Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/90901

5.12.2025

Rectificatie van Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013

(Publicatieblad van de Europese Unie L, 2024/1679, 28 juni 2024)

1. Verordening (EU) 2024/1679 komt, voor wat betreft het gedeelte vanaf overweging 3 tot en met artikel 67, als volgt te luiden:

"(3) In de mededeling van de Commissie van 9 december 2020 getiteld "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" (mededeling van de Commissie over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit) zijn mijlpalen vastgelegd voor de transitie van het Europese vervoerssysteem naar de doelstellingen van duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteit: voor het goederenvervoer per spoor een groei met 50 % tussen nu en 2030 en een verdubbeling tussen nu en 2050, voor de binnenvaart en de kustvaart een groei met 25 % tussen nu en 2030 en 50 % tussen nu en 2050 en voor de hogesnelheidstrein een verdubbeling tussen nu en 2030 en een verdrievoudiging tussen nu en 2050. Voorts moeten er in 2030 op de wegen van de Unie ten minste 30 miljoen emissievrije auto's en 80 000 emissievrije vrachtwagens rijden en moeten nagenoeg alle auto's, bestelwagens, bussen en nieuwe zware bedrijfsvoertuigen uiterlijk in 2050 emissievrij zijn. Bovendien moet het geregeld collectief vervoer binnen de Unie over afstanden van minder dan 500 km tussen nu en 2030 koolstofneutraal worden en moet Europa in 2030 minstens 100 klimaatneutrale steden tellen.

(4) De realisatie van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) schept de infrastructurele randvoorwaarden die het mogelijk maken alle vervoerswijzen duurzamer, betaalbaarder en inclusiever te maken, op grote schaal duurzame alternatieven aan te bieden als onderdeel van een multimodaal vervoerssysteem en de juiste stimulansen te bieden om de transitie te stimuleren, met name door te zorgen voor een eerlijke transitie, conform de in de aanbeveling van de Raad van 16 juni 2022 geformuleerde doelstellingen inzake het waarborgen van een eerlijke transitie naar klimaatneutraliteit ([1]).

(5) De planning, ontwikkeling en exploitatie van het trans-Europees vervoersnetwerk moeten duurzame vormen van vervoer mogelijk maken, voor betere multimodale en interoperabele vervoersoplossingen zorgen en tot een betere intermodale integratie van de volledige logistieke keten leiden; aldus moeten zij bijdragen tot een soepele werking van de interne markt door de verkeersslagaders te verwezenlijken die nodig zijn voor vlotte passagiers- en goederenvervoersstromen in de Unie en door naadloze vervoersverbindingen met buurlanden tot stand te brengen. Daarnaast moet het netwerk gericht zijn op het versterken van de economische, sociale en territoriale cohesie, door de toegankelijkheid en connectiviteit van alle regio's van de Unie te waarborgen, met een betere connectiviteit van ultraperifere gebieden en andere afgelegen, rurale, insulaire, perifere en bergachtige regio's en dunbevolkte gebieden. De ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk moet ook een naadloze, veilige en duurzame mobiliteit van goederen en personen in al hun diversiteit mogelijk maken en bijdragen tot een versterking van de economische groei en het concurrentievermogen in een mondiaal perspectief, door nationale vervoersnetwerken op een hulpbronnenefficiënte en duurzame wijze met elkaar te verknopen en interoperabel te maken.

(6) De toename van het verkeer heeft geleid tot een grotere congestie in het internationale vervoer. Om de internationale mobiliteit van reizigers en goederen te verzekeren, moeten de capaciteit van het trans-Europees vervoersnetwerk en het gebruik daarvan worden geoptimaliseerd en moet die capaciteit zo nodig worden uitgebreid door knelpunten weg te werken en ontbrekende schakels te bouwen binnen en tussen lidstaten en, in voorkomend geval, met buurlanden, rekening houdend met de lopende onderhandelingen met kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten.

([1]) PB C 243 van 27.6.2022, blz. 35.

(7) Het trans-Europees vervoersnetwerk bestaat grotendeels uit bestaande infrastructuur. Om de doelstellingen van het nieuwe TEN-T-beleid volledig te verwezenlijken, moeten voor de infrastructuur uniforme voorschriften worden vastgesteld.

(8) Projecten van gemeenschappelijk belang moeten bijdragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk door de bouw van nieuwe vervoersinfrastructuur, het onderhoud en de modernisering van bestaande vervoersinfrastructuur en maatregelen om een hulpbronnenefficiënt gebruik van het netwerk en de veerkracht ervan te bevorderen. Projecten van gemeenschappelijk belang moeten een Europese meerwaarde bieden. Die projecten moeten ook economisch levensvatbaar zijn. Projecten in dunbevolkte gebieden of projecten die essentieel zijn voor het tweeërlei civiel-militair gebruik van infrastructuur, waarvan de economische levensvatbaarheid soms moeilijk aantoonbaar is omdat ze vooral voordelen bieden op het vlak van sociale en territoriale cohesie, moeten ten minste een positieve bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het netwerk op basis van een sociaal-economische kosten-batenanalyse, met inachtneming van de specifieke kenmerken en beperkingen van het betrokken gebied.

(9) Bij de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang moet terdege rekening worden gehouden met de specifieke context van elk individueel project. Synergieën met ander beleid, zoals de trans-Europese energie- of telecommunicatienetwerken of het beleid inzake infrastructuur voor tweeërlei gebruik voor militaire doeleinden moeten waar mogelijk worden benut, alsook met toeristische aspecten, door bij de bouw van civieltechnische structuren zoals bruggen of tunnels ook fietsinfrastructuur aan te leggen, waaronder de EuroVelo-routes, of met veiligheidsaspecten door het opnemen van nieuwe technologieën, zoals sensoren in bruggen.

(10) Om een hoogwaardige, efficiënte en veerkrachtige vervoersinfrastructuur voor alle vervoerswijzen tot stand te brengen, moet bij de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk rekening worden gehouden met de beveiliging en veiligheid van het passagiers- en goederenverkeer, met de bijdrage tot klimaatverandering en met de impact van klimaatverandering, mogelijke natuurrampen of door de mens veroorzaakte rampen op de infrastructuur en de toegankelijkheid voor alle gebruikers, met name in regio's die hard worden getroffen door de negatieve gevolgen van klimaatverandering.

(11) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet de kwaliteit van de dienstverlening bevorderen, voor betere sociale omstandigheden voor werknemers in de vervoerssector zorgen, vervoer beter toegankelijk maken voor alle gebruikers, waaronder personen met een handicap of beperkte mobiliteit en andere personen in kwetsbare situaties, en vervoersarmoede helpen voorkomen en beperken. Om gelijke toegang tot diensten en infrastructuur te waarborgen moet bijzondere aandacht worden besteed aan de genderdimensie.

(12) Bij de planning van infrastructuur moeten de lidstaten en andere projectinitiatiefnemers voldoende aandacht besteden aan de risicobeoordelingen en adaptatiemaatregelen om de veerkracht van de infrastructuur te versterken, bijvoorbeeld tegen klimaatverandering, natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen. Door verdere stimulansen te bieden voor de ontwikkeling van duurzame vormen van vervoer en door strenge normen voor groene vervoersinfrastructuur te hanteren, zal de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk het beginsel "geen ernstige afbreuk doen" ondersteunen in de zin van artikel 17 van de taxonomieverordening (EU) 2020/852 van het Europees Parlement en de Raad ([2]).

(13) Gezien de ontwikkeling van de infrastructuurbehoeften van de Unie en de doelstellingen inzake het koolstofvrij maken alsook de Conclusies van de Europese Raad van juli 2020 op grond waarvan EU-uitgaven in overeenstemming moeten zijn met de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs en met het beginsel "geen ernstige afbreuk doen", moeten projecten van gemeenschappelijk belang worden beoordeeld om ervoor te zorgen dat het TEN-T-beleid in overeenstemming is met de vervoers-, milieu- en klimaatdoelstellingen van de Unie. De lidstaten en andere projectinitiatiefnemers moeten plannen en projecten aan milieu-beoordelingen onderwerpen. Voor projecten waarvoor op de datum van inwerkingtreding van deze verordening nog geen aanbestedingsprocedure voor een milieueffectbeoordeling is gestart, moet aan de hand van de recentste richtsnoeren en beste praktijken worden beoordeeld of ze "geen ernstige afbreuk doen".

([2]) Verordening (EU) 2020/852 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2020 betreffende de totstandbrenging van een kader ter bevordering van duurzame beleggingen en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/2088 (PB L 198 van 22.6.2020, blz. 13).

(14) Om te waarborgen dat infrastructuurprojecten in het kader van deze verordening bestand zijn tegen de mogelijke negatieve gevolgen van klimaatverandering, moeten ze worden onderworpen aan een analyse van de klimaatkwetsbaarheid en een risicobeoordeling, met inbegrip van relevante adaptatiemaatregelen. Projecten waarvoor een milieueffectbeoordeling moet worden verricht, moeten aan een klimaatbestendigheidstoets worden onderworpen; de kosten van broeikasgasemissies en de positieve effecten van klimaatmitigatiemaatregelen moeten worden meegenomen in de kosten-batenanalyse. De klimaatbestendigheidstoets moet worden uitgevoerd op basis van de recentste beste praktijken en richtsnoeren. Dit zorgt er mee voor dat bij investerings- en planningsbesluiten die in het kader van de Uniebegroting worden genomen, rekening wordt gehouden met aan klimaatverandering gerelateerde risico's, alsook met beoordelingen van de kwetsbaarheid voor en de aanpassing aan klimaatverandering. Onverminderd andere rechtshandelingen van de Unie, met name uitvoeringshandelingen betreffende de voorwaarden voor de toewijzing van financiële steun van de Unie aan projecten van gemeenschappelijk belang uit hoofde van Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad ([3]), mag de verplichting om een klimaatbestendigheidstoets uit te voeren alleen gelden voor projecten waarvoor de procedure voor de aanbesteding van de milieueffectbeoordeling nog niet is gestart op de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

(15) De lidstaten en andere projectinitiatiefnemers moeten plannen en projecten overeenkomstig de desbetreffende wetgeving aan een milieubeoordeling onderwerpen om negatieve gevolgen voor het milieu, zoals landschapsversnippering, bodemafdekking, lucht- en waterverontreiniging en geluidshinder, te voorkomen of, als dat niet haalbaar is, te milderen of te compenseren, en om de biodiversiteit doeltreffend te beschermen.

(16) De belangen van regionale en lokale overheden alsook die van burgers die de gevolgen van een project van gemeenschappelijk belang ondervinden, moeten terdege in aanmerking worden genomen tijdens de plannings- en bouwfase van projecten.

(17) De definitie van het trans-Europees vervoersnetwerk moet gebaseerd zijn op een gemeenschappelijke en transparante methode en moet het hoogste niveau van infrastructuurplanning binnen de Unie vertegenwoordigen. Het netwerk moet multimodaal zijn en dus alle vervoerswijzen en de verbindingen daarmee omvatten, aangevuld met relevante beheersystemen voor verkeers- en reisinformatie.

(18) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet geleidelijk in drie stappen worden ontwikkeld, met als algemene doelstelling een hoogwaardig multimodaal en interoperabel Europees netwerk tot stand te brengen, met inachtneming van de algemene EU-doelstellingen inzake klimaatneutraliteit en milieu, binnen de volgende termijnen: voltooiing van het kernnetwerk tussen nu en 2030, van het uitgebreide kernnetwerk tussen nu en 2040 en van het uitgebreide netwerk tussen nu en 2050, tenzij anders bepaald in deze verordening.

(19) In aanvulling op de termijnen van 2030 en 2050 die reeds in het kader van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([4]) waren ingevoerd, moet 2040 worden toegevoegd als tussentijdse termijn om het uitgebreide kernnetwerk dat deel uitmaakt van de Europese vervoerscorridors in overeenstemming te brengen met deze verordening. Dezelfde tussentijdse termijn moet ook gelden voor nieuwe normen voor het kernnetwerk die in aanvulling op de vereisten van Verordening (EU) nr. 1315/2013 zijn ingevoerd, om ervoor te zorgen dat tijdig de nodige investeringen kunnen gebeuren.

(20) Vervoersinfrastructuur functioneert als een netwerk. De niet-conformiteit of niet-operabiliteit van een klein segment kan derhalve de doeltreffendheid en het concurrentievermogen van het systeem als geheel belemmeren en verhinderen dat de voordelen van het volledige netwerk worden benut.

(21) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet een Europabreed vervoersnetwerk zijn dat de toegankelijkheid en connectiviteit waarborgt van alle regio's van de Unie, ook die van de ultraperifere gebieden en andere afgelegen, rurale, insulaire, perifere en bergachtige regio's, alsook dunbevolkte gebieden, en dat de sociale, economische en territoriale samenhang tussen die regio's versterkt. De eisen inzake de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk moeten worden vastgesteld om de ontwikkeling van een hoogwaardig netwerk in de hele Unie te bevorderen.

([3]) Verordening (EU) 2021/1153 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 tot vaststelling van de Connecting Europe Facility en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 1316/2013 en (EU) nr. 283/2014 (PB L 249 van 14.7.2021, blz. 38).

([4]) Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

(22) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden uitgerust met voldoende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, in overeenstemming met de termijnen die zijn vastgelegd in Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad ([5]), om ervoor te zorgen dat het TEN-T de transitie naar emissievrije en emissiearme mobiliteit effectief ondersteunt.

(23) Boven op het kernnetwerk moet een uitgebreid kernnetwerk worden gedefinieerd op basis van prioritaire segmenten van het uitgebreide netwerk die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors.

(24) Het kernnetwerk is bepaald op basis van een objectieve planningsmethode. Met behulp van deze methode zijn de belangrijkste stedelijke knooppunten, havens, luchthavens en grensovergangen bepaald. Waar mogelijk moeten deze knooppunten via het spoor en/of de weg met het trans-Europees vervoersnetwerk worden verbonden, voor zover economisch levensvatbaar en haalbaar. Dankzij die methode worden alle lidstaten met elkaar verbonden en worden de belangrijkste eilanden in het kernnetwerk opgenomen.

(25) Het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, met respectievelijk 2030 en 2040 als uiterste termijn, tenzij anders bepaald in deze verordening, moeten de basis vormen van het duurzame multimodale vervoersnetwerk, dat bestaat uit de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen van het trans-Europees vervoersnetwerk, op basis van de verkeersbehoeften. Zij moeten de ontwikkeling van het volledige uitgebreide netwerk stimuleren en de Unie in staat stellen zich te concentreren op de onderdelen van het trans-Europees vervoersnetwerk met de grootste Europese meerwaarde, met name grensoverschrijdende segmenten, ontbrekende schakels, multimodale knooppunten en grote knelpunten.

(26) Een aantal bestaande normen van het kernnetwerk moeten ook op het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk van toepassing worden om de voordelen van het netwerk optimaal te benutten, de interoperabiliteit tussen netwerktypen te vergroten en meer activiteit met duurzamere vormen van vervoer mogelijk te maken, onder meer door verdere digitalisering en andere technologische oplossingen.

(27) Vrijstellingen van de infrastructuurvereisten die van toepassing zijn op het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk mogen alleen in terdege gemotiveerde gevallen en onder bepaalde voorwaarden worden toegestaan. Dat moet onder meer gelden voor gevallen waarin investeringen niet gerechtvaardigd zijn, of in geval van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, bijvoorbeeld in ultraperifere gebieden en andere afgelegen, insulaire, perifere, bergachtige of dunbevolkte gebieden, of in dichtbevolkte gebieden of in geval van aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Bij de beoordeling van de verzoeken om vrijstellingen van de lidstaten moet de Commissie terdege rekening houden met de mogelijke gevolgen voor de interoperabiliteit en continuïteit van het netwerk en ook met de gevolgen voor aansluitende segmenten in naburige lidstaten.

(28) Een spoorwegnet van een lidstaat, of een deel daarvan, waarvan de spoorwijdte afwijkt van de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm (een "geïsoleerd net" voor de toepassing van deze verordening), mag niet worden onderworpen aan bepaalde normen en eisen van deze verordening, aangezien dit vanuit economisch oogpunt niet gerechtvaardigd zou zijn vanwege de specifieke kenmerken van geïsoleerde netten. Die specifieke kenmerken zijn het gevolg van het feit dat geïsoleerde netten niet zijn verbonden met andere netwerken met een Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm. Bovendien moeten de lidstaten alles in het werk stellen om op het gehele net een minimumaantal treinpaden toe te wijzen aan goederentreinen met een lengte van minstens 740 meter. Bij de beoordeling van die inspanningen kunnen zij echter rekening houden met de specifieke kenmerken en uitdagingen van geïsoleerde netten en met het feit dat het op geïsoleerde netten vanuit sociaal-economisch oogpunt niet altijd gerechtvaardigd is dergelijke treinpaden te voorzien.

(29) De maritieme dimensie van het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden geïntegreerd in het netwerk van infrastructuur over land, bestaande uit het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk. Daartoe moet een echt duurzame, slimme, naadloze en veerkrachtige Europese maritieme ruimte worden gecreëerd, die in nauwe samenwerking met de Europese macroregionale en zeegebiedstrategieën moet worden uitgevoerd en waar ook de voormalige "snelwegen op zee" moeten worden in opgenomen. Die ruimte moet alle maritieme infrastructuurcomponenten van het trans-Europees vervoersnetwerk omvatten. Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang moet met name aandacht worden besteed aan het bevorderen van een betere ontsluiting van ultraperifere en andere afgelegen, insulaire en perifere regio's.

([5]) Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1).

(30) De corridors voor goederenvervoer per spoor die zijn ingesteld op grond van Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad ([6]) en de kernnetwerkcorridors zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 1315/2013, zijn complementaire beleidsinstrumenten die sterk gelieerde doelstellingen nastreven, met name duurzame, efficiënte en veilige vervoersdiensten stimuleren. Hoewel de samenwerking op veel punten vruchtbaar is, is er in sommige gevallen sprake van overlappingen tussen activiteiten en is er behoefte aan een betere uitwisseling van informatie. Bovendien zijn de corridors voor goederenvervoer per spoor en de kernnetwerkcorridors geografisch niet volledig op elkaar afgestemd, hetgeen de coördinatiemogelijkheden beperkt, bijvoorbeeld in verband met aspecten zoals de toepassing van de infrastructuurvereisten van het trans-Europees vervoersnetwerk of de verbetering van de kwaliteit van de spoorwegdiensten. Er bestaat dan ook een aanzienlijk onbenut potentieel om een en ander te stroomlijnen en doeltreffender te maken en om synergieën te creëren.

(31) Zoals gesteld in de mededeling van de Commissie over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, moeten de kernnetwerkcorridors en de corridors voor goederenvervoer per spoor worden geïntegreerd in "Europese vervoerscorridors" om de synergieën tussen infrastructuurplanning en de vervoersexploitatie te versterken. De Europese vervoerscorridors moeten het instrument worden voor de ontwikkeling van duurzame en multimodale goederen- en passagiersstromen in Europa en voor de ontwikkeling van hoogwaardige interoperabele infrastructuur en operationele prestaties. De vervoerscorridors moeten tevens worden aangewend als instrument om de visie op de verwezenlijking van een uitermate competitief spoornet in de hele Unie te verwezenlijken.

(32) Er moeten nieuwe operationele prioriteiten voor de Europese vervoerscorridors worden gehanteerd om een hoge kwaliteit van de diensten te waarborgen. Het bestuur van het goederenvervoer per spoor moet met name alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat het oponthoud van goederentreinen die een grens tussen twee lidstaten overschrijden gemiddeld niet meer dan 25 minuten bedraagt en dat de meeste treinen die minstens één grens op een Europese vervoerscorridor overschrijden, hun bestemming of de buitengrens van de Unie bereiken op het geplande tijdstip of met minder dan 30 minuten vertraging. De eis inzake het maximale oponthoud mag niet worden opgelegd wanneer de spoorwijdte verandert. Hij mag evenmin worden opgelegd voor grenzen tussen twee lidstaten waar de controles uit hoofde van Verordening (EU) 2016/399 van het Europees Parlement en de Raad ([7]), die met name voorziet in controles van treinreizigers en spoorwegpersoneel op passagiers- en goederentreinen die de buitengrenzen overschrijden, nog niet zijn opgeheven en waar de op grond van die verordening op treinen uitgevoerde controles niet binnen dat tijdsbestek kunnen worden verricht. Veranderingen van spoorwijdte en controles op treinen kunnen congestie en langere wachttijden aan de grens veroorzaken. Ook vertragingen die ontstaan in en toe te schrijven zijn aan de passage van goederentreinen door derde landen mogen niet worden meegerekend.

(33) Aanvankelijk waren lidstaten met een spoorwegnet met een andere spoorwijdte dan het hoofdspoorwegnet in de Unie op grond van Verordening (EU) nr. 913/2010 niet verplicht deel te nemen aan de totstandbrenging van goederencorridors of aan het verlengen van bestaande corridors in het kader van die Verordening. Die lidstaten moeten gedurende een periode van maximaal tien jaar de mogelijkheid krijgen om te beslissen dat de voor de spoorweginfrastructuur op hun grondgebied verantwoordelijke infrastructuurbeheerders niet deelnemen aan de raad van bestuur van de goederencorridors op hun grondgebied.

(34) Verordening (EU) nr. 913/2010 is voornamelijk gericht op de organisatie en het beheer van internationale spoorwegcorridors voor een concurrerend goederenvervoer per spoor. Als eiland is Ierland niet via het spoor verbonden met andere lidstaten. Bovendien waren lidstaten met een spoorwegnet met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnet in de Unie, op grond van die verordening, niet verplicht deel te nemen aan de invoering van goederencorridors of aan het verlengen van bestaande corridors. Ierland heeft van die mogelijkheid gebruikgemaakt. Bijgevolg is op het grondgebied van Ierland geen goederencorridor vastgelegd. Gezien de beperkte meerwaarde van deelname aan het beheer van de goederencorridors in het kader van Verordening (EU) nr. 913/2010 voor de Ierse autoriteiten en hun infrastructuurbeheerders, moet Ierland dan ook de mogelijkheid krijgen te besluiten dat de vertegenwoordigers van zijn autoriteiten en de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied, niet deelnemen aan de raad van bestuur en/of de beheerraad van de goederencorridors op zijn grondgebied.

(35) De Europese vervoerscorridors moeten de belangrijkste vervoersstromen over lange afstand bestrijken en bestaan uit belangrijke Europese multimodale vervoersassen, gebaseerd zijn op delen van het trans-Europees vervoersnetwerk, grensoverschrijdend en multimodaal zijn en openstaan voor alle vervoerswijzen die onder deze verordening vallen, en kunnen ook buurlanden omvatten.

([6]) Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22).

([7]) Verordening (EU) 2016/399 van het Europees Parlement en de Raad van 9 maart 2016 betreffende een Uniecode voor de overschrijding van de grenzen door personen (Schengengrenscode) (PB L 77 van 23.3.2016, blz. 1).

(36) Om het trans-Europees vervoersnetwerk gecoördineerd en tijdig te verwezenlijken en aldus de netwerkeffecten te kunnen maximaliseren, moeten de betrokken lidstaten ervoor zorgen dat passende maatregelen worden genomen om de projecten van gemeenschappelijk belang van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk binnen de vastgelegde termijnen van respectievelijk 2030, 2040 en 2050 te voltooien, tenzij anders bepaald in deze verordening. Daartoe moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de nationale vervoers- en investeringsplannen coherent zijn met de prioriteiten in deze verordening. De lidstaten moeten ook rekening houden met, onder meer, de prioriteiten in de werkplannen van de Europese coördinatoren en in de overeenkomstig deze verordening vastgestelde uitvoeringshandelingen. De reikwijdte, de methode of het tijdschema van de nationale plannen en programma's blijven echter een exclusieve bevoegdheid van de lidstaten.

(37) Het is noodzakelijk projecten van gemeenschappelijk belang aan te wijzen die zullen bijdragen tot de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk en de in deze verordening vastgelegde doelstellingen en die beantwoorden aan de in deze verordening vastgelegde prioriteiten. De tenuitvoerlegging van die projecten moet afhangen van de mate waarin zij voldragen zijn, van de naleving van de wettelijke procedures van de Unie en de lidstaten, en van de beschikbaarheid van financiële middelen, zonder daarbij vooruit te lopen op de financiële toezeggingen van een lidstaat of de Unie.

(38) Projecten van gemeenschappelijk belang om het trans-Europees vervoersnetwerk te ontwikkelen conform de eisen van deze verordening, bieden een Europese meerwaarde, aangezien zij bijdragen tot een hoogwaardig, veerkrachtig, interoperabel en multimodaal Europees netwerk, dat voor meer duurzaamheid, cohesie, efficiëntie en voordelen voor de gebruiker zorgt. De Europese meerwaarde is groter als die projecten niet alleen de betrokken lidstaat potentiële baten opleveren, maar ook voor aanzienlijke verbeteringen van de vervoersverbindingen of vervoersstromen tussen lidstaten of tussen een lidstaat en een derde land zorgen. Dergelijke grensoverschrijdende projecten moeten het voorwerp uitmaken van prioritair optreden van de Unie om te garanderen dat ze worden uitgevoerd.

(39) Om aan de vereisten van deze verordening te voldoen, moeten de lidstaten en andere projectinitiatiefnemers ervoor zorgen dat beoordelingen van projecten van gemeenschappelijk belang efficiënt, en zonder onnodige vertraging, worden uitgevoerd, en, indien van toepassing, overeenkomstig Richtlijn (EU) 2021/1187 van het Europees Parlement en de Raad ([8]), alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat die projecten tijdig en efficiënt worden uitgevoerd.

(40) Bij de uitvoering van de sociaal-economische kosten-batenanalyse moeten de lidstaten een erkende en gestandaardiseerde aanpak volgen teneinde projecten van gemeenschappelijk belang op transparante en vergelijkbare wijze te kunnen evalueren. De analyse van de klimaat- en milieugerelateerde kosten en baten moet gebaseerd zijn op een milieueffectbeoordeling die is uitgevoerd krachtens Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad ([9]).

(41) Samenwerking met derde landen, waaronder buurlanden, is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de infrastructuurnetwerken van de Unie en die landen op elkaar aansluiten en interoperabel zijn. De Unie moet, waar passend, projecten van gemeenschappelijk belang met die landen bevorderen en ervoor zorgen dat de doelstellingen en de interoperabiliteitseisen van het trans-Europees vervoersnetwerk worden nageleefd. Die projecten moeten ook worden afgestemd op de doelstelling om in 2050 klimaatneutraliteit in de Unie te bereiken en voor een gelijk speelveld in het vervoer zorgen, met name door koolstoflekkage te voorkomen.

(42) De veerkracht van het Europese vervoersnetwerk is op de proef gesteld door de verwoestende gevolgen van de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne. Die agressie heeft het geopolitieke landschap hertekend en zichtbaar gemaakt hoe kwetsbaar de Unie is voor onvoorziene ontwrichtende gebeurtenissen buiten haar grenzen. De grote effecten ervan op de wereldmarkten, bijvoorbeeld op de mondiale voedselzekerheid, hebben duidelijk gemaakt dat de interne markt en het vervoersnetwerk van de Unie bij de totstandbrenging van Uniebeleid niet los van elkaar kunnen worden gezien. Er is meer dan ooit behoefte aan betere verbindingen tussen de Unie en haar naburige partnerlanden.

(43) Gezien die nieuwe geopolitieke context worden in de mededeling van de Commissie van 12 mei 2022 getiteld "Een actieplan voor solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne om de uitvoer van landbouwproducten uit Oekraïne en de bilaterale handel met de EU te faciliteren" verschillende grote uitdagingen op het gebied van vervoersinfrastructuur genoemd die de Unie en haar buurlanden moeten aanpakken om de economie en het herstel van Oekraïne te ondersteunen, opdat landbouw- en andere goederen de Unie en de wereldmarkten bereiken en de connectiviteit met de Unie voor zowel uitvoer als invoer aanzienlijk wordt verbeterd. Om met de Unie meer connectiviteit te kunnen aanbieden, werd in die mededeling voorgesteld om de uitbreiding van de Europese vervoerscorridors naar Oekraïne en Moldavië te onderzoeken.

([8]) Richtlijn (EU) 2021/1187 van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2021 inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) (PB L 258 van 20.7.2021, blz. 1).

([9]) Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PB L 26 van 28.1.2012, blz. 1).

(44) Gezien de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne en het standpunt dat Belarus in dat conflict heeft ingenomen, is samenwerking tussen de Unie en Rusland en Belarus op beleidsgebied inzake het trans-Europees vervoersnetwerk noch passend noch in het belang van de Unie. Daarom moeten deze twee derde landen uit het TEN-T-netwerk worden geschrapt. Betere grensoverschrijdende verbindingen met Rusland en Belarus hebben op het grondgebied van de lidstaten bijgevolg niet langer een hoge prioriteit. Momenteel bestaan er naar deze twee derde landen verbindingen vanuit Finland, Estland, Letland, Litouwen en Polen. In het licht van de lagere prioriteit van de aanleg en verbetering van deze verbindingen, moet de status van de laatstekilometersegmenten van alle grensoverschrijdende verbindingen met Rusland en Belarus, die momenteel op de kaarten in deze verordening als onderdeel van het kernnetwerk zijn aangeduid, worden verlaagd van kernnetwerk naar uitgebreide netwerk, dat pas tegen de latere termijn van 2050 moet worden verwezenlijkt. Een eventuele democratische transitie in Belarus zou van de aanleg en verbetering van grensoverschrijdende verbindingen tussen dat land en de Unie echter een grote prioriteit maken overeenkomstig het omvattende economische plan voor een democratisch Belarus, in het kader waarvan dat land opnieuw zou worden opgenomen in de verordening.

(45) De nieuwe geopolitieke context die is ontstaan door de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne heeft aangetoond hoe belangrijk naadloze vervoersverbindingen binnen de Unie en met buurlanden zijn. Dat de spoorwijdte op sommige netten afwijkt van de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm vormt een ernstige belemmering voor de interoperabiliteit van de spoornetten in de Unie en heeft zelfs gevolgen voor de concurrentiepositie van die geïsoleerde spoornetten. Nieuwe spoorlijnen van het kernnetwerk of het uitgebreide kernnetwerk moeten daarom worden aangelegd met een Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm. Bovendien moeten lidstaten waarvan het spoornet een andere spoorwijdte heeft dan de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm onderzoeken of bestaande spoorlijnen van de Europese vervoerscorridors naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm kunnen worden omgebouwd. Die verplichting moet niet van toepassing zijn op eilanden en ultraperifere gebieden, aangezien hun geografische ligging tot gevolg heeft dat hun spoornet over land niet met het grondgebied van de Unie is verbonden.

(46) Om de vervoerssector om te vormen tot een heus multimodaal systeem van duurzame en slimme mobiliteitsdiensten, moet de Unie een hoogwaardig spoorvervoersnetwerk ontwikkelen waarop voor goederen- en passagierstreinen bepaalde minimumsnelheden mogelijk moeten zijn. Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang moet de Unie ook de nodige aandacht besteden aan de aanleg van infrastructuur voor dubbelsporige lijnen voor spoorinfrastructuur die met capaciteitsproblemen kampt. Concurrerende hogesnelheidstreinen voor passagiers bieden een groot potentieel om het vervoer koolstofvrij te maken. Er moet een coherent en interoperabel Europees hogesnelheidsnet worden ontwikkeld dat de hoofdsteden en grote steden met elkaar verbindt. Als aanvulling op bestaande hogesnelheidslijnen zullen lijnen die ontworpen zijn voor snelheden van minstens 160 km/h op hun beurt netwerkeffecten creëren, de coherentie van het netwerk versterken en voor een groei van het passagiersvervoer per spoor zorgen. De eisen inzake ontwerpsnelheden voor passagiers- en goederenlijnen mogen echter slechts van toepassing zijn op een percentage van de betrokken spoorsegmenten, om rekening te houden met de behoefte aan flexibiliteit op trajecten met bijzondere kenmerken vanwege het reliëf of topografische of stedenbouwkundige beperkingen, waaraan de snelheid in elk geval moet worden aangepast, met inbegrip van onder meer verbindingslijnen, lijnen door stations, toegangen tot terminals en dienstvoorzieningen of opstelterreinen. De Commissie moet, indien nodig en gerechtvaardigd, op verzoek van een lidstaat vrijstellingen verlenen om meer flexibiliteit mogelijk te maken dan de in deze verordening vastgestelde specifieke percentages. Bij de modernisering van infrastructuur worden de lidstaten aangemoedigd te onderzoeken of de ontwerpsnelheid kan worden opgetrokken, zoals bepaald in bijlage I bij Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ([10]). Naast hogesnelheidstreinen vormen nachttreinen een duurzame manier om binnen de Unie te reizen over lange afstanden.

(47) Er moet in heel Europa een duurzamer, veerkrachtiger en betrouwbaarder netwerk voor goederenvervoer per spoor worden gecreëerd om het concurrentievermogen van het multimodaal en gecombineerd vervoer te versterken. De infrastructuur voor gecombineerd spoorvervoer en van terminals moet worden gemoderniseerd om ervoor te zorgen dat intermodaal vervoer hoofdzakelijk via het spoor, de binnenvaart of de kustvaart verloopt en dat de voor- en/of natrajecten over de weg zo kort mogelijk zijn.

