2025/90901

5.12.2025

Rättelse till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013

(Europeiska unionens officiella tidning L, 2024/1679, av den 28 juni 2024)

Förordning (EU) 2024/1679 ska ha följande lydelse:

”EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2024/1679

av den 13 juni 2024

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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([2]),

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([3]), och

av följande skäl:

(1) I kommissionens meddelande *Den europeiska gröna given* av den 11 december 2019 fastställs ett övergripande klimatneutralitetsmål som unionen ska uppnå senast 2050 samt ett tydligt övergripande mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Dessa övergripande mål fastställs som ett specifikt mål i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ([4]).

(2) Utsläppen från transporter utgör omkring 25 % av unionens totala utsläpp av växthusgaser, och dessa utsläpp har ökat under de senaste åren. Enligt den europeiska gröna given ska utsläppen av växthusgaser från transporter därför minska med 90 % för att EU ska kunna bli en klimatneutral ekonomi senast 2050, samtidigt som man också ska eftersträva nollförorening, i enlighet med kommissionens meddelande *Vägen till en frisk planet för alla – EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark* av den 12 maj 2021.

(3) I kommissionens meddelande *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* av den 9 december 2020 (*kommissionens meddelande om strategin för hållbar och smart mobilitet*) fastställs milstolpar för att visa det europeiska transportsystemets väg mot att uppnå målen om en hållbar, smart och resilient mobilitet. Man räknar med att godstrafiken på järnväg bör öka sin marknadsandel med 50 % fram till 2030 och fördubbla den fram till 2050, medan transporterna på inre vattenvägar och i närsjöfart bör öka sin marknadsandel med 25 % fram till 2030 och med 50 % fram till 2050 och trafiken på höghastighetsjärnväg fördubblas fram till 2030 och trefaldigas fram till 2050. Dessutom bör minst 30 miljoner utsläppsfria personbilar och 80 000 utsläppsfria lastbilar köra på unionens vägar senast 2030 och nästan alla personbilar, lätta lastbilar och bussar samt nya tunga fordon vara utsläppsfria senast 2050. Den tidtabellsbaserade kollektivtrafiken med resor kortare än 500 km bör vidare vara koldioxidneutral inom EU senast 2030, och senast 2030 bör det finnas minst 100 klimatneutrala städer i Europa.

(4) Förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet skapar de nödvändiga villkoren i form av en grundläggande infrastruktur som gör det möjligt att göra alla trafikslag mer hållbara, ekonomiskt överkomliga och inkluderande, att göra hållbara alternativ allmänt tillgängliga i ett multimodalt transportsystem och att skapa rätt incitament för att driva på omställningen, särskilt genom att säkerställa en rättvis sådan, i linje med målen i rådets rekommendation av den 16 juni 2022 om säkerställande av en rättvis omställning till klimatneutralitet ([5]).

([1]) EUT C 290, 29.7.2022, s. 120.
([2]) EUT C 498, 30.12.2022, s. 68.
([3]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 april 2024 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 13 juni 2024.
([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).
([5]) EUT C 243, 27.6.2022, s. 35.

(5) Planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet bör möjliggöra hållbara transportsätt, leda till bättre multimodala och driftskompatibla transportlösningar och ökad intermodal integrering av hela logistikkedjan och därigenom bidra till en smidigt fungerande inre marknad genom att skapa de transportleder som krävs för smidiga person- och godstransportflöden i hela unionen och genom att skapa sömlösa transportförbindelser med grannländer. Nätet bör dessutom syfta till att stärka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen genom att säkerställa tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, inbegripet bättre konnektivitet för de yttersta randområdena och andra randområden, landsbygdsområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden samt glesbefolkade områden. Utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet bör också möjliggöra sömlös, säker och hållbar mobilitet för alla slags varor och personer och bör bidra till ytterligare ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft ur ett globalt perspektiv genom att skapa sammanlänkningar och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät på ett resurseffektivt och hållbart sätt.

(6) Den ökande trafiken har lett till större problem med trängsel för de internationella transporterna. För att säkerställa den internationella mobiliteten för personer och varor bör det transeuropeiska transportnätets kapacitet och användningen av denna kapacitet optimeras och om så är nödvändigt utökas genom att flaskhalsar i infrastrukturen avlägsnas och felande infrastrukturlänkar byggs bort inom och mellan medlemsstaterna samt när så är lämpligt grannländer, och då med beaktande av de pågående förhandlingarna med kandidatländer och potentiella kandidatländer.

(7) Det transeuropeiska transportnätet består till stor del av befintlig infrastruktur. För att till fullo uppnå målen för den nya politiken för det transeuropeiska transportnätet bör det fastställas enhetliga krav avseende infrastrukturen.

(8) Projekt av gemensamt intresse bör bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom att ny transportinfrastruktur skapas, befintlig infrastruktur underhålls och uppgraderas och åtgärder vidtas för främjande av dess resurseffektiva användning och resiliens. Projekt av gemensamt intresse bör ha ett europeiskt mervärde. Sådana projekt bör också vara ekonomiskt bärkraftiga. Projekt i glesbefolkade områden eller projekt som är väsentliga för den dubbla användningen av infrastruktur, för vilka det kan vara svårt att påvisa den ekonomiska bärkraften medan fördelarna i termer av social och territoriell sammanhållning har ett större värde, bör åtminstone innebära ett positivt bidrag till nätets utbyggnad om man ser till en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, med beaktande av det berörda områdets särdrag och begränsningar.

(9) Vid genomförande av projekt av gemensamt intresse bör vederbörlig hänsyn tas till de särskilda omständigheterna i det enskilda projekt som berörs. Om så är möjligt bör man utnyttja synergier med andra politikområden, bland annat med de transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnäten eller med infrastruktur med dubbla användningsområden för militära ändamål samt med sådana aspekter som turism, genom att i byggnadskonstruktioner såsom broar och tunnlar anlägga infrastruktur för cykelbanor, däribland EuroVelo-rutter, eller säkerhet, genom att införa ny teknik i form av t.ex. sensorer i broar.

(10) För att transportinfrastrukturen ska vara av hög standard, effektiv och resilient inom alla trafikslag bör man vid utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet beakta tryggheten och säkerheten för passagerare och godstrafik, bidraget till klimatförändringarna och den inverkan som klimatförändringarna samt potentiella naturliga faror och katastrofer orsakade av människan har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla transportanvändare, särskilt i områden som drabbas särskilt hårt av klimatförändringarnas negativa effekter.

(11) Det transeuropeiska transportnätet bör bidra till att förbättra tjänstekvaliteten, de sociala villkoren för transportarbetarna och tillgängligheten för alla användare, inbegripet personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet och andra människor i utsatta situationer samt till att förebygga och lindra transportfattigdom. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt jämställdhetsaspekten för att säkerställa lika tillgång till tjänster och infrastruktur.

(12) Under infrastrukturplaneringen bör medlemsstaterna och andra projektansvariga ta vederbörlig hänsyn till riskbedömningar och anpassningsåtgärder som syftar till att förbättra resiliensen mot t.ex. klimatförändringar, naturliga faror och katastrofer orsakade av människan. Genom att tillhandahålla ytterligare incitament för utveckling av hållbara transportsätt och med genomförandet av höga standarder för grön transportinfrastruktur kommer förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet att stödja principen om att *inte orsaka någon betydande skada*, i den mening som avses i artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 (taxonomiförordningen) ([6]).

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

(13) Med tanke på utvecklingen av unionens infrastrukturbehov och målen om utfasning av fossila bränslen samt slutsatserna från Europeiska rådets möte i juli 2020, enligt vilka unionens utgifter bör vara förenliga med målen i Parisavtalet och principen om att *inte orsaka någon betydande skada*, bör projekt av gemensamt intresse underkastas en bedömning för att säkerställa att politiken för det transeuropeiska transportnätet är förenlig med unionens transport-, miljö- och klimatpolitiska mål. Medlemsstaterna och andra projektansvariga bör göra miljöbedömningar av planer och projekt som, för projekt för vilka upphandlingsförfarandet för en miljökonsekvensbedömning inte har inletts senast den dag då denna förordning träder i kraft, bör inbegripa en bedömning av överensstämmelsen med principen om att *inte orsaka någon betydande skada*, på grundval av senast tillgängliga vägledning och bästa praxis.

(14) Infrastrukturprojekt inom ramen för denna förordning bör vara resilienta mot klimatförändringarnas potentiella negativa effekter genom en sårbarhets- och riskbedömning ur ett klimatperspektiv, inbegripet genom relevanta anpassningsåtgärder. Projekt för vilka en miljökonsekvensbedömning måste genomföras bör vara föremål för klimatsäkring, och kostnaderna för växthusgasutsläpp och de positiva effekterna av åtgärder för begränsning av klimatförändringar bör integreras i kostnads-nyttoanalysen. Klimatsäkringen bör göras på grundval av senast tillgängliga bästa praxis och vägledning. Detta bidrar till att risker kopplade till klimatförändringar liksom bedömningar av sårbarhet för och anpassning till klimatförändringar kan integreras i investerings- och planeringsbeslut inom ramen för unionens budget. Utan att det påverkar tillämpningen av andra unionsrättsakter, särskilt genomförandeakter som avser villkoren för tilldelning av ekonomiskt stöd från unionen till projekt av gemensamt intresse i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 ([7]), bör kravet på klimatsäkring endast gälla projekt för vilka upphandlingsförfarandet för miljökonsekvensbedömningen ännu inte har inletts senast den dag då denna förordning träder i kraft.

(15) Medlemsstaterna och andra projektansvariga bör genomföra miljöbedömningar av planer och projekt i enlighet med relevant lagstiftning för att undvika eller, om så inte är möjligt, mildra eller kompensera negativa effekter på miljön, såsom uppsplittring av landskapet, hårdgörning av marken och luft- och vattenföroreningar samt buller, och för att effektivt skydda den biologiska mångfalden.

(16) Under planering och anläggning av projekt av gemensamt intresse bör vederbörlig hänsyn tas till intressena hos regionala och lokala myndigheter samt hos den allmänhet som berörs av dessa projekt.

(17) Definitionen av det transeuropeiska transportnätet bör baseras på en gemensam och transparent metod och utgöra den högsta nivån av infrastrukturplanering inom unionen. Det bör vara multimodalt, vilket innebär att det bör inbegripa alla trafikslag och deras förbindelser samt relevanta system för trafikstyrning och trafikledning samt hantering av reseinformation.

(18) Det transeuropeiska transportnätet bör byggas ut gradvis i tre steg med det övergripande syftet att förverkliga ett multimodalt och driftskompatibelt EU-omfattande nät med höga kvalitetsstandarder, samtidigt som unionens övergripande mål för klimatneutralitet och miljö respekteras: ett fullbordat stomnät senast 2030, ett fullbordat utvidgat stomnät senast 2040 och ett fullbordat övergripande nät senast 2050, om inget annat anges i denna förordning.

(19) Utöver tidsfristerna 2030 och 2050, som redan har införts genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ([8]), bör 2040 läggas till som en mellanliggande tidsfrist för att det utvidgade stomnät som ingår i de europeiska transportkorridorerna ska uppfylla kraven i denna förordning. Samma mellanliggande tidsfrist bör också gälla för nya standarder för stomnätet som har införts utöver kraven i förordning (EU) nr 1315/2013 för att möjliggöra nödvändiga investeringar i rätt tid.

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

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

(20) Transportinfrastrukturen fungerar som ett nät, och därför kan ett litet segments bristande överensstämmelse eller driftsoduglighet hämma effektiviteten och konkurrenskraften hos systemet som helhet och förhindra möjligheterna att dra nytta av alla nätfördelar.

(21) Det transeuropeiska transportnätet bör vara ett transportnät som omfattar hela Europa, säkerställer tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, inbegripet de yttersta randområdena och andra randområden, landsbygdsområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden samt glesbefolkade områden, och stärker den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen dem emellan. Kraven på det transeuropeiska transportnätets infrastruktur bör fastställas för att främja utbyggnaden av ett nät av hög kvalitet i hela unionen.

(22) Det transeuropeiska transportnätet bör i linje med de tidsfrister som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 ([9]) vara tillräckligt utrustat med infrastruktur för alternativa drivmedel för att säkerställa att det på ett ändamålsenligt sätt stöder omställningen till utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet.

(23) Utöver stomnätet bör det fastställas ett utvidgat stomnät på grundval av prioriterade sträckor i det övergripande nätet som ingår i de europeiska transportkorridorerna.

(24) Stomnätet har fastställts på grundval av en objektiv planeringsmetod. Genom denna metod har de viktigaste urbana knutpunkterna, hamnarna, flygplatserna och gränsövergångarna identifierats. Dessa knutpunkter bör om så är möjligt kopplas samman med det transeuropeiska transportnätet genom järnväg eller väg, eller båda, förutsatt att de är ekonomiskt bärkraftiga och genomförbara. Med hjälp av denna metod har man kunnat säkerställa att alla medlemsstater är sammanlänkade i stomnätet och att de större öarna är integrerade i nätet.

(25) Stomnätet med tidsfristen 2030 och det utvidgade stomnätet med tidsfristen 2040 bör, om inget annat anges i denna förordning, utgöra grunden för ett hållbart multimodalt transportnät och utifrån trafikbehoven representera de strategiskt viktigaste knutpunkterna och länkarna i det transeuropeiska transportnätet. De bör stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet och göra det möjligt för unionen att koncentrera sina insatser på de delar av det transeuropeiska transportnätet som har störst europeiskt mervärde, särskilt gränsöverskridande sträckor, felande länkar, multimodala förbindelsepunkter och större flaskhalsar.

(26) Vissa befintliga standarder för stomnätet bör utvidgas till att omfatta det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet i syfte att dra full nytta av näten, öka driftskompatibiliteten mellan de olika nättyperna och möjliggöra mer verksamhet med mer hållbara transportsätt, bland annat genom ökad digitalisering och andra tekniska lösningar.

(27) Undantag från de infrastrukturkrav som gäller för stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet bör vara möjliga endast i vederbörligen motiverade fall och på vissa villkor. Detta bör inbegripa fall där investeringar inte kan motiveras eller där det finns specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, t.ex. i de yttersta randområdena och andra randområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden samt glesbefolkade områden, eller i tätbefolkade områden, eller om det finns betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Vid bedömningen av medlemsstaternas ansökningar om undantag bör kommissionen ta vederbörlig hänsyn till eventuell inverkan på nätets driftskompatibilitet och kontinuitet och även dess inverkan på sammanlänkade sträckor i angränsande medlemsstater.

(28) En medlemsstats järnvägsnät eller del av detta som har en annan spårvidd än den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard (*ett isolerat nät* enligt denna förordning) bör inte omfattas av vissa av standarderna och kraven i denna förordning eftersom det inte skulle vara motiverat av lönsamhetsskäl med tanke på de isolerade nätens särdrag. Sådana särdrag uppstår på grund av de isolerade nätens isolering från andra nät med den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard. Medlemsstaterna bör göra allt som står i deras makt för att göra det möjligt att på hela nätet tilldela godståg med en längd på minst 740 meter ett minsta antal tåglägen, men de får vid bedömningen av sådana ansträngningar dessutom ta hänsyn till särdragen hos och utmaningarna för isolerade nät och det faktum att en sådan tilldelning på dessa nät inte alltid skulle vara samhällsekonomiskt motiverat.

([9]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT L 234, 22.9.2023, s. 1).

(29) Det landbaserade infrastrukturnätet, som inrättats genom stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, bör integreras med det transeuropeiska transportnätets sjöfartsdel. I detta syfte bör det skapas ett verkligt hållbart, smart, sömlöst och resilient europeiskt sjöfartsområde som genomförs i nära samarbete med de europeiska makroregionala strategierna och havsområdesstrategierna och som bör omfatta de tidigare ’sjömotorvägarna’. Det bör omfatta alla de delar av infrastrukturen för sjötransporter som ingår i det transeuropeiska transportnätet. Vid främjandet av projekt av gemensamt intresse bör uppmärksamhet särskilt ägnas åt att främja förbättrad tillgång till de yttersta randområdena och andra avlägsna områden, öregioner och perifera regioner.

(30) De järnvägsgodskorridorer som inrättats på grundval av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 ([10]) och de stomnätskorridorer som definierats i förordning (EU) nr 1315/2013 är kompletterande politiska instrument med nära sammanhängande mål, särskilt att främja hållbara, effektiva och säkra transporttjänster. Även om samarbetet har varit givande på många områden har man i vissa fall kunnat konstatera överlappande verksamhet och behov av ett bättre informationsutbyte. Dessutom är järnvägsgodskorridorerna och stomnätskorridorerna inte helt geografiskt avpassade till varandra, vilket begränsar möjligheten till samordning, t.ex. i frågor som gäller införandet av det transeuropeiska transportnätets infrastrukturkrav eller förbättringen av järnvägstjänsternas kvalitet. Det finns därför en stor outnyttjad potential för rationalisering, bättre ändamålsenlighet och synergier.

(31) Såsom anges i kommissionens meddelande om strategin för hållbar och smart mobilitet är det nödvändigt att integrera stomnätskorridorerna och järnvägsgodskorridorerna till ’europeiska transportkorridorer’ för att öka synergierna mellan infrastrukturplanering och transportverksamhet. De europeiska transportkorridorerna bör bli verktyg för utveckling av hållbara och multimodala gods- och persontransportflöden i Europa och driftskompatibel, högkvalitativ infrastruktur och driftsprestanda. På så sätt bör de också vara ett verktyg för att förverkliga visionen om att skapa ett mycket konkurrenskraftigt järnvägsnät i hela unionen.

(32) Nya operativa prioriteringar bör gälla för de europeiska transportkorridorerna för att säkerställa tjänster av hög kvalitet. Godstransportförvaltarna för järnväg bör särskilt göra allt som står i deras makt för att säkerställa att uppehållstiden för godståg som passerar gränsen mellan två medlemsstater inte överstiger 25 minuter i genomsnitt och att de flesta tåg som passerar minst en gräns i en europeisk transportkorridor anländer till sin destination eller till unionens yttre gräns enligt tidtabell eller med en försening på mindre än 30 minuter. Tidsfristen för uppehållstiden bör inte gälla om spårvidden ändras. Den bör inte heller gälla vid gränser mellan två medlemsstater där kontrollerna i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/399 ([11]), som särskilt föreskriver kontroller av tågpassagerare och tågpersonal på passagerar- och godståg som passerar de yttre gränserna, ännu inte har upphävts och där de kontroller som utförs på tåg i enlighet med den förordningen inte gör det möjligt att iaktta denna tidsfrist. Dessa ändringar av spårvidd och kontroller på tåg kan leda till trängsel och längre väntetider vid gränsen. Förseningar som uppstått i och kan tillskrivas tredjeländer som passeras med godståg bör inte heller beaktas.

(33) I enlighet med förordning (EU) nr 913/2010 hade de medlemsstater som hade ett järnvägsnät med en annan spårvidd än huvudjärnvägsnätet i unionen ursprungligen inte någon skyldighet att delta i inrättandet av godskorridorer eller förlängningen av befintliga korridorer i enlighet med den förordningen. Sådana medlemsstater bör under en begränsad period på högst tio år ha rätt att besluta att den eller de infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på deras territorium inte deltar i styrelsen för godskorridorerna på deras territorium.

(34) Förordning (EU) nr 913/2010 syftar främst till att organisera och förvalta internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik på järnväg. Eftersom Irland är en ö är landet inte anslutet till andra medlemsstater via järnväg. I enlighet med den förordningen hade de medlemsstater som hade ett järnvägsnät med en annan spårvidd än huvudjärnvägsnätet i unionen dessutom inte någon skyldighet att delta i inrättandet av godskorridorer eller förlängningen av befintliga korridorer. Irland utnyttjade denna möjlighet. Följaktligen inrättades inga järnvägsgodskorridorer på Irlands territorium. Under dessa omständigheter och med tanke på det begränsade mervärdet för de irländska myndigheterna och deras infrastrukturförvaltare av att delta i förvaltningen av godskorridorerna i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010 bör Irland kunna besluta att företrädarna för landets myndigheter och de infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på landets territorium inte deltar i direktionen eller i styrelsen, eller någotdera, för godskorridorerna på landets territorium.

