledes konsekvenserne af udviklingen i trafikmønstrene og den relevante udvikling i planerne for investering i infrastruktur.

3. Under denne gennemgang evaluerer Kommissionen, om det er sandsynligt, at det udvidede hovednet og det samlede net som fastsat i denne forordning vil være i overensstemmelse med kapitel II, III og IV inden fristerne den 31. december 2040 og 31. december 2050, alt efter hvad der er relevant, under hensyntagen til den økonomiske og budgetmæssige situation i Unionen og i de enkelte medlemsstater. Kommissionen vurderer ligeledes i samråd med medlemsstaterne, om det udvidede hovednet og det samlede net bør ændres for at tage hensyn til udviklingen inden for transportstrømme og de nationale investeringsplaner.

Artikel 64

Forsinket færdiggørelse af hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net

1. I tilfælde af en væsentlig forsinkelse med hensyn til påbegyndelse eller færdiggørelse af arbejdet med hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net i forhold til den oprindelige forventede tidsplan, der er fastsat i gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 55, kan Kommissionen anmode den eller de pågældende medlemsstater om en begrundelse for forsinkelsen. Medlemsstaten eller medlemsstaterne giver en sådan begrundelse senest tre måneder efter anmodningen. På grundlag af dette svar rådfører Kommissionen sig med den eller de pågældende medlemsstater for at afhjælpe det problem, der har givet anledning til forsinkelsen.

2. Hvis den forsinkede strækning vedrører en europæisk transportkorridor, inddrages den europæiske koordinator med henblik på at støtte medlemsstaterne i at løse problemet.

3. Uden at det berører proceduren i artikel 258 i TEUF og denne forordnings artikel 8, stk. 5, kan Kommissionen efter at have gennemgået de begrundelser, som den eller de berørte medlemsstater har givet i henhold til nærværende artikels stk. 1, i tilfælde af at en væsentlig forsinkelse med hensyn til påbegyndelse eller færdiggørelse af arbejdet med hovednettet, det udvidede hovednet eller det samlede net kan tilskrives medlemsstaten eller medlemsstaterne uden tilstrækkelig begrundelse, fremsætte henstillinger til de berørte medlemsstater med henblik på at fjerne den pågældende forsinkelse og forhindre eller begrænse yderligere forsinkelser.

Artikel 65

Undtagelser

Bestemmelserne om jernbaner og navnlig ethvert krav om at forbinde lufthavne og havne med jernbaner samt bestemmelserne om multimodale godsterminaler finder ikke anvendelse i Cypern, Malta, på øer og i regioner i den yderste periferi, så længe der ikke er noget jernbanesystem på deres område. Bestemmelserne om sikret parkering finder ikke anvendelse i Cypern, Malta, på øer og i regioner i den yderste periferi.

Bestemmelserne vedrørende europæisk nominel standardsporvidde på 1 435 mm for jernbaner i artikel 17 finder ikke anvendelse i Irland, på øer og regioner i den yderste periferi.

Artikel 66

Ændringer af forordning (EU) 2021/1153

Bilaget til forordning (EU) 2021/1153 ændres i overensstemmelse med bilag VI til nærværende forordning.

Artikel 67

Ændring af forordning (EU) nr. 913/2010

I forordning (EU) nr. 913/2010 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

»*Artikel 1*

Formål og anvendelsesområde

1. Denne forordning fastsætter regler for organisering, forvaltning og styring af internationale jernbanekorridorer for konkurrencebaseret jernbanegodstransport med sigte på udvikling af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport. Forordningen fastsætter regler for organisering og forvaltning af samt vejledende investeringsplanlægning for godstogskorridorer.

2. Denne forordning finder anvendelse på forvaltning, styring og anvendelse af jernbaneinfrastruktur i godstogskorridorer, uden at dette berører medlemsstaternes ansvar for planlægning og finansiering af en sådan infrastruktur.«

2) Artikel 2 affattes således:

»*Artikel 2*

Definitioner

1. Med henblik på denne forordning finder definitionerne i artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (*) anvendelse.

2. Ud over de i stk. 1 omhandlede definitioner forstås ved:

a) »godstogskorridor«: godsjernbanestrækningerne i den europæiske transportkorridor som defineret i artikel 11, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juli 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (**) og i bilag III til nævnte forordning, herunder jernbane-infrastruktur og -udstyr samt relevant jernbanetransport, jf. direktiv 2012/34/EU

b) »iværksættelsesplan«: et dokument, der beskriver de midler, den strategi og de foranstaltninger, som de berørte parter planlægger at gennemføre, og som er nødvendige og tilstrækkelige for at organisere og forvalte godstogskorridoren

c) »terminal«: et anlæg langs godstogskorridoren, der er specielt indrettet til pålæsning eller aflæsning af godstog og integrering af jernbanegodstransporten med landevejstransport, søtransport, flodtransport og lufttransport og til opformering eller omrangering af godstog samt om nødvendigt til at udføre grænseprocedurer ved grænser til europæiske tredjelande

d) »europæisk koordinator«: den koordinator, der er omhandlet i artikel 52 i forordning (EU) 2024/1679.

(*) EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.
(**) EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.«

3) Overskriften på kapitel II affattes således:

»**ORGANISERING OG FORVALTNING AF GODSTOGSKORRIDORERNE**«.

4) Artikel 3 affattes således:

»*Artikel 3*

Organisering og forvaltning af godstogskorridorerne

1. Medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne med ansvar for den godstogskorridor, der indgår i den pågældende europæiske transportkorridor, tilpasser forvaltningen af godstogskorridoren fra den 18. juli 2024 eller i tilfælde af en ændring af tilpasningen af en europæisk transportkorridor i henhold til artikel 11, stk. 3, i forordning 2024/1679 senest 18 måneder efter datoen for den pågældende ændring. I behørigt begrundede tilfælde og efter aftale med Kommissionen kan perioden forlænges til 24 måneder. Bestyrelsen og ledelsesudvalget for godstogskorridoren vedtager de foranstaltninger, der er nødvendige for at tilpasse organiseringen og styringen af godstogskorridoren i overensstemmelse med denne forordnings artikel 9-19 til den nye geografiske tilpasning.

2. Bestyrelsen for en godstogskorridor kan beslutte at behandle administrative, operationelle og interoperabilitetsmæssige aspekter af international passagertransport med jernbane i korridoren. Artikel 11 og 14 finder ikke anvendelse på denne transport.«

5) Artikel 4-7 udgår.

6) I artikel 8 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

»1. For hver godstogskorridor etablerer de berørte medlemsstater en bestyrelse, der er ansvarlig for fastlæggelse af de generelle mål for godstogskorridoren, for overvågning og for iværksættelse af foranstaltninger som foreskrevet i nærværende artikels stk. 7, og i artikel 9 og 11, artikel 14, stk. 1, samt artikel 22. Bestyrelsen sammensættes af repræsentanter for myndighederne i de berørte medlemsstater. Bestyrelsen vurderer regelmæssigt overensstemmelsen mellem de generelle mål og de mål, som ledelsesudvalget har fastlagt i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra c).

2. For hver godstogskorridor skal de berørte infrastrukturforvaltere og, når det er relevant, tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 7, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU oprette et ledelsesudvalg, der er ansvarligt for at træffe foranstaltninger som foreskrevet i nærværende artikels stk. 5, 7, 8 og 9, og i artikel 9-12, artikel 13, stk. 1, artikel 14, stk. 2, 6 og 9, artikel 16, stk. 1, artikel 17, stk. 1, samt artikel 18 og 19 i denne forordning. Ledelsesudvalget sammensættes af repræsentanter for infrastrukturforvalterne.«

b) Følgende stykker indsættes:

»2a. En medlemsstat, der har gjort brug af artikel 5, stk. 4, inden den 18. juli 2024, kan beslutte, at en infrastrukturforvalter, der er ansvarlig for jernbaneinfrastrukturen på dens område, i en periode på højst ti år fra den 18. juli 2024 ikke deltager i det ledelsesudvalg, der er nedsat i henhold til nærværende artikels stk. 2. Den pågældende medlemsstat underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, der deltager i den pågældende godstogskorridor, om sin beslutning.

I så fald samarbejder medlemsstaten og den pågældende infrastrukturforvalter med ledelsesudvalget, når det er nødvendigt for udførelsen af udvalgets funktioner.

En medlemsstat, der gør brug af dette stykkes første afsnit, kan til enhver tid derefter i løbet af den deri nævnte tiårsperiode beslutte, at en infrastrukturforvalter, som er ansvarlig for jernbaneinfrastrukturen på dens område, deltager i det ledelsesudvalg, der er nedsat i henhold til nærværende artikels stk. 2. Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, der deltager i den pågældende godstogskorridor, om sin beslutning.

2b. Irland kan beslutte, at repræsentanterne for dets myndigheder og en infrastrukturforvalter, der er ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen på dets område, ikke deltager i bestyrelsen, i ledelsesudvalget, der er nedsat i henhold til nærværende artikels stk. 1 og 2, eller i nogen af de to. Irland underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, der deltager i den pågældende godstogskorridor, om sin beslutning.

I så fald samarbejder myndighederne og den eller de pågældende infrastrukturforvaltere med bestyrelsen og ledelsesudvalget, når det er nødvendigt for udførelsen af disse organers funktioner.

Irland kan til enhver tid derefter beslutte, at repræsentanterne for dets myndigheder og den eller de infrastrukturforvaltere, der er ansvarlig for jernbaneinfrastrukturen på dets område, deltager i bestyrelsen, i ledelsesudvalget, der er nedsat i henhold til nærværende artikels stk. 1 og 2, eller i begge. Den underretter straks Kommissionen og de øvrige medlemsstater, der deltager i den pågældende godstogskorridor, om sin beslutning.«

c) Stk. 4-8 erstattes af følgende:

»4. Bestyrelsen træffer afgørelser på grundlag af fælles overenskomst mellem repræsentanterne for myndighederne i de berørte medlemsstater, der deltager i bestyrelsen.

5. Ledelsesudvalget træfferafgørelser, herunder afgørelser om sin retlige status, opbygning af sin organisationsstruktur, ressourcer og personale på grundlag af fælles overenskomst mellem repræsentanterne for de berørte infrastrukturforvaltere, der deltager i ledelsesudvalget. Ledelsesudvalget kan være en uafhængig juridisk enhed. Det kan etableres som en europæisk økonomisk firmagruppe i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2137/85 af 25. juli 1985 om indførelse af europæiske økonomiske firmagrupper (EØFG) (*).

6. Bestyrelsernes og ledelsesudvalgenes ansvar berører ikke infrastrukturforvalternes uafhængighed i henhold til artikel 4, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU.

7. Ledelsesudvalget opretter en rådgivende gruppe, der består af forvaltere og indehavere af terminaler i godstogskorridoren, herunder, om nødvendigt, sø- og indlandshavne. Denne rådgivende gruppe kan afgive udtalelse om forslag fra ledelsesudvalget, som har direkte indvirkning på investeringer og styring af terminaler. Gruppen kan også afgive udtalelser på eget initiativ. Ledelsesudvalget tager hensyn til alle sådanne udtalelser. Ved uoverensstemmelse mellem ledelsesudvalget og den rådgivende gruppe kan sidstnævnte indbringe sagen for bestyrelsen. Bestyrelsen underretter den pågældende europæiske koordinator og fungerer som formidler og afgiver udtalelse om sagen rettidigt. Den pågældende europæiske koordinator kan også rettidigt afgive udtalelse om sagen. Den endelige beslutning træffes dog af ledelsesudvalget.

8. Ledelsesudvalget opretter endvidere en rådgivende gruppe af jernbanevirksomheder, der er interesserede i at anvende godstogskorridoren. Denne rådgivende gruppe kan afgive udtalelse om de forslag fra ledelsesudvalget, som har indvirkning på disse virksomheder. Gruppen kan også afgive udtalelser på eget initiativ. Ledelsesudvalget tager hensyn til alle sådanne udtalelser. Ved uoverensstemmelse mellem ledelsesudvalget og den rådgivende gruppe kan sidstnævnte indbringe sagen for bestyrelsen. Bestyrelsen underretter den europæiske koordinator og de tilsynsorganer, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU, der er berørt af godstogskorridoren. Bestyrelsen fungerer som formidler og afgiver udtalelse om sagen rettidigt. Den pågældende europæiske koordinator kan også rettidigt afgive udtalelse om sagen. Den endelige beslutning træffes dog af ledelsesudvalget.

(*) EFT L 199 af 31.7.1985, s. 1.«

d) Følgende stykke tilføjes:

»10. Bestyrelsen og ledelsesudvalget samarbejder med den europæiske koordinator, der er berørt af godstogskorridoren, for at støtte udviklingen af jernbanegodstrafikken langs korridoren.«

7) Artikel 9 affattes således:

»*Artikel 9*

Foranstaltninger til udvikling af godstogskorridoren

1. Ledelsesudvalget udarbejder og offentliggør senest seks måneder inden, at godstogskorridoren er driftsklar, en iværksættelsesplan. Ledelsesudvalget hører de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper om udkastet til iværksættelsesplan. Ledelsesudvalget forelægger iværksættelsesplanen for bestyrelsen til godkendelse.

Denne plan skal omfatte:

a) en beskrivelse af godstogskorridorens egenskaber, herunder flaskehalse, samt et program for foranstaltninger, der er nødvendige for at forbedre organiseringen og forvaltningen heraf

b) de vigtigste elementer fra den i stk. 3 omhandlede undersøgelse

c) målene for godstogskorridorerne, navnlig med hensyn til godstogskorridorens præstationer udtrykt i servicekvalitet og kapacitet i overensstemmelse med denne forordnings artikel 19, og, hvor det er relevant, kvantitative eller kvalitative mål i forbindelse med disse mål. Målene skal tage højde for prioriteterne i artikel 19 i forordning (EU) 2024/1679

d) foranstaltningerne til gennemførelse af artikel 12-19 og foranstaltningerne til forbedring af godstogskorridorens præstationer på grundlag af resultaterne af den i artikel 19, stk. 3, omhandlede vurdering med henblik på at nå de i dette stykkes litra c) omhandlede mål

e) de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende gruppers holdninger til og vurdering af korridorudviklingen

f) et resumé af samarbejdet og resultaterne af den i artikel 11 omhandlede høring, herunder udtalelserne fra de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper og et resumé af svarene fra andre interessenter.

Ved udarbejdelsen af iværksættelsesplanen tager ledelsesudvalget hensyn til målene og foranstaltningerne i den europæiske koordinators arbejdsplan, der er omhandlet i artikel 54 i forordning (EU) 2024/1679. Iværksættelsesplanen skal indeholde en henvisning til de elementer i arbejdsplanen, der er relevante for jernbanegodstrafikken langs korridoren.

Ledelsesudvalget reviderer og justerer regelmæssigt de i dette stykkes litra c) omhandlede mål og de i dette stykkes litra d) omhandlede foranstaltninger på grundlag af den i artikel 19, stk. 3, omhandlede vurdering efter høring af de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper og den europæiske koordinator.

2. Ledelsesudvalget evaluerer regelmæssigt og mindst hvert fjerde år iværksættelsesplanen under hensyntagen til fremskridtet i gennemførelsen, jernbanegodsmarkedet i godstogskorridoren og præstationerne målt i henhold til de mål, der er anført i stk. 1, litra c).

3. Ledelsesudvalget gennemfører og ajourfører regelmæssigt en transportmarkedsundersøgelse vedrørende den konstaterede og forventede udvikling i trafikken i godstogskorridoren, der omfatter de forskellige trafikformer, både hvad angår godstransport og personbefordring. I denne undersøgelse evalueres, om nødvendigt, også de socioøkonomiske omkostninger og fordele, der er opstået som følge af udviklingen af godstogskorridoren.

4. Iværksættelsesplanen skal tage højde for udvikling af terminaler, herunder markedet og den fremadrettede analyse af multimodale godsterminaler samt handlingsplanerne for medlemsstaterne i godstogskorridoren, jf. artikel 36, stk. 3 og 4, i forordning (EU) 2024/1679.

5. Ledelsesudvalget træffer i givet fald foranstaltninger til at samarbejde med de regionale eller lokale administrationer eller begge i forbindelse med iværksættelsesplanen.«

8) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

Investeringsplanlægning

1. Bestyrelsen og ledelsesudvalget for en godstogskorridor samarbejder med den europæiske koordinator, der er berørt af godstogskorridoren, om infrastruktur- og investeringsbehov i forbindelse med jernbanegodstrafikken for at støtte udarbejdelsen af den arbejdsplan, der er omhandlet i artikel 54 i forordning (EU) 2024/1679.

2. Ledelsesudvalget hører de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper om infrastrukturudviklingen og investeringsbehov. Høringen baseres på en fyldestgørende og ajourført dokumentation for infrastrukturplanlægningen på korridorplan og nationalt plan. Udtalelser fra de rådgivende grupper om investeringer skal underbygges med en tilstrækkelig begrundelse. Bestyrelsen sikrer en passende koordinering mellem disse høringsaktiviteter og samordningsmekanismerne på nationalt plan som defineret i artikel 7e i direktiv 2012/34/EU.

3. Samarbejdet og høringen skal navnlig omhandle:

a) jernbanegodstransportens kapacitetsbehov af relevans for infrastruktur- og investeringsplanlægningen, navnlig hvad angår godstog med en længde på mindst 740 m, under hensyntagen til behovet for kapacitet i henhold til denne forordnings artikel 14, stk. 2, og infrastruktur, der er blevet erklæret for overbelastet i henhold til artikel 47 i direktiv 2012/34/EU

b) de krav til infrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, der er relevante for jernbanegodstransport som defineret i kapitel II og III i forordning (EU) 2024/1679

c) behov for målrettede investeringer for at fjerne lokale flaskehalse, forbedringer af knudepunkter, jernbaneadgangsveje eller teknisk udstyr, der forbedrer de operationelle præstationer.«

9) Artikel 13, stk. 3 og 4, affattes således:

»3. One-stop-shoppen træffer en beslutning med hensyn til ansøgninger om på forhånd fastlagte kanaler, som er beskrevet i artikel 14, stk. 3, samt om reservekapacitet, som er beskrevet i artikel 14, stk. 5. Den tildeler kapaciteten i overensstemmelse med reglerne om tildeling af kapacitet som fastsat i direktiv 2012/34/EU. Den underretter hurtigst muligt de kompetente infrastrukturforvaltere om disse ansøgninger og den relevante afgørelse.

4. One-stop-shoppen videresender i forbindelse med ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der ikke kan imødekommes i henhold til stk. 3, straks ansøgningen om infrastrukturkapacitet til de kompetente infrastrukturforvaltere, og, hvis det er relevant, til tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 7, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU, der træffer afgørelse om den pågældende ansøgning i henhold til artikel 38 og kapitel IV, afdeling 3, i samme direktiv, og underretter one-stop-shoppen om denne afgørelse med henblik på viderebehandling.«

10) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. Bestyrelsen definerer rammerne for tildeling af infrastrukturkapacitet i godstogskorridoren i overensstemmelse med artikel 39 i direktiv 2012/34/EU.«

b) Stk. 3 affattes således:

»3. På grundlag af den evaluering, der er beskrevet i nærværende artikels stk. 2, definerer og tilrettelægger infrastrukturforvalterne for godstogskorridoren i fællesskab på forhånd fastlagte internationale kanaler for godstog i henhold til proceduren i artikel 10 i direktiv 2012/34/EU, idet de anerkender behovet for kapacitet i forbindelse med andre typer transport, herunder personbefordring. De skal forbedre transporttider, frekvenser, afgangs- og ankomsttider samt ruter, som er egnet til godstransport, med henblik på at øge godstransporten med tog, der kører ad godstogskorridoren. Disse på forhånd fastlagte kanaler offentliggøres senest tre måneder før sidste frist for modtagelse af ansøgninger om kapacitet, jf. bilag VII til direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturforvalterne for flere godstogskorridorer kan om nødvendigt samordne internationale, på forhånd fastlagte kanaler, som tilbyder kapacitet i de pågældende godstogskorridorer.«

c) Stk. 5 affattes således:

»5. Hvis markedsbehovet og evalueringen i nærværende artikels stk. 2 berettiger hertil, definerer infrastrukturforvalterne i fællesskab reservekapaciteten for internationale godstog, der kører i godstogskorridoren, idet de anerkender behovet for kapacitet i forbindelse med andre typer transport, herunder personbefordring, og de sørger for, at denne reserve er til rådighed inden for de endelige køreplaner, så der kan reageres hurtigt og hensigtsmæssigt på ad hoc-ansøgninger om kapacitet, jf. artikel 48 i direktiv 2012/34/EU. Denne kapacitet skal forud for kapacitetens planlagte tid efter køreplanen være reserveret indtil en forudgående frist, som er fastsat af ledelsesudvalget. Denne frist må ikke overstige 60 dage.«

d) Stk. 8 affattes således:

»8. Medmindre der er tale om force majeure, herunder uopsætteligt og uforudsigeligt sikkerhedsmæssigt arbejde, kan en kanal, der er tildelt en godstransport i henhold til denne artikel, ikke annulleres senere end to måneder før det tidspunkt, der er planlagt i køreplanen, hvis den berørte ansøger ikke giver sit samtykke hertil. I så fald bestræber den berørte infrastrukturforvalter sig på at foreslå ansøgeren en kanal af tilsvarende kvalitet og med tilsvarende driftssikkerhed, som ansøgeren har ret til at acceptere eller afvise. Denne bestemmelse berører ikke rettigheder, som ansøgeren måtte have i henhold til en aftale som omhandlet i artikel 44, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU. I alle tilfælde kan ansøger henvise sagen til det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 20 i denne forordning.«

e) Stk. 10 affattes således:

»10. Henvisningerne til infrastrukturforvalterne i denne artikels stk. 4 og 9 omfatter, når det er relevant, tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 7, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU.«

11) Artikel 15 affattes således:

»*Artikel 15*

Godkendte ansøgere

Uanset artikel 41, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU kan ansøgninger om på forhånd fastlagte internationale kanaler som beskrevet i artikel 14, stk. 3, og om reservekapacitet som beskrevet i artikel 14, stk. 5, indgives af andre ansøgere end jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder som f.eks. speditører og operatører inden for kombineret transport. For at kunne benytte en sådan kanal til godstransport i godstogskorridoren skal de pågældende ansøgere udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren, jf. artikel 28 i direktiv 2012/34/EU.«

12) Artikel 17, stk. 2, affattes således:

»2. Alle berørte infrastrukturforvaltere udarbejder prioritetsregler for styringen af de forskellige trafiktyper i den del af godstogskorridorerne, der henhører under vedkommende infrastrukturforvalters ansvarsområde, i overensstemmelse med de fælles mål eller retningslinjer, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1, eller begge. Disse prioritetsregler offentliggøres i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU.«

13) Artikel 18, litra a), affattes således:

»a) alle oplysninger i de nationale netvejledninger vedrørende godstogskorridoren, som er udarbejdet i henhold til proceduren i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU«.

14) Artikel 19 affattes således:

»*Artikel 19*

Godstogskorridorens servicekvalitet

1. Ledelsesudvalget for godstogskorridoren fremmer overensstemmelse mellem præstationsordningerne langs godstogskorridoren, jf. artikel 35 i direktiv 2012/34/EU.

2. Ledelsesudvalget overvåger infrastrukturforvalternes præstationer i forbindelse med levering af tjenester til ansøgere som led i varetagelsen af deres væsentlige funktioner inden for anvendelsesområdet for artikel 12-18 og jernbanegodstransportens præstationer i godstogskorridoren. Præstationsovervågningen udføres kvalitativt og kvantitativt, hvor det er relevant, på grundlag af resultatindikatorer vedrørende målene for godstogskorridoren, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra c). Ledelsesudvalget hører de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende grupper og den europæiske koordinator om relevante resultatindikatorer.

3. Ledelsesudvalget vurderer resultaterne af præstationsovervågningen med hensyn til de mål, der er fastsat i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra c), og de operationelle prioriteter, der er omhandlet i artikel 19 i forordning (EU) 2024/1679.

4. Ledelsesudvalget udarbejder og offentliggør en årsrapport med resultaterne af de aktiviteter, der er gennemført i henhold til denne artikel. Udvalget fremlægger de i artikel 8, stk. 7 og 8, omhandlede rådgivende gruppers holdninger og vurdering af resultaterne i et særligt afsnit i rapporten. Ledelsesudvalget forelægger årsrapporten for bestyrelsen til godkendelse.«

15) I artikel 20 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

»1. De i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU omhandlede tilsynsorganer samarbejder om at overvåge konkurrencen i godstogskorridoren. De sikrer navnlig ikkediskriminerende adgang til korridoren og har ansvaret for appel, jf. artikel 56, stk. 1, i samme direktiv. De udveksler de nødvendige oplysninger, de har modtaget fra infrastrukturforvalterne og andre relevante parter.«

b) Stk. 6 affattes således:

»6. Enhver repræsentant for infrastrukturforvaltere, der er inddraget i proceduren, jf. artikel 40, stk. 1, andet afsnit, i direktiv 2012/34/EU, udleverer hurtigst muligt alle oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af den klage eller for den undersøgelse, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 3, og som tilsynsorganet i den medlemsstat, hvor den pågældende repræsentant har sit hjemsted, har anmodet om. Dette tilsynsorgan har ret til at fremsende sådanne oplysninger vedrørende den berørte internationale kanal til de i nærværende artikels stk. 3 omhandlede tilsynsorganer.«

16) Artikel 21 udgår.

17) Artikel 22 og 23 affattes således:

»*Artikel 22*

Opfølgning af iværksættelsen

Den i denne forordnings artikel 8, stk. 1, omhandlede bestyrelse forelægger hvert fjerde år fra etableringen af en godstogskorridor resultaterne af iværksættelsesplanen for den pågældende korridor for Kommissionen. Kommissionen analyserer disse resultater og informerer det i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU omhandlede udvalg herom.

Artikel 23

Rapport

Kommissionen evaluerer regelmæssigt anvendelsen af denne forordning. Den forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet første gang senest den 10. november 2015, og derefter hvert fjerde år.«

18) Bilaget udgår.

Artikel 68

Ophævelse

Forordning (EU) nr. 1315/2013 ophæves med virkning fra den 18. juli 2024.

Henvisninger til den ophævede forordning (EU) nr. 1315/2013 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag VII.

Artikel 69

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 hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juni 2024.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
R. METSOLA	H. LAHBIB
Formand	*Formand*

LISTE OVER BILAG

BILAG I	Kort over det samlede net, det udvidede hovednet samt hovednettet
BILAG II	Fortegnelse over knudepunkter i det transeuropæiske transportnet
BILAG III	Tilpasning af de europæiske transportkorridorer
BILAG IV	Vejledende kort over det transeuropæiske transportnet, der er udvidet til bestemte tredjelande
BILAG V	Retningslinjer for planlægning af bæredygtig bytrafik for så vidt angår byknudepunkter
BILAG VI	Ændringer af forordning (EU) 2021/1153
BILAG VII	Sammenligningstabel

BILAG I

KORT OVER DET SAMLEDE NET, DET UDVIDEDE HOVEDNET SAMT HOVEDNETTET

Indre vandveje

Net	Status		
Hovednet	Færdiggjort og/eller opgraderes		
Hovednet	Nyanlæg		

Jernbaner

Net	Status	Konventionel	≥ 200 km/t.*
Hovednet	Jernbane, færdiggjort og/eller opgraderes senest i 2030		
Hovednet	Jernbane, nyanlægges i 2030		
Udvidet hovednet	Jernbane, færdiggjort og/eller opgraderes senest i 2040		
Udvidet hovednet	Jernbane, nyanlægges i 2040		
Samlet net	Jernbane, færdiggjort og/eller opgraderes senest i 2050		
Samlet net	Jernbane, nyanlægges i 2050		
Saml. net/	Forventet	<--> <-->	<--> <-->