([10]) Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

(48) Intermodaal vervoer vertegenwoordigt ongeveer de helft van de tonkilometers van het goederenvervoer per spoor in Europa en het aandeel ervan neemt toe. Om de doelstellingen van de mededeling van de Commissie over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit te verwezenlijken, namelijk het aandeel van het goederenvervoer per spoor verdubbelen, moet bijzondere aandacht worden besteed aan vervoer waarbij een hoofdtraject per spoor wordt gecombineerd met voor- en natransport per vrachtwagen. Om de groei van het intermodaal verkeer te bevorderen, moet de infrastructuur geschikt worden gemaakt voor goederentreinen die standaardopleggers tot 4 m hoog vervoeren en die geladen zijn op een hoogte van ten minste 27 cm boven de spoorstaaf, waarbij een minimumhoogte van 33 cm moet worden aangemoedigd. De naleving van die eis brengt echter talrijke, soms kostbare aanpassingen met zich mee. Daarom is het belangrijk de uitvoering van deze eis evenwichtig aan te pakken en ervoor te zorgen dat een en ander op kosteneffectieve wijze wordt uitgevoerd. In dit verband moeten de lidstaten waarborgen dat deze eis wordt toegepast op minstens één binnenlandse directe lijn, één directe spoorverbinding voor goederenvervoer met een of meer naburige lidstaten en één verbinding met ten minste één overslagterminal voor weg- en spoorvervoer of multimodale goederenterminal in of grenzend aan een zeehaven die deel uitmaakt van de Europese vervoerscorridor op het grondgebied van een lidstaat. Indien zich op het grondgebied van een lidstaat een of meer eindpunten van een corridor bevinden, moet bovendien minstens één directe lijn naar één van die eindpunten aan die eis voldoen. Bij de keuze van de desbetreffende lijnen moeten de lidstaten rekening houden met de huidige en toekomstige goederenstromen per spoor. Bij de beoordeling van verzoeken om vrijstelling van de eis met betrekking tot het vervoer van opleggers uit hoofde van deze verordening, moet de Commissie in het bijzonder rekening houden met het resultaat van de sociaal-economische kosten-batenanalyse en met de mogelijke hinder door de werkzaamheden om aan deze norm te voldoen. Bij de beoordeling van verzoeken om vrijstelling van eisen die voor infrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk gelden, moet de Commissie met name rekening houden met belangrijke investeringen die de betrokken lidstaat reeds heeft gedaan op een parallelle lijn in de dichte nabijheid van de aan te leggen nieuwe lijnen.

(49) Aangezien de uitrol van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) in Europa is versneld en verschillende lidstaten reeds plannen hebben aangenomen om hun volledige spoornet sneller met ERTMS uit te rusten, moet rekening worden gehouden met deze paradigmaverschuiving en moet er voor de uitrol van ERTMS op het uitgebreide netwerk voor een ambitieuzere aanpak worden geopteerd.

(50) De lidstaten moeten ervoor zorgen dat het ERTMS tussen nu en 2030 wordt uitgerold op het kernnetwerk, tussen nu en 2040 op het uitgebreide kernnetwerk en tussen nu en 2050 op het uitgebreide netwerk. Bij de uitrol van het ERTMS op het uitgebreide netwerk moet prioriteit worden gegeven aan lijnen die kunnen bijdragen tot een veilig en efficiënt grensoverschrijdend internationaal spoorvervoer. Aangezien de invoering van op radiogebaseerd ERTMS verder bijdraagt tot de opheffing van nationale voorschriften die van invloed zijn op de exploitatie, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat op nieuwe lijnen vanaf 2030, of als het seingevingssysteem van bestaande lijnen wordt gemoderniseerd vanaf 2040, radiogebaseerd ERTMS wordt ingevoerd en dat tussen nu en 2050 het volledige trans-Europees vervoersnetwerk met op radio gebaseerd ERTMS wordt uitgerust.

(51) Aangezien het inzetten van ERTMS en het tegelijkertijd langer aanhouden van extra baanapparatuur duur en complex is, kunnen infrastructuurbeheerders de onderhoudskosten aanzienlijk drukken door systemen van klasse B uit bedrijf te nemen. De lidstaten moeten er, behalve in bepaalde gevallen, voor zorgen dat systemen van klasse B uiterlijk in 2040 buiten bedrijf worden gesteld op het kernnetwerk en vervolgens uiterlijk in 2045 op het uitgebreide kernnetwerk en uiterlijk in 2050 op het uitgebreide netwerk, op voorwaarde dat een adequaat veiligheidsniveau wordt gewaarborgd. Tegelijkertijd moeten zij ervoor zorgen dat alle betrokkenen tijdig worden geïnformeerd over die buitenbedrijfstelling en over de invoering van ERTMS.

(52) De binnenwateren in Europa worden gekenmerkt door een heterogene hydromorfologie, die een coherent prestatieniveau voor alle waterwegen belemmert. Klimaat- en weersomstandigheden kunnen grote gevolgen hebben voor de binnenwateren, met name voor vrijstromende trajecten. Om betrouwbaar internationaal verkeer te waarborgen, met inachtneming van de hydromorfologie en de toepasselijke milieuwetgeving, moeten de TEN-T-eisen rekening houden met de specifieke hydromorfologie van elke waterweg (bijvoorbeeld vrijstromende of gereguleerde rivieren) en met de doelstellingen van het milieu- en biodiversiteitsbeleid. Daartoe moeten voor elke Europese vervoerscorridor, waterweg of waterwegsegment referentiewaterstanden worden bepaald, rekening houdend met de impact van klimaatverandering. Bij de vaststelling van referentiewaterstanden moet de Commissie nauw samenwerken met de betrokken lidstaten, de betrokken Europese coördinatoren, en de betrokken riviercommissies die bij internationale overeenkomsten zijn opgericht, zodat de eisen voor de binnenvaartinfrastructuur coherent worden aangepakt en deze vervoerswijze wordt bevorderd.

(53) Bij de aanleg of modernisering van binnenvaartinfrastructuur moet bijzondere aandacht worden besteed aan het vermijden van potentiële belemmeringen voor de connectiviteit van vrij stromende rivieren.

(54) Als toegangs- of uitgangspunt voor de landinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk spelen zeehavens een belangrijke geostrategische rol als grensoverschrijdende multimodale knooppunten, die niet alleen als vervoersknooppunt fungeren, maar ook de toegangspoort kunnen vormen voor handel, industriële clusters, militaire mobiliteit en energieknooppunten. Zoals benadrukt in de mededeling van de Commissie van 18 mei 2022, getiteld, "REPowerEU-plan", is er behoefte aan diversificatie van de energievoorziening en aan een versnelde uitrol van hernieuwbare energie. Zeehavens kunnen aan de verwezenlijking van dit doel bijdragen door de uitrol van offshore-windinstallaties, de productie van groene waterstof en het vervoer en de opslag van vloeibaar aardgas. Ter versterking van de synergieën tussen de vervoers- en energiesector bij de inspanningen om de economie van de Unie koolstofvrij te maken, kunnen zeehavens ook een rol spelen bij het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen of andere vervoerswijzen.

(55) De kustvaart kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan het koolstofvrij maken van het vervoer door meer vracht en passagiers over zee te vervoeren, onder meer om congestie op het wegennet van de Unie te verminderen en de toegang tot perifere en insulaire regio's en staten te verbeteren. De kustvaartverbindingen, die de maritieme dimensie van het trans-Europees vervoersnetwerk vormen, moeten beter worden geïntegreerd met het netwerk aan land en er moet sterker worden gefocust op de gehele vervoers- en logistieke keten, zowel naar zee als naar het achterland. Het nieuwe overkoepelend concept van de Europese maritieme ruimte moet worden bevorderd door kustvaartroutes te creëren of te verbeteren en door zeehavens en hun achterlandverbindingen te ontwikkelen om voor een efficiënte en duurzame integratie met andere vervoerswijzen te zorgen. Bovendien moet dit nieuwe concept duurzame kustvaartverbindingen bevorderen, met als doel goederenstromen op logistieke routes over zee te concentreren om aldus bestaande zeeverbindingen te verbeteren of nieuwe levensvatbare, regelmatige en frequente zeeverbindingen tot stand te brengen.

(56) Het wegvervoer in de Unie vertegenwoordigt driekwart van het totale goederenvervoer over land (op basis van het aantal tonkilometers) en ongeveer 90 % van het totale personenvervoer over land (op basis van het aantal passagierskilometers). Gezien het belang van het wegvervoer en de wil om de verkeersveiligheid te verbeteren overeenkomstig de mijlpaal in de mededeling van de Commissie over de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, moet de wegeninfrastructuur veiliger worden. De lidstaten moeten de veiligheid van de infrastructuur voor wegvervoer waarborgen en ervoor zorgen dat die wordt gemonitord en zo nodig verbeterd in overeenstemming met Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad ([11]). In dat verband verleent die richtlijn de Commissie de bevoegdheid om middels uitvoeringshandelingen gemeenschappelijke specificaties vast te stellen om het operationele gebruik van wegmarkeringen en verkeersborden te waarborgen, voor zover een groep deskundigen heeft beoordeeld of het wenselijk is dergelijke specificaties vast te stellen.

(57) Om de toegang tot adequate rustvoorzieningen te waarborgen, met name voor beroepschauffeurs, moet op het volledige trans-Europees vervoersnetwerk in rustplaatsen worden voorzien en moeten langs het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk veilige en beveiligde parkeerterreinen worden aangelegd.

(58) Om alternatieven voor korteafstandsvluchten te bieden, moeten de lidstaten, tenzij dat niet haalbaar is vanwege specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, ervoor zorgen dat TEN-T-luchthavens met een verkeersvolume van meer dan 12 miljoen passagiers worden aangesloten op het trans-Europese spoorwegnet, indien mogelijk ook op het hogesnelheidsnet, zodat ze door langeafstandstreinen kunnen worden bediend. Luchthavens met een jaarlijks totaal passagiersvervoer tussen 4 miljoen en 12 miljoen passagiers die zich in of in de nabijheid van een stedelijk knooppunt op het TEN-T-spoorwegnet bevinden, moeten met dat knooppunt worden verbonden via een spoor-, metro-, lightrailverbinding, of een kabelbaan of, bij wijze van uitzondering, ander emissievrij openbaar vervoer. Ook voor luchthavens met een jaarlijks totaal passagiersvervoer van minder dan 4 miljoen passagiers moeten dergelijke verbindingen worden aangemoedigd.

(59) Om innovatie in het luchtvervoer te stimuleren, moeten ruimtehavens worden opgenomen in de lijst van infrastructuurcomponenten voor luchtvervoer. Het opnemen van ruimtehavens mag echter geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van de Unie op het gebied van ruimtevaart uit hoofde van artikel 4, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en artikel 189 VWEU, dat iedere harmonisering van de wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten uitsluit. Bovendien mag het opnemen van ruimtehavens in de lijst van infrastructuurcomponenten voor luchtvervoer in het kader van deze verordening niet tot gevolg hebben dat bestaande of toekomstige Uniewetgeving inzake luchtvervoersinfrastructuur wordt toegepast op ruimtehavens, tenzij die wetgeving daar uitdrukkelijk in voorziet.

([11]) Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (PB L 319 van 29.11.2008, blz. 59).

(60) Bij de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk moeten de Commissie en de lidstaten bijzondere aandacht besteden aan maatregelen om efficiënt grensoverschrijdend goederenvervoer mogelijk te maken, rekening houdend met wachttijden en onderbrekingen aan de grens voor bijvoorbeeld de afhandeling en controle van voertuigen en aan boord van treinen aan de grenzen van de Unie, of om administratieve, operationele, veiligheids-, technische of interoperabiliteitsredenen.

(61) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet efficiënte multimodaliteit waarborgen, zodat betere en meer duurzame keuzen tussen vervoerswijzen kunnen worden gemaakt voor personen- en vrachtvervoer en zodat grote volumes kunnen worden gebundeld voor vervoer over lange afstanden. Multimodale terminals moeten een belangrijke rol spelen in het verwezenlijken van die doelstelling.

(62) De lidstaten moeten een markt- en prospectieve analyse uitvoeren van multimodale goederenterminals op hun grondgebied en een actieplan opstellen om een netwerk van multimodale goederenterminals te ontwikkelen. Daartoe kunnen zij voortbouwen op bestaande studies en plannen. Het door lidstaten opgestelde actieplan moet de ontwikkeling van multimodale goederenterminals bevorderen. Het actieplan mag er echter niet toe leiden dat de particuliere sector verplicht wordt om in terminals te investeren en mag niet worden onderworpen aan een strategische milieueffectbeoordeling.

(63) Stedelijke knooppunten spelen in het trans-Europees vervoersnetwerk een belangrijke rol als vertrekpunt of eindbestemming ("last mile") voor het vervoer van passagiers en vracht over het trans-Europees vervoersnetwerk en fungeren als overstap- of overslagpunten binnen of tussen verschillende vervoerswijzen. Capaciteitsknelpunten en een ontoereikende netwerkconnectiviteit binnen stedelijke knooppunten mogen niet langer een belemmering vormen voor de multimodaliteit op het TEN-T-netwerk. Het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk moet gericht zijn op het bevorderen van naadloze verkeersstromen van, naar en tussen stedelijke knooppunten op het netwerk. Het verbeteren van de lokale connectiviteit binnen stedelijke knooppunten is de taak van de bevoegde lokale, regionale of nationale autoriteiten, met name door de maatregelen die zijn opgenomen in hun plannen voor duurzame stedelijke mobiliteit (Sustainable urban mobility plans — SUMP's).

(64) Dergelijke plannen vormen een doeltreffend gemeenschappelijk kader om uitdagingen op het gebied van stedelijke mobiliteit aan te pakken. Voor elk stedelijk knooppunt moet een SUMP, d.w.z. een alomvattend geïntegreerd langetermijnplan voor de mobiliteit van goederen en passagiers in het hele functionele stedelijke gebied, worden opgesteld. Een mobiliteitsplan kan doelstellingen, streefcijfers en indicatoren bevatten die ten grondslag liggen aan de huidige en toekomstige prestaties van het stedelijk vervoerssysteem. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat voor elk stedelijk knooppunt gegevens over stedelijke mobiliteit worden verzameld in verband met duurzaamheid, veiligheid en toegankelijkheid, teneinde de huidige en toekomstige prestaties van het trans-Europees vervoersnetwerk te meten. Om de toegankelijkheid voor alle gebruikers te monitoren, moet het uitsplitsen van die gegevens op basis van leeftijd, geslacht en handicap, waar mogelijk en in overeenstemming met het nationale recht, worden aangemoedigd.

(65) De lidstaten moeten de invoering van SUMP's bevorderen teneinde de coördinatie tussen regio's, steden en gemeenten te verbeteren. Daartoe moeten de lidstaten een nationaal SUMP-programma opzetten om lokale overheden te ondersteunen bij het opstellen van hoogwaardige mobiliteitsplannen en de monitoring en evaluatie van de uitvoering van die plannen versterken door middel van passende maatregelen, richtsnoeren, capaciteitsopbouw, bijstand en eventueel financiële steun. De lidstaten moeten ook een nationaal SUMP-contactpunt aanwijzen dat bijstand verleent bij de ontwikkeling en uitvoering van SUMP's overeenkomstig de richtsnoeren van deze verordening.

(66) Het bevorderen van actieve vervoerswijzen, in het bijzonder in stedelijke knooppunten, draagt bij aan de klimaatdoelstellingen van de Unie, verbetert de volksgezondheid, vermindert congestie, biedt "laatste kilometer"-oplossingen voor passagiers en levert economische voordelen op. Bij het plannen of verbeteren van vervoersinfrastructuur moet terdege rekening worden gehouden met infrastructuur voor actieve vervoerswijzen, onder meer ten behoeve van voetgangers en fietsers.

(67) De missie voor klimaatneutrale en slimme steden, die is opgezet in het kader van het bij Verordening (EU) 2021/695 van het Europees Parlement en de Raad ([12]) vastgestelde kaderprogramma Horizon Europa, heeft tot doel ervoor te zorgen dat 100 steden in de Unie in 2030 klimaatneutraal zijn. De steden die bij de missie betrokken zijn, zullen fungeren als experimenteer- en innovatiehubs voor andere steden, die tussen nu en 2050 zullen volgen.

(68) Multimodale digitale mobiliteitsdiensten dragen bij tot een betere integratie van de verschillende vervoerswijzen door verschillende vervoersopties te combineren tot één aanbod. De verdere ontwikkeling daarvan moet helpen om mensen subtiel te laten kiezen voor de meest duurzame vervoerswijzen, het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen, zoals lopen en fietsen, en moet helpen alle voordelen van MaaS (Mobility as a Service) te ontsluiten.

([12]) Verordening (EU) 2021/695 van het Europees Parlement en de Raad van 28 april 2021 tot vaststelling van Horizon Europa — het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie, tot vaststelling van de regels voor deelname en verspreiding en tot intrekking van Verordeningen (EU) nr. 1290/2013 en (EU) nr. 1291/2013 (PB L 170 van 12.5.2021, blz. 1).

(69) ICT-systemen voor vervoer zijn nodig als basis voor de optimalisering van verkeer en vervoer, voor de verkeersveiligheid en om de bijbehorende diensten te verbeteren. De informatiestromen in het vervoers- en mobiliteitsnetwerk moeten worden gefaciliteerd, onder meer door de invoering van de Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens. Informatie voor passagiers en goederenvervoerders, met inbegrip van informatie over multimodale ticket- en boekingssystemen, moet beschikbaar zijn en worden verbeterd met het oog op de ontwikkeling van Europese digitale en interoperabele informatiesystemen.

(70) Het gebruik van ICT-systemen die slimme handhaving mogelijk maken moet worden aangemoedigd. Die systemen zijn gebaseerd op het uitwisselen van gegevens in realtime tussen marktdeelnemers en handhavingsautoriteiten om de naleving van de toepasselijke wettelijke voorschriften te controleren, ook van rijdende voertuigen.

(71) Intelligente vervoerssystemen en -diensten en nieuwe opkomende technologieën moeten fungeren als katalysator voor de invoering van intelligente vervoerssystemen en -diensten op alle wegen van het trans-Europees vervoersnetwerk.

(72) Er is behoefte aan een adequate planning van het trans-Europees vervoersnetwerk. Dit impliceert ook de toepassing van specifieke eisen op het hele netwerk in termen van infrastructuur, ICT-systemen, uitrusting en diensten, met inbegrip van de eisen inzake de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2023/1804. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat deze eisen in heel Europa voor elke vervoerswijze en voor de onderlinge verknoping van vervoerswijzen op het hele trans-Europees vervoersnetwerk en daarbuiten correct en op een gecoördineerde manier worden toegepast, zodat de voordelen van het netwerkeffect kunnen worden benut en een efficiënt trans-Europees vervoer over lange afstand mogelijk wordt. Om de uitrol van alternatieve brandstoffen langs het hele TEN-T-wegennet te waarborgen overeenkomstig de doelstellingen van Verordening (EU) 2023/1804, moeten verwijzingen naar "het kernnetwerk" in die Verordening worden gelezen als verwijzingen naar "het kernnetwerk" zoals gedefinieerd in deze verordening. Verwijzingen naar het "uitgebreid netwerk" in Verordening (EU) 2023/1804 moeten worden gelezen als verwijzingen naar het "uitgebreide kernnetwerk" en het "uitgebreide netwerk" zoals gedefinieerd in deze verordening.

(73) Het trans-Europees vervoersnetwerk moet de basis vormen voor de grootschalige uitrol van nieuwe technologieën en innovatie, die de uitwisseling van gegevens en informatie in realtime mogelijk maakt en die kunnen helpen om de algemene efficiëntie van de Europese vervoerssector te verhogen alsook de capaciteit van die sector om veilige passagiersstromen via efficiënte middelen mogelijk te maken, openbaar of groener vervoer aantrekkelijker te maken voor passagiers en de koolstofvoetafdruk van het vervoer te verkleinen. Dit zal bijdragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Green Deal en tegelijkertijd de energiezekerheid van de Unie ten goede komen. Om deze doelstellingen te verwezenlijken, moet de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen en de bijbehorende infrastructuur langs het hele trans-Europees vervoersnetwerk worden verbeterd.

(74) Om ervoor te zorgen dat het trans-Europees vervoersnetwerk gelijke tred houdt met innovatieve technologische ontwikkelingen en de uitrol daarvan, moeten de lidstaten en de Commissie projecten van gemeenschappelijk belang aanmoedigen die gericht zijn op het bevorderen en toepassen van duurzame opkomende technologieën die het vervoer en de mobiliteit van passagiers en goederen verbeteren en vergemakkelijken. Het kan onder meer gaan om projecten op het gebied van geautomatiseerde treinexploitatie, autonome voertuigen, geavanceerde oplossingen voor luchtmobiliteit, zoals drones voor passagiers en goederen, waarmee ook de laatste kilometer in steden wordt overbrugd, en nieuwe spoorwegtechnologieën zoals hyperloop, maar mag daar niet toe worden beperkt.

(75) Op het trans-Europees vervoersnetwerk moeten voldoende vrij toegankelijke snelle laad- en tankpunten voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen worden uitgerold. Dit doel moet volledige grensoverschrijdende connectiviteit waarborgen. Op afstand gebaseerde doelstellingen voor het TEN-T zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2023/1804 moeten waarborgen dat de hoofdwegen van de Unie over een minimumdekking met elektrische laadpunten en waterstoftankpunten beschikken.

(76) Openbaar toegankelijke laad- en tankinfrastructuur langs het TEN-T zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2023/1804 moet worden aangevuld met eisen inzake de uitrol van de overeenkomstige laadinfrastructuur en, in voorkomend geval, waterstoftankinfrastructuur, in of in de omgeving van multimodale goederenterminals, zodat vrachtwagens die langeafstandsvervoer verrichten tijdens het laden en lossen kunnen laden of waterstof kunnen tanken. De lidstaten moeten ook zorgen voor de uitrol van laadinfrastructuur en onderzoeken of waterstoftankstations kunnen worden gebouwd in multimodale passagiersknooppunten om laad- en waterstoftankmogelijkheden te creëren voor chauffeurs die een rustpauze nemen of voor bussen. Om het vrij verkeer te waarborgen moet, wanneer de terminals of passagiersknooppunten Unie- of overheidssteun ontvangen, de toegang om te laden en waterstof te tanken op billijke, betaalbare, transparante en niet-discriminerende basis worden geregeld om te voorkomen dat de markt voor specifieke ondernemingen wordt geblokkeerd of dat de mededinging wordt verstoord.

(77) De ontoereikende veiligheid, beveiliging en betrouwbaarheid van de infrastructuur als gevolg van natuurrampen, met inbegrip van klimaatgerelateerde gebeurtenissen en uitzonderlijke gebeurtenissen, zoals pandemieën, door de mens veroorzaakte rampen zoals ongevallen of verstoringen als gevolg van opzettelijke handelingen zoals terrorisme en cyberaanvallen, vormen een groot probleem voor de efficiency en werking van het TEN-T. De voorbije jaren hebben extreme weersomstandigheden geleid tot natuurrampen, die op hun beurt aan de basis lagen van verschillende ongevallen die de vervoersstromen aanzienlijk hebben verstoord. Derhalve moeten kritieke entiteiten op het gebied van vervoer overeenkomstig Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad ([13]) risicobeoordelings- en veerkrachtversterkende maatregelen nemen om het vervoersnetwerk beter te wapenen tegen klimaatverandering, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen en andere verstoringen.

(78) De Commissie moet, in nauwe samenwerking met de betrokken lidstaten, het kernnetwerk beoordelen op zijn kwetsbaarheid en veerkracht voor de gevolgen van klimaatverandering.

(79) In het licht van de ervaring met crisisbeheer tijdens de COVID-19-pandemie en om verkeersverstoringen en onvoorziene gebeurtenissen in de toekomst te voorkomen, moeten de lidstaten bij de planning van infrastructuur rekening houden met de beveiliging en veerkracht van de vervoersinfrastructuur ten aanzien van klimaatverandering, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen en andere verstoringen die de werking van het vervoerssysteem van de Unie aantasten. Daartoe moeten bestaande knelpunten worden weggenomen en moet er voor de Europese vervoerscorridors in omleidingsroutes van betekenis worden voorzien, die kunnen worden gebruikt in geval van congestie of andere problemen op de hoofdroutes. Aangezien het om multimodale corridors gaat, kan de ene vervoerswijze in noodgevallen bovendien de andere vervangen.

(80) Vervoersinfrastructuur vormt de ruggengraat van de economie en de samenleving als geheel. Sommige vervoersinfrastructuur is van cruciaal belang om de goede werking van onmisbare maatschappelijke functies te waarborgen en vormt derhalve een pijler van de strategische autonomie van de Unie. Investeringen, belangen en de aanwezigheid van bedrijven uit derde landen in strategische — en soms zelfs militaire — Europese infrastructuur, zoals havens, luchthavens en containerterminals, nemen toe. In dit verband kan de deelname van ondernemingen uit een derde land de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk versnellen. In specifieke omstandigheden kan de deelname of de bijdrage van die ondernemingen aan projecten van gemeenschappelijk belang echter een bedreiging vormen voor de veiligheid of de openbare orde in de Unie. Een dergelijke toenemende buitenlandse aanwezigheid in strategische Europese infrastructuur kan de weerbaarheid van de Unie ondermijnen. Daarom is het van cruciaal belang elke aanwezigheid van derde landen die mogelijk gevolgen kan hebben voor de veiligheid of de openbare orde in de Unie, te voorkomen. Onverminderd en in aanvulling op het samenwerkingsmechanisme uit hoofde van Verordening (EU) 2019/452 van het Europees Parlement en de Raad ([14]) is een groter bewustzijn van een dergelijke deelname of bijdrage noodzakelijk om overheidsingrijpen mogelijk te maken als blijkt dat die deelname of bijdrage van een onderneming van een derde land aan een project van gemeenschappelijk belang waarschijnlijk een impact zal hebben op de veiligheid of openbare orde in de Unie en die deelname of bijdrage niet onder het toepassingsgebied van Verordening (EU) 2019/452 valt.

(81) Ook al is en blijft onderhoud in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de lidstaten, en zonder afbreuk te doen aan hun verantwoordelijkheid met betrekking tot met name de planning, de financiering en het beheer daarvan, het is zaak dat het trans-Europees vervoersnetwerk — na de aanleg — goed wordt onderhouden om een hoge kwaliteit van de diensten te waarborgen, volgens een levenscyclusbenadering bij de planning en aanbesteding van infrastructuurprojecten. De lidstaten moeten met name alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat een langetermijnplanning wordt gevolgd voor het onderhoud van de wegen en, in voorkomend geval, van de binnenvaartinfrastructuur.

(82) Om ervoor te zorgen dat de delen van het trans-Europees vervoersnetwerk met het grootste strategische belang binnen de vastgestelde termijn worden gerealiseerd, moet een corridoraanpak worden gehanteerd om de verschillende projecten transnationaal te kunnen coördineren en de ontwikkeling van de corridor te stroomlijnen, zodat netwerkeffecten maximaal worden benut.

(83) De Europese vervoerscorridors moeten de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk op dusdanige wijze helpen ontwikkelen dat knelpunten worden aangepakt, grensoverschrijdende verbindingen worden bevorderd en de efficiëntie en duurzaamheid worden verbeterd. Zij moeten de samenhang bevorderen door een betere territoriale samenwerking, onder meer met buurlanden. Zij moeten voorts een antwoord bieden op bredere doelstellingen van het vervoersbeleid, alsmede interoperabiliteit, intermodale integratie en multimodaal vervoer faciliteren. De corridoraanpak moet transparant en helder zijn en het beheer van deze corridors mag geen additionele administratieve lasten of kosten meebrengen. De Commissie moet kunnen aanbevelen dat afzonderlijke entiteiten voor de coördinatie, de bouw of het beheer van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang worden opgericht, teneinde de uitvoering van grootschalige en complexe grensoverschrijdende infrastructuurprojecten te faciliteren, en moet, in voorkomend geval, grensoverschrijdende regio's kunnen aanbevelen samen te werken om uitdagingen op het gebied van mobiliteit aan te pakken.

([13]) Richtlijn (EU) 2022/2557 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende de weerbaarheid van kritieke entiteiten en tot intrekking van Richtlijn 2008/114/EG van de Raad (PB L 333 van 27.12.2022, blz. 164).

([14]) Verordening (EU) 2019/452 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 tot vaststelling van een kader voor de screening van buitenlandse directe investeringen in de Unie (PB L 79 I van 21.3.2019, blz. 1).

(84) Om de gecoördineerde verwezenlijking van de Europese vervoerscorridors en de twee horizontale prioriteiten, namelijk ERTMS en de Europese maritieme ruimte, te faciliteren moet de Commissie, in overleg met de betrokken lidstaten en na overleg met het Europees Parlement en de Raad en, in voorkomend geval, de betrokken buurlanden, Europese coördinatoren aanwijzen. De Europese coördinatoren moeten maatregelen faciliteren om de juiste governancestructuur uit te tekenen en een coherente prioritering waarborgen in de planning voor infrastructuur en investeringen langs de Europese vervoerscorridors en voor de twee horizontale prioriteiten.

(85) De Europese en nationale kaders voor de planning en verwezenlijking van vervoersinfrastructuur en de door de Europese coördinatoren opgestelde werkplannen moeten bijdragen tot de tijdige programmering en planning van de investeringen die nodig zijn om de doelstellingen van deze verordening te realiseren.

(86) De werkplannen van de Europese coördinatoren moeten worden gebruikt om de samenwerking tussen alle belanghebbenden, waaronder, in voorkomend geval, belanghebbenden uit buurlanden, te bevorderen. Zij moeten de complementariteit met acties van de lidstaten en infrastructuurbeheerders versterken en met name de indicatieve mijlpalen vaststellen.

(87) De Europese coördinator van een Europese vervoerscorridor of van een horizontale prioriteit die zich uitstrekt tot specifieke buurlanden, moet worden gemachtigd om deze landen te betrekken bij de desbetreffende corridoractiviteiten of ermee samen te werken in het kader van die activiteiten.

(88) De technische basis voor de kaarten van het trans-Europees vervoersnetwerk komt uit het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TENtec).

(89) Rekening houdend met de mededeling van de Commissie over het actieplan van de Unie voor militaire mobiliteit van maart 2018 heeft de Commissie onderzocht of het trans-Europees vervoersnetwerk moet worden aangepast aan het militaire gebruik van de infrastructuur. Op basis van de "Militaire eisen voor militaire mobiliteit binnen en buiten de EU", zoals goedgekeurd door de Raad op 26 juni 2023 en 23 oktober 2023 ([15]), is het trans-Europese netwerk aangevuld met extra wegen en spoorlijnen om de synergie tussen de civiele en militaire vervoersnetwerken te versterken.

(90) Ruslands aanvalsoorlog tegen Oekraïne en de nieuwe geopolitieke context die daardoor is ontstaan, mede benadrukt in het strategisch kompas voor veiligheid en defensie van de EU dat op 21 maart 2022 door de Raad is aangenomen, getiteld "Voor een Europese Unie die haar burgers, waarden en belangen beschermt en bijdraagt aan de internationale vrede en veiligheid", moet de Unie de vervoersinfrastructuur voor tweeërlei gebruik in het hele trans-Europees vervoersnetwerk versterken om een snelle en probleemloze verplaatsing van militair personeel, materieel en uitrusting voor operationele inzet en oefeningen te bevorderen.

(91) Teneinde te zorgen voor een maximale consistentie tussen de richtsnoeren en de programmering van de relevante financiële instrumenten op Unieniveau, moet de financiering van het trans-Europees vervoersnetwerk in overeenstemming zijn met deze verordening en in het bijzonder gebaseerd zijn op Verordening (EU) 2021/1153. Daarnaast moet voor de financiering van het netwerk ook een beroep worden gedaan op de steun- en financieringsinstrumenten uit hoofde van ander Unierecht, zoals het bij Verordening (EU) 2021/523 van het Europees Parlement en de Raad ([16]) ingestelde InvestEU, de bij Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad ([17]) ingestelde herstel- en veerkrachtfaciliteit, het in artikel 174 VWEU bedoelde cohesiebeleid, Horizon Europa, het bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ([18]) ingestelde innovatiefonds, en andere door de Europese Investeringsbank ingestelde financieringsinstrumenten. Om de financiering van projecten van gemeenschappelijk belang mogelijk te maken, moeten verwijzingen naar "multimodale logistieke platforms", "snelwegen op zee" en "telematicatoepassingen" in Verordening (EU) 2021/1153 worden gelezen als verwijzingen naar "multimodale goederenterminals", "de Europese maritieme ruimte" en "ICT-systemen voor vervoer" zoals gedefinieerd in deze verordening. Met hetzelfde doel worden verwijzingen naar "het kernnetwerk" in Verordening (EU) 2021/1153 geacht ook het "uitgebreid kernnetwerk" als vermeld in deze verordening te omvatten.

([15]) Document ST 10440/23.

([16]) Verordening (EU) 2021/523 van het Europees Parlement en de Raad van 24 maart 2021 tot vaststelling van het InvestEU-programma en tot wijziging van Verordening (EU) 2015/1017 (PB L 107 van 26.3.2021, blz. 30).

([17]) Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit (PB L 57 van 18.2.2021, blz. 17).

([18]) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

(92) De verwezenlijking van de doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk, met name op het gebied van het koolstofvrij maken en de digitalisering van het vervoerssysteem in de Unie, vereist een robuust regelgevingskader. De lidstaten moeten ambitieuze hervormingen doorvoeren om de in het Europees Semester genoemde uitdagingen op het gebied van duurzaam vervoer aan te pakken. Via de herstel- en veerkrachtfaciliteit wordt steun verleend voor zowel hervormingen als investeringen om vervoer duurzamer te maken, de emissies terug te dringen en de veiligheid en efficiëntie te verbeteren. Daartoe zijn in de goedgekeurde plannen voor herstel en veerkracht relevante maatregelen opgenomen.

(93) Teneinde de in de bijlagen I en II bij deze verordening opgenomen kaarten en lijsten van havens, luchthavens, terminals en stedelijke knooppunten bij te werken en aan te passen aan eventuele wijzigingen die met name voortvloeien uit de toetsing van het werkelijke gebruik van bepaalde delen van de vervoersinfrastructuur aan de vooraf bepaalde kwantitatieve drempels, en teneinde de in bijlage III bij deze verordening bedoelde tracés van de Europese vervoerscorridors te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen I, II en III bij deze verordening. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ([19]). Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(94) Omwille van de rechtszekerheid en om strategische langetermijnplanning mogelijk te maken, is het van essentieel belang het trans-Europees vervoersnetwerk zo stabiel mogelijk te houden en eventuele aanpassingen aan het netwerk uitsluitend op basis van in deze verordening vastgestelde objectieve en transparante criteria uit te voeren.