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

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

(35) De europeiska transportkorridorerna bör omfatta de viktigaste långväga transportflödena och bestå av viktiga europeiska multimodala transportleder som ingår i det transeuropeiska gränsöverskridande transportnätet, vara multimodala och öppna för alla trafikslag som omfattas av denna förordning och får även inbegripa angränsande länder.

(36) För att inrätta det transeuropeiska transportnätet på ett samordnat och snabbt sätt och därigenom göra det möjligt att uppnå största möjliga nätverkseffekter bör de berörda medlemsstaterna säkerställa att det vidtas lämpliga åtgärder för att senast i samband med de fastställda tidsfristerna 2030, 2040 respektive 2050, om inget annat anges i denna förordning, slutföra de projekt av gemensamt intresse som rör stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet. I detta syfte bör medlemsstaterna säkerställa att de nationella transport- och investeringsplanerna överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i denna förordning. Medlemsstaterna bör också bland annat beakta de prioriteringar som fastställs i de europeiska samordnarnas arbetsplaner och i de genomförandeakter som antas i enlighet med denna förordning. De nationella planernas och programmens omfattning, metod eller tidsram omfattas dock även i fortsättningen av medlemsstaternas exklusiva behörighet.

(37) Det är nödvändigt att identifiera projekt av gemensamt intresse som kommer att bidra till att förverkliga det transeuropeiska transportnätet och som bidrar till uppnåendet av målen och överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i denna förordning. Genomförandet av dem bör grunda sig på projektens mognadsgrad, förenligheten med rättsliga förfaranden på unionsnivå och nationell nivå samt tillgängliga ekonomiska resurser, utan att det påverkar en medlemsstats eller unionens ekonomiska åtaganden.

(38) Projekt av gemensamt intresse för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet i enlighet med kraven i denna förordning har ett europeiskt mervärde, eftersom de bidrar till ett europeiskt nät av hög kvalitet som är resilient, driftskompatibelt och multimodalt, vilket ökar hållbarheten, sammanhållningen, effektiviteten eller användarnyttan. Det europeiska mervärdet är högre om de utöver det potentiella värdet för den berörda enskilda medlemsstaten leder till betydande förbättringar av transportförbindelserna eller transportflödena mellan medlemsstaterna eller mellan en medlemsstat och ett tredjeland. Sådana gränsöverskridande projekt bör vara föremål för prioriterade insatser från unionens sida för att säkerställa att de genomförs.

(39) För att uppfylla kraven i denna förordning bör medlemsstaterna och andra projektansvariga säkerställa att bedömningar av projekt av gemensamt intresse genomförs på ett effektivt sätt och utan onödiga dröjsmål och i tillämpliga fall i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2021/1187 ([12]) göra allt som står i deras makt för att säkerställa att dessa projekt genomförs på ett snabbt och effektivt sätt.

(40) När medlemsstaterna genomför samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalyser bör de följa en erkänd och harmoniserad strategi för att möjliggöra en transparent och jämförande utvärdering av projekt av gemensamt intresse. Analysen av klimat- och miljömässiga kostnader och fördelar bör grunda sig på den miljökonsekvensbedömning som genomförts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU ([13]).

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

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

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

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

(43) Med tanke på det nya geopolitiska läget identifieras i kommissionens meddelande *En handlingsplan för solidaritetskorridorer mellan EU och Ukraina för att underlätta Ukrainas jordbruksexport och bilaterala handel med EU* av den 12 maj 2022 flera stora utmaningar för transportinfrastrukturen som unionen och dess grannländer måste lösa för att stödja Ukrainas ekonomi och återhämtning, göra det möjligt för jordbruksprodukter och andra varor att nå unionen och världsmarknaderna och säkerställa att förbindelserna med unionen förbättras avsevärt för både export och import. För att förbättra förbindelserna med unionen föreslogs i meddelandet att en utvidgning av de europeiska transportkorridorerna till Ukraina och Republiken Moldavien skulle övervägas.

(44) På grund av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och den ståndpunkt som Belarus intagit i denna konflikt är samarbete mellan unionen och Ryssland och Belarus i fråga om politiken för det transeuropeiska transportnätet varken lämpligt eller i unionens intresse. Det transeuropeiska transportnätet i dessa två tredjeländer bör därför upphöra. Som en följd av detta är förbättrade gränsöverskridande förbindelser med Ryssland och Belarus inte längre högprioriterade på medlemsstaternas territorium. Finland, Estland, Lettland, Litauen och Polen har för närvarande förbindelser med dessa två tredjeländer. För att återspegla att det är lägre prioriterat att anlägga och uppgradera dessa förbindelser bör 'de sista kilometrarna' av alla de gränsöverskridande förbindelser med Ryssland och Belarus som för närvarande ingår i stomnätet på de kartor som ingår i denna förordning nedgraderas från stomnätet till det övergripande nätet, för vilket en senare tidsfrist för genomförande gäller: 2050. Om det sker en övergång till demokrati i Belarus skulle det dock vara högt prioriterat att anlägga och uppgradera landets gränsöverskridande förbindelser med unionen i linje med den övergripande ekonomiska planen för ett demokratiskt Belarus, bland annat genom att landet åter inkluderas i förordningen.

(45) Det nya geopolitiska läget till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina har också visat hur viktigt det är med sömlösa transportförbindelser inom unionens territorium och med angränsande länder. En annan spårvidd än den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard hämmar allvarligt järnvägsnätens driftskompatibilitet i hela unionen och påverkar till och med dessa isolerade järnvägsnäts konkurrenskraft. Nya järnvägslinjer i stomnätet eller det utvidgade stomnätet bör därför anläggas med den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard. Dessutom bör medlemsstater med ett järnvägsnät med en annan spårvidd än den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard överväga en konvertering av de sträckor som ingår i de europeiska transportkorridorerna till den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard. Denna skyldighet bör inte gälla öar och de yttersta randområdena, eftersom deras transportnät på grund av sitt geografiska läge är helt avskilda från alla landförbindelser på unionens territorium.

(46) För att uppnå omvandlingen av transportsektorn till ett verkligt multimodalt system av hållbara och smarta mobilitetstjänster bör unionen anlägga ett transportnät av hög kvalitet som möjliggör person- och godstrafik på järnväg med minimihastigheter. Unionen bör också vid främjandet av projekt av gemensamt intresse ägna vederbörlig uppmärksamhet åt inrättandet av infrastruktur med dubbelspår för järnvägsinfrastruktur som lider av flaskhalsar i kapaciteten. I konkurrenskraftig persontrafik på järnväg med höghastighetståg finns det en stor potential för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn. Det finns ett behov av att bygga ut ett sammanhängande och driftskompatibelt europeiskt järnvägsnät för höghastighetståg som förbinder Europas huvudstäder och andra större städer. En komplettering av befintliga höghastighetslinjer med linjer som är utformade för en hastighet på minst 160 km/h bör i sin tur leda till nätverkseffekter, ett mer sammanhängande nät och ett ökat antal tågpassagerare. Krav på utformning för vissa hastigheter för person- och godstrafiklinjer bör dock begränsas till en viss procentandel av de berörda järnvägssträckorna så att hänsyn tas till behovet av flexibilitet på järnvägssträckor med särdrag till följd av topografi, höjdskillnader eller stadsplanering, där hastigheten i varje enskilt fall måste anpassas, bland annat linjer som utgör förbindelser, genomgångsspår på stationer, spår för tillträde till terminaler och anläggningar för tjänster eller lokstallar. Kommissionen bör efter ansökan från en medlemsstat bevilja undantag för att, om så är nödvändigt och motiverat, möjliggöra ytterligare flexibilitet utöver de specifika procentvärden som fastställs i denna förordning. Vid uppgraderingen av infrastrukturen uppmanas medlemsstaterna att undersöka möjligheterna till utformning för högre hastigheter, enligt vad som fastställs i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ([14]). Som komplement till höghastighetståg utgör nattåg ett hållbart sätt att resa över långa sträckor inom unionen.

(47) Ett mer hållbart, resilient och tillförlitligt nät för godstrafik på järnväg i hela Europa bör inrättas för att bidra till de multimodala och kombinerade transporternas konkurrenskraft. Infrastrukturen för kombinerade järnvägstransporter och för terminaler bör uppgraderas för att säkerställa att intermodala transporter främst sker via järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart och att alla inledande eller avslutande etapper, eller både och, som utförs på väg är så korta som möjligt.

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

(48) De intermodala transporterna står för omkring hälften av järnvägsgodstrafikens tonkilometer i Europa, och deras andel ökar. För att uppnå de mål som anges i kommissionens meddelande om strategin för hållbar och smart mobilitet om att fördubbla andelen godstransporter på järnväg bör särskild uppmärksamhet ägnas åt transporter där järnväg under huvuddelen av resan kombineras med lastbil under 'första och sista kilometern'. För att bidra till ökad intermodal trafik bör infrastrukturen möjliggöra trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar som lastats på minst 27 centimeters höjd ovanför järnvägsspårets översta punkt, medan en höjd på minst 33 centimeter bör uppmuntras. Uppfyllandet av detta krav medför emellertid ett stort antal anpassningar som ibland är kostsamma. Det är därför viktigt att hitta en balanserad strategi för genomförandet av detta krav och säkerställa att det genomförs på ett kostnadseffektivt sätt. I detta avseende bör medlemsstaterna säkerställa att kravet genomförs på ett sätt som innebär att det finns minst en inhemsk direktlinje, en direkt järnvägsförbindelse för godstrafik med en eller flera angränsande medlemsstater och en förbindelse till minst en järnvägs-/vägterminal eller en multimodal godsterminal belägen i eller i anslutning till en kusthamn som ingår i den europeiska transportkorridoren på en medlemsstats territorium. Om en eller flera slutpunkter i en korridor är belägna på en medlemsstats territorium bör det dessutom finnas minst en direktlinje som uppfyller detta krav till minst en av dessa slutpunkter. När medlemsstaterna väljer ut de relevanta linjerna bör de ta hänsyn till nuvarande och framtida godstransportflöden på järnväg. Vid bedömningen av ansökningar om undantag från kravet på transport av påhängsvagnar i enlighet med denna förordning bör kommissionen särskilt beakta resultatet av den samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalysen samt eventuella störningar i tjänsterna till följd av det arbete som krävs för att följa denna standard. Vid bedömningen av ansökningar om undantag från de krav som gäller för det utvidgade stomnätets järnvägsinfrastruktur bör kommissionen dessutom särskilt beakta alla större investeringar som den berörda medlemsstaten gör på en parallell linje i närheten av de linjer som ska nyanläggas.

(49) Med tanke på att införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) i Europa går allt snabbare och att flera medlemsstater redan har antagit planer på att införa ERTMS på hela sina nationella järnvägsnät tidigare, finns det ett behov av att ta hänsyn till detta paradigmskifte och fastställa en mer ambitiös strategi för införandet av ERTMS för det övergripande nätet.

(50) Medlemsstaterna bör säkerställa att ERTMS införs i det övergripande nätet senast 2050, i det utvidgade stomnätet senast 2040 och i stomnätet senast 2030. Vid införandet av ERTMS i det övergripande nätet bör det med hänsyn till tidsplaneringen ges prioritet åt de linjer som kan bidra till säkra och effektiva gränsöverskridande internationella järnvägstransporter. Eftersom införandet av radiobaserat ERTMS ytterligare bidrar till avskaffandet av nationella regler som påverkar driften bör medlemsstaterna säkerställa att radiobaserat ERTMS från och med 2030 införs på nya linjer eller från och med 2040 vid uppgradering av signalsystemet på befintliga linjer och att hela det transeuropeiska transportnätet är utrustat med radiobaserat ERTMS senast 2050.

(51) Avvecklingen av system av klass B medför betydande underhållsbesparingar för infrastrukturförvaltare med tanke på kostnaderna för och komplexiteten i att under en längre period samtidigt införa ERTMS och behålla andra, markbaserade system. Medlemsstaterna bör utom i vissa fall säkerställa en avveckling av system av klass B senast 2040 i stomnätet, senast 2045 i det utvidgade stomnätet och senast 2050 i det övergripande nätet, förutsatt att en lämplig säkerhetsnivå garanteras, samtidigt som man säkerställer att alla berörda parter informeras i god tid om sådan avveckling och införandet av ERTMS.

(52) Europas inre vattenvägar kännetecknas av en heterogen hydromorfologi som försvårar ett nät med enhetliga prestanda för alla vattenvägssträckor. Inre vattenvägar, särskilt sträckor med fritt strömmande vatten, kan påverkas kraftigt av klimat- och väderförhållanden. För att säkerställa tillförlitlig internationell trafik, samtidigt som hydromorfologin och tillämplig miljölagstiftning respekteras, bör kraven för det transeuropeiska transportnätet ta hänsyn till varje enskild vattenvägs specifika hydromorfologi (t.ex. fritt flödande eller reglerade vattendrag) samt till målen för politiken för miljö och biologisk mångfald. För detta ändamål bör det fastställas referensnivåer för vattenstånd för varje europeisk transportkorridor, vattenväg eller vattenvägssträcka samtidigt som hänsyn tas till klimatförändringarnas inverkan. Vid fastställandet av referensnivåer för vattenstånd bör kommissionen ha ett nära samarbete med medlemsstaterna, de berörda europeiska samordnarna och de berörda flodnavigationskommissioner som inrättats genom internationella avtal för att säkerställa en enhetlig strategi när det gäller kraven på infrastruktur för inre vattenvägar i syfte att främja detta trafikslag.

(53) När infrastruktur för inre vattenvägar anläggs eller uppgraderas bör särskild uppmärksamhet ägnas åt att undvika potentiella hinder för konnektiviteten hos fritt flödande vattendrag.

(54) Kusthamnarna spelar som start- och slutpunkter för det transeuropeiska transportnätets landbaserade infrastruktur en viktig geostrategisk roll som gränsöverskridande multimodala knutpunkter som inte bara fungerar som transportnav utan även kan vara portar för handel, industrikluster, militär mobilitet och energinav. Såsom framhålls i kommissionens meddelande *Planen REPowerEU* av den 18 maj 2022 finns det ett behov av att diversifiera energiförsörjningen och påskynda utbyggnaden av förnybar energi. Kusthamnarna kan bidra till detta mål genom utbyggnad av havsbaserade vindkraftsanläggningar, produktion av förnybar vätgas samt transport och lagring av flytande naturgas. För att stärka synergierna mellan transport- och energisektorn i arbetet med att fasa ut fossila bränslen i unionens ekonomi skulle kusthamnarna också kunna spela en roll när det gäller att transportera koldioxid via rörledningar eller andra transportsätt.

(55) Närsjöfarten kan ge ett betydande bidrag till utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn genom att mer gods och passagerare transporteras på fartyg, bland annat genom att trängseln på vägarna på unionens territorium begränsas och tillgängligheten till randområden och öregioner och östater förbättras. Det finns dock ett behov av att bättre integrera närsjöfarten, som utgör sjöfartsdelen av det transeuropeiska transportnätet, med det landbaserade nätet och att lägga större vikt vid hela transport- och logistikkedjan, både till havs och i inlandet. Det europeiska sjöfartsområdet, som är ett nytt övergripande koncept, bör främjas genom att man skapar eller uppgraderar närsjöfartsrutter och bygger ut kusthamnarna och deras inlandsförbindelser för att åstadkomma en effektiv och hållbar integration med andra trafikslag. Dessutom bör detta nya koncept främja hållbara närsjöfartsförbindelser i syfte att koncentrera godsflödena till logistikförbindelser till sjöss på ett sådant sätt att befintliga sjöförbindelser förbättras eller nya bärkraftiga, regelbundna och täta sjöförbindelser upprättas.

(56) Vägtransporterna i unionen står för tre fjärdedelar av de totala godstransporterna på land (om man ser till utförda tonkilometer) och för omkring 90 % av de totala persontransporterna på land (om man ser till det totala antalet personkilometer). Med tanke på vägtransporternas betydelse och åtagandet att förbättra trafiksäkerheten i linje med milstolpen i kommissionens meddelande om strategin för hållbar och smart mobilitet finns det ett behov av att förbättra väginfrastrukturen ur säkerhetssynpunkt. Medlemsstaterna bör särskilt säkerställa säkerheten hos transportinfrastruktur för vägar och att detta kontrolleras och när så är nödvändigt förbättras i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG ([15]). I detta avseende ges kommissionen genom det direktivet befogenhet att anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma specifikationer som syftar till att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken efter det att en expertgrupp har bedömt möjligheten att fastställa sådana specifikationer.

(57) För att garantera tillgång till lämpliga viloinrättningar, särskilt för yrkesförare, bör rastplatser byggas ut i hela det transeuropeiska transportnätet och trygga och säkra parkeringsområden utmed stomnätet och det utvidgade stomnätet.

(58) För att erbjuda alternativ till kortdistansflygningar bör medlemsstaterna, utom om specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar hindrar sådana anslutningar, säkerställa att flygplatser i det transeuropeiska transportnätet som har en trafikvolym på mer än 12 miljoner passagerare ansluts till det transeuropeiska järnvägsnätet, inbegripet järnvägsnätet för höghastighetståg om så är möjligt, vilket möjliggör fjärrtrafik, eller att flygplatser som har en total årlig persontrafikvolym på mer än 4 miljoner och mindre än 12 miljoner passagerare och som är belägna i eller i närheten av en urban knutpunkt i det transeuropeiska järnvägsnätet ansluts till den knutpunkten med järnväg, tunnelbana, snabbspårväg, kabelspårvagn eller undantagsvis andra kollektivtrafiklösningar med nollutsläpp. Sådana förbindelser bör uppmuntras för flygplatser med en total årlig persontrafikvolym på mindre än 4 miljoner passagerare.

(59) För att främja innovation inom lufttransporter bör rymdhamnar uppföras på förteckningen över komponenter i lufttransportinfrastruktur. Detta uppförande bör dock inte påverka unionens befogenhet på rymdområdet i enlighet med artikel 4.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och artikel 189 i EUF-fördraget, som utesluter all harmonisering av medlemsstaternas lagar och andra författningar. Dessutom bör uppförandet av rymdhamnar på förteckningen över komponenter i lufttransportinfrastruktur i enlighet med denna förordning inte leda till att befintlig eller framtida unionslagstiftning om lufttransportinfrastruktur gäller för rymdhamnar, såvida det inte uttryckligen föreskrivs i sådan lagstiftning.

([15]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59).

(60) Vid utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet bör kommissionen och medlemsstaterna ägna särskild uppmärksamhet åt åtgärder som säkerställer effektiva gränspassager för godstransporter, med beaktande av väntetider och avbrott vid gränsen till följd av t.ex. behandling och kontroll av fordon och ombord på tåg vid unionens gränser eller på grund av administrativa, driftsmässiga eller tekniska skäl eller skäl som rör säkerhet eller driftskompatibilitet.

(61) Det transeuropeiska transportnätet bör säkerställa effektiv multimodalitet för att möjliggöra bättre och mer hållbara val av trafikslag för personer och gods och för att göra det möjligt att lägga samman stora volymer för långväga transporter. Multimodala terminaler bör spela en nyckelroll för att det målet ska uppnås.

(62) Medlemsstaterna bör genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler på sitt territorium och utarbeta en handlingsplan för inrättandet av ett nät av multimodala godsterminaler. I detta syfte kan de basera sig på befintliga studier och planer. Den handlingsplan som utarbetas av medlemsstaterna bör främja inrättande av multimodala godsterminaler. Handlingsplanen bör dock inte leda till en skyldighet för den privata sektorn att investera i terminaler och bör inte bli föremål för strategisk miljöbedömning.

(63) Urbana knutpunkter spelar en viktig roll i det transeuropeiska transportnätet som start- eller slutpunkt (*sista kilometern*) för passagerare och gods som rör sig i det transeuropeiska transportnätet, och som platser för byte eller omlastning inom eller mellan olika trafikslag. Det bör säkerställas att flaskhalsar i form av bristande kapacitet och urbana knutpunkter med otillräcklig nätkonnektivitet inte längre hindrar multimodalitet utmed det transeuropeiska transportnätet. Politiken för det transeuropeiska transportnätet bör inriktas på att främja sömlösa trafikflöden till, från och genom urbana knutpunkter i nätet. Den lokala konnektiviteten inom urbana knutpunkter bör hanteras av de behöriga lokala, regionala eller nationella myndigheterna, särskilt genom relevanta åtgärder i deras planer för hållbar mobilitet i städer (SUMP).