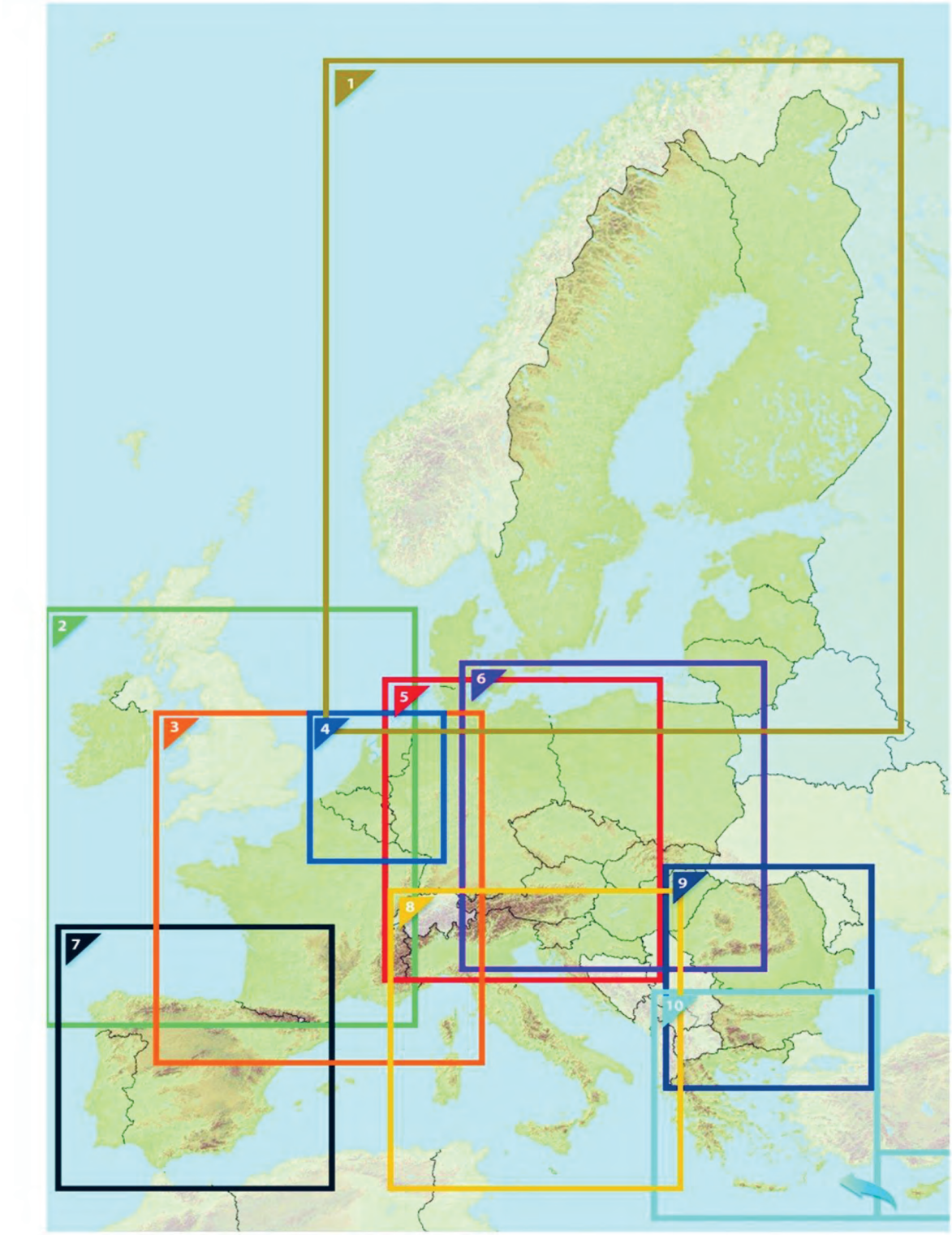
Veje

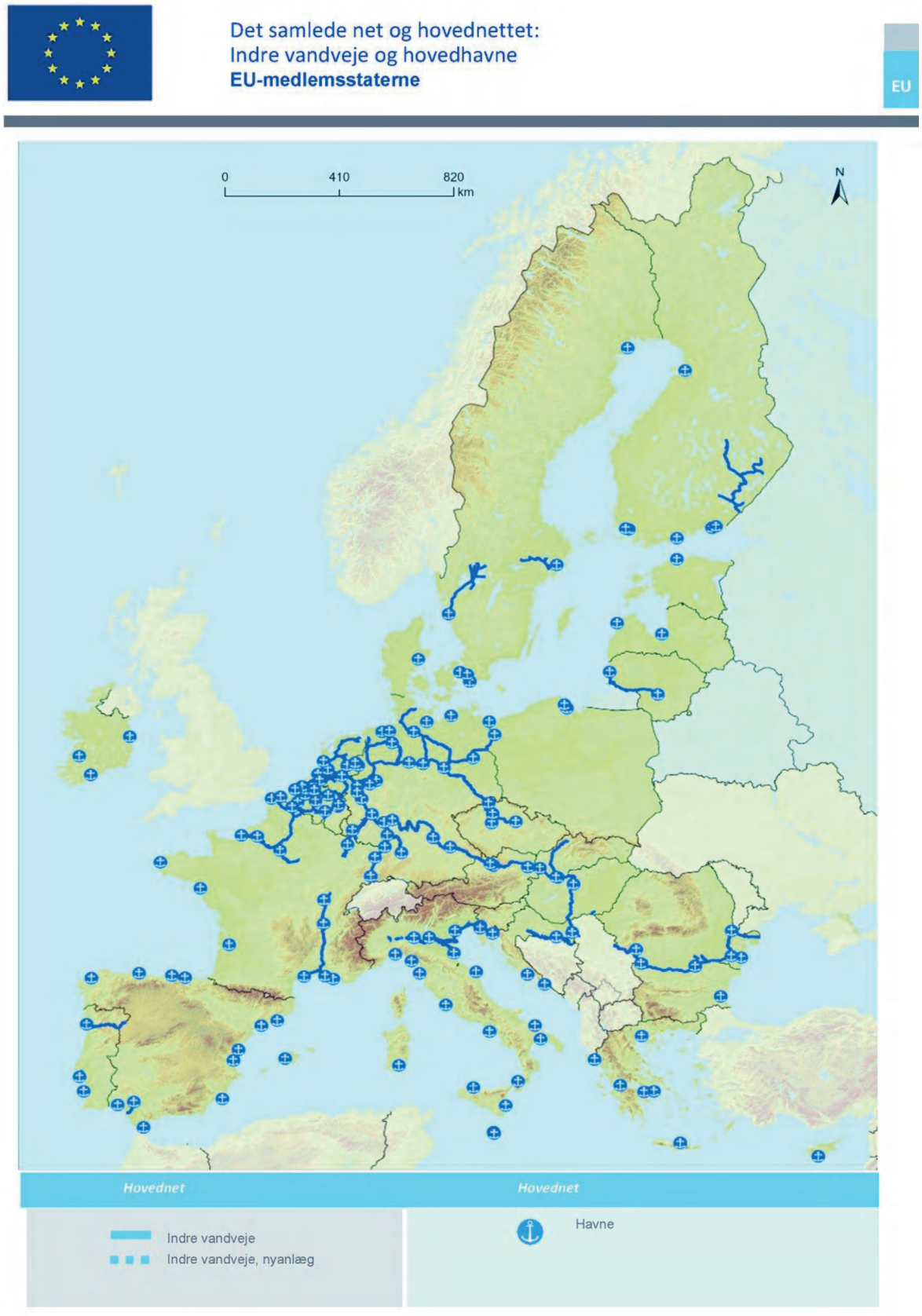
Net	Status		
Hovednet	Vej, færdiggjort og/eller opgraderes senest i 2030		
Hovednet	Vej, nyanlægges i 2030		
Udvidet hovednet	Vej, færdiggjort og/eller opgraderes senest i 2040		
Udvidet hovednet	Vej, nyanlægges i 2040		
Samlet net	Vej, færdiggjort og/eller opgraderes senest i 2050		
Samlet net	Vej, nyanlægges i 2050		
Saml. net/	Forventet		<--> <-->

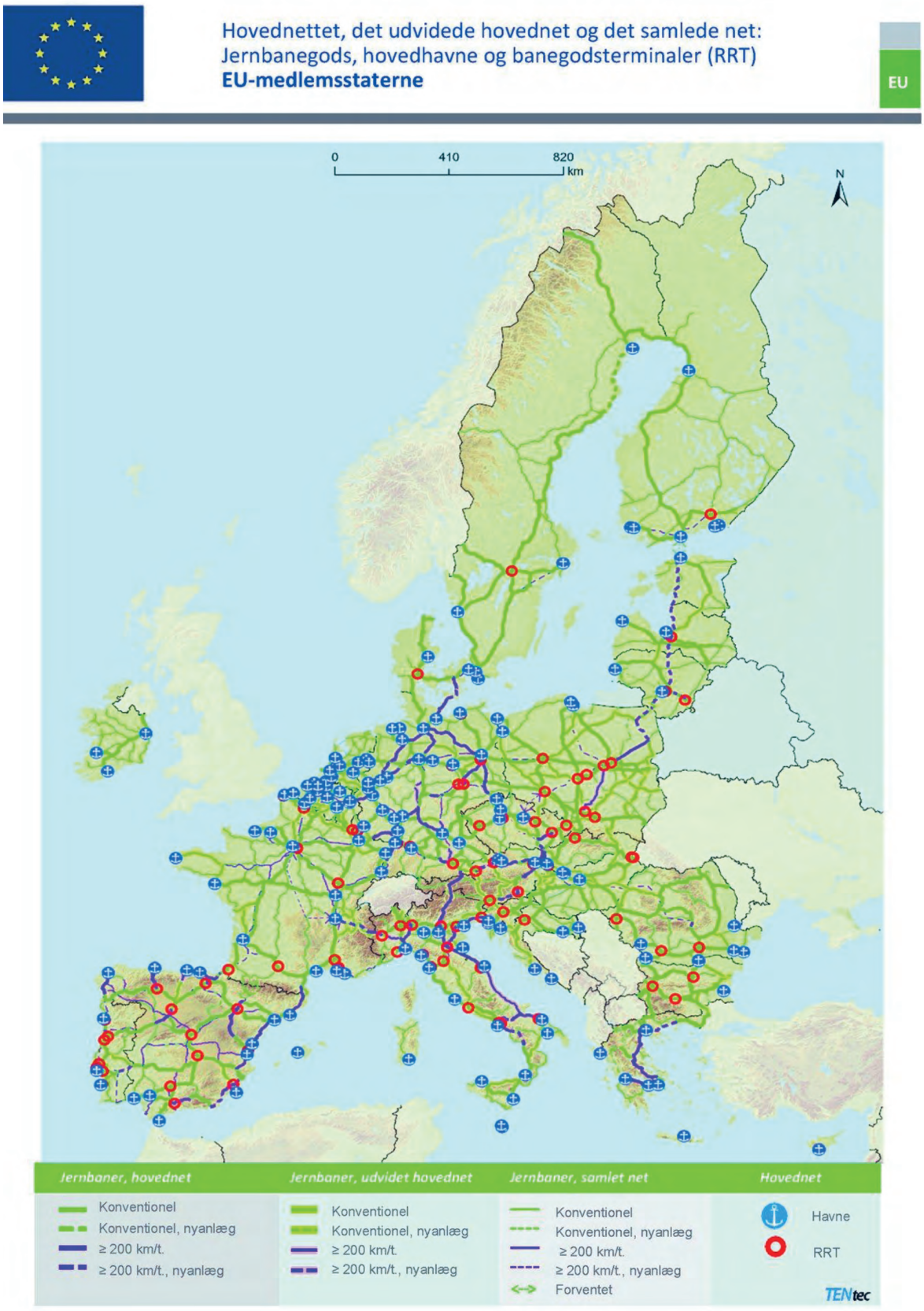
Knudepunkte

Hovednet	Havne**		
Samlet net	Havne**		
Hovednet	Lufthavne**		
Samlet net	Lufthavne**		
Hovednet	Banegodsterminaler/terminaler langs indre vandveje		
Samlet net	Banegodsterminaler/terminaler langs indre vandveje		
	Hovedstæder		
	Byknudepunkter		

Kortoversigt for EU-medlemsstaterne

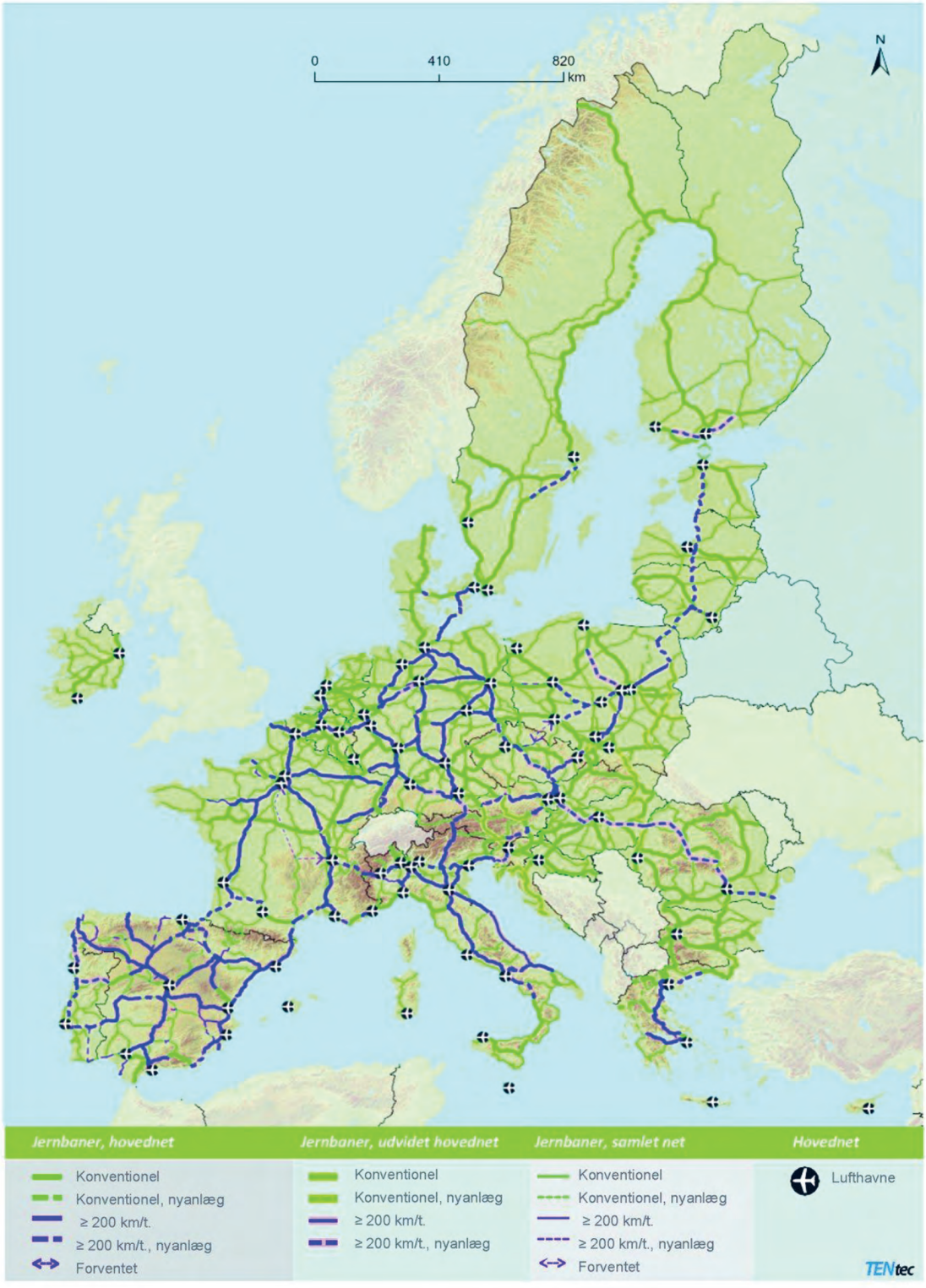


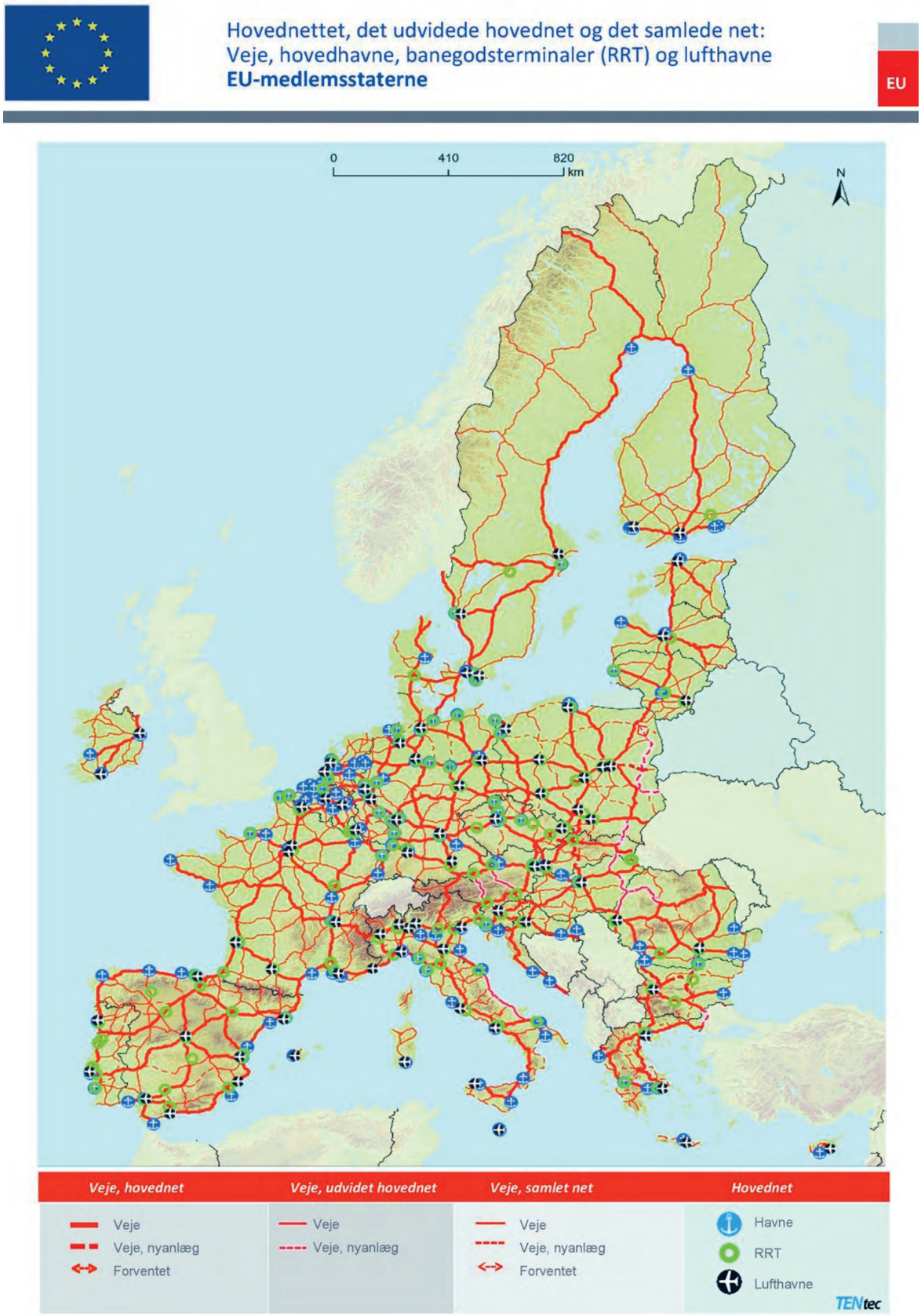

Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og hovedhavne
EU-medlemsstaterne
EU
0
410
820
km
N
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Hovednet
Havne


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, hovedhavne og banegodsterminaler (RRT)
EU-medlemsstaterne
EU
0
410
820
km
N
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Hovednet
Havne
RRT
TENtec

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer og hovedlufthavne
EU-medlemsstaterne

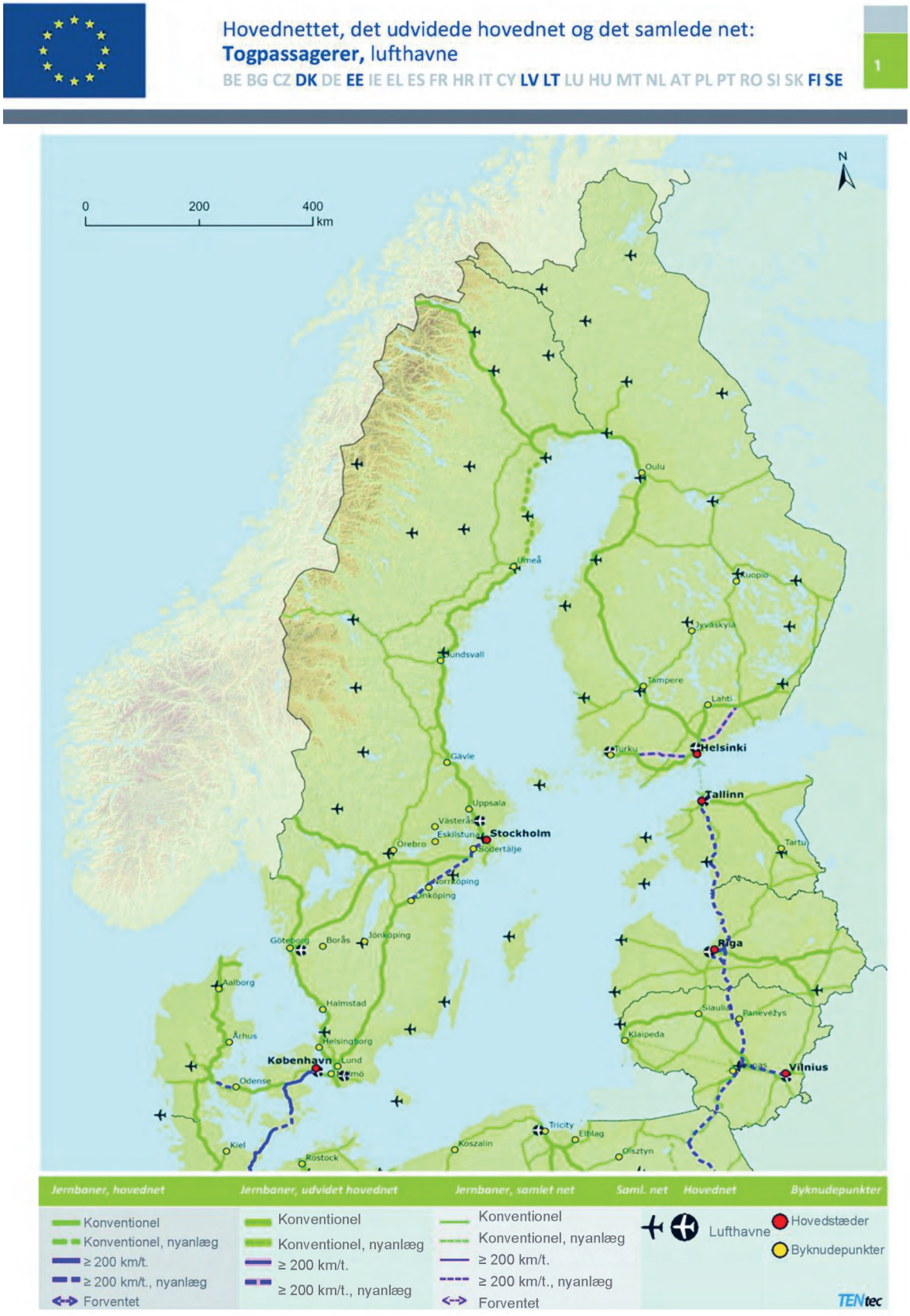
EU




Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Veje, hovedhavne, banegodsterminaler (RRT) og lufthavne
EU-medlemsstaterne
EU
0
410
820
km
N
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Veje, udvidet hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Hovednet
Havne
RRT
Lufthavne
TENtec


Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Tallinn
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Šiauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Gdańsk-Gdynia
Elbląg
Kiel
Rostock
Koszalin
Olsztyn
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

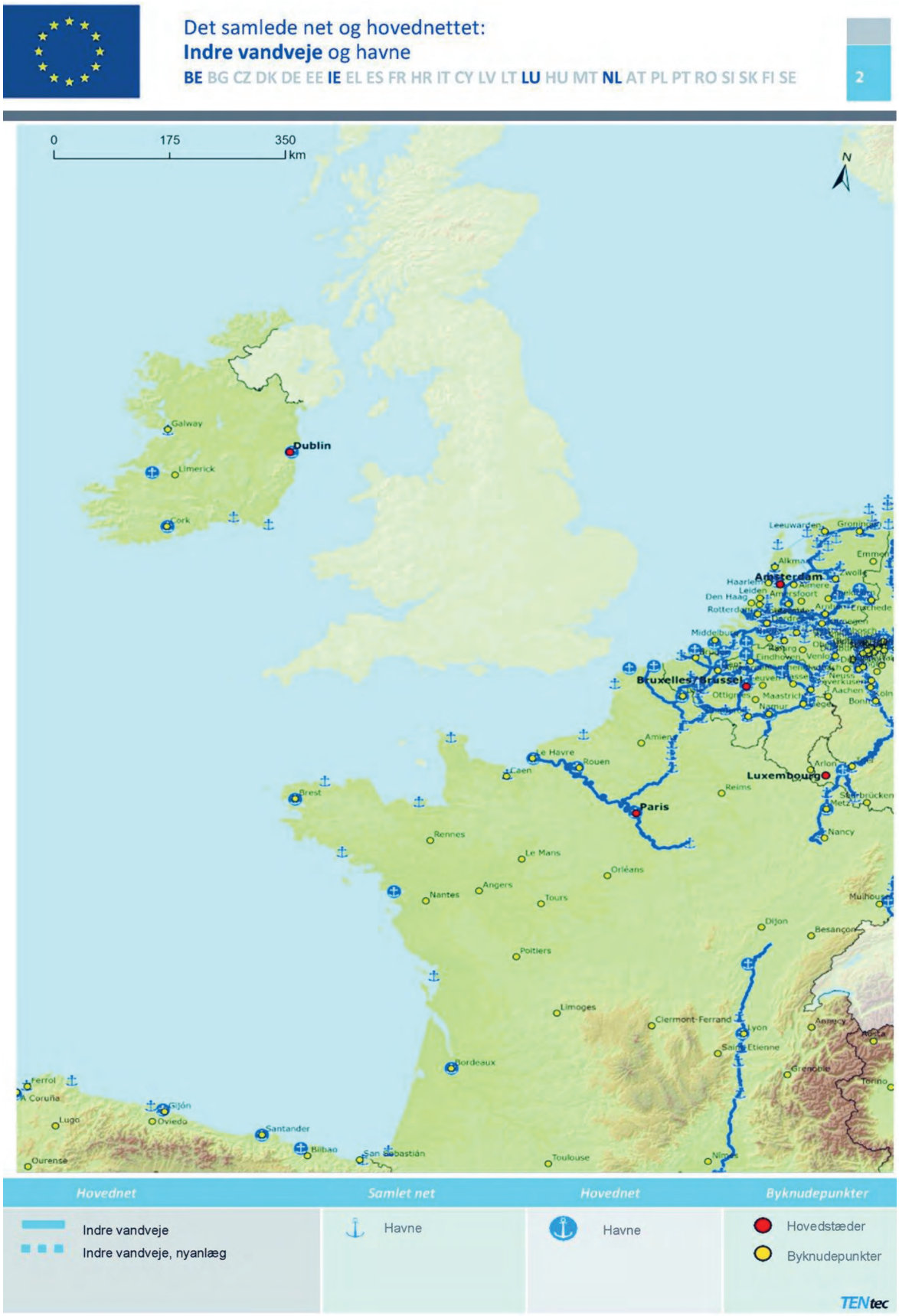

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Gävle
Turku
Helsinki
Uppsala
Tallinn
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Šiauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Vilnius
Odense
Elbląg
Olsztyn
Kiel
Rostock
Koszalin
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Byknudepunkter
Havne
RRT
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Tallinn
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Orebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Tricity
Elblag
Kiel
Koszalin
Rostock
Olsztyn
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Lufthavne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI SE**

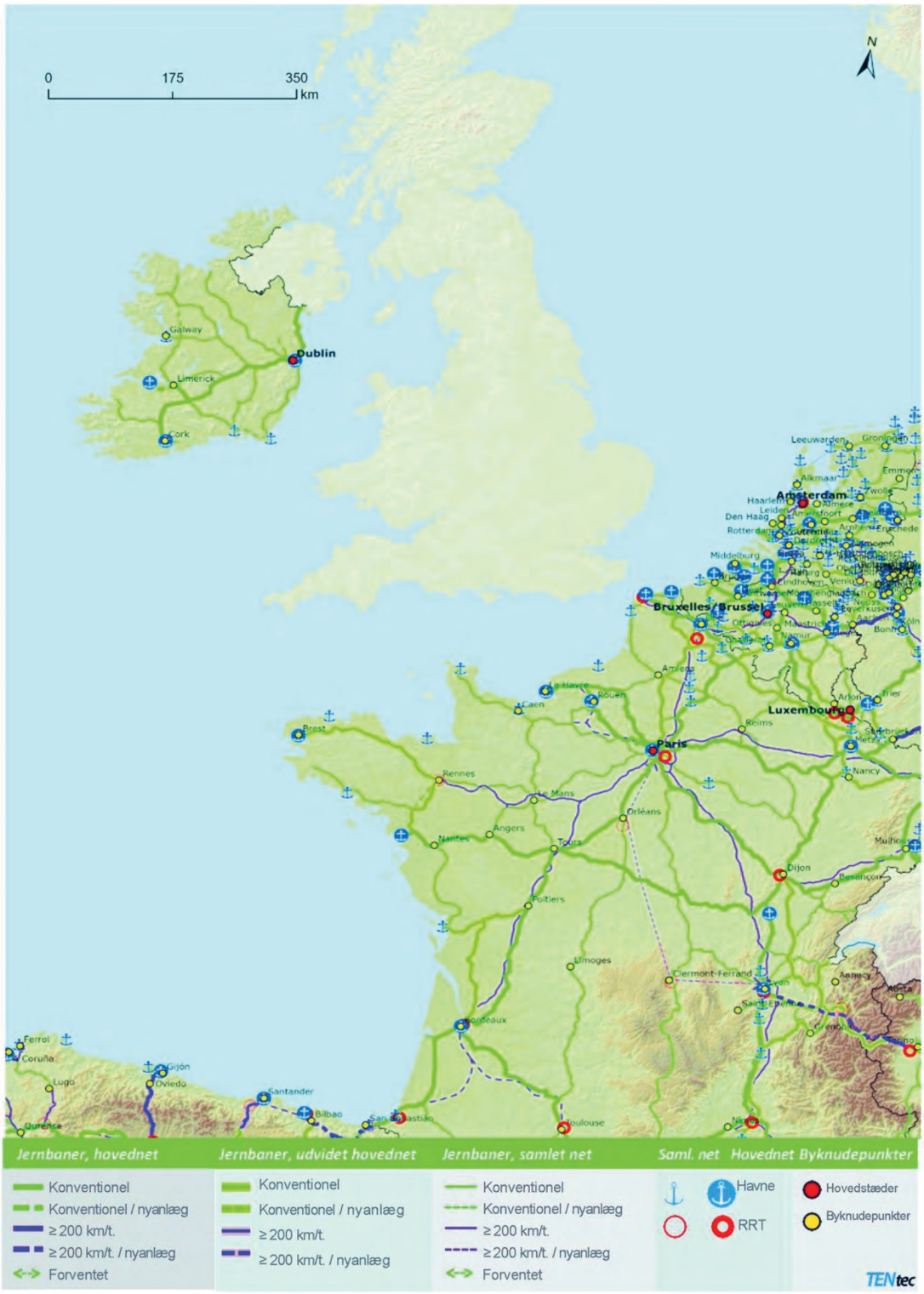
1




Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Galway
Dublin
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Le Havre
Rouen
Caen
Brest
Paris
Luxembourg
Rennes
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Lyon
Bordeaux
Toulouse
Dijon
Besançon
Nancy
Metz
Reims
Ferrol
A Coruña
Gijón
Oviedo
Lugo
Santander
Bilbao
Ourense
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

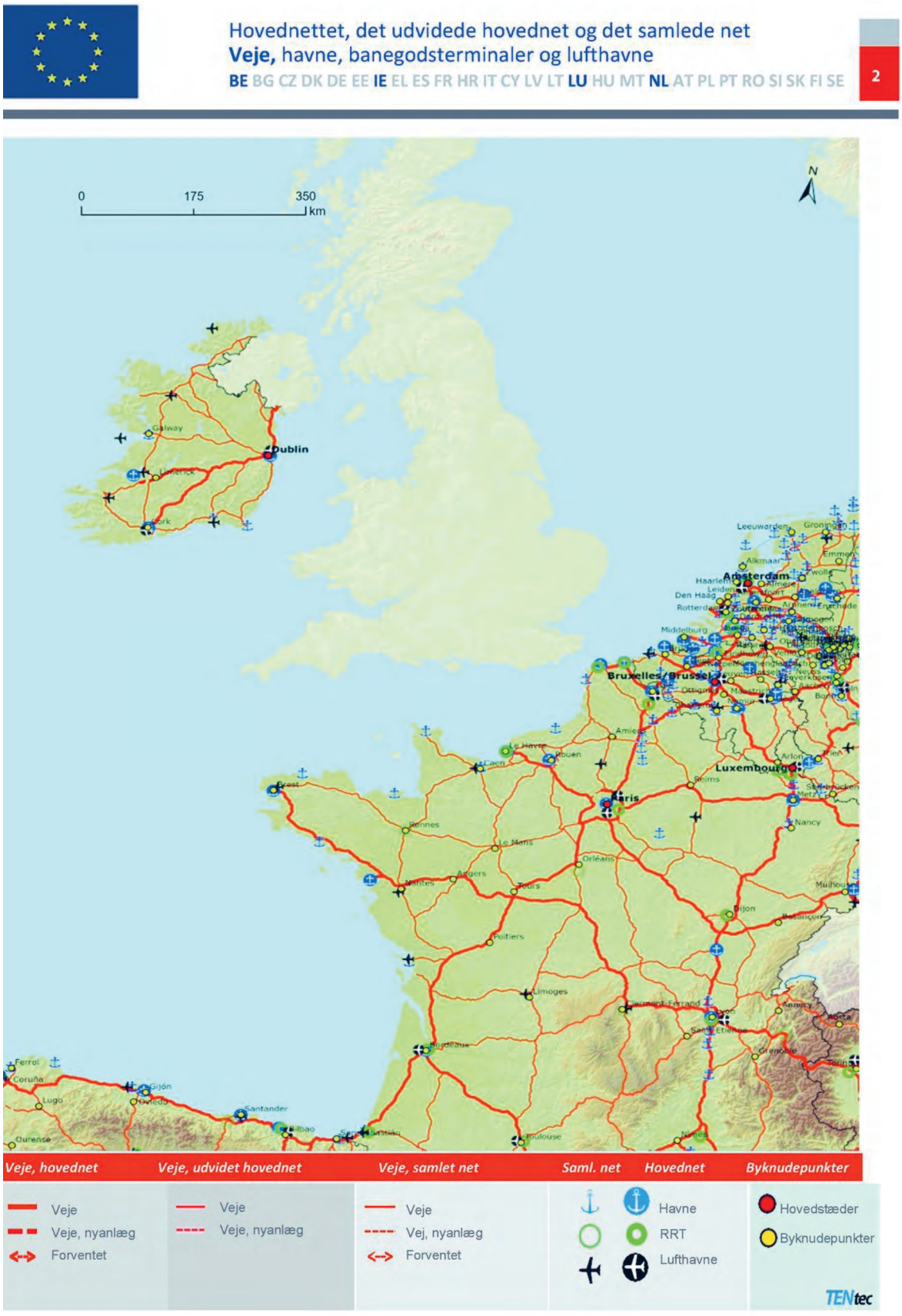
2



Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

2




Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Veje, hovednet
Veje, udvidet hovednet
Veje, samlet net
Saml. net
Hovednet
Byknudepunkter
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje
Vej, nyanlæg
Forventet
Havne
RRT
Lufthavne
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0
150
300
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0
150
300
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net, hovednet Byknudepunkter
Havne
RRT
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0 150 300 km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml.net, hovednet
Lufthavne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3




Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Almere
Haarlem
Alkmaar
Zwolle
Leeuwarden
Groningen
Emmen
Leiden
Den Haag
Zoetermeer
Utrecht
Amersfoort
Apeldoorn
Enschede
Rotterdam
Arnhem
Dordrecht
Nijmegen
Münster
's-Hertogenbosch
Breda
Tilburg
Middelburg
Eindhoven
Venlo
Brugge
Antwerpen
Gent
Bruxelles/Brussel
Leuven
Hasselt
Maastricht
Aachen
Lille
Ottignies
Namur
Liège
Mönchengladbach
Neuss
Düsseldorf
Krefeld
Duisburg
Oberhausen
Mülheim
Essen
Bochum
Dortmund
Hagen
Wuppertal
Solingen
Leverkusen
Köln
Bonn
Koblenz
Siegen
Amiens
Reims
Arlon
Luxembourg
Metz
Saarbrücken
Kaiserslautern
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Jernbaner, hovednet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet Byknudepunkter
Havne
RRT
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

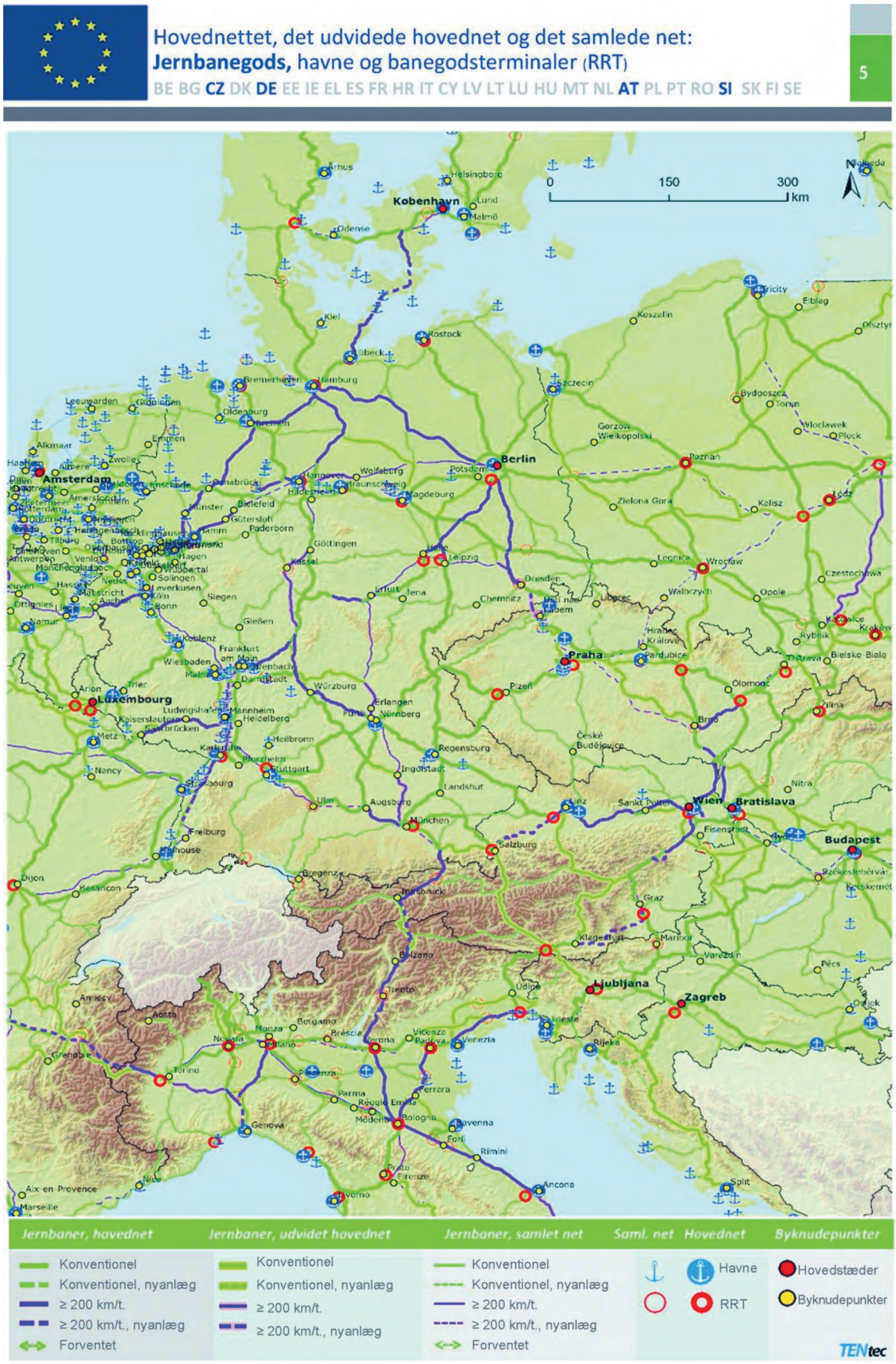

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0 55 110 km
N
Leeuwarden
Groningen
Emmen
Alkmaar
Zwolle
Haarlem
Amsterdam
Almere
Leiden
Den Haag
Apeldoorn
Enschede
Amersfoort
Utrecht
Rotterdam
Arnhem
Münster
Dordrecht
Nijmegen
's-Hertogenbosch
Middelburg
Breda
Tilburg
Recklinghausen
Eindhoven
Oberhausen
Duisburg
Bottrop
Herne
Essen
Bochum
Mülheim
Venlo
Krefeld
Hagen
Brugge
Antwerpen
Gent
Mönchengladbach
Neuss
Düsseldorf
Wuppertal
Solingen
Leverkusen
Bruxelles/Brussel
Leuven
Hasselt
Maastricht
Köln
Lille
Ottignies
Aachen
Bonn
Liège
Namur
Charleroi
Koblenz
Amiens
Trier
Arlon
Luxembourg
Kaiserslautern
Reims
Saarbrücken
Metz
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Lufthavne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

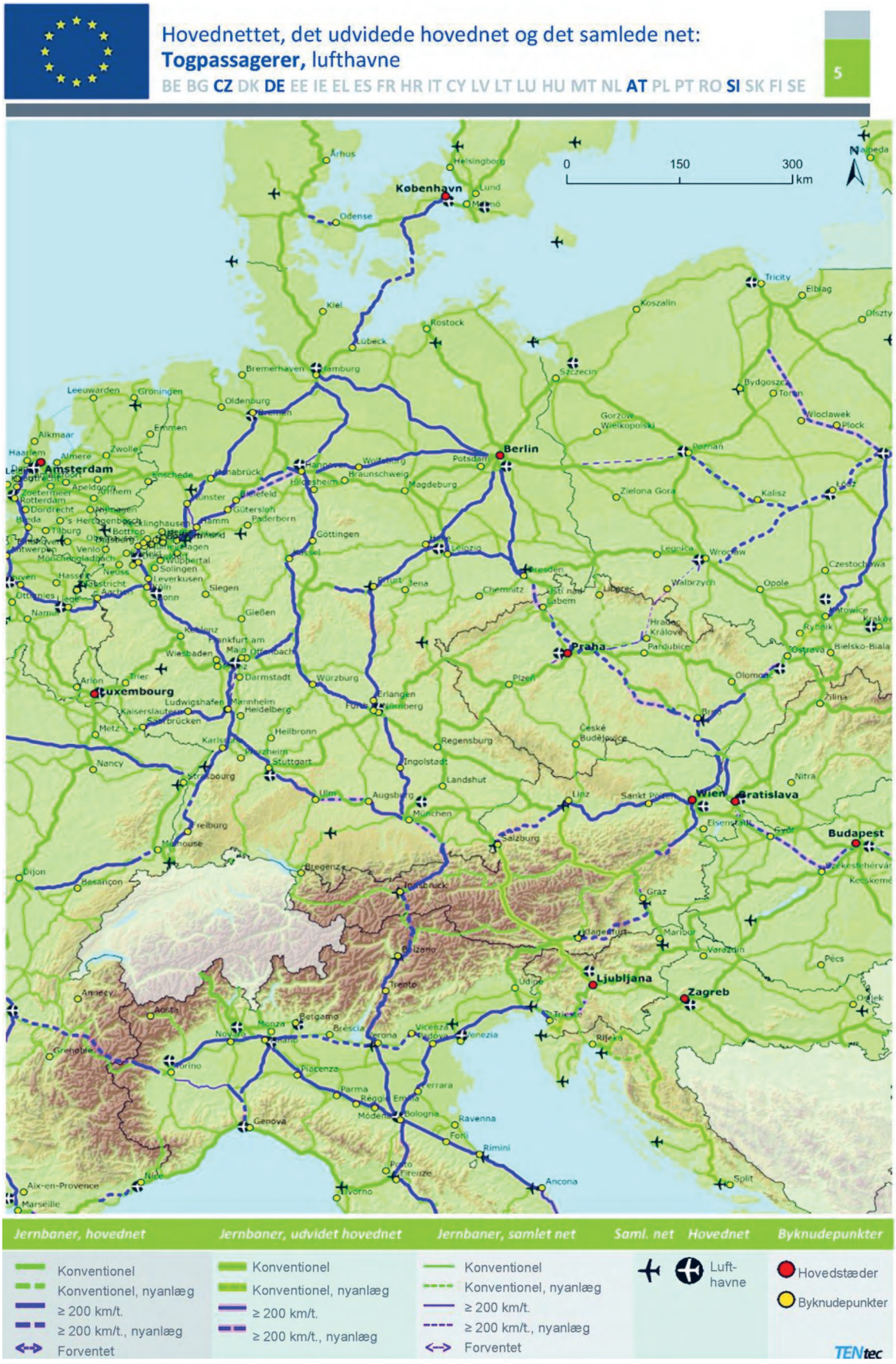
Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

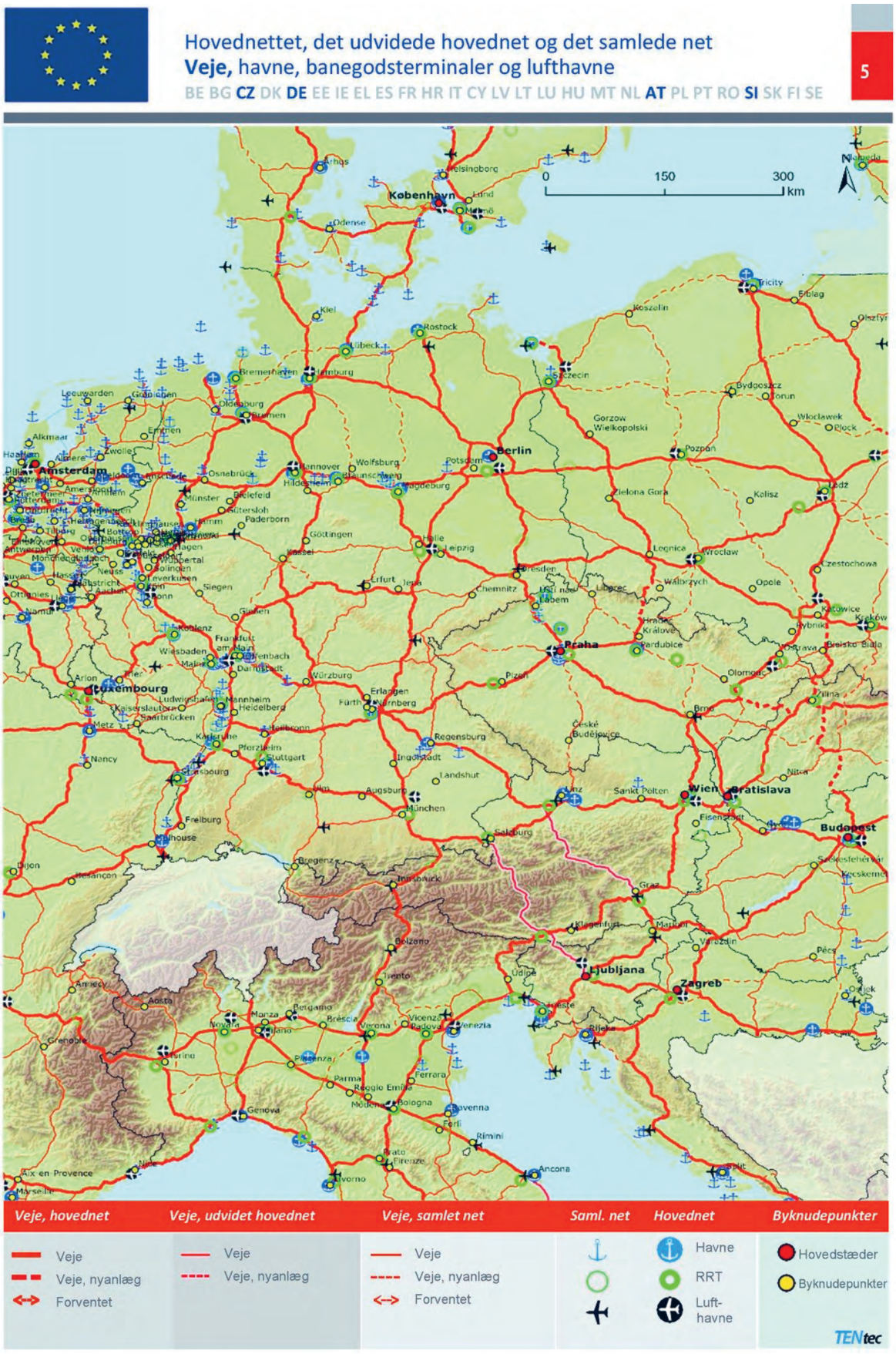
4




Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Berlin
Amsterdam
Luxembourg
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

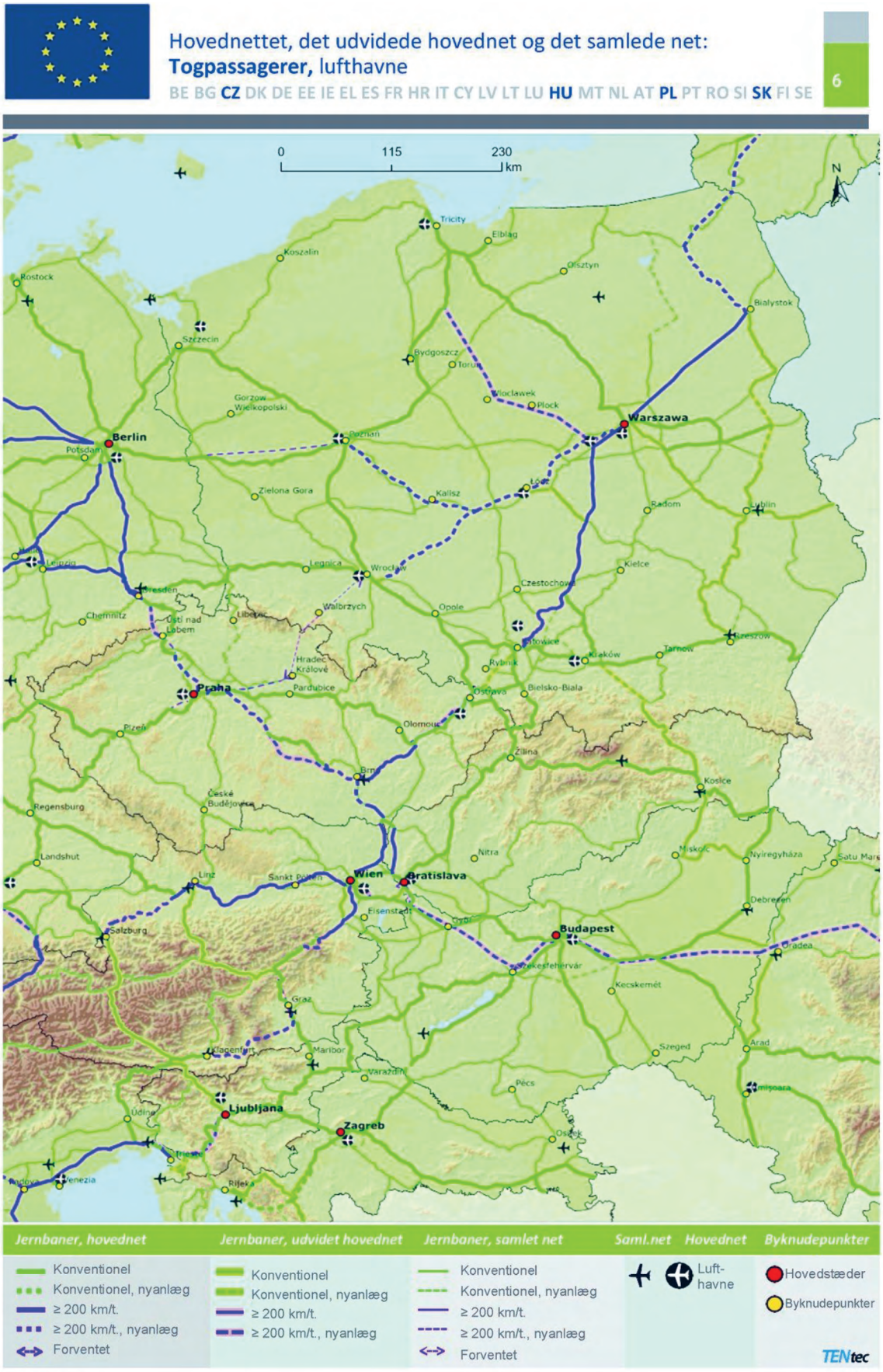

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Amsterdam
Berlin
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Havne
RRT
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0 150 300 km
København
Berlin
Amsterdam
Luxembourg
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Berlin
Amsterdam
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Veje, udvidet hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Havne
RRT
Luft-
havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Rostock
Koszalin
Elblag
Olsztyn
Bialystok
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Gorzow Wielkopolski
Wloclawek
Plock
Warszawa
Berlin
Poznań
Zielona Gora
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Halle
Leipzig
Legnica
Wroclaw
Kielce
Dresden
Czestochowa
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Praha
Hradec Králové
Pardubice
Katowice
Kraków
Tarnow
Rzeszow
Rybnik
Bielsko-Biala
Plzeň
Olomouc
Žilina
Brno
Košice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyiregyháza
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Eisenstadt
Debrecen
Salzburg
Budapest
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varaždin
Pécs
Timişoara
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Padova
Rijeka
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Gdańsk
Tricity
Elbląg
Olsztyn
Koszalin
Rostock
Białystok
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Gorzów Wielkopolski
Włocławek
Płock
Warszawa
Berlin
Potsdam
Poznań
Zielona Góra
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Leipzig
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Dresden
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Rzeszów
Tarnów
Kraków
Rybnik
Hradec Králové
Pardubice
Praha
Ostrava
Bielsko-Biała
Plzeň
Olomouc
Žilina
Brno
Košice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyíregyháza
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Debrecen
Salzburg
Budapest
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varaždin
Pécs
Timişoara
Ljubljana
Zagreb
Osijek
Trieste
Venezia
Rijeka
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Havne
RRT
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Tricity
Elblag
Koszalin
Olsztyn
Rostock
Bialystok
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Gorzow Wielkopolski
Warszawa
Berlin
Potsdam
Poznan
Zielona Gora
Kalisz
Lodz
Radom
Lublin
Leipzig
Legnica
Wroclaw
Kielce
Dresden
Czestochowa
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Usti nad Labem
Liberec
Katowice
Krakow
Tarnow
Rzeszow
Hradec Kralove
Rybnik
Praha
Pardubice
Ostrava
Bielsko-Biala
Pizen
Olomouc
Zilina
Brno
Kosice
Ceske Budejovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyiregyhaza
Linz
Sankt Polten
Wien
Bratislava
Eisenstadt
Gyor
Debrecen
Salzburg
Budapest
Oradea
Szekesfehervar
Kecskemet
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varazdin
Pecs
Timisoara
Ljubljana
Zagreb
Udine
Osijek
Trieste
Venezia
Rijeka
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml.net Hovednet
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Tricity
Elbląg
Koszalin
Olsztyn
Rostock
Białystok
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Gorzów Wielkopolski
Warszawa
Berlin
Potsdam
Poznań
Zielona Góra
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Halle
Leipzig
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Dresden
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Ústí nad Labem
Liberec
Katowice
Kraków
Tarnów
Rzeszów
Hradec Králové
Pardubice
Rabnik
Praha
Ostrava
Bielsko-Biała
Plzeň
Olomouc
Žilina
Brno
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyíregyháza
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Debrecen
Eisenstadt
Salzburg
Budapest
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varaždin
Pécs
Ljubljana
Zagreb
Osijek
Udine
Trieste
Venezia
Rijeka
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Veje, udvidet hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Havne
RRT
Lufthavne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Saint-Etienne
Bordeaux
Toulouse
Montpellier
Perpignan
Girona
Barcelona
Tarragona
Reus
Zaragoza
Lleida/Lérida
Pamplona
Vitoria-Gasteiz
San Sebastián
Bilbao
Santander
Gijón
Oviedo
Ferrol
Santiago de Compostela
Lugo
A Coruña
Vigo
Ourense
León
Burgos
Logroño
Barcelos
Braga
Guimarães
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Salamanca
Viseu
Coimbra
Leiria
Madrid
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Cáceres
Castellón
Valencia
Albacete
Palma de Mallorca
Córdoba
Jaén
Sevilla
Huelva
Faro
Elche
Alicante
Murcia
Cartagena
Jerez de la Frontera
Cádiz
Granada
Málaga
Marbella
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Funchal
Ponta Delgada
N
0 20 40 km
0 75 150 km
0 175 350 km
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Madrid
Lisboa
Barcelona
Valladolid
Zaragoza
Sevilla
Bilbao
Santander
Toulouse
Bordeaux
Lyon
Marseille
Nice
Montpellier
Perpignan
Girona
Lleida/Lérida
Tarragona
Castellón
Valencia
Albacete
Alicante
Murcia
Cartagena
Granada
Málaga
Córdoba
Jaén
Huelva
Cádiz
Jerez de la Frontera
Algeciras
Ceuta
Melilla
Faro
Évora
Badajoz
Cáceres
Coimbra
Viseu
Aveiro
Porto
Braga
Guimarães
Vila Nova de Famalicão
Vigo
Ourense
Santiago de Compostela
Ferrol
A Coruña
Lugo
Gijón
Oviedo
León
Burgos
Logroño
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
San Sebastián
Funchal
Ponta Delgada
Palma de Mallorca
Rennes
Le Mans
Orléans
Tours
Nantes
Angers
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Saint-Etienne
0 20 40 km
0 75 150 km
0 175 350 km
Jernbaner, hovednet
Jernbaner, udvidet hovednet
Jernbaner, samlet net
Saml. net Hovednet
Byknudepunkter
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Havne
RRT
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Madrid
Lisboa
Porto
Barcelona
Bilbao
Sevilla
Málaga
Valencia
Zaragoza
Ponta Delgada
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net, hovednet
Lufthavne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



Veje, hovednet	Veje, udvidet hovednet	Veje, samlet net	Saml. net, hovednet		Byknudepunkter
Veje	Veje	Veje		Havne	Hovedstæder
Veje, nyanlæg	Veje, nyanlæg	Veje, nyanlæg		RRT	Byknudepunkter
Forventet		Forventet		Luft-havne	

TENtec

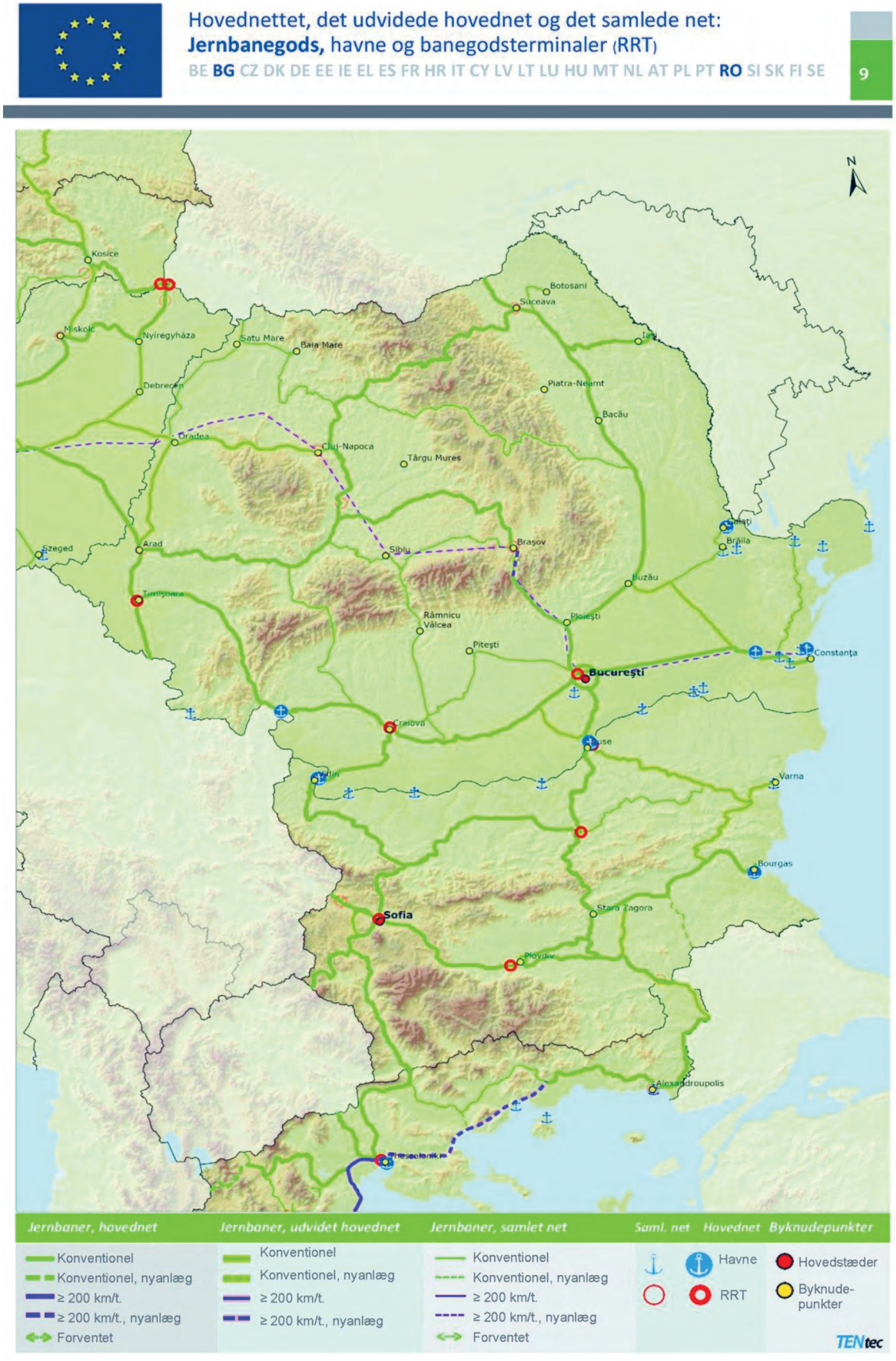

Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Bregenz
Innsbruck
Graz
Klagenfurt
Maribor
Bolzano
Varaždin
Pécs
Trento
Udine
Ljubljana
Zagreb
Osijek
Aosta
Trieste
Bergamo
Monza
Novara
Milano
Brescia
Verona
Vicenza
Padova
Venezia
Rijeka
Torino
Piacenza
Parma
Ferrara
Reggio Emilia
Módena
Bologna
Ravenna
Genova
Forlì
Rimini
Prato
Firenze
Nice
Ancona
Split
Livorno
Perugia
Terni
Pescara
Ajaccio
Roma
Campobasso
Foggia
Andria
Bari
Latina
Napoli
Salerno
Potenza
Táranto
Lecce
Sassari
Cagliari
Messina
Reggio di Calábria
Palermo
Catánia
Siracusa
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet Byknudepunkter
Havne
RRT
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Bregenz
Innsbruck
Graz
Székesfehérvár
Kecskemét
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Pécs
Szeged
Bolzano
Ljubljana
Zagreb
Udine
Trento
Osijek
Aosta
Bergamo
Monza
Novara
Milano
Brescia
Verona
Vicenza
Padova
Venezia
Trieste
Rijeka
Torino
Piacenza
Parma
Ferrara
Reggio Emilia
Modena
Bologna
Ravenna
Genova
Forlì
Rimini
Nice
Pisa
Firenze
Livorno
Ancona
Split
Perugia
Terni
Pescara
Roma
Ajaccio
Campobasso
Foggia
Andria
Bari
Latina
Napoli
Salerno
Potenza
Táranto
Lecce
Sassari
Cagliari
Messina
Reggio di Calabria
Palermo
Catania
Siracusa
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Jernbaner, hovednet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel / nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net, hovednet
Lufthavne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Veje, udvidet hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Saml. net, hovednet
Havne
RRT
Luft-
havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Košice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Botoșani
Suceava
Iași
Piatra-Neamț
Bacău
Szeged
Arad
Timișoara
Sibiu
Brașov
Râmnicu Vâlcea
Pitești
Ploiești
Buzău
Brăila
Constanța
București
Craiova
Vidin
Varna
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
N
Košice
Botoşani
Suceava
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Iaşi
Debrecen
Piatra-Neamţ
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Galaţi
Brăila
Szeged
Arad
Sibiu
Braşov
Buzău
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Ploieşti
Piteşti
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Havne
RRT
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0 105 210 km
N
Kosice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Botosani
Suceava
Iași
Piatra-Neamț
Bacău
Galați
Brăila
Buzău
Brașov
Sibiu
Szeged
Arad
Timișoara
Râmnicu Vâlcea
Pitești
Ploiești
București
Constanța
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Bourgas
Stara Zagora
Sofia
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net, hovednet Byknudepunkter
Lufthavne
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec

Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net

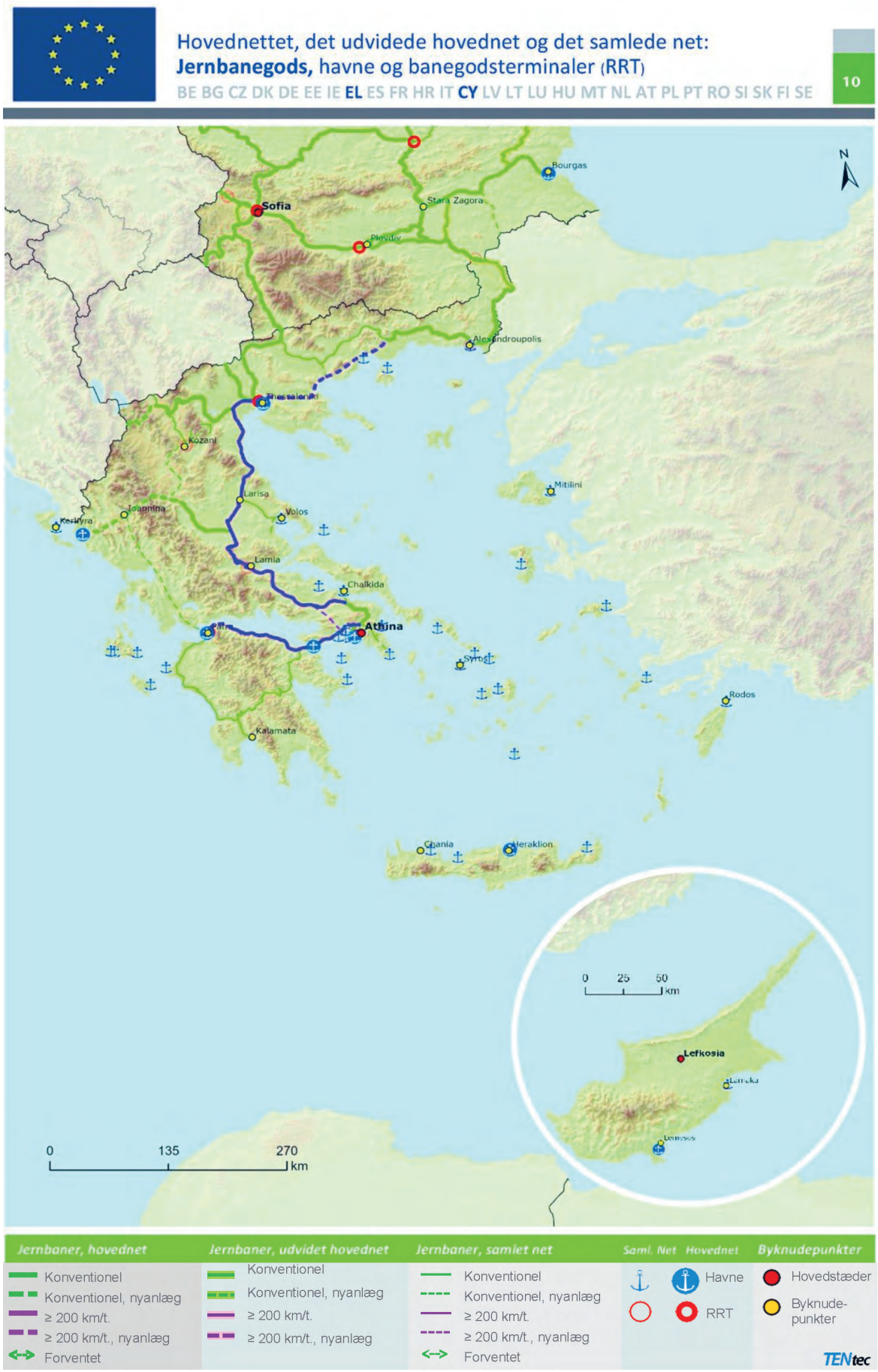
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne

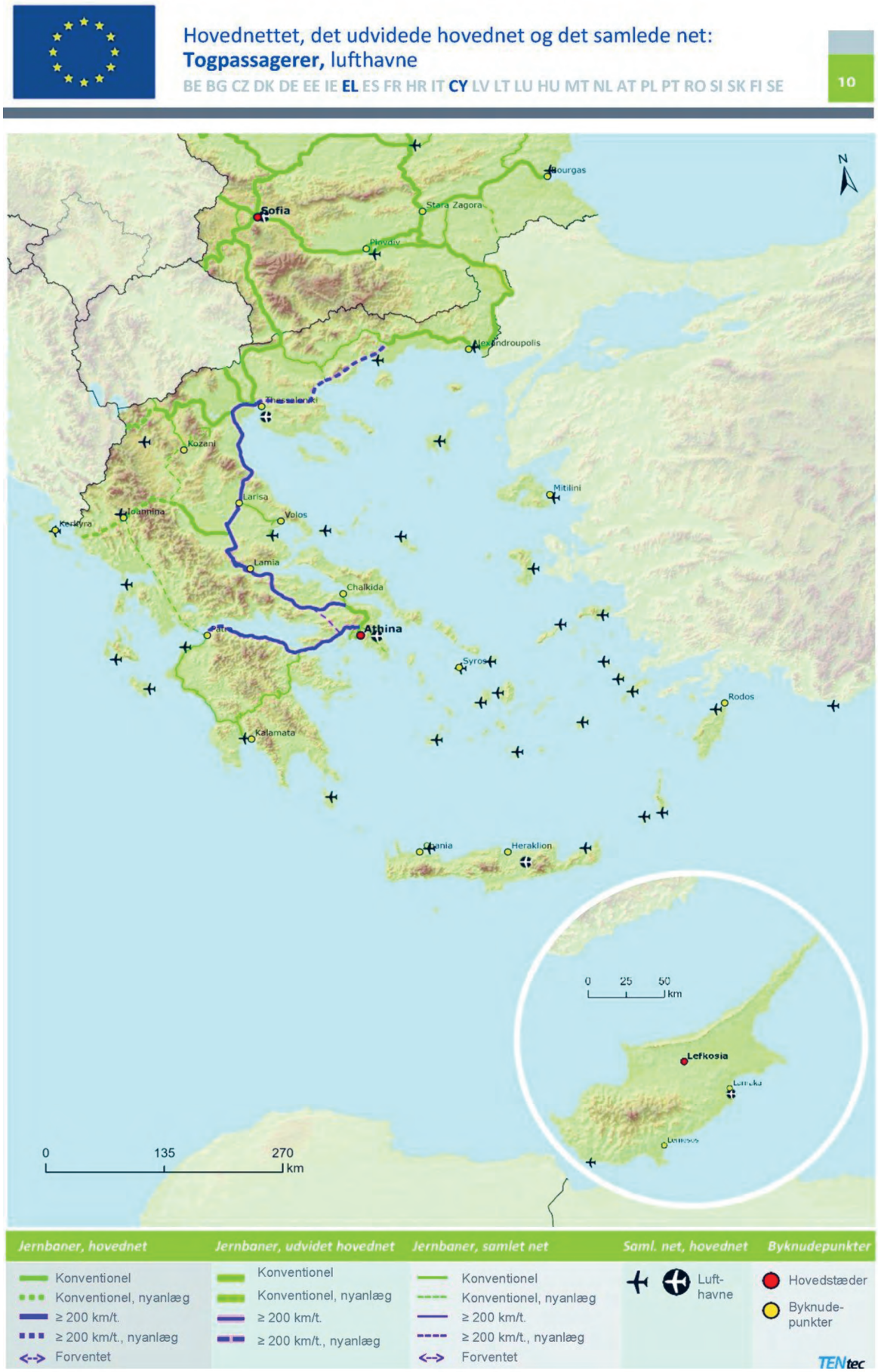
BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE

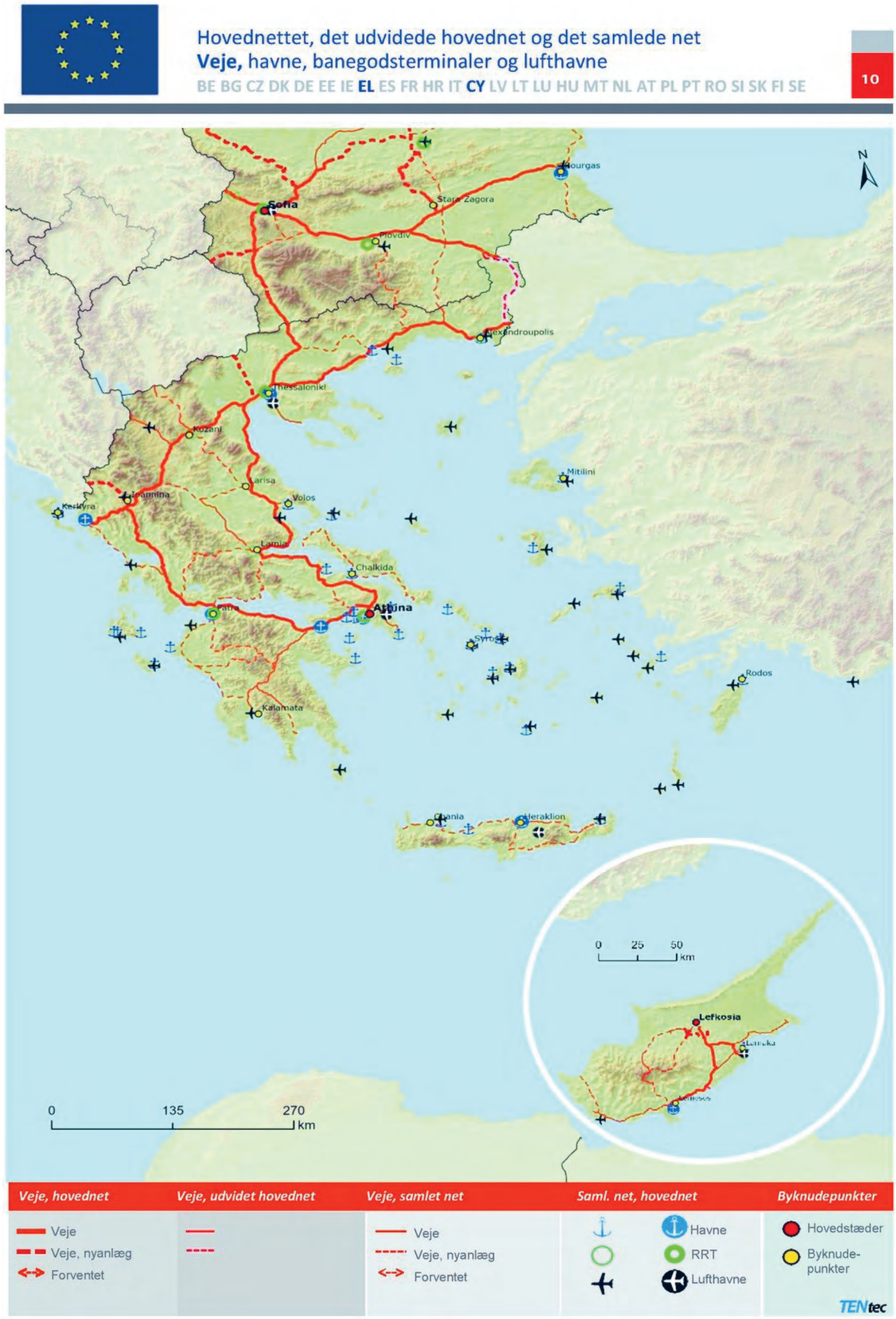
9




Det samlede net og hovednettet:
Indre vandveje og havne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Mitilini
Larisa
Ioannina
Volos
Lamia
Chalkida
Patra
Athina
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Larnaka
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Mitilini
Larisa
Ioannina
Volos
Kerkyra
Lamia
Chalkida
Athina
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. Net Hovednet
Havne
RRT
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net:
Togpassagerer, lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Kozani
Larisa
Volos
Mitilini
Lamia
Chalkida
Athina
Syros
Rodos
Kalamata
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net, hovednet
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net
Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Volos
Ioannina
Kerkyra
Lamia
Chalkida
Athina
Patra
Kalamata
Mitilini
Rodos
Chania
Heraklion
Alexandroupolis
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Veje, udvidet hovednet
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Saml. net, hovednet
Havne
RRT
Lufthavne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec

BILAG II

FORTEGNELSE OVER KNUDEPUNKTER I DET TRANSEUROPÆISKE TRANSPORTNET

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
BE	Aalst				Samlet net	
	Albertkanaal eller Canal Albert				Hovednet	
	Antwerpen	X		Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Arlon	X				
	Athus					Hovednet
	Avelgem				Samlet net	
	Brugge	X		Hovednet (Zeebrugge)		
	Bruxelles	X	Hovednet (Nationaal eller National)		Hovednet	
	Charleroi	X	Samlet net		Samlet net (Kanaal Charleroi-Brussel eller Canal Charleroi-Bruxelles) Samlet net (Sambre)	
	Gent	X		Hovednet	Hovednet	
	Grimbergen				Samlet net	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				Hovednet (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	Hovednet		Hovednet (Albertkanaal eller Canal Albert) Hovednet (Maas eller Meuse)	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Mons				Samlet net (Centre/Borinage)	
	Namur	X			Hovednet (Maas eller Meuse) Samlet net (Sambre)	
	Oostende		Samlet net (Oostende)	Samlet net		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				Samlet net	
	Tournai				Samlet net (Schelde eller Escaut)	
	Willebroek				Samlet net	
BG	Burgas	X	Samlet net	Hovednet		
	Dragoman					Samlet net
	Gorna Oryahovitsa		Samlet net			Hovednet
	Lom				Samlet net	
	Oryahovo				Samlet net	
	Plovdiv	X	Samlet net			Hovednet
	Ruse	X			Hovednet	Hovednet
	Silistra				Samlet net	
	Sofia	X	Hovednet			Hovednet
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					Samlet net
	Svishtov				Samlet net	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Varna	X	Samlet net	Samlet net		
	Vidin	X			Hovednet	
CZ	Brno	X	Samlet net			Samlet net
	Česká Třebová					Hovednet
	České Budějovice	X				
	Děčín				Hovednet	Hovednet
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				Samlet net	Samlet net
	Mělník				Hovednet	Hovednet
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	Hovednet			Hovednet
	Pardubice	X			Hovednet	Hovednet
	Plzeň	X				Hovednet
	Prag	X	Hovednet (Václav Havel)		Hovednet (Radotín) Samlet net (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	Hovednet (Praha Uhříněves)
	Přerov					Hovednet
	Ústí nad Labem	X			Samlet net	Samlet net
DK	Aalborg	X	Samlet net	Samlet net		
	Aabenraa/Enstedværket			Samlet net		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Århus	X		Hovednet		
	Billund		Samlet net			
	Esbjerg			Samlet net		
	Fredericia			Samlet net		
	Frederikshavn			Samlet net		
	Gedser			Samlet net		
	Helsingør			Samlet net		
	Hirtshals			Samlet net		
	Høje-Taastrup					Samlet net
	København	X	Hovednet (Kastrup)	Hovednet		
	Køge			Samlet net		
	Odense	X		Samlet net		
	Padborg					Samlet net
	Rødby			Samlet net		
	Rønne		Samlet net	Samlet net		
	Sjællands Odde Færgehavn			Samlet net		
	Spodsbjerg			Samlet net		
	Tårs (Nakskov)			Samlet net		
	Taulov					Hovednet (Taulov/Fredericia)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
DE	Aachen	X				
	Andernach				Samlet net	Samlet net
	Aschaffenburg				Samlet net	Samlet net
	Augsburg	X				
	Bendorf				Samlet net	
	Bergkamen				Samlet net	
	Berlin	X	Hovednet (Berlin Brandenburg)		Hovednet	Hovednet (Berlin – Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			Samlet net	
	Borkum			Samlet net		
	Bottrop	X			Samlet net	
	Bremse (Unterweser)			Samlet net	Samlet net	
	Bramsche				Samlet net	
	Brandenburg an der Havel				Samlet net	
	Braunschweig	X			Hovednet	Hovednet
	Breisach am Rhein				Samlet net	
	Bremen	X	Hovednet	Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Bremerhaven	X		Hovednet	Hovednet	Hovednet

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Brunsbuettel			Samlet net	Samlet net	
	Bülstringen				Samlet net	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			Samlet net		Samlet net
	Darmstadt	X				
	Dormagen				Samlet net	
	Dörpen				Samlet net	Samlet net
	Dortmund	X	Samlet net		Hovednet	Hovednet
	Dresden	X	Samlet net			Samlet net
	Duisburg	X			Hovednet	Hovednet
	Düsseldorf	X	Hovednet		Hovednet	
	Emden			Samlet net	Samlet net	
	Emmerich				Samlet net	Samlet net
	Erfurt	X	Samlet net			
	Erlangen	X				
	Esens			Samlet net		
	Essen	X			Samlet net	
	Estorf (Weser)				Samlet net	
	Femern			Samlet net		
	Flörsheim am Main				Samlet net	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Frankfurt am Main	X	Hovednet		Hovednet	Hovednet
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			Samlet net	
	Germersheim				Samlet net	Samlet net
	Gernsheim				Samlet net	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				Samlet net	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				Samlet net	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		Samlet net			
	Haldensleben				Samlet net	Samlet net
	Halle (Saale)	X				Hovednet (Leipzig/Halle-Schkopau)
	Haltern am See				Samlet net	
	Hamburg	X	Hovednet	Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Hamm	X			Hovednet	Samlet net (Hamm-Bönen)
	Hanau				Samlet net	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Hannover	X	Hovednet		Hovednet	Hovednet
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			Samlet net	
	Helgoland			Samlet net		
	Heringsdorf		Samlet net			
	Herne	X			Samlet net	Samlet net (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof – Plauen		Samlet net			
	Hohenhameln				Samlet net	
	Ibbenbüren				Samlet net	
	Iffezheim				Samlet net	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	Samlet net (Karlsruhe/Baden-Baden)		Hovednet	Hovednet
	Kassel	X				Samlet net
	Kehl				Samlet net	
	Kelheim				Samlet net	
	Kelsterbach				Samlet net	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Kiel	X		Samlet net		
	Kleve				Samlet net	
	Koblenz	X			Hovednet	Hovednet
	Köln	X	Hovednet (Köln/Bonn)		Hovednet	Hovednet
	Krefeld	X			Samlet net	
	Lampertheim				Samlet net	
	Landshut	X				
	Langeoog			Samlet net		
	Leipzig	X	Hovednet (Leipzig/Halle)			Hovednet (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			Samlet net	Samlet net
	Lingen (Ems)				Samlet net	
	Lübeck	X		Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Ludwigshafen am Rhein	X			Samlet net	
	Lünen				Samlet net	
	Magdeburg	X			Hovednet	Hovednet
	Mainz	X			Hovednet	Hovednet
	Mannheim	X			Hovednet	Hovednet (Mannheim/Ludwigshafen)
	Marl				Samlet net	
	Memmingen		Samlet net			

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Meppen				Samlet net	
	Minden				Samlet net	Samlet net
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			Samlet net	
	München	X	Hovednet			Hovednet (München-Riem)
	Münster	X	Samlet net (Münster/Osnabrück)		Samlet net	
	Neuss	X			Samlet net	
	Niedere Börde				Samlet net	
	Niederkassel				Samlet net	
	Norden			Samlet net		
	Nordenham			Samlet net	Samlet net	
	Norderney			Samlet net		
	Nürnberg	X	Hovednet		Hovednet	Hovednet
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			Samlet net	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				Samlet net	
	Paderborn	X	Samlet net (Paderborn/Lippstadt)			

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Peine				Samlet net	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				Samlet net	
	Potsdam	X				
	Raunheim				Samlet net	
	Recklinghausen	X				
	Rees				Samlet net	
	Regensburg	X			Hovednet	
	Rheinau				Samlet net	
	Rheinberg				Samlet net	
	Rheinmünster				Samlet net	
	Rostock	X	Samlet net (Rostock-Laage)	Hovednet		Hovednet
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				Samlet net	
	Sassnitz			Samlet net		
	Schwarzheide					Samlet net
	Siegen	X				
	Singen					Samlet net
	Solingen	X				

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Spelle				Samlet net	
	Speyer				Samlet net	
	Stade			Samlet net	Samlet net	Samlet net
	Stolzenau				Samlet net	
	Straubing				Samlet net	
	Stuttgart	X	Hovednet		Hovednet	Hovednet (Stuttgart-Kornwestheim)
	Triefenstein				Samlet net	
	Trier	X			Samlet net	
	Ulm	X				Samlet net (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				Samlet net	
	Wangerooge			Samlet net		
	Wesel				Samlet net	
	Wesseling				Samlet net	
	Weeze		Samlet net (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		Samlet net			
	Wiesbaden	X			Samlet net	
	Wilhemshaven			Hovednet		
	Wismar			Samlet net		
	Wolfsburg	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Worms				Samlet net	Samlet net
	Wörth am Rhein				Samlet net	Samlet net
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			Samlet net		
	Kärdla		Samlet net			
	Koidula					Samlet net
	Kuivastu			Samlet net		
	Kuressaare		Samlet net			
	Pärnu		Samlet net	Samlet net		
	Paldiski South Harbor			Samlet net		
	Rohuküla			Samlet net		
	Sillamäe			Samlet net		
	Tallinn	X	Hovednet	Hovednet (Old City Harbour, Muuga Harbour)		
	Tartu	X	Samlet net			
	Virtsu			Samlet net		
IE	Carraig Fhiáin eller Carrickfin		Samlet net (Dún na nGall eller Donegal)			
	Corcaigh eller Cork	X	Hovednet	Hovednet		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Baile Átha Cliath eller Dublin	X	Hovednet	Hovednet (G.D.A. port cluster)		
	Gaillimh eller Galway	X		Samlet net		
	Inis Mór eller Inishmore		Samlet net			
	Ciarraí eller Kerry – An Fearann Fuar eller Farranfore		Samlet net			
	An Cnoc eller Knock		Samlet net (Cúige Chonnacht eller Connaught)			
	Luimneach eller Limerick	X	Samlet net (Sionainn eller Shannon)	Hovednet (Sionainn-Faing eller Shannon Foynes)		
	Ros Láir eller Rosslare			Samlet net (Europort)		
	Port Láirge eller Waterford		Samlet net	Samlet net		
EL	Aegina			Samlet net		
	Agioi Theodoroi			Hovednet		
	Alexandroupolis	X	Samlet net	Samlet net		Samlet net
	Argostoli			Samlet net		
	Astipalaia		Samlet net			
	Athina	X	Hovednet	Hovednet (Piræus/Ikonio)		Hovednet (Piræus/Thriasso Pedio)
	Chalkida	X		Samlet net		
	Chania	X	Samlet net	Samlet net (Souda)		
	Chios		Samlet net	Samlet net		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Faneromeni Salaminas			Samlet net		
	Elefsina			Samlet net		
	Gavrio			Samlet net		
	Heraklion	X	Hovednet (Kasteli)	Hovednet		
	Igoumenitsa			Hovednet		
	Ikaria		Samlet net			
	Ioannina	X	Samlet net			
	Kalamata	X	Samlet net			
	Kalymnos		Samlet net			
	Karpathos		Samlet net			
	Kassos		Samlet net			
	Kastelorizo		Samlet net			
	Kastoria		Samlet net			
	Kavala		Samlet net	Samlet net		
	Kefalonia		Samlet net			
	Kerkyra	X	Samlet net	Samlet net		
	Kithira		Samlet net			
	Kos		Samlet net	Samlet net		
	Kozani	X				Samlet net
	Kyllini			Samlet net		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Lamia	X				Samlet net
	Larisa	X				
	Larymna			Samlet net		
	Lavrio (Sounio)			Samlet net		
	Leros		Samlet net			
	Limnos		Samlet net			
	Lixouri			Samlet net		
	Milos		Samlet net			
	Mykonos		Samlet net	Samlet net		
	Mytilini	X	Samlet net	Samlet net		
	Naxos		Samlet net	Samlet net		
	Paloukia Salaminas			Samlet net		
	Paros		Samlet net	Samlet net		
	Patras	X	Samlet net (Araxos)	Hovednet		Hovednet
	Poros Kefallinias			Samlet net		
	Poros Trizinias			Samlet net		
	Preveza		Samlet net			
	Rafina			Samlet net		
	Rethymno			Samlet net		
	Rodos	X	Samlet net	Samlet net		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Samos		Samlet net			
	Santorini		Samlet net	Samlet net		
	Sitia		Samlet net	Samlet net		
	Skiathos		Samlet net	Samlet net		
	Skiros		Samlet net			
	Siros	X	Samlet net	Samlet net		
	Thassos			Samlet net		
	Thessaloniki	X	Hovednet (Makedonia)	Hovednet		Hovednet
	Tinos			Samlet net		
	Vathy Samou			Samlet net		
	Volos	X	Samlet net (Nea Anchialos)	Samlet net		
	Zakinthos		Samlet net	Samlet net		
ES	A Coruña	X	Samlet net	Hovednet		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					Hovednet
	Alcúdia			Samlet net		
	Algeciras	X		Hovednet (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	Hovednet	Samlet net		
	Hovedstadsområdet Almería	X	Samlet net	Samlet net		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Antequera (Bobadilla)					Hovednet
	Arrecife		Samlet net (Lanzarote)	Samlet net		
	Avilés		Samlet net (Asturien)	Samlet net		
	Badajoz	X	Samlet net			Samlet net
	Hovedstadsområdet Barcelona	X	Hovednet	Hovednet		Hovednet
	Hovedstadsområdet Bilbao	X	Hovednet	Hovednet		Hovednet
	Burgos	X	Samlet net			Samlet net
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		Samlet net (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			Samlet net		
	Cartagena	X		Hovednet		
	Castellón	X		Hovednet		
	Ceuta	X		Samlet net		
	Córdoba	X				Hovednet
	El Hierro		Samlet net	Samlet net (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					Samlet net
	Elche	X				
	Ferrol	X		Samlet net		
	Figueras					Samlet net

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Gijón	X		Hovednet		
	Gerona	X	Samlet net			
	Granada	X	Samlet net			
	Huelva	X		Hovednet		
	Huesca					Samlet net
	Ibiza		Samlet net	Samlet net (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	Samlet net			
	La Savina (Formentera)			Samlet net (Cala Sabina)		
	Hovedstadsområdet Las Palmas de Gran Canaria	X	Hovednet (Las Palmas)	Hovednet (Las Palmas)		
	León	X	Samlet net			Hovednet
	Linares					Samlet net
	Lleida/Lérida	X				
	Logroño	X				Samlet net
	Los Cristianos (Tenerife)			Samlet net		
	Lugo	X				
	Hovedstadsområdet Madrid	X	Hovednet (Barajas)			Hovednet (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		Samlet net	Samlet net		
	Málaga	X	Hovednet	Samlet net		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Marbella	X				
	Melilla	X	Samlet net	Samlet net		
	Monforte de Lemos					Samlet net
	Motril			Samlet net		
	Murcia	X	Samlet net			Hovednet
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	Hovednet	Hovednet		
	Pamplona	X	Samlet net			Samlet net (Noain)
	Pasajes			Samlet net		
	Pontevedra			Samlet net (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		Samlet net (Fuerteventura)	Samlet net		
	Sagunto			Samlet net		Hovednet
	Salamanca	X	Samlet net			Samlet net
	San Cibrao			Samlet net		
	San Sebastián de la Gomera		Samlet net	Samlet net		
	San Sebastián-Donostia	X	Samlet net			Samlet net (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		Samlet net (La Palma)	Samlet net (Santa Cruz de La Palma)		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Hovedstadsområdet Santa Cruz de Tenerife	X	Samlet net (Los Rodeos), hovednet (Reina Sofia)	Hovednet (herunder Granadilla)		
	Santander	X	Samlet net	Hovednet		Samlet net (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	Samlet net			
	Hovedstadsområdet Sevilla	X	Hovednet	Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Tarifa			Samlet net		
	Tarragona-Reus	X	Samlet net (Reus)	Hovednet (Tarragona)		
	Toledo					Samlet net
	Tudela					Samlet net
	Valencia	X	Hovednet	Hovednet		Hovednet (Fonteta de Saint Lluís) Samlet net (Silla)
	Valladolid	X	Samlet net			Hovednet
	Vigo	X	Samlet net	Samlet net		
	Vilagarcia			Samlet net		
	Vitoria-Gasteiz	X	Samlet net			Hovednet (Jundiz)
	Zaragoza	X	Samlet net			Hovednet
FR	Aiton-Bourgneuf					Samlet net
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Korsika)	X	Samlet net	Samlet net		
	Amiens	X				

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				Samlet net	
	Avignon					Hovednet
	Bastia		Samlet net	Samlet net		
	Bayonne			Samlet net		Hovednet (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		Samlet net			
	Biarritz		Samlet net			
	Bordeaux	X	Hovednet (Merignac)	Hovednet		Hovednet
	Boulogne-sur-Mer			Samlet net		
	Brest	X	Samlet net	Hovednet		
	Caen	X	Samlet net	Samlet net		
	Calais			Hovednet		Hovednet (fast forbindelse under Den Engelske Kanal)
	Cayenne	X	Samlet net	Samlet net		
	Chalon-sur-Saône				Hovednet	
	Chalons-sur-Marne		Samlet net (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			Samlet net		
	Clermont-Ferrand	X	Samlet net			Samlet net