(95) Sommige gedeelten van het netwerk worden beheerd door andere actoren dan de lidstaten. Het is de verantwoordelijkheid van de lidstaten om ervoor te zorgen dat deze wetgeving op hun grondgebied correct wordt toegepast.

(96) Met het oog op een soepele en doeltreffende uitvoering van de in deze verordening vastgelegde verplichtingen ondersteunt de Commissie de lidstaten via het instrument voor technische ondersteuning als ingesteld bij Verordening (EU) 2021/240 van het Europees Parlement en de Raad ([20]) met technische deskundigheid op maat om hervormingen uit te tekenen en uit te voeren, met inbegrip van hervormingen die de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk bevorderen.

(97) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend met betrekking tot het verlenen van vrijstellingen voor bepaalde eisen van deze verordening en tot vaststelling van uitvoeringshandelingen voor het bepalen van de referentiewaterstanden, tot vaststelling van een methode voor het verzamelen van gegevens inzake stedelijke mobiliteit door de lidstaten, tot vaststelling van uitvoeringshandelingen ter verwezenlijking van Europese vervoerscorridors van grensoverschrijdende trajecten, en van de twee horizontale prioriteiten. Indien deze verordening daarin voorziet, moeten die bevoegdheden worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([21]).

([19]) PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.
([20]) Verordening (EU) 2021/240 van het Europees Parlement en de Raad van 10 februari 2021 tot vaststelling van een instrument voor technische ondersteuning (PB L 57 van 18.2.2021, blz. 1).
([21]) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

(98) De bepalingen inzake spoorwegen, en in het bijzonder de verplichting om luchthavens en havens aan te sluiten op het spoornet, alsmede de bepalingen inzake multimodale goederenterminals, mogen niet van toepassing zijn op Cyprus, Malta, eilanden en ultraperifere gebieden zolang er op hun grondgebied geen spoorwegnet wordt aangelegd. De bepalingen met betrekking tot veilige en beveiligde parkeerplaatsen mogen evenmin op die lidstaten, eilanden en ultraperifere gebieden van toepassing zijn, aangezien er geen doorgaand vrachtverkeer over hun grondgebied rijdt en parkeerplaatsen daardoor niet van wezenlijk belang zijn.

(99) Daar de doelstellingen van deze verordening, met name de gecoördineerde verwezenlijking en ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, onvoldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de behoefte aan coördinatie van die doelstellingen beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.

(100) Verordening (EU) 2021/1153 moet worden gewijzigd om de bepalingen daarvan aan te passen met het oog op de integratie van de kernnetwerkcorridors in de Europese vervoerscorridors. De definitie en tracés van de Europese vervoerscorridors moeten in de onderhavige verordening worden vastgelegd en moeten de kernnetwerkcorridors zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2021/1153 vervangen.

(101) Verordening (EU) nr. 913/2010 moet worden gewijzigd om de bepalingen daarvan aan te passen met het oog op de integratie van de corridors voor goederenvervoer per spoor in de Europese vervoerscorridors.

(102) Verordening (EU) nr. 1315/2013 moet worden ingetrokken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEGINSELEN

Artikel 1

Onderwerp

1. Bij deze verordening worden richtsnoeren vastgesteld voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk bestaande uit een uitgebreid netwerk, een kernnetwerk en een uitgebreid kernnetwerk, waarbij het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk zijn afgebakend op basis van het uitgebreide netwerk.

2. Deze verordening voorziet in de vaststelling van Europese vervoerscorridors van het grootste strategische belang op basis van prioritaire trajecten van het trans-Europees vervoersnetwerk en projecten van gemeenschappelijk belang, en van de eisen waaraan moet worden voldaan bij de ontwikkeling en de verwezenlijking van de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk.

3. Bij deze verordening worden de prioriteiten voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk vastgesteld, alsook maatregelen voor de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op het trans-Europees vervoersnetwerk dat is weergegeven op de kaarten in bijlage I en de lijsten in bijlage II. Het trans-Europees vervoersnetwerk bestaat uit de vervoersinfrastructuur, met inbegrip van infrastructuur voor de uitrol van alternatieve brandstoffen, ICT-systemen voor vervoer en maatregelen om een efficiënt beheer en gebruik van die infrastructuur te bevorderen en om de invoering en exploitatie van duurzame, efficiënte vervoersdiensten mogelijk maken.

2. De infrastructuur voor het trans-Europees vervoersnetwerk omvat de infrastructuur voor spoorvervoer, binnenvaart, zeevervoer, wegvervoer, luchtvervoer en multimodaal vervoer, onder meer in stedelijke knooppunten, als vastgelegd in de toepasselijke delen van de hoofdstukken II, III en IV.

Artikel 3

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

1) "project van gemeenschappelijk belang": een project dat op grond van deze verordening wordt uitgevoerd;

2) "buurland": een derde land dat onder het Europees nabuurschapsbeleid, het uitbreidingsbeleid of de Handels- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, enerzijds, en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, anderzijds ([22]), valt of deel uitmaakt van de Europese Economische Ruimte of de Europese Vrijhandelsassociatie;

3) "NUTS-regio": een regio zoals ingesteld bij Verordening (EG) nr. 1059/2003 van het Europees Parlement en de Raad ([23]) en ingedeeld in bijlage I bij die verordening;

4) "grensoverschrijdend traject": het traject dat zorgt voor de continuïteit van een project van gemeenschappelijk belang aan beide zijden van een grens, gelegen tussen de dichtstbijzijnde stedelijke knooppunten aan weerszijden van een grens tussen twee lidstaten of tussen een lidstaat en een buurland;

5) "knelpunt": een fysieke, technische, functionele, operationele of administratieve belemmering die de werking van een systeem verstoort, met inbegrip van een systemische congestie of stilstand van het verkeer, en waardoor de continuïteit van het langeafstandsverkeer of van grensoverschrijdende verkeersstromen in het gedrang komt;

6) "stedelijk knooppunt": een stedelijk gebied waar onderdelen van de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk voor passagiers en goederen, zoals havens, met inbegrip van passagiersterminals, luchthavens, treinstations, busterminals en multimodale goederenterminals, die in en rond het stedelijk gebied zijn gelegen, verbonden zijn met andere onderdelen van die infrastructuur en met de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer, met inbegrip van infrastructuur voor actieve vervoerswijzen;

7) "geïsoleerd net": een spoorwegnet van een lidstaat, of een deel daarvan, met een spoorwijdte die afwijkt van de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm;

8) "multimodaal vervoer": vervoer van passagiers en/of goederen waarbij twee of meer vervoerswijzen worden gebruikt;

9) "multimodale digitale mobiliteitsdienst": "multimodale digitale mobiliteitsdienst" zoals gedefinieerd in artikel 4, punt 24, van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad ([24]);

10) "interoperabiliteit": het vermogen van de infrastructuur, met inbegrip van digitale infrastructuur van een vervoerswijze of segment en tussen verschillende vervoerswijzen, om, onder andere in het licht van alle juridische, technische, administratieve en operationele voorwaarden, verkeers- en informatiestromen veilig en zonder onderbreking te laten verlopen teneinde de voor die infrastructuur, die vervoerswijze of dat segment vereiste prestatieniveaus te bereiken;

11) "multimodaal passagiersknooppunt": een knooppunt tussen ten minste twee vervoerswijzen voor passagiers, waar reisinformatie, toegang tot openbaar vervoer en overstappen tussen vervoerswijzen worden gewaarborgd, zoals park-and-ride-faciliteiten, en dat als interface binnen en tussen stedelijke knooppunten, alsook tussen stedelijke knooppunten en netwerken voor langeafstandsvervoer fungeert;

12) "multimodale goederenterminal": een structuur die is uitgerust voor overslag tussen ten minste twee vervoerswijzen of tussen twee verschillende spoorwegsystemen, en voor de tijdelijke opslag van goederen, zoals terminals in binnen- of zeehavens, langs binnenwateren, op luchthavens en in overslagterminals voor weg- en spoorvervoer;

13) "plan voor duurzame stedelijke mobiliteit" of "SUMP": een document voor strategische mobiliteitsplanning dat tot doel heeft de bereikbaarheid van en mobiliteit binnen een functioneel stedelijk gebied, met inbegrip van de pendelzones binnen dat stedelijk gebied of in de buurt daarvan, op een duurzame manier beter bereikbaar te maken voor mensen, bedrijven en goederen en met name de levenskwaliteit te verbeteren;

([22]) PB L 149 van 30.4.2021, blz. 10.
([23]) Verordening (EG) nr. 1059/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de opstelling van een gemeenschappelijke nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek (NUTS) (PB L 154 van 21.6.2003, blz. 1).
([24]) Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen (PB L 207 van 6.8.2010, blz. 1).

14) “actieve vervoerswijze”: niet-gemotoriseerd vervoer van personen of goederen op basis van menselijke lichaamsbeweging, met inbegrip van voertuigen met elektrische hulpaandrijving zoals bedoeld in artikel 2, lid 2, punt h), van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([25]);

15) “ICT-systemen voor vervoer”: ICT-systemen en -toepassingen die gebruikmaken van informatie-, communicatie-, navigatie- of plaatsbepalings- of lokalisatietechnologieën, met inbegrip van in de ruimte gestationeerde technologieën, waarmee de voor een doeltreffend beheer van de infrastructuur, de mobiliteit en het verkeer op het trans-Europees vervoersnetwerk vereiste gegevens kunnen worden verwerkt, opgeslagen en uitgewisseld, relevante informatie aan de autoriteiten kan worden gerapporteerd en diensten met meerwaarde kunnen worden geleverd aan burgers, verladers en exploitanten, met inbegrip van systemen voor een veerkrachtig, veilig, beveiligd, milieuvriendelijk en capaciteitsefficiënt gebruik van het netwerk. Daartoe behoren de in de punten 16) tot en met 22) bedoelde systemen, technologieën en diensten, en kan ook boordapparatuur met overeenkomstige infrastructuur- of digitale componenten behoren;

16) “intelligente vervoerssystemen” of “ITS”: “intelligente vervoerssystemen” zoals gedefinieerd in artikel 4, punt 1, van Richtlijn 2010/40/EU;

17) “monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart” of “VTMIS”: het “monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart” zoals ingesteld bij Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ([26]);

18) “River Information Services” of “RIS”: “River Information Services (RIS)” zoals gedefinieerd in artikel 3, punt a), van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad ([27]);

19) “Europees maritiem éénloketsysteem” of “EMSWe”: “Europees maritiem éénloketsysteem” zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad ([28]);

20) “luchtverkeersbeheer/systeem voor luchtvaartnavigatiediensten” of “ATM/ANS-systeem”: een “ATM/ANS-systeem” zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 7, van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad ([29]);

21) “Europees beheersysteem voor het spoorverkeer” of “ERTMS”: “Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS)”, zoals gedefinieerd in punt 2.2 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie ([30]); in de context van de uitvoeringstermijnen verwijst het naar het treinbeveiligingssysteem van klasse A en alle radiosystemen van klasse A als bedoeld in die verordening;

22) “radiogebaseerd ERTMS”: het Europees treinbesturingssysteem (European Train Control System, ECTS) toepassingsniveau 2, waarvoor geen baanseinen nodig zijn en dat gebruikmaakt van een radiosysteem van klasse A voor de uitwisseling van veiligheids- en niet-veiligheidsgerelateerde gegevens tussen spoor en trein overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie;

23) “systemen van klasse B”: “systemen van klasse B” zoals gedefinieerd in punt 3 van bijlage II bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie;

([25]) Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52).

([26]) Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10).

([27]) Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152).

([28]) Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 64).

([29]) Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1).

([30]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie van 10 augustus 2023 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EU) 2016/919 (PB L 222 van 8.9.2023, blz. 380).

24) “zeehaven”: een “zeehaven” zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 16, van Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad ([31]);

25) “kustvaart”: vervoer over zee van vracht en passagiers tussen havens in de territoriale wateren van een of meerdere lidstaten of tussen een haven in wateren van lidstaten en een haven in wateren van een aangrenzend derde land met een kustlijn op de zeeën die aan wateren van een of meerdere lidstaten grenzen;

26) “elektronische informatie over goederenvervoer” of “eFTI”: “elektronische informatie over goederenvervoer” zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 4), van Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad ([32]);

27) “gemeenschappelijk Europees luchtruim” of “SES”: de systemen die zijn vastgesteld bij de Verordeningen (EG) nr. 549/2004 ([33]), (EG) nr. 550/2004 ([34]), (EG) nr. 551/2004 ([35]) en (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad om de veiligheidsnormen voor het luchtverkeer aan te scherpen, bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het luchtvervoerssysteem en de algemene prestaties van het luchtverkeersbeheer en de luchtvaartnavigatiediensten voor het algemene luchtverkeer in Europa te verbeteren;

28) “vertiport”: een gebied dat wordt gebruikt voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen met verticale start en landing (VTOL);

29) “standplaats van een luchtvaartuig aan de gate”: een standplaats in een aangewezen zone van het luchthavenplatform die is uitgerust met een passagiersbrug;

30) “buitenstandplaats van een luchtvaartuig”: een standplaats in een aangewezen zone van het luchthavenplatform die niet is uitgerust met een passagiersbrug;

31) “Sesar-project”: het project om het luchtverkeersbeheer in Europa te moderniseren, met als doel in de Unie een hoog presterende, gestandaardiseerde en interoperabele infrastructuur voor luchtverkeersbeheer tot stand te brengen, bestaande uit een innovatiecyclus die de definitiefase, de ontwikkelingsfase en de uitrolfase van Sesar omvat;

32) “ruimtehaven”: installatie voor het testen en lanceren van ruimtevaartuigen;

33) “Europees spoorwegproject”: een project van de Gemeenschappelijke Onderneming Europese spoorwegen zoals opgericht bij Verordening (EU) 2021/2085 van de Raad ([36]), of van haar voorganger de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail;

34) “Europees ATM-masterplan”: het plan dat is bekrachtigd bij Besluit 2009/320/EG van de Raad ([37]), zoals vervolgens gewijzigd;

35) “bestuur van het goederenvervoer per spoor”: de bestuursorganen als bedoeld in artikel 8 van Verordening (EU) nr. 913/2010;

36) “onderhoud”: werkzaamheden die bedoeld zijn om de staat en de capaciteit van bestaande infrastructuur zodanig te handhaven dat deze een dienstverleningsniveau biedt dat is toegesneden op de verkeersstroom en zorgt voor een hoog veiligheidsniveau gedurende de levensduur ervan;

([31]) Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens (PB L 57 van 3.3.2017, blz. 1).

([32]) Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33).

([33]) Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1).

([34]) Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim (“de luchtvaartnavigatiedienstenverordening”) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 10).

([35]) Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (“de luchtruimverordening”) (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

([36]) Verordening (EU) 2021/2085 van de Raad van 19 november 2021 voor de oprichting van Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 219/2007, (EU) nr. 557/2014, (EU) nr. 558/2014, (EU) nr. 559/2014, (EU) nr. 560/2014, (EU) nr. 561/2014 en (EU) nr. 642/2014 (PB L 427 van 30.11.2021, blz. 17).

([37]) Besluit 2009/320/EG van de Raad van 30 maart 2009 houdende goedkeuring van het Europees masterplan inzake luchtverkeersbeveiliging in het kader van het ATM-onderzoeksproject (Sesar) voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PB L 95 van 9.4.2009, blz. 41).

37) “sociaal-economische kosten-batenanalyse”: een gekwantificeerde, op een erkende methode gebaseerde voorafgaande beoordeling van de waarde van een project, waarbij alle uit sociaal, economisch, gezondheidskundig, klimaat- en milieuoogpunt relevante kosten en baten in aanmerking worden genomen; de analyse van de klimaat- en milieugerelateerde kosten en baten wordt gebaseerd op de krachtens Richtlijn 2011/92/EU verrichte milieueffectbeoordeling;

38) “alternatieve brandstoffen”: “alternatieve brandstoffen” zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 4), van Verordening (EU) 2023/1804;

39) “veilig en beveiligd parkeerterrein”: een parkeerterrein dat toegankelijk is voor chauffeurs die goederen of passagiers vervoeren, dat voldoet aan de eisen van artikel 8 bis, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad ([38]) en dat, overeenkomstig de in artikel 8 bis, lid 2, van die verordening genoemde normen en procedures van de Unie is gecertificeerd;

40) “systeem voor het wegen van rijdende voertuigen”: een automatisch systeem dat op de wegeninfrastructuur is geïnstalleerd voor de identificatie van rijdende voertuigen of voertuigcombinaties die vermoedelijk het toegestane maximumgewicht overschrijden, overeenkomstig Richtlijn 96/53/EG van het Europees Parlement en de Raad ([39]);

41) “besluit tot goedkeuring van een project”: besluit of een reeks besluiten, ook van bestuurlijke aard, die tegelijkertijd of opeenvolgend zijn genomen door een instantie of instanties van een lidstaat, met uitzondering van administratieve en gerechtelijke beroepsinstanties, overeenkomstig een nationaal rechtsstelsel en bestuursrecht, en waarbij wordt bepaald of een initiatiefnemer een project op het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk of het uitgebreide netwerk in het betrokken geografisch gebied mag uitvoeren, onverminderd besluiten die in het kader van een administratieve of gerechtelijke beroepsprocedure worden genomen.

Artikel 4

Doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk

1. De algemene doelstelling van de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk is één multimodaal vervoersnetwerk van hoge kwaliteit voor de hele Unie tot stand te brengen.

2. Het trans-Europees vervoersnetwerk versterkt de sociale, economische en territoriale samenhang van de Unie en draagt bij tot de verwezenlijking van een interne Europese vervoersruimte die duurzaam, veilig, efficiënt en veerkrachtig is, de gebruikers meer voordelen biedt en inclusieve groei ondersteunt. Het trans-Europees vervoersnetwerk biedt een aantoonbare Europese meerwaarde door bij te dragen tot de doelstellingen als vastgelegd in de volgende vier categorieën:

a) duurzaamheid, door:

i) het bevorderen van emissievrije en emissiearme mobiliteit overeenkomstig de relevante EU-doelstellingen voor de verlaging van de CO_2-uitstoot;

ii) een groter gebruik van duurzamere vervoerswijzen mogelijk te maken, met name door de verdere ontwikkeling van een interoperabel netwerk voor passagierstreinen over lange afstand, waaronder een hogesnelheidsnetwerk, een interoperabel netwerk voor goederenvervoer per spoor, een betrouwbaar netwerk voor de binnenvaart en de kustvaart voor personen- en goederenvervoer in de hele Unie;

iii) een betere bescherming van het milieu;

iv) het verminderen van negatieve externe effecten, waaronder die met betrekking tot milieu, klimaat, gezondheid, congestie en ongevallen, bijvoorbeeld door middel van regelingen voor milieustimulerende maatregelen, of

v) een grotere energiezekerheid;

b) cohesie, door:

([38]) Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

([39]) Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 59).

i) alle regio's van de Unie, met bijzondere aandacht voor ultraperifere en andere afgelegen, insulaire, perifere en bergachtige regio's evenals dunbevolkte gebieden, bereikbaar te maken en met elkaar te verbinden;

ii) de verschillen in infrastructuurkwaliteit te verkleinen en de interoperabiliteit tussen digitale systemen van alle vervoerswijzen te bevorderen, met voldoende netwerkcapaciteit tussen regio's en lidstaten;

iii) voor zowel het passagiers- als het goederenvervoer efficiënt te coördineren en de vervoersinfrastructuur voor langeafstandsverkeer en de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer onderling te verknopen om de vervoersdiensten te bevorderen, waaronder in stedelijke knooppunten, of

iv) vervoersinfrastructuur te ontwikkelen die is afgestemd op de specifieke situaties in verschillende delen van de Unie en die alle Europese regio's op evenwichtige wijze bestrijkt;

c) efficiëntie, door:

i) infrastructuurknelpunten weg te werken en ontbrekende schakels te verwezenlijken, zowel binnen de vervoersinfrastructuren als op verbindingspunten ertussen, zowel binnen als tussen lidstaten, met name op grensoverschrijdende trajecten, en in voorkomend geval verbindingen tot stand te brengen met het trans-Europees vervoersnetwerk in derde landen;

ii) knelpunten op het gebied van interoperabiliteit weg te werken, met inbegrip van achterstand op het gebied van digitalisering;

iii) de interoperabiliteit van nationale, regionale en lokale vervoersnetwerken;

iv) een optimale integratie en verknoping van alle vervoerswijzen, ook in stedelijke knooppunten;

v) economisch efficiënt vervoer van hoogstaande kwaliteit te bevorderen en aldus bij te dragen aan verdere economische groei en concurrentiekracht;

vi) nieuwe en bestaande infrastructuur efficiënter te benutten, bijvoorbeeld in de spoorwegsector;

vii) de kosteneffectieve toepassing van interoperabele, innovatieve technologische en operationele concepten en digitale systemen, of

viii) betere coördinatie van infrastructuurwerken tussen de lidstaten wat betreft grensoverschrijdende projecten;

d) meer voordelen voor de gebruikers, door:

i) de toegankelijkheid voor gebruikers te waarborgen en te voldoen aan hun mobiliteits- en vervoersbehoeften, met name rekening houdend met de behoeften van mensen in kwetsbare situaties, onder wie personen met een handicap of beperkte mobiliteit en inwoners van afgelegen gebieden, waaronder de ultraperifere gebieden en andere afgelegen, rurale, insulaire, perifere en bergachtige regio's, alsook dunbevolkte gebieden;

ii) veilige, beveiligde en kwalitatief hoogwaardige normen te waarborgen, met inbegrip van de kwaliteit van de diensten aan alle gebruikers, zowel voor passagiers- als goederenvervoer;

iii) de kwaliteit, efficiëntie en duurzaamheid van toegankelijke en betaalbare vervoersdiensten te ondersteunen;

iv) een mobiliteit te ondersteunen die geschikt is voor het veranderende klimaat en bestand is tegen natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen, en die een efficiënte en snelle inzet van nood- en reddingsdiensten, ook voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit, faciliteert;

v) de veerkracht van infrastructuur te waarborgen, met name op grensoverschrijdende trajecten;

vi) alternatieve vervoersoplossingen aan te bieden, ook voor andere vervoerswijzen, in geval van verstoringen van het netwerk;

vii) actieve mobiliteitsvormen te ondersteunen door de toegankelijkheid en kwaliteit van de bijbehorende infrastructuur te versterken en daarbij de veiligheid en gezondheid voor actieve gebruikers van infrastructuur te verbeteren en de milieuvoordelen van deze vormen te bevorderen;

viii) naadloze mobiliteit in de Unie te ondersteunen, of

ix) te zorgen voor adequaat onderhoud van de bestaande infrastructuur met het oog op een dienstverleningsniveau dat is aangepast aan de verkeersstroom, en een hoog veiligheidsniveau tijdens de levensduur van de infrastructuur.

Artikel 5

Hulpbronnenefficiënt en veerkrachtig netwerk en milieubescherming

1. Het trans-Europees vervoersnetwerk wordt op een hulpbronnenefficiënte wijze gepland, ontwikkeld en geëxploiteerd, in overeenstemming met de toepasselijke milieueisen op Unie- en nationaal niveau, door:

a) de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, de verbetering en het onderhoud van bestaande vervoersinfrastructuur, met name door het onderhoud gedurende de levensduur van de infrastructuur mee te nemen in de planningsfase van de bouw of modernisering van de infrastructuur en door de infrastructuur operationeel te houden;

b) de optimalisering van de integratie en onderlinge verknoping van de infrastructuur;

c) de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waarmee wordt bijgedragen tot de uitrol van technologieën die het koolstofvrij maken bewerkstelligen;

d) de uitrol van nieuwe technologieën en ICT-systemen voor vervoer om de prestaties van de infrastructuur in stand te houden of te verbeteren, voor zover de uitrol economisch gerechtvaardigd is of noodzakelijk is om de veiligheid en beveiliging te verbeteren;

e) de optimalisering van het infrastructuurgebruik, met name door middel van een efficiënt capaciteits- en verkeersbeheer, waarbij multimodaliteit en de omslag naar duurzamere mobiliteitspatronen worden bevorderd, met inbegrip van de ontwikkeling van duurzame, aantrekkelijke en efficiënte multimodale vervoersdiensten;

f) het in aanmerking nemen en optimaliseren van mogelijke synergieën met andere netwerken, met name de trans-Europese energie- of telecommunicatienetwerken, met inbegrip van, in voorkomend geval, het volledige elektriciteitsnet, teneinde te zorgen voor samenhang tussen de planning van de laadinfrastructuur en de respectieve planning van het elektriciteitsnet, en het in aanmerking nemen van mogelijke synergieën met het tweeërlei gebruik van infrastructuur die zijn vastgesteld in de "Militaire eisen voor militaire mobiliteit binnen en buiten de EU", die op 26 juni 2023 en 23 oktober 2023 door de Raad zijn goedgekeurd, en in elk later goedgekeurd document tot herziening van die eisen, alsook met fietsinfrastructuur, waaronder langeafstandsfietsroutes;

g) de ontwikkeling van groene, duurzame en klimaatbestendige infrastructuur, rekening houdend met actieve vervoerswijzen, en de bevordering van nieuwe technologieën die gericht zijn op de koolstofvrije bouw van vervoersinfrastructuur, onder meer door het gebruik van hulpbronnenefficiënte en klimaatbestendige materialen, die zijn ontworpen om de negatieve gevolgen voor de gezondheid van omwonenden van het netwerk, het milieu, zoals van luchtverontreiniging en geluidshinder, en de degradatie van ecosystemen tot een minimum te beperken, en

h) het besteden van de nodige aandacht aan de veerkracht van het vervoersnetwerk en de betreffende infrastructuur en diensten, voornamelijk bij grensoverschrijdende trajecten, tegen een veranderend klimaat en de geopolitieke context, natuurrampen, door de mens veroorzaakte rampen en al dan niet opzettelijke verstoringen, teneinde die uitdagingen aan te pakken, een passende respons te kunnen bieden, tijdig te kunnen herstellen van die verstoringen, en toeleveringsketens te bevorderen.

2. Bij de planning en ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk kunnen de lidstaten het exacte tracé van uitgetekende routes aanpassen, rekening houdend met de bijzondere omstandigheden in de verschillende delen van de Unie, zoals de topografie van de betrokken regio's en milieuoverwegingen, en met inachtneming van deze verordening. Die aanpassingen gaan niet verder dan hetgeen is toegestaan op grond van het desbetreffende besluit tot goedkeuring van een project overeenkomstig het vereiste van artikel 58, lid 1, punt g).

3. De milieueffectbeoordeling van plannen en projecten wordt uitgevoerd overeenkomstig Richtlijn 92/43/EEG van de Raad ([40]), alsmede de Richtlijnen 2000/60/EG ([41]), 2001/42/EG ([42]), 2002/49/EG ([43]), 2009/147/EG ([44]) en 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad. Voor projecten van gemeenschappelijk belang waarvoor de procedure voor de aanbesteding van de milieu-effectenbeoordeling op 18 juli 2024 nog niet is gestart, moet ook worden beoordeeld of die projecten in overeenstemming zijn met het beginsel "geen ernstige afbreuk doen".

Artikel 6

Stapsgewijze ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk

1. Onverminderd artikel 8, lid 5, wordt het trans-Europees vervoersnetwerk geleidelijk in drie stappen ontwikkeld, tenzij anders bepaald in deze verordening:

a) de voltooiing van een kernnetwerk tussen nu en 31 december 2030;

b) de voltooiing van een uitgebreid kernnetwerk tussen nu en 31 december 2040, en

c) de voltooiing van een uitgebreid netwerk tussen nu en 31 december 2050.

De ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk wordt met name bereikt door met een coherente en transparante methodische aanpak voor dat netwerk een structuur op te zetten, bestaande uit een kernnetwerk, een uitgebreid kernnetwerk en een uitgebreid netwerk, met vervoersknooppunten en stedelijke knooppunten als multimodale knooppunten tussen het langeafstandsverkeer en regionale en lokale vervoersnetwerken.

2. Het uitgebreide netwerk omvat alle bestaande en geplande vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en de maatregelen om een efficiënt en sociaal en ecologisch duurzaam gebruik van die infrastructuur te bevorderen.

3. Het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk bestaan uit de delen van het trans-Europees vervoersnetwerk die bij voorrang worden ontwikkeld en overeenkomstig de in lid 1 genoemde termijnen worden voltooid om de doelstellingen voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk te verwezenlijken.

Artikel 7

Europese vervoerscorridors

De Europese vervoerscorridors bestaan uit de delen van het kernnetwerk of het uitgebreide kernnetwerk die van het grootste strategische belang zijn voor de ontwikkeling van duurzame en multimodale goederen- en passagiersvervoersstromen in Europa en voor de ontwikkeling van hoogwaardige interoperabele infrastructuur en operationele prestaties.

Artikel 8

Projecten van gemeenschappelijk belang

1. Projecten van gemeenschappelijk belang dragen bij tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk door de verwezenlijking van nieuwe vervoersinfrastructuur, de modernisering van bestaande vervoersinfrastructuur of maatregelen om een hulpbronnenefficiënt gebruik van het netwerk te bevorderen.

2. Een project van gemeenschappelijk belang moet:

a) Europese meerwaarde bieden door bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen in ten minste twee van de vier in artikel 4, lid 2, genoemde categorieën, en

([40]) Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PB L 206 van 22.7.1992, blz. 7).
([41]) Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PB L 327 van 22.12.2000, blz. 1).
([42]) Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (PB L 197 van 21.7.2001, blz. 30).
([43]) Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).
([44]) Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand (PB L 20 van 26.1.2010, blz. 7).

b) economisch levensvatbaar zijn op basis van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of, in het geval van dunbevolkte gebieden of projecten die essentieel zijn voor het tweeërlei gebruik van infrastructuur, een positieve bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het netwerk op basis van een sociaal-economische kosten-batenanalyse.

3. Een project van gemeenschappelijk belang bestrijkt de hele cyclus, vanaf de haalbaarheidsstudies en vergunningsprocedures tot de bouw, de exploitatie, het onderhoud en de evaluatie.

4. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat projecten van gemeenschappelijk belang worden uitgevoerd onder naleving van het toepasselijke recht van de Unie en de lidstaten en met name het recht van de Unie inzake milieu, klimaatbescherming, veiligheid, beveiliging, concurrentie, staatssteun, overheidsopdrachten, volksgezondheid en toegankelijkheid alsook de rechtshandelingen van de Unie en de lidstaten inzake non-discriminatie.

5. De uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang hangt af van de mate waarin die projecten voldragen zijn, de naleving van de wettelijke procedures op Unie- en nationaal niveau en van de beschikbaarheid van financiële middelen, zonder daarbij vooruit te lopen op de financiële toezeggingen van een lidstaat of van de Unie.

6. De Commissie kan de lidstaten aanbevelen om afzonderlijke entiteiten op te richten voor de coördinatie, de bouw of het beheer van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang, voornamelijk voor grootschalige en complexe projecten. De betrokken Europese coördinator heeft de status van waarnemer in de raad van toezicht of in een soortgelijk bestuursorgaan van die entiteit.

7. De lidstaten stellen alles in het werk om ervoor te zorgen dat projecten van gemeenschappelijk belang tijdig en efficiënt worden uitgevoerd.

8. De sociaal-economische kosten-batenanalyse wordt door de lidstaten uitgevoerd volgens een erkende en geharmoniseerde methode om een transparante en vergelijkende evaluatie van die projecten mogelijk te maken.

Artikel 9

Samenwerking met derde landen

1. De Unie kan met derde landen samenwerken om via projecten van gemeenschappelijk belang het trans-Europees vervoersnetwerk te verbinden met hun infrastructuurnetwerken teneinde, indien van toepassing, duurzame economische groei en het concurrentievermogen te bevorderen, en met name om:

a) de uitbreiding van het beleid inzake het trans-Europees vervoersnetwerk tot derde landen te bevorderen, samen met ander gerelateerd EU-beleid, met name op het gebied van milieu en klimaatbescherming;

b) ervoor te zorgen dat het trans-Europees vervoersnetwerk en de vervoersnetwerken van derde landen bij grensovergangen op elkaar aansluiten, ook op het grondgebied van een derde land dat deel uitmaakt van de Europese vervoerscorridor, teneinde naadloze verkeersstromen, grenscontroles, grensbewaking en andere grenscontroleprocedures te waarborgen;

c) op het grondgebied van derde landen de verbinding tussen het trans-Europees vervoersnetwerk en de vervoersnetwerken van de derde landen tot stand te brengen, met name om, waar relevant en passend, het spoorvervoer met derde landen te faciliteren;

d) de vervoersinfrastructuur in derde landen die de verbinding vormt tussen delen van het trans-Europees vervoersnetwerk in de Unie, te voltooien;

e) de interoperabiliteit van het trans-Europees vervoersnetwerk en de netwerken van derde landen te bevorderen;

f) het zeevervoer te faciliteren en kustvaartroutes met derde landen te bevorderen, mits deze niet bijdragen tot koolstoflekkage;

g) de binnenvaart van en naar derde landen te faciliteren;

h) het luchtvervoer met derde landen te faciliteren teneinde efficiënte en duurzame economische groei en het concurrentievermogen te bevorderen, onder meer door de uitbreiding van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en een betere samenwerking inzake luchtverkeersbeheer;

i) ICT-systemen voor vervoer in die derde landen aan te sluiten en uit te rollen, en

j) het koolstofvrij maken van het vervoer te bevorderen, met name door in derde landen infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit te rollen, teneinde een continu netwerk op te zetten dat op het trans-Europees vervoersnetwerk aansluit.

2. Bijlage IV bevat indicatieve kaarten van de uitbreiding van het trans-Europees vervoersnetwerk tot specifieke buurlanden, waarop indien van toepassing een kernnetwerk, een uitgebreid kernnetwerk en een uitgebreid netwerk zijn uitgetekend overeenkomstig de criteria van deze verordening.