(64) Som en ändamålsenlig gemensam ram för att hantera utmaningarna i fråga om mobilitet i städer bör en plan för hållbar mobilitet i städer, dvs. en långsiktig, heltäckande integrerad plan för mobiliteten för gods och passagerare i hela det funktionella stadsområdet, antas för varje urban knutpunkt. Den skulle kunna inbegripa övergripande och specifika mål och indikatorer för nuvarande och framtida prestanda hos stadens transportsystem. Medlemsstaterna bör säkerställa insamling av data om mobilitet i städer för varje urban knutpunkt inom områdena hållbarhet, säkerhet och tillgänglighet i syfte att stödja det transeuropeiska transportnätets nuvarande och framtida prestanda. För att övervaka tillgängligheten för alla användare bör, om så är möjligt och i enlighet med nationell rätt, en uppdelning av data på grundval av ålder, kön och funktionsnedsättning uppmuntras.

(65) Medlemsstaterna bör främja planer för hållbar mobilitet i städer i syfte att förbättra samordningen mellan regioner, städer och andra tätorter. För detta ändamål bör medlemsstaterna inrätta ett nationellt program för planer för hållbar mobilitet i städer med syftet att bistå lokala myndigheter vid utarbetandet av högkvalitativa planer för hållbar mobilitet i städer och stärka övervakningen och utvärderingen av planernas genomförande genom lämpliga åtgärder, vägledning, kapacitetsuppbyggnad, bistånd och eventuellt ekonomiskt stöd. Medlemsstaterna bör också utse en nationell kontaktpunkt för planer för hållbar mobilitet i städer som ska bistå vid utarbetandet och genomförandet av sådana planer i enlighet med riktlinjerna i denna förordning.

(66) Främjandet av aktiva transportsätt, särskilt i urbana knutpunkter, bidrar till unionens klimatmål, förbättrar folkhälsan, minskar trängseln, erbjuder en lösning för ’de sista kilometrarna’ för passagerare och ger ekonomiska fördelar. Vid planering eller uppgradering av transportinfrastruktur bör vederbörlig hänsyn tas till infrastruktur för aktiva transportsätt, inbegripet gång- och cykelinfrastruktur.

(67) Uppdraget om klimatneutrala och smarta städer, som inrättats inom ramprogrammet Horisont Europa som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/695 ([16]) (*Horisont Europa*), syftar till att ha 100 klimatneutrala städer i unionen senast 2030. De städer som ingår i uppdraget kommer att fungera som förebilder för andra i fråga om experiment och innovation fram till 2050.

(68) Digitala tjänster för multimodal mobilitet bidrar till att förbättra integreringen av olika trafikslag genom att flera transportalternativ kombineras till ett enda. Deras vidareutveckling bör bidra till att människor uppmuntras att välja de mest hållbara transportsätten, kollektivtrafik och aktiva transportsätt som att gå och cykla, och till att alla fördelarna med ’mobilitet som en tjänst’-lösningar kan utnyttjas.

([16]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/695 av den 28 april 2021 om inrättande av Horisont Europa – ramprogrammet för forskning och innovation, om fastställande av dess regler för deltagande och spridning och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1290/2013 och (EU) nr 1291/2013 (EUT L 170, 12.5.2021, s. 1).

(69) Informations- och kommunikationssystem (IKT-system) för transporter är en nödvändig grund för att optimera trafik, transporter och trafiksäkerhet och förbättra därmed sammanhängande tjänster. Informationsflödena i transport- och mobilitetsnätet bör underlättas, bland annat genom utbyggnad av unionens dataområde för mobilitet. Information till passagerare och godstrafikföretag, inbegripet information om multimodala biljett- och bokningssystem, bör finnas tillgänglig och förbättras i syfte att utveckla europeiska digitala och driftskompatibla informationssystem.

(70) Användning av IKT-system som möjliggör smart tillsyn på grundval av det utbyte av data i realtid mellan ekonomiska aktörer och tillsynsmyndigheter som krävs för att kontrollera efterlevnaden av tillämpliga regleringskrav, även när fordon är i rörelse, bör uppmuntras.

(71) Intelligenta transportsystem och transporttjänster samt ny framväxande teknik bör fungera som en katalysator för införande av intelligenta transportsystem och transporttjänster på alla vägar i det transeuropeiska transportnätet.

(72) Det transeuropeiska transportnätet måste planeras på rätt sätt. Detta innebär också tillämpning av särskilda krav i hela nätet i fråga om infrastruktur, IKT-system, utrustning och tjänster, inbegripet kraven på utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel enligt definitionen i förordning (EU) 2023/1804. Det är därför nödvändigt att säkerställa ett tillräckligt och samordnat införande av sådana krav i hela Europa för varje trafikslag och för sammanlänkningar av dem inom och utanför det transeuropeiska transportnätet, så att nätverkseffektens fördelar utnyttjas och effektiva transeuropeiska fjärrtransporter möjliggörs. För att säkerställa utbyggnaden för alternativa drivmedel i hela vägnätet i det transeuropeiska transportnätet i linje med målen i förordning (EU) 2023/1804 bör hänvisningar till ’stomnät’ i den förordningen tolkas som hänvisningar till ’stomnät’ enligt definitionen i den här förordningen. Hänvisningar till ’övergripande nät’ i förordning (EU) 2023/1804 bör tolkas som hänvisningar till ’utvidgat stomnät’ och ’övergripande nät’ enligt definitionerna i den här förordningen.

(73) Det transeuropeiska transportnätet bör utgöra grunden för ett storskaligt införande av ny teknik och innovation, som kan möjliggöra utbyte av data och information i realtid och som kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och kapaciteten att möjliggöra säkra passagerarflöden med hjälp av effektiva medel, göra kollektivtrafik eller miljövänligare transportmedel mer attraktiva för passagerarna och minska transportsektorns koldioxidavtryck. Detta kommer att bidra till målen för den europeiska gröna given och samtidigt bidra till målet att öka energitryggheten i unionen. För att uppnå dessa mål bör tillgången till alternativa drivmedel och därmed sammanhängande infrastruktur förbättras i hela det transeuropeiska transportnätet.

(74) För att det transeuropeiska transportnätet ska hålla jämna steg med innovativ teknisk utveckling och utbyggnad bör medlemsstaterna och kommissionen uppmuntra projekt av gemensamt intresse som syftar till att främja och införa hållbar ny teknik som förbättrar och underlättar transport och mobilitet för passagerare och gods. Sådan teknik kan omfatta men bör inte begränsas till automatisk tågdrift, självkörande fordon, avancerade luftmobilitetslösningar, inbegripet drönare för passagerare och gods, som också används på den ’sista kilometern’ i städerna, och ny järnvägsteknik såsom hyperloop.

(75) Ett tillräckligt antal snabbladdnings- och snabbtankningspunkter som är avsedda för lätta och tunga fordon och tillgängliga för allmänheten bör byggas ut utmed hela det transeuropeiska transportnätet. Detta mål bör säkerställa fullständig gränsöverskridande konnektivitet. De avståndsbaserade mål för det transeuropeiska transportnätet som fastställs i förordning (EU) 2023/1804 ska säkerställa en tillräcklig minimitäckning av laddningspunkter och tankningspunkter för vätgas utmed unionens huvudvägnät.

(76) Laddnings- och tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten utmed det transeuropeiska transportnätet enligt förordning (EU) 2023/1804 bör kompletteras med krav på utbyggnad av motsvarande laddningsinfrastruktur och, om så är lämpligt, tankningsinfrastruktur för vätgas i eller i närheten av multimodala godsterminaler så att möjligheter till laddning och tankning av vätgas erbjuds för lastbilar som används för fjärrtransporter när de lastas eller lossas. Medlemsstaterna bör också säkerställa utbyggnad av laddningsinfrastruktur och undersöka inrättande av tankningsstationer för vätgas i multimodala knutpunkter för persontrafik för att möjliggöra laddning och tankning av vätgas när föraren tar rast eller för bussar. För att säkerställa fri rörlighet, där terminalerna eller knutpunkterna för persontrafik får unionsstöd eller offentligt stöd, bör tillgången till laddning och tankning av vätgas vara rättvis, överkomlig, transparent och icke-diskriminerande, så att man undviker marknadsinlåsning för specifika företag eller möjlig snedvridning av konkurrensen.

(77) Infrastruktur som inte är tillräckligt säker, skyddad och tillförlitlig till följd av naturliga faror, inbegripet klimatrelaterade händelser och andra exceptionella händelser såsom pandemier, katastrofer orsakade av människan såsom olyckor eller störningar till följd av avsiktliga handlingar, t.ex. terrorism och cyberangrepp, är ett stort problem för det transeuropeiska transportnätets effektivitet och funktion. Exempelvis har olyckor som orsakats av flera naturkatastrofer på grund av extrema väderhändelser lett till betydande avbrott i transportflödena under de senaste åren. Transportnätets resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror, katastrofer orsakade av människan och andra störningar bör därför förbättras med utgångspunkt i den riskbedömning och de resilienshöjande åtgärder som kritiska entiteter gör respektive vidtar för transportsektorn i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 ([17]).

(78) Kommissionen bör i nära samarbete med de berörda medlemsstaterna göra en bedömning av stomnätets resiliens och sårbarhet för klimatförändringarnas konsekvenser.

(79) Med beaktande av erfarenheterna av krishanteringen under covid-19-pandemin och för att undvika trafikstörningar och oförutsedda händelser i framtiden bör medlemsstaterna när de planerar infrastruktur ta hänsyn till transportinfrastrukturens säkerhet och resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror, katastrofer orsakade av människan och andra störningar som påverkar transportsystemens funktion i unionen. För att uppnå det målet bör befintliga flaskhalsar avlägsnas och de europeiska transportkorridorerna även inbegripa viktiga alternativa linjer som kan användas vid trängsel eller andra problem på huvudsträckorna. Tack vare deras multimodala karaktär kan ett trafikslag dessutom ersätta ett annat i nödsituationer.

(80) Transportinfrastrukturen är ryggraden i ekonomin och samhället som helhet. Viss transportinfrastruktur är avgörande för att säkerställa att viktiga samhällsfunktioner fungerar väl och är därför en hörnsten i unionens strategiska oberoende. Företag från tredjeländer har allt större investeringar, intressen och närvaro i europeisk strategisk – och ibland till och med militär – infrastruktur, såsom hamnar, flygplatser och containerterminaler. I detta sammanhang kan deltagandet av företag från ett tredjeland påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet. Under särskilda omständigheter kan deltagandet av sådana företag eller deras bidrag till projekt av gemensamt intresse dock äventyra säkerheten eller den allmänna ordningen i unionen. En sådan ökad utländsk närvaro i europeisk strategisk infrastruktur kan undergräva unionens resiliens. Det är därför mycket viktigt att förhindra närvaro av tredjeländer som sannolikt kommer att påverka säkerheten eller den allmänna ordningen i unionen. Utan att det påverkar samarbetsstrukturen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452 ([18]) och som ett komplement till denna krävs det större medvetenhet om ett sådant deltagande eller bidrag för att offentliga myndigheter ska kunna ingripa om det visar sig att ett tredjelandsföretags deltagande i eller bidrag till ett projekt av gemensamt intresse sannolikt kommer att påverka säkerheten eller den allmänna ordningen i unionen och deltagandet eller bidraget inte omfattas av förordning (EU) 2019/452.

(81) Även om underhåll är och kommer att förbli medlemsstaternas huvudansvar och utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar, särskilt när det gäller planering, finansiering och förvaltning av underhåll, är det viktigt att det transeuropeiska transportnätet – när det väl har anlagts – underhålls på ett lämpligt sätt för att säkerställa tjänster av hög kvalitet, varvid planering och upphandling av infrastrukturprojekt sker enligt ett livscykelperspektiv. Medlemsstaterna bör särskilt göra allt som står i deras makt för att säkerställa att det införs en långsiktig underhållsplanering för vägar och vid behov för infrastruktur för inre vattenvägar.

(82) För att delar av det transeuropeiska transportnätet som är av största strategiska betydelse ska förverkligas inom den fastlagda tidsramen bör en korridormodell användas som ett sätt att på gränsöverskridande nivå samordna olika projekt och synkronisera utbyggnaden av korridoren, så att nätverksfördelarna blir så stora som möjligt.

([17]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2557 av den 14 december 2022 om kritiska entiteters motståndskraft och om upphävande av rådets direktiv 2008/114/EG (EUT L 333, 27.12.2022, s. 164).

([18]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen (EUT L 79 I, 21.3.2019, s. 1).

(83) De europeiska transportkorridorerna bör bidra till att bygga ut infrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet på ett sådant sätt att man tar itu med flaskhalsar, stärker de gränsöverskridande förbindelserna och förbättrar effektivitet och hållbarhet. De bör bidra till sammanhållningen genom förbättrat territoriellt samarbete, även med grannländer. De bör dessutom ha en inriktning på bredare transportpolitiska mål och underlätta driftskompatibilitet, integrering av trafikslag och multimodala transporter. Korridormodellen bör vara transparent och tydlig, och förvaltningen av sådana korridorer bör inte leda till ytterligare administrativa bördor eller kostnader. Kommissionen bör kunna rekommendera att det inrättas enskilda enheter för samordning, anläggning eller förvaltning av gränsöverskridande infrastrukturprojekt av gemensamt intresse i syfte att underlätta genomförandet av storskaliga och komplexa gränsöverskridande infrastrukturprojekt och, om så är relevant, rekommendera samarbete mellan gränsöverskridande regioner för att ta itu med mobilitetsutmaningar.

(84) För att underlätta ett samordnat genomförande av de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna, nämligen ERTMS och det europeiska sjöfartsområdet, bör kommissionen utnämna europeiska samordnare i samförstånd med de berörda medlemsstaterna och efter samråd med Europaparlamentet och rådet och, om så är lämpligt, de berörda grannländerna. De bör underlätta åtgärder för att utforma rätt förvaltningsstruktur och säkerställa enhetliga prioriteringar för infrastruktur- och investeringsplaneringen i de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna.

(85) De europeiska och nationella ramarna för planering och förverkligande av transportinfrastruktur samt de arbetsplaner som fastställs av de europeiska samordnarna bör bidra till en planering i god tid av de investeringar som krävs för att målen i denna förordning ska uppnås.

(86) De europeiska samordnarnas arbetsplaner bör användas för att främja samarbete mellan alla berörda parter, om så är lämpligt även berörda parter från grannländerna. De bör stärka komplementariteten med medlemsstaternas och infrastrukturförvaltarnas åtgärder och särskilt för att fastställa vägledande delmål.

(87) Den europeiska samordnaren för en europeisk transportkorridor eller en övergripande prioritering som omfattar specifika grannländer bör ha rätt att samarbeta med och involvera dessa länder i relevant korridorverksamhet.

(88) Den tekniska grunden för kartorna över det transeuropeiska transportnätet utgörs av det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec).

(89) Med beaktande av kommissionens meddelande om handlingsplanen för militär rörlighet från mars 2018 har kommissionen bedömt behovet av att anpassa det transeuropeiska transportnätet för att återspegla den militära användningen av infrastrukturen. På grundval av dokumentet med titeln *Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU*, som godkändes av rådet den 26 juni 2023 och den 23 oktober 2023 ([19]), har ytterligare vägar och järnvägar inbegripits i det transeuropeiska nätet för att öka synergierna mellan civila och militära transportnät.

(90) Med tanke på det nya geopolitiska sammanhang som Rysslands anfallskrig mot Ukraina har skapat och som framhålls i EU:s strategiska kompass för säkerhet och försvar – För ett EU som skyddar sina medborgare, värden och intressen och bidrar till internationell fred och säkerhet – som antogs av rådet den 21 mars 2022 måste unionen stärka transportinfrastrukturen med dubbla användningsområden i hela det transeuropeiska transportnätet för att främja snabb och sömlös förflyttning av militär personal, materiel och utrustning för operativa utplaceringar och övningar.

(91) För största möjliga samstämmighet mellan riktlinjerna och planeringen för relevanta finansiella instrument på unionsnivå bör finansieringen av det transeuropeiska transportnätet vara förenlig med denna förordning och särskilt baseras på förordning (EU) 2021/1153. Dessutom bör nätets finansiering också bygga på finansieringsinstrument som tillhandahålls i enlighet med annan unionslagstiftning, däribland InvestEU, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/523 ([20]), faciliteten för återhämtning och resiliens, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 ([21]), sammanhållningspolitiken i enlighet med artikel 174 i EUF-fördraget, Horisont Europa, innovationsfonden, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG ([22]) och andra finansieringsinstrument som inrättats av Europeiska investeringsbanken. För att möjliggöra finansiering av projekt av gemensamt intresse bör hänvisningar till ’multimodala logistikplattformar’, ’sjömotorvägar’ och ’telematikapplikationer’ i förordning (EU) 2021/1153 tolkas som hänvisningar till ’multimodala godsterminaler’, ’det europeiska sjöfartsområdet’ respektive ’IKT-system för transporter’ enligt definitionerna i den här förordningen. Analogt bör hänvisningar till ’stomnät’ i förordning (EU) 2021/1153 anses inbegripa ’utvidgat stomnät’ enligt vad som anges i den här förordningen.

([19]) Dokument ST10440/23.

([20]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/523 av den 24 mars 2021 om inrättande av InvestEU-programmet och om ändring av förordning (EU) 2015/1017 (EUT L 107, 26.3.2021, s. 30).

([21]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 av den 12 februari 2021 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens (EUT L 57, 18.2.2021, s. 17).

([22]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

(92) För att uppnå målen för det transeuropeiska transportnätet, särskilt när det gäller utfasning av fossila bränslen och digitalisering av unionens transportsystem, krävs ett robust regelverk. Medlemsstaterna bör genomföra ambitiösa reformer för att ta itu med de utmaningar för de hållbara transporterna som identifierats i den europeiska planeringsterminen. Faciliteten för återhämtning och resiliens stöder både reformer och investeringar för att göra transporterna mer hållbara, minska utsläppen och förbättra säkerheten och effektiviteten. Relevanta åtgärder för detta ingår i godkända planer för återhämtning och resiliens.

(93) För att uppdatera kartorna och förteckningarna över hamnar, flygplatser, terminaler och urbana knutpunkter i bilagorna I och II till denna förordning efter eventuella förändringar till följd av i synnerhet den faktiska användningen av vissa delar av transportinfrastrukturen, som analyserats mot på förhand fastställda kvantitativa tröskelvärden, och för att ändra sträckningen för de europeiska transportkorridorerna i bilaga III till denna förordning bör kommissionen delegeras befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget med avseende på ändringar av bilagorna I, II och III till denna förordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inbegripet på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016 ([23]). För att säkerställa lika stor delaktighet i utarbetandet av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med utarbetande av delegerade akter.

(94) För att skapa rättssäkerhet och möjliggöra långsiktig strategisk planering är det viktigt att hålla det transeuropeiska transportnätet så stabilt som möjligt och begränsa potentiella uppdateringar av nätet till objektiva och transparenta kriterier i enlighet med denna förordning.

(95) Vissa delar av nätet förvaltas av andra aktörer än medlemsstaterna. Medlemsstaterna är dock ansvariga för att säkerställa att reglerna om nätet tillämpas korrekt inom deras territorium.

(96) För att säkerställa ett smidigt och ändamålsenligt genomförande av de skyldigheter som fastställs i denna förordning stöder kommissionen medlemsstaterna genom instrumentet för tekniskt stöd, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/240 ([24]) och som tillhandahåller skräddarsydd teknisk expertis för utformning och genomförande av reformer, inbegripet sådana som främjar utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet.

(97) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på beviljande av undantag från vissa krav i denna förordning samt för antagande av genomförandeakter som specificerar referensnivåer för vattenstånd, fastställer en metod för medlemsstaternas insamling av data om mobilitet i städer, för antagande av genomförandeakter för genomförande av europeiska transportkorridorer, genomförande av gränsöverskridande sträckor och för de två övergripande prioriteringarna. Om det föreskrivs i denna förordning bör dessa befogenheter utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([25]).

(98) De bestämmelser som avser järnvägar, särskilt alla krav om anslutning av flygplatser och hamnar till järnvägar samt de bestämmelser som avser multimodala godsterminaler, bör inte gälla Cypern, Malta, öar och yttersta randområden så länge som det inte har inrättats något järnvägssystem på deras territorium. Bestämmelserna om trygg och säker parkering bör inte heller tillämpas på dessa medlemsstater, på öar och yttersta randområden, eftersom det i avsaknad av godstransittrafik på väg på deras territorium inte behövs sådana parkeringsområden.