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Dieppe			Samlet net		
	Dijon	X				Hovednet
	Dunkerque			Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à-Pitre – Les Abymes)	Samlet net (Point-à-Pitre)	Samlet net		
	La Rochelle		Samlet net	Samlet net		
	Le Boulou					Samlet net
	Le Havre	X		Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Le Mans	X				
	Lille	X	Hovednet (Lesquin)		Hovednet	Hovednet (Dourges)
	Loire sur Rhône/Saint Romain en Gal				Samlet net	
	Limoges	X	Samlet net			
	Lorient			Samlet net		
	Hovedstadsområdet Lyon	X (herunder Villeurbanne)	Hovednet (St Exupéry)		Hovednet	Hovednet
	Marquion (Cambrai)				Samlet net	
	Martinique	X (Fort-de-France – Lamentin)	Samlet net (Fort-de-France)	Samlet net		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Marseille	X	Hovednet (Provence)	Hovednet (Marseille) Hovednet (Fos-sur-Mer)	Hovednet (Fos-sur-Mer)	Hovednet (Miramas)
	Mayotte	X (Dzaoudzi-Mamoudzou)	Samlet net	Samlet net		
	Metz	X			Hovednet	
	Montpellier	X	Samlet net			
	Mulhouse	X	Samlet net (Mulhouse-Bale)		Hovednet (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			Samlet net	
	Nantes	X	Samlet net (Nantes Atlantique)	Hovednet (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				Samlet net	
	Nice	X	Hovednet (Côte d'Azur)	Samlet net		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				Samlet net	
	Noyon				Samlet net	
	Orléans	X				Samlet net
	Hovedstadsområdet Paris	X (herunder Boulogne-Billancourt, Saint-Denis, Argenteuil, Montreuil)	Hovednet (Charles de Gaulle) Hovednet (Orly)		Hovednet	Hovednet
	Péronne				Samlet net	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Perpignan	X				Samlet net
	Poitiers	X				
	Réunion	X (Saint-Denis)	Samlet net (Saint-Denis)	Samlet net (Port Réunion)		
	Portes les Valence				Samlet net	
	Reims	X				
	Rennes	X				Samlet net
	Roscoff			Samlet net		
	Rouen	X		Hovednet	Hovednet	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			Samlet net		
	Saint-Martin			Samlet net		
	Salaise-sur-Sanne				Samlet net (Salaise-Sablons)	
	Sète			Hovednet	Hovednet	
	Strasbourg	X	Samlet net (Entzheim)		Hovednet	Hovednet
	Thionville				Samlet net	
	Toulon	X		Samlet net		
	Toulouse	X	Hovednet (Blagnac)			Hovednet
	Tours	X				
	Valenciennes				Samlet net	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Villefranche-sur-Saône				Samlet net	
HR	Cres			Samlet net		
	Dubrovnik		Samlet net	Samlet net		
	Hvar			Samlet net		
	Korčula			Samlet net		
	Osijek	X	Samlet net		Samlet net	
	Ploče			Hovednet		
	Preko			Samlet net		
	Pula		Samlet net	Samlet net		
	Rab			Samlet net		
	Rijeka	X	Samlet net	Hovednet		
	Rogac			Samlet net		
	Šibenik			Samlet net		
	Sisak				Samlet net	
	Slavonski Brod				Hovednet	
	Opdel	X	Samlet net	Hovednet		
	Stari Grad			Samlet net		
	Supetar			Samlet net		
	Varaždin	X				
	Vukovar				Hovednet	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Zadar		Samlet net	Samlet net		
	Zagreb	X	Hovednet			Hovednet
IT	Alghero		Samlet net			
	Ancona	X	Samlet net	Hovednet		Hovednet (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			Hovednet		
	Bari	X	Samlet net	Hovednet		Hovednet
	Bergamo	X				Samlet net (Cortenuova)
	Bologna	X	Hovednet			Hovednet
	Bolzano	X	Samlet net			
	Brescia	X				Samlet net
	Brindisi		Samlet net	Samlet net		
	Busto Arsizio – Sacconago – Gallarate					Samlet net
	Cagliari	X	Hovednet	Hovednet (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			Samlet net		
	Carloforte			Samlet net		
	Casamicciola – Porto di Ischia			Samlet net		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Catania	X	Samlet net (Fontanarossa, Comiso nødlandingsbane)	Samlet net		Samlet net
	Cervignano					Hovednet
	Chioggia			Samlet net	Samlet net	
	Civitavecchia			Hovednet		
	Cremona				Hovednet	Samlet net (PLB), samlet net (Piadena)
	Faenza					Samlet net
	Ferrara	X				
	Firenze	X	Samlet net			
	Fiumicino			Samlet net		
	Foggia	X	Samlet net			Samlet net (Incoronata)
	Forlì	X				Samlet net (Forlì Cesena – Villa Selva)
	Gaeta			Samlet net		
	Gela			Samlet net		
	Genova	X	Hovednet	Hovednet		Hovednet (Vado)
	Gioia Tauro			Hovednet		
	Golfo Aranci			Samlet net		
	Elba		Samlet net			
	La Maddalena			Samlet net		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	La Spezia			Hovednet		Hovednet (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		Samlet net			
	Lampedusa		Samlet net			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		Hovednet		Hovednet (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova				Hovednet	Samlet net
	Marina di Carrara			Samlet net		
	Messina	X		Samlet net		
	Milano	X	Hovednet (Linate) Hovednet (Malpensa) Hovednet (Bergamo Orio al Serio)			Hovednet (Milano Smistamento – Segrate)
	Milazzo			Samlet net		
	Modena	X				Samlet net (Marzaglia)
	Monfalcone			Samlet net	Samlet net	
	Monza	X				
	Mortara					Samlet net
	Napoli	X	Hovednet	Hovednet		Hovednet (Nola), hovednet (Marcianise-Maddaloni)

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Novara	X				Hovednet (Novara-Agognate)
	Olbia		Samlet net	Samlet net		
	Orte					Samlet net
	Ortona					Samlet net
	Padova	X				Hovednet
	Palau			Samlet net		
	Palermo	X	Hovednet	Hovednet (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria		Samlet net			
	Parma	X				Samlet net (Bianconese di Fontevivo – Castelguelfo)
	Perugia	X	Samlet net			
	Pescara	X	Samlet net			Samlet net (Manoppello)
	Piacenza	X				Samlet net
	Piombino			Samlet net		
	Pisa		Samlet net			
	Ponza			Samlet net		
	Pordenone					Samlet net
	Porto Empedocle			Samlet net		
	Porto Levante			Samlet net	Samlet net	
	Porto Nogaro				Samlet net	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Porto Santo Stefano			Samlet net		
	Porto Torres			Samlet net		
	Portoferraio (Elba)			Samlet net		
	Portogruaro					Samlet net
	Portovesme			Samlet net		
	Potenza	X				
	Prato	X				Hovednet
	Procida			Samlet net		
	Ravenna	X		Hovednet	Hovednet	
	Reggio Calabria	X	Samlet net	Samlet net (Reggio Calabria – Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	Samlet net			
	Rivalta Scrivia					Samlet net
	Roma	X	Hovednet (Fiumicino) Samlet net (Ciampino)			Hovednet (Pomezia)
	Rovigo				Samlet net	Samlet net
	Salerno	X		Samlet net		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			Samlet net		

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Siracusa	X		Samlet net (Siracusa – Santa Panagia)		
	Taranto	X		Hovednet		
	Terni	X				
	Torino	X	Hovednet			Hovednet (Orbassano)
	Trapani		Samlet net	Samlet net		
	Trento	X				Samlet net
	Treviso		Samlet net			
	Trieste	X	Samlet net	Hovednet	Hovednet	Hovednet (Fernetti)
	Udine	X				
	Venedig	X	Hovednet	Hovednet	Hovednet	
	Verona	X	Samlet net			Hovednet
	Vicenza	X				
CY	Lefkosia	X				
	Lemesos	X		Hovednet (herunder Zygi)		
	Larnaka	X	Hovednet	Samlet net		
	Pafos		Samlet net			
LV	Daugavpils		Samlet net			
	Liepāja		Samlet net	Samlet net		
	Rīga	X	Hovednet	Hovednet		Hovednet (Salaspils)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Ventspils		Samlet net	Hovednet		
LT	Jurbarkas				Samlet net	
	Kaunas	X	Samlet net		Hovednet	Hovednet
	Klaipėda	X		Hovednet		Hovednet
	Marijampolė					Samlet net
	Palanga		Samlet net			
	Panevėžys	X				Samlet net
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	Hovednet			Hovednet
LU	Luxembourg	X	Hovednet		Hovednet (Mertert)	Hovednet (Bettembourg)
HU	Baja				Samlet net	
	Budapest	X	Hovednet (Liszt Ferenc)		Hovednet (Csepel)	Hovednet (Soroksár)
	Debrecen	X	Samlet net			
	Dunaújváros				Samlet net	
	Fényeslitke					Samlet net (East-West Gate)
	Győr	X			Samlet net (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				Hovednet	
	Miskolc	X				Samlet net

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Mohács				Samlet net	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				Samlet net	
	Pécs	X				
	Sármellék		Samlet net			
	Sopron					Samlet net
	Szeged	X			Samlet net	
	Székesfehérvár	X				Samlet net
	Záhony					Hovednet
MT	Cirkewwa			Samlet net		
	Marsaxlokk			Hovednet		
	Mgarr			Samlet net		
	Valletta	X	Hovednet (Malta – Luqa)	Hovednet		
NL	Alblasserdam				Samlet net	
	Alkmaar	X			Samlet net	
	Almelo				Hovednet	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				Samlet net	
	Amersfoort	X				
	Amsterdam	X	Hovednet (Schiphol)	Hovednet	Hovednet	Hovednet

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Apeldoorn	X				
	Arnhem	X			Samlet net	
	Bergen op Zoom				Hovednet	
	Born				Samlet net	
	Beverwijk			Samlet net	Samlet net	
	Breda	X				
	Cuijk				Samlet net	
	Delfzijl/Eemshaven			Samlet net		
	Den Bosch	X			Samlet net	
	Haag	X				
	Den Helder			Samlet net		
	Deventer				Hovednet	
	Dordrecht	X		Samlet net	Samlet net	
	Drachten				Samlet net	
	Eemshaven			Samlet net	Samlet net	
	Eindhoven	X	Samlet net			
	Emmen	X				
	Enschede	X			Samlet net	
	Geertruidenberg				Samlet net	
	Gennep				Samlet net	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Gorinchem				Samlet net	
	Gouda				Samlet net	
	Groningen	X	Samlet net		Samlet net	
	Haarlem	X				
	Harlingen			Samlet net	Samlet net	
	Heerenveen				Samlet net	
	Hengelo				Hovednet	
	Kampen				Samlet net	
	Leeuwarden	X			Samlet net	
	Leiden	X				
	Lelystad				Samlet net	
	Lemsterland				Samlet net	
	Lochem				Samlet net	
	Maasbracht				Samlet net	
	Maasdriel				Samlet net	
	Maastricht	X	Samlet net (Maastricht–Aachen)		Samlet net	
	Meppel				Samlet net	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			Hovednet	Hovednet	Hovednet

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Nijmegen	X			Hovednet	
	Oosterhout				Samlet net	
	Oss				Samlet net	
	Reimerswaal				Samlet net	
	Roermond				Samlet net	
	Rotterdam	X	Hovednet	Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Sneek				Samlet net	
	Stein				Samlet net	
	Terneuzen, Vlissingen			Hovednet (Terneuzen), hovednet (Vlissingen)	Hovednet (Terneuzen), hovednet (Vlissingen)	
	Tiel				Samlet net	
	Tilburg	X			Samlet net	
	Utrecht	X			Hovednet	
	Veghel				Samlet net	
	Velzen/Ijmuiden			Samlet net		
	Venlo	X			Samlet net	Samlet net (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen			Samlet net		
	Wageningen				Samlet net	
	Wanssum				Samlet net	
	Zaandam				Samlet net	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				Samlet net	
	Zwolle	X			Samlet net	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	Samlet net			Hovednet (Werndorf)
	Innsbruck	X	Samlet net			
	Klagenfurt	X	Samlet net			Hovednet (Villach-Fürnitz)
	Krems				Samlet net	
	Linz-Wels	X (Linz)	Samlet net (Linz)		Hovednet (Enns), hovednet (Linz)	Hovednet (Wels)
	Salzburg	X	Samlet net			Hovednet
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	Hovednet		Hovednet	Hovednet (Wien), hovednet (Wien Süd)
	Wolfurt					Samlet net
	Wörgl					Samlet net
PL	Białystok	X				Samlet net
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					Samlet net
	Bydgoszcz	X	Samlet net			Samlet net (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Chełm					Samlet net
	Częstochowa	X				
	Dorohusk/Okopy					Samlet net
	Elbląg	X				
	Ełk					Samlet net
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Katowice/Górnośląska Metropolis	X	Hovednet (Pyrzowice)			Hovednet (Slawków) Samlet net (Gliwice/Pyrzowice)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	Hovednet			Hovednet
	Legnica	X				
	Lublin	X	Samlet net			Samlet net
	Łódź	X	Hovednet			Hovednet
	Malaszewicze/Terespol					Samlet net
	Medyka/Zurawica					Samlet net
	Olsztyn	X	Samlet net (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Płock	X				
	Police			Samlet net	Samlet net	
	Poznań	X	Hovednet			Hovednet
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					Samlet net
	Rzeszów	X	Samlet net			
	Szczecin – Świnoujście	X	Hovednet (Szczecin)	Hovednet (Szczecin), hovednet (Świnoujście)	Hovednet (Szczecin), hovednet (Świnoujście)	Hovednet (Szczecin), hovednet (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Tricity	X (herunder Gdańsk)	Hovednet (Gdánsk)	Hovednet (Gdańsk), hovednet (Gdynia)		Hovednet (Gdánsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	Hovednet, udvidet hovednet (CPK)			Hovednet (Warszawa) Udvidet hovednet (CPK) Samlet net (Warszawa Południe – Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	Hovednet			Hovednet
	Zduńska Wola					Hovednet
	Zielona Góra	X				

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
PT	Aveiro			Samlet net		Samlet net (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		Samlet net			
	Braga	X				
	Bragança		Samlet net			
	Caniçal (Madeira)			Samlet net		
	Coimbra	X				Hovednet (Alfarelos) Hovednet (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		Samlet net	Samlet net		
	Elvas					Samlet net
	Entroncamento					Samlet net
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	Samlet net			Samlet net (Loulé)
	Figueira da Foz			Samlet net		
	Flores (Açores)		Samlet net	Samlet net (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	Samlet net (Cristiano Ronaldo)	Samlet net		
	Graciosa (Açores)		Samlet net	Samlet net		
	Guarda					Samlet net

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Horta (Açores)		Samlet net	Samlet net		
	Leiria	X				
	Hovedstadsområdet Lisboa	X	Hovednet (Humberto Delgado)	Hovednet (Lisboa/Setúbal)	Hovednet (Lisboa/Setúbal)	Hovednet (Lisboa Norte) Hovednet (Alcont) Hovednet (Bobadela North) Hovednet (Bobadela Central) Hovednet (Bobadela South), samlet net (Setúbal)
	Pico (Açores)		Samlet net	Samlet net		
	Ponta Delgada (Açores)	X	Samlet net	Samlet net		
	Poceirão					Hovednet
	Portimão			Samlet net		
	Hovedstadsområdet Porto	X	Hovednet (Sá Carneiro)	Hovednet (Leixões)	Hovednet	Hovednet (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		Samlet net	Samlet net		
	Santa Maria (Açores)		Samlet net	Samlet net		
	São Jorge (Açores)		Samlet net	Samlet net		
	Sines			Hovednet		Hovednet (ZILS & ZAL)
	Terceira (Açores)		Samlet net	Samlet net (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				Samlet net (Lousado)
	Vila Real		Samlet net			

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Viseu	X				
RO	Arad	X				Samlet net
	Aiud					Samlet net
	Basarabi				Samlet net	
	Bacău	X	Samlet net			
	Baia Mare	X	Samlet net			
	Botoşani	X				
	Brăila	X		Samlet net	Samlet net	
	Braşov	X				Samlet net
	Bucureşti	X	Hovednet (Henri Coandă)		Samlet net (1 Decembrie)	Hovednet
	Buzău	X				
	Calafat				Hovednet	
	Călăraşi				Samlet net	
	Cernavodă				Hovednet	
	Cluj-Napoca	X	Samlet net			Samlet net
	Constanţa	X	Samlet net	Hovednet (Constanta/Midia)	Hovednet (Constanta/Midia)	
	Craiova	X	Samlet net			Hovednet
	Drobeta-Turnu Severin				Hovednet	
	Galaţi	X		Hovednet	Hovednet	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Giurgiu				Hovednet	
	Iaşi	X	Samlet net			
	Măcin				Samlet net	
	Mahmudia				Samlet net	
	Medgidia				Samlet net	
	Moldova Veche				Samlet net	
	Oltenița				Samlet net	
	Oradea	X	Samlet net			
	Ovidiu				Samlet net	
	Piatra Neamț	X				
	Piteşti	X				
	Ploieşti	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	Samlet net			
	Suceava	X	Samlet net			Samlet net
	Sulina				Samlet net	
	Târgu Mureş	X				
	Timişoara	X	Hovednet			Hovednet
	Tulcea		Samlet net	Samlet net	Samlet net	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Turda					Samlet net
SI	Koper			Hovednet		
	Ljubljana	X	Hovednet			Hovednet
	Maribor	X	Samlet net			Samlet net
	Portorož		Samlet net			
SK	Bratislava	X	Hovednet		Hovednet	Hovednet
	Čierna nad Tisou					Hovednet
	Komárno				Hovednet	
	Košice	X	Samlet net			Samlet net
	Leopoldov-Šulekovo					Samlet net
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		Samlet net			
	Žilina	X				Hovednet
FI	Eckerö			Samlet net		
	Enontekiö		Samlet net			
	Hanko			Samlet net		
	Helsinki	X	Hovednet (Vantaa)	Hovednet		
	Inkoo			Samlet net		
	Ivalo		Samlet net			
	Joensuu		Samlet net		Samlet net	

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Jyväskylä	X	Samlet net			
	Kajaani		Samlet net			
	Kaskinen			Samlet net		
	Kemi		Samlet net (Kemi-Tornio)	Samlet net		
	Kittila		Samlet net			
	Kokkola			Samlet net		
	Kotka-Hamina			Hovednet (Hamina) Hovednet (Kotka)		
	Kouvola					Hovednet
	Kruunupyy		Samlet net			
	Kuopio	X	Samlet net			
	Kuusamo		Samlet net			
	Lahti	X				
	Lappeenranta		Samlet net		Samlet net	
	Maarianhamina		Samlet net	Samlet net		
	Oulu	X	Samlet net (Oulu)	Hovednet (Oulu)		
	Pori		Samlet net	Samlet net		
	Rauma			Samlet net		
	Raahe			Samlet net		
	Rovaniemi		Samlet net			

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

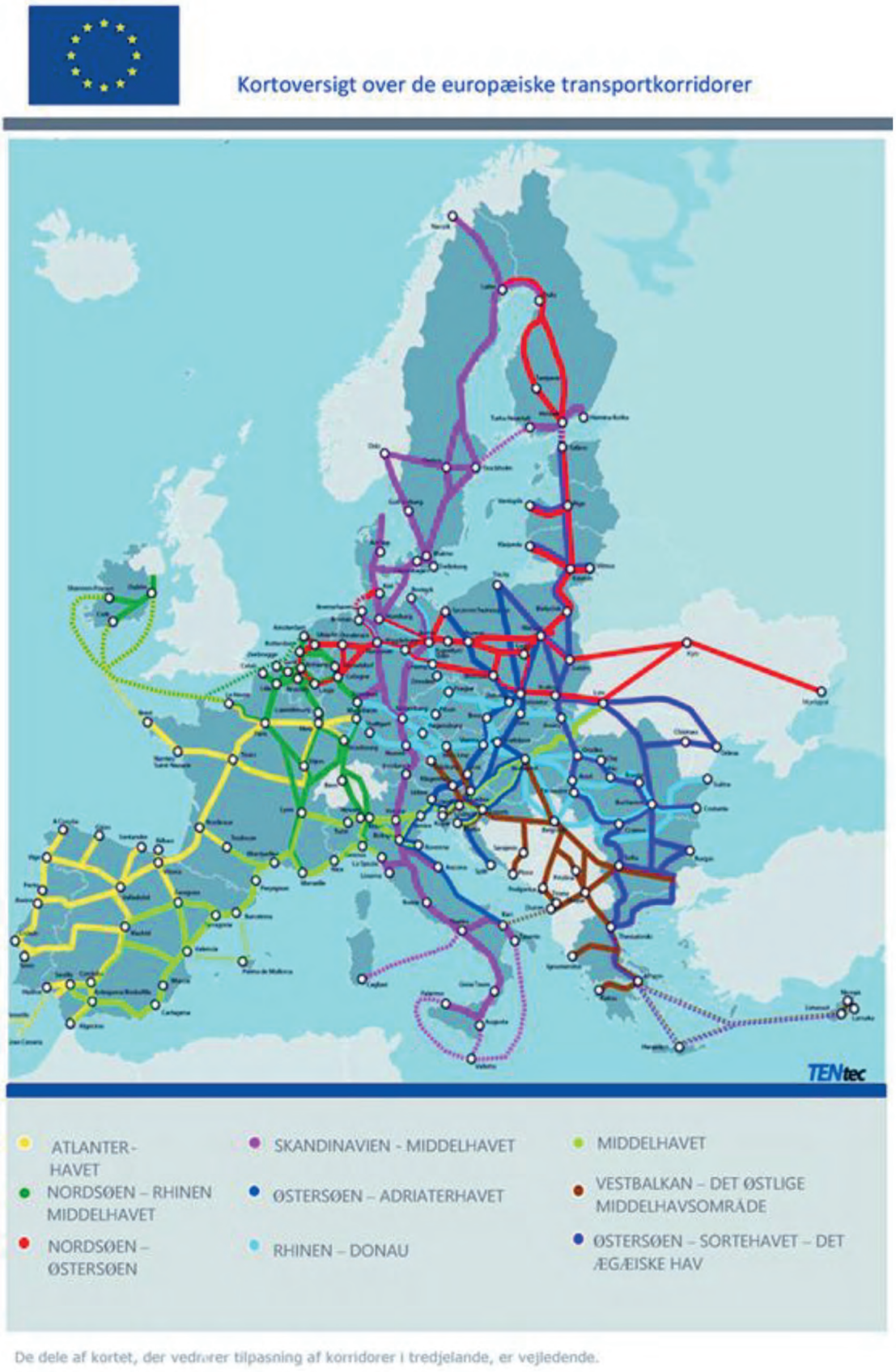
MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Savonlinna		Samlet net			
	Tampere	X	Samlet net			Samlet net
	Tornio			Samlet net		
	Turku-Naantali	X	Hovednet (Turku)	Hovednet (Turku), hovednet (Naantali)		
	Vaasa		Samlet net			
SE	Älmhult					Samlet net
	Ängelholm		Samlet net			
	Arvidsjaur		Samlet net			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		Samlet net			
	Gävle	X		Samlet net		Samlet net
	Göteborg	X	Hovednet (Landvetter)	Hovednet	Hovednet	Hovednet
	Grisslehamn			Samlet net		
	Hagfors		Samlet net			
	Halmstad	X		Samlet net		
	Helsingborg	X		Samlet net		
	Hemavan		Samlet net			
	Jönköping	X	Samlet net			Samlet net

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Kalmar		Samlet net			
	Kapellskär (Norrtälje)			Samlet net		
	Karlshamn			Samlet net		
	Karlskrona			Samlet net		
	Kiruna		Samlet net			
	Köping			Samlet net	Samlet net	
	Linköping	X				
	Luleå		Samlet net	Hovednet		Samlet net
	Lund	X				
	Lycksele		Samlet net			
	Malmö	X	Hovednet	Hovednet		Hovednet
	Mora		Samlet net			
	Norrköping	X		Samlet net		
	Nyköping		Hovednet (Stockholm-Skavsta)			
	Örebro	X	Samlet net			Hovednet (Hallsberg)
	Oskarshamn			Samlet net		
	Östersund		Samlet net			
	Oxelösund			Samlet net		
	Pajala		Samlet net			

MS	KNUDEPUNKT	BYKNU-DEPUNKT	LUFTHAVN	SØHAVN	INDLANDSHAVN	BANEGODSTERMINALER / TERMINALER LANGS INDRE VANDVEJE
	Piteå			Samlet net		
	Ronneby		Samlet net			
	Rosersberg (Sigtuna)					Samlet net
	Skellefteå		Samlet net			
	Södertälje	X			Samlet net	
	Stenungsund			Samlet net		
	Stockholm	X	Hovednet (Arlanda), samlet net (Bromma)	Hovednet (Stockholm), samlet net (Stockholm-Nynäshamn)	Hovednet	Hovednet
	Strömstad			Samlet net		
	Sundsvall	X	Samlet net	Samlet net		Samlet net
	Sveg		Samlet net			
	Trelleborg			Hovednet		Hovednet
	Umeå	X	Samlet net	Samlet net		Samlet net
	Uppsala	X				
	Varberg			Samlet net		
	Västerås	X		Samlet net	Samlet net	
	Vilhelmina		Samlet net			
	Visby		Samlet net	Samlet net		
	Ystad			Samlet net		

BILAG III

TILPASNING AF DE EUROPÆISKE TRANSPORTKORRIDORER


Kortoversigt over de europæiske transportkorridorer
TENtec
ATLANTER-HAVET
NORDSØEN – RHINEN MIDDELHAVET
NORDSØEN – ØSTERSØEN
SKANDINAVIEN - MIDDELHAVET
ØSTERSØEN – ADRIATERHAVET
RHINEN – DONAU
MIDDELHAVET
VESTBALKAN – DET ØSTLIGE MIDDELHAVSOMRÅDE
ØSTERSØEN – SORTEHAVET – DET ÆGÆISKE HAV
De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.

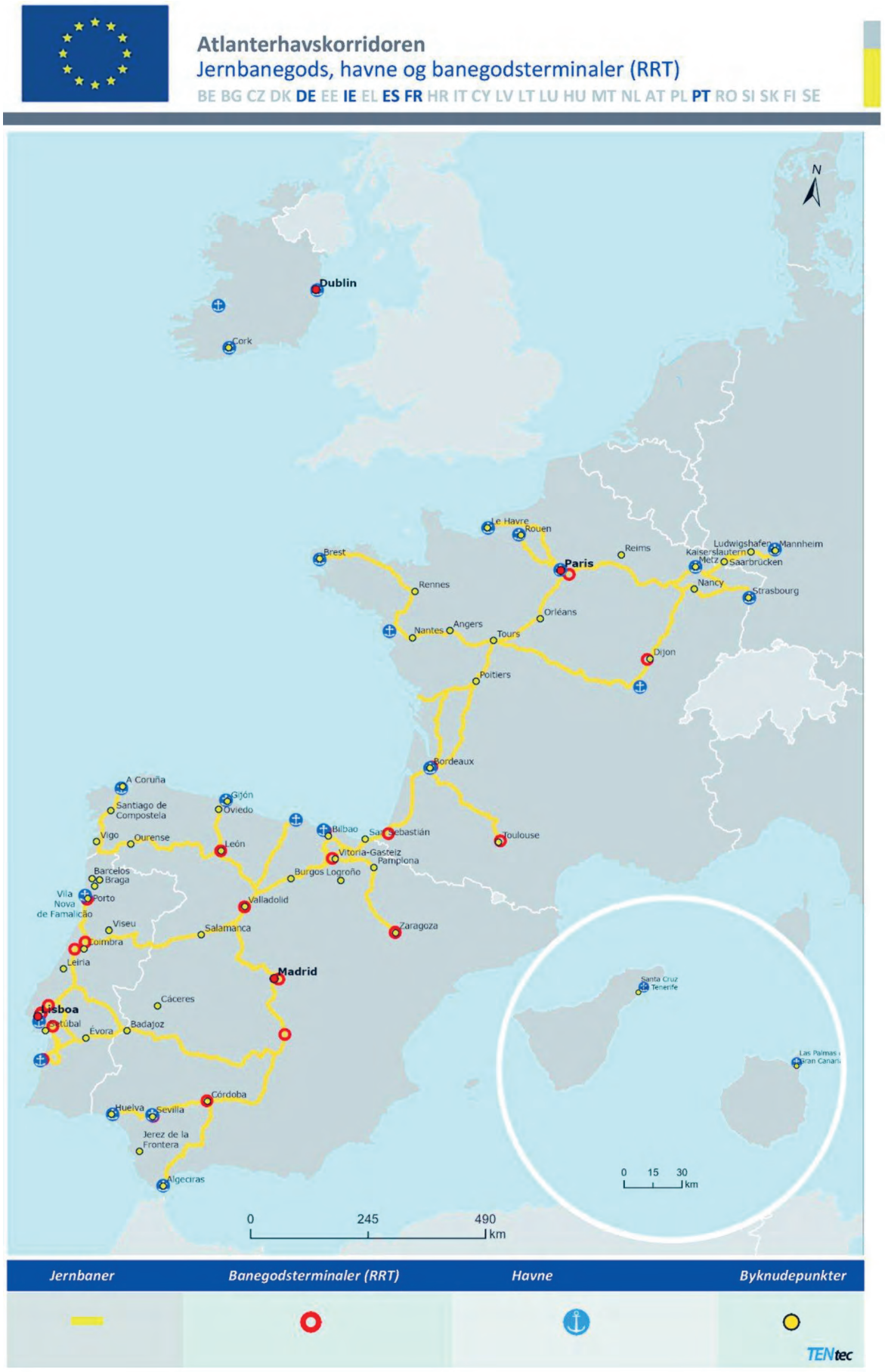


De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.

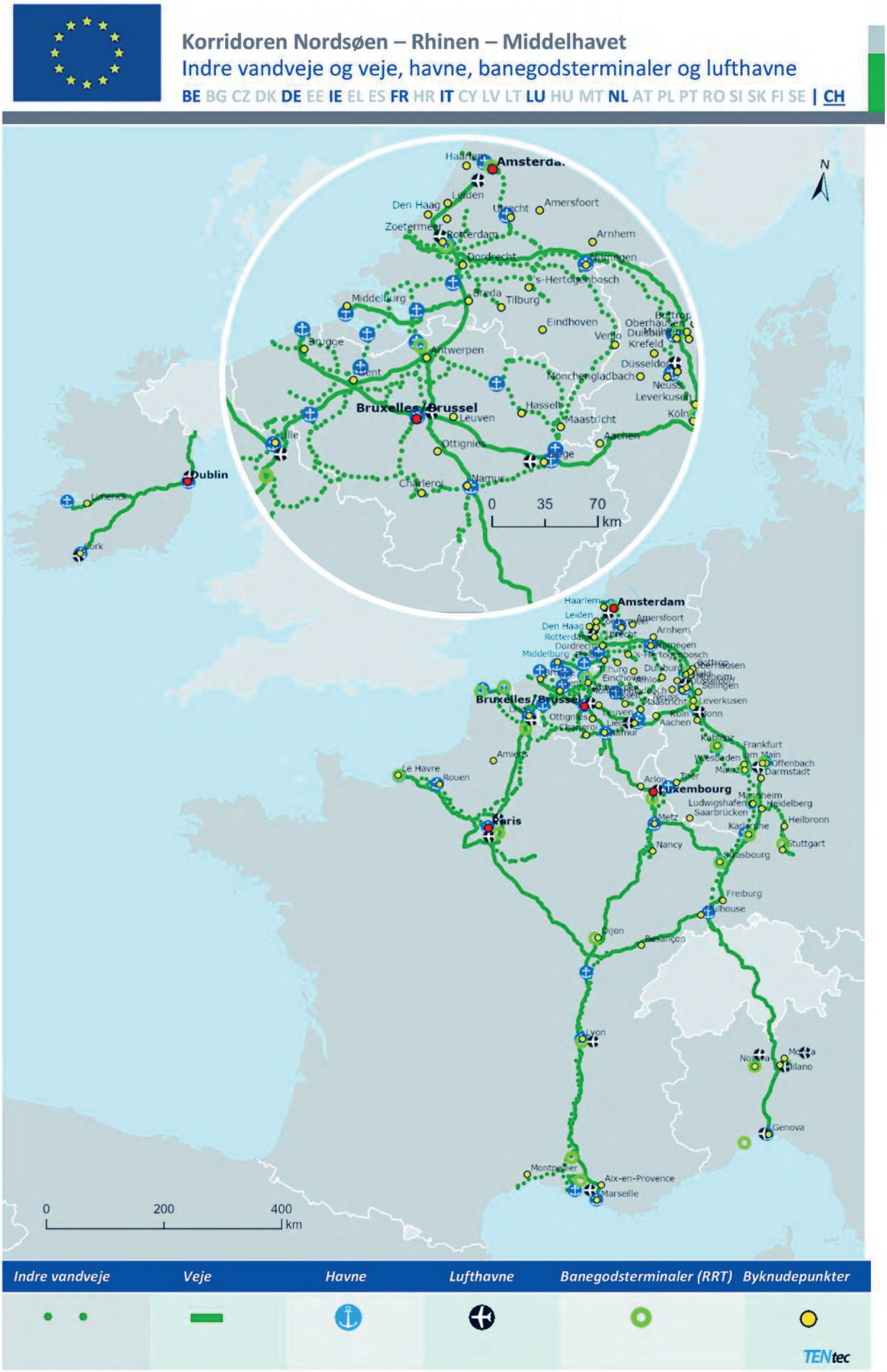


De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.