3. Dit artikel verleent geen recht op enige financiële bijdrage van de Unie aan projecten in derde landen uit hoofde van andere rechtshandelingen van de Unie.

HOOFDSTUK II

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 10

Algemene bepalingen voor het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk

1. Het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk:

a) zijn de netwerken die zijn vastgelegd op de kaarten in bijlage I en de lijsten in bijlage II;

b) worden nader gespecificeerd aan de hand van de beschrijving van de infrastructuurcomponenten;

c) voldoen aan de voorschriften voor de in dit hoofdstuk en de hoofdstukken III en IV beschreven vervoersinfrastructuur, en

d) vormen de basis voor de selectie van projecten van gemeenschappelijk belang.

2. Het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk bestaan uit de delen van het trans-Europees vervoersnetwerk die bij voorrang worden ontwikkeld om de beleidsdoelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk te verwezenlijken.

In Verordening (EU) 2021/1153 wordt met “kernnetwerk” ook het “uitgebreide kernnetwerk” in de zin van de onderhavige verordening bedoeld.

In Verordening (EU) 2023/1804 wordt met “kernnetwerk” het “kernnetwerk” in de zin van de onderhavige verordening bedoeld.

In Verordening (EU) 2023/1804 wordt met “uitgebreid netwerk” het “uitgebreide kernnetwerk” en het “uitgebreide netwerk” in de zin van de onderhavige verordening bedoeld.

3. De knooppunten van het netwerk zijn opgenomen in bijlage II en omvatten stedelijke knooppunten en vervoersknooppunten (luchthavens, zeehavens, binnenhavens, overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en overslagterminals langs binnenwateren).

4. De lidstaten treffen passende maatregelen voor het te ontwikkelen kernnetwerk, uitgebreide kernnetwerk en uitgebreide netwerk, zodat zij uiterlijk tegen de in artikel 6, lid 1, vermelde data aan deze verordening voldoen, tenzij anders bepaald in deze verordening.

Artikel 11

Algemene bepalingen voor de Europese vervoerscorridors

1. De negen op de kaarten in bijlage III vermelde Europese vervoerscorridors zijn:

a) Atlantische Oceaan;

b) Oostzee-Zwarte Zee-Egeïsche Zee;

c) Oostzee-Adriatische Zee;

d) Middellandse Zee;

e) Noordzee-Rijn-Middellandse Zee;

f) Noordzee-Oostzee;

g) Rijn-Donau;

h) Scandinavië-Middellandse Zee;

i) Westelijke Balkan-oostelijke Middellandse Zee.

2. De lidstaten treffen passende maatregelen voor de te ontwikkelen Europese vervoerscorridors, zodat zij uiterlijk op 31 december 2030 wat betreft hun infrastructuur die deel uitmaakt van het kernnetwerk, en uiterlijk op 31 december 2040 wat betreft hun infrastructuur die deel uitmaakt van het uitgebreide kernnetwerk, aan deze verordening voldoen, tenzij anders bepaald in deze verordening.

3. Onder voorbehoud van de goedkeuring van de betrokken lidstaat overeenkomstig artikel 172, tweede alinea, VWEU, is de Commissie overeenkomstig artikel 62 van deze verordening bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging, binnen de grenzen van artikel 7 van deze verordening, van de tracés van de Europese vervoerscorridors in bijlage III bij deze verordening, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van belangrijke handelsstromen en het verkeer of met ingrijpende wijzigingen van het netwerk. Als bepaalde wijzigingen in de tracés van corridors een invloed hebben op corridorsegmenten op het grondgebied van buurlanden, worden die gedelegeerde handelingen gebaseerd op overeenkomsten op hoog niveau inzake vervoersinfrastructuurnetwerken tussen de Unie en de betrokken buurlanden.

Artikel 12

Algemene prioriteiten voor het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk

1. Bij de ontwikkeling van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk wordt in het algemeen prioriteit verleend aan maatregelen die nodig zijn om:

a) het aandeel en, in voorkomend geval, de capaciteit van duurzamer vervoer van goederen en passagiers te vergroten, met name om broeikasgasemissies en verontreiniging te verminderen en de sociale en economische voordelen van vervoer te vergroten;

b) een betere ontsluiting en onderlinge verbinding van alle regio's in de Unie te waarborgen, rekening houdend met de territoriale en sociale cohesie en met de specifieke situatie van de ultraperifere gebieden en andere afgelegen, insulaire, perifere en bergachtige regio's en dunbevolkte gebieden;

c) voor een optimale integratie van de vervoerswijzen en voor interoperabiliteit tussen vervoerswijzen te zorgen, met inbegrip van actieve mobiliteitsvormen in stedelijke gebieden;

d) ontbrekende schakels in te vullen en knelpunten op te heffen, vooral op grensoverschrijdende trajecten;

e) de nodige infrastructuur uit te rollen om naadloos verkeer van emissievrije en emissiearme voertuigen te waarborgen, alsook van vaartuigen en luchtvaartuigen die brandstoffen gebruiken die bijdragen tot emissievermindering in de vervoersector en een grotere energiezekerheid;

f) het efficiënte, naadloze en duurzame gebruik van infrastructuur te bevorderen en, indien nodig, de capaciteit te vergroten;

g) de bestaande infrastructuur operationeel te houden en de kwaliteit ervan op peil te houden of te verbeteren op het gebied van veiligheid, beveiliging, efficiëntie van het vervoerssysteem en de vervoersactiviteiten, klimaat- en rampenbestendigheid, milieuprestaties en continuïteit van de verkeersstromen;

h) de kwaliteit van de dienstverlening en de sociale voorwaarden voor werknemers in de vervoerssector te verbeteren, alsook de toegankelijkheid voor alle gebruikers, onder wie personen met een handicap of beperkte mobiliteit en andere personen in kwetsbare situaties, en vervoersarmoede te voorkomen en te verminderen;

i) de digitalisering te verbeteren, digitale handhaving in overeenstemming met het Unierecht mogelijk te maken, en automatisering te ontwikkelen, met name door de invoering en uitrol van ICT-systemen voor vervoer, of

j) waar nodig en rekening houdend met de grondwettelijke vereisten van bepaalde lidstaten, de infrastructuur aan te passen aan tweeërlei gebruik om tegemoet te komen aan zowel civiele als defensiebehoeften, met bijzondere aandacht voor de routes die nodig zijn voor op korte termijn geplande grootschalige bewegingen van strijdkrachten.

2. In aanvulling op de in lid 1 beschreven maatregelen wordt bijzondere aandacht besteed aan de nodige maatregelen om:

a) de blootstelling van stedelijke gebieden en, in voorkomend geval, dichtbevolkte kwetsbare gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer te beperken;

b) het gebruik van infrastructuur te optimaliseren, met name door een efficiënt capaciteitsbeheer, verkeersbeheer en betere operationele prestaties;

c) bij te dragen tot positieve effecten voor de gezondheid en het milieu door het gebruik van actieve mobiliteitsvormen te bevorderen via de ontwikkeling van passende fiets- en loopinfrastructuur;

d) de niet-discriminerende toegang voor alle marktdeelnemers op de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk te waarborgen, of

e) de efficiënte grensoverschrijding voor vrachtvervoer te waarborgen, rekening houdend met de wachttijden.

Artikel 13

Algemene prioriteiten voor de Europese vervoerscorridors

Bij de ontwikkeling van de Europese vervoerscorridors wordt in het algemeen prioriteit verleend aan de nodige maatregelen voor:

a) de ontwikkeling van een hoog presterend, naadloos en volledig interoperabel spoorwegnet voor goederenvervoer in de hele Unie;

b) de ontwikkeling van een interoperabel, hoog presterend netwerk voor passagierstreinen, waaronder een hogesnelheidsnetwerk, dat stedelijke knooppunten in de hele Unie met elkaar verbindt;

c) de ontwikkeling van een efficiënte luchtvaart- en binnenvaartinfrastructuur en van een goed in de Europese maritieme ruimte geïntegreerde zeevervoersinfrastructuur;

d) de ontwikkeling van een veilig en beveiligd wegennet met voldoende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en veilige en beveiligde parkeerterreinen;

e) de ontwikkeling van multimodale en interoperabele vervoersoplossingen;

f) een betere intermodale integratie van de volledige logistieke keten, met efficiënte verbindingen in de vervoers- en stedelijke knooppunten;

g) de uitrol van de nodige infrastructuur om naadloos verkeer van emissievrije en emissiearme voertuigen te waarborgen, alsook van vaartuigen en luchtvaartuigen die brandstoffen gebruiken die bijdragen tot emissievermindering in de vervoersector en een grotere energiezekerheid;

h) de uitrol van ICT-systemen voor alle vervoerswijzen op het netwerk, in voorkomend geval, om een efficiënt gebruik van de infrastructuur te waarborgen en digitale informatie-uitwisseling mogelijk te maken, of

i) betere verbindingen tussen het trans-Europees vervoersnetwerk en de infrastructuurnetwerken van buurlanden, in voorkomend geval.

HOOFDSTUK III

BIJZONDERE BEPALINGEN

AFDELING 1

Spoorweginfrastructuur

Artikel 14

Infrastructuurcomponenten

1. De spoorweginfrastructuur omvat in het bijzonder:

a) spoorlijnen, met inbegrip van:

i) sporen,

ii) wissels,

iii) overwegen,

iv) rangeersporen,

v) tunnels,

vi) bruggen, en

vii) infrastructuur om de gevolgen voor het milieu te beperken;

b) stations op de op de kaarten in bijlage I vermelde spoorlijnen waar passagiers van de ene trein op een andere en tussen de trein en andere vervoerswijzen kunnen overstappen;

c) voorzieningen voor dienstverlening op de op de kaarten in bijlage I vermelde spoorlijnen, andere dan passagiersstations zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 11), van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ([45]), in het bijzonder rangeerstations, vormingsstations, rangeervoorzieningen, wacht- en opstelsporen, onderhoudsvoorzieningen, andere technische voorzieningen zoals schoonmaak- en was-inrichtingen, hulp- en ondersteuningsvoorzieningen en tankfaciliteiten, en inrichtingen voor automatische omsporing;

d) toegangsroutes per spoor die de verbinding vormen met multimodale goederenterminals die op het spoornet zijn aangesloten, waaronder toegangsroutes per spoor naar multimodale goederenterminals in binnenhavens, zeehavens en op luchthavens, en toegangsroutes per spoor naar de in punt 2, c), van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU bedoelde “rangeerstations”;

e) uitrusting voor besturing en seingeving langs het spoor;

f) energie-infrastructuur langs het spoor;

g) infrastructuur in verband met faciliteiten voor alternatieve brandstoffen;

h) bijbehorende uitrusting, en

i) ICT-systemen voor vervoer.

2. Tot de technische uitrusting voor spoorlijnen kunnen onder meer behoren: elektrificatiesystemen, uitrusting voor het in- en uitstappen van passagiers en voor het laden en lossen van goederen in stations en terminals, en innovatieve technologie in de uitrolfase.

([45]) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

Artikel 15

Voorschriften voor de vervoersinfrastructuur van het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten waarborgen dat de spoorweginfrastructuur op het uitgebreide netwerk voldoet aan:

a) Richtlijn (EU) 2016/797 en de op grond daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen, zodat het uitgebreide netwerk interoperabel wordt, en

b) de voorschriften van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) die zijn vastgesteld overeenkomstig de artikelen 4 en 5 van Richtlijn (EU) 2016/797, onverminderd de vrijstellingen in artikel 7, lid 1, van die richtlijn.

2. Met betrekking tot de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide netwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, zorgen de lidstaten ervoor dat uiterlijk op 31 december 2050:

a) de sporen en, voor zover noodzakelijk voor de exploitatie van elektrische treinen, rangeersporen, volledig zijn geëlektrificeerd;

b) een aslast tot 22,5 ton mogelijk is zonder speciale toestemming, en

c) zonder speciale toestemming goederentreinen met een lengte van minstens 740 m (locomotieven inbegrepen) kunnen worden geëxploiteerd. Aan deze vereiste is voldaan indien op een dubbelsporige lijn op verzoek van een spoorwegonderneming per dag gemiddeld ten minste één treinpad per uur en per rijrichting kan worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van minstens 740 m.

3. De eisen van lid 2, punten b) en c), zijn alleen van toepassing op de lijnen van het uitgebreide netwerk die:

a) de verbinding vormen tussen een multimodale goederenterminal of een zee- of binnenhaven en de dichtstbijzijnde kruising met het kernnetwerk voor goederenvervoer of het uitgebreide kernnetwerk voor goederenvervoer, of

b) een omleidingsroute vormen voor een lijn die deel uitmaakt van het kernnetwerk voor goederenvervoer of het uitgebreide kernnetwerk voor goederenvervoer, of

c) waarop in beide richtingen gemiddeld meer dan tien goederentreinen per dag rijden, op basis van de gegevens van het jaar voorafgaand aan de kennisgeving.

Uiterlijk op 19 juli 2027 stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de betrokken lijnen. Voor grensoverschrijdende trajecten wordt deze kennisgeving gedaan in overleg met de andere betrokken lidstaten.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide netwerk op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, die is aangesloten op spoorlijnen die worden gebruikt voor het in artikel 15, lid 3, bedoelde goederenvervoer, uiterlijk op 31 december 2050 in overeenstemming is met de eisen van lid 2, punten a), b) en c), van dit artikel, tenzij de Commissie de lidstaat, met betrekking tot de eisen van lid 2, punt c), van dit artikel overeenkomstig artikel 38, lid 4, heeft vrijgesteld van de toepassing van artikel 38, lid 3.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat, bij de aanleg van een nieuwe lijn, de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide netwerk uiterlijk op 31 december 2040 aan de eis van lid 2, punt a), voldoet. Projecten waarvoor de milieueffectbeoordeling uiterlijk op 18 juli 2024 is gestart, vallen niet onder deze verplichting.

6. De eisen van de leden 2 en 4 zijn niet van toepassing op geïsoleerde netten.

7. Onverminderd lid 6 stelt de Commissie op verzoek van een lidstaat, in terdege gemotiveerde gevallen, een uitvoeringshandeling vast, waarbij op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit vrijstelling wordt verleend van de in de leden 2 tot en met 5 bedoelde eisen. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd. In het geval van grensoverschrijdende trajecten worden verzoeken om vrijstellingen gecoördineerd met de aangrenzende lidstaat of lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaten voegen de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij hun verzoek. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken in het licht van de verstrekte motivering en, in voorkomend geval, de aanzienlijke gevolgen ervan op de interoperabiliteit en de continuïteit van het spoorwegnet. De Commissie houdt terdege rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijnen geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 16

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk voldoet aan artikel 15, lid 1.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen voor lijnen die deel uitmaken van het netwerk voor goederenvervoer, uiterlijk op 31 december 2040:

a) voldoet aan de eisen van artikel 15, lid 2, punten a) en b);

b) zonder speciale toestemming geschikt is voor de exploitatie van goederentreinen met een lengte van minstens 740 m (locomotieven inbegrepen). Aan dat voorschrift wordt voldaan als ten minste aan de volgende voorwaarden is voldaan:

   i) op dubbelsporige lijnen kan op verzoek van spoorwegondernemingen per twee uur en per rijrichting minstens één treinpad en kunnen dagelijks minstens 24 treinpaden worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van minstens 740 m;

   ii) op enkelsporige lijnen kan op verzoek van spoorwegondernemingen per drie uur en per rijrichting minstens één treinpad en kunnen dagelijks minstens twaalf treinpaden worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van minstens 740 m, en

c) voor spoorwegtrajecten die de multimodale goederenterminals van twee stedelijke knooppunten of de multimodale goederenterminal van een stedelijk knooppunt en een grensovergang met elkaar verbinden, is meer dan 75 % van de lengte van elk spoorwegtraject ontworpen voor een snelheid van minstens 100 km/u voor goederentreinen op de goederenlijnen van het uitgebreide kernnetwerk.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat op de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk bij de aanleg van een nieuwe lijn uiterlijk op 31 december 2030 aan de eis van artikel 15, lid 2, punt a), wordt voldaan. Projecten waarvoor de milieueffectbeoordeling uiterlijk op 18 juli 2024 is gestart, vallen niet onder deze verplichting.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen voor lijnen die deel uitmaken van het netwerk voor passagiersvervoer uiterlijk op 31 december 2040:

a) voldoet aan de voorschriften van artikel 15, lid 2, punt a), wat de passagierslijnen van het uitgebreide kernnetwerk betreft, en

b) voor spoorwegtrajecten die de multimodale passagiersknooppunten van twee stedelijke knooppunten of de multimodale passagiersknooppunten van een stedelijk knooppunt en een grensovergang met elkaar verbinden, meer dan 75 % van de lengte van elk spoorwegtraject is ontworpen voor een snelheid van minstens 160 km/u voor passagierslijnen van het uitgebreide kernnetwerk.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, uiterlijk op 31 december 2040 voldoet aan de eisen van artikel 15 lid 2, punten a) en b), en van lid 2, punt b), van dit artikel, tenzij de lidstaat, met betrekking tot de eisen van lid 2, punt b), van dit artikel, overeenkomstig artikel 38, lid 4, is vrijgesteld van de toepassing van artikel 38, lid 3.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, uiterlijk op 31 december 2030:

a) voor lijnen die deel uitmaken van het netwerk voor goederenvervoer: voldoet aan de eisen van lid 2, punten a), b) en c), van dit artikel, en

b) voor lijnen die deel uitmaken van het netwerk voor passagiersvervoer: voldoet aan de eisen van artikel 15, lid 2, punt a).

7. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk voor passagiersvervoer, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, uiterlijk op 31 december 2040 voldoet aan de eisen van lid 4, punt b), van dit artikel.

8. De lidstaten zorgen ervoor dat in de Europese vervoerscorridors op hun grondgebied de lijnen voor goederenvervoer die deel uitmaken van de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk of het uitgebreide kernnetwerk, met inbegrip van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, uiterlijk op 31 december 2040, geschikt zijn voor verkeer van goederentreinen die standaardopleggers tot 4 m hoog vervoeren en die geladen zijn op een hoogte van ten minste 27 cm boven de spoorstaaf.

Aan dat voorschrift wordt geacht te zijn voldaan als in elke Europese vervoerscorridor op het grondgebied van de lidstaat minstens de volgende voorwaarden zijn vervuld:

a) er is minstens één directe lijn die aan die eis voldoet en die treinverkeer zonder onderbreking mogelijk maakt op het grondgebied van de lidstaat en op de grensoverschrijdende lijnen met elke aangrenzende lidstaat;

b) er is minstens één directe lijn die aan die eis voldoet naar minstens één overslagterminal voor weg- en spoorvervoer of één multimodale goederenterminal in of grenzend aan een zeehaven die deel uitmaakt van de Europese vervoerscorridor op het grondgebied van een lidstaat, en

c) er is minstens één directe lijn naar minstens één van die eindpunten die aan die eis voldoet indien zich op het grondgebied van een lidstaat een of meer eindpunten van een corridor bevinden.

Voor grensoverschrijdende trajecten gebeurt de selectie van de betrokken lijnen in overleg met de betrokken aangrenzende lidstaten.

Uiterlijk op 19 juli 2027 stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de betrokken lijnen.

9. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, uiterlijk op 31 december 2030 voldoet aan de eisen van artikel 15 lid 2, punten a) en b), en lid 2, punt b), van dit artikel, tenzij de Commissie de lidstaat, met betrekking tot de eisen van lid 2, punt b), van dit artikel, overeenkomstig artikel 38, lid 4, heeft vrijgesteld van de toepassing van artikel 38, lid 3.

10. De eisen van de leden 2 tot en met 9 zijn niet van toepassing op geïsoleerde netten.

11. Onverminderd lid 10 stelt de Commissie op verzoek van een lidstaat, in terdege gemotiveerde gevallen, een uitvoeringshandeling vast waarbij op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit, vrijstelling wordt verleend van de in dit artikel bedoelde eisen. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd. In het geval van grensoverschrijdende trajecten worden verzoeken om vrijstellingen gecoördineerd met de aangrenzende lidstaat of lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaten voegen de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij hun verzoek. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken in het licht van de verstrekte motivering en, in voorkomend geval, de aanzienlijke gevolgen ervan op de interoperabiliteit en de continuïteit van het spoorwegnet. De Commissie houdt terdege rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

Wanneer de Commissie verzoeken om vrijstelling van de eis met betrekking tot het vervoer van opleggers als bedoeld in lid 8 beoordeelt, neemt zij vooral de resultaten van de sociaal-economische kosten-batenanalyse in overweging, alsook de mogelijke verstoring van de dienst als gevolg van de werkzaamheden om aan deze eis te voldoen.

Wanneer de Commissie verzoeken om vrijstelling van de in dit artikel vastgestelde eisen voor het uitgebreid kernnetwerk beoordeelt, neemt zij vooral de belangrijke investeringen in overweging die de betrokken lidstaat op een parallelle lijn in de onmiddellijke nabijheid van de nieuw aan te leggen lijnen heeft uitgevoerd.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijnen geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 17

Europese nominale standaardspoorwijdte

1. De lidstaten zorgen ervoor dat alle nieuwe spoorlijnen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, met inbegrip van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde lijnen, met een Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm worden gebouwd. Aan die eis wordt geacht voldaan te zijn indien treinen voor een spoorwijdte van 1 435 mm uiterlijk op 31 december 2030 op de infrastructuur van het kernnetwerk kunnen rijden en uiterlijk op 31 december 2040 op die van het uitgebreide kernnetwerk. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder “nieuwe spoorlijn” verstaan een lijn waarvan de bouw op 18 juli 2024 nog niet is gestart.

2. In afwijking van lid 1 stellen de lidstaten die op 18 juli 2024 geen plannen hebben om op hun grondgebied een nieuwe spoorlijn aan te leggen naar de landsgrens van een andere lidstaat overeenkomstig bijlage I, een plan op waarin de aan te leggen nieuwe spoorlijn in overeenstemming met de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm wordt aangelegd. In dat plan wordt rekening gehouden met de gevolgen voor de interoperabiliteit met de aangrenzende lidstaat of lidstaten door overeenkomstig lid 3 met name de mogelijke ombouw van bestaande spoorlijnen tot sporen met de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm in overweging te nemen. Het plan omvat een sociaal-economische kosten-batenanalyse ter rechtvaardiging van het besluit van de lidstaat om in voorkomend geval geen nieuwe spoorweginfrastructuur met de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm te bouwen en een beoordeling van het effect van die beslissing op de interoperabiliteit. Dat plan wordt uiterlijk op 19 juli 2026 aan de Commissie voorgelegd.

3. Lidstaten waarvan het bestaand spoornet, of een deel daarvan, een andere spoorwijdte heeft dan de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm, evalueren deze verordening uiterlijk op 19 juli 2026, en bepalen daarbij welke bestaande spoorlijnen van de Europese vervoerscorridors eventueel naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm kunnen worden omgebouwd. Voor grensoverschrijdende trajecten wordt de evaluatie gecoördineerd met de aangrenzende lidstaat of lidstaten. De evaluatie omvat een sociaal-economische kosten-batenanalyse van de levensvatbaarheid van de mogelijke ombouw tot sporen met de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm en een beoordeling van de gevolgen voor de interoperabiliteit.

Op basis van de in de eerste alinea bedoelde evaluatie stellen de lidstaten uiterlijk een jaar na de voltooiing van de evaluatie in voorkomend geval een plan op voor de ombouw van sporen tot sporen met de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm waarin zij bepalen welke bestaande spoorlijnen van de Europese vervoerscorridors naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm moeten worden omgebouwd, met een tijdlijn voor die ombouw.

De eerste en de tweede alinea zijn van overeenkomstige toepassing op de spoorlijnen waarvan de aanleg op 18 juli 2024 reeds was begonnen.

4. Voor Europese vervoerscorridors die goederenspoorlijnen met een andere spoorwijdte dan de Europese nominale standaardspoorwijdte omvatten, worden de uit de in de leden 2 en 3 bedoelde plannen voortvloeiende prioriteiten voor infrastructuur- en investeringsplanning overeenkomstig artikel 54 opgenomen in het eerste werkplan van de Europese coördinator.

5. Op verzoek van een lidstaat stelt de Commissie voor nieuwe spoorlijnen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, of delen daarvan, in terdege gemotiveerde gevallen, op grond van negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse, een uitvoeringshandeling vast waarbij een tijdelijke vrijstelling wordt verleend van de in lid 1 bedoelde eisen. Elk verzoek om vrijstelling moet voldoende gemotiveerd zijn. In het geval van grensoverschrijdende trajecten worden verzoeken om vrijstelling gecoördineerd met de aangrenzende lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaten voegen de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij hun verzoek. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken in het licht van de verstrekte motivering en, in voorkomend geval, de aanzienlijke gevolgen ervan op de interoperabiliteit en de continuïteit van het spoorwegnet. De Commissie houdt terdege rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. In dat besluit wordt vermeld voor welke termijn de vrijstelling is verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 18

Europees beheersysteem voor het spoorverkeer

1. De lidstaten zorgen ervoor dat:

a) de spoorweginfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk tussen nu en respectievelijk 31 december 2040 en 31 december 2050 wordt uitgerust met ERTMS, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen, alsook dat ERTMS langs het spoor en aan boord van treinen op gesynchroniseerde en geharmoniseerde wijze wordt uitgerold, en

b) de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen met het uitgebreide kernnetwerk en van het uitgebreide netwerk tussen nu en respectievelijk 31 december 2040 en 31 december 2050 worden uitgerust met ERTMS, voor zover de betrokken lidstaat, in overleg met de relevante belanghebbenden, met name de infrastructuurbeheerder, dat noodzakelijk acht.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2030:

a) de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, met uitzondering van de in artikel 14, lid 1, punt d), vermelde verbindingen, voldoet aan de voorschriften van lid 1, en

b) de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen met het kernnetwerk zijn uitgerust met ERTMS, voor zover de betrokken lidstaat, in overleg met de relevante belanghebbenden, met name de infrastructuurbeheerder, dat noodzakelijk acht.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat systemen van klasse B uiterlijk op 31 december 2040 uit bedrijf worden genomen op het kernnetwerk, uiterlijk op 31 december 2045 op het uitgebreide kernnetwerk en uiterlijk op 31 december 2050 op het uitgebreide netwerk, op voorwaarde dat een passend veiligheidsniveau wordt gewaarborgd, met uitzondering van trajecten in stedelijke knooppunten die ook worden gebruikt door voorstedelijke passagierstreinen die zijn uitgerust met speciale treinbeveiligingssystemen van klasse B.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, uiterlijk op 31 december 2050 is uitgerust met radiogebaseerd ERTMS.

5. De lidstaten zorgen ervoor dat radiogebaseerd ERTMS wordt uitgerold op de spoorweginfrastructuur van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk vanaf 31 december 2030, wanneer er een nieuwe lijn wordt aangelegd, of vanaf 31 december 2040, wanneer het seinsysteem wordt verbeterd.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat tussen nu en 31 december 2050 radiogebaseerd ERTMS wordt uitgerold op de in artikel 14, lid 1, punt d), bedoelde verbindingen met het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk voor zover de betrokken lidstaat, in overleg met de infrastructuurbeheerder en andere relevante belanghebbenden, dat noodzakelijk acht. Op nieuwe lijnen wordt dat systeem met ingang van 31 december 2030 uitgerold.

7. De eisen van de leden 1 tot en met 6 zijn niet van toepassing op geïsoleerde netten.

8. Onverminderd lid 7 stelt de Commissie, op verzoek van een lidstaat, in terdege gemotiveerde gevallen, een uitvoeringshandeling vast waarbij vrijstelling wordt verleend van de in de leden 1 tot en met 6 genoemde voorschriften. Elk verzoek om een vrijstelling moet gebaseerd zijn op een negatief resultaat van een sociaal-economische kosten-batenanalyse en een beoordeling van de impact op de interoperabiliteit. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd. In het geval van grensoverschrijdende trajecten worden verzoeken om vrijstellingen gecoördineerd met de aangrenzende lidstaat of lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaten voegen de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij hun verzoek. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken. De gevraagde vrijstellingen moeten voldoen aan de eisen van Richtlijn (EU) 2016/797.

De Commissie beoordeelt verzoeken in het licht van de in de eerste alinea bedoelde motivering en van de aanzienlijke gevolgen ervan op de interoperabiliteit. De Commissie houdt terdege rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijnen geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 19

Operationele prioriteiten

1. Het bestuur van het goederenvervoer per spoor stelt alles in het werk om ervoor te zorgen dat uiterlijk op 31 december 2030 op de Europese vervoerscorridors de kwaliteit van de aan spoorwegondernemingen verleende diensten en de technische en operationele eisen voor het gebruik van infrastructuur, de operationele prestaties van het goederenvervoer per spoor langs de Europese vervoerscorridors niet beletten aan de volgende streefwaarden te voldoen:

a) op elk intern grensoverschrijdend traject duurt het oponthoud van treinen die de grens tussen twee lidstaten overschrijden gemiddeld maximaal 25 minuten, met uitzondering van trajecten waar van spoorwijdte wordt gewisseld of waar de naleving van die termijn niet haalbaar is vanwege de grenscontroles die nog niet zijn opgeheven op grond van punt 1.2 van bijlage VI bij Verordening (EU) 2016/399. Met oponthoud van een trein op een grensoverschrijdend traject wordt de totale extra vervoerstijd bedoeld die kan worden toegeschreven aan het overschrijden van de grens, ongeacht procedures of infrastructurele, operationele, technische en administratieve aspecten. In het oponthoud is niet de tijd begrepen die niet aan het overschrijden van de grens kan worden toegeschreven, zoals operationele procedures die worden uitgevoerd in faciliteiten in de nabijheid van de grensovergang maar die daar niet intrinsiek verband mee houden, en

b) ten minste 75 % van de goederentreinen die minstens één grens van een Europese vervoerscorridor overschrijden, bereiken hun bestemming of, als hun bestemming buiten de Unie ligt, de buitengrens van de Unie op de geplande tijd of met een vertraging van minder dan 30 minuten, voor zover eventuele vertragingen aan de infrastructuurbeheerders van de Unie kunnen worden toegeschreven. Vertragingen die zich voordoen in en toe te schrijven zijn aan derde landen waar goederentreinen doorheen rijden, worden niet meegerekend.

2. De lidstaten stellen alles in het werk om ervoor te zorgen dat uiterlijk op 31 december 2030 voor de lijnen voor goederenvervoer op het kernnetwerk, uiterlijk op 31 december 2040, voor de lijnen voor goederenvervoer op het uitgebreide kernnetwerk en uiterlijk op 31 december 2050 voor de in artikel 15, lid 3, bedoelde lijnen voor goederenvervoer op het uitgebreide netwerk, de volgende voorwaarden van toepassing zijn:

a) op dubbelsporige lijnen kunnen per uur en per rijrichting minstens twee treinpaden worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van minstens 740 m (locomotieven inbegrepen), en

b) op enkelsporige lijnen kan per twee uur en per rijrichting minstens één treinpad worden toegewezen aan goederentreinen met een lengte van minstens 740 m (locomotieven inbegrepen).

Artikel 20

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van spoorweginfrastructuur wordt, in aanvulling op de in de artikelen 12 en 13 beschreven prioriteiten, aandacht besteed aan:

a) de migratie naar de Europese nominale standaardspoorwijdte (1 435 mm), waar van toepassing;

b) het beperken van de gevolgen van door spoorvervoer veroorzaakte geluid en trillingen, met name door maatregelen op het gebied van rollend materieel en infrastructuur, zoals geluidsschermen;

c) het verbeteren van de veiligheid bij overwegen;

d) in voorkomend geval, de aansluiting van spoorweginfrastructuur op de binnenhaveninfrastructuur;

e) afhankelijk van de analyse van de sociaal-economische kosten en baten, de ontwikkeling van infrastructuur voor treinen met een lengte van 740 m tot 1 500 m en een aslast van 25,0 ton bij de aanleg en modernisering van spoorlijnen die relevant zijn voor het goederenvervoer;

f) de ontwikkeling en uitrol van innovatieve spoorwegtechnologie, voortbouwend op met name de werkzaamheden van de Gemeenschappelijke Ondernemingen "Shift2Rail" en "Europese Spoorwegen", in het bijzonder automatische treinbesturing, geavanceerd verkeersbeheer en digitale connectiviteit voor passagiers op basis van ERTMS en digitale automatische koppelingen, connectiviteit op basis van 5G en satellieten, en inertiële meeteenheden voor de geolocatie-eenheden van het ERTMS;

g) bij de aanleg of verbetering van spoorweginfrastructuur, het waarborgen van de continuïteit en toegankelijkheid van voet- en fietspaden, en het ontwikkelen van fietsstallingen in de buurt van stations, teneinde actieve vervoerswijzen te bevorderen;

h) de ontwikkeling van innovatieve alternatieve brandstoftechnologie voor spoorwegen, zoals met waterstof of accu's aangedreven treinen voor trajecten en toegangsroutes per spoor die zijn vrijgesteld van de elektrificatieverplichting;

i) voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, het toepassen van een norm die verkeer mogelijk maakt van goederentreinen die standaardopleggers met een hoogte van maximaal vier meter vervoeren op wagons met een hoogte van 33 centimeter, zonder dat voor de exploitatie van dergelijke treinen een speciale toestemming vereist is, en

j) de opwaardering tot dubbelsporige lijnen van segmenten die een knelpunt vormen en capaciteitsproblemen ondervinden.