([23]) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.
([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/240 av den 10 februari 2021 om inrättande av ett instrument för tekniskt stöd (EUT L 57, 18.2.2021, s. 1).
([25]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

(99) Eftersom målen för denna förordning, särskilt det transeuropeiska transportnätets samordnade inrättande och utbyggnad, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna men däremot, på grund av behovet av samordning av målen i fråga, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget). I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(100) Det är nödvändigt att ändra förordning (EU) 2021/1153 för att anpassa dess bestämmelser i syfte att integrera stomnätskorridorerna i de europeiska transportkorridorerna. Definitionen av och sträckningen för de europeiska transportkorridorerna bör fastställas i den här förordningen och ersätta de stomnätskorridorer som definieras i förordning (EU) 2021/1153.

(101) Det är nödvändigt att ändra förordning (EU) nr 913/2010 för att anpassa dess bestämmelser i syfte att integrera järnvägsgodskorridorerna i de europeiska transportkorridorerna.

(102) Förordning (EU) nr 1315/2013 bör upphävas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA PRINCIPER

Artikel 1

Innehåll

1. I denna förordning fastställs riktlinjer för utbyggnad av ett transeuropeiskt transportnät som består av ett övergripande nät och av ett stomnät och ett utvidgat stomnät, varvid stomnätet och det utvidgade stomnätet ska inrättas på grundval av det övergripande nätet.

2. I denna för ordning fastställs europeiska transportkorridorer som är av största strategiska betydelse, på grundval av prioriterade sträckor i det transeuropeiska transportnätet och projekt av gemensamt intresse, samt anges de krav som ska uppfyllas vid utbyggnad och förverkligande av det transeuropeiska transportnätets infrastruktur.

3. I denna förordning fastställs prioriteringarna för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet och föreskrivs åtgärder för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning är tillämplig på det transeuropeiska transportnätet i enlighet med kartorna i bilaga I och i förteckningarna i bilaga II. Det transeuropeiska transportnätet omfattar transportinfrastruktur, inbegripet infrastruktur för ökad användning av alternativa drivmedel, IKT-system för transporter och åtgärder för att främja effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur och för att möjliggöra inrättande och drift av hållbara och effektiva transporttjänster.

2. Infrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter och multimodala transporter, även i urbana knutpunkter, i enlighet med de relevanta avsnitten i kapitlen II, III och IV.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *projekt av gemensamt intresse*: varje projekt som genomförs i enlighet med denna förordning.

2. *grannland*: tredjeland som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, utvidgningspolitiken och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) eller avtalet om handel och samarbete mellan Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen, å ena sidan, och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, å andra sidan ([26]).

3. *Nuts-region*: region som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1059/2003 ([27]) och klassificerats i bilaga I till den förordningen.

4. *gränsöverskridande sträcka*: sträcka som säkerställer kontinuiteten i ett projekt av gemensamt intresse på båda sidor av en gräns och som är belägen mellan de urbana knutpunkter som ligger närmast gränsen mellan två medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett grannland.

5. *flaskhals*: fysiskt, tekniskt, funktionellt, operativt eller administrativt hinder som leder till ett systemavbrott, inbegripet systematisk trängsel eller stillastående trafik, som påverkar kontinuiteten i trafiken för långväga eller gränsöverskridande flöden.

6. *urban knutpunkt*: stadsområde där delar av det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur för passagerare och gods, såsom hamnar, inbegripet passagerarterminaler, flygplatser, järnvägsstationer, bussterminaler och multimodala godsterminaler i och utanför stadsområdet, är anslutna till andra delar av denna infrastruktur och till infrastrukturen för regional och lokal trafik, inbegripet infrastruktur för aktiva transportsätt.

7. *isolerat nät*: järnvägsnät i en medlemsstat eller del av detta med en spårvidd som skiljer sig från den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard.

8. *multimodal transport*: transport av passagerare eller gods, eller båda, med användning av två eller flera trafikslag.

9. *digital tjänst för multimodal mobilitet*: *multimodal digital mobilitetstjänst* enligt definitionen i artikel 4.24 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU ([28]).

10. *driftskompatibilitet*: egenskapen hos infrastruktur, inbegripet digital infrastruktur för ett trafikslag eller ett segment inom ett trafikslag och mellan olika trafikslag, inbegripet mot bakgrund av alla regleringsmässiga, tekniska, administrativa och driftsmässiga villkor, att erbjuda säker trafik och säkra informationsflöden utan driftsavbrott på ett sådant sätt att prestandakraven för detta trafikslag eller detta segment inom trafikslaget uppfylls.

11. *multimodal knutpunkt för persontrafik*: anslutningspunkt som omfattar minst två trafikslag för persontrafik, där reseinformation, tillgång till kollektivtrafik och övergång mellan trafikslag säkerställs, t.ex. infartsparkeringar, och som fungerar som ett gränssnitt inom och mellan urbana knutpunkter och mellan urbana knutpunkter och nät för långväga persontrafik.

12. *multimodal godsterminal*: anläggning som är utrustad för omlastning mellan minst två trafikslag eller mellan två olika järnvägssystem och för tillfällig lagring av gods, t.ex. terminaler i inlands- och kusthamnar, utmed inre vattenvägar och på flygplatser samt järnvägs-/vägterminaler.

13. *plan för hållbar mobilitet i städer* eller *SUMP*: dokument för strategisk mobilitetsplanering som syftar till att på ett hållbart sätt förbättra tillgången till och mobiliteten inom det funktionella stadsområdet, inbegripet pendlingsområden i det stadsområdet eller i dess närhet, för människor, företag och varor, särskilt i syfte att förbättra livskvaliteten.

([26]) EUT L 149, 30.4.2021, s. 10.
([27]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1059/2003 av den 26 maj 2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (NUTS) (EUT L 154, 21.6.2003, s. 1).
([28]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1).

14. *aktivt transportsätt*: transport av människor eller varor med icke-motoriserade transportmedel som grundar sig på mänsklig fysisk aktivitet, inbegripet fordon med elektrisk hjälpmotor i enlighet med artikel 2.2 h i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 ([29]).

15. *IKT-system för transporter*: system och tillämpningar för informations- och kommunikationsteknik som använder informations-, kommunikations-, navigerings- eller positionerings- eller lokaliseringsteknik, inbegripet rymdbaserad teknik, och som gör det möjligt att bearbeta, lagra och utbyta de data och den information som behövs för att hantera infrastruktur, mobilitet och trafik på det transeuropeiska transportnätet på ett ändamålsenligt sätt, rapportera relevant information till myndigheter och tillhandahålla tjänster till medborgare, speditörer och operatörer som har ett mervärde, inbegripet system för resilient, säker, skyddad, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet; detta inbegriper system, teknik och tjänster som avses i leden 16–22 och kan även inbegripa fordonsbaserade anordningar och motsvarande infrastrukturkomponenter eller digitala komponenter.

16. *intelligent transportsystem eller ITS*: *intelligent transportsystem* enligt definitionen i artikel 4.1 i direktiv 2010/40/EU.

17. *övervaknings- och informationssystem för sjötrafik* eller *VTMIS*: öv*ervaknings- och informationssystemet för sjötrafik* enligt vad som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG ([30]).

18. *flodinformationstjänster* eller *RIS*: *flodinformationstjänster (RIS)* enligt definitionen i artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG ([31]).

19. *europeisk kontaktpunkt för sjöfart* eller *EMSWe*: *europeisk kontaktpunkt för sjöfart* enligt definitionen i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 ([32]).

20. *system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster* eller *ATM/ANS*: *system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster* enligt definitionen i artikel 3.7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 ([33]).

21. *det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg* eller *ERTMS*: *det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS)* enligt definitionen i punkt 2.2 i bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 ([34]), och i samband med tidsfristerna för genomförande avser det tågskyddssystemet av klass A och varje radiosystem av klass A som avses i den förordningen.

22. *radiobaserat ERTMS*: det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS) på tillämpningsnivå 2 som inte kräver signaler utmed banan och använder ett radiosystem av klass A för säkerhetsrelaterat och icke-säkerhetsrelaterat datautbyte mellan spår och tåg i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695.

23. *system av klass B*: *system av klass B* enligt definitionen i punkt 3 i bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695.

([29]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52).

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

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

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

([33]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

([34]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 av den 10 augusti 2023 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen för trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EU) 2016/919 (EUT L 222, 8.9.2023, s. 380).

24. *kusthamn*: *kusthamn* enligt definitionen i artikel 2.16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 ([35]).

25. *närsjöfart*: förflyttning av gods och passagerare till sjöss mellan hamnar i en eller flera medlemsstaters territorialvatten eller mellan en hamn som är belägen i medlemsstaternas territorialvatten och en hamn som är belägen i territorialvatten tillhörande ett angränsande tredjeland som har en kustlinje mot de hav som gränsar till en eller flera medlemsstaters territorialvatten.

26. *elektronisk godstransportinformation* eller *eFTI*: *elektronisk godstransportinformation* enligt definitionen i artikel 3.4 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 ([36]).

27. *gemensamt europeiskt luftrum* eller *SES*: system som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 549/2004 ([37]), (EG) nr 550/2004 ([38]), (EG) nr 551/2004 ([39]) och (EU) 2018/1139 för att stärka säkerhetsstandarderna för luftfarten, bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och förbättra den övergripande prestandan för flygledningstjänst (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) för allmän flygtrafik i Europa.

28. *vertikalflygplats*: start- och landningsområde för vertikalt startande och landande luftfartyg (VTOL).

29. *bryggansluten uppställningsplats för luftfartyg*: uppställningsplats på en särskild del av plattan på flygplatsen som är utrustad med en passagerarbrygga.

30. *remoteplats*: uppställningsplats på en särskild del av plattan på flygplatsen som inte är utrustad med en passagerarbrygga.

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

32. *rymdhamn*: anläggning för provning och uppskjutning av rymdfarkoster.

33. *europeiskt järnvägsprojekt*: projekt som genomförs av det gemensamma företaget för Europas järnvägar, som inrättades genom rådets förordning (EU) 2021/2085 ([40]), eller dess föregångare gemensamma företaget Shift2Rail.

34. *huvudplan för det europeiska systemet för flygledningstjänsten*: plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG ([41]), i dess ändrade lydelse.

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

36. *underhåll*: arbeten för att upprätthålla den befintliga infrastrukturens skick och kapacitet på ett sätt som ger det en tjänstnivå som är anpassad till trafikflödet och en hög säkerhetsnivå under dess livstid.

([35]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

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

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

([38]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ('förordning om tillhandahållande av tjänster') (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

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

([40]) Rådets förordning (EU) 2021/2085 av den 19 november 2021 om bildande av gemensamma företag inom ramen för Horisont Europa och om upphävande av förordningarna (EG) nr 219/2007, (EU) nr 557/2014, (EU) nr 558/2014, (EU) nr 559/2014, (EU) nr 560/2014, (EU) nr 561/2014 och (EU) nr 642/2014 (EUT L 427, 30.11.2021, s. 17).

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

37. *samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys*: kvantifierad förhandsbedömning av värdet av ett projekt som görs enligt en erkänd metod och beaktar alla relevanta samhällsmässiga, ekonomiska, hälsomässiga, klimatmässiga och miljömässiga fördelar och kostnader; analysen av klimatmässiga och miljömässiga kostnader och fördelar grundar sig på den miljökonsekvensbedömning som genomförts i enlighet med direktiv 2011/92/EU.

38. *alternativa drivmedel*: *alternativa drivmedel* enligt definitionen i artikel 2.4 i förordning (EU) 2023/1804.

39. *tryggt och säkert parkeringsområde*: parkeringsområde som är tillgängligt för förare av fordon för gods- eller persontrafik, uppfyller kraven i artikel 8a.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ([42]) och har certifierats i enlighet med unionens standarder och förfaranden i enlighet med artikel 8a.2 i den förordningen.

40. *system för vägning i rörelse*: automatiskt system som installeras i väginfrastrukturen i syfte att identifiera fordon eller fordonskombinationer i trafik som sannolikt har överskridit de relevanta viktgränserna, i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 96/53/EG ([43]).

41. *beslut om godkännande av projekt*: beslut eller samling av beslut, inbegripet av administrativ karaktär, som fattas samtidigt eller successivt av en eller flera myndigheter i en medlemsstat, med undantag för administrativa och rättsliga överklagandeinstanser, enligt ett nationellt rättssystem och nationell förvaltningsrätt, med vilket det avgörs om en projektansvarig har rätt att genomföra ett projekt i det berörda geografiska området i stomnätet, det utvidgade stomnätet eller det övergripande nätet, utan att det påverkar eventuella beslut som fattas inom ramen för ett administrativt eller rättsligt överklagandeförfarande.

Artikel 4

Mål för det transeuropeiska transportnätet

1. Det övergripande målet för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet är att inrätta ett enda multimodalt unionsomfattande transportnät av hög kvalitet.

2. Det transeuropeiska transportnätet ska stärka den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen inom unionen och bidra till skapandet av ett gemensamt europeiskt transportområde som är hållbart, säkert, effektivt och resilient och som ger större fördelar för sina användare och stöder tillväxt för alla. Det transeuropeiska transportnätet ska uppvisa ett europeiskt mervärde genom att bidra till de fastställda målen inom följande fyra kategorier:

a) Hållbarhet, genom att

i) främja utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet, i linje med relevanta unionsmål för minskade koldioxidutsläpp,

ii) möjliggöra ökad användning av mer hållbara trafikslag, i synnerhet genom fortsatt utbyggnad av ett driftskompatibelt järnvägsnät för långväga persontrafik, bland annat med höghastighetståg, ett driftskompatibelt nät för godstrafik på järnväg och ett tillförlitligt nät för transport på inre vattenvägar och närsjöfart för person- och godstrafik i hela unionen,

iii) öka miljöskyddet,

iv) minska de negativa externa effekterna, inbegripet sådana som rör miljö, klimat, hälsa, trängsel och olyckor, exempelvis genom system för miljöincitament, eller

v) öka energitryggheten.

b) Sammanhållning, genom

([42]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

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

i) tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, med särskild uppmärksamhet på de yttersta randområdena och andra randområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden liksom glesbefolkade områden,

ii) minskade skillnader i fråga om infrastrukturens kvalitet och främjande av driftskompatibilitet mellan digitala system för alla trafikslag, med tillräcklig nätkapacitet mellan regioner och medlemsstater,

iii) effektiv samordning av och sammanlänkning mellan transportinfrastruktur för fjärrtrafik respektive regional och lokal trafik för att underlätta transporttjänster, även i urbana knutpunkter, för både passagerar- och godstrafik, eller

iv) en transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för alla europeiska regioner.

c) Effektivitet, genom

i) att infrastrukturflaskhalsar avlägsnas och felande länkar byggs bort, både inom transportinfrastruktur och vid förbindelsepunkter mellan olika former av transportinfrastruktur, inom medlemsstaternas territorier och mellan dessa, särskilt på gränsöverskridande sträckor, och, om så är lämpligt, anslutning till det transeuropeiska transportnätet i tredjeländer,

ii) undanröjande av flaskhalsar för driftskompatibilitet, inbegripet luckor i digitaliseringen,

iii) driftskompatibilitet mellan nationella, regionala och lokala transportnät,

iv) bästa möjliga integration och sammanlänkning av alla trafikslag, även i urbana knutpunkter,

v) främjande av ekonomiskt effektiva transporter av hög kvalitet som bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,

vi) effektivare användning av ny och befintlig infrastruktur som är i drift, till exempel i järnvägssektorn,

vii) kostnadseffektiv tillämpning av driftskompatibla, innovativa tekniska och driftsmässiga koncept och digitala system, eller

viii) större samordning av infrastrukturarbeten mellan medlemsstaterna för gränsöverskridande projekt.

d) Öka fördelarna för alla användare, genom att

i) säkerställa tillgänglighet för användarna och tillgodose deras mobilitets- och transportbehov, med särskild hänsyn till behoven hos människor i utsatta situationer, inbegripet personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet och personer som bor i avlägsna områden, inbegripet de yttersta randområdena och andra randområden, landsbygdsområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden samt glesbefolkade områden,

ii) säkerställa trygga och säkra standarder av hög kvalitet, inbegripet kvaliteten på tjänsterna till alla användare, för både person- och godstransporter,

iii) stödja kvaliteten, effektiviteten och hållbarheten hos transporttjänster som ska vara tillgängliga och ekonomiskt överkomliga,

iv) stödja en mobilitet som är anpassad till förändringar i klimatet och resilient mot naturliga faror och katastrofer orsakade av människan samt underlättar effektiv och snabb mobilisering av utrycknings- och räddningstjänsten, även för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet,

v) säkerställa infrastrukturens resiliens, särskilt på gränsöverskridande sträckor,

vi) erbjuda alternativa transportlösningar, även med andra trafikslag, i händelse av störningar i nätet,

vii) stödja aktiva transportsätt genom att förbättra tillgängligheten och kvaliteten på därmed sammanhängande infrastruktur och därigenom förbättra säkerheten och hälsan för aktiva infrastrukturanvändare och främja miljöfördelarna med dessa transportsätt,

viii) stödja sömlös mobilitet i unionen, eller

ix) säkerställa lämpligt underhåll avsett att för den befintliga infrastrukturen tillhandahålla en tjänstenivå som är anpassad till trafikflödet och en hög säkerhetsnivå under infrastrukturens livstid.

Artikel 5

Resurseffektivt och resilient nät och miljöskydd

1. Planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet ska ske på ett resurseffektivt sätt och i enlighet med tillämpliga miljökrav på unionsnivå och nationell nivå genom följande:

a) Utbyggnad av ny infrastruktur, förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur, särskilt genom att underhåll under infrastrukturens hela livstid ingår i planeringen inför anläggning eller förbättring av infrastruktur och genom att driften av infrastrukturen upprätthålls.

b) Optimerad integrering och sammanlänkning av infrastruktur.

c) Utbyggnad av laddnings- och tankningsinfrastruktur för alternativa drivmedel och därmed ett bidrag till införandet av teknik för utfasning av fossila bränslen.

d) Införande av ny teknik och nya IKT-system för transporter för att upprätthålla eller förbättra infrastrukturens prestanda, om ett sådant införande är motiverat ur ekonomiskt hänseende eller nödvändigt för att förbättra skyddet och säkerheten.

e) Optimering av infrastrukturanvändningen, särskilt genom effektiv styrning och ledning av kapacitet och trafik, som främjar multimodalitet och övergången till mer hållbara mobilitetsmönster, bland annat utveckling av hållbara, attraktiva och effektiva multimodala transporttjänster.

f) Beaktande och optimering av möjliga synergier med andra nät, särskilt de transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnäten, vid behov även hela elnätet för att säkerställa samstämmighet mellan laddnings-infrastrukturplaneringen och respektive nätplanering, samt beaktande av möjliga synergier med dubbel användning av infrastruktur som identifieras i *Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU*, som godkändes av rådet den 26 juni och den 23 oktober 2023, eller i varje efterföljande dokument som ändrar de kraven och som godtas därefter, samt med cykelinfrastruktur, inbegripet långdistanscykelleder.

g) Utbyggnad av grön, hållbar och klimatresilient infrastruktur, med beaktande av aktiva transportsätt, och främjande av ny teknik som syftar till utfasning av fossila bränslen vid anläggning av transportinfrastruktur, bland annat med hjälp av resurseffektiva och klimatsäkra material som utformas för att i möjligaste mån minimera de negativa effekterna när det gäller hälsan hos de människor som bor i närheten av nätet, miljön, inbegripet från luft- och bullerföroreningar, samt förstörelsen av ekosystem.

h) Adekvat beaktande av resiliensen hos transportnätet och dess infrastruktur och tjänster, särskilt på gränsöverskridande sträckor, med tanke på klimatförändringarna och det geopolitiska sammanhanget, samt naturliga faror och katastrofer orsakade av människan och störningar, vare sig de är avsiktliga eller inte, för att hantera de utmaningarna och för att möjliggöra ett lämpligt svar och en snabb återhämtning från dessa störningar, samt för att underlätta leveranskedjor.