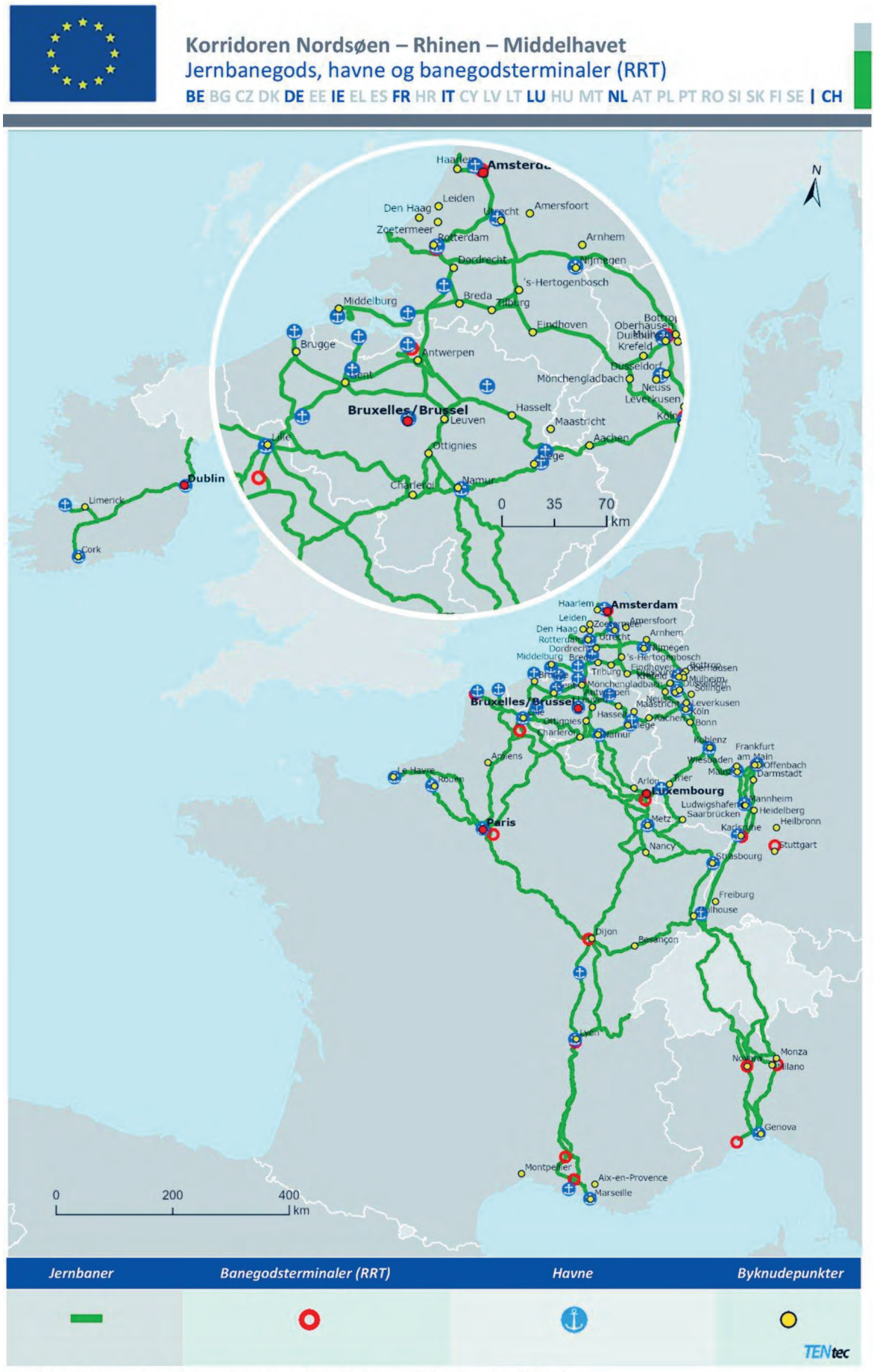

Atlanterhavskorridoren
Indre vandveje og veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Badajoz
Évora
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz Tenerife
Las Palmas Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Indre vandveje
Veje
Havne
Lufthavne
Banegodsterminaler (RRT)
Byknudepunkter
TENtec


Atlanterhavskorridoren
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Reims
Paris
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Burgos
Logroño
Barcelos
Braga
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Zaragoza
Viseu
Salamanca
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
0 245 490 km
0 15 30 km
Jernbaner
Banegodsterminaler (RRT)
Havne
Byknudepunkter
TENtec

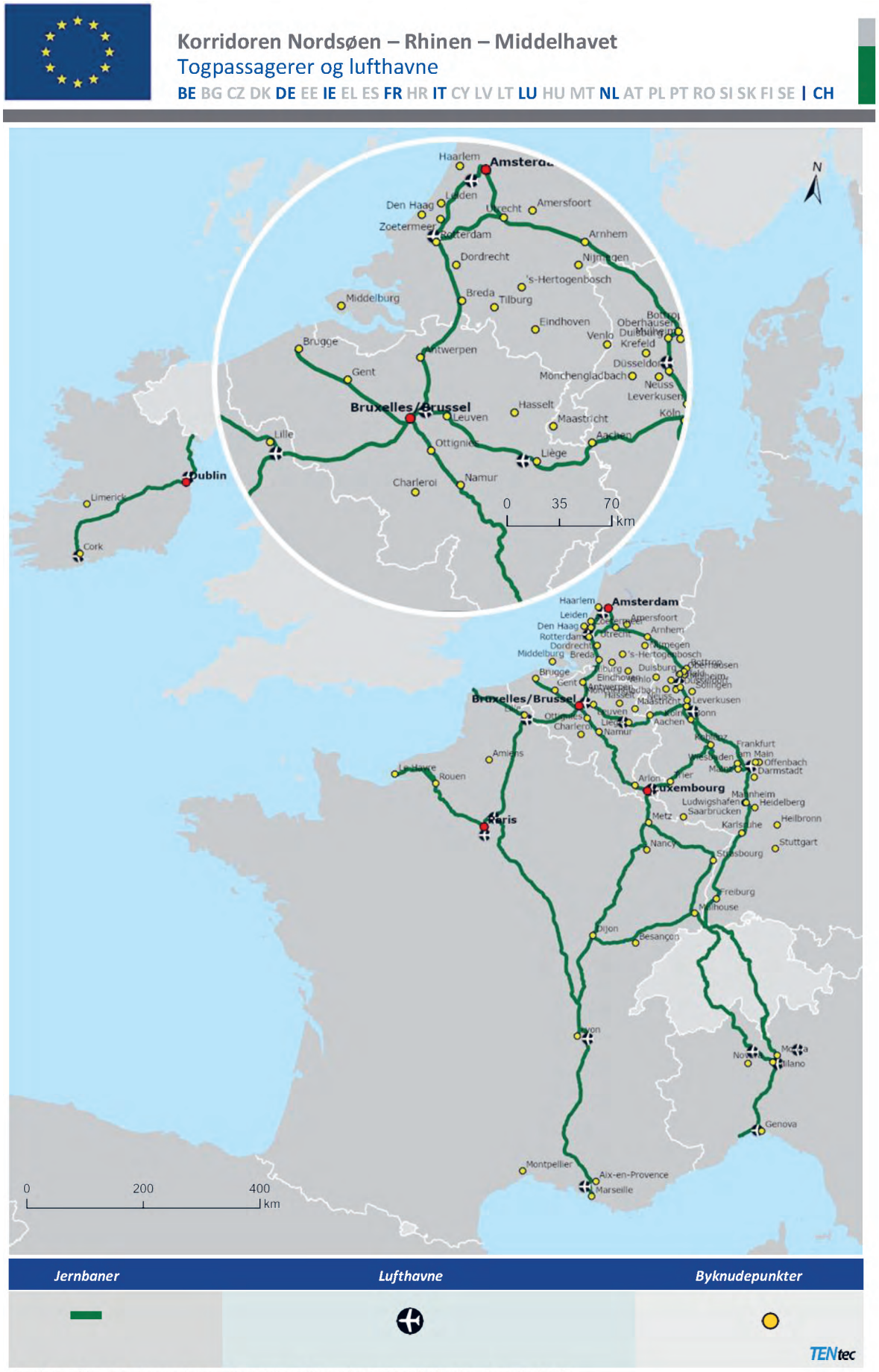

Atlanterhavskorridoren
Togpassagerer og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Rennes
Nancy
Strasbourg
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Santiago de Compostela
Gijón
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Zaragoza
Viseu
Salamanca
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas
Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Jernbaner
Lufthavne
Byknudepunkter
TENtec



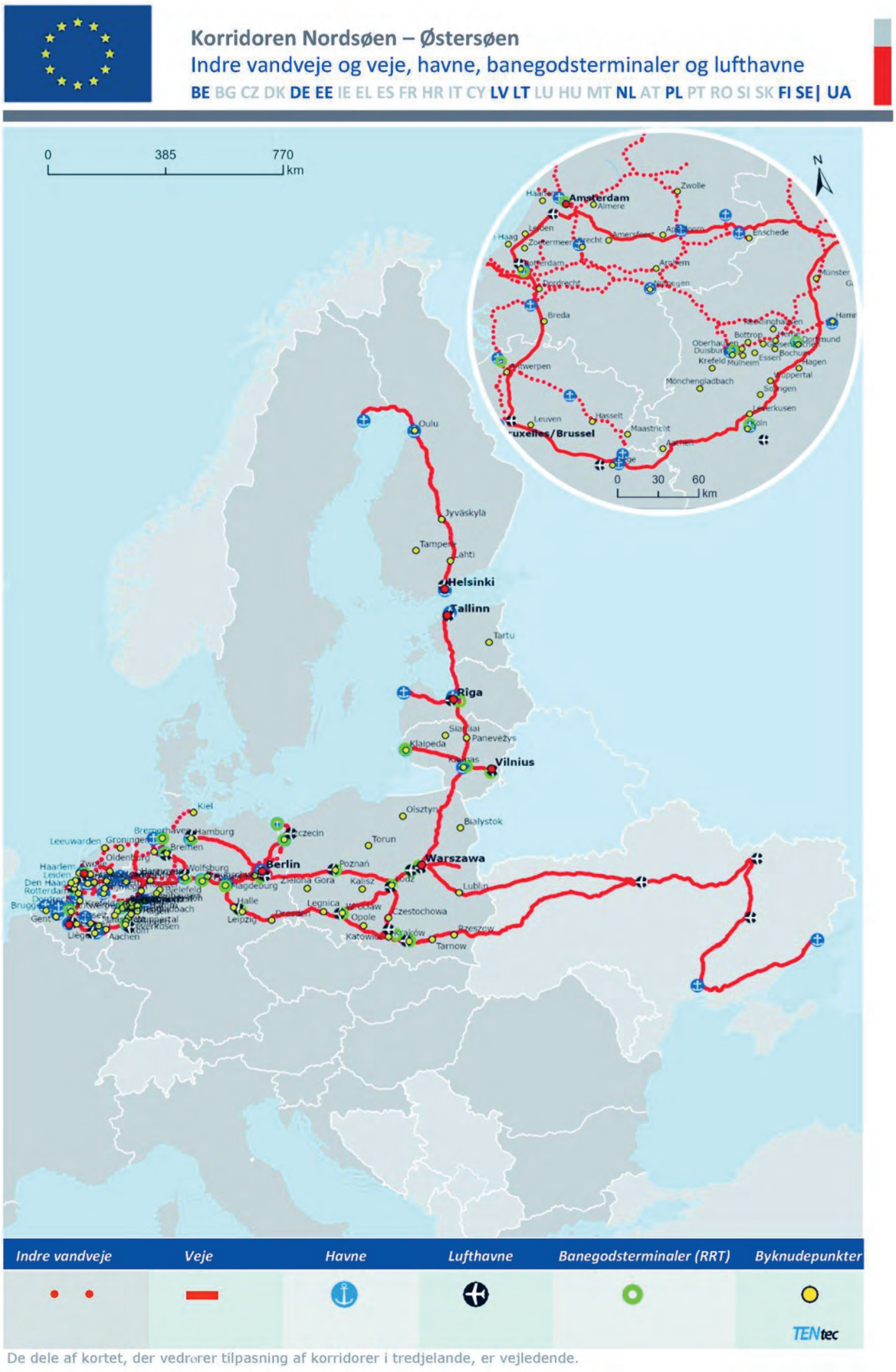
De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



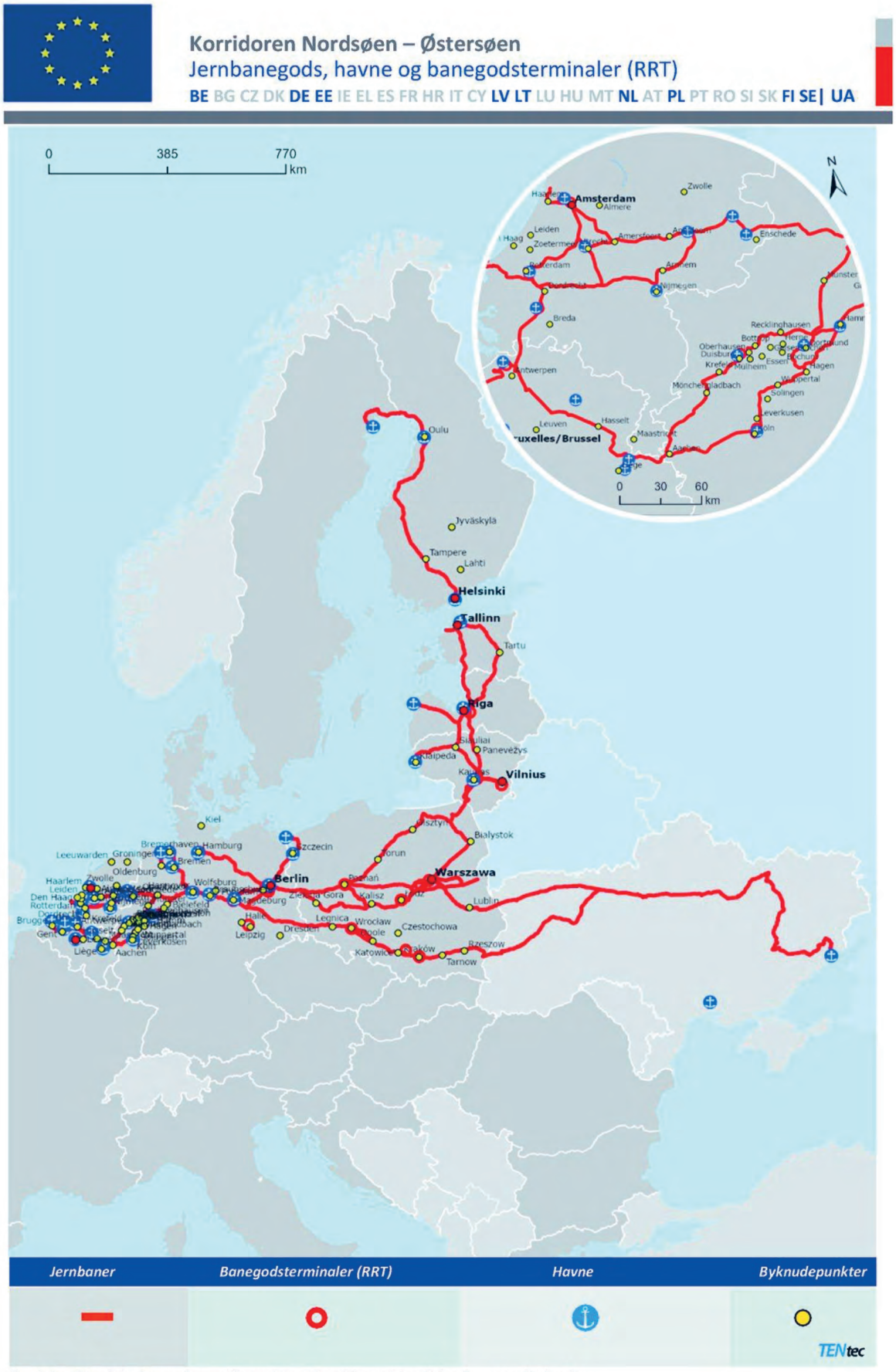
De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



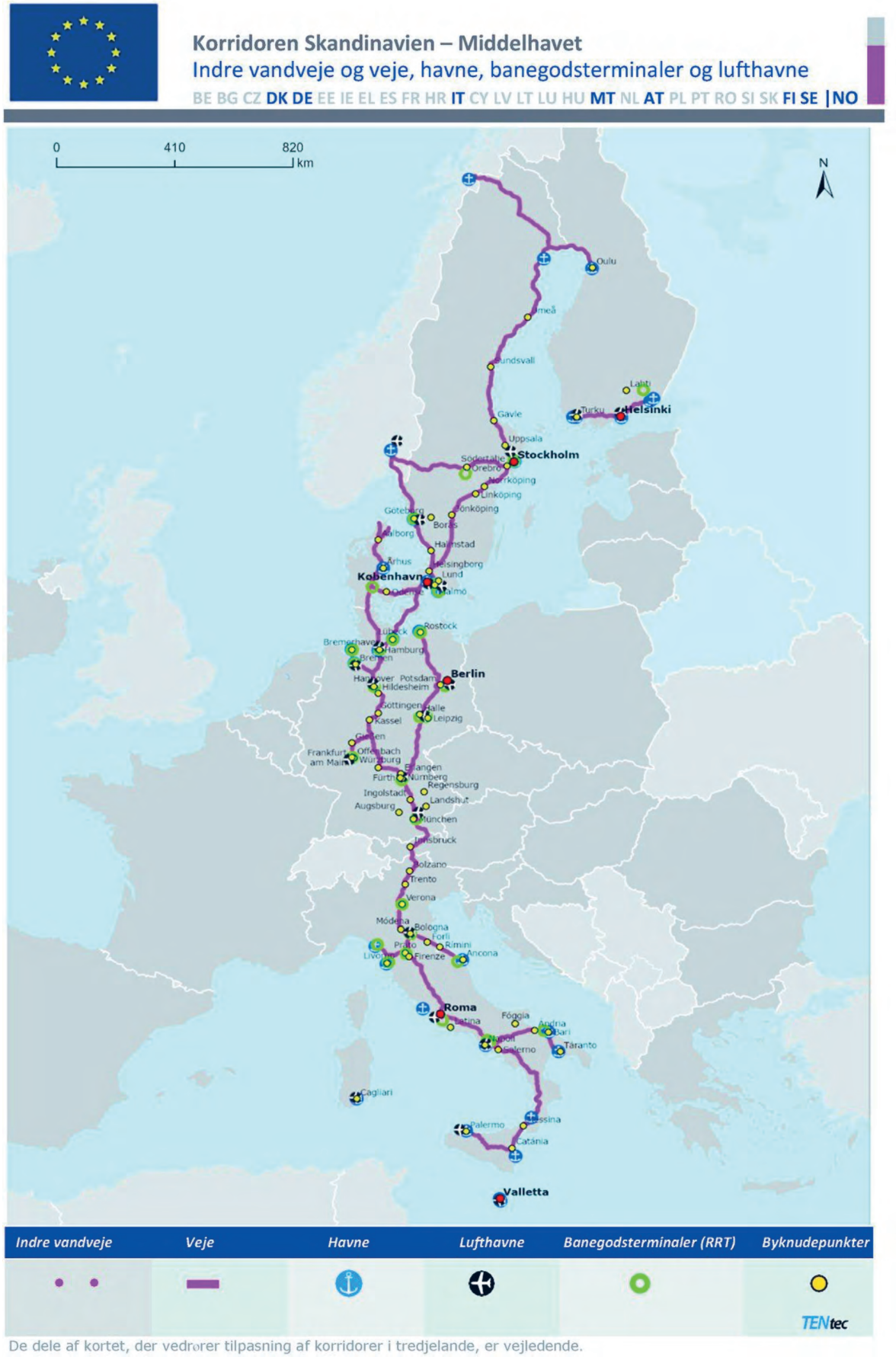
De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.

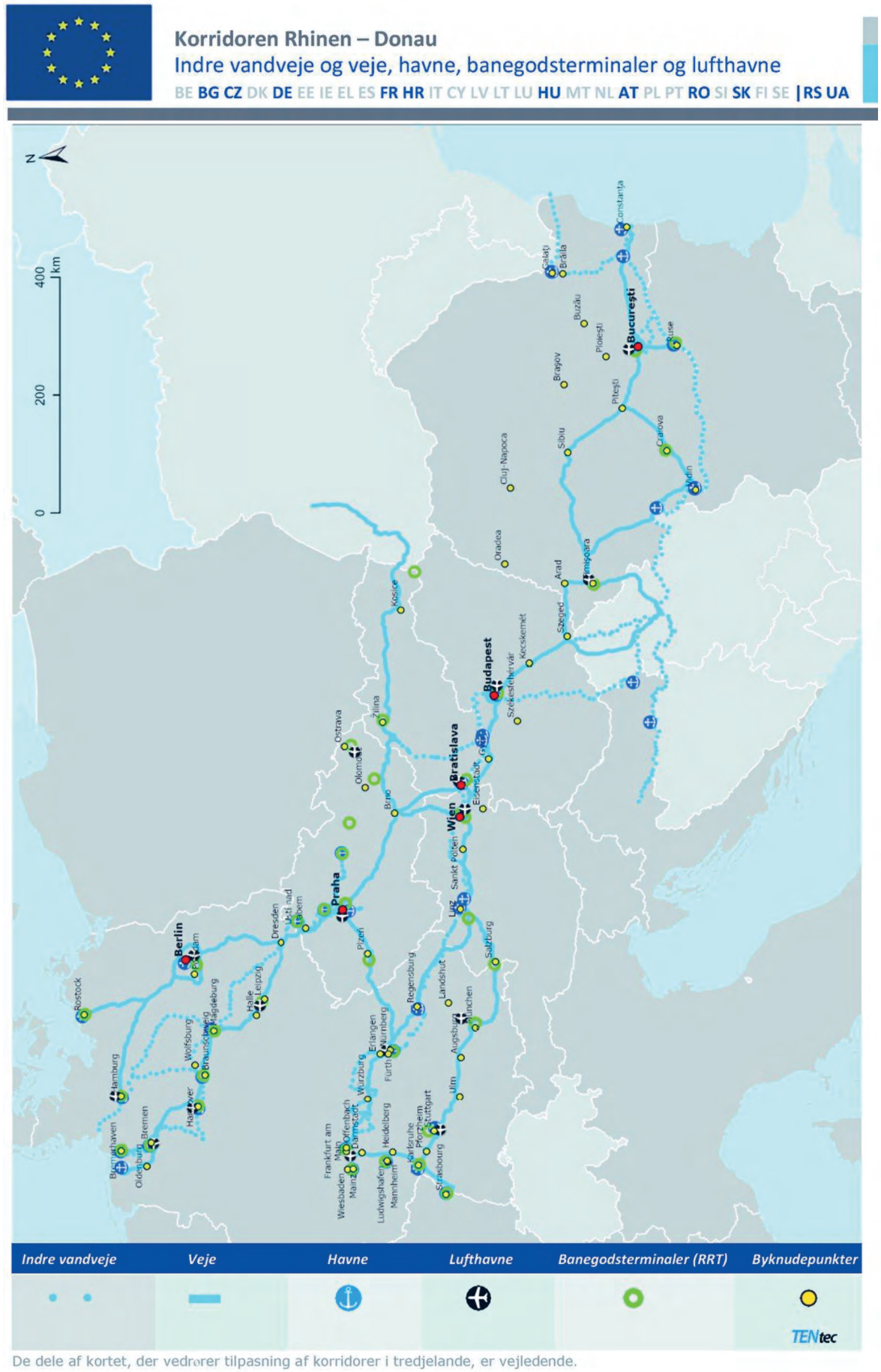


De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.

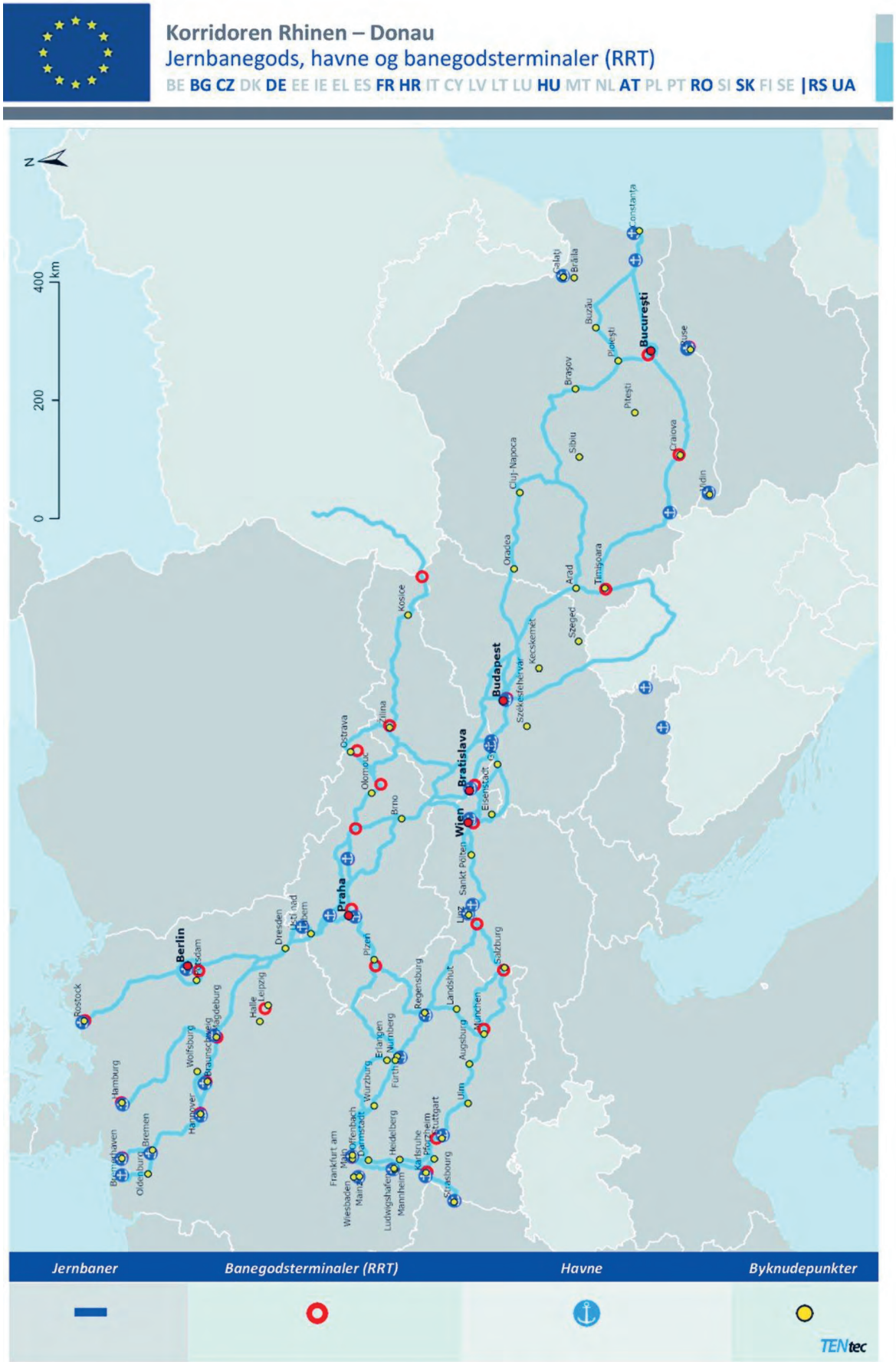

Korridoren Østersøen – Adriaterhavet
Indre vandveje og veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Gorzow Wielkopolski
Wloclawek
Plock
Warszawa
Poznań
Lodz
Zielona Gora
Radom
Legnica
Wroclaw
Kielce
Czestochowa
Opole
Katowice
Kraków
Bielsko-Biala
Zilina
Wien
Bratislava
Budapest
Szekesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varazdin
Ljubljana
Zagreb
Udine
Trieste
Rijeka
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forli
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Indre vandveje
Veje
Havne
Lufthavne
Banegodsterminaler (RRT)
Byknudepunkter
TENtec


Korridoren Østersøen – Adriaterhavet
Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Gorzow Wielkopolski
Poznań
Warszawa
Łódź
Zielona Góra
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Kraków
Rybnik
Bielsko-Biała
Ostrava
Žilina
Brno
Wien
Bratislava
Eisenstadt
Budapest
Székesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Rijeka
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Jernbaner
Banegodsterminaler (RRT)
Havne
Byknudepunkter
TENtec

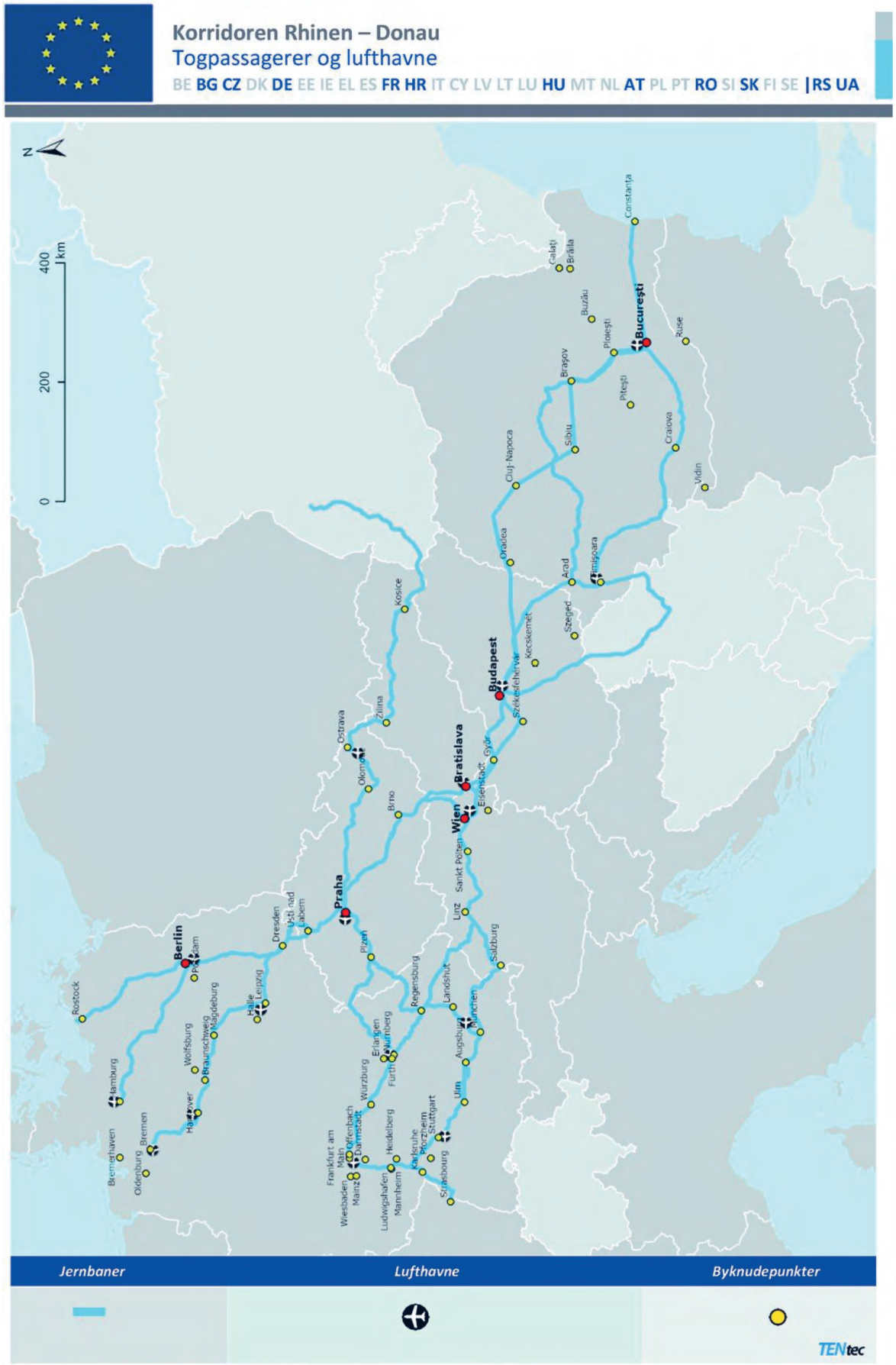

Korridoren Østersøen – Adriaterhavet
Togpassagerer og lufthavne
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Poznan
Zielona Gora
Łódź
Radom
Legnica
Wroclaw
Kielce
Czestochowa
Opole
Katowice
Kraków
Bielsko-Biala
Zilina
Brno
Eisenstadt
Győr
Székesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Padova
Venezia
Rijeka
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Jernbaner
Lufthavne
Byknudepunkter
TENtec