AFDELING 2

Binnenvaartinfrastructuur

Artikel 21

Infrastructuurcomponenten

1. De binnenvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:

a) rivieren;

b) kanalen;

c) meren en lagunes;

d) de bijbehorende infrastructuur zoals sluizen, liften, bruggen, reservoirs, en maatregelen die de binnenvaart ten goede kunnen komen door overstromingen en droogte te voorkomen en te beperken;

e) de toegangswateren naar en laatstekilometerverbindingen met multimodale goederenterminals die op de binnenwateren zijn aangesloten, met name in binnenhavens en zeehavens;

f) lig- en rustplaatsen;

g) binnenhavens, waaronder basishaveninfrastructuur in de vorm van havenbekkens, kademuren, aanlegplaatsen, steigers, dokken, dijken, gedempte zones, platforms, landaanwinningen en de nodige infrastructuur voor vervoer binnen en buiten het havengebied;

h) de in lid 2 bedoelde bijbehorende uitrusting;

i) ICT-systemen voor vervoer, waaronder RIS;

j) de verbindingen tussen binnenhavens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;

k) infrastructuur in verband met faciliteiten voor alternatieve brandstoffen, en

l) de nodige infrastructuur voor afvalvrije activiteiten en maatregelen op het gebied van de circulaire economie.

2. De bij de binnenwateren behorende uitrusting kan uitrusting voor het laden en lossen en de opslag van goederen in binnenhavens omvatten. De bijbehorende uitrusting kan in het bijzonder aandrijf- en besturingssystemen omvatten die onder meer de water- en luchtverontreiniging, het energieverbruik en de koolstofintensiteit verminderen. Het kan ook gaan om afvalontvangstvoorzieningen, walstroomvoorzieningen en andere infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor productie en levering, alsook om uitrusting voor het breken van ijs, voor hydrologische diensten en voor het baggeren van de vaargeul, de haven en de haveninvaart om het hele jaar door de bevaarbaarheid te verzekeren.

3. Om deel uit te maken van het uitgebreide netwerk voldoet een binnenhaven aan de volgende voorwaarden:

a) haar totale jaarlijkse overslagvolume bedraagt meer dan 500 000 ton en wordt bepaald aan de hand van het meest recente beschikbare driejaarlijkse gemiddelde, op basis van door Eurostat gepubliceerde statistieken, en

b) ze bevindt zich op het binnenvaartnetwerk van het trans-Europees transportnetwerk.

Artikel 22

Voorschriften voor de vervoersinfrastructuur van het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de binnenhavens op het uitgebreide netwerk uiterlijk op 31 december 2050:

a) zijn aangesloten op de weg- of spoorweginfrastructuur;

b) over ten minste één multimodale goederenterminal beschikken die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven toegankelijk is voor alle exploitanten en gebruikers, en

c) uitgerust zijn met voorzieningen om de milieuprestaties van schepen in havens te verbeteren, waaronder eventueel afvalontvangstvoorzieningen, ontgassingsfaciliteiten, en maatregelen ter vermindering van geluidshinder en lucht- en waterverontreiniging.

2. De lidstaten zorgen voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in binnenhavens overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1804.

Artikel 23

Voorschriften voor de vervoersinfrastructuur van het kernnetwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de binnenhavens van het kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2030 voldoen aan artikel 22, lid 2, en aan de voorschriften van artikel 22, lid 1, punten a) en b), en uiterlijk op 31 december 2040 aan de voorschriften van artikel 22, lid 1, punt c).

2. De lidstaten zorgen voor het onderhoud van het binnenvaartnet, met inbegrip van de in artikel 21, lid 1, punt e), bedoelde verbindingen, om een efficiënte, betrouwbare en veilige scheepvaart voor de gebruikers mogelijk te maken door te waarborgen dat de in lid 3 van dit artikel, bedoelde minimumeisen voor waterwegen en minimumeisen inzake het dienstverleningsniveau (status van goede bevaarbaarheid) worden nageleefd.

De lidstaten voorkomen vanaf 18 juli 2024 dat de status van goede bevaarbaarheid verslechtert en dat de huidige toestand van die delen van het netwerk die reeds aan deze minimumeisen voldoen, achteruitgaat.

3. De lidstaten zorgen er met name voor dat uiterlijk op 31 december 2030:

a) de vaargeuldiepte van rivieren, kanalen, meren, lagunes, binnenhavens en hun toegangswateren ten minste 2,5 m bedraagt en dat de minimale doorvaarthoogte onder niet-beweegbare bruggen ten minste 5,25 m bedraagt bij specifieke referentiewaterstanden, die op een bepaald aantal dagen per jaar worden overschreden ten opzichte van een statistisch gemiddelde;

b) op een voor het publiek toegankelijke website wordt bekendgemaakt hoeveel dagen per jaar als bedoeld in punt a) het werkelijke waterpeil de vastgestelde referentiewaterstand voor de vaardiepte overschrijdt of niet bereikt, aangevuld met de gemiddelde wachttijd bij elke sluis;

c) sluisbeheerders de sluizen zodanig bedienen en onderhouden dat de wachttijden tot een minimum worden beperkt, en

d) rivieren, kanalen, meren en lagunes uitgerust zijn met RIS voor alle diensten overeenkomstig Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad ([46]), teneinde ervoor te zorgen dat gebruikers over de grenzen heen realtime-informatie krijgen.

Voor de toepassing van punt a) van dit lid worden de referentiewaterstanden vastgesteld op basis van het aantal dagen per jaar waarop het werkelijke waterpeil de bepaalde referentiewaterstand heeft overschreden. Na goedkeuring door de betrokken lidstaten overeenkomstig artikel 172, tweede alinea, VWEU, stelt de Commissie in nauwe samenwerking met die lidstaten, in overleg met de betrokken Europese coördinatoren en in voorkomend geval in overleg met de krachtens internationale overeenkomsten opgerichte riviercommissies, uitvoeringshandelingen vast, waarin per corridor, per waterweg of waterwegsectie de in punt a) bedoelde referentiewaterstanden nader worden bepaald. Die uitvoeringshandelingen moeten consistent zijn met de voorschriften die zijn vastgelegd in internationale verdragen, in overeenkomsten tussen de lidstaten, met inbegrip van de regelingen die zijn vastgesteld door de krachtens die verdragen en overeenkomsten opgerichte riviercommissies. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 61, lid 3, van deze verordening bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

4. Op verzoek van een lidstaat stelt de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen een uitvoeringshandeling vast waarbij op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu, de biodiversiteit of het cultureel erfgoed, per waterweg en waar passend per waterwegsectie vrijstelling wordt verleend van de in de leden 2 en 3 bedoelde minimumeisen. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd. Verzoeken om vrijstelling worden in voorkomend geval gecoördineerd met de aangrenzende lidstaat of lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaten voegen de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij hun verzoek. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken op basis van de in de eerste alinea bedoelde motivering. De Commissie houdt terdege rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

([46]) Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152).

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Een achteruitgang ten opzichte van de minimumeisen als gevolg van direct menselijk optreden of een gebrek aan zorgvuldigheid bij het onderhoud van het binnenvaartnetwerk kan niet worden ingeroepen om een vrijstelling te rechtvaardigen.

5. In geval van overmacht herstellen de lidstaten de bevaarbaarheid weer tot de oorspronkelijke toestand zodra de situatie dat toelaat.

6. De Commissie kan richtsnoeren opstellen om te waarborgen dat het begrip status van goede bevaarbaarheid in de Unie op een coherente manier wordt toegepast. Die richtsnoeren kunnen met name betrekking hebben op:

a) specifieke parameters voor vrij stromende rivieren;

b) aanvullende parameters voor de bevaarbare breedte van de vaargeul;

c) de uitrol van infrastructuur voor alternatieve energie om een corridorbrede toegang tot alternatieve brandstoffen te waarborgen;

d) het gebruik van digitale toepassingen van het netwerk en automatiseringsprocessen;

e) de bestendigheid van de infrastructuur tegen klimaatverandering, natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen of opzettelijke verstoringen, of

f) de invoering en bevordering van nieuwe technologie en innovatie voor koolstofvrije en koolstofarme brandstoffen en aandrijfsystemen.

Artikel 24

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van de binnenvaartinfrastructuur

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van binnenvaartinfrastructuur wordt, in aanvulling op de in de artikelen 12 en 13 beschreven algemene prioriteiten, aandacht besteed aan het volgende:

a) waar nodig, het bereiken van hogere normen voor de modernisering van bestaande waterwegen en de aanleg van nieuwe waterwegen, teneinde te voldoen aan de marktvraag;

b) maatregelen voor de preventie en de beperking van de gevolgen van overstromingen en droogte;

c) het verbeteren van de digitaliserings- en automatiseringsprocessen, met name ter bevordering van de veiligheid, beveiliging en duurzaamheid in de binnenvaart, onder meer in stedelijke knooppunten;

d) het moderniseren en uitbreiden van de infrastructuurcapaciteit, waaronder aanleg- en rustplaatsen en ten behoeve van de diensten die nodig zijn voor multimodaal vervoer binnen en buiten het havengebied en langs de waterweg;

e) het stimuleren en ontwikkelen van maatregelen ter verbetering van de milieuprestaties van de binnenvaart- en vervoersinfrastructuur, waaronder emissievrije en emissiearme vaartuigen en maatregelen om de gevolgen voor waterlichamen en voor de van water afhankelijke biodiversiteit te beperken, in overeenstemming met de toepasselijke voorschriften uit hoofde van het Unierecht of toepasselijke internationale overeenkomsten;

f) het ontwikkelen en gebruiken van binnenschepen met geringe diepgang die geschikt zijn voor lage waterstanden;

g) het waarborgen van de continuïteit en toegankelijkheid van voet- en fietspaden bij de aanleg of de verbetering van binnenvaartinfrastructuur om actieve vervoerswijzen te bevorderen;

h) het bevorderen van acties om verslechtering van de waterwegvoorschriften te voorkomen, met inbegrip van middelen om de vaarwegomstandigheden te monitoren, en

i) in voorkomend geval, het verbeteren van de vaaromstandigheden langs de binnenwateren bij de bouw van nieuwe bruggen of bij de renovatie van niet-beweegbare bruggen, door bijzondere aandacht te besteden aan de doorvaarhoogte ten opzichte van de bestaande bruggen van een specifieke waterwegsectie.

AFDELING 3

Zeevaartinfrastructuur en de europese maritieme ruimte

Artikel 25

Infrastructuurcomponenten

1. De Europese maritieme ruimte verbindt en integreert de in lid 2 beschreven maritieme componenten met het netwerk aan land door middel van de totstandbrenging of verbetering van kustvaartroutes en door de ontwikkeling van zeehavens op het grondgebied van de lidstaten en van verbindingen met het achterland, met inbegrip van het geografische gebied van de ultraperifere gebieden, teneinde voor een efficiënte, levensvatbare en duurzame integratie met andere vervoerswijzen te zorgen.

2. De Europese maritieme ruimte omvat:

a) de zeevaartinfrastructuur binnen de havengebieden van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, met inbegrip van de connectiviteit met het achterland;

b) maatregelen van meer algemeen nut die geen verband houden met specifieke havens en die de Europese maritieme ruimte en de maritieme industrie in de breedte ten goede komen, zoals steun voor werkzaamheden die de bevaarbaarheid het hele jaar door verzekeren (ijs breken), de transitie naar duurzaam zeevervoer faciliteren en de synergieën tussen vervoer en energie versterken, onder meer door de rol van havens als energieknooppunten te stimuleren en de energietransitie te ondersteunen, en ICT-systemen voor vervoer en hydrografische onderzoeken, en

c) het bevorderen van duurzame en veerkrachtige kustvaartverbindingen, met name verbindingen die de goederenstromen bundelen teneinde de negatieve externe kosten, zoals emissies en congestie door het wegvervoer in de Unie, te verminderen en die voor een betere toegang tot ultraperifere en andere afgelegen, insulaire en perifere regio's zorgen, door duurzame, regelmatige en frequente maritieme diensten op te zetten of die diensten te verbeteren.

3. De in lid 2, punt a), bedoelde zeevaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:

a) zeehavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur voor het vervoer binnen het havengebied;

b) basishaveninfrastructuur zoals havenbekkens, kademuren, ligplaatsen, platforms, steigers, dokken, dijken, gedempte zones en landaanwinningen;

c) zeekanalen;

d) navigatiehulpmiddelen;

e) haveninvaarten, vaargeulen en sluizen;

f) golfbrekers;

g) verbindingen tussen havens en het trans-Europees vervoersnetwerk;

h) ICT-systemen voor vervoer, waaronder EMSWe en VTMIS;

i) infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;

j) bijbehorende uitrusting, zoals met name uitrusting voor verkeers- en vrachtbeheer, voor het beperken van de negatieve gevolgen voor het milieu, onder meer voor afvalvrije activiteiten en maatregelen op het gebied van de circulaire economie, voor een betere energie-efficiëntie, het beperken van geluidshinder en het gebruik van alternatieve brandstoffen, alsmede uitrusting om de bevaarbaarheid het hele jaar door te verzekeren, waaronder uitrusting voor het breken van ijs, voor hydrologisch onderzoek, voor en baggerwerken en voor de bescherming van de haven en de haveninvaart, en

k) infrastructuur ter facilitering van havenactiviteiten in verband met hernieuwbare energie, met inbegrip van offshorewindmolenparken.

4. Om deel uit te maken van het uitgebreide netwerk moet een zeehaven minstens aan een van de volgende voorwaarden voldoen:

a) het totale jaarlijkse passagiersverkeer vertegenwoordigt meer dan 0,1 % van het jaarlijkse totaal passagiersvervoer van alle zeehavens in de Unie, waarbij als referentie voor dat totaalvolume het meest recente beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat geldt;

b) het totale jaarlijkse vrachtvolume, voor bulkgoederen of stukgoederen, bedraagt meer dan 0,1 % van het overeenkomstige totale jaarlijkse vrachtvolume dat in alle zeehavens van de Unie wordt afgehandeld, waarbij als referentie voor dat totaalvolume het meest recente beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat geldt;

c) het totale jaarlijkse vrachtvolume, voor bulkgoederen en/of stukgoederen, bedraagt jaarlijks meer dan 500 000 ton en bijdragen tot het diversifiëren van de energiebevoorrading van de EU en tot een snellere uitrol van hernieuwbare energie is één van de hoofdactiviteiten van de haven, waarbij als referentie voor dat totaalvolume het meest recente beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat geldt;

d) de zeehaven bevindt zich op een eiland en vormt het enige toegangspunt tot een NUTS 3-regio in het uitgebreide netwerk in de zin van artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1059/2003, of

e) de zeehaven bevindt zich in een ultraperifeer of perifeer gebied, op een afstand van meer dan 200 km van de dichtstbijzijnde haven van het uitgebreide netwerk.

Artikel 26

Voorschriften voor de vervoersinfrastructuur van het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat:

a) in de zeehavens van het uitgebreide netwerk infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt uitgerold in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1804;

b) de zeehavens van het uitgebreide netwerk zijn uitgerust met de nodige infrastructuur om de milieuprestaties van schepen in havens te verbeteren, in het bijzonder ontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad ([47]);

c) VTMIS en SafeSeaNet worden ingevoerd overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG, en

d) de nationale maritieme éénloketsystemen worden ingevoerd overeenkomstig Verordening (EU) 2019/1239.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat uiterlijk op 31 december 2050:

a) de zeehavens van het uitgebreide netwerk met een totaal jaarlijks vrachtvolume van meer dan 2 miljoen ton zijn aangesloten op de spoor- en wegeninfrastructuur en, waar mogelijk, op de binnenwateren; als referentie voor dat totaalvolume geldt het meest recente beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op basis van de statistieken van Eurostat;

b) elke zeehaven van het uitgebreide netwerk waar goederenverkeer plaatsvindt, beschikt over ten minste één multimodale goederenterminal die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven toegankelijk is voor alle exploitanten en gebruikers;

([47]) Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116).

c) zeekanalen, havenvaargeulen en riviermonden die twee zeeën met elkaar verbinden, of vanaf de zee toegang bieden tot zeehavens, ten minste beantwoorden aan de voorschriften voor binnenwateren die voldoen aan de eisen van artikel 23, en

d) de zeehavens van het uitgebreide netwerk die met binnenwateren zijn verbonden, over afhandelingscapaciteit voor binnenschepen beschikken.

De in de eerste alinea, punt a), genoemde aansluitingsverplichting is niet van toepassing indien specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen een dergelijke aansluiting in de weg staan.

3. Op verzoek van een lidstaat stelt de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen een uitvoeringshandeling vast waarbij op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit vrijstelling wordt verleend van de in lid 2 bedoelde minimumeisen. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken op basis van de in de eerste alinea bedoelde motivering.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 27

Voorschriften voor de vervoersinfrastructuur van het kernnetwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de zeevaartinfrastructuur van het kernnetwerk in overeenstemming is met artikel 26, lid 1.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de zeevaartinfrastructuur van het kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2030 voldoet aan de voorschriften van artikel 26, lid 2.

3. Op verzoek van een lidstaat stelt de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen een uitvoeringshandeling vast waarbij op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit vrijstelling wordt verleend van de in lid 2 bedoelde minimumeisen. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken op basis van de in de eerste alinea bedoelde motivering.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 28

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van maritieme infrastructuur en de Europese maritieme ruimte

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot zeevaartinfrastructuur en de Europese maritieme ruimte wordt, in aanvulling op de in de artikelen 12 en 13 beschreven prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

a) het verbeteren van de maritieme toegang, zoals golfbrekers, zeekanalen, vaargeulen, sluizen, baggerwerken en navigatiehulpmiddelen;

b) het bouwen of verbeteren van basishaveninfrastructuur zoals havenbekkens, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, kademuren, ligplaatsen, platforms, steigers, dokken, dijken, gedempte zones en landaanwinningen;

c) het verbeteren van de in artikel 37, punten a), b) en d), bedoelde infrastructuur die de verschillende vervoerswijzen, apparatuur en systemen met elkaar verbindt; alsmede het moderniseren en uitbreiden van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur die nodig is voor vervoersactiviteiten in of grenzend aan het havengebied, indien dat nodig is voor de aansluiting op het trans-Europees spoorwegnet;

d) het verbeteren van de digitaliserings- en automatiseringsprocessen, met name ter bevordering van de veiligheid, beveiliging, efficiëntie en duurzaamheid;

e) het invoeren en bevorderen van nieuwe technologieën en innovaties, alsook van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen;

f) het versterken van de veerkracht van de logistieke ketens en de internationale maritieme handel, onder meer met betrekking tot de aanpassing aan klimaatverandering;

g) maatregelen om het geluid te beperken en de energie-efficiëntie te verbeteren;

h) het stimuleren van de inzet van emissievrije en emissiearme schepen voor kustvaartverbindingen en het ontwikkelen van maatregelen ter verbetering van de milieuprestaties van de zeevaart met het oog op de havenaanloop en het optimaliseren van de toeleveringsketen, in overeenstemming met de toepasselijke eisen uit hoofde van het Unierecht of de toepasselijke internationale overeenkomsten, zoals regelingen voor milieustimulerende maatregelen;

i) acties in verband met de bevordering van bredere acties en van kustvaartverbindingen in het kader van de Europese maritieme ruimte, met inbegrip van de bevordering van een betere toegang tot ultraperifere en andere afgelegen, insulaire en perifere regio's;

j) het bevorderen van emissievrij en emissiearm vervoer per veerboot als duurzame vorm van passagiersvervoer;

k) acties die als doel hebben het aandeel van het goederenvervoer, ook voor de kustvaart, dat van het weg- en luchtvervoer overgaat naar de zee- of binnenvaart en het spoor, te vergroten, teneinde de negatieve externe kosten in verband met bijvoorbeeld emissies en congestie te verminderen, en

l) het verbeteren van de toegang tot ultraperifere gebieden en andere afgelegen, insulaire en perifere regio's.

AFDELING 4

Wegeninfrastructuur

Artikel 29

Infrastructuurcomponenten

1. De infrastructuur voor het wegvervoer omvat in het bijzonder:

a) wegen, met inbegrip van:

i) bruggen;

ii) tunnels;

iii) aansluitingen;

iv) kruispunten;

v) knooppunten;

vi) vluchtstroken, en

vii) infrastructuur om de gevolgen voor het milieu te beperken, met inbegrip van oplossingen voor faunabehoud of geluidsdemping;

b) bijbehorende uitrusting, inclusief systemen voor het wegen van rijdende voertuigen;

c) digitale infrastructuur en ICT-systemen voor vervoer;

d) toegangswegen tot multimodale goederenterminals;

e) verbindingen tussen goederenterminals en logistieke platforms en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;

f) busterminals;

g) infrastructuur in verband met faciliteiten voor alternatieve brandstoffen, en

h) parkeer- en rustplaatsen, inclusief veilige en beveiligde parkeerterreinen voor bedrijfsvoertuigen.

2. De in lid 1, punt a), van dit artikel bedoelde, en op de kaarten in bijlage I gespecificeerde, wegen vervullen een belangrijke functie voor het goederen- en personenvervoer over lange afstand, verbinden de belangrijkste stedelijke en economische centra met elkaar en sluiten aan op andere vervoerswijzen.

3. Tot de in lid 1, punt b), bedoelde uitrusting voor wegen kunnen met name behoren: voorzieningen voor verkeersbeheer, informatie en routegeleiding, apparatuur voor de heffing van tolgelden of gebruiksrechten, verkeersveiligheidsvoorzieningen, uitrusting om de negatieve milieueffecten te beperken, tank- en laadstations voor voertuigen met alternatieve aandrijving, en veilige en beveiligde parkeerterreinen voor bedrijfsvoertuigen.

Artikel 30

Voorschriften voor de vervoersinfrastructuur van het uitgebreide netwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat:

a) de veiligheid van de infrastructuur voor wegvervoer wordt verzekerd, gemonitord en zo nodig verbeterd in overeenstemming met Richtlijn 2008/96/EG;

b) bij het ontwerp, de aanleg, de verbetering of het onderhoud van wegen hoge kwaliteits- en veiligheidsnormen worden gehanteerd;

c) bij het ontwerp, de aanleg, de verbetering of het onderhoud van wegen een hoog niveau van milieubescherming wordt gehanteerd, waar nodig aangevuld met maatregelen om geluidshinder te beperken en voor de opvang, behandeling en lozing van afvloeiend water;

d) wegtunnels met een lengte van meer dan 500 m voldoen aan Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad ([48]);

([48]) Richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 39).

e) de interoperabiliteit van tolheffingssystemen in voorkomend geval wordt gewaarborgd overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad ([49]), Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie ([50]) en Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/203 van de Commissie ([51]);

f) tolgelden of gebruiksrechten in voorkomend geval worden geheven overeenkomstig Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad ([52]);

g) alle intelligente vervoerssystemen op de infrastructuur voor wegvervoer in overeenstemming zijn met Richtlijn 2010/40/EU, en bij de uitrol daarvan de op grond daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen in acht worden genomen, en

h) op het wegennet infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt uitgerold in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1804.

2. De lidstaten waarborgen dat de wegen, bedoeld in artikel 29, lid 1, punt a), van het uitgebreide netwerk uiterlijk op 31 december 2050 aan de volgende vereisten voldoen:

a) de weg is speciaal ontworpen, aangelegd of aangepast voor verkeer met motorvoertuigen;

b) er zijn rustplaatsen beschikbaar op onderlinge afstanden van maximaal 100 km, met voldoende veilige parkeerruimte en adequate voorzieningen, waaronder sanitair, die voldoen aan de behoeften van divers personeel, en

c) gemiddeld om de 300 km zijn er op het netwerk van een lidstaat systemen voor het wegen van rijdende voertuigen geïnstalleerd.

Voor de toepassing van de eerste alinea, punt c), kunnen de lidstaten zich bij het installeren van systemen voor het wegen van rijdende voertuigen richten op wegvakken met veel vrachtverkeer. Die systemen moeten de mogelijkheid bieden voertuigen en voertuigcombinaties die vermoedelijk de in Richtlijn 96/53/EG vastgelegde maximaal toegestane gewichten overschrijden te identificeren.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat er middelen worden ingezet of gebruikt om veiligheidsgerelateerde voorvallen of situaties op te sporen, en dat de relevante verkeersgegevens worden verzameld, met het oog op het verstrekken van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie, zoals gedefinieerd in Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie ([53]):

a) uiterlijk op 31 december 2030 voor de bestaande infrastructuur van het uitgebreide netwerk, en

b) uiterlijk op 31 december 2050 of, indien een wegvak eerder is voltooid, uiterlijk op de datum van voltooiing ervan, voor nieuwe infrastructuur van het uitgebreide netwerk.

4. Op verzoek van een lidstaat stelt de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen uitvoeringshandelingen vast tot verlening van vrijstelling van het in lid 2 vermelde vereiste ten aanzien van wegen waarop de verkeersintensiteit in beide richtingen niet meer dan 10 000 voertuigen per dag bedraagt, of op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd, mede gelet op het feit dat de betrokken infrastructuur wordt onderworpen aan verkeersveiligheidseffectbeoordelingen, audits en inspecties en, zo nodig, remediërende maatregelen overeenkomstig Richtlijn 2008/96/EG. Verzoeken om vrijstelling worden in voorkomend geval gecoördineerd met de aangrenzende lidstaat of lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaten voegen de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij hun verzoek. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

([49]) Richtlijn (EU) 2019/520 van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2019 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer en ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (PB L 91 van 29.3.2019, blz. 45).

([50]) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/204 van de Commissie van 28 november 2019 inzake gedetailleerde verplichtingen van aanbieders van de Europese elektronische tolheffingsdienst, de minimuminhoud van de gebiedsverklaring van de Europese elektronische tolheffingsdienst, elektronische interfaces en eisen voor interoperabiliteitsonderdelen, en tot intrekking van Beschikking 2009/750/EG (PB L 43 van 17.2.2020, blz. 49).

([51]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/203 van de Commissie van 28 november 2019 betreffende de classificatie van voertuigen, verplichtingen van gebruikers van de Europese elektronische tolheffingsdienst, eisen voor interoperabiliteitsonderdelen en minimale geschiktheidscriteria voor aangemelde instanties (PB L 43 van 17.2.2020, blz. 41).

([52]) Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42).

([53]) Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 886/2013 van de Commissie van 15 mei 2013 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de gegevens en procedures voor het aanbieden, waar mogelijk, van minimale universele verkeersveiligheidsinformatie die kosteloos is voor de gebruikers (PB L 247 van 18.9.2013, blz. 6).

De Commissie beoordeelt verzoeken op basis van de in de eerste alinea bedoelde motivering. De Commissie houdt terdege rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 31

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk

1. De lidstaten waarborgen dat de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk in overeenstemming is met artikel 30, lid 1.

2. De lidstaten waarborgen dat de wegen, als bedoeld in artikel 29, lid 1, punt a), uiterlijk op 31 december 2030 wat betreft de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk, en uiterlijk op 31 december 2040 wat betreft de wegeninfrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk, aan de volgende eisen voldoen:

a) de wegen zijn speciaal ontworpen, aangelegd of aangepast voor verkeer met motorvoertuigen;

b) de wegen beschikken, behalve op bepaalde plaatsen of tijdstippen, in beide rijrichtingen over rijstroken die van elkaar gescheiden zijn door een niet voor het verkeer bestemde strook, of op een andere wijze die een gelijkwaardig veiligheidsniveau garandeert, en

c) de wegen hebben geen gelijkvloerse kruisingen met andere wegen, spoorwegen, tramlijnen, fietspaden of voetpaden.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de wegeninfrastructuur van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2040:

a) langs de wegen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk, op onderlinge afstanden van maximum 60 km beschikt over rustplaatsen met voldoende, veilige parkeerruimte en adequate voorzieningen, waaronder sanitair, die voldoen aan de behoeften van divers personeel, en

b) voldoet aan de vereisten van artikel 30, lid 2, punt c).

4. De lidstaten zorgen ervoor dat er uiterlijk op 31 december 2040 veilige en beveiligde parkeerterreinen zijn aangelegd langs de wegen van het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk of binnen een rijafstand van maximaal 3 km van de dichtstbijzijnde afslag van een weg van het trans-Europees vervoersnetwerk, op een gemiddelde onderlinge afstand van 150 km; met voldoende parkeerplaatsen voor bedrijfsvoertuigen en conform de eisen van artikel 8 bis, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006. De lidstaten kunnen daarbij de nadruk leggen op wegvakken met veel vrachtverkeer.

5. De lidstaten waarborgen dat de wegeninfrastructuur aan de eisen van artikel 30, lid 3, voldoet:

a) voor de bestaande infrastructuur van het kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2025, en voor de bestaande infrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2030, en

b) voor nieuwe infrastructuur van het kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2030, en voor nieuwe infrastructuur van het uitgebreide kernnetwerk uiterlijk op 31 december 2040 of, indien een wegvak eerder is voltooid, uiterlijk op de datum van voltooiing ervan.

6. Op verzoek van een lidstaat stelt de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen uitvoeringshandelingen vast tot verlening van vrijstelling van het in de leden 2, 3 en 4 vermelde vereiste ten aanzien van wegen waarop de verkeersintensiteit in beide richtingen niet meer dan 10 000 voertuigen per dag bedraagt, of op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd, mede gelet op het feit dat de betrokken infrastructuur wordt onderworpen aan verkeersveiligheidseffectbeoordelingen, audits en inspecties en, zo nodig, remediërende maatregelen overeenkomstig Richtlijn 2008/96/EG. In het geval van grensoverschrijdende trajecten worden verzoeken om vrijstellingen gecoördineerd met de aangrenzende lidstaat of lidstaten. De aangrenzende lidstaten kunnen advies uitbrengen aan de lidstaat die om vrijstelling verzoekt. De lidstaten voegen de adviezen van de aangrenzende lidstaten bij hun verzoek. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken op basis van de in de eerste alinea bedoelde motivering. De Commissie houdt terdege rekening met de adviezen van de betrokken aangrenzende lidstaten.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 32

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van infrastructuur voor het wegvervoer

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot wegeninfrastructuur wordt, in aanvulling op de in de artikelen 12 en 13 beschreven algemene prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

a) het verbeteren en bevorderen van de verkeersveiligheid, rekening houdend met de behoeften van kwetsbare gebruikers en weggebruikers in al hun diversiteit, in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit;

b) het beperken van de congestie op bestaande wegen, met name door intelligent verkeersbeheer, waaronder dynamische congestieheffingen of tolheffingen die variëren naargelang het tijdstip van dag, de week of het seizoen;

c) het verbeteren van digitaliserings- en automatiseringsprocessen, het invoeren van innovatieve technologieën voor een betere controle op de naleving van het rechtskader van de Unie voor wegvervoer, waaronder slimme en geautomatiseerde handhavingsinstrumenten en communicatie-infrastructuur;

d) bij de aanleg of verbetering van wegeninfrastructuur, het waarborgen van de continuïteit en toegankelijkheid van voet- en fietspaden om actieve vervoerswijzen te stimuleren en het verbeteren van de infrastructuur voor actieve mobiliteit, waar dat relevant is, en

e) de ontwikkeling van veilige en beveiligde parkeerterreinen met voldoende parkeerplaatsen voor bedrijfsvoertuigen en conform de eisen van artikel 8 bis, lid 1, van Verordening (EG) nr. 561/2006 op het uitgebreide netwerk.

AFDELING 5

Luchtvaartinfrastructuur

Artikel 33

Infrastructuurcomponenten

1. De luchtvaartinfrastructuur omvat in het bijzonder:

a) het luchtruim, de vliegroutes en de luchtcorridors;

b) luchthavens, met inbegrip van de nodige infrastructuur en uitrusting voor grond- en vervoersactiviteiten binnen het luchthavengebied en vertiports;

c) de verbindingen tussen luchthavens en de andere vervoerswijzen in het trans-Europees vervoersnetwerk;

d) ATM/ANS-systemen en de bijbehorende apparatuur, waaronder in de ruimte gestationeerde apparatuur;

e) infrastructuur met betrekking tot alternatieve brandstoffen en elektriciteitsvoorziening voor stilstaande luchtvaartuigen;

f) infrastructuur voor de productie ter plaatse van alternatieve brandstoffen, ter verbetering van de energie-efficiëntie en ter beperking van de impact op het klimaat en het milieu en van de geluidshinder van luchthavens of van de bijbehorende luchthavenactiviteiten, zoals grondafhandelingsdiensten, luchtvaartuigactiviteiten en passagiersvervoer op de grond;

g) infrastructuur voor gescheiden afvalinzameling, afvalpreventie en activiteiten op het gebied van de circulaire economie, en

h) ruimtehavens.

2. Om deel uit te maken van het uitgebreide netwerk moet een luchthaven aan minstens een van de volgende voorwaarden voldoen:

a) voor goederenluchthavens vertegenwoordigt het jaarlijks totale goederenvolume ten minste 0,2 % van het jaarlijks totale goederenvolume van alle luchthavens in de Unie;

b) voor passagiersluchthavens vertegenwoordigt het totale jaarlijkse passagiersverkeer ten minste 0,1 % van het jaarlijks totale aantal passagiers van alle luchthavens in de Unie, tenzij de luchthaven meer dan 100 km verwijderd ligt van de dichtstbijzijnde luchthaven in het uitgebreide netwerk, of meer dan 200 km van een hogesnelheidsspoorlijn in de betrokken regio.

Het jaarlijks totale aantal passagiers en het jaarlijks totale goederenvolume worden bepaald aan de hand van het meest recente beschikbare driejaarlijkse gemiddelde, op basis van de door Eurostat gepubliceerde statistieken.