2. Vid planering och utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet får medlemsstaterna anpassa sträckornas detaljerade vägsträckningar med beaktande av de särskilda omständigheterna i de olika delarna av unionen, t.ex. topografiska särdrag i de berörda regionerna och miljöhänsyn, samtidigt som efterlevnaden av denna förordning säkerställs. Sådana anpassningar får inte sträcka sig längre än vad som är tillåtet enligt det relevanta beslutet om godkännande av projektet i enlighet med kravet i artikel 58.1 g.

3. Miljöbedömningar av planer och projekt ska genomföras i enlighet med rådets direktiv 92/43/EEG ([44]), Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG ([45]), 2001/42/EG ([46]), 2002/49/EG ([47]) och 2009/147/EG ([48]) samt direktiv 2011/92/EU. När det gäller de projekt av gemensamt intresse för vilka upphandlingsförfarandet för en miljöbedömning ännu inte har inletts senast den 18 juli 2024 bör deras efterlevnad av principen om att *inte orsaka betydande skada* också bedömas.

Artikel 6

Gradvis utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.5 ska det transeuropeiska transportnätet, om inget annat anges i denna förordning, byggas ut gradvis i tre steg:

a) Ett fullbordat stomnät senast den 31 december 2030.

b) Ett fullbordat utvidgat stomnät senast den 31 december 2040.

c) Ett fullbordat övergripande nät senast den 31 december 2050.

Utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska särskilt uppnås genom att en struktur för nätet införs med en konsekvent och transparent metod, med ett stomnät, ett utvidgat stomnät och ett övergripande nät, med transportknutpunkter och urbana knutpunkter som multimodala förbindelsepunkter mellan fjärrtrafik och regionala och lokala transportnät.

2. Det övergripande nätet ska bestå av all befintlig och planerad transportinfrastruktur i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för främjande av en effektiv samt socialt och miljömässigt hållbar användning av denna infrastruktur.

3. Stomnätet och det utvidgade stomnätet ska bestå av de delar av det transeuropeiska transportnätet vars utbyggnad ska prioriteras och slutföras i enlighet med tidsfristerna i punkt 1 för att målen för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska uppnås.

Artikel 7

Europeiska transportkorridorer

De europeiska transportkorridorerna ska bestå av de delar av stomnätet eller det utvidgade stomnätet som är av största strategiska betydelse för utvecklingen av hållbara och multimodala gods- och persontransportflöden i Europa och för utvecklingen av driftskompatibel, högkvalitativ infrastruktur och driftsprestanda.

Artikel 8

Projekt av gemensamt intresse

1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet genom skapande av ny transportinfrastruktur, genom uppgradering av befintlig transportinfrastruktur eller genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet.

2. Projekt av gemensamt intresse ska

a) uppvisa ett europeiskt mervärde genom att bidra till uppnåendet av mål inom åtminstone två av de fyra kategorierna i artikel 4.2, och

([44]) Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (EGT L 206, 22.7.1992, s. 7).
([45]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (EGT L 327, 22.12.2000, s. 1).
([46]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan (EGT L 197, 21.7.2001, s. 30).
([47]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller (EGT L 189, 18.7.2002, s. 12).
([48]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (EUT L 20, 26.1.2010, s. 7).

b) vara ekonomiskt bärkraftiga om man ser till en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller, när det gäller glesbefolkade områden eller projekt som är av väsentlig betydelse för dubbel användning av infrastruktur, bidra positivt till nätets utbyggnad om man ser till en samhällsekonomisk kostnads–nyttoanalys.

3. Ett projekt av gemensamt intresse omfattar hela dess cykel, inbegripet genomförbarhetsstudier, tillståndsförfaranden, anläggning, drift, underhåll och utvärdering.

4. Medlemsstaterna ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att projekt av gemensamt intresse genomförs i enlighet med relevant unionsrätt och nationell rätt, särskilt unionsrätten om miljö, klimatskydd, trygghet, säkerhet, konkurrens, statligt stöd, offentlig upphandling, folkhälsa och tillgänglighet samt unionsrättsakter och nationell lagstiftning om icke-diskriminering.

5. Genomförandet av projekt av gemensamt intresse grundar sig på projektens mognadsgrad, deras förenlighet med rättsliga förfaranden på nationell nivå och på unionsnivå samt tillgängliga ekonomiska resurser, utan att det påverkar en medlemsstats eller unionens ekonomiska åtaganden.

6. Kommissionen får rekommendera att medlemsstaterna inrättar enskilda enheter med uppgift att samordna, anlägga eller leda gränsöverskridande infrastrukturprojekt av gemensamt intresse, särskilt för storskaliga och komplexa infrastrukturprojekt. Den berörda europeiska samordnaren ska ha observatörsstatus i en sådan enskild enhets tillsynsråd eller liknande styrande organ.

7. Medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att projekt av gemensamt intresse genomförs snabbt och effektivt.

8. Den samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalysen ska tillämpas av medlemsstaterna i enlighet med ett erkänt och harmoniserat tillvägagångssätt för att möjliggöra en transparent och jämförande utvärdering av dessa projekt.

Artikel 9

Samarbete med tredjeländer

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

a) främja en utvidgning till tredjeländer av politiken för det transeuropeiska transportnätet tillsammans med annan därmed sammanhängande unionspolitik, särskilt på miljöområdet och klimatskyddsområdet,

b) säkerställa anslutningar mellan det transeuropeiska transportnätet och tredjeländernas transportnät vid gränsövergångarna, även på ett tredjelands territorium som ingår i den europeiska transportkorridoren, i syfte att garantera sömlösa trafikflöden, gränskontroller samt gränsövervaknings- och andra gränskontrollförfaranden,

c) på tredjeländers territorium säkerställa anslutningar mellan det transeuropeiska transportnätet och de tredjeländernas transportnät, särskilt för att vid behov och om så är lämpligt underlätta järnvägstransporter till och från tredjeländer,

d) komplettera transportinfrastruktur i tredjeländer som fungerar som länk mellan olika delar av unionens transeuropeiska transportnät,

e) utveckla driftskompatibilitet mellan det transeuropeiska transportnätet och tredjeländers nät,

f) underlätta sjötransporter och främja närsjöfartsrutter till och från tredjeländer, förutsatt att de inte bidrar till koldioxidläckage,

g) underlätta transporter på inre vattenvägar till och från tredjeländer,

h) underlätta lufttransporter till och från tredjeländer för att främja effektiv och hållbar ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft, bland annat genom en utvidgning av det gemensamma europeiska luftrummet och förbättrat samarbete inom flygledningstjänsten,

i) koppla samman och införa IKT-system för transporter i dessa tredjeländer, och

j) främja utfasning av fossila bränslen i transportsektorn, särskilt genom utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel i tredjeländer i syfte att upprätta ett kontinuerligt nät kopplat till det transeuropeiska transportnätet.

2. Bilaga IV innehåller översiktskartor över det transeuropeiska transportnätet utvidgat till vissa grannländer, i tillämpliga fall med en indelning i ett stomnät, ett utvidgat stomnät och ett övergripande nät i enlighet med kriterierna i denna förordning.

3. Ingenting i denna artikel medför rätt till någon form av ekonomiskt bidrag från unionen till projekt i tredjeländer enligt andra unionsrättsakter.

KAPITEL II

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 10

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

1. Stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet ska

a) vara de som specificeras på kartorna i bilaga I och i förteckningarna i bilaga II,

b) specificeras ytterligare genom en beskrivning av infrastrukturkomponenterna,

c) uppfylla kraven för den transportinfrastruktur som anges i detta kapitel och i kapitlen III och IV, och

d) ligga till grund för identifiering av projekt av gemensamt intresse.

2. Stomnätet och det utvidgade stomnätet ska bestå av de delar av det transeuropeiska transportnätet vars utbyggnad ska prioriteras för att de politiska målen för det transeuropeiska transportnätet ska uppnås.

Hänvisningar till ’stomnät’ i förordning (EU) 2021/1153 ska anses omfatta ’utvidgat stomnät’ i den mening som avses i den här förordningen.

Hänvisningar till ’stomnät’ i förordning (EU) 2023/1804 ska tolkas som hänvisningar till ’stomnät’ i den mening som avses i den här förordningen.

Hänvisningar till ’övergripande nät’ i förordning (EU) 2023/1804 ska tolkas som hänvisningar till ’utvidgat stomnät’ och ’övergripande nät’ i den mening som avses i den här förordningen.

3. Nätets knutpunkter anges i bilaga II och inbegriper urbana knutpunkter och transportknutpunkter (flygplatser, kusthamnar, inlandshamnar, järnvägs-/vägterminaler samt terminaler utmed inre vattenvägar).

4. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för det stomnät, det utvidgade stomnät och det övergripande nät som ska byggas ut så att de är förenliga med denna förordning senast de datum som anges i artikel 6.1, om inget annat anges i denna förordning.

Artikel 11

Allmänna bestämmelser för de europeiska transportkorridorerna

1. De nio europeiska transportkorridorerna som specificeras på kartorna i bilaga III är

a) Atlanten (Atlantic),

b) Östersjön – Svarta havet – Egeiska havet (Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea),

c) Östersjön – Adriatiska havet (Baltic Sea – Adriatic Sea),

d) Medelhavet (Mediterranean),

e) Nordsjön – Rhen – Medelhavet (North Sea – Rhine – Mediterranean),

f) Nordsjön – Östersjön (North Sea–Baltic),

g) Rhen – Donau (Rhine – Danube),

h) Skandinavien – Medelhavet (Scandinavian – Mediterranean),

i) västra Balkan – östra Medelhavet (Western Balkans – Eastern Mediterranean).

2. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för de europeiska transportkorridorer som ska byggas ut så att de är förenliga med denna förordning senast den 31 december 2030 för den infrastruktur som ingår i stomnätet och senast den 31 december 2040 för den infrastruktur som ingår i det utvidgade stomnätet, om inget annat anges i denna förordning.

3. Med förbehåll för den berörda medlemsstatens godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 62 i den här förordningen för att inom de gränser som anges i artikel 7 i den här förordningen ändra sträckningen för de europeiska transportkorridorerna i bilaga III till denna förordning för att ta hänsyn till trafikutvecklingen och utvecklingen av större handelsflöden eller till betydande ändringar av nätet. När det gäller sådana ändringar av korridorers sträckningar som påverkar delar som är belägna på grannländers territorium ska sådana delegerade akter grundas på avtal på hög nivå om transportinfrastrukturnät mellan unionen och de berörda grannländerna.

Artikel 12

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

1. Vid utbyggnaden av stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet ska allmän prioritet ges sådana åtgärder som krävs för att

a) öka andelen och vid behov kapaciteten för mer hållbara transporter för gods och passagerare, särskilt i syfte att minska utsläppen av växthusgaser och föroreningarna och öka de sociala och ekonomiska fördelar som transporter ger,

b) säkerställa ökad tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, med beaktande av territoriell och social sammanhållning och inbegripet det specifika fallet med de yttersta randområdena och andra randområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden liksom glesbefolkade områden,

c) säkerställa bästa möjliga integrering av och driftskompatibilitet mellan olika trafikslag, inbegripet aktiva transportsätt i stadsområden,

d) bygga bort felande länkar och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor,

e) bygga ut den infrastruktur som krävs för att säkerställa sömlös trafik med utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och med fartyg och luftfartyg som använder bränslen som bidrar till minskade utsläpp från transporter och ökad energisäkerhet,

f) främja effektiv, sömlös och hållbar användning av infrastruktur och, om så är nödvändigt, öka kapaciteten,

g) upprätthålla driften av befintlig infrastruktur och förbättra eller upprätthålla dess kvalitet i fråga om skydd, säkerhet, transportsystemets och transportverksamhetens effektivitet, klimat- och katastrofresiliens, miljöprestanda och kontinuiteten i trafikflödena,

h) förbättra tjänstekvaliteten, de sociala villkoren för transportarbetarna och tillgängligheten för alla användare, inbegripet personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet och andra människor i utsatta situationer, förebygga och minska transportfattigdom,

i) förbättra digitaliseringen, möjliggöra digital tillsyn i enlighet med unionsrätten och utveckla automatiseringen, särskilt genom genomförande och införande av IKT-system för transporter, eller

j) vid behov och med hänsyn till vissa medlemsstaters konstitutionella krav anpassa infrastrukturen för dubbel användning för att tillgodose både civila och försvarsrelaterade behov, med särskild tonvikt på de rutter som behövs för storskaliga transporter av militära styrkor med kort varsel.

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

a) bidra till att minska stadsområdens och i förekommande fall tätbefolkade känsliga områdens exponering för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransporter,

b) optimera användningen av infrastruktur, särskilt genom effektiv styrning och ledning avseende kapacitet och trafik och högre driftsprestanda,

c) bidra till positiva hälso- och miljöeffekter genom att främja användningen av aktiva transportsätt genom utbyggnad av motsvarande infrastruktur för cykling och gång,

d) säkerställa icke-diskriminerande tillträde för alla marknadsaktörer på det transeuropeiska transportnätets nätinfrastruktur, eller

e) säkerställa effektiv gränspassage för godstransporter med hänsyn till väntetiderna.

Artikel 13

Allmänna prioriteringar för de europeiska transportkorridorerna

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

a) utbyggnad av ett högpresterande, sömlöst och fullt driftskompatibelt nät för godstrafik på järnväg i hela unionen,

b) utbyggnad av ett driftskompatibelt högpresterande järnvägsnät för persontrafik, även för höghastighetståg, som förbinder urbana knutpunkter i hela unionen,

c) utbyggnad av en effektiv infrastruktur för luftfart och transporter på inre vattenvägar och av en infrastruktur för sjötransporter som är väl integrerad i det europeiska sjöfartsområdet,

d) utbyggnad av ett tryggt och säkert vägnät med tillräcklig infrastruktur för alternativa drivmedel samt trygga och säkra parkeringsområden,

e) utveckling av multimodala och driftskompatibla transportlösningar,

f) främjande av intermodal integrering av hela logistikkedjan, med effektiv sammanlänkning i transportknutpunkter och urbana knutpunkter,

g) utbyggnad av den infrastruktur som krävs för att säkerställa sömlös trafik med utsläppsfria och utsläppssnåla fordon och med fartyg och luftfartyg som använder bränslen som bidrar till minskade utsläpp från transporter och ökad energisäkerhet,

h) införande av IKT-system på alla trafikslag på nätet, vid behov, för att säkerställa en effektiv användning av infrastrukturen och möjliggöra utbyte av digital information, eller

i) förbättring av anslutningar mellan det transeuropeiska transportnätet och infrastrukturnäten i grannländer vid behov.

KAPITEL III

SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

AVSNITT 1

Transportinfrastruktur för järnvägar

Artikel 14

Infrastrukturkomponenter

1. Transportinfrastrukturen för järnvägar ska särskilt omfatta följande:

a) Järnvägslinjer, inbegripet

i) spår,

ii) växlar,

iii) plankorsningar,

iv) sidospår,

v) tunnlar,

vi) broar, och

vii) infrastruktur som minskar miljöpåverkan.

b) Stationer utmed de järnvägslinjer som specificeras på kartor i bilaga I för passagerares byte till/från annat tåg eller annat trafikslag.

c) Andra anläggningar för tjänster utmed de järnvägslinjer som specificeras på kartor i bilaga I än stationer för persontrafik enligt definitionen i artikel 3.11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ([49]), särskilt rangerbangårdar, tågbildningsmöjligheter, växlingsanläggningar, sidospår för uppställning, underhållsanläggningar, andra tekniska anläggningar såsom rengörings- och tvättanläggningar, undsättningsanläggningar och tankningsanläggningar samt anordningar för automatisk spårviddsväxling.

d) Järnvägsanslutningar till multimodala godsterminaler som har järnvägsförbindelse, inbegripet järnvägsanslutningar till multimodala godsterminaler i inlands- och kusthamnar och på flygplatser, samt järnvägsanslutningar till ’rangerbangårdar’ såsom avses i punkt 2 c i bilaga II till direktiv 2012/34/EU.

e) Markbaserad trafikstyrning och signalering.

f) Markbaserad energiinfrastruktur.

g) Infrastruktur för anläggningar för alternativa drivmedel.

h) Tillhörande utrustning.

i) IKT-system för transporter.

2. Den utrustning som hör till järnvägslinjer kan inbegripa elförsörjningssystem, utrustning för passagerares ombordstigning och avstigning samt för lastning och lossning av gods på stationer och terminaler, samt typer av innovativ teknik som är i ett utbyggnadsskede.

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

Artikel 15

Krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det övergripande nätets järnvägsinfrastruktur uppfyller kraven i

a) direktiv (EU) 2016/797 och de genomförandeakter som antagits inom ramen för detta i syfte att uppnå driftskompatibilitet inom det övergripande nätet, och

b) kraven i de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) som antagits i enlighet med artiklarna 4 och 5 i direktiv (EU) 2016/797 utan att det påverkar undantagen i artikel 7.1 i det direktivet.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att det övergripande nätets järnvägsinfrastruktur, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2050 uppfyller följande krav:

a) Fullständig elektrifiering av huvudspår och, i den utsträckning det är nödvändigt för eldriven tågtrafik, av sidospår.

b) En axellast på minst 22,5 ton är möjlig utan särskilt tillstånd.

c) Godstrafik med en tåglängd på minst 740 meter (inbegripet loket eller loken) är möjlig utan särskilt tillstånd. Detta krav är uppfyllt om det på linjer med dubbelspår dagligen i genomsnitt finns minst ett tågläge per timme och riktning som kan tilldelas godståg med en längd på minst 740 meter om ett järnvägsföretag begär detta.

3. De krav som fastställs i punkt 2 b och c ska endast gälla för de linjer i det övergripande nätet som

a) förbinder en multimodal godsterminal eller en kust- eller inlandshamn med dess närmaste övergång till stomnätet för godstrafik eller det utvidgade stomnätet för godstrafik,

b) utgör en omledning för en linje som ingår i stomnätet för godstrafik eller det utvidgade stomnätet för godstrafik, eller

c) har mer än tio godståg per dag i genomsnitt i båda riktningarna på grundval av data för föregående år före underrättelsen.

Medlemsstaterna ska senast den 19 juli 2027 underrätta kommissionen om de berörda linjerna. För gränsöverskridande sträckor ska en sådan underrättelse göras i samförstånd med övriga berörda medlemsstater.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att det övergripande nätets järnvägsinfrastruktur på de anslutningar som avses i artikel 14.1 d som är ansluten till järnvägslinjer som används för godstransporter som avses i artikel 15.3 senast den 31 december 2050 uppfyller de krav som fastställs i punkt 2 a, b och c i denna artikel, såvida inte kommissionen med avseende på de krav som fastställs i punkt 2 c i denna artikel har beviljat ett undantag från tillämpningen av artikel 38.3 i enlighet med artikel 38.4.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att det övergripande nätets järnvägsinfrastruktur vid anläggning av en ny linje senast den 31 december 2040 uppfyller det krav som fastställs i punkt 2 a. Projekt för vilka miljökonsekvensbedömningen inletts senast den 18 juli 2024 ska undantas från denna skyldighet.