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



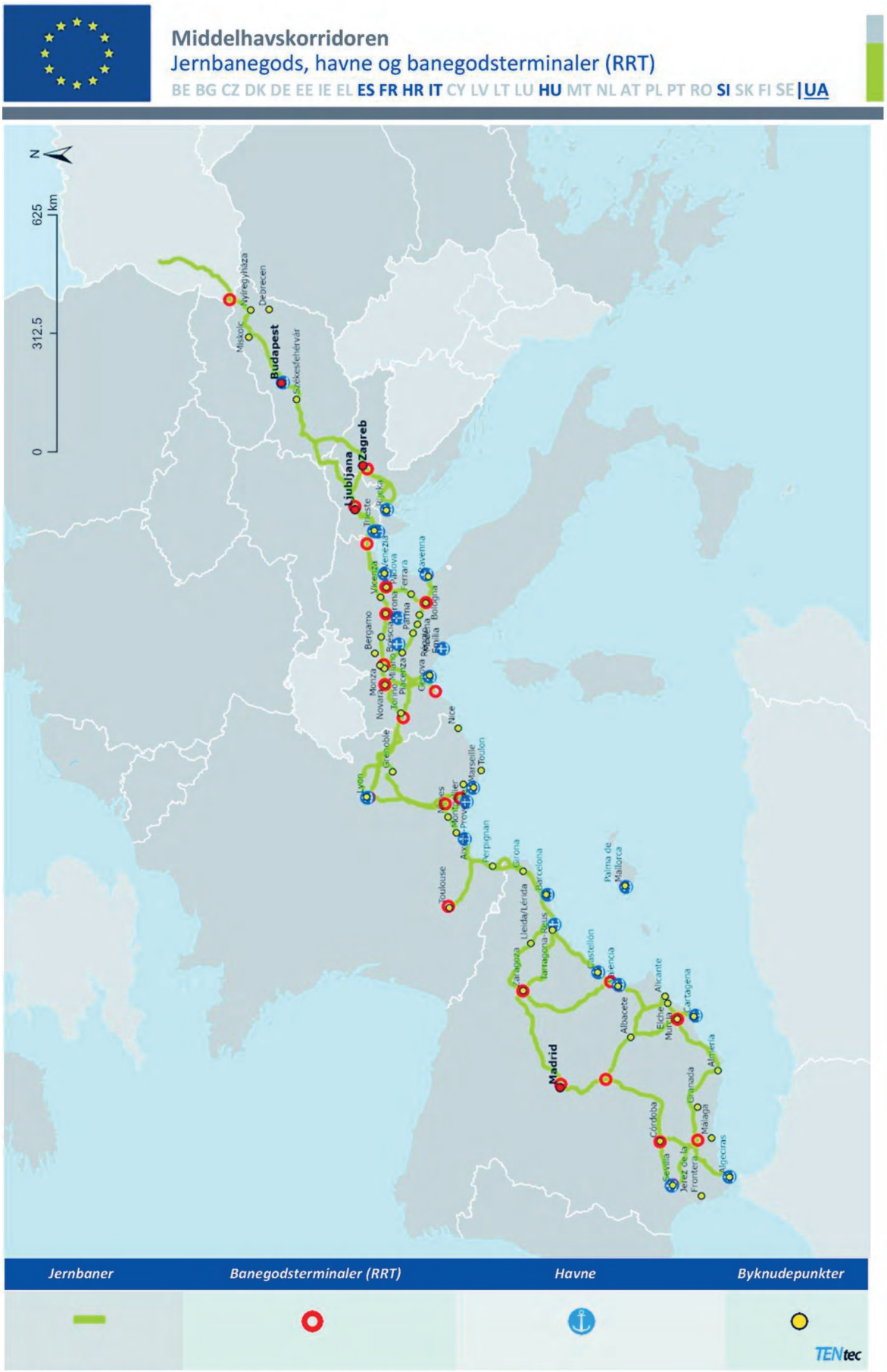
De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



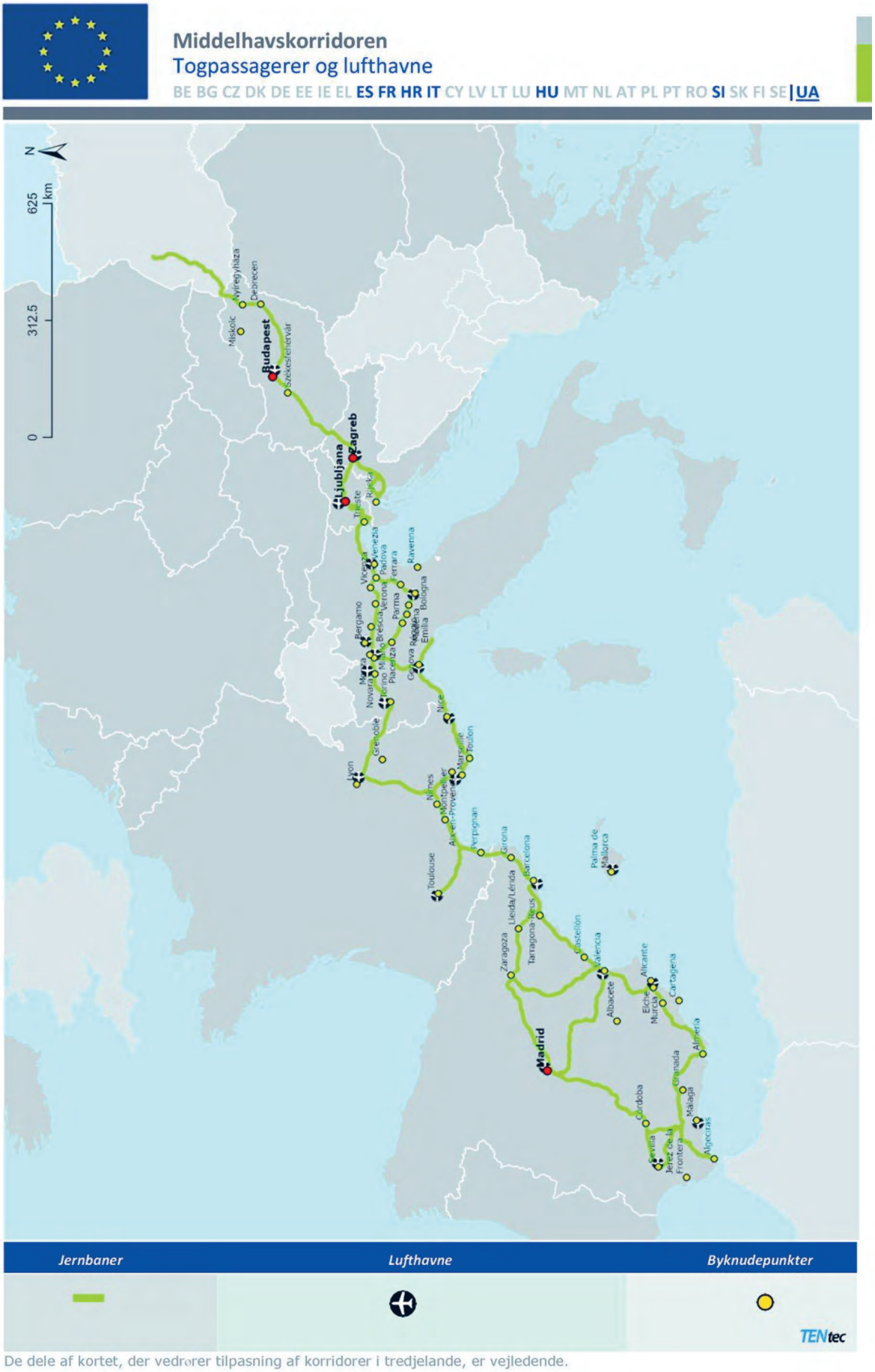
De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



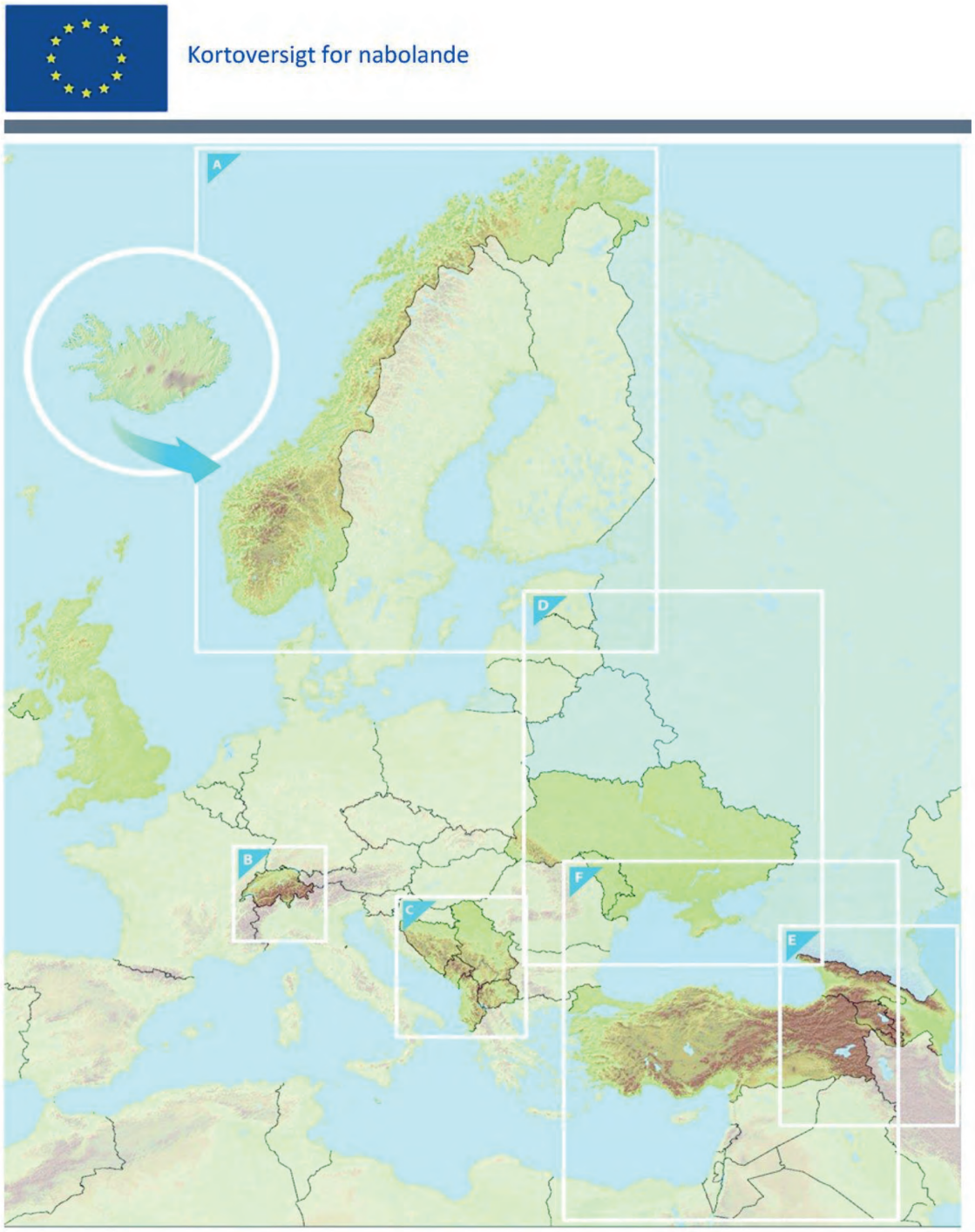
De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.



De dele af kortet, der vedrører tilpasning af korridorer i tredjelande, er vejledende.

BILAG IV

VEJLEDENDE KORT OVER DET TRANSEUROPÆISKE TRANSPORTNET, DER ER UDVIDET TIL BESTEMTE TREDJELANDE

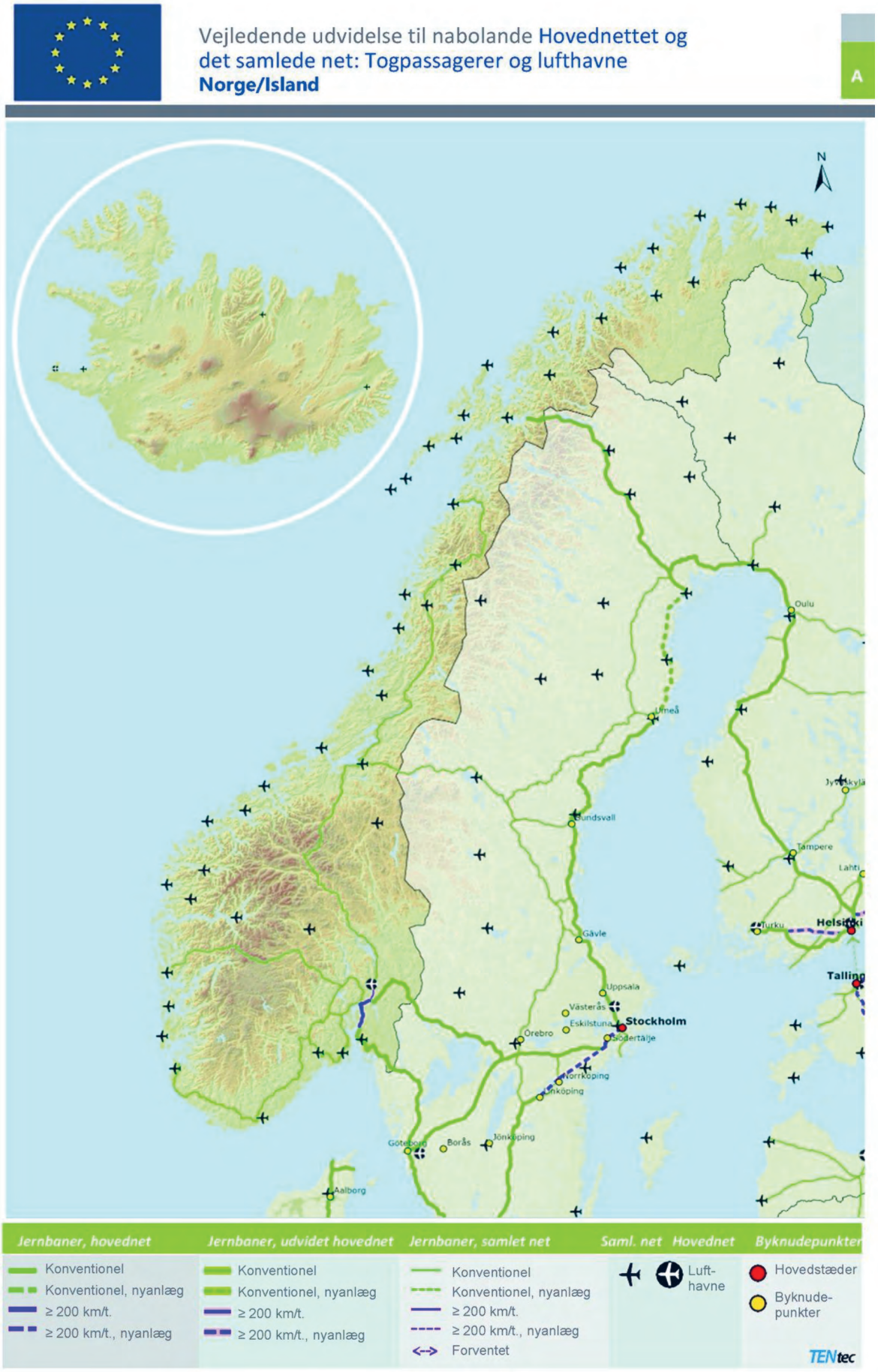

Kortoversigt for nabolande
A
B
C
D
E
F


Vejledende udvidelse til nabolande
Det samlede net og hovednettet: Indre vandveje og havne Norge/Island
A
0 185 370 km
N
0 80 160 km
Oulu
Umeå
Sundsvall
Jyväskylä
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Göteborg
Aalborg
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

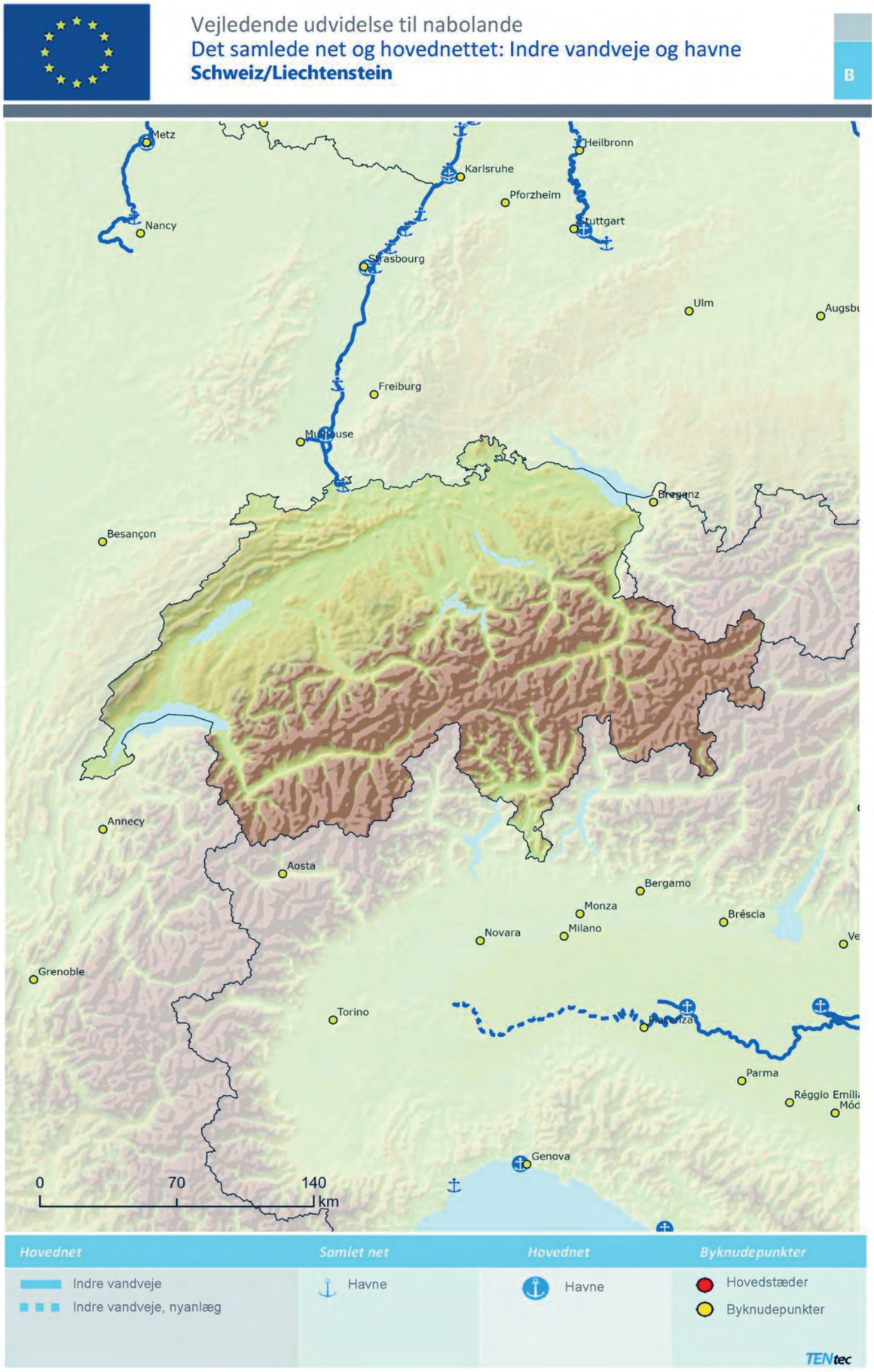
Vejledende udvidelse til nabolande

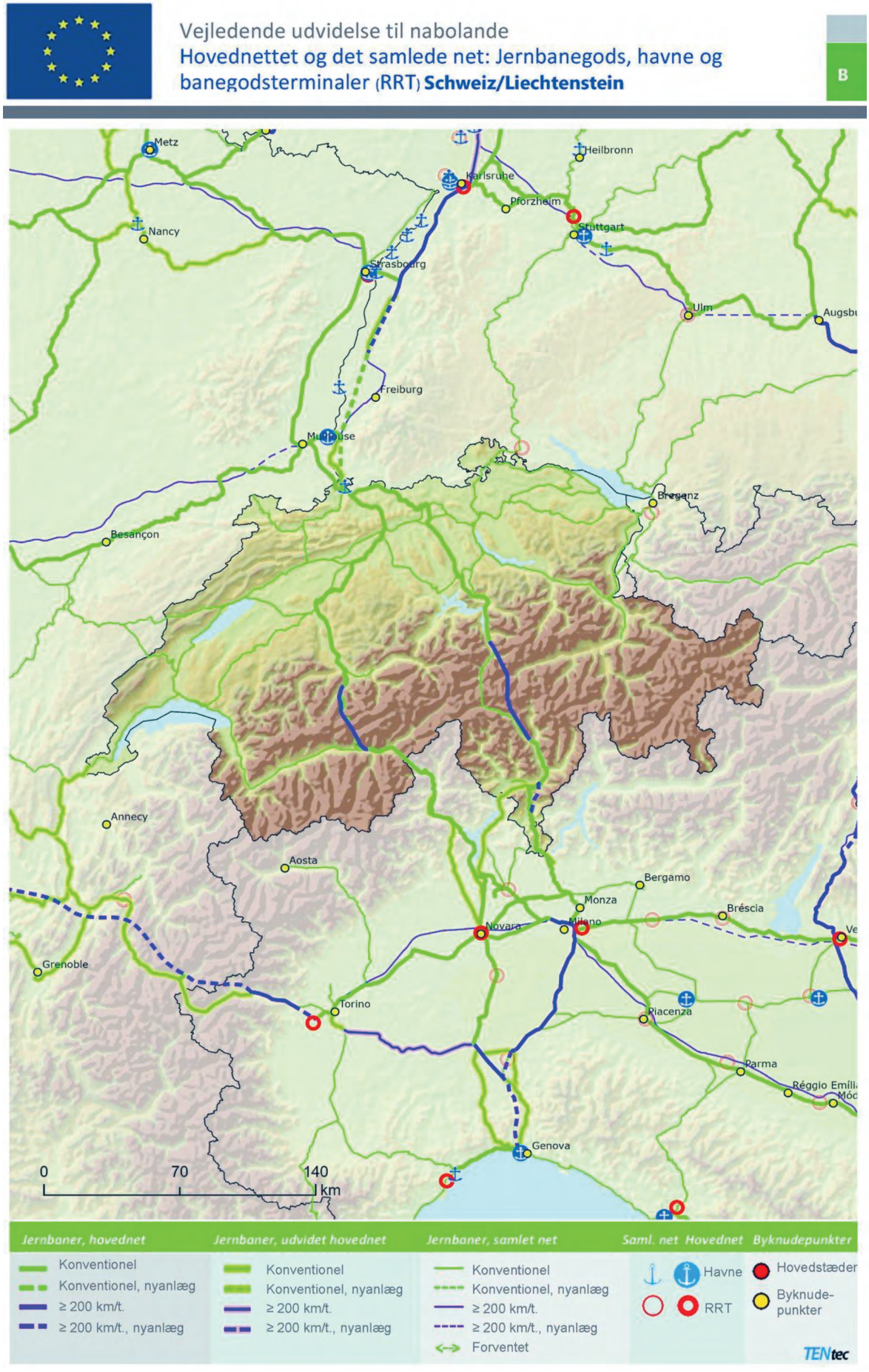
Hovednettet og det samlede net: Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT) Norge/Island

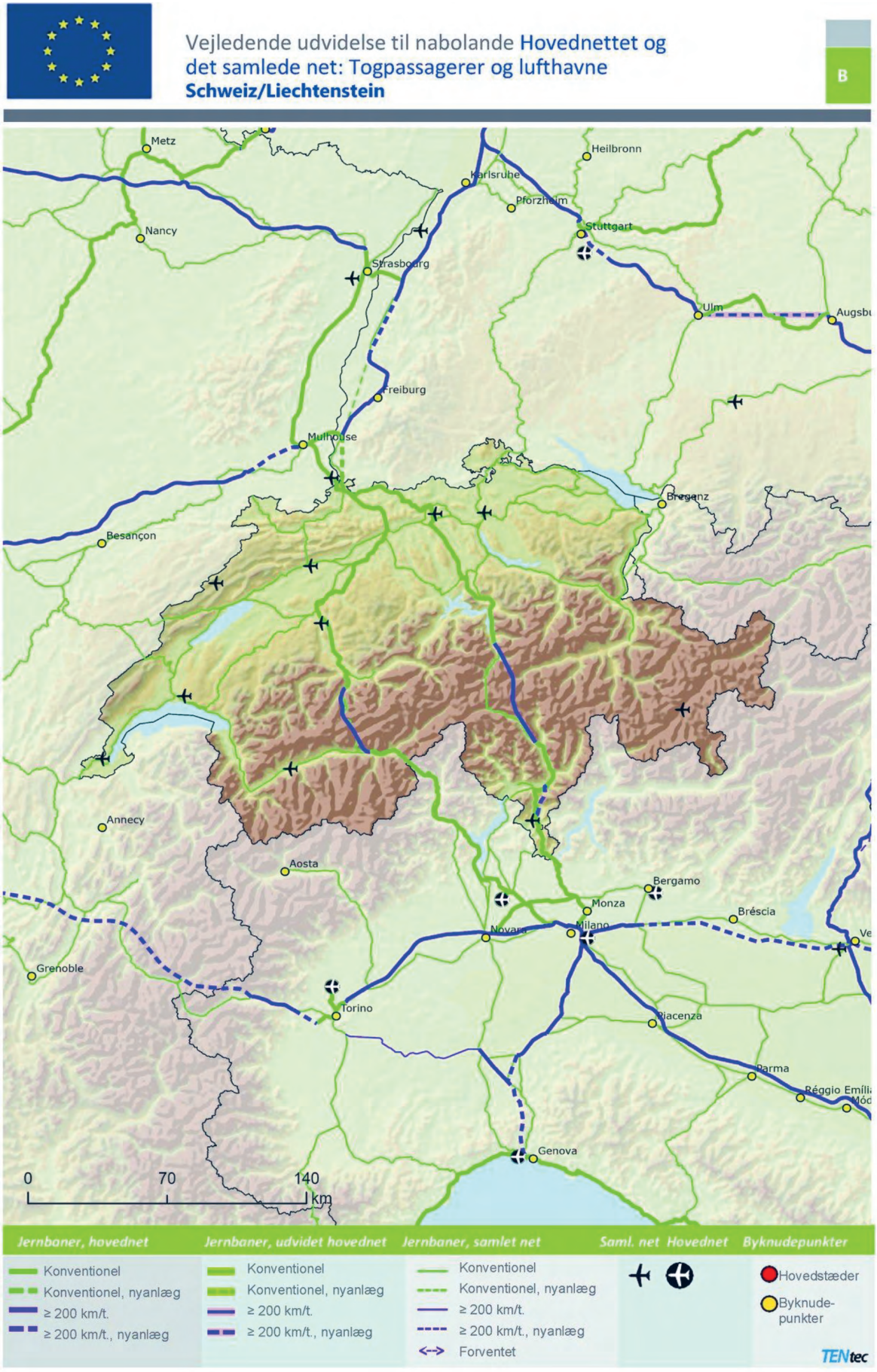



Vejledende udvidelse til nabolande Hovednettet og det samlede net: Togpassagerer og lufthavne
Norge/Island
A
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Tampere
Lahti
Helsinki
Turku
Gävle
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Södertälje
Örebro
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Göteborg
Aalborg
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande
Hovednettet og det samlede net: Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne Norge/Island
A
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Stockholm
Eskilstuna
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Göteborg
Aalborg
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, udvidet hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Havne
RRT
Lufthavne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec

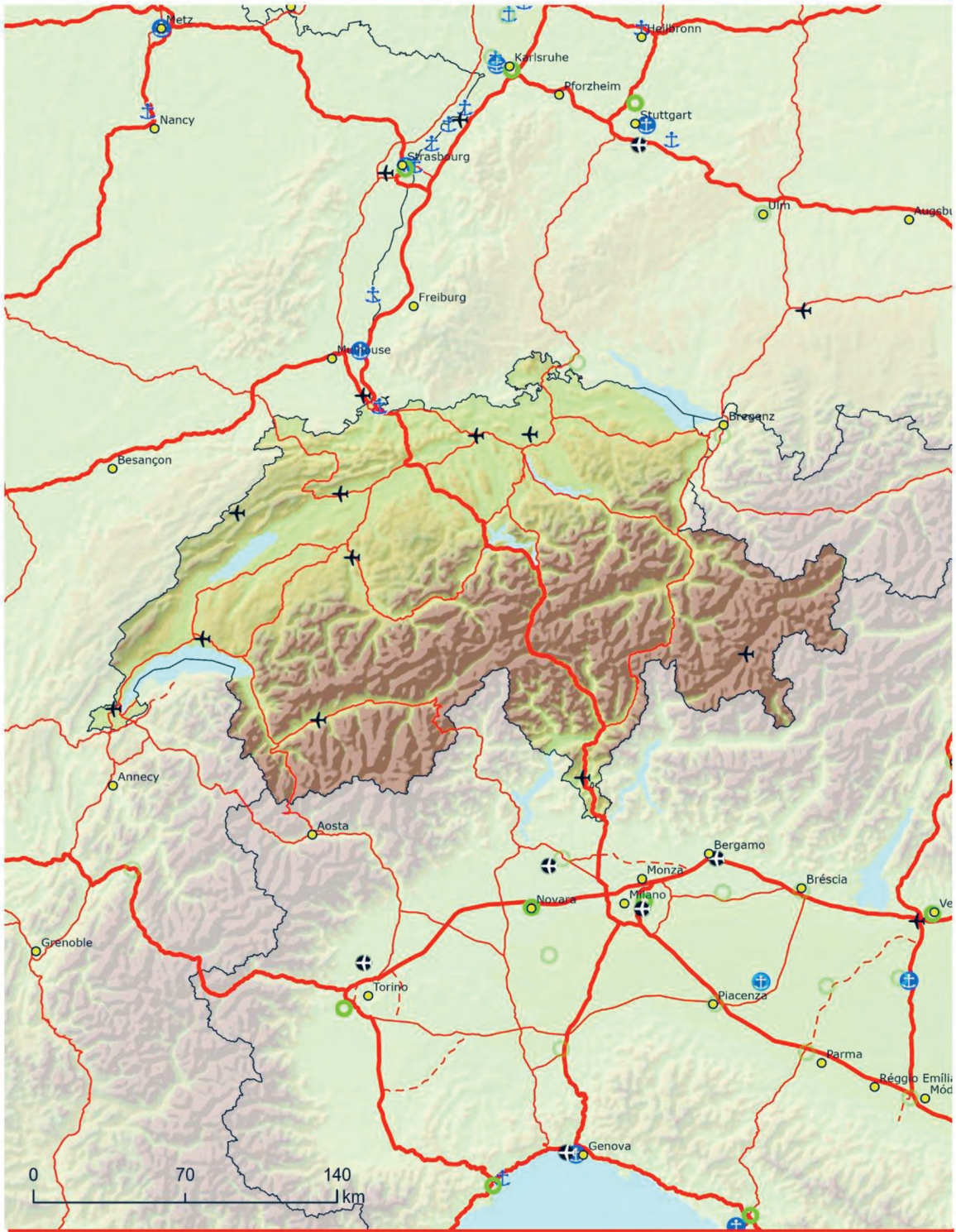

Vejledende udvidelse til nabolande
Det samlede net og hovednettet: Indre vandveje og havne
Schweiz/Liechtenstein
B
Metz
Nancy
Karlsruhe
Pforzheim
Heilbronn
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Freiburg
Bregenz
Besançon
Annecy
Aosta
Bergamo
Monza
Brescia
Novara
Milano
Grenoble
Torino
Parma
Genova
0
70
140
km
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande
Hovednettet og det samlede net: Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT) Schweiz/Liechtenstein
B
Metz
Nancy
Karlsruhe
Pforzheim
Heilbronn
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Augsbu
Freiburg
Mulhouse
Besançon
Bregenz
Annecy
Aosta
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Brescia
Grenoble
Torino
Piacenza
Parma
Réggio Emili
Genova
0
70
140
km
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Havne
RRT
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande Hovednettet og det samlede net: Togpassagerer og lufthavne
Schweiz/Liechtenstein
B
Metz
Nancy
Heilbronn
Karlsruhe
Pforzheim
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Augsbu
Freiburg
Mulhouse
Bregenz
Besançon
Annecy
Aosta
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Brescia
Grenoble
Torino
Piacenza
Parma
Réggio Emília
Genova
0
70
140
km
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec

Vejledende udvidelse til nabolande
Hovednettet og det samlede net: Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne **Schweiz/Liechtenstein**

A



Vejledende udvidelse til nabolande
Det samlede net og hovednettet: Indre vandveje og havne
Den vestlige Balkanregion

C




Vejledende udvidelse til nabolande
Hovednettet og det samlede net: Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT) Den vestlige Balkanregion
C
Graz
Maribor
Varaždin
Kecskemét
Szeged
Pécs
Arad
Timişoara
Sibiu
Râmnicu Vâlcea
Zagreb
Osijek
Split
Sofia
Fóggia
Andria
Bari
Potenza
Táranto
Lecce
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Volos
Lamia
N
0
95
190
km
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Havne
RRT
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande Hovednettet og det samlede net: Togpassagerer og lufthavne Den vestlige Balkanregion
C
N
Graz
Maribor
Varaždin
Pécs
Szeged
Arad
Sibiu
Zagreb
Osijek
Vidin
Split
Sofia
Fóggia
Andria
Bari
Potenza
Taranto
Lecce
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Lamia
0
95
190
km
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec

Vejledende udvidelse til nabolande

Hovednettet og det samlede net: Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne **Den vestlige Balkanregion**

C



Veje, hovednet	Veje, udvidet hovednet	Veje, samlet net	Saml. net	Hovednet	Byknudepunkter
Veje	Veje	Veje		Havne	Hovedstæder
Veje, nyanlæg	Veje, nyanlæg	Veje, nyanlæg		RRT	Byknude-punkter
		Forventet		Luft-havne	

TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande
Det samlede net: Indre vandveje og havne
Transportnet for det østlige partnerskab: Moldova/Ukraine
D
N
Tartu
Riga
Panevėžys
Kaunas
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszow
Suceava
Botoşani
Iaşi
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Piatra Neamt
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Timişoara
Buzău
Râmnicu Vâlcea
Ploieşti
Piteşti
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
0
230
460
km
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec

Vejledende udvidelse til nabolande Hovednettet og det samlede net: Jernbaner, havne og banegodsterminaler (RRT)

Transportnet for det østlige partnerskab: Moldova/Ukraine

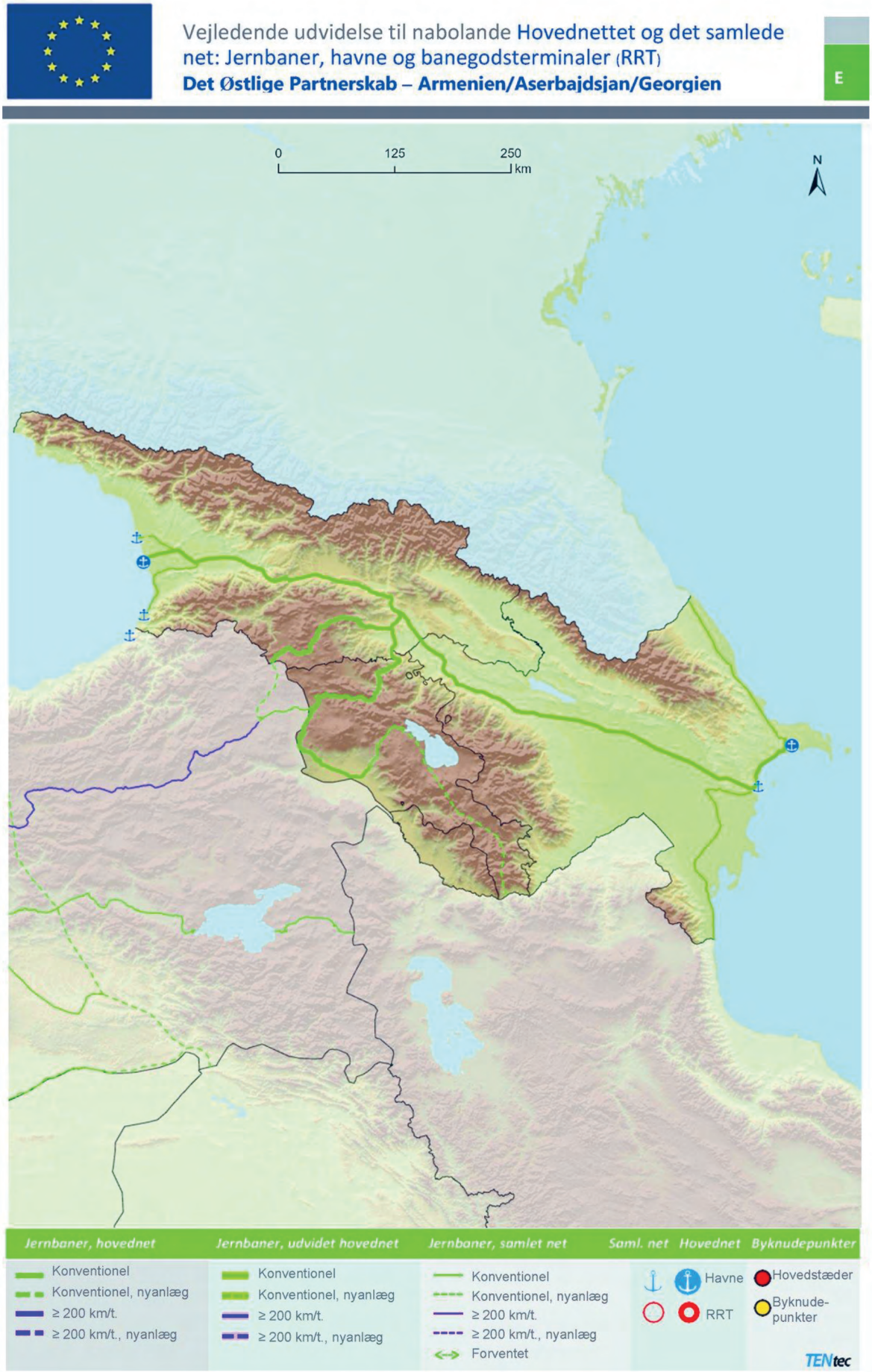
D



Jernbaner, hovednet	Jernbaner, udvidet hovednet	Jernbaner, samlet net	Saml. net	Hovednet	Byknudepunkter
Konventionel	Konventionel	Konventionel	Havne	Hovedstæder	
Konventionel, nyanlæg	Konventionel, nyanlæg	Konventionel, nyanlæg	RRT	Byknude-punkter	
≥ 200 km/t.	≥ 200 km/t.	≥ 200 km/t.			
≥ 200 km/t., nyanlæg	≥ 200 km/t., nyanlæg	≥ 200 km/t., nyanlæg			
		Forventet			

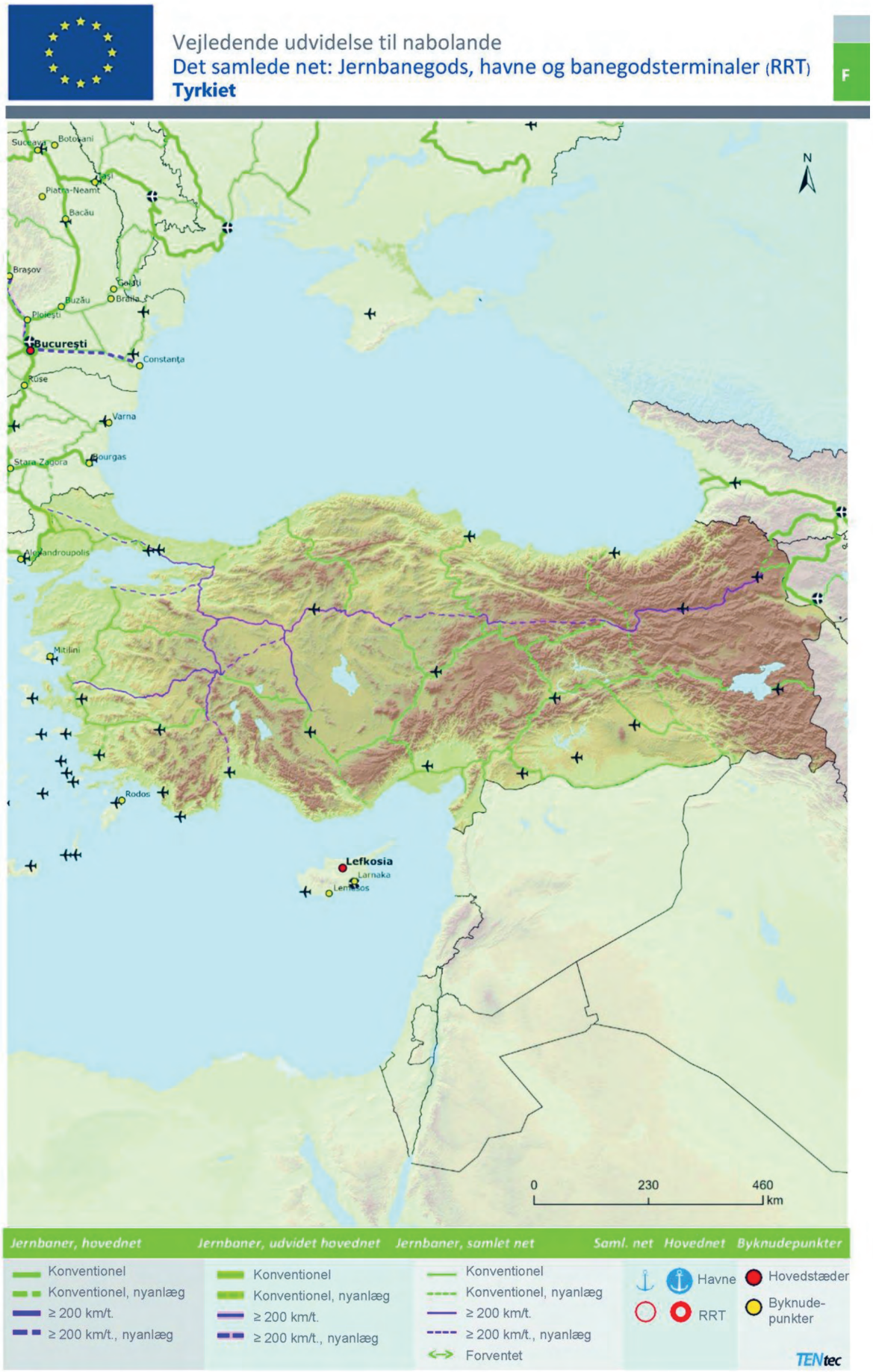
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande Hovednettet og det samlede net: Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
Transportnet for det østlige partnerskab: Moldova/Ukraine
D
N
0
175
350
km
Tartu
Riga
Panevėžys
Kaunas
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszów
Suceava
Botoşani
Iaşi
Baia Mare
Piatra-Neamt
Bacău
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Buzău
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
București
Constanța
Craiova
Ruse
Varna
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, udvidet hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Havne
RRT
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec

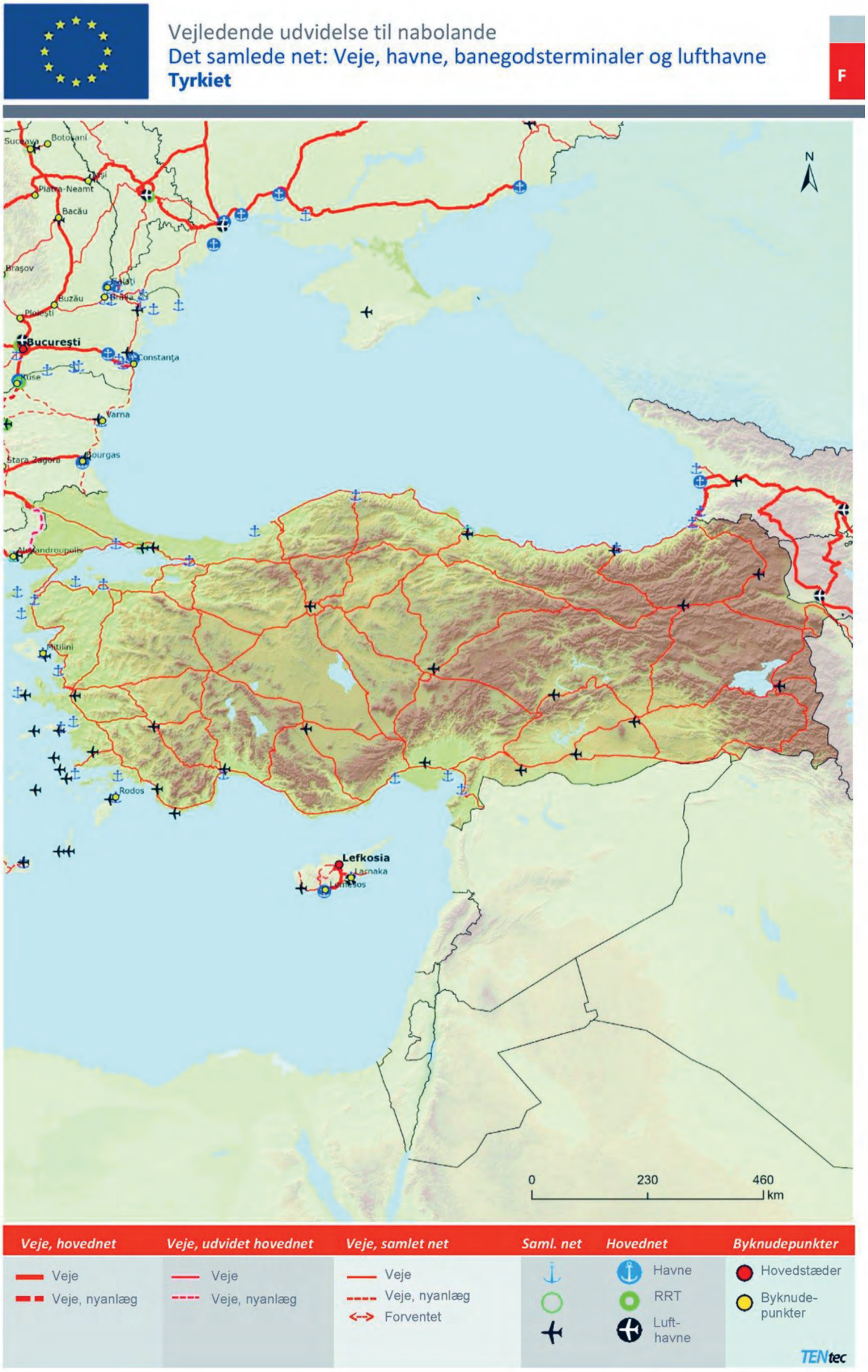

Vejledende udvidelse til nabolande Hovednettet og det samlede net: Jernbaner, havne og banegodsterminaler (RRT)
Det Østlige Partnerskab – Armenien/Aserbajdsjan/Georgien
E
0
125
250
km
N
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net Hovednet
Havne
RRT
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande Det samlede net og hovednettet: Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
Det Østlige Partnerskab – Armenien/Aserbajdsjan/Georgien
E
0
125
250
km
N
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, udvidet hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Havne
RRT
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande
Det samlede net: Indre vandveje og havne
Tyrkiet
F
N
Suceava
Botoşani
Iaşi
Piatra-Neamt
Bacău
Braşov
Galaţi
Brăila
Buzău
Ploieşti
București
Constanța
Varna
Stara Zagora
Bourgas
Alexandroupolis
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Hovednet
Indre vandveje
Indre vandveje, nyanlæg
Samlet net
Havne
Hovednet
Havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknudepunkter
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande
Det samlede net: Jernbanegods, havne og banegodsterminaler (RRT)
Tyrkiet
F
N
Suceava
Botoşani
Piatra-Neamţ
Bacău
Braşov
Galaţi
Buzău
Brăila
Ploieşti
București
Constanța
Ruse
Varna
Stara Zagora
Bourgas
Alexandroupolis
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Havne
RRT
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec


Vejledende udvidelse til nabolande
Det samlede net: Togpassagerer og lufthavne
Tyrkiet
F
N
Botoşani
Iaşi
Piatra-Neamt
Bacău
Braşov
Buzău
Ploieşti
București
Constanța
Varna
Bourgas
Stara Zagora
Alexandroupolis
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Jernbaner, hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, udvidet hovednet
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Jernbaner, samlet net
Konventionel
Konventionel, nyanlæg
≥ 200 km/t.
≥ 200 km/t., nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæde
Byknude-punkter
TENte


Vejledende udvidelse til nabolande
Det samlede net: Veje, havne, banegodsterminaler og lufthavne
Tyrkiet
F
N
Bucureşti
Constanţa
Varna
Bourgas
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Limassos
0
230
460
km
Veje, hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, udvidet hovednet
Veje
Veje, nyanlæg
Veje, samlet net
Veje
Veje, nyanlæg
Forventet
Saml. net
Hovednet
Havne
RRT
Luft-havne
Byknudepunkter
Hovedstæder
Byknude-punkter
TENtec

BILAG V

RETNINGSLINJER FOR PLANLÆGNING AF BÆREDYGTIG BYTRAFIK FOR SÅ VIDT ANGÅR BYKNUDEPUNKTER

Dette bilag indeholder retningslinjer for byknudepunkter med henblik på udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik.

1. Mål og målsætninger: En plan for bæredygtig bytrafik bør have som centralt mål at forbedre tilgængeligheden for alle brugere, herunder personer med handicap eller nedsat mobilitet, i det funktionelle byområde og sikre sikker og bæredygtig lavemissionsmobilitet af høj kvalitet gennem og i det funktionelle byområde under hensyntagen til den rolle, som offentlig transport og aktiv mobilitet kan spille i denne henseende. Den bør navnlig understøtte nul- og lavemissionsmobilitet og gennemførelsen af et bytransportsystem, der bidrager til at forbedre det transeuropæiske transportnets samlede ydeevne, navnlig gennem udvikling af infrastruktur til uhindret kørsel med nul- og lavemissionskøretøjer, af multimodale passagerknudepunkter for at lette forbindelserne på den første og sidste kilometer, og af multimodale godsterminaler, der betjener byknudepunkter.

2. Langsigtet vision og iværksættelsesplan på kort sigt: En plan for bæredygtig bytrafik bør omfatte en – eller være knyttet til en eksisterende – langsigtet strategi for den fremtidige udvikling af transportinfrastruktur og multimodale tjenester. Den bør også indeholde en gennemførelsesplan for gennemførelsen af strategien på kort sigt. Den bør indgå i en integreret tilgang til bæredygtig udvikling af byområdet og knyttes til relevant arealanvendelse og fysisk planlægning. Både den langsigtede vision og iværksættelsesplanen på kort sigt bør også behandles i finansiel henseende direkte i planen for bæredygtig bytrafik eller alternativt med henvisning til anden eksisterende planlægning på højere niveau eller relateret planlægning uden at foregribe tilsagn om finansiering.

3. Integration af forskellige transportformer: En plan for bæredygtig bytrafik bør fremme multimodal transport gennem integration af de forskellige transportformer og foranstaltninger, der har til formål at lette tilgængelig, gnidningsløs og bæredygtig mobilitet. Den bør omfatte tiltag, der øger transportandelen af de mere bæredygtige transportformer såsom offentlig transport, fælles mobilitet, aktiv mobilitet og, hvor det er relevant, transport ad indre vandveje og søtransport. Den bør også omfatte foranstaltninger til fremme af nul- og lavemissionsmobilitet, navnlig for at gøre byflåden grønnere, forbedre tilgængeligheden for alle brugere og mindske overbelastningen samt forbedre trafiksikkerheden i overensstemmelse med Unionens trafiksikkerhedsstandarder, navnlig for bløde trafikanter, herunder, hvor det er relevant, brugere af aktive transportformer.

4. Et velfungerende transeuropæisk transportnet: I en plan for bæredygtig bytrafik bør der tages behørigt hensyn til indvirkningen af forskellige byforanstaltninger på trafikstrømmene, både af passagerer og gods, på det transeuropæiske transportnet med henblik på at sikre uhindret transit, omgåelse eller sammenkobling gennem og omkring byknudepunkter, herunder for nul- og lavemissionskøretøjer. Den bør navnlig omfatte tiltag til at mindske overbelastningen, forbedre trafiksikkerheden og fjerne flaskehalse, der påvirker trafikstrømmene i det transeuropæiske transportnet.

5. Participatorisk tilgang: Udviklingen og gennemførelsen af en plan for bæredygtig bytrafik bør baseres på en integreret tilgang med tæt samarbejde, koordinering og høring på tværs af de forskellige forvaltningsniveauer og relevante myndigheder. Borgere, repræsentanter for civilsamfundet og økonomiske aktører bør også inddrages.

6. Overvågnings- og resultatindikatorer: En plan for bæredygtig bytrafik bør indeholde målsætninger, mål og indikatorer, der understøtter bytransportsystemets nuværende og fremtidige resultater. Gennemførelsen heraf bør overvåges ved brug af resultatindikatorer.

BILAG VI

ÆNDRINGER AF FORORDNING (EU) 2021/1153

I del III i bilaget til forordning (EU) 2021/1153 foretages følgende ændringer:

1) Titlen affattes således:

»GRÆNSEOVERSKRIDENDE OG MANGLENDE FORBINDELSER«.

2) I punkt 1 foretages følgende ændringer:

a) Titlen affattes således:

»Vejledende liste over forhåndsudpegede grænseoverskridende forbindelser og manglende forbindelser«.

b) Første række med titlen »Hovednetkorridoren »Atlanterhavet«« og anden række med dens ruteføring udgår.

c) Femte række med titlen »Hovednetkorridoren »Østersøen – Adriaterhavet«« og sjette række med dens ruteføring udgår.

d) Niende række med titlen »Hovednetkorridoren »Middelhavet«« og tiende række med dens ruteføring udgår.

e) Trettende række med titlen »Hovednetkorridoren »Nordsøen – Østersøen«« og fjortende række med dens ruteføring udgår.

f) Syttende række med titlen »Hovednetkorridoren »Nordsøen – Middelhavet«« og attende række med dens ruteføring udgår.

g) Enogtyvende række med titlen »Hovednetkorridoren »Orienten/det østlige Middelhav«« og toogtyvende række med dens ruteføring udgår.

h) Femogtyvende række med titlen »Hovednetkorridoren »Rhinen – Alperne«« og seksogtyvende række med dens ruteføring udgår.

i) Tredivte række med titlen »Hovednetkorridoren »Rhinen – Donau«« og enogtredivte række med dens ruteføring udgår.

j) Femogtredivte række med titlen »Hovednetkorridoren »Skandinavien – Middelhavet«« og seksogtredivte række med dens ruteføring udgår.

BILAG VII

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EU) nr. 1315/2013	Nærværende forordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5, stk. 1 og 2
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 9
Artikel 9, stk. 1	Artikel 10, stk. 1
Artikel 9, stk. 2	Artikel 6, stk. 1, og artikel 10, stk. 4
—	Artikel 11, stk. 2 og 3
Artikel 10	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12, stk. 1	Artikel 38, stk. 1, litra a)
Artikel 12, stk. 2, litra a)	Artikel 18, stk. 1, litra a)
Artikel 12, stk. 2, litra b) og c)	Artikel 15, stk. 1
Artikel 12, stk. 2, litra d)	Artikel 15, stk. 2, litra a)
—	Artikel 15, stk. 2, litra b) og c)
—	Artikel 15, stk. 3-6
Artikel 12, stk. 2, litra e)	—
Artikel 12, stk. 3	Artikel 15, stk. 7, og artikel 18, stk. 8
—	Artikel 19
Artikel 13	Artikel 20
Artikel 14, stk. 1	Artikel 21, stk. 1
Artikel 14, stk. 2	Artikel 21, stk. 3
Artikel 14, stk. 3	Artikel 21, stk. 2
Artikel 15, stk. 1	Artikel 22, stk. 1, litra a)
Artikel 15, stk. 2	Artikel 22, stk. 1, litra b)
—	Artikel 22, stk. 1, litra c)
—	Artikel 22, stk. 2
—	Artikel 23, stk. 1
Artikel 15, stk. 3, litra a)	Artikel 23, stk. 3 og 4
Artikel 15, stk. 3, litra b)	Artikel 23, stk. 2

Forordning (EU) nr. 1315/2013	Nærværende forordning
Artikel 15, stk. 3, litra c)	Artikel 23, stk. 3, første afsnit, litra d)
—	Artikel 23, stk. 5 og 6
Artikel 16	Artikel 24
Artikel 17, stk. 1	Artikel 29, stk. 1
Artikel 17, stk. 2	Artikel 29, stk. 2
Artikel 17, stk. 3	Artikel 30, stk. 2, litra a)
—	Artikel 30, stk. 2, litra b) og c)
—	Artikel 30, stk. 3 og 4
Artikel 17, stk. 4	Artikel 29, stk. 3
Artikel 18	Artikel 30, stk. 1
Artikel 19	Artikel 32
Artikel 20, stk. 1	Artikel 25, stk. 3
Artikel 20, stk. 2	Artikel 25, stk. 4
Artikel 20, stk. 3	Artikel 25, stk. 3
Artikel 21	Artikel 25, stk. 1 og 2
Artikel 22	Artikel 26
Artikel 23	Artikel 28
Artikel 24, stk. 1	Artikel 33, stk. 1
Artikel 24, stk. 2	Artikel 33, stk. 2
Artikel 25	Artikel 34
Artikel 26	Artikel 35
—	Artikel 36, stk. 1-4
Artikel 27	Artikel 36, stk. 5
—	Artikel 37
Artikel 28	Artikel 38
Artikel 29	Artikel 39
—	Artikel 40
Artikel 30	Artikel 41
—	Artikel 42
Artikel 31	Artikel 43
Artikel 32	Artikel 44
Artikel 33	Artikel 45
Artikel 34	Artikel 4, litra d)
Artikel 35	Artikel 46
—	Artikel 47
—	Artikel 48
—	Artikel 49
Artikel 36	Artikel 5, stk. 3

Forordning (EU) nr. 1315/2013	Nærværende forordning
Artikel 37	Artikel 50
Artikel 38, stk. 1	Artikel 6, stk. 3, og artikel 10, stk. 2
Artikel 38, stk. 2	—
Artikel 38, stk. 3	Artikel 6, stk. 1, artikel 10, stk. 4, og artikel 63, stk. 1
Artikel 39, stk. 1	Artikel 5
Artikel 39, stk. 2, litra a), nr. i) og ii)	Artikel 16
Artikel 39, stk. 2, litra a), nr. iii)	Artikel 18
Artikel 39, stk. 2, litra a), nr. iv)	Artikel 17
Artikel 39, stk. 2, litra b)	Artikel 23, stk. 1, og artikel 27, stk. 1
Artikel 39, stk. 2, litra c)	Artikel 31
Artikel 39, stk. 2, litra d)	Artikel 34, stk. 1, litra f)
Artikel 39, stk. 3	Artikel 16, stk. 11, artikel 18, stk. 8, og artikel 31, stk. 6
Artikel 40	—
Artikel 41, stk. 1	Artikel 10, stk. 3
Artikel 41, stk. 2	Artikel 27, stk. 2
—	Artikel 27, stk. 3
Artikel 41, stk. 3	Artikel 34, stk. 1
Artikel 42	Artikel 51
Artikel 43	Artikel 7
Artikel 44	Artikel 11, stk. 1
—	Artikel 11, stk. 2 og 3
Artikel 45, stk. 1-5	Artikel 52, stk. 1-5
—	Artikel 52, stk. 7 og 8
Artikel 45, stk. 6	Artikel 53, stk. 7
Artikel 45, stk. 7	Artikel 53, stk. 6
Artikel 45, stk. 8	Artikel 52, stk. 9
Artikel 45, stk. 9	Artikel 52, stk. 10
Artikel 46, stk. 1	Artikel 53, stk. 1
—	Artikel 53, stk. 3
Artikel 46, stk. 2	Artikel 53, stk. 4
—	Artikel 53, stk. 5
Artikel 47, stk. 1	Artikel 54
—	Artikel 55, stk. 1
Artikel 47, stk. 2	Artikel 55, stk. 2
—	Artikel 55, stk. 3 og 4
Artikel 47, stk. 3	Artikel 54, stk. 4
Artikel 48	Artikel 52, stk. 6

Forordning (EU) nr. 1315/2013	Nærværende forordning
—	Artikel 56
Artikel 49, stk. 1	Artikel 57
—	Artikel 60, stk. 1
Artikel 49, stk. 2	Artikel 60, stk. 2
Artikel 49, stk. 3	—
Artikel 49, stk. 4	Artikel 58, stk. 1, 2 og 3
Artikel 49, stk. 5	Artikel 58, stk. 4
Artikel 49, stk. 6	Artikel 58, stk. 5
Artikel 50	Artikel 59
Artikel 51	Artikel 8, stk. 8
Artikel 52	Artikel 61
Artikel 53	Artikel 62
Artikel 54	Artikel 63
Artikel 55	Artikel 8, stk. 6
Artikel 56	Artikel 64
Artikel 57	Artikel 65
—	Artikel 66
—	Artikel 67
Artikel 58	Artikel 10, stk. 2, og artikel 68
Artikel 59	Artikel 68
Artikel 60	Artikel 69
Bilag I	Bilag I
Bilag II	Bilag II
—	Bilag III
Bilag III	Bilag IV
—	Bilag V
—	Bilag VI«