Artikel 34

Voorschriften voor vervoersinfrastructuur op het kernnetwerk en het uitgebreide kernnetwerk

1. De lidstaten zorgen ervoor dat:

a) de luchthavens van het trans-Europees vervoersnetwerk met een jaarlijks totaal passagiersvervoer van meer dan twaalf miljoen passagiers uiterlijk op 31 december 2040 met het trans-Europees spoorwegnet, en zo mogelijk ook met het hogesnelheidsspoorwegnet, verbonden zijn, zodat ze door langeafstandstreinen kunnen worden bediend, tenzij dergelijke verbindingen door specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen niet mogelijk zijn;

b) de luchthavens van het trans-Europees vervoersnetwerk met een jaarlijks totaal passagiersvervoer van meer dan vier miljoen en minder dan twaalf miljoen passagiers uiterlijk op 31 december 2050 met het trans-Europees spoorwegnet of, indien de luchthaven gelegen is op of in de nabijheid van een stedelijk knooppunt van het trans-Europees spoorwegnet, met dat stedelijk knooppunt verbonden zijn per spoor, metro, lightrail, tram, kabelbaan of, bij wijze van uitzondering, andere emissievrije openbaarvervoersoplossingen, tenzij dergelijke verbindingen door specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen niet mogelijk zijn;

c) elke luchthaven van het trans-Europees vervoersnetwerk over ten minste één terminal beschikt die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven toegankelijk is voor alle exploitanten en gebruikers;

d) de luchtvaartinfrastructuur in overeenstemming is met de gemeenschappelijke basisnormen voor de bescherming van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden, zoals vastgesteld door de Unie bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([54]);

e) de infrastructuur voor luchtverkeersbeheer de mogelijkheid biedt het gemeenschappelijk Europees luchtruim tot stand te brengen, overeenkomstig de Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EU) 2018/1139, teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartsysteem, de uitvoeringsvoorschriften en de Uniespecificaties te verbeteren;

f) op luchthavens infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt uitgerold in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1804, en

g) de luchthavens van het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk met een jaarlijks totaal passagiersvervoer van meer dan vier miljoen passagiers uiterlijk op 31 december 2030 voor de luchthavens van het kernnetwerk, en uiterlijk op 31 december 2040 voor de luchthavens van het uitgebreide netwerk, beschikken over infrastructuur voor de toevoer van geconditioneerde lucht naar stilstaande luchtvaartuigen op standplaatsen aan de gate die voor commerciële vervoersactiviteiten worden gebruikt.

Het in de eerste alinea, punten a), b) en g), bedoelde jaarlijks totaal passagiersvervoer berust op het meest recente beschikbare driejaarlijkse gemiddelde op 18 juli 2024, op basis van de statistieken van Eurostat.

2. Op verzoek van een lidstaat stelt de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen uitvoeringshandelingen vast tot verlening van vrijstellingen van de in lid 1, punten a), b) en g), vermelde vereisten op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, het ontbreken van een spoornet op het grondgebied, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken op basis van de in de eerste alinea bedoelde motivering.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 35

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van luchtvaartinfrastructuur

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot luchtvaartinfrastructuur wordt, in aanvulling op de in de artikelen 12 en 13 beschreven prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

a) het verbeteren van de operationele en energie-efficiëntie van luchthavens;

b) het ondersteunen van de invoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en van interoperabele systemen, met name die welke door het Sesar-project zijn ontwikkeld in overeenstemming met het Europees ATM-masterplan, waaronder die welke een veilige en volledige integratie van nieuwe — zowel bemande als onbemande — luchtvaartuigen beogen;

c) het verbeteren van de digitaliserings- en automatiseringsprocessen, vooral ter bevordering van de veiligheid en beveiliging;

d) het verbeteren van de multimodale verbindingen tussen luchthavens en de infrastructuur voor andere vervoerswijzen en, in voorkomend geval, tussen luchthavens en stedelijke knooppunten;

([54]) Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002 (PB L 97 van 9.4.2008, blz. 72).

e) het verbeteren van de duurzaamheid en het beperken van de gevolgen voor het klimaat en het milieu en van de geluidshinder, met name door invoering van nieuwe technologie en innovatie, alternatieve brandstoffen, emissievrije en emissiearme luchtvaartuigen en een koolstofvrije en koolstofarme infrastructuur en infrastructuur voor andere alternatieve brandstoffen die voldoet aan Verordening (EU) 2023/1804, alsmede brandstoffen die voldoen aan Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad ([55]);

f) de verbinding van de luchthavens van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk met een jaarlijks totaal passagiersvervoer van minder dan vier miljoen passagiers met het netwerk en, in voorkomend geval, met de overeenkomstige stedelijke knooppunten, zoals bedoeld in bijlage II, per spoor, metro, lightrail, tram, kabelbaan of, bij wijze van uitzondering, andere emissievrije openbaarvervoersoplossingen, en

g) infrastructuur voor de toevoer van geconditioneerde lucht naar stilstaande luchtvaartuigen op buitenstandplaatsen, en op standplaatsen aan de gate op luchthavens van het trans-Europees vervoersnetwerk met een jaarlijks totaal passagiersvervoer van minder dan vier miljoen.

AFDELING 6

Infrastructuur voor multimodale goederenterminals

Artikel 36

Identificatie van de multimodale goederenterminals

1. De multimodale goederenterminals op het trans-Europees vervoersnetwerk zijn terminals die op niet-discriminerende wijze toegankelijk zijn voor alle exploitanten en gebruikers, en die:

a) gelegen zijn in of grenzen aan de zeehavens van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II;

b) gelegen zijn in of grenzen aan de binnenhavens van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II;

c) gelegen zijn in de luchthavens van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II, of

d) ingedeeld zijn bij de terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer of bij de terminals langs de binnenwateren van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals vermeld in bijlage II.

2. De lidstaten stellen alles in het werk om te waarborgen dat de multimodale goederenterminals op het trans-Europees vervoersnetwerk over voldoende capaciteit beschikken, rekening houdend met de huidige en toekomstige verkeersstromen, in het bijzonder de stromen van en naar stedelijke knooppunten, industriële centra, havens en logistieke knooppunten.

3. Uiterlijk op 19 juli 2027 verrichten de lidstaten een markt- en prospectieve analyse van de multimodale goederenterminals op hun grondgebied. Die analyse omvat ten minste:

a) een onderzoek van de huidige en toekomstige goederenstromen per vervoerswijze;

b) een inventarisatie van de bestaande multimodale goederenterminals van het trans-Europees vervoersnetwerk op het grondgebied, aangevuld met een beoordeling van de behoefte aan nieuwe multimodale goederenterminals of aan extra overslagcapaciteit in de bestaande terminals, en

c) een analyse van de manier waarop multimodale goederenterminals met voldoende overslagcapaciteit adequaat kunnen worden gespreid om aan de overeenkomstig punt b) vastgestelde behoeften te voldoen, waarbij rekening wordt gehouden met terminals in grensgebieden van aangrenzende lidstaten.

De lidstaten raadplegen verladers, vervoerders, logistieke bedrijven en andere relevante belanghebbenden die op hun grondgebied actief zijn. Zij houden bij hun analyse rekening met de resultaten van die raadpleging.

De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van de resultaten van hun analyse.

([55]) Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart) (PB L, 2023/2405 van 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Indien uit de in lid 3 bedoelde analyse blijkt dat er behoefte is aan nieuwe multimodale goederenterminals of aan extra overslagcapaciteit in bestaande terminals, stellen de lidstaten een actieplan op om een netwerk van multimodale goederenterminals te ontwikkelen, met vermelding van de plaatsen waar er behoeften zijn geconstateerd.

Het actieplan wordt uiterlijk twaalf maanden na afronding van de in lid 3 bedoelde analyse aan de Commissie ter kennis gebracht.

Op basis van dit actieplan delen de lidstaten de Commissie een lijst mee van de terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer en van terminals langs binnenwateren die zij voorstellen aan de bijlagen I en II toe te voegen.

5. Om deel uit te maken van het trans-Europees vervoersnetwerk en te worden opgenomen in bijlage II moeten terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer en terminals langs binnenwateren aan ten minste een van de volgende voorwaarden voldoen:

a) de jaarlijkse overslag van goederen overschrijdt voor stukgoederen 800 000 ton of voor bulkgoederen 0,1 % van het overeenkomstige jaarlijks totale goederenvolume dat in alle zeehavens van de Unie wordt verwerkt;

b) als er in een NUTS 2-regio geen terminal voor overslag tussen spoor- en wegvervoer is die aan punt a) voldoet, wijst de lidstaat de belangrijkste terminal voor die NUTS 2-regio aan;

c) de terminal is door de lidstaat voorgesteld voor toevoeging aan de bijlagen I en II overeenkomstig lid 4 van dit artikel.

Artikel 37

Infrastructuurcomponenten

Multimodale goederenterminals zijn met name opgebouwd uit:

a) infrastructuur die de verschillende vervoerswijzen binnen een terminalgebied en de omgeving daarvan met elkaar verbindt;

b) uitrusting zoals kranen, transportbanden of andere overslaginrichtingen voor het vervoer van goederen tussen verschillende vervoerswijzen en voor de schikking en opslag van goederen;

c) specifieke zones zoals een gatezone, een tussenbuffer en een wachtzone, een overslagzone en rij- of laadstroken;

d) ICT-systemen voor vervoer die relevant zijn voor efficiënte terminalactiviteiten, zoals systemen die de planning van infrastructuurcapaciteit, vervoersactiviteiten, verbindingen tussen de vervoerswijzen en de overslag faciliteren, en

e) infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Artikel 38

Vereisten voor de vervoersinfrastructuur

1. De lidstaten stellen alles in het werk om op billijke en niet-discriminerende wijze te waarborgen dat alle multimodale goederenterminals, die op niet-discriminerende wijze en tegen transparante en niet-discriminerende tarieven voor alle exploitanten en gebruikers toegankelijk zijn, in zeehavens en binnenhavens, zoals vermeld in bijlage II, en in alle terminals voor overslag tussen weg- en spoorvervoer en alle terminals langs binnenwateren, zoals aangegeven op de kaarten in bijlage I en vermeld in bijlage II, aan de volgende vereisten voldoen:

a) zij zijn verbonden met ten minste twee in het gebied beschikbare vervoerswijzen;

b) zij beschikken uiterlijk op 31 december 2030 binnen de terminal of binnen een afstand van 3 km rond de terminal over ten minste één laadstation, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 52), van Verordening (EU) 2023/1804, dat bestemd is voor zware bedrijfsvoertuigen, en, zo nodig, één tankstation, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 59), van die verordening, dat wordt gebruikt voor waterstof en bestemd is voor zware bedrijfsvoertuigen, en

c) zij zijn uiterlijk op 31 december 2030 uitgerust met digitale instrumenten om:

i) efficiënte terminalactiviteiten te faciliteren, zoals met camera's uitgeruste gates, een terminalbesturingssysteem, digitaal in- en uitchecken van chauffeurs, camera's of andere sensoren op overslagapparatuur en camerasystemen langs de spoorbaan, en

ii) te voorzien in informatiestromen binnen een terminal en tussen de vervoerswijzen in de logistieke keten en de terminal die geschikt zijn voor communicatie met open en interoperabele systemen.

2. De lidstaten stellen alles in het werk om op billijke en niet-discriminerende wijze te waarborgen dat de in lid 1 bedoelde multimodale goederenterminals die op het spoorwegnet zijn aangesloten en verticale overslag verrichten, uiterlijk op 31 december 2030 over voldoende overslagcapaciteit beschikken en de volgende soorten hijsbare intermodale laadbakken kunnen verwerken: containers, wissellaadbakken en opleggers.

3. De lidstaten stellen alles in het werk om op billijke en niet-discriminerende wijze te waarborgen dat uiterlijk op 31 december 2040 op de in lid 1 bedoelde multimodale goederenterminals, die verbonden zijn met het spoorwegkernnetwerk of het uitgebreide spoorwegnetwerk, treinen met een lengte van 740 m kunnen rijden zonder dat er extra handelingen nodig zijn, of, indien dat economisch niet levensvatbaar is, dat er adequate maatregelen worden getroffen om de operationele efficiëntie voor het laten rijden van treinen met een lengte van 740 m te verbeteren.

Dit lid is niet van toepassing op multimodale goederenterminals die uitsluitend op geïsoleerde spoorwegnetten zijn aangesloten.

4. Op verzoek van een lidstaat stelt de Commissie in terdege gemotiveerde gevallen een uitvoeringshandeling vast waarbij op grond van specifieke geografische of aanzienlijke fysieke beperkingen, met name wanneer een terminal in een gebied met beperkte ruimte gelegen is, negatieve resultaten van een sociaal-economische kosten-batenanalyse of aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu of de biodiversiteit vrijstelling wordt verleend van de in dit artikel bedoelde eisen. Dergelijke verzoeken worden terdege gemotiveerd. Lidstaten kunnen in één enkel verzoek om meerdere vrijstellingen verzoeken.

De Commissie beoordeelt verzoeken op basis van de in de eerste alinea bedoelde motivering.

De Commissie kan een lidstaat uiterlijk 30 kalenderdagen na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea om aanvullende informatie verzoeken. Indien de Commissie van oordeel is dat de verstrekte informatie ontoereikend is, kan zij de lidstaat verzoeken die aanvullende informatie binnen 30 kalenderdagen na ontvangst van die aanvullende informatie aan te vullen.

De Commissie neemt uiterlijk zes maanden na ontvangst van een verzoek als bedoeld in de eerste alinea of, indien de betrokken lidstaten overeenkomstig de derde alinea aanvullende informatie hebben verstrekt, uiterlijk vier maanden na ontvangst van de laatste informatie, indien dat later is, een besluit over de gevraagde vrijstelling. Indien de Commissie binnen deze termijn geen uitdrukkelijk besluit neemt, wordt de vrijstelling geacht te zijn verleend.

De Commissie stelt de andere lidstaten in kennis van de krachtens dit artikel verleende vrijstellingen.

Artikel 39

Aanvullende prioriteiten voor de ontwikkeling van infrastructuur voor multimodaal vervoer

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot infrastructuur voor multimodaal vervoer wordt, in aanvulling op de in de artikelen 12 en 13 beschreven algemene prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

a) het verbeteren van de verbindingen tussen de verschillende vervoerswijzen;

b) wegnemen van de belangrijkste technische en administratieve belemmeringen voor multimodaal vervoer, onder meer door de invoering van eFTI (elektronische informatie over goederenvervoer);

c) het ontwikkelen van een vlotte informatiestroom die vervoersdiensten in het volledige trans-Europese vervoerssysteem mogelijk maakt;

d) het bevorderen van de interoperabiliteit voor het delen van, de toegang tot en het hergebruik van gegevens binnen en tussen de vervoerswijzen;

e) waar nodig, stimuleren dat rangeersporen en multimodale goederenterminals op het trans-Europees vervoersnetwerk worden aangepast om zonder extra handelingen treinen met een lengte van 740 m te kunnen ontvangen;

f) het verlengen en elektrificeren van vertrek- en aankomstsporen, het aanpassen van seingevingssystemen en het optimaliseren van de spoorconfiguratie;

g) waar nodig, stimuleren dat rangeersporen worden omgebouwd naar de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm, en

h) het bevorderen van multimodale vervoersinfrastructuur die een doeltreffende modal shift naar duurzame vervoerswijzen mogelijk maakt.

AFDELING 7

Stedelijke knooppunten

Artikel 40

Componenten van stedelijke knooppunten

1. Een stedelijk knooppunt bestaat uit:

a) de in het stedelijke knooppunt gelegen vervoersinfrastructuur die deel uitmaakt van het trans-Europees vervoersnetwerk, met inbegrip van ringwegen, en

b) toegangspunten tot het trans-Europees vervoersnetwerk die op niet-discriminerende wijze toegankelijk zijn voor alle exploitanten en gebruikers, met name havens, luchthavens alsmede treinstations, busterminals en multimodale goederenterminals.

2. De steden die het centrum vormen van alle stedelijke knooppunten van het trans-Europees vervoersnetwerk zijn vermeld in bijlage II. Om deel uit te maken van het trans-Europees vervoersnetwerk en opgenomen te worden in bijlage II moet een stedelijk knooppunt 100 000 inwoners of meer tellen, of het belangrijkste knooppunt zijn van een NUTS 2-regio zonder stedelijk knooppunt.

Artikel 41

Vereisten in verband met stedelijke knooppunten

1. Om ervoor te zorgen dat het volledige netwerk doeltreffend en zonder knelpunten functioneert, waarborgen de lidstaten bij de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk in stedelijke knooppunten het volgende:

a) de beschikbaarheid van infrastructuur voor het laden en tanken van alternatieve brandstoffen, in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1804;

b) uiterlijk op 31 december 2027:

   i) de vaststelling en monitoring van een plan voor duurzame stedelijke mobiliteit (SUMP) voor elk stedelijk knooppunt, met onder meer maatregelen om de verschillende vervoerswijzen te integreren en de omslag te maken naar duurzame mobiliteit, efficiënte emissievrije en emissiearme mobiliteit te bevorderen, ook op het gebied van stedelijke logistiek, en de luchtvervuiling en geluidshinder terug te dringen en zo nodig de toegankelijkheid van vervoer voor de gebruiker te beoordelen, en

   ii) de verzameling en indiening bij de Commissie, per stedelijk knooppunt, van gegevens over stedelijke mobiliteit op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en toegankelijkheid volgens de in lid 2 bedoelde indicatoren en methode;

c) uiterlijk op 31 december 2030, de ontwikkeling van multimodale passagiersknooppunten ter facilitering van eerste- en laatstekilometerverbindingen, waaronder de toegang tot openbaarvervoersinfrastructuur en actieve mobiliteit, uitgerust met ten minste één laadstation, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 52), van Verordening (EU) 2023/1804, dat bestemd is voor bussen en touringcars; de lidstaten onderzoeken voorts of op die knooppunten ook een tankstation, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 59), van die verordening, kan worden aangelegd dat voor waterstof wordt gebruikt en bestemd is voor bussen en touringcars, en

d) uiterlijk op 31 december 2040, de ontwikkeling, op basis van een sociaal-economische kosten-batenanalyse, van ten minste één multimodale goederenterminal, indien er nog geen bestaat, met voldoende overslagcapaciteit binnen of in de nabijheid van het stedelijke knooppunt.

Een multimodale goederenterminal kan verschillende stedelijke knooppunten bedienen en zich binnen het stedelijke knooppunt zelf of in de nabijheid ervan bevinden. De lidstaten stellen de Commissie hiervan in kennis.

2. Wanneer lokale overheden SUMP's aannemen en monitoren stellen zij, in voorkomend geval in samenwerking met de nationale overheden, alles in het werk om ervoor te zorgen dat de SUMP's in overeenstemming zijn met de richtsnoeren in bijlage V, en houden zij ook rekening met de trans-Europese vervoersstromen over lange afstand.

Uiterlijk op 19 juli 2025 stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast:

a) tot vaststelling van een beperkt aantal indicatoren die moeten worden gebruikt voor het verzamelen van gegevens als bedoeld in lid 1, punt b), van dit artikel;

b) tot vaststelling van een methode voor het verzamelen en indienen van gegevens overeenkomstig lid 1 van dit artikel, en

c) tot vaststelling van afzonderlijke termijnen voor het indienen van dergelijke gegevens.

Die termijnen bedragen drie tot vijf jaar.

De uitvoeringshandeling wordt opgesteld in nauwe samenwerking met de lidstaten en hun regionale en lokale overheden en daarbij wordt rekening gehouden met de beschikbaarheid en toegankelijkheid van gegevens op lokaal niveau, evenals met bestaande plannen voor stedelijke mobiliteit.

Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 61, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. Bovendien voorziet de Commissie uiterlijk op 19 juli 2025 in een internetinterface waarmee de betrokken autoriteiten de in lid 1, punt b), bedoelde SUMP's en indicatoren kunnen indienen en zich ervan kunnen vergewissen dat de SUMP's en de indicatoren zijn ingediend.

4. Uiterlijk op 19 juli 2025 wijzen de lidstaten, onverminderd artikel 8, lid 5, een nationaal SUMP-contactpunt aan en stellen zij een nationaal SUMP-programma op om de stedelijke knooppunten te ondersteunen bij het vaststellen en uitvoeren van de in lid 1, punt b), i), van dit artikel bedoelde SUMP's.

Artikel 42

Aanvullende prioriteiten voor stedelijke knooppunten

Bij het bevorderen van projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot stedelijke knooppunten wordt, in aanvulling op de in de artikelen 12 en 13 beschreven algemene prioriteiten, aandacht geschonken aan het volgende:

a) eerste- en laatstekilometerverbindingen, zoals metro- of tramverbindingen, tussen en met de in artikel 40, lid 1, punt b), bedoelde toegangspunten tot het trans-Europees vervoersnetwerk, om de prestaties van het trans-Europees vervoersnetwerk te verbeteren;

b) de naadloze verbinding tussen de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk en de infrastructuur voor duurzaam regionaal en lokaal vervoer, waaronder mogelijk:

   i) voor passagiers, de mogelijkheid om toegang te krijgen tot informatie over hun reizen, om deze te boeken en te betalen, en hun tickets te verkrijgen via multimodale digitale mobiliteitsdiensten, teneinde een geoptimaliseerde route voor voertuigen mogelijk te maken met het oog op een beter beheer van de verkeersstromen, de verkeersveiligheid en de vermindering van congestie en luchtverontreiniging, en

   ii) voor goederenvervoer, stedelijke logistieke faciliteiten voor het bundelen van leveringen in stedelijke gebieden, zoals microhubs en logistieke hubs voor fietskoeriers, met name faciliteiten die aangesloten zijn op infrastructuur voor vervoer over het spoor en over water;

c) de duurzame, naadloze en veilige verknoping tussen infrastructuur voor het vervoer van passagiers via het spoor, de weg, en, naargelang van het geval, de binnen-, zee- en luchtvaart, met inbegrip van de integratie van infrastructuur voor actieve vervoerswijzen, met name bij de aanleg of modernisering van vervoersinfrastructuur;

d) de duurzame, naadloze en veilige verknoping tussen infrastructuur voor het vervoer van goederen via het spoor, de weg en, naargelang van het geval, de binnen-, zee- en luchtvaart, alsmede adequate verbindingen met logistieke platforms en faciliteiten;

e) beperking van de blootstelling van stedelijke gebieden aan de negatieve effecten van doorgaand spoor- en wegvervoer;

f) bevordering van efficiënte en geluidsarme emissievrije vormen van vervoer en mobiliteit, met inbegrip van vergroening van het stedelijke voertuigenpark voor goederen- en personenvervoer;

g) vergroten, waar passend, van het aandeel openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen, met maatregelen die de mobiliteit van passagiers in eerste instantie naar deze vormen sturen, waaronder veilige en beveiligde infrastructuur voor actieve vormen;

h) bevordering van efficiënt en geluids- en koolstofarm stedelijk goederenvervoer;

i) vergroting, waar passend, van de toegankelijkheid en de verbindingen tussen stedelijke en rurale gebieden en van de toegang tot slim, duurzaam en betaalbaar vervoer, en

j) vaststelling van concrete maatregelen ter bevordering van de bredere uitrol van ICT-instrumenten en intelligente vervoerssystemen die vrij toegankelijk zijn voor alle exploitanten, om geoptimaliseerde routes voor voertuigen mogelijk te maken teneinde de verkeersstromen beter te beheren, de congestie en luchtvervuiling te verminderen, de verkeersveiligheid te verbeteren en realtime-informatie te bieden over de beschikbaarheid van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

HOOFDSTUK IV

BEPALINGEN VOOR SLIM EN VEERKRACHTIG VERVOER

Artikel 43

ICT-systemen voor vervoer

1. ICT-systemen voor vervoer moeten mogelijkheden bieden voor capaciteits- en verkeersbeheer en informatie-uitwisseling binnen en tussen vervoerswijzen voor multimodaal vervoer en hoogwaardige vervoersgerelateerde diensten, evenals voor verbeteringen op het vlak van veerkracht, veiligheid, beveiliging, congestie, operationele en milieuprestaties en vereenvoudigde administratieve procedures. ICT-systemen voor vervoer moeten ook een continue verbinding tussen infrastructuur en mobiele activa faciliteren.

2. De onderstaande ICT-systemen voor vervoer worden, overeenkomstig en binnen de grenzen van de specifieke bepalingen van het Unierecht, in de hele Unie uitgerold om de beschikbaarheid van een reeks interoperabele basisfuncties in alle lidstaten te waarborgen:

a) voor de spoorwegen: ERTMS, telematicatoepassingen voor het goederen- en passagiersvervoer als bedoeld in de technische specificatie inzake interoperabiliteit, met name de resultaten van de Gemeenschappelijke Ondernemingen “Shift2Rail” en “Europese spoorwegen”;

b) voor de binnenvaart: River Information Services (RIS);

c) voor het wegvervoer: ITS;

d) voor het zeevervoer: VTMIS-diensten voor scheepvaartbeheer en het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe) voor informatie-uitwisseling;

e) voor het luchtvervoer: ATM/ANS-systemen, met name die welke het resultaat zijn van het Sesar-project, en

f) voor multimodaal vervoer: eFTI.

3. De lidstaten kunnen, waar passend, op gecoördineerde en geharmoniseerde wijze ook andere ICT-systemen voor vervoer op het trans-Europees vervoersnetwerk bevorderen. Het kan daarbij gaan om verbeteringen op het gebied van digitalisering voor het spoor, bevordering van de Europese ruimte voor mobiliteitsgegevens en kaders ter facilitering van gegevensuitwisseling tussen bedrijven, indien die door de Unie zijn vastgesteld, met het oog op transparantie en optimalisering van de toeleveringsketens, en geschikte ICT-infrastructuur die slimme handhaving mogelijk maakt op basis van uitwisseling van realtimegegevens tussen marktdeelnemers en handhavingsautoriteiten die nodig zijn om de naleving van de toepasselijke regelgevingsvereisten te controleren, ook in rijdende voertuigen.

Artikel 44

Duurzame goederenvervoersdiensten

De lidstaten stimuleren projecten van gemeenschappelijk belang die zowel efficiënte goederenvervoersdiensten opleveren waarvoor de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk wordt gebruikt, als bijdragen tot de beperking van de uitstoot van broeikasgassen en andere negatieve sociaal-economische en milieueffecten, zoals luchtvervuiling en geluidshinder, en die tot doel hebben:

a) het duurzaam gebruik van de vervoersinfrastructuur te verbeteren, onder meer dankzij een efficiënt beheer;

b) de invoering van innovatieve vervoersdiensten te bevorderen, onder meer door kustvaartverbindingen in het kader van de Europese maritieme ruimte, ICT-systemen voor vervoer en het ontwikkelen van de nodige aanvullende infrastructuur om voornamelijk de milieu- en veiligheidsdoelstellingen van die diensten te verwezenlijken;

c) multimodale vervoersdiensten te faciliteren, met inbegrip van de noodzakelijke begeleidende informatiestromen, en de samenwerking tussen de deelnemers aan de logistieke keten te verbeteren, met inbegrip van verzenders, exploitanten, dienstverleners en hun klanten;

d) een efficiënt hulpbronnengebruik en een emissievrije en emissiearme exploitatie te stimuleren, met name op het gebied van technologie, exploitatie, voertuigtractie, besturing/aandrijving, systemen en operationele planning, of

e) te zorgen voor een betere ontsluiting van de kwetsbaarste en meest geïsoleerde delen van de Unie, met name de ultraperifere gebieden, en andere afgelegen, insulaire, perifere en bergachtige gebieden, alsmede dunbevolkte gebieden, en daarbij regelmatige en frequente diensten te bevorderen.

Artikel 45

Nieuwe technologieën en innovatie

Om te waarborgen dat het trans-Europees vervoersnetwerk gelijke tred houdt met innoverende technologische ontwikkelingen en toepassingen bevorderen de lidstaten en de Commissie op gecoördineerde wijze projecten van gemeenschappelijk belang die in het bijzonder tot doel hebben:

a) het koolstofarm maken van het vervoer te ondersteunen en te bevorderen door over te stappen op emissievrije en emissiearme voertuigen, treinen, vaartuigen en luchtvaartuigen die worden aangedreven door alternatieve brandstoffen, en op andere innovatieve en duurzame vervoers- en netwerktechnologieën;

b) duurzame opkomende technologieën te bevorderen om het vervoer en de mobiliteit van passagiers en goederen te verbeteren en te vergemakkelijken;

c) het koolstofvrij maken van alle vervoerswijzen te bevorderen door energie-efficiëntie te stimuleren, emissievrije en emissiearme oplossingen via aandrijving met alternatieve brandstoffen in te voeren en te voorzien in de bijbehorende infrastructuur, waar mogelijk door middel van synergieën met het trans-Europese energienetwerk;

d) de invoering en uitrol van nieuwe digitale technologieën te ondersteunen, met name door gegevensuitwisseling en connectiviteitsinfrastructuur met een ononderbroken dekking van het netwerk te bevorderen om een digitale infrastructuur met de hoogste prestaties te waarborgen en hogere automatiseringsniveaus te bereiken, met bijzondere nadruk op de spoorwegsector;

e) het personenverkeer en het goederenvervoer veiliger en duurzamer te maken;

f) de exploitatie, het beheer, de toegankelijkheid, de interoperabiliteit, de multimodaliteit en de efficiëntie van het netwerk te verbeteren, onder meer door multimodale digitale mobiliteitsdiensten, zoals “Mobility as a Service”-oplossingen, te ontwikkelen;

g) efficiënte manieren te stimuleren om aan alle gebruikers en aanbieders van vervoersdiensten toegankelijke en begrijpelijke informatie te verstrekken over verbindingen, interoperabiliteit en multimodaliteit en over de milieueffecten van hun vervoerskeuzes;

h) het bevorderen van maatregelen ter beperking van negatieve externe effecten, zoals congestie, schade aan de gezondheid en alle soorten van verontreiniging, met inbegrip van geluidshinder en emissies;

i) beveiligingstechnologie in te voeren;

j) de vervoersinfrastructuur beter tegen verstoringen en klimaatverandering bestand te maken door een beter ontwerp en verbetering van de infrastructuur en door digitale, cyberveilige oplossingen om het netwerk te beschermen tegen natuurrampen en door de mens veroorzaakte rampen, en

k) de ontwikkeling en de uitrol van ICT-systemen en nieuwe vervoerstechnologieën binnen en tussen vervoerswijzen verder te bevorderen.

Voor de toepassing van punt c) van de eerste alinea kan de overeenkomstige vervoersinfrastructuur:

a) toegangen tot het net, pijpleidingen en andere noodzakelijke faciliteiten voor energievoorziening omvatten;

b) rekening houden met de infrastructuur-voertuiginterface, met inbegrip van slim en bidirectioneel laden;

c) ICT-systemen voor vervoer omvatten;

d) als energieknooppunt voor verschillende vervoerswijzen functioneren om de lokale productie van schone energie te koppelen aan emissievrije mobiliteitstoepassingen, en

e) bijdragen tot de introductie van andere technologieën die het koolstofvrij maken van de economie versnellen.

Artikel 46

Veerkrachtige infrastructuur

1. Bij het plannen en uitvoeren van projecten van gemeenschappelijk belang doen de lidstaten al het nodige om de infrastructuur beter te beveiligen en beter bestand te maken tegen klimaatverandering, natuurrampen, hybride dreigingen, door de mens veroorzaakte rampen, ongevallen en operationele onderbrekingen, alsmede opzettelijke verstoringen van de werking van het vervoerssysteem van de Unie. Met name besteden zij aandacht aan:

a) de onderlinge afhankelijkheid van, koppelingen met en cascade-effecten van andere netwerken zoals telecommunicatie- en elektriciteitsnetwerken;

b) de veiligheid, beveiliging en prestaties als er zich meerdere gevaren voordoen;

c) de structurele kwaliteit gedurende de volledige levenscyclus van de infrastructuur, met bijzondere aandacht voor de milieuomstandigheden en de verwachte klimaatomstandigheden;

d) de behoeften van civiele bescherming bij de respons op verstoringen, waaronder die met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen, en

e) de cyberbeveiliging en de veerkracht van infrastructuur, met bijzondere aandacht voor grensoverschrijdende infrastructuur.

2. Projecten van gemeenschappelijk belang waarvoor overeenkomstig Richtlijn 2011/92/EU een milieueffectbeoordeling moet worden uitgevoerd, worden aan een klimaattoets onderworpen. Bij de uitvoering van die klimaattoets wordt rekening gehouden met de recentste beste praktijken en richtsnoeren om te waarborgen dat de vervoersinfrastructuur bestand is tegen de negatieve gevolgen van klimaatverandering, door middel van een kwetsbaarheids- en risicobeoordeling, met inbegrip van relevante adaptatiemaatregelen, en door de kosten van broeikasgasemissies op te nemen in de kosten-batenanalyse. Onverminderd andere rechtshandelingen van de Unie geldt deze eis niet voor projecten waarvoor de procedure voor de aanbesteding van de milieueffectbeoordeling uiterlijk op 18 juli 2024 is begonnen.

3. Uiterlijk op 19 juli 2026 voert de Commissie, in nauwe samenwerking met de betrokken lidstaten, een beoordeling uit van de veerkracht en de kwetsbaarheid van het kernnetwerk ten aanzien van de gevolgen van klimaatverandering, op basis waarvan zij beste praktijken inzake mogelijke adaptatiemaatregelen kan uitwerken en openbaar kan maken om de veerkracht van het netwerk te waarborgen.

Artikel 47

Risico's voor de veiligheid of de openbare orde

1. De lidstaten stellen alles in het werk om ervoor te zorgen dat de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk beschermd is tegen risico's voor de veiligheid of de openbare orde door een beoordeling te verrichten van de potentiële risico's voor de veiligheid of de openbare orde die voortvloeien uit deelneming of bijdragen van ondernemingen van een derde land aan een project van gemeenschappelijk belang.

2. Om te bepalen of de deelneming of de bijdrage van een onderneming van een derde land aan een project van gemeenschappelijk belang om redenen van veiligheid of openbare orde waarschijnlijk gevolgen zal hebben voor infrastructuur, kunnen de lidstaten rekening houden met de mogelijke gevolgen daarvan voor onder meer:

a) de levering van essentiële materialen voor de bouw, de exploitatie en het onderhoud van de infrastructuur, en

b) de toegang tot gevoelige informatie, waaronder persoonsgegevens, of de mogelijkheid om dergelijke informatie te controleren in verband met de bouw, de exploitatie en het onderhoud van de infrastructuur.

Daarnaast kunnen lidstaten met name de in artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) 2019/452 genoemde factoren in aanmerking nemen.