6. Kraven i punkterna 2 och 4 ska inte gälla för isolerade nät.

7. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 6 ska kommissionen efter ansökan från en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall med avseende på krav som avses i punkterna 2–5 anta genomförandeakter som beviljar undantag på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska när det gäller gränsöverskridande sträckor samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats samt vid behov dess betydande inverkan på järnvägsnätets driftskompatibilitet och kontinuitet. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från de berörda angränsande medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 16

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet och det utvidgade stomnätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets och det utvidgade stomnätets järnvägsinfrastruktur uppfyller kraven i artikel 15.1.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utvidgade stomnätets järnvägsinfrastruktur, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d för linjer som ingår i nätet för godstransporter, senast den 31 december 2040 uppfyller följande krav:

a) Kraven i artikel 15.2 a och b är uppfyllda.

b) Godstrafik med en tåglängd på minst 740 meter (inbegripet loket eller loken) är möjlig utan särskilt tillstånd. Detta krav är uppfyllt om åtminstone följande villkor är uppfyllda:

   i) På linjer med dubbelspår finns det minst ett tågläge per två timmar i vardera riktningen och dagligen minst 24 tåglägen som kan tilldelas godståg med en längd på minst 740 meter om ett järnvägsföretag begär detta.

   ii) På linjer med enkelspår finns det minst ett tågläge per tre timmar i vardera riktningen och dagligen minst tolv tåglägen som kan tilldelas godståg med en längd på minst 740 meter om ett järnvägsföretag begär detta.

c) För järnvägssträckor som förbinder de multimodala godsterminalerna vid två urbana knutpunkter eller den multimodala godsterminalen vid en urban knutpunkt och en gränsövergång är mer än 75 % av längden av varje järnvägssträcka utformad för en hastighet på minst 100 km/h för godståg på godslinjerna i det utvidgade stomnätet.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utvidgade stomnätets järnvägsinfrastruktur vid anläggning av en ny linje senast den 31 december 2030 uppfyller det krav som fastställs i artikel 15.2 a. Projekt för vilka miljökonsekvensbedömningen inletts senast den 18 juli 2024 ska undantas från denna skyldighet.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utvidgade stomnätets järnvägsinfrastruktur, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d för linjer som ingår i nätet för persontransporter, senast den 31 december 2040 uppfyller följande krav:

a) Persontrafiklinjerna i det utvidgade stomnätet uppfyller kraven i artikel 15.2 a.

b) För järnvägssträckor som förbinder de multimodala knutpunkterna för persontrafik vid två urbana knutpunkter eller de multimodala knutpunkterna för persontrafik vid en urban knutpunkt och en gränsövergång är mer än 75 % av längden av varje järnvägssträcka utformad för en hastighet på minst 160 km/h för persontåg på persontrafiklinjerna i det utvidgade stomnätet.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att det utvidgade stomnätets järnvägsinfrastruktur på de anslutningar som avses i artikel 14.1 d senast den 31 december 2040 uppfyller de krav som fastställs i artikel 15.2 a och b och i punkt 2 b i denna artikel, såvida det inte med avseende på de krav som fastställs i punkt 2 b i denna artikel har beviljats ett undantag från tillämpningen av artikel 38.3 i enlighet med artikel 38.4.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets järnvägsinfrastruktur, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2030 uppfyller följande krav:

a) För linjer som ingår i nätet för godstransporter: kraven i punkt 2 a, b och c i denna artikel.

b) För linjer som ingår i nätet för persontransporter: kraven i artikel 15.2 a.

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att den järnvägsinfrastruktur som ingår i stomnätet för persontransporter, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, senast den 31 december 2040 uppfyller kravet i punkt 4 b i denna artikel.

8. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2040 säkerställa att de linjer för godstransporter i de europeiska transportkorridorerna på deras territorier som ingår i stomnätets eller det utvidgade nätets järnvägsinfrastruktur, inbegripet de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, möjliggör trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar som lastats på minst 27 centimeters höjd ovanför järnvägsspårets översta punkt i de europeiska transportkorridorerna på deras territorier.

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

a) Det finns minst en direktlinje som uppfyller detta krav och som möjliggör oavbruten tågtrafik på en medlemsstats territorium samt på gränsöverskridande linjer med varje angränsande medlemsstat,

b) det finns minst en direktlinje som uppfyller detta krav till minst en järnvägs-/vägterminal eller en multimodal godsterminal belägen i eller i anslutning till en kusthamn som ingår i den europeiska transportkorridoren på en medlemsstats territorium, och

c) det finns minst en direktlinje som uppfyller detta krav till minst en av dessa slutpunkter om en eller flera slutpunkter i en korridor är belägna på en medlemsstats territorium.

För gränsöverskridande sträckor ska de berörda linjerna fastställas i samförstånd med de berörda angränsande medlemsstaterna.

Medlemsstaterna ska senast den 19 juli 2027 underrätta kommissionen om de berörda linjerna.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets järnvägsinfrastruktur på de anslutningar som avses i artikel 14.1 d senast den 31 december 2030 uppfyller de krav som fastställs i artikel 15.2 a och b och i punkt 2 b i denna artikel, såvida inte kommissionen med avseende på de krav som fastställs i punkt 2 b i denna artikel har beviljat ett undantag från tillämpningen av artikel 38.3 i enlighet med artikel 38.4.

10. Kraven i punkterna 2–9 ska inte gälla för isolerade nät.

11. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 10 ska kommissionen efter ansökan från en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall med avseende på krav som avses i denna artikel anta genomförandeakter som beviljar undantag på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads–nyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska när det gäller gränsöverskridande sträckor samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats samt vid behov dess betydande inverkan på järnvägsnätets driftskompatibilitet och kontinuitet. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från de berörda angränsande medlemsstaterna.

Vid bedömningen av ansökningar om undantag från kravet på transport av påhängsvagnar i enlighet med punkt 8 ska kommissionen särskilt beakta resultatet av den samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalysen samt eventuella störningar i tjänsterna till följd av det arbete som krävs för att uppfylla detta krav.

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

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 17

Nominell spårvidd enligt europeisk standard för järnväg

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje ny järnvägslinje i stomnätet och det utvidgade stomnätet, inbegripet de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, anläggs med den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard. Detta krav ska anses vara uppfyllt när tåg för spårvidden 1435 mm kan trafikera infrastrukturen senast den 31 december 2030 för stomnätet och senast den 31 december 2040 för det utvidgade stomnätet. I denna artikel avses med ny järnvägslinje varje linje för vilken anläggningsarbetena inte har inletts senast den 18 juli 2024.

2. Genom undantag från punkt 1 i denna artikel ska de medlemsstater på vars territorium det den 18 juli 2024 inte planeras att någon ny järnvägslinje ska anslutas till en annan medlemsstats landgräns i enlighet med bilaga I utarbeta en plan för att identifiera den nya järnvägslinje som ska anläggas med den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard. Denna plan ska ta hänsyn till inverkan på driftskompatibiliteten med den eller de angränsande medlemsstaterna, särskilt med beaktande av den eventuella konverteringen av befintliga järnvägslinjer till den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard i enlighet med punkt 3 i denna artikel. Planen ska innehålla en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys som i förekommande fall ska motivera medlemsstatens beslut att inte anlägga ny järnvägsinfrastruktur med den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard och en bedömning av konsekvenserna för driftskompatibiliteten. Planen ska lämnas in till kommissionen senast den 19 juli 2026.

3. Medlemsstater som har ett befintligt järnvägsnät eller en del av ett järnvägsnät med en annan spårvidd än den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard ska senast den 19 juli 2026 göra en bedömning för att identifiera befintliga järnvägslinjer i de europeiska transportkorridorerna för eventuell konvertering till den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard. Bedömningen ska när det gäller gränsöverskridande sträckor samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. Bedömningen ska innehålla en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys av bärkraften i den eventuella konverteringen till den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard och en bedömning av inverkan på driftskompatibiliteten.

På grundval av bedömningen i enlighet med första stycket ska medlemsstaterna vid behov senast ett år efter det att bedömningen slutförts utarbeta en plan för konverteringen till den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard med angivande av de befintliga järnvägslinjer i de europeiska transportkorridorer som ska konverteras till den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard och ange en tidsfrist för den konverteringen.

Första och andra styckena ska i tillämpliga delar gälla för de järnvägslinjer för vilka anläggningsarbeten har inletts den 18 juli 2024.

4. De prioriteringar för infrastruktur- och investeringsplanering som följer av de planer som avses i punkterna 2 och 3 i denna artikel ska ingå i den första arbetsplanen för den europeiska samordnaren för en europeisk transportkorridor där järnvägslinjer för godstrafik med en annan spårvidd än den nominella spårvidden enligt europeisk standard ingår, i enlighet med artikel 54.

5. Efter ansökan från en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall ska kommissionen anta genomförandeakter som beviljar ett tillfälligt undantag från de krav som avses i punkt 1 för nya järnvägslinjer i stomnätet och det utvidgade stomnätet, eller delar av dessa, på grundval av ett negativt resultat av den samhällsekonomiska kostnads-nyttoanalysen. Varje ansökan om undantag ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökningarna om undantag ska när det gäller gränsöverskridande sträckor samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats samt vid behov dess betydande inverkan på järnvägsnätets driftskompatibilitet och kontinuitet. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från de berörda angränsande medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 18

Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS)

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att

a) järnvägsinfrastrukturen i det utvidgade stomnätet är utrustad med ERTMS senast den 31 december 2040 och järnvägsinfrastrukturen i det övergripande nätet senast den 31 december 2050, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, samtidigt som ett synkroniserat och harmoniserat införande av ERTMS säkerställs såväl på spårsidan som ombord på tågen, och

b) ERTMS införs för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d i det utvidgade stomnätet senast den 31 december 2040 och i det övergripande nätet senast den 31 december 2050, om den berörda medlemsstaten i samordning med berörda parter, särskilt infrastrukturförvaltaren, anser att sådan utrustning är nödvändig.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande gäller senast den 31 december 2030:

a) Stomnätets järnvägsinfrastruktur, med undantag för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d, uppfyller kraven i punkt 1.

b) ERTMS införs för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d i stomnätet, om den berörda medlemsstaten i samordning med berörda parter, särskilt infrastrukturförvaltaren, anser att sådan utrustning är nödvändig.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att system av klass B avvecklas senast den 31 december 2040 på stomnätet, senast den 31 december 2045 på det utvidgade stomnätet och senast den 31 december 2050 på det övergripande nätet, förutsatt att en lämplig säkerhetsnivå säkerställs, med undantag för sträckor i urbana knutpunkter som också används av persontåg för pendeltågstrafik som är utrustade med särskilda tågskyddssystem av klass B.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att järnvägsinfrastrukturen i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet senast den 31 december 2050 är utrustad med radiobaserat ERTMS.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att radiobaserat ERTMS införs för järnvägsinfrastrukturen i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet efter den 31 december 2030 vid anläggning av en ny linje eller efter den 31 december 2040 vid uppgradering av signalsystemet.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att radiobaserat ERTMS senast den 31 december 2050 införs för de anslutningar som avses i artikel 14.1 d i stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet, om den berörda medlemsstaten i samordning med infrastrukturförvaltaren och andra berörda parter anser att sådan utrustning är nödvändig. Om en ny linje anläggs ska ett sådant införande säkerställas från och med den 31 december 2030.

7. Kraven i punkterna 1–6 ska inte gälla för isolerade nät.

8. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 7 ska kommissionen efter ansökan av en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall anta genomförandeakter som beviljar undantag med avseende på de krav som avses i punkterna 1–6. Varje ansökan om undantag ska grundas på ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys och en bedömning av inverkan på driftskompatibiliteten. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska när det gäller gränsöverskridande sträckor samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas. De undantag som begärs ska uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797.

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

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 19

Operativa prioriteringar

1. Godstransportförvaltarna för järnväg ska göra allt som står i deras makt för att senast den 31 december 2030 i de europeiska transportkorridorerna säkerställa att kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och de tekniska och operativa kraven avseende infrastrukturanvändningen inte förhindrar att driftsprestandan i godstransporttjänsterna på järnväg utmed de europeiska transportkorridorerna uppnår följande målvärden:

a) För varje inre gränsöverskridande sträcka överstiger uppehållstiden för alla godståg som passerar gränsen mellan två medlemsstater i genomsnitt inte 25 minuter, utom på de sträckor där spårvidden ändras eller där kontrollerna vid en gräns där kontrollerna på tåg ännu inte har upphävts i enlighet med punkt 1.2 i bilaga VI till förordning (EU) 2016/399 inte gör det möjligt att iaktta denna tidsfrist; uppehållstiden för ett tåg på en gränsöverskridande sträcka utgörs av den sammanlagda extra transiteringstid som kan tillskrivas gränspassagen, oberoende av förfaranden eller överväganden avseende infrastruktur eller drift eller av teknisk eller administrativ karaktär; uppehållstiden inbegriper inte den tid som inte kan tillskrivas gränspassagen, till exempel operativa förfaranden som utförs i anläggningar belägna i närheten av gränsövergången men som inte har något nära samband med den.

b) Minst 75 % av de godståg som passerar minst en gräns utmed en europeisk transportkorridor anländer till sin destination eller, om destinationen ligger utanför unionen, till unionens yttre gräns enligt tidtabell eller med en försening på mindre än 30 minuter av skäl som kan tillskrivas unionens infrastrukturförvaltare; förseningar som uppstår i och kan tillskrivas tredjeländer som passeras med godståg ska inte beaktas.

2. Medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att följande villkor gäller senast den 31 december 2030 för linjer för godstransporter i stomnätet, senast den 31 december 2040 för linjer för godstransporter i det utvidgade stomnätet och senast den 31 december 2050 för de linjer för godstransporter i det övergripande nätet som avses i artikel 15.3:

a) På linjer med dubbelspår kan minst två tåglägen per timme och riktning tilldelas godståg med en längd på minst 740 meter (inbegripet loket eller loken).

b) På linjer med enkelspår kan minst ett tågläge per två timmar i vardera riktningen tilldelas godståg med en längd på minst 740 meter (inbegripet loket eller loken).

Artikel 20

Ytterligare prioriteringar för utbyggnad av järnvägsinfrastruktur

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

a) Konvertering till den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard vid behov.

b) Begränsning av effekterna av buller och vibrationer som orsakas av järnvägstransporter, särskilt genom åtgärder som avser rullande materiel och infrastruktur, inbegripet bullerskydd.

c) Förbättrad säkerhet vid plankorsningar.

d) Anslutning av infrastruktur för järnvägstransporter till infrastruktur för inlandshamnar om så är lämpligt.

e) Utbyggnad av infrastruktur för tåglängder över 740 meter och upp till 1 500 meter och 25,0 ton axellast i samband med anläggning och modernisering av järnvägslinjer som är relevanta för godstrafik, förutsatt att detta bekräftas i en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys.

f) Utveckling och införande av innovativ teknik för järnvägar, särskilt sådan som bygger på arbetet i Shift2Rail och det gemensamma företaget för Europas järnvägar, framför allt automatisk tågdrift, avancerad trafikstyrning, digital konnektivitet för passagerare baserad på ERTMS, digitala automatkoppel samt konnektivitet baserad på 5G och satellit och tröghetsnavigationssystem för enheterna för positionsbestämning i ERTMS.

g) Säkerställande av gång- och cykelbanors kontinuitet och deras tillgänglighet i samband med anläggning eller uppgradering av järnvägsinfrastruktur, och inrättande av cykelparkering i stationernas närområde, för främjande av aktiva transportsätt.

h) Utveckling av innovativ teknik för alternativa drivmedel för järnvägar, t.ex. väte eller batteridrivna tåg för sträckor och järnvägsanslutningar som är undantagna från kravet på elektrifiering.

i) Vid utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, en standard som säkerställer trafik med godståg som transporterar upp till 4 meter höga standardpåhängsvagnar som lastats på minst 33 centimeters höjd, utan några ytterligare krav på särskilt tillstånd för att bedriva trafik.

j) Uppgradering till dubbelspårig järnväg på sträckor som är flaskhalsar som har problem med kapacitetshinder.

AVSNITT 2

Transportinfrastruktur för inre vattenvägar

Artikel 21

Infrastrukturkomponenter

1. Infrastrukturen för inre vattenvägar ska särskilt omfatta följande:

a) Floder.

b) Kanaler.

c) Sjöar och laguner.

d) Tillhörande infrastruktur såsom slussar, lyftanordningar, broar och dammar samt tillhörande åtgärder för förebyggande och begränsning av översvämningar och torka som kan få positiva konsekvenser för trafiken på inre vattenvägar.

e) Anslutande vattenvägar, inbegripet 'sista kilometern' till multimodala godsterminaler med förbindelse till inre vattenvägar, särskilt i inlands- och kusthamnar.

f) Förtöjnings- och rastplatser.

g) Inlandshamnar, inbegripet grundläggande hamninfrastruktur i form av hamnbassänger, kajsida, kajplatser, bryggor, dockor, vallar, återfyllning, plattformar, landåtervinning och den infrastruktur som krävs för transportverksamhet inom och utanför hamnområdet.

h) Den tillhörande utrustning som avses i punkt 2.

i) IKT-system för transporter, inbegripet flodinformationstjänster (RIS).

j) Anslutningar från inlandshamnar till andra transportsätt inom det transeuropeiska transportnätet.

k) Infrastruktur för anläggningar för alternativa drivmedel.

l) Infrastruktur som krävs för avfallsfria förfaranden och åtgärder för den cirkulära ekonomin.

2. Utrustning som hör till inre vattenvägar får inbegripa utrustning för lastning och lossning av gods och lagring av varor i inlandshamnar. Tillhörande utrustning får särskilt inbegripa framdrivnings- och driftsystem som minskar föroreningarna, såsom vatten- och luftföroreningarna, energiförbrukningen och koldioxidhalterna. Den får också inbegripa mottagningsanordningar för avfall, landströmsförsörjning och annan infrastruktur för leverans och produktion av alternativa drivmedel samt utrustning för isbrytning, hydrologiska tjänster och muddring av farleder, hamnar och hamninlopp för säkerställande av farbara vatten året om.

3. För att ingå i det övergripande nätet ska en inlandshamn uppfylla följande villkor:

a) Den ska ha en årlig godsomlastningsvolym som överstiger 500 000 ton, där den totala årliga godsomlastningsvolymen ska baseras på det senaste tillgängliga treårsgenomsnittet, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

b) Den ska vara belägen i det transeuropeiska transportnätets nät av inre vattenvägar.

Artikel 22

Krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att inlandshamnar i det övergripande nätet senast den 31 december 2050

a) är anslutna till väg- eller järnvägsinfrastrukturen,

b) har minst en multimodal godsterminal som på ett icke-diskriminerande sätt är öppen för alla operatörer och användare och som ska tillämpa transparenta och icke-diskriminerande avgifter, och

c) är utrustade med anläggningar för att förbättra fartygens miljöprestanda i hamnar, vilket får inbegripa mottagningsanordningar för avfall, avgasningsanläggningar, bullerminskningsåtgärder samt åtgärder för minskade luft- och vattenföroreningar.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturen för alternativa drivmedel byggs ut i inlandshamnar i enlighet med förordning (EU) 2023/1804.

Artikel 23

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att inlandshamnarna i stomnätet efterlever artikel 22.2 och uppfyller kraven i artikel 22.1 a och b senast den 31 december 2030 och kravet i artikel 22.1 c senast den 31 december 2040.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att nätet av inre vattenvägar, inbegripet de anslutningar som avses i artikel 21.1 e, upprätthålls för att möjliggöra effektiv, tillförlitlig och säker navigering för användarna genom att säkerställa minimikrav för vattenvägar och minimikrav för servicenivåer i enlighet med punkt 3 i denna artikel (god navigeringsstatus).

Medlemsstaterna ska förhindra att god navigeringsstatus försämras samt förhindra att nuvarande status försämras hos de delar av nätet som redan överstiger dessa minimikrav senast den 18 juli 2024.

3. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2030 särskilt säkerställa följande:

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

b) Medlemsstaterna ska på en webbplats som är tillgänglig för allmänheten offentliggöra det antal dagar per år som avses i led a under vilket det faktiska vattenståndet överskrider eller inte når upp till den angivna referensnivån för vattenstånd som avser det farbara kanaldjupet, samt de genomsnittliga väntetiderna vid varje sluss.

c) Slussoperatörer ska säkerställa att slussar används och underhålls på ett sådant sätt att väntetiderna minimeras.

d) Floder, kanaler, sjöar och laguner är utrustade med flodinformationstjänster (RIS) för alla tjänster i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG ([50]) för att därmed gränsöverskridande garantera information i realtid till användare.

Vid tillämpning av led a i denna punkt ska referensnivåerna för vattenstånd fastställas på grundval av det antal dagar per år då det faktiska vattenståndet överskridit den angivna referensnivån. Med förbehåll för de berörda medlemsstaternas godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ska kommissionen anta genomförandeakter, som ska utarbetas i nära samarbete med dessa medlemsstater, i samråd med de berörda europeiska samordnarna och i tillämpliga fall i samråd med flodnavigationskommissioner som inrättats genom internationella avtal, för att för varje korridor, vattenväg eller vattenvägssträcka fastställa de referensnivåer för vattenstånd som avses i led a i denna punkt. Dessa genomförandeakter ska vara förenliga med de krav som fastställs i internationella konventioner, i avtal som ingåtts mellan medlemsstaterna och även i de förordningar som antas av de flodnavigationskommissioner som inrättats genom sådana konventioner och avtal. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 61.3 i denna förordning.

4. Efter ansökan från en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall ska kommissionen för varje enskild vattenväg och om så är lämpligt för varje enskild vattenvägssträcka anta genomförandeakter som beviljar undantag från de krav som avses i punkterna 2 och 3 på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön, den biologiska mångfalden eller kulturarvet. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Ansökan om undantag ska i tillämpliga fall samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. De angränsande medlemsstaterna får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats i enlighet med första stycket. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från de berörda angränsande medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Minimikrav som urvattnas till följd av människors direkta handlingar eller till följd av bristande aktsamhet vid underhåll av nätet av inre vattenvägar ska inte betraktas som ett fall som motiverar beviljande av undantag.

5. Vid force majeure ska medlemsstaterna återställa farbarheten till den tidigare statusen så snart situationen tillåter det.

6. Kommissionen får anta riktlinjer som säkerställer en enhetlig strategi för tillämpningen av god navigeringsstatus i unionen. Dessa riktlinjer får särskilt omfatta

a) specifika parametrar för fritt strömmande vattendrag,

b) kompletterande parametrar för kanalers farbara bredd,

c) utbyggnad av infrastruktur för alternativ energi för att säkerställa korridortäckande tillgång till alternativa drivmedel,

d) användning av digitala tillämpningar i nätet och i automatiseringsprocesser,

e) infrastrukturens resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror och katastrofer orsakade av människan eller avsiktliga störningar, eller

f) införande och främjande av ny teknik och innovation för bränslen och framdrivningssystem baserade på koldioxidfri och koldioxidsnål energi.

Artikel 24

Ytterligare prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för inre vattenvägar

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

a) Om så är lämpligt, åtgärder för att uppnå högre standarder för modernisering av befintliga vattenvägar och för skapande av nya vattenvägar i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan.

b) Åtgärder för förebyggande och begränsning av översvämningar och torka.

c) Förbättring av digitaliserings- och automatiseringsprocesser, särskilt i syfte att öka säkerheten, skyddet och hållbarheten i transporterna på inre vattenvägar, även inom urbana knutpunkter.

d) Modernisering och utökad kapacitet för den infrastruktur, inbegripet förtöjnings- och rastplatser och därmed sammanhängande tjänster, som är nödvändig för multimodala transporter både inom och utanför hamnområdet och utmed vattenvägen.

e) Främjande och utarbetande av åtgärder för att förbättra miljöprestandan hos transporterna på inre vattenvägar och deras transportinfrastruktur, inbegripet utsläppsfria och utsläppssnåla fartyg, och åtgärder för att minska påverkan på vattenförekomster och vattenberoende biologisk mångfald, i enlighet med tillämpliga krav enligt unionslagstiftningen eller relevanta internationella avtal.

f) Utveckling och användning av fartyg i inlandssjöfart med ett djupgående som lämpar sig för låga vattenstånd.

g) Säkerställande av gång- och cykelbanors kontinuitet och deras tillgänglighet i samband med anläggning eller uppgradering av infrastruktur för inre vattenvägar för främjande av aktiva transportsätt.

h) Främjande av åtgärder för att förebygga att kraven på vattenvägarna försämras, inbegripet sätt att övervaka farledsförhållanden.

i) Om så är lämpligt förbättrande av navigeringsförhållandena utmed de inre vattenvägarna genom anläggning av nya broar eller renovering av ej öppningsbara broar genom särskild tonvikt på deras fria höjd i förhållande till de befintliga broarna på en specifik vattenvägssträcka.

AVSNITT 3

Infrastruktur för sjötransporter och det Europeiska sjöfartsområdet

Artikel 25

Infrastrukturkomponenter

1. Det europeiska sjöfartsområdet binder samman och integrerar de sjöfartskomponenter som beskrivs i punkt 2 med det landbaserade nätet genom skapande eller uppgradering av närsjöfartsrutter och genom utbyggnad av kusthamnarna på medlemsstaternas territorium och deras inlandsförbindelser, inbegripet de yttersta randområdens geografiska område, i syfte att tillhandahålla en effektiv, bärkraftig och hållbar integration med andra trafikslag.

2. Det europeiska sjöfartsområdet består av följande:

a) Infrastruktur som används för sjötransporter och som finns inom de hamnområden som ingår i stomnätet och det övergripande nätet, inbegripet inlandsförbindelser.

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

c) Främjande av hållbara och resilienta närsjöfartsförbindelser, särskilt sådana som koncentrerar godsflödena för att minska de negativa externa kostnaderna, såsom utsläpp och trängsel, från vägtransporter inom unionen och sådana som förbättrar tillgängligheten till de yttersta randområdena och andra avlägsna områden, öregioner och perifera regioner genom inrättande eller uppgradering av hållbara, regelbundna och frekventa sjöfartstjänster.

3. Den infrastruktur för sjötransporter som avses i punkt 2 a ska särskilt omfatta följande:

a) Kusthamnar, inbegripet den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.

b) Grundläggande hamninfrastruktur, t.ex. hamnbassänger, kajsida, kajplatser, plattformar, bryggor, dockor, vallar, återfyllning och landåtervinning.

c) Havskanaler.

d) Navigationshjälpmedel.

e) Hamninlopp, farleder och slussar.

f) Vågbrytare.

g) Hamnarnas anslutningar till det transeuropeiska transportnätet.

h) IKT-system för transporter, inbegripet den europeiska kontaktpunkten för sjöfart (EMSWe) och övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik (VTMIS).

i) Infrastruktur för alternativa drivmedel.

j) Tillhörande utrustning, vilket särskilt får inbegripa utrustning för trafik- och godsstyrning, för minskad negativ miljöpåverkan, även för avfallsfria förfaranden och åtgärder för den cirkulära ekonomin, för förbättrad energieffektivitet, för bullerminskning och för användning av alternativa drivmedel, samt utrustning för att säkerställa farbara vatten året om, även för isbrytning, för hydrologiska undersökningar samt för muddring och skydd av hamnar och hamninlopp.

k) Infrastruktur som underlättar hamnverksamhet med anknytning till förnybar energi, inbegripet vindkraftparker till havs.

4. För att ingå i det övergripande nätet ska en kusthamn uppfylla minst ett av följande villkor:

a) Den totala årliga persontrafikvolymen överstiger 0,1 % av den totala årliga persontrafikvolymen för alla kusthamnar i unionen, och referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga treårsgenomsnittet, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

b) Den totala årliga godsvolymen, för hanteringen av antingen bulkgods eller icke-bulkgods, överstiger 0,1 % av den motsvarande totala årliga godsvolym som hanteras i alla kusthamnar i unionen, och referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga treårsgenomsnittet, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

c) Den totala årliga godsvolymen, för hanteringen av antingen bulkgods eller icke-bulkgods, överstiger 500 000 ton per år och dess bidrag till diversifieringen av EU:s energiförsörjning och till den påskyndade utbyggnaden av förnybar energi är en av hamnens huvudsakliga verksamheter, och referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga treårsgenomsnittet, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

d) Den ligger på en ö och utgör den enda punkten för tillträde till en Nuts 3-region i det övergripande nätet i den mening som avses i artikel 3 i förordning (EG) nr 1059/2003.

e) Den ligger i ett av unionens yttersta randområden eller i ett annat randområde, utanför en radie på 200 km från den närmaste andra hamnen i det övergripande nätet.

Artikel 26

Krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att

a) infrastrukturen för alternativa drivmedel byggs ut i kusthamnar i det övergripande nätet i enlighet med förordning (EU) 2023/1804,

b) kusthamnar i det övergripande nätet är utrustade med den infrastruktur som krävs för att förbättra fartygens miljöprestanda i hamnar, i synnerhet mottagningsanordningar för avlämning av avfall från fartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 ([51]),

c) VTMIS och SafeSeaNet införs i enlighet med direktiv 2002/59/EG, och

d) nationella kontaktpunkter för sjöfart införs i enlighet med förordning (EU) 2019/1239.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att följande krav är uppfyllda senast den 31 december 2050:

a) Kusthamnar i det övergripande nätet som har en total årlig godsvolym på mer än 2 miljoner ton är anslutna till järnvägs- och väginfrastrukturen och om möjligt till de inre vattenvägarna, och referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga treårsgenomsnittet, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

b) Varje kusthamn i det övergripande nätet som används för godstrafik har minst en multimodal godsterminal som på ett icke-diskriminerande sätt är öppen för alla operatörer och användare och tillämpar transparenta och icke-diskriminerade avgifter.

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

c) Havskanaler, hamnfarleder och flodmynningar som förbinder två hav eller ger tillträde till kusthamnar från havet motsvarar åtminstone inre vattenvägar som uppfyller kraven i artikel 23.

d) Kusthamnar i det övergripande nätet som är anslutna till inre vattenvägar är utrustade med hanteringskapacitet för fartyg i inlandssjöfart.

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

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

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats i enlighet med första stycket.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 27

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets infrastruktur för sjötransporter uppfyller kraven i artikel 26.1.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets infrastruktur för sjötransporter senast den 31 december 2030 uppfyller kraven i artikel 26.2.

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

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats i enlighet med första stycket.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 28

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

Vid utveckling av projekt av gemensamt intresse som har samband med infrastruktur för sjötransporter och det europeiska sjöfartsområdet ska utöver de prioriteringar som anges i artiklarna 12 och 13 följande aspekter uppmärksammas:

a) Uppgraderat tillträde till havet, genom t.ex. vågbrytare, havskanaler, farleder, slussar, muddring och navigationshjälpmedel.

b) Anläggning eller uppgradering av grundläggande hamninfrastruktur, t.ex. hamnbassänger, infrastruktur för alternativa drivmedel, kajsida, kajplatser, plattformar, bryggor, dockor, vallar, återfyllning och landåtervinning.

c) Förbättring av infrastruktur som sammanlänkar de olika trafikslag, den utrustning och de system som avses i artikel 37 a, b och d, liksom modernisering och utökad kapacitet för den järnvägsinfrastruktur som är nödvändig för transporter i eller i anslutning till hamnområdet, om det behövs för anslutning till det transeuropeiska järnvägsnätet.

d) Förbättring av digitaliserings- och automatiseringsprocesser, särskilt i syfte att öka säkerhet, skydd, effektivitet och hållbarhet.

e) Införande och främjande av ny teknik och innovation samt förnybara och koldioxidsnåla bränslen.

f) Förbättring av resiliensen hos logistikkedjorna och den internationella handelssjöfarten, även när det gäller klimatanpassning.

g) Åtgärder för bullerminskning och energieffektivitet.

h) Främjande av utsläppsfria och utsläppssnåla fartyg som används i närsjöfart och utveckling av åtgärder för att förbättra sjötransporternas miljöprestanda vid hamnanlöp och optimering av leveranskedjan i enlighet med tillämpliga krav i unionslagstiftningen eller relevanta internationella avtal, såsom användning av system för miljöincitament.

i) Åtgärder kopplade till främjande av bredare åtgärder och närsjöfart inom ramen för det europeiska sjöfartsområdet, inbegripet främjande av förbättrad tillgång till de yttersta randområdena och andra avlägsna områden, öregioner och perifera regioner.

j) Främjande av utsläppsfri och utsläppssnål färjetrafik som ett hållbart persontransportsätt.

k) Åtgärder som syftar till att öka andelen gods, även för närsjöfart, som lastas om från väg- och lufttransport till sjötransport eller transport på inre vattenvägar och järnvägstransport, i syfte att minska negativa externa kostnader såsom utsläpp och trängsel.

l) Förbättrad tillgång till de yttersta randområdena och andra avlägsna områden, öområden och perifera regioner.

AVSNITT 4

Transportinfrastruktur för vägar

Artikel 29

Infrastrukturkomponenter

1. Transportinfrastrukturen för vägar ska särskilt omfatta följande:

a) Vägar, inbegripet

i) broar,

ii) tunnlar,

iii) vägkorsningar,

iv) övergångar,

v) planskilda trafikplatser,

vi) belagda vägrenar, och

vii) infrastruktur som minskar miljöpåverkan, inbegripet lösningar för att bevara fauna eller minska buller.

b) Tillhörande utrustning, inbegripet system för vägning i rörelse.

c) Digital infrastruktur och IKT-system för transporter.

d) Anslutningar till multimodala godsterminaler.

e) Anslutningar från godsterminaler och logistikplattformar till andra trafikslag inom det transeuropeiska transportnätet.

f) Bussterminaler.

g) Infrastruktur för anläggningar för alternativa drivmedel.

h) Parkerings- och rastplatser, inbegripet trygga och säkra parkeringsområden för nyttofordon.

2. De vägar som avses i punkt 1 a i denna artikel och specificeras på kartorna i bilaga I är sådana som spelar en viktig roll för långväga gods- och persontrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centrumen och samverkar med andra trafikslag.

3. Utrustning som är avsedd för vägar som avses i punkt 1 b får särskilt inbegripa utrustning för trafikstyrning, information och vägvisning, uttag av vägtullar eller vägavgifter, säkerhet, minskning av negativa miljöeffekter, påfyllning av drivmedel eller laddning av fordon med alternativa framdrivningssystem samt för trygga och säkra parkeringsområden för nyttofordon.

Artikel 30

Krav på transportinfrastruktur för det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att

a) säkerheten hos transportinfrastruktur för vägar säkerställs, kontrolleras och när så är nödvändigt förbättras i enlighet med direktiv 2008/96/EG,

b) vägarna utformas, anläggs eller uppgraderas och underhålls med höga kvalitets- och säkerhetsstandarder,

c) vägarna utformas, anläggs eller uppgraderas och underhålls med en hög miljöskyddsnivå, beroende på vad som är lämpligt t.ex. genom bullerminskningsåtgärder samt uppsamling, behandling och utsläpp av ytvatten,

d) vägtunnlar som är längre än 500 meter uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG ([52]),

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

e) driftskompatibla vägtullsystem i tillämpliga fall säkerställs i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/520 ([53]) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/204 ([54]) och kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/203 ([55]),

f) vägtullar eller vägavgifter i tillämpliga fall tas ut i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG ([56]),

g) alla intelligenta transportsystem för vägtransportinfrastruktur uppfyller kraven i direktiv 2010/40/EU och införs på ett sätt som är förenligt med delegerade akter som antagits på grundval av detta, och

h) infrastrukturen för alternativa drivmedel byggs ut i vägnätet i enlighet med förordning (EU) 2023/1804.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de vägar i det övergripande nätet som avses i artikel 29.1 a uppfyller följande krav senast den 31 december 2050:

a) Vägen är särskilt utformad, anlagd eller uppgraderad för motortrafik.

b) Rastplatser finns tillgängliga med ett avstånd på högst 100 km mellan varandra, med tryggt och tillräckligt parkeringsutrymme och lämpliga anläggningar, inbegripet sanitära inrättningar, som tillgodoser yrkestrafikanternas varierande behov.

c) System för vägning i rörelse finns installerade på en medlemsstats vägnät med ett avstånd på i genomsnitt 300 km mellan varandra.

Vid tillämpning av första stycket c får medlemsstaterna om de installerar system för vägning i rörelse inrikta sig på vägsträckor med hög intensitet i godstrafiken. System för vägning i rörelse ska göra det möjligt att identifiera fordon och fordonskombinationer som sannolikt har överskridit de högsta tillåtna vikter som anges i direktiv 96/53/EG.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa införande eller användning av olika sätt att upptäcka säkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden och insamling av relevanta vägtrafikdata i syfte att tillhandahålla ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) nr 886/2013 ([57]):

a) För befintlig infrastruktur i det övergripande nätet senast den 31 december 2030.

b) För ny infrastruktur i det övergripande nätet senast den 31 december 2050 eller, om vägsträckan färdigställs dessförinnan, senast den dag då den färdigställs.

4. Efter ansökan från en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall ska kommissionen anta genomförandeakter som beviljar undantag från de krav som fastställs i punkt 2 med avseende på vägar om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna eller på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt, även med beaktande av att berörd infrastruktur är föremål för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner och vägsäkerhetsinspektioner och, om så är nödvändigt, avhjälpande åtgärder i enlighet med direktiv 2008/96/EG. Ansökan om undantag ska i tillämpliga fall samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. Angränsande medlemsstater får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

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

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

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

([56]) Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för fordon för användningen av väginfrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42).

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

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats i enlighet med första stycket. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från de berörda angränsande medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 31

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet och det utvidgade stomnätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att stomnätets och det utvidgade stomnätets väginfrastruktur uppfyller kraven i artikel 30.1.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att de vägar som avses i artikel 29.1 a uppfyller följande krav senast den 31 december 2030 för väginfrastrukturen i stomnätet och senast den 31 december 2040 för väginfrastrukturen i det utvidgade stomnätet:

a) Vägarna är särskilt utformade, anlagda eller uppgraderade för motortrafik.

b) Vägarna har, utom på speciella platser eller under en begränsad tid, separata körbanor för de båda trafikriktningarna, åtskilda med en skiljeremsa som inte är avsedd för trafik eller på annat sätt som säkerställer en likvärdig säkerhetsnivå.

c) Vägarna korsar inte annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.

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

a) Rastplatser finns tillgängliga utmed vägar i stomnätet och det utvidgade stomnätet med ett avstånd på högst 60 km mellan varandra, med tillräckligt och tryggt parkeringsutrymme och lämpliga anläggningar, inbegripet sanitära inrättningar, som tillgodoser yrkestrafikanternas varierande behov.

b) Kraven i artikel 30.2 c är uppfyllda.

4. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2040 säkerställa utbyggnad av trygga och säkra parkeringsområden utmed vägarna i stomnätet och det utvidgade stomnätet, eller inom ett köravstånd på 3 km från närmaste avfart från vägen på det transeuropeiska transportnätet, med ett avstånd på i genomsnitt 150 km mellan två sådana områden, som har tillräckligt parkeringsutrymme för nyttofordon och uppfyller kraven i artikel 8a.1 i förordning (EG) nr 561/2006. Medlemsstaterna får inrikta sig på vägsträckor med hög intensitet i godstrafiken.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att väginfrastrukturen uppfyller kraven i artikel 30.3

a) för befintlig infrastruktur i stomnätet senast den 31 december 2025 och för befintlig infrastruktur i det utvidgade stomnätet senast den 31 december 2030, och

b) för ny infrastruktur i stomnätet senast den 31 december 2030 och för ny infrastruktur i det utvidgade stomnätet senast den 31 december 2040 eller, om vägsträckan färdigställs dessförinnan, senast den dag då den färdigställs.

6. Efter ansökan från en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall ska kommissionen anta genomförandeakter som beviljar undantag från de krav som fastställs i punkterna 2, 3 och 4 med avseende på vägar om trafiktätheten inte överstiger 10 000 fordon per dag i båda riktningarna eller på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt, även med beaktande av att berörd infrastruktur är föremål för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, revisioner och inspektioner och, om så är nödvändigt, avhjälpande åtgärder i enlighet med direktiv 2008/96/EG. Ansökan om undantag ska när det gäller gränsöverskridande sträckor samordnas med den eller de angränsande medlemsstaterna. Angränsande medlemsstater får avge ett yttrande till den medlemsstat som begär undantaget. Medlemsstaten ska bifoga yttrandena från de angränsande medlemsstaterna till sin ansökan. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats i enlighet med första stycket. Kommissionen ska ta vederbörlig hänsyn till yttrandena från de berörda angränsande medlemsstaterna.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 32

Ytterligare prioriteringar för utbyggnad av väginfrastruktur

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

a) Förbättring och främjande av trafiksäkerheten, med beaktande av behoven hos oskyddade trafikanter och vägtrafikanter av alla slag, särskilt personer med nedsatt rörlighet.

b) Minskning av trängsel på befintliga vägar, särskilt genom intelligent trafikstyrning, inbegripet dynamiska trängselavgifter eller vägtullar som varierar beroende på tidpunkt på dygnet, vecka eller säsong.

c) Förbättring av digitaliserings- och automatiseringsprocesser, införande av innovativ teknik för förbättrad kontroll av efterlevnaden av unionens rättsliga ram för vägtransporter, inbegripet smarta och automatiserade verktyg för efterlevnad och kommunikationsinfrastruktur.

d) Säkerställande av gång- och cykelbanors kontinuitet och deras tillgänglighet i samband med anläggning eller uppgradering av väginfrastruktur för främjande av aktiva transportsätt samt förbättring av infrastrukturen för aktiva transportsätt vid behov.

e) Utbyggnad av trygga och säkra parkeringsområden som har tillräckligt parkeringsutrymme för nyttofordon och uppfyller kraven i artikel 8a.1 i förordning (EG) nr 561/2006 i det övergripande nätet.