3. Onverminderd Verordening (EU) 2019/452, onverminderd de uitsluitende verantwoordelijkheid van elke lidstaat voor zijn nationale veiligheid, bedoeld in artikel 4, lid 2, VEU, en onverminderd het recht van elke lidstaat om zijn wezenlijke veiligheidsbelangen te beschermen overeenkomstig artikel 346 VWEU, stelt een lidstaat, wanneer hij oordeelt dat een deelneming of bijdrage van een onderneming van een derde land aan een project van gemeenschappelijk belang vanwege de veiligheid of openbare orde waarschijnlijk een impact zal hebben op de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, de Commissie in kennis van alle passende maatregelen die zijn genomen om dat risico te verkleinen.

4. Dit artikel is niet van toepassing op deelneming of bijdragen aan een project van gemeenschappelijk belang van natuurlijke personen, onder wie natuurlijke personen die binnen een onderneming van een derde land gedurende een bepaalde periode diensten verrichten voor en onder leiding van andere personen, als tegenprestatie waarvoor die natuurlijke personen een vergoeding ontvangen.

Artikel 48

Militaire mobiliteit

1. Bij de aanleg of verbetering van infrastructuur op die delen van het trans-Europees vervoersnetwerk die overlappen met het militaire vervoersnetwerk dat is vastgesteld in de door de Raad op 26 juni 2023 en 23 oktober 2023 goedgekeurde "Militaire eisen voor militaire mobiliteit binnen en buiten de EU" en in elk later goedgekeurd document tot herziening van die eisen, gaan de lidstaten na of het nodig, relevant en haalbaar is verder te gaan dan de eisen van hoofdstuk III van deze verordening, teneinde rekening te houden met het gewicht, de omvang of de schaal van militair vervoer van troepen en materieel.

2. Uiterlijk op 19 juli 2025 voert de Commissie, rekening houdend met de grondwettelijke vereisten van de lidstaten, een studie uit naar de mogelijkheden voor op korte termijn geplande grootschalige verplaatsingen in de hele Unie, met inbegrip van militaire mobiliteit. In het kader van die studie raadpleegt de Commissie de lidstaten.

Artikel 49

Onderhoud en projectlevenscyclus

Onverminderd de verantwoordelijkheid van de lidstaten voor de planning, de financiering en het beheer van het onderhoud van de infrastructuur en onverminderd het begrotingsbeginsel van jaarperiodiciteit, in voorkomend geval, stellen de lidstaten alles in het werk om:

a) te waarborgen dat de infrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk op zodanige wijze wordt onderhouden dat zij gedurende haar levenscyclus een hoog dienstverleningsniveau en veiligheid biedt, aangepast aan de verkeersstroom, en dat bij de planning van aanleg- of verbeteringswerkzaamheden rekening wordt gehouden met de preventieve onderhoudsbehoeften, met vergroting van de veerkracht ervan, en met de geschatte kosten gedurende de levenscyclus van de trans-Europese vervoersinfrastructuur;

b) voor een onderhoudsplanning op lange termijn te zorgen voor de wegeninfrastructuur en, indien relevant, de binnenvaartinfrastructuur, en

c) de samenhang tussen de onderhouds- en vernieuwingsbehoeften te waarborgen, wat spoorweginfrastructuur betreft, in verband met de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en het indicatief plan voor de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur, bedoeld in artikel 8, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU en de beheersovereenkomst, bedoeld in artikel 30 van die richtlijn.

Artikel 50

Toegankelijkheid voor alle gebruikers

De trans-Europese vervoersinfrastructuur moet naadloze mobiliteit en toegankelijkheid mogelijk maken voor alle gebruikers, met name:

a) personen in vervoersarmoede of kwetsbare situaties, onder wie personen met een handicap of beperkte mobiliteit, en

b) inwoners van ultraperifere gebieden en andere afgelegen, rurale, insulaire, perifere en bergachtige gebieden, alsook dunbevolkte gebieden.

HOOFDSTUK V

UITVOERING VAN DE INSTRUMENTEN VAN DE EUROPESE VERVOERSCORRIDORS EN HORIZONTALE PRIORITEITEN

Artikel 51

Het instrument van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten

1. Europese vervoerscorridors zijn een instrument om de gecoördineerde uitvoering van de onderdelen van het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk van het trans-Europees vervoersnetwerk te faciliteren en zijn met name bedoeld om binnen de Unie grensoverschrijdende schakels te verbeteren, ontbrekende schakels in te vullen en knelpunten weg te werken en, in voorkomend geval, de verbindingen met het trans-Europees vervoersnetwerk van buurlanden te verbeteren.

2. Om te zorgen voor een hulpbronnenefficiënt multimodaal vervoer en de cohesie te versterken door een betere territoriale samenwerking, ligt de nadruk bij de Europese vervoerscorridors op:

a) de integratie van vervoerswijzen, met name met het oog op de versterking van de milieuvriendelijkste vervoerswijzen, zoals het spoor, de binnenvaart en de kustvaart;

b) interoperabiliteit en continuïteit van het netwerk;

c) een gecoördineerde ontwikkeling van de infrastructuur voor alle vervoerswijzen, met name op grensoverschrijdende trajecten, met het oog op de ontwikkeling van een interoperabel systeem voor goederenvervoer per spoor en van een hoogpresterend netwerk voor passagierstreinen over lange afstand, inclusief hogesnelheidstreinen, dat de hele Unie bestrijkt, alsook met het oog op een efficiënte en duurzame integratie van de binnenvaart- en zeevaartinfrastructuur met andere vervoerswijzen;

d) de ondersteuning van de gecoördineerde en geïntegreerde ontwikkeling en uitrol van innovatieve oplossingen voor de digitalisering en interoperabiliteit van het vervoer, en

e) het bevorderen van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

3. Dankzij de Europese vervoerscorridors kunnen de lidstaten hun beleid inzake investeringen in infrastructuur coördineren en synchroniseren.

4. Het ERTMS en de Europese maritieme ruimte zijn de twee horizontale prioriteiten voor de verwezenlijking van het trans-Europees vervoersnetwerk. De overeenkomstig dit hoofdstuk ingevoerde instrumenten faciliteren de tijdige uitrol van ERTMS en de integratie van zeevaartinfrastructuur en -diensten in het trans-Europees vervoersnetwerk.

Artikel 52

Coördinatie van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten

1. Om de gecoördineerde uitvoering van de Europese vervoerscorridors, het ERTMS en de Europese maritieme ruimte te faciliteren, wijst de Commissie, in overleg met de betrokken lidstaten en na raadpleging van het Europees Parlement en de Raad en, in voorkomend geval, de buurlanden die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors, voor elke corridor en elke horizontale prioriteit een Europese coördinator aan.

2. De Europese coördinatoren worden met name geselecteerd op basis van hun kennis van aangelegenheden in verband met vervoer, de financiering of de sociaal-economische en milieueffectbeoordeling van grote projecten, en op basis van hun ervaring met de beleidsvorming van de Unie. De Europese coördinatoren worden geselecteerd voor een mandaat van maximaal vier jaar, dat kan worden verlengd. De opdracht van de Europese coördinatoren heeft betrekking op de verwezenlijking van één specifieke corridor of horizontale prioriteit.

3. Besluiten van de Commissie tot aanwijzing van Europese coördinatoren bevatten nadere bepalingen over de uitoefening van de in de leden 5, 6 en 7 vermelde taken.

4. De Europese coördinatoren treden op namens en voor rekening van de Commissie, die de nodige secretariële ondersteuning verleent.

5. De Europese coördinatoren:

a) ondersteunen de gecoördineerde uitvoering van de desbetreffende Europese vervoerscorridor of horizontale prioriteit;

b) stellen samen met de betrokken lidstaten en, in voorkomend geval, in overleg met de buurlanden die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors, een werkplan op, en zien toe op de uitvoering ervan overeenkomstig artikel 54;

c) overleggen met respectievelijk het corridorforum of het adviesforum voor de horizontale prioriteiten over dat werkplan en de uitvoering ervan, en informeren het forum regelmatig over de uitvoering van het werkplan;

d) brengen aan de lidstaten, de buurlanden die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors, het Europees Parlement en de Commissie en andere entiteiten die rechtstreeks bij de ontwikkeling van de Europese vervoerscorridor of horizontale prioriteit betrokken zijn, verslag uit over eventuele moeilijkheden, in het bijzonder als de ontwikkeling van een corridor of horizontale prioriteit wordt belemmerd, teneinde passende oplossingen te helpen vinden, en

e) dienen bij het Europees Parlement, de Raad, de Commissie en de betrokken lidstaten een jaarlijks voortgangsverslag in over de vorderingen bij de verwezenlijking van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten; in dat jaarlijkse voortgangsverslag wordt de nadruk gelegd op de vooruitgang met betrekking tot de belangrijkste prioriteiten en investeringen, wordt de aard van de bij de uitvoering ondervonden problemen beschreven en worden mogelijke oplossingen voorgesteld.

6. Onverminderd de bevoegdheden van het bestuur van het goederenvervoer per spoor uit hoofde van Verordening (EU) nr. 913/2010 en de bevoegdheid van de lidstaten met betrekking tot het beheer en de financiering van infrastructuur, werken de Europese coördinatoren van de Europese vervoerscorridors nauw samen met de betrokken lidstaten en het bestuur van het goederenvervoer per spoor om:

a) de prioriteiten en investeringsbehoeften voor het goederenvervoer per spoor op de goederenspoorlijnen van de Europese vervoerscorridors te helpen bepalen, rekening houdend met de voordelen voor het trans-Europees vervoersnetwerk en de in deze verordening vastgelegde data voor de algehele voltooiing, en

b) toe te zien op de prestaties van het goederenvervoer per spoor en mogelijke belemmeringen, zoals technische, administratieve en operationele belemmeringen, in kaart te brengen, met bijzondere aandacht voor de grensoverschrijdende dimensie, en in voorkomend geval aanbevelingen in dit verband te doen.

7. De Europese coördinatoren van de Europese vervoerscorridors:

a) werken nauw samen met de betrokken lidstaten om de prioriteiten en investeringsbehoeften voor de passagiersspoorlijnen van de Europese vervoerscorridors te helpen bepalen, en

b) zien toe op de prestaties van het passagiersvervoer per spoor en brengen mogelijke belemmeringen, zoals technische, administratieve en operationele belemmeringen, in kaart, met bijzondere aandacht voor de grensoverschrijdende dimensie, en doen in voorkomend geval aanbevelingen in dit verband.

8. De Europese coördinatoren van de Europese vervoerscorridors werken nauw samen met de betrokken lidstaten om, in voorkomend geval, contacten en coördinatie tussen vertegenwoordigers van de zeevaart en de binnenvaart te faciliteren teneinde de onderlinge synergieën te vergroten.

9. Overeenkomstig artikel 14, lid 4, van Verordening (EU) 2021/1153 raadpleegt de Commissie de Europese coördinatoren bij het onderzoek van aanvragen voor Uniefinanciering in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) voor Europese vervoerscorridors of horizontale prioriteiten die onder hun opdracht vallen, teneinde de samenhang en vooruitgang van elke corridor of horizontale prioriteit te waarborgen, rekening houdend met de netwerkconnectiviteit. De Europese coördinatoren gaan na of de door de lidstaten of, waar toepasselijk, door de buurlanden voor cofinanciering uit de CEF voorgestelde projecten in overeenstemming zijn met de prioriteiten van de in lid 5, punt b), van dit artikel bedoelde werkplannen.

10. Wanneer de Europese coördinator er niet in slaagt zijn mandaat op bevredigende wijze en overeenkomstig dit artikel uit te oefenen, kan de Commissie, na raadpleging van de betrokken lidstaten, zijn mandaat op elk moment beëindigen. De Commissie stelt het Europees Parlement en de Raad in kennis van haar besluit en wijst een nieuwe Europese coördinator aan overeenkomstig de in lid 1 beschreven procedure.

Artikel 53

Bestuur van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten

1. De voor elke Europese vervoerscorridor en horizontale prioriteit aangewezen Europese coördinator wordt bij de uitvoering van zijn of haar taken met betrekking tot het werkplan en de uitvoering ervan, bijgestaan door een secretariaat en een adviesforum, respectievelijk het “corridorforum” en het “adviesforum voor de horizontale prioriteit”.

2. Een corridorforum wordt formeel opgericht en voorgezeten door de betrokken Europese coördinator. De betrokken lidstaten maken afspraken over het lidmaatschap van dat corridorforum voor hun deel van de Europese vervoerscorridor en verzekeren dat de vertegenwoordiging van het bestuur van het goederenvervoer per spoor vertegenwoordigd is en faciliteren de vertegenwoordiging van andere betrokken infrastructuurbeheerders, zoals autoriteiten en besturen van zeehavens en binnenhavens.

3. De Commissie raadpleegt de buurlanden die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors over het lidmaatschap van het corridorforum voor hun delen van de Europese vervoerscorridor.

4. Met de instemming van de betrokken lidstaten kan een Europese coördinator corridorwerkgroepen opzetten en voorzitten, die zich toespitsen op:

a) de interoperabiliteit en de uitrol van nieuwe technologie en infrastructuur;

b) de gecoördineerde ontwikkeling en uitvoering van infrastructuurprojecten op grensoverschrijdende trajecten;

c) grensoverschrijdend passagiersvervoer per spoor;

d) operationele knelpunten;

e) stedelijke knooppunten;

f) samenwerking met derde landen, en

g) andere noodzakelijk geachte onderwerpen.

Waar nodig werken de Europese coördinatoren samen met het bestuur van het goederenvervoer per spoor en coördineren zij de activiteiten van de werkgroepen om dubbel werk te voorkomen.

5. Het adviesforum voor de horizontale prioriteit wordt opgericht en voorgezeten door de betrokken Europese coördinator. De betrokken lidstaten en, in voorkomend geval en in overeenstemming met de betrokken lidstaten, de vertegenwoordigers van de betrokken buurlanden en van de betrokken sectoren kunnen aan het adviesforum voor de horizontale prioriteit deelnemen. Elke lidstaat wijst één verantwoordelijke nationale vertegenwoordiger aan die betrokken is bij de coördinatie van de uitrol van ERTMS in die lidstaat om het adviesforum voor ERTMS bij te wonen. De Europese coördinator kan ook ad hoc werkgroepen oprichten.

6. De betrokken lidstaten werken samen met de Europese coördinatoren, nemen deel aan de corridorfora en de adviesfora voor de horizontale prioriteiten en verschaffen de Europese coördinatoren de nodige informatie om de bij dit artikel voorgeschreven taken te verrichten, met inbegrip van informatie over de ontwikkeling van de corridors in de desbetreffende nationale plannen en programma's die bijdragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

7. De Europese coördinatoren kunnen regionale en lokale overheden, infrastructuurbeheerders, vervoersexploitanten, met name die welke lid zijn van het bestuur van het goederenvervoer per spoor, de toeleveringssector, de gebruikers van het vervoer en relevante belanghebbenden raadplegen over de werkplannen en de uitvoering ervan. Evenzo kunnen met betrekking tot de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2021/1187 vallen, ook de aangewezen instanties, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 6), van die richtlijn, worden geraadpleegd. Daarnaast werkt de voor ERTMS verantwoordelijke Europese coördinator nauw samen met het bij Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad ([56]) opgerichte Spoorwegbureau van de Europese Unie en met de Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen", en de Europese coördinator voor de Europese maritieme ruimte werkt nauw samen met het bij Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ([57]) opgerichte Europees Agentschap voor maritieme veiligheid.

Artikel 54

Werkplan van de Europese coördinator

1. De voor de Europese vervoerscorridors aangewezen coördinatoren en de twee horizontale prioriteiten stellen uiterlijk op 19 juli 2026 en vervolgens om de vier jaar een werkplan op dat een gedetailleerde analyse bevat van de stand van uitvoering van de corridor of de horizontale prioriteit onder hun bevoegdheid en van de conformiteit ervan met de eisen van deze verordening en de prioriteiten voor de toekomstige ontwikkeling ervan.

2. De werkplannen worden opgesteld in nauwe samenwerking met de betrokken lidstaten en, in voorkomend geval, de buurlanden die deel uitmaken van de Europese vervoerscorridors, en in overleg met de corridorfora en het bestuur van het goederenvervoer per spoor, of met de adviesfora voor de horizontale prioriteiten. Het werkplan voor de Europese vervoerscorridor wordt goedgekeurd door de betrokken lidstaten. Buurlanden die deel uitmaken van een Europese corridor worden geraadpleegd. De Commissie legt de werkplannen ter informatie voor aan het Europees Parlement en de Raad.

Bij het opstellen van de werkplannen houden de Europese coördinatoren rekening met de in artikel 9 van Verordening (EU) nr. 913/2010 bedoelde uitvoeringsplannen.

3. De werkplannen voor de Europese vervoerscorridors bevatten een gedetailleerde analyse van de stand van uitvoering van de desbetreffende corridor, die met name het volgende omvat:

a) een beschrijving van de kenmerken van de corridor, met name de grensoverschrijdende trajecten;

b) een analyse van de mate waarin de corridor voldoet aan de voorschriften inzake vervoersinfrastructuur van deze verordening en de vorderingen in dat verband, met inbegrip van eventuele vertragingen;

c) een overzicht van de ontbrekende schakels en de knelpunten die de ontwikkeling van de corridor belemmeren, met bijzondere aandacht voor grensoverschrijdende trajecten;

d) een analyse van de vereiste investeringen, waaronder de verschillende financierings- en subsidiëringsbronnen die zijn toegezegd of worden beoogd, of beide, voor de uitvoering van de nodige projecten voor de ontwikkeling en voltooiing van de corridor, met name de grensoverschrijdende trajecten;

e) een beschrijving van mogelijke oplossingen om tegemoet te komen aan de investeringsbehoeften en om knelpunten aan te pakken, met name voor de passagiers- en goederenlijnen en -schakels van de corridor, teneinde de in deze verordening vastgelegde termijnen te halen;

f) een plan, dat tussentijdse indicatieve mijlpalen kan bevatten, voor het wegnemen van fysieke, technische, digitale, operationele en administratieve belemmeringen tussen en binnen vervoerswijzen en voor de verbetering van efficiënt en toegankelijk multimodaal vervoer, met bijzondere aandacht voor het spoor en de bijbehorende grensoverschrijdende trajecten en ontbrekende binnenlandse schakels.

([56]) Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1).

([57]) Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1).

Voor de analyse van de investeringen en de opstelling van het plan geldt dat de Europese coördinator:

i) rekening houdt met de in artikel 60, lid 1, van deze verordening bedoelde nationale plannen en programma's;

ii) samenwerkt met de raad van bestuur en de beheerraad van de corridor overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) nr. 913/2010 voor de aspecten in verband met goederenvervoer per spoor;

iii) rekening houdt met de voor de corridor relevante elementen van de analyse, de door de lidstaten overeenkomstig artikel 36, lid 4, van deze verordening opgestelde actieplannen en de in artikel 18, punt b), van Verordening (EU) nr. 913/2010 bedoelde lijst voor de aspecten in verband met de multimodale goederenterminals;

iv) rekening houdt met de resultaten van het overeenkomstig artikel 52, lid 7, punt b), uitgevoerde toezicht voor het aspect in verband met passagiersdiensten, en

v) rekening houdt met de aanbevelingen van de Europese Rekenkamer en de werkzaamheden van de aangewezen instanties als bedoeld in Richtlijn (EU) 2021/1187;

g) de resultaten van de prestatiemonitoring van het goederenvervoer per spoor, uitgevoerd door het bestuur van het goederenvervoer per spoor overeenkomstig artikel 19, lid 2, van Verordening (EU) nr. 913/2010, en de lijst van doelstellingen, streefdoelen en maatregelen die voor de corridor zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 9, lid 1, van Verordening (EU) nr. 913/2010, als middel om de corridor in overeenstemming brengen met de operationele prioriteiten van artikel 19 van deze verordening;

h) een beschrijving van maatregelen in stedelijke knooppunten, in samenwerking met de betrokken lidstaten, de betrokken lokale overheden en de nationale SUMP-contactpunten, die een bijdrage kunnen leveren aan de doeltreffende werking van het goederen- en passagiersvervoer op de corridor en de uitvoering van de doelstellingen van het trans-Europees vervoersnetwerk, en die tevens in overeenstemming zijn met de relevante SUMP's;

i) een beschrijving, in samenwerking met de betrokken lidstaten, van prioriteiten voor de ontwikkeling van de corridor;

j) een analyse van de mogelijke effecten van klimaatverandering op de infrastructuur en, in voorkomend geval, de voorgestelde maatregelen om de bestendigheid tegen klimaatverandering te verbeteren, en

k) de maatregelen die moeten worden genomen om de uitstoot van broeikasgassen, geluidshinder en, in voorkomend geval, andere negatieve externe effecten te beperken.

4. De Europese coördinator staat de lidstaten en waar passend en relevant de buurlanden bij in de uitvoering van het werkplan, met name waar het gaat om:

a) de vaststelling van prioriteiten in de nationale planning, door te helpen bij het in kaart brengen van uitvoeringsproblemen en knelpunten, waaronder operationele kwesties, op elke corridor of voor elke horizontale prioriteit;

b) de project- en investeringsplanning, de bijbehorende kosten en het geraamde tijdschema voor de uitvoering van de Europese vervoerscorridors of de horizontale prioriteit, en

c) de werkzaamheden in het toezichthoudend orgaan of in een soortgelijk bestuursorgaan van één entiteit, in voorkomend geval, voor de coördinatie, de bouw of het beheer van grensoverschrijdende infrastructuurprojecten, overeenkomstig artikel 8, lid 6.

Artikel 55

Uitvoeringshandelingen

1. Onverminderd artikel 8, lid 5, van deze verordening stelt de Commissie, na goedkeuring door de betrokken lidstaten overeenkomstig artikel 172, tweede alinea, VWEU, uitvoeringshandelingen vast voor de uitvoering van elke Europese vervoerscorridor die de grensoverschrijdende hoofdtrajecten ervan bestrijkt, alsook een beperkt aantal andere specifieke projecten op nationale trajecten die van cruciaal belang zijn voor de werking van de corridor, teneinde ontbrekende schakels in te vullen of belangrijke knelpunten weg te werken. De selectie van projecten die in de uitvoeringshandelingen moeten worden opgenomen, is gebaseerd op de analyse die met de lidstaten is overeengekomen in het eerste werkplan van de Europese coördinatoren dat is opgesteld overeenkomstig artikel 54 van deze verordening. Het doel van de uitvoeringshandelingen is te zorgen voor een coherente prioritering in de planning voor infrastructuur en investeringen, door indicatieve mijlpalen en het verwachte tijdschema voor de uitvoering van de aangewezen projecten vast te leggen. De uitvoeringshandelingen worden opgesteld in nauwe samenwerking met de betrokken lidstaten en om de vier jaar of op verzoek van die lidstaten geactualiseerd.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 61, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

2. Onverminderd artikel 8, lid 5, van deze verordening en na goedkeuring van de betrokken lidstaten overeenkomstig artikel 172, tweede alinea, VWEU, kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen voor de verwezenlijking van grensoverschrijdende trajecten of voor de uitvoering van de horizontale prioriteiten. De uitvoeringshandelingen worden opgesteld in nauwe samenwerking met de betrokken lidstaten en om de vier jaar of op verzoek van die lidstaten geactualiseerd.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 61, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

3. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot wijziging van de in de leden 1 en 2 bedoelde uitvoeringshandelingen teneinde rekening te houden met de geboekte vooruitgang, de opgelopen vertragingen of de bijgewerkte nationale programma's. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 61, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

4. Totdat de in dit artikel genoemde uitvoeringshandelingen volledig zijn uitgevoerd en tenzij in die uitvoeringshandelingen anders is bepaald, brengen de betrokken lidstaten om de twee jaar aan de Commissie verslag uit over de geboekte vooruitgang; daarbij vermelden zij met name welke financiële verplichtingen in het kader van de nationale begroting zijn aangegaan. In dat verslag kan worden verwezen naar de overeenkomstig artikel 57 verzamelde informatie.

Artikel 56

Samenwerking met buurlanden die betrokken zijn bij de Europese vervoerscorridors of horizontale prioriteiten

1. De Europese coördinator van een Europese vervoerscorridor of van een horizontale prioriteit die zich uitstrekt tot specifieke buurlanden, wordt gemachtigd om deze landen te betrekken bij de desbetreffende corridoractiviteiten of ermee samen te werken in het kader van die activiteiten, zoals het corridorforum of de werkgroepen die zijn opgericht overeenkomstig artikel 53, leden 2 en 4, of in de adviesfora voor de horizontale prioriteiten, indien van toepassing.

2. De Europese coördinator kan ook samenwerken met internationale organisaties bij de uitvoering van activiteiten in verband met de Europese vervoerscorridors of horizontale prioriteiten die zich uitstrekken tot buurlanden die lid zijn van die internationale organisaties.

3. De Unie kan overeenkomsten op hoog niveau sluiten met de betrokken buurlanden om de uitvoering van de Europese vervoerscorridors en horizontale prioriteiten te coördineren en te synchroniseren.

HOOFDSTUK VI

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 57

Verslag en monitoring

1. De lidstaten houden de Commissie regelmatig en op alomvattende en transparante wijze op de hoogte van de vooruitgang die door de uitvoering van projecten van gemeenschappelijk belang bij de voltooiing van het trans-Europees vervoersnetwerk is geboekt en van de daartoe gedane investeringen.

2. Die informatie omvat jaarlijkse technische gegevens in verband met de in hoofdstuk III vastgelegde voorschriften inzake infrastructuur, tenzij deze op het niveau van het trans-Europees vervoersnetwerk reeds is verzameld voor andere toepassingen of databanken van de Unie.

3. De informatie wordt op geautomatiseerde wijze ingediend via het interactieve geografische en technische informatiesysteem voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TENtec). Totdat de functie voor de automatische uitwisseling van gegevens in TENtec volledig operationeel is, wordt die informatie om de twee jaar ingediend.

4. Voor investeringen in verband met projecten van gemeenschappelijk belang verstrekken de lidstaten om de twee jaar financiële gegevens in de vorm van jaarlijks geaggregeerde gegevens per vervoerswijze en per netwerk (kernnetwerk, uitgebreide kernnetwerk en uitgebreide netwerk).

5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast waarin wordt vastgelegd welke technische gegevens overeenkomstig lid 2 van dit artikel moeten worden verstrekt. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 61, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

6. De Commissie waarborgt dat TENtec openbaar en gemakkelijk toegankelijk is, zodat automatisch gegevens kunnen worden uitgewisseld met nationale systemen en andere relevante toepassingen en gegevensbronnen van de Unie. TENtec bevat projectspecifieke en actuele informatie over de vormen en bedragen van de medefinanciering door de Unie en over de voortgang van elk project.

De Commissie waarborgt ook dat via TENtec geen informatie openbaar wordt gemaakt die vertrouwelijk is of die een in een lidstaat lopende procedure voor overheidsopdrachten nadelig of onrechtmatig zou kunnen beïnvloeden.

7. De Commissie en de lidstaten stellen alles in het werk om de kwaliteit, volledigheid en consistentie van de gegevens in het TENtec-informatiesysteem te waarborgen. Zij werken samen om de automatische uitwisseling van gegevens mogelijk te maken tussen nationale systemen en gegevensbronnen en TENtec.

Artikel 58

Actualisering van het netwerk

1. Onder voorbehoud van goedkeuring door de betrokken lidstaat overeenkomstig artikel 172, tweede alinea, VWEU is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 62 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen I en II, om:

a) rekening te houden met wijzigingen die voortvloeien uit de in artikel 21, lid 3, punt a), artikel 25, lid 4, punten a) en b), en artikel 33, lid 2, vastgelegde kwantitatieve drempels en uit de in artikel 25, lid 4, punt c), opgenomen kwantitatieve drempels en kwalitatieve eisen. In dat verband dient de Commissie:

   i) binnenhavens, zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het meest recente driejaarlijkse gemiddelde van hun verkeersvolume de toepasselijke drempel overschrijdt, toe te voegen aan het uitgebreide netwerk, en

   ii) zeehavens en luchthavens waarvan is aangetoond dat het gemiddelde van hun verkeersvolume voor de voorbije zes jaar minder dan 85 % van de toepasselijke drempel bedraagt, met uitzondering van zeehavens op het uitgebreide netwerk waarvoor aan de voorwaarden van artikel 25, lid 4, punt d) of punt e), is voldaan, of waarvoor de betrokken lidstaat een verzoek indient, te schrappen uit het uitgebreide netwerk;

b) op verzoek van de betrokken lidstaat, binnenhavens, zeehavens en luchthavens op te nemen in het uitgebreide netwerk of het kernnetwerk, indien die infrastructuur vanwege haar geostrategisch belang voor de Unie extra Europese meerwaarde heeft gekregen en voor zover is aangetoond dat voldaan is aan de eisen van het desbetreffende deel van hoofdstuk III of indien redelijkerwijs kan worden aangetoond dat de toepasselijke termijnen voor de naleving van die eisen zullen worden gehaald;

c) stedelijke knooppunten op te nemen in het trans-Europees vervoersnetwerk, indien is aangetoond dat ze voldoen aan de voorschriften van artikel 40, lid 2;

d) op verzoek van de betrokken lidstaat, stedelijke knooppunten te schrappen uit het trans-Europees vervoersnetwerk, indien is aangetoond dat ze niet langer voldoen aan de voorschriften van artikel 40, lid 2;

e) op verzoek van de betrokken lidstaat, stedelijke knooppunten die aan de voorschriften van artikel 40, lid 2, voldoen te schrappen uit het trans-Europees vervoersnetwerk, in uitzonderlijke en terdege gemotiveerde gevallen, met instemming van de relevante autoriteiten van het betrokken stedelijke knooppunt;

f) door de lidstaat overeenkomstig artikel 36, lid 5, aangewezen overslagterminals voor weg- en spoorvervoer en terminals langs binnenwateren toe te voegen aan het trans-Europees vervoersnetwerk, of, op verzoek van de betrokken lidstaat; overslagterminals voor weg- en spoorvervoer of multimodale goederenterminal als bedoeld in artikel 36, lid 1, punten a), b), en c), te schrappen, of

g) op basis van de door de betrokken lidstaat overeenkomstig artikel 57, lid 1, verstrekte informatie, de kaarten met de wegen-, spoorwegen- en binnenvaartinfrastructuur in strikt beperkte mate aan te passen zodat ze de voortgang bij de voltooiing van het netwerk weergeven. Bij de aanpassing van die kaarten brengt de Commissie geen tracéwijzigingen aan die verder gaan dan wat is toegestaan bij het besluit tot goedkeuring van het project.

De in de eerste alinea, punt a), bedoelde aanpassingen worden gebaseerd op de jongste beschikbare statistieken van Eurostat of, als die statistieken niet beschikbaar zijn, van de nationale bureaus voor de statistiek van de lidstaten, waarbij jaren waarin onvoorziene gebeurtenissen tot aanzienlijke dalingen van de verkeersstromen hebben geleid, buiten beschouwing worden gelaten.

Wanneer een lidstaat een verzoek indient om stedelijke knooppunten te schrappen uit het trans-Europees vervoersnetwerk, als bedoeld in de eerste alinea, punt d), moet dat verzoek vergezeld gaan van het advies van de betrokken autoriteiten van het betrokken stedelijke knooppunt.

In het kader van de in de eerste alinea, punt g), bedoelde aanpassing kan de status van nieuwe infrastructuur die op de kaarten in de bijlagen met een stippellijn is gemarkeerd worden aangepast; mits de aangrenzende lidstaat of lidstaten daarmee instemmen kan dat ook voor grensoverschrijdende schakels gebeuren. De aanpassing kan ook de verbetering van grensoverschrijdende trajecten omvatten, mits beide lidstaten daarmee instemmen.

2. Bij een gedelegeerde handeling tot opneming van een stedelijk knooppunt in bijlage II uit hoofde van lid 1, punt c), van dit artikel:

a) worden de termijnen van artikel 41, lid 1, punten b) en c), met drie jaar verlengd, respectievelijk tot 31 december 2030 en 31 december 2033, en, voor de stedelijke knooppunten die in bijlage II worden opgenomen nadat de termijnen van artikel 41, lid 1, punt b) of punt c), zijn verstreken, worden deze termijnen verlengd met drie jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling, en

b) wordt de toepasselijke termijn om aan de voorschriften van artikel 41, lid 1, punt d), te voldoen, met vijf jaar verlengd, tot 31 december 2045, en, voor stedelijke knooppunten die in bijlage II worden opgenomen nadat de termijn van artikel 41, lid 1, punt d), is verstreken, wordt die termijn verlengd met vijf jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling.

3. Bij een gedelegeerde handeling tot opneming van een overslagterminal voor weg- en spoorvervoer in de bijlagen I en II uit hoofde van lid 1, punt f), van dit artikel:

a) worden de termijnen van artikel 38, lid 1, punt c), en artikel 38, lid 2, met drie jaar verlengd, tot 31 december 2033, en, voor de overslagterminals voor weg- en spoorvervoer die in de bijlagen I en II worden opgenomen nadat de termijnen van artikel 38, lid 1, punt c), en artikel 38, lid 2, zijn verstreken, worden deze termijnen verlengd met drie jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling, en

b) wordt de termijn van artikel 38, lid 3, met vijf jaar verlengd, tot 31 december 2045, en, voor overslagterminals voor weg- en spoorvervoer die in de bijlagen I en II worden opgenomen nadat de termijn van artikel 38, lid 3, is verstreken, wordt die termijn verlengd met vijf jaar na de inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling.

4. Een project van gemeenschappelijk belang voor infrastructuur die door middel van een overeenkomstig lid 1 vastgestelde gedelegeerde handeling in het trans-Europees vervoersnetwerk is opgenomen, komt vanaf de datum van inwerkingtreding van die gedelegeerde handeling in aanmerking voor financiële bijstand van de Unie uit hoofde van de voor het trans-Europees vervoersnetwerk beschikbare instrumenten.

Een project van gemeenschappelijk belang voor infrastructuur dat uit het trans-Europees netwerk is geschrapt, komt niet meer in aanmerking vanaf de datum van inwerkingtreding van de overeenkomstig lid 1 vastgestelde gedelegeerde handelingen. Dat infrastructuur niet langer subsidiabel is, laat vóór die datum door de Commissie genomen beslissingen over financiering en subsidies onverlet.

5. Met inachtneming van artikel 172, tweede alinea, VWEU, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 62 van deze verordening gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage IV vast te stellen teneinde indicatieve kaarten van vervoersinfrastructuurnetwerken van buurlanden op te nemen of aan te passen. Die gedelegeerde handelingen zijn gebaseerd op overeenkomsten op hoog niveau over vervoersinfrastructuurnetwerken tussen de Unie en de betrokken buurlanden.

Artikel 59

Betrokkenheid van publieke en private partijen

In voorkomend geval worden tijdens de planning en de bouwfase van een project de nationale procedures in acht genomen betreffende de betrokkenheid en de raadpleging van regionale en lokale autoriteiten en het maatschappelijk middenveld die betrokken zijn bij een project van gemeenschappelijk belang. Voor projecten van gemeenschappelijk belang die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2021/1187 vallen, worden de eisen van die richtlijn in acht genomen. De Commissie stimuleert daarbij de uitwisseling van goede praktijken, met name wat betreft de raadpleging en inclusie van mensen in een kwetsbare situatie.

Artikel 60

Afstemming van de nationale plannen op het vervoersbeleid van de Unie

1. De lidstaten waarborgen dat de nationale plannen en programma's die bijdragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, zijn afgestemd op het vervoersbeleid van de Unie en op de in deze verordening vastgelegde prioriteiten en termijnen. Zij houden eveneens rekening met, onder meer, de prioriteiten die zijn vastgelegd in de werkplannen voor de desbetreffende corridors en horizontale prioriteiten voor de betrokken lidstaten en, in voorkomend geval, de in artikel 55, leden 1 en 2, bedoelde uitvoeringshandelingen.

2. De lidstaten verstrekken de Commissie relevante nationale ontwerpplannen of -programma's die bijdragen tot de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, of een samenvatting daarvan, en stellen haar in kennis van alle significante wijzigingen ervan, zodra dit mogelijk is nadat een openbare raadpleging over dit plan of programma is opgestart.

De Commissie kan advies uitbrengen over de samenhang van de ontwerpen van nationale plannen en programma's met de in deze verordening vastgestelde prioriteiten en met de prioriteiten die zijn vastgesteld in de werkplannen voor de overeenkomstige Europese vervoerscorridors en voor de horizontale prioriteiten en in de overeenkomstig artikel 55, leden 1 en 2, vastgestelde uitvoeringshandelingen. Het advies doet geen afbreuk aan de geldigheid van de nationale plannen en programma's en vormt geen beletsel voor de vaststelling en toepassing ervan.

De lidstaten verstrekken de Commissie ook de definitieve nationale plannen of programma's, zodra deze zijn aangenomen.

Artikel 61

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Voor de toepassing van artikel 23, lid 3, tweede alinea, van deze verordening wordt de Commissie bijgestaan door het overeenkomstig artikel 7 van Richtlijn 91/672/EEG van de Raad ([58]) ingestelde comité.

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Indien het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 62

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

([58]) Richtlijn 91/672/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de wederzijdse erkenning van de nationale vaarbewijzen voor het besturen van schepen in het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 29).

2. De in artikel 11, lid 3, en artikel 58, leden 1 en 5, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 18 juli 2024. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 11, lid 3, en artikel 58, leden 1 en 5, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 11, lid 3, en artikel 58, leden 1 en 5, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 63

Evaluatie

1. Uiterlijk op 31 december 2033 evalueert de Commissie, na passende raadpleging van de lidstaten en bijgestaan door de Europese coördinatoren, de uitvoering van het kernnetwerk, waarbij met name wordt geëvalueerd in hoeverre dat netwerk voldoet aan de voorschriften van deze verordening.

Bij die evaluatie wordt rekening gehouden met de jaarlijkse voortgangsverslagen en de werkplannen die de Europese coördinatoren overeenkomstig respectievelijk artikel 52, lid 5, punt e), en artikel 54, lid 1, hebben opgesteld, en met de in artikel 60, lid 1, bedoelde nationale plannen en programma's.

2. Uiterlijk op 31 december 2033 evalueert de Commissie, na passende raadpleging van de lidstaten en bijgestaan door de Europese coördinatoren, de uitvoering van het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, waarbij het volgende wordt geëvalueerd:

a) de naleving van deze verordening;

b) de vooruitgang bij de uitvoering van deze verordening, met inbegrip van eventuele vertragingen;

c) de veranderingen in de passagiers- en goederenvervoersstromen;

d) de ontwikkelingen op het vlak van de nationale investeringen in vervoersinfrastructuur, en

e) de behoefte aan wijzigingen in deze verordening.

Bij de evaluatie wordt ook aandacht geschonken aan de invloed van veranderende verkeerspatronen en van relevante ontwikkelingen in de plannen voor infrastructuurinvesteringen.

3. Bij die evaluatie beoordeelt de Commissie in welke mate het aannemelijk is dat het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk als bedoeld in deze verordening tussen nu en respectievelijk 31 december 2040 en 31 december 2050 aan de hoofdstukken II, III en IV zullen voldoen, rekening houdend met de economische en budgettaire situatie in de Unie en in de lidstaten. De Commissie beoordeelt in overleg met de lidstaten ook of het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk moeten worden gewijzigd om rekening te houden met de ontwikkelingen op het vlak van vervoersstromen en nationale investeringsplanning.

Artikel 64

Vertraging bij de voltooiing van het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk

1. Indien de start of de voltooiing van de werkzaamheden aan het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk en het uitgebreide netwerk aanzienlijke vertraging oploopt ten opzichte van het aanvankelijk verwachte tijdschema dat is opgenomen in uitvoeringshandelingen zoals bedoeld in artikel 55, kan de Commissie de desbetreffende lidstaat of lidstaten verzoeken om de redenen voor de vertraging mee te delen. De lidstaat of lidstaten delen die redenen binnen drie maanden na het verzoek mee. Op basis van dat antwoord raadpleegt de Commissie de betrokken lidstaat of lidstaten over een oplossing voor het probleem dat de vertraging heeft veroorzaakt.

2. Indien de vertraging betrekking heeft op een traject op een Europese vervoerscorridor, wordt de Europese coördinator ingeschakeld om de lidstaten te ondersteunen bij het oplossen van het probleem.

3. Onverminderd de procedure van artikel 258 VWEU en artikel 8, lid 5, van deze verordening kan de Commissie, na de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel door de betrokken lidstaat of lidstaten aangevoerde redenen in overweging te hebben genomen, indien de aanzienlijke vertraging bij de start of de voltooiing van de werkzaamheden op het kernnetwerk, het uitgebreide kernnetwerk of het uitgebreide netwerk zonder afdoende rechtvaardiging toe te schrijven is aan de lidstaat of lidstaten, de betrokken lidstaten aanbevelingen doen om die vertraging weg te werken en verdere vertragingen te voorkomen of te beperken.

Artikel 65

Vrijstellingen

De bepalingen inzake spoorwegen, en in het bijzonder de verplichting om luchthavens en havens aan te sluiten op het spoornet, alsmede de bepalingen inzake multimodale goederenterminals, zijn niet van toepassing op Cyprus, Malta, eilanden en ultraperifere gebieden zolang er op hun grondgebied geen spoorwegnet wordt aangelegd. De bepalingen met betrekking tot veilige en beveiligde parkeerplaatsen zijn niet van toepassing op Cyprus, Malta, eilanden en ultraperifere gebieden.

De bepalingen van artikel 17 inzake de Europese nominale standaardspoorwijdte van 1 435 mm zijn niet van toepassing op Ierland, eilanden en ultraperifere gebieden.

Artikel 66

Wijzigingen in Verordening (EU) 2021/1153

De bijlage bij Verordening (EU) 2021/1153 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage VI bij deze verordening.

Artikel 67

Wijzigingen in Verordening (EU) nr. 913/2010

Verordening (EU) nr. 913/2010 wordt als volgt gewijzigd:

1) artikel 1 wordt vervangen door:

"Artikel 1

Doel en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden de regels vastgelegd voor de organisatie, het bestuur en het beheer van internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer per spoor met het oog op het ontwikkelen van een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer. De verordening bevat regels voor de organisatie, het beheer en de indicatieve investeringsplanning van goederencorridors.

2. Deze verordening is van toepassing op het bestuur, het beheer en het gebruik van spoorweginfrastructuur die deel uitmaakt van goederencorridors, onverminderd de verantwoordelijkheden van de lidstaten op het gebied van de planning en financiering van die infrastructuur.";

2) artikel 2 wordt vervangen door:

"Artikel 2

Definities

1. Voor de toepassing van deze verordening zijn de definities in artikel 3 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (*) van toepassing.

2. Naast de in lid 1 bedoelde definities zijn de volgende definities van toepassing:

a) "goederencorridor": de goederenspoorlijnen van de Europese vervoerscorridor, zoals gespecificeerd in artikel 11, lid 1, van Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (**) en in bijlage III bij die verordening, met inbegrip van de spoorweginfrastructuur en de uitrusting daarvan en relevante spoorwegdiensten overeenkomstig Richtlijn 2012/34/EU;

b) "uitvoeringsplan": het document met de middelen, de strategie en de maatregelen die de betrokken partijen willen aanwenden en uitvoeren en die noodzakelijk en toereikend zijn om de goederencorridor te organiseren en te beheren;

c) "terminal": een langs de goederencorridor aangelegde voorziening die speciaal is ingericht om het laden en/of lossen van goederentreinen en de integratie van goederenvervoersdiensten per spoor met weg-, zee-, binnenvaart- en luchtvervoersdiensten mogelijk te maken, of om goederentreinen te kunnen samenstellen of de samenstelling daarvan te kunnen wijzigen, en om in voorkomend geval grensprocedures aan grenzen met Europese derde landen uit te voeren;

d) "Europees coördinator": de coördinator die wordt bedoeld in artikel 52 van Verordening (EU) 2024/1679.

(*) PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.
(**) PB L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.";

3) de titel van hoofdstuk II wordt vervangen door:

"**ORGANISATIE EN BESTUUR VAN GOEDERENCORRIDORS**";

4) artikel 3 wordt vervangen door:

"Artikel 3

Organisatie en bestuur van goederencorridors

1. De lidstaten en infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de goederencorridor die deel uitmaakt van die Europese vervoerscorridor, passen het bestuur van de goederencorridor aan vanaf 18 juli 2024 of, in geval van een tracéwijziging van een Europese vervoerscorridor overeenkomstig artikel 11, lid 3, van Verordening 2024/1679, binnen 18 maanden na de datum van die wijziging. In terdege gemotiveerde gevallen kan die periode na instemming van de Commissie worden verlengd tot 24 maanden. De raad van bestuur en de beheerraad van de goederencorridor nemen de nodige maatregelen om de organisatie en het beheer van de goederencorridor overeenkomstig de artikelen 9 tot en met 19 van deze verordening aan te passen aan het nieuwe tracé.

2. De raad van bestuur van een goederencorridor kan beslissen om de administratieve, operationele en interoperabiliteitsaspecten van internationale passagiersvervoersdiensten per spoor op de corridor aan te pakken. De artikelen 11 en 14 zijn niet van toepassing op deze diensten.";

5) de artikelen 4 tot en met 7 worden geschrapt;

6) artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

"1. Voor elke goederencorridor stellen de betrokken lidstaten een raad van bestuur in die verantwoordelijk is voor het bepalen van de algemene doelstellingen van de goederencorridor, het houden van toezicht en het nemen van de maatregelen waarin uitdrukkelijk wordt voorzien bij lid 7 van dit artikel en bij de artikelen 9 en 11, artikel 14, lid 1, en artikel 22. De raad van bestuur bestaat uit vertegenwoordigers van de autoriteiten van de betrokken lidstaten. De raad van bestuur beoordeelt regelmatig de samenhang tussen de algemene doelstellingen en de doelstellingen die de beheerraad overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt c), heeft vastgesteld.

2. Voor elke goederencorridor richten de betrokken infrastructuurbeheerders en, in voorkomend geval, de toewijzende instanties als bedoeld in artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU een beheerraad op die verantwoordelijk is voor het nemen van de maatregelen waarin uitdrukkelijk wordt voorzien bij de leden 5, 7, 8 en 9 van onderhavig artikel en bij de artikelen 9 tot en met 12, artikel 13, lid 1, artikel 14, leden 2, 6 en 9, artikel 16, lid 1, artikel 17, lid 1, en de artikelen 18 en 19 van deze verordening. De beheerraad bestaat uit vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders.";

b) de volgende leden worden ingevoegd:

"2 bis. Een lidstaat die vóór 18 juli 2024 heeft gebruikgemaakt van artikel 5, lid 4, kan besluiten dat infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied, gedurende een periode van ten hoogste tien jaar vanaf 18 juli 2024 niet aan de overeenkomstig lid 2 van dit artikel opgerichte beheerraad deelnemen. De betrokken lidstaat stelt de Commissie en de andere aan de betrokken goederencorridor deelnemende lidstaten onverwijld in kennis van zijn besluit.

In dat geval werken de betrokken lidstaat en de betrokken beheerder samen met de beheerraad indien dat voor de uitvoering van de taken van die raad nodig is.

Een lidstaat die gebruikmaakt van de eerste alinea van dit lid kan vervolgens te allen tijde tijdens de daarin bedoelde periode van tien jaar besluiten dat de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied, wél aan de overeenkomstig lid 2 van dit artikel opgerichte beheerraad deelnemen. Hij stelt de Commissie en de andere aan de betrokken goederencorridor deelnemende lidstaten onverwijld van zijn besluit in kennis.

2 ter. Ierland kan besluiten dat de vertegenwoordigers van zijn autoriteiten en de infrastructuurbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied, niet aan de overeenkomstig de leden 1 en 2 van dit artikel opgerichte raad van bestuur/beheerraad deelnemen. Ierland stelt de Commissie en de andere aan de betrokken goederencorridor deelnemende lidstaten onverwijld van zijn besluit in kennis.

In dat geval werken de autoriteiten en de betrokken infrastructuurbeheerder(s) zo nodig met de raad van bestuur en de beheerraad samen voor de uitvoering van de taken van die raden.

Ierland kan vervolgens te allen tijde besluiten dat de vertegenwoordigers van zijn autoriteiten en de infrastructuurbeheerder(s) die verantwoordelijk is/zijn voor de spoorweginfrastructuur op zijn grondgebied, wél aan de overeenkomstig de leden 1 en 2 opgerichte raad van bestuur en/of beheerraad deelnemen. Ierland stelt de Commissie en de andere aan de betrokken goederencorridor deelnemende lidstaten onverwijld van zijn besluit in kennis.";

c) de leden 4 tot en met 8 worden vervangen door:

"4. De raad van bestuur neemt zijn besluiten op basis van onderlinge overeenstemming tussen de vertegenwoordigers van de autoriteiten van de lidstaten die aan de raad van bestuur deelnemen.

5. De beheerraad neemt zijn besluiten, waaronder de besluiten betreffende zijn rechtspositie, de vaststelling van zijn organisatiestructuur, middelen en personeel, op basis van de onderlinge overeenstemming van de betrokken infrastructuurbeheerders die aan de beheerraad deelnemen. De beheerraad kan een onafhankelijke juridische entiteit zijn. Hij kan de vorm aannemen van een Europees economisch samenwerkingsverband in de zin van Verordening (EEG) nr. 2137/85 van de Raad van 25 juli 1985 tot instelling van Europese economische samenwerkingsverbanden (EESV) (*).

6. De verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en de beheersraad gelden onverminderd de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerders, zoals bepaald in artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU.

7. De beheerraad stelt een adviesgroep in die bestaat uit beheerders en eigenaars van de terminals, indien nodig met inbegrip van zee- en binnenhavens, van de goederencorridor. Die adviesgroep kan advies uitbrengen over elk voorstel van de beheerraad dat rechtstreekse gevolgen heeft voor de investeringen in en het beheer van de terminals. Zij kan ook op eigen initiatief adviezen verstrekken. De beheerraad neemt elk advies in overweging. Indien de beheerraad en de adviesgroep van mening verschillen, kan laatstgenoemde zich wenden tot de raad van bestuur. De Raad van bestuur informeert de betrokken Europese coördinator en treedt op als tussenpersoon, en brengt tijdig advies uit over de kwestie. De betrokken Europese coördinator kan hierover ook tijdig advies uitbrengen. Het definitieve besluit wordt echter door de beheersraad genomen.

8. De beheersraad stelt een extra adviesgroep in die bestaat uit spoorwegondernemingen die belangstelling hebben om de goederencorridor te gebruiken. Deze adviesgroep kan advies uitbrengen over elk voorstel van de beheersraad dat gevolgen heeft voor deze ondernemingen. Zij kan ook op eigen initiatief adviezen verstrekken. De beheerraad neemt elk advies in overweging. Indien de beheerraad en de adviesgroep van mening verschillen, kan laatstgenoemde zich wenden tot de raad van bestuur. De raad van bestuur informeert de bij de goederencorridor betrokken Europese coördinator en de in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde, bij de goederencorridor betrokken toezichthoudende instanties. De raad van bestuur treedt op als tussenpersoon en brengt tijdig advies uit over de kwestie. De betrokken Europese coördinator kan hierover ook tijdig advies uitbrengen. Het definitieve besluit wordt door de beheerraad genomen.

(*) PB L 199 van 31.7.1985, blz. 1.";

d) het volgende lid wordt toegevoegd:

"10. De raad van bestuur en de beheerraad werken samen met de voor de goederencorridor aangewezen Europese coördinator om de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor op de corridor te ondersteunen.";

7) artikel 9 wordt vervangen door:

"*Artikel 9*

Maatregelen voor de ontwikkeling van de goederencorridor

1. De beheerraad stelt uiterlijk zes maanden voordat de goederencorridor operationeel wordt, een uitvoeringsplan op en maakt dit bekend. De beheerraad raadpleegt de in artikel 8, leden 7 en 8, bedoelde adviesgroepen over het ontwerpuitvoeringsplan. De beheerraad legt het uitvoeringsplan ter goedkeuring voor aan de raad van bestuur.

Dat plan bevat:

a) een beschrijving van de kenmerken van de goederencorridor, met inbegrip van de knelpunten, alsook het programma van de nodige maatregelen om de organisatie en het beheer van de goederencorridor te verbeteren;

b) de essentiële elementen van de in lid 3 bedoelde studie;

c) de doelstellingen voor de goederencorridors, in het bijzonder wat betreft de prestaties van de goederencorridor, uitgedrukt in kwaliteit van de dienstverlening en capaciteit van de goederencorridor overeenkomstig artikel 19 van deze verordening, en, indien relevant, de aan die doelstellingen gekoppelde kwantitatieve of kwalitatieve streefdoelen. Voor de doelstellingen en streefdoelen wordt rekening gehouden met de vereisten van artikel 19 van Verordening (EU) 2024/1679;

d) de maatregelen ter uitvoering van de artikelen 12 tot en met 19 en de maatregelen ter verbetering van de prestaties van de goederencorridor, op basis van de resultaten van de in artikel 19, lid 3, bedoelde beoordeling, met het oog op het verwezenlijken van de in punt c) van onderhavig lid bedoelde doelstellingen en streefdoelen;

e) de standpunten en beoordelingen van de adviesgroepen als bedoeld in artikel 8, leden 7 en 8, in verband met de ontwikkeling van de corridor;

f) een samenvatting van de samenwerking en de resultaten van de in artikel 11 bedoelde raadpleging, met inbegrip van de adviezen van de in de artikel 8, leden 7 en 8, bedoelde adviesgroepen en een samenvatting van de antwoorden van andere belanghebbenden.

Bij het opstellen van het uitvoeringsplan houdt de beheerraad rekening met de doelstellingen en maatregelen in het werkplan van de Europese coördinator, bedoeld in artikel 54 van Verordening (EU) 2024/1679. Het uitvoeringsplan bevat een verwijzing naar de elementen van het werkplan die relevant zijn voor het goederenvervoer per spoor op de corridor.

De beheerraad evalueert en actualiseert regelmatig de in punt c) van dit lid bedoelde streefdoelen en de in punt d) van dit lid bedoelde maatregelen, op basis van de in artikel 19, lid 3, bedoelde beoordeling en na raadpleging van de in artikel 8, leden 7 en 8, bedoelde adviesgroepen en de Europese coördinator.

2. De beheerraad evalueert minstens om de vier jaar het uitvoeringsplan, rekening houdend met de voortgang van de uitvoering van het plan, de markt voor goederenvervoer per spoor op de goederencorridor en de prestaties, gemeten in overeenstemming met de in lid 1, punt c), bedoelde doelstellingen.

3. De beheerraad verricht een vervoersmarktstudie betreffende de geconstateerde en verwachte veranderingen in de verschillende soorten verkeer op de goederencorridor, met betrekking tot zowel het goederen- als het personenvervoer, en actualiseert die studie periodiek. In die studie worden zo nodig ook de sociaal-economische kosten en baten van de ontwikkeling van de goederencorridor bekeken.

4. In het uitvoeringsplan wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van terminals, met inbegrip van de markt- en prospectieve analyse van multimodale goederenterminals en de actieplannen van de lidstaten langs de goederencorridors, bedoeld in artikel 36, leden 3 en 4, van Verordening (EU) 2024/1679.

5. De beheerraad neemt, waar nodig, maatregelen om met regionale en/of plaatselijke administraties samen te werken aan het uitvoeringsplan.";

8) artikel 11 wordt vervangen door:

"*Artikel 11*

Planning van investeringen

1. De raad van bestuur en de beheerraad van een goederencorridor werken samen met de voor de goederencorridor aangewezen Europese coördinator wat betreft de infrastructuur- en investeringsbehoeften die voortvloeien uit het goederenvervoer per spoor, ter onderbouwing van de opstelling van het werkplan, bedoeld in artikel 54 van Verordening (EU) 2024/1679.

2. De beheerraad raadpleegt de in artikel 8, leden 7 en 8, bedoelde adviesgroepen over de infrastructuurontwikkelings- en investeringsbehoeften. De raadpleging vindt plaats op basis van adequate en actuele documentatie over de infrastructuurplanning op corridor- en nationaal niveau. De adviezen van de adviesgroepen zijn voldoende gemotiveerd. De raad van bestuur zorgt voor voldoende coördinatie tussen deze raadplegingsactiviteiten en de coördinatiemechanismen op nationaal niveau, zoals gedefinieerd in artikel 7 sexies van Richtlijn 2012/34/EU.

3. Die samenwerking en het overleg hebben met name betrekking op:

a) de capaciteitsbehoeften van het goederenvervoer per spoor die relevant zijn voor de infrastructuur- en investeringsplanning, met name wat betreft goederentreinen met een lengte van minstens 740 m, rekening houdend met de capaciteitsbehoefte overeenkomstig artikel 14, lid 2, van deze verordening en alle infrastructuur die overeenkomstig artikel 47 van Richtlijn 2012/34/EU overbelast is verklaard;

b) de infrastructuureisen van het trans-Europees vervoersnetwerk die relevant zijn voor het goederenvervoer per spoor, zoals gedefinieerd in de hoofdstukken II en III van Verordening (EU) 2024/1679;

c) de behoefte aan gerichte investeringen om lokale knelpunten weg te werken, knooppunten en toegangsroutes per spoor te verbeteren of in technische uitrusting ter om de operationele prestaties te verbeteren.";

9) leden 3 en 4 van artikel 13 worden vervangen door:

"3. Het enig loket neemt een besluit betreffende de aanvragen voor van tevoren geregelde treinpaden als bedoeld in artikel 14, lid 3, en voor de reservecapaciteit als bedoeld in artikel 14, lid 5. Het wijst de capaciteit toe overeenkomstig de regels betreffende capaciteitstoewijzing als bedoeld in Richtlijn 2012/34/EU. Het stelt de bevoegde infrastructuurbeheerders onverwijld in kennis van deze aanvragen en het desbetreffende besluit.

4. Indien een aanvraag van infrastructuurcapaciteit niet overeenkomstig lid 3 kan worden ingewilligd, stuurt het enig loket de aanvraag van infrastructuurcapaciteit onverwijld door naar de bevoegde infrastructuurbeheerders en, in voorkomend geval, de toewijzende instanties als bedoeld in artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU, die over de aanvraag een beslissing nemen overeenkomstig artikel 38 en hoofdstuk IV, afdeling 3, van die richtlijn, en die dit besluit voor verdere afhandeling aan het enig loket meedelen.";

10) artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De raad van bestuur stelt het kader vast voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op de goederencorridor overeenkomstig artikel 39 van Richtlijn 2012/34/EU.";

b) lid 3 wordt vervangen door:

"3. Uitgaande van de in lid 2 van dit artikel bedoelde beoordeling werken de infrastructuurbeheerders van de goederencorridor samen volgens de in artikel 10 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde procedure samen bij het bepalen en organiseren van van tevoren geregelde internationale treinpaden voor goederentreinen, onder erkenning van de capaciteitsbehoefte van andere soorten vervoer, met inbegrip van personenvervoer. Zij bevorderen reistijden, frequenties, vertrek- en aankomsttijden en routering die voor goederenvervoersdiensten geschikt zijn, teneinde het vervoer van goederen met goederentreinen die op de goederencorridor rijden te doen toenemen. De publicatie van deze van tevoren geregelde treinpaden geschiedt uiterlijk drie maanden vóór de uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen als bedoeld in bijlage VII bij Richtlijn 2012/34/EU. De infrastructuurbeheerders van verscheidene goederencorridors kunnen in voorkomend geval van tevoren geregelde internationale treinpaden die capaciteit bieden op de betrokken goederencorridors, coördineren.";

c) lid 5 wordt vervangen door:

"5. De infrastructuurbeheerders werken samen bij het bepalen van de reservecapaciteit voor internationale goederentreinen die op de goederencorridor rijden, indien de marktbehoefte en de in lid 2 van dit artikel bedoelde beoordeling dat rechtvaardigen; zij erkennen daarbij de capaciteitsbehoefte van andere soorten vervoer, met inbegrip van personenvervoer, en houden deze reservecapaciteit binnen hun definitieve dienstregelingen beschikbaar om snel en adequaat te kunnen reageren op de in artikel 48 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde ad-hocaanvragen voor capaciteit. Deze capaciteit wordt in reserve gehouden tot de tijdlimiet vóór de geplande tijd ervan, als besloten door de beheersraad. Deze tijdlimiet mag niet langer zijn dan 60 dagen.";

d) lid 8 wordt vervangen door:

"8. Behalve in geval van overmacht, met inbegrip van dringende en onvoorziene werkzaamheden die essentieel zijn voor de veiligheid, kan een krachtens dit artikel aan een goederenvervoersactiviteit toegewezen treinpad niet minder dan twee maanden voor in de dienstregeling daartoe geplande tijd worden ingetrokken zonder instemming van de betrokken aanvrager. In een dergelijk geval tracht de betrokken infrastructuurbeheerder de aanvrager een treinpad van vergelijkbare kwaliteit en betrouwbaarheid aan te bieden, dat de aanvrager kan aanvaarden of weigeren. Deze bepaling doet geen afbreuk aan enig recht van de aanvrager uit hoofde van een overeenkomst als bedoeld in artikel 44, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU. De aanvrager kan de zaak hoe dan ook aanhangig maken bij de in artikel 20 van deze verordening bedoelde toezichthoudende instantie.";

e) lid 10 wordt vervangen door:

"10. De verwijzingen in de leden 4 en 9 van dit artikel naar infrastructuurbeheerders slaan in voorkomend geval ook op de toewijzende instanties als bedoeld in artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU.";

11) artikel 15 wordt vervangen door:

"Artikel 15

Gemachtigde aanvragers

In afwijking van artikel 41, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU kunnen andere aanvragers dan spoorwegondernemingen of hun internationale samenwerkingsverbanden, zoals bevrachters, expediteurs en spoorwegondernemingen voor gecombineerd vervoer, van tevoren geregelde internationale treinpaden als bedoeld in artikel 14, lid 3, aanvragen, alsook reservecapaciteit als bedoeld in artikel 14, lid 5. Om een dergelijk treinpad voor goederenvervoer op de goederencorridor te gebruiken, wijzen deze aanvragers een spoorwegonderneming aan voor het sluiten van een overeenkomst met de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 28 van Richtlijn 2012/34/EU.";

12) lid 2 van artikel 17 wordt vervangen door:

"2. Iedere betrokken infrastructuurbeheerder stelt, conform de in lid 1 van dit artikel bedoelde gemeenschappelijke streefdoelen en/of richtsnoeren, voorrangsregels op voor het beheer van de verschillende soorten verkeer op de gedeelten van de goederencorridors die onder zijn bevoegdheid vallen. De voorrangsregels worden gepubliceerd in de in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde netverklaring.";

13) punt a) van artikel 18 wordt vervangen door:

"a) alle informatie in de overeenkomstig de procedure van artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU voor de nationale netten opgestelde netverklaring met betrekking tot de goederencorridor;";

14) artikel 19 wordt vervangen door:

"Artikel 19

Kwaliteit van de dienstverlening op de goederencorridor

1. De beheerraad van de goederencorridor bevordert de verenigbaarheid van de in artikel 35 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde prestatieregelingen langs de goederencorridor.

2. De beheerraad houdt toezicht op de prestaties van de door de infrastructuurbeheerders aan aanvragers verleende diensten in het kader van de uitoefening van hun essentiële functies, voor zover dat binnen het toepassingsgebied van de artikelen 12 tot en met 18 valt, en van de goederenvervoersdiensten op de goederencorridor. De prestatiemonitoring wordt uitgevoerd in kwalitatieve en kwantitatieve termen, in voorkomend geval op basis van prestatie-indicatoren voor de overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt c), vastgestelde doelstellingen en streefdoelen voor de goederencorridor. De beheerraad raadpleegt de in artikel 8, leden 7 en 8, vermelde adviesgroepen en de Europese coördinator over de relevante prestatie-indicatoren.

3. De beheerraad beoordeelt de resultaten van de prestatiemonitoring met betrekking tot de doelstellingen en streefdoelen die zijn vastgesteld overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt c), en de in artikel 19 van Verordening (EU) 2024/1679 bedoelde operationele prioriteiten.

4. De beheerraad stelt een jaarverslag op met de resultaten van de overeenkomstig dit artikel uitgevoerde activiteiten en publiceert dat verslag. In een specifiek deel van het verslag worden de standpunten en de prestatiebeoordeling van de in artikel 8, leden 7 en 8, bedoelde adviesgroepen opgenomen. De beheerraad legt het jaarverslag ter goedkeuring voor aan de raad van bestuur.";

15) artikel 20 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt vervangen door:

"1. De in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde toezichthoudende instanties werken samen bij het toezicht op de mededinging op de corridor voor het goederenvervoer per spoor. Zij waarborgen in het bijzonder een niet-discriminerende toegang tot de corridor en zijn verantwoordelijk voor het in artikel 56, lid 1, van die richtlijn voorziene beroep. Zij wisselen noodzakelijke informatie uit die is verkregen van infrastructuurbeheerders en andere betrokken partijen.";

b) lid 6 wordt vervangen door:

"6. Eventuele betrokken vertegenwoordigers van infrastructuurbeheerders als bedoeld in artikel 40, lid 1, tweede alinea, van Richtlijn 2012/34/EU zorgen ervoor dat alle voor de in lid 3 van dit artikel bedoelde behandeling van de klacht of het onderzoek noodzakelijke informatie waarom wordt verzocht door de toezichthoudende instantie van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger gevestigd is, onverwijld wordt verstrekt. Laatstgenoemde toezichthoudende instantie heeft het recht dergelijke informatie met betrekking tot het betrokken internationale treinpad aan de in lid 3 van dit artikel bedoelde toezichthoudende instanties door te geven.";

16) artikel 21 wordt geschrapt;

17) de artikelen 22 en 23 worden vervangen door:

"Artikel 22

Bewaking van de uitvoering

De in artikel 8, lid 1, van deze verordening bedoelde raad van bestuur dient om de vier jaar vanaf het tijdstip van de totstandbrenging van een goederencorridor de resultaten van het uitvoeringsplan voor die corridor bij de Commissie in. De Commissie analyseert die resultaten en stelt het in artikel 62 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde comité in kennis van het resultaat van die analyse.

Artikel 23

Verslag

De Commissie evalueert geregeld de toepassing van deze verordening. Zij brengt verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad, de eerste keer uiterlijk op 10 november 2015 en vervolgens om de vier jaar.";

18) de bijlage wordt geschrapt.".

2. Bladzijde 127, bijlage II, in de kolom met als titel "NAAM KNOOPPUNT":

in plaats van: "Flörsheim am Rhein",

lezen: "Flörsheim am Main".

3. Bladzijde 149, bijlage II, in de rij "Cremona", in de kolom met als titel "OVERSLAGTERMINALS VOOR WEG- EN SPOORVERVOER/ TERMINALS LANGS BINNENWATER":

in plaats van: "Uitgebreid (PBL), uitgebreid (Piadena)",

lezen: "Uitgebreid (PLB), uitgebreid (Piadena)".

4. Bladzijde 151, bijlage II, in de rij "Novara", in de kolom met als titel "OVERSLAGTERMINALS VOOR WEG- EN SPOORVERVOER/ TERMINALS LANGS BINNENWATER":

in plaats van: "Kern (Novara-Agonate)",

lezen: "Kern (Novara-Agognate)".

5. Op bladzijde 162, bijlage II, in de rij "Braga", wordt de vermelding in de kolom onder de rubriek "OVERSLAGTERMINALS VOOR WEG- EN SPOORVERVOER/ TERMINALS LANGS BINNENWATER" geschrapt.

6. Op bladzijde 163, bijlage II, in de rij "Vila Nova de Famalicão", wordt in de kolom onder de rubriek "OVERSLAGTERMINALS VOOR WEG- EN SPOORVERVOER/ TERMINALS LANGS BINNENWATER" de volgende vermelding toegevoegd:

"Uitgebreid (Lousado)".