AVSNITT 5

Lufttransportinfrastruktur

Artikel 33

Infrastrukturkomponenter

1. Lufttransportinfrastrukturen ska särskilt omfatta följande:

a) Luftrum, rutter och luftleder.

b) Flygplatser, inbegripet den infrastruktur och utrustning som krävs för mark- och transportverksamhet inom flygplatsområdet, och vertikalflygplatser.

c) Anslutningar från flygplatser till andra trafikslag inom det transeuropeiska transportnätet.

d) System för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) och tillhörande utrustning, inbegripet rymdbaserad utrustning.

e) Infrastruktur för alternativa drivmedel samt elförsörjning till stillastående luftfartyg.

f) Infrastruktur för produktion av alternativa drivmedel på plats, för förbättrad energieffektivitet och för minskade klimat- och miljöpåverkande utsläpp samt minskat buller från flygplatser eller tillhörande flygplatsverksamhet, t.ex. marktjänster, luftfartygsverksamhet och marktransport av passagerare.

g) Infrastruktur som används för separat insamling av avfall, förebyggande av avfall och verksamhet som gäller cirkulär ekonomi.

h) Rymdhamnar.

2. För att ingå i det övergripande nätet ska en flygplats uppfylla minst ett av följande villkor:

a) För godsflygplatser uppgår den totala årliga godsvolymen till minst 0,2 % av den totala årliga godsvolymen för alla flygplatser i unionen.

b) För passagerarflygplatser uppgår den totala årliga persontrafikvolymen till minst 0,1 % av den totala årliga persontrafikvolymen för alla flygplatser i unionen, såvida flygplatsen i fråga inte ligger utanför en radie på 100 km från den närmaste flygplatsen i det övergripande nätet eller utanför en radie på 200 km, om regionen där den är belägen har en järnvägslinje för höghastighetståg.

Den totala årliga persontrafikvolymen och den totala årliga godsvolymen grundar sig på det senast tillgängliga treårsgenomsnittet, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

Artikel 34

Krav på transportinfrastruktur för stomnätet och det övergripande nätet

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att

a) de flygplatser i det transeuropeiska transportnätet som har en total årlig persontrafikvolym på mer än tolv miljoner passagerare är anslutna till det transeuropeiska järnvägsnätet, inbegripet järnvägsnätet för höghastighetståg om så är möjligt, vilket möjliggör fjärrtrafik senast den 31 december 2040, utom i de fall där specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar hindrar sådan anslutning,

b) de flygplatser i det transeuropeiska transportnätet som har en total årlig persontrafikvolym på mer än fyra miljoner och mindre än tolv miljoner passagerare är anslutna till det transeuropeiska järnvägsnätet eller, om flygplatsen är belägen i eller i närheten av en urban knutpunkt i det transeuropeiska järnvägsnätet, till den urbana knutpunkten med järnväg, tunnelbana, snabbspårväg, kabelspårvagn eller undantagsvis andra kollektivtrafiklösningar med nollutsläpp senast den 31 december 2050, utom i de fall där specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar hindrar sådan anslutning,

c) varje flygplats i det transeuropeiska transportnätet har minst en terminal som är öppen för alla operatörer och användare på ett icke-diskriminerande sätt och som ska tillämpa transparenta och icke-diskriminerande avgifter,

d) gemensamma grundläggande standarder för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, antagna av unionen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ([58]), gäller för lufttransportinfrastrukturen,

e) infrastrukturen för flygledningstjänsten möjliggör genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet i enlighet med förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EU) 2018/1139, av lufttransporter för att öka prestandan och hållbarheten hos det europeiska luftfartssystemet, av genomföranderegler och av unionens specifikationer,

f) infrastrukturen för alternativa drivmedel byggs ut på flygplatser i enlighet med förordning (EU) 2023/1804, och

g) de flygplatser i stomnätet och det övergripande nätet som har en total årlig persontrafikvolym på mer än fyra miljoner passagerare senast den 31 december 2030 för flygplatser i stomnätet och senast den 31 december 2040 för flygplatser i det övergripande nätet har infrastruktur för tillhandahållande av förkonditionerad luft till stillastående luftfartyg vid brygganslutna uppställningsplatser som används för kommersiella transporter.

Den totala årliga persontrafikvolym som avses i första stycket a, b och g ska grundas på det senast tillgängliga treårsgenomsnittet den 18 juli 2024, på grundval av statistik som offentliggjorts av Eurostat.

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

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats i enlighet med första stycket.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 35

Ytterligare prioriteringar för utbyggnad av lufttransportinfrastruktur

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

a) Ökad energi- och driftseffektivitet på flygplatserna.

b) Stöd till genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och av driftskompatibla system, särskilt sådana som utvecklats av Sesar-projektet i enlighet med huvudplanen för det europeiska systemet för flygledningstjänsten, inbegripet sådana som syftar till att säkerställa en säker och fullständig integrering av nya (bemannade och obemannade) luftfarkoster.

c) Förbättring av digitaliserings- och automatiseringsprocesser, särskilt i syfte att öka skydd och säkerhet.

d) Förbättrade multimodala sammanlänkningar mellan flygplatser och infrastruktur för andra trafikslag och mellan flygplatser och urbana knutpunkter om så är lämpligt.

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

e) Förbättrad hållbarhet och minskad klimat-, miljö- och bullerpåverkan, särskilt genom införande av ny teknik och innovation, alternativa drivmedel, utsläppsfria och utsläppssnåla luftfartyg och koldioxidfri och koldioxidsnål infrastruktur och annan infrastruktur för alternativa drivmedel som uppfyller kraven i förordning (EU) 2023/1804 samt bränslen som uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 ([59]).

f) Anslutning av de flygplatser i det övergripande nätet och stomnätet som har en total årlig persontrafikvolym på mindre än fyra miljoner passagerare till nätet och i tillämpliga fall till motsvarande urbana knutpunkter enligt bilaga II med järnväg, tunnelbana, snabbspårväg, kabelspårvagn eller undantagsvis andra kollektivtrafiklösningar med nollutsläpp.

g) Infrastruktur för tillhandahållande av förkonditionerad luft till stillastående luftfartyg vid remoteplatser samt vid brygganslutna uppställningsplatser på de flygplatser i det transeuropeiska transportnätet som har en total årlig persontrafikvolym på mindre än fyra miljoner passagerare.

AVSNITT 6

Infrastruktur för multimodala godsterminaler

Artikel 36

Identifiering av multimodala godsterminaler

1. Till det transeuropeiska transportnätets multimodala godsterminaler räknas de terminaler som på ett icke-diskriminerande sätt är öppna för alla operatörer och användare och som

a) är belägna i eller i anslutning till kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II,

b) är belägna i eller i anslutning till inlandshamnar i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II,

c) är belägna på flygplatser i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II, eller

d) klassificeras som järnvägs-/vägterminaler eller terminaler utmed inre vattenvägar i det transeuropeiska transportnätet enligt förteckningen i bilaga II.

2. Medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att det i de multimodala godsterminaler som betjänar det transeuropeiska transportnätet finns tillräcklig kapacitet med hänsyn till nuvarande och framtida trafikflöden, särskilt sådana flöden som betjänar urbana knutpunkter, industricentrum, hamnar och logistiknav.

3. Senast den 19 juli 2027 ska medlemsstaterna genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler på sitt territorium. Denna analys ska åtminstone

a) undersöka nuvarande och framtida godstrafikflöden, per trafikslag,

b) identifiera de multimodala godsterminaler i det transeuropeiska transportnätet som redan finns på medlemsstatens territorium och bedöma behovet av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler, och

c) analysera hur man kan säkerställa lämplig spridning på multimodala godsterminaler med tillräcklig omlastnings-kapacitet för att tillgodose de behov som avses i led b; i samband med detta ska de terminaler beaktas som är belägna i gränsområden i angränsande medlemsstater.

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

Medlemsstaterna ska utan dröjsmål informera kommissionen om resultaten av analysen.

([59]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) (EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Om den analys som avses i punkt 3 visar att det finns ett behov av nya multimodala godsterminaler eller ytterligare omlastningskapacitet i befintliga terminaler, ska medlemsstaterna utarbeta en handlingsplan för utbyggnad av ett nät av multimodala godsterminaler, som inbegriper platser där sådana behov har identifierats.

Handlingsplanen ska översändas till kommissionen senast tolv månader efter det att den analys som avses i punkt 3 har slutförts.

På grundval av den handlingsplanen ska medlemsstaterna till kommissionen översända en förteckning över järnvägs-/vägterminaler och terminaler utmed inre vattenvägar som de föreslår ska läggas till i bilagorna I och II.

5. För att ingå i det transeuropeiska transportnätet och förtecknas i bilaga II ska en järnvägs-/vägterminal eller en terminal utmed inre vattenvägar uppfylla minst ett av följande villkor:

a) Den årliga omlastningen av gods överstiger, för icke-bulkgods, 800 000 ton eller, för bulkgods, 0,1 % av den motsvarande totala årliga godsvolym som hanteras i alla kusthamnar i unionen.

b) Den är den huvudsakliga järnvägs-/vägterminal som fastställts av medlemsstaten för en Nuts 2-region, om det inte finns någon järnvägs-/vägterminal enligt led a i den Nuts 2-regionen.

c) Medlemsstaten föreslår att den ska läggas till i bilagorna I och II i enlighet med punkt 4 i denna artikel.

Artikel 37

Infrastrukturkomponenter

De multimodala godsterminalerna ska särskilt omfatta följande:

a) Infrastruktur som sammanlänkar de olika trafikslagen inom ett terminalområde och dess närområde.

b) Utrustning såsom lyftkranar, transportband och andra omlastningsanordningar för att flytta gods mellan olika trafikslag, samt utrustning för placering och lagring av gods.

c) Särskilda områden för t.ex. in- och utfart, mellanliggande buffertområde, väntplatser, omlastningsområde och kör- eller lastnings-/lossningsfiler.

d) IKT-system för transporter som är relevanta för effektiv terminaldrift, t.ex. sådana som underlättar infrastrukturkapacitetsplanering, transportverksamhet, anslutningar mellan trafikslagen och omlastning.

e) Infrastruktur för alternativa drivmedel.

Artikel 38

Krav på transportinfrastruktur

1. Medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att alla multimodala godsterminaler som på ett icke-diskriminerande sätt är öppna för alla operatörer och användare och som i kusthamnar och inlandshamnar enligt förteckningen i bilaga II och i alla järnvägs-/vägterminaler och terminaler utmed inre vattenvägar som specificeras på kartorna i bilaga I och förtecknas i bilaga II tillämpar transparenta och icke-diskriminerande avgifter uppfyller följande krav:

a) De är anslutna till minst två trafikslag som finns tillgängliga i området.

b) De är senast den 31 december 2030 inne i terminalen eller inom ett avstånd på tre kilometer från terminalen utrustade med minst en laddningsstation enligt definitionen i artikel 2.52 i förordning (EU) 2023/1804 som är avsedd för tunga fordon och, om så är lämpligt, en tankningsstation, enligt definitionen i artikel 2.59 i den förordningen, som används för vätgas och är avsedd för tunga fordon.

c) De är utrustade med digitala verktyg för att senast den 31 december 2030 underlätta

i) effektiv terminaldrift, som får inbegripa automatisk identifiering av registreringsnummer (photogates), system för terminaldrift, digital in-/utcheckning av förare, kameror eller andra sensorer på omlastningsutrustning samt kamerasystem utmed järnvägsspåren, och

ii) tillhandahållande av informationsflöden inom en terminal och mellan trafikslagen utmed logistikkedjan och terminalen som kan utbyta information med öppna och driftskompatibla system.

2. Medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att de multimodala godsterminaler som avses i punkt 1, som är anslutna till järnvägsnätet och som utför vertikal omlastning, senast den 31 december 2030 har tillräcklig omlastningskapacitet och kan hantera följande typer av intermodala lastenheter som kan flyttas med en kran: container, växelflak eller påhängsvagn.

3. Medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt säkerställa att de multimodala godsterminaler som avses i punkt 1, som är anslutna till stomjärnvägsnätet eller det utvidgade stomjärnvägsnätet, kan ta emot 740 meter långa tåg utan särskild hantering eller att, om detta inte är ekonomiskt bärkraftigt, lämpliga åtgärder vidtas för att förbättra driftseffektiviteten för att kunna hantera 740 meter långa tåg senast den 31 december 2040.

Denna punkt ska inte gälla för multimodala godsterminaler som endast är anslutna till isolerade järnvägsnät.

4. Efter ansökan från en medlemsstat och i vederbörligen motiverade fall ska kommissionen anta genomförandeakter som beviljar undantag från de krav som avses i denna artikel på grundval av specifika geografiska eller betydande fysiska begränsningar, särskilt när terminalen är belägen i ett område med begränsat utrymme, ett negativt resultat av en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys eller betydande negativa effekter på miljön eller den biologiska mångfalden. Varje sådan ansökan ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. En medlemsstat får i en enda ansökan begära att flera undantag ska beviljas.

Kommissionen ska bedöma ansökan mot bakgrund av den motivering som lämnats i enlighet med första stycket.

Kommissionen får begära ytterligare information från medlemsstaten senast 30 kalenderdagar efter mottagandet av ansökan i enlighet med första stycket. Om kommissionen anser att den information som lämnats är otillräcklig får den begära att medlemsstaten kompletterar denna ytterligare information inom 30 kalenderdagar från mottagandet av denna ytterligare information.

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

Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om undantag som beviljats i enlighet med denna artikel.

Artikel 39

Ytterligare prioriteringar för utbyggnad av infrastruktur för multimodala transporter

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

a) Underlättande av sammanlänkningar mellan olika trafikslag.

b) Avlägsnande av de främsta tekniska och administrativa hindren för multimodala transporter, inbegripet genom införande av eFTI.

c) Utveckling av ett smidigt informationsflöde som möjliggör transporttjänster i hela det transeuropeiska transportsystemet.

d) Underlättande av driftskompatibilitet för datadelning, tillgång till data och återanvändning av data inom och mellan trafikslagen.

e) Främjande om så är lämpligt av sidospår och multimodala godsterminaler i det transeuropeiska transportnätet som möjliggör hantering av 740 meter långa tåg utan särskild hantering.

f) Förlängning och elektrifiering av sidospår för avgående och ankommande tåg, justeringar av signalsystem och förbättringar av spårkonfigurationen.

g) Främjande om så är lämpligt av konvertering av sidospår till den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard.

h) Främjande av infrastruktur för multimodala transporter som underlättar en effektiv övergång till hållbara trafikslag.

AVSNITT 7

Urbana knutpunkter

Artikel 40

Komponenter i urbana knutpunkter

1. En urban knutpunkt ska särskilt omfatta följande:

a) Transportinfrastruktur i den urbana knutpunkten som ingår i det transeuropeiska transportnätet, inbegripet förbifartsleder.

b) Anslutningspunkter till det transeuropeiska transportnätet, som på ett icke-diskriminerande sätt är öppna för alla operatörer och användare, särskilt hamnar, flygplatser samt järnvägsstationer, bussterminaler och multimodala godsterminaler.

2. De städer som ligger i centrum för varje urban knutpunkt i det transeuropeiska transportnätet förtecknas i bilaga II. För att ingå i det transeuropeiska transportnätet och förtecknas i bilaga II ska en urban knutpunkt ha en befolkning på minst 100 000 invånare eller, om det inte finns någon sådan urban knutpunkt i en Nuts 2-region, vara den huvudsakliga knutpunkten i den Nuts 2-regionen.

Artikel 41

Krav på urbana knutpunkter

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

a) Tillgång till laddnings- och tankningsinfrastruktur för alternativa drivmedel i enlighet med förordning (EU) 2023/1804.

b) Senast den 31 december 2027:

i) Antagande och övervakning av en plan för hållbar mobilitet i städer (Sump) för varje urban knutpunkt som bland annat inbegriper åtgärder för att integrera de olika trafikslagen och övergå till hållbar mobilitet, främja effektiv utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet, inbegripet stadslogistik, och minska luft- och bullerföroreningarna och, om så är lämpligt, bedöma tillgängligheten till transport för användaren.

ii) Insamling och inlämnande till kommissionen av data om mobilitet i städer för varje urban knutpunkt inom områdena hållbarhet, säkerhet och tillgänglighet i enlighet med de indikatorer och den metod som avses i punkt 2.

c) Senast den 31 december 2030: utbyggnad av multimodala knutpunkter för persontrafik för att underlätta förbindelser för ’första och sista kilometern’, inbegripet underlättande av tillgång till infrastruktur för kollektivtrafik och aktiva transportsätt, och som är utrustade med minst en laddningsstation enligt definitionen i artikel 2.52 i förordning (EU) 2023/1804 som är avsedd för bussar; medlemsstaterna ska också överväga inrättandet i sådana knutpunkter av en tankningsstation, enligt definitionen i artikel 2.59 i den förordningen, som används för vätgas och är avsedd för bussar.

d) Senast den 31 december 2040: inrättande, förutsatt att detta bekräftas i en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys, av minst en multimodal godsterminal, om det inte redan finns en sådan terminal, som möjliggör tillräcklig omlastningskapacitet inom den urbana knutpunkten eller i dess närområde.

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

2. När de lokala myndigheterna antar och övervakar planerna för hållbar mobilitet i städer ska de, vid behov i samarbete med nationella myndigheter, göra allt som står i deras makt för att säkerställa att planerna för hållbar mobilitet i städer överensstämmer med riktlinjerna i bilaga V, samtidigt som de även tar hänsyn till de långväga transeuropeiska transportflödena.

Kommissionen ska senast den 19 juli 2025 anta en genomförandeakt

a) som i ett begränsat antal fastställer de indikatorer som ska användas för den datainsamling som föreskrivs i punkt 1 b i denna artikel,

b) som fastställer en metod för insamlingen och inlämnandet av data i enlighet med punkt 1 i denna artikel, och

c) som specificerar enskilda tidsfrister för inlämnande av sådana data.

Dessa tidsfrister ska uppgå till tre–fem år.

Genomförandeakten ska utarbetas i nära samarbete med medlemsstaterna och deras regionala och lokala myndigheter, och i samband med detta ska hänsyn tas till tillgången till data och deras tillgänglighet på lokal nivå samt befintliga planer för mobilitet i städer.

Denna genomförandeakt ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 61.3.

3. Kommissionen ska också senast den 19 juli 2025 inrätta ett internetgränssnitt som gör det möjligt för de berörda myndigheterna att lämna in planerna för hållbar mobilitet i städer samt de indikatorer som avses i punkt 1 b och som gör det möjligt för medlemsstaterna att säkerställa att planerna för hållbar mobilitet i städer och indikatorerna har lämnats in.

4. Senast den 19 juli 2025 ska medlemsstaterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.5, utse en nationell kontaktpunkt för planer för hållbar mobilitet i städer och inrätta ett nationellt program för planer för hållbar mobilitet i städer med syftet att bistå de urbana knutpunkterna vid antagandet och genomförandet av de planer för hållbar mobilitet i städer som avses i punkt 1 b i) i denna artikel.

Artikel 42

Ytterligare prioriteringar för urbana knutpunkter

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

a) Förbindelser för ’första och sista kilometern’ mellan och till de anslutningspunkter i det transeuropeiska transportnätet som avses i artikel 40.1 b, i syfte att öka det transeuropeiska transportnätets prestanda, t.ex. tunnelbana och spårvagn.

b) Sömlös sammanlänkning mellan det transeuropeiska transportnätets infrastruktur och infrastrukturen för regionala och lokala hållbara transporter, vilket får inbegripa

   i) för passagerare: möjligheten att få tillgång till information, boka och betala sina resor och hämta sina biljetter genom digitala tjänster för multimodal mobilitet för att möjliggöra optimerade färdplaner för fordon i syfte att förbättra förvaltningen av trafikflöden och trafiksäkerheten och minska trängsel och luftföroreningar, och

   ii) för gods: logistikanläggningar i städer för en stärkt konsolidering av leveranser i stadsområden, såsom mikroknutpunkter och logistikknutpunkter för cyklar, särskilt sådana som är kopplade till infrastruktur för järnvägs- och vattenvägstransporter,

c) hållbar, sömlös och säker sammanlänkning av infrastruktur för persontransporter mellan järnväg, väg och, beroende på vad som är lämpligt, inre vattenvägar, luftfart och sjöfart, inbegripet integrering av infrastruktur för aktiva transportsätt, särskilt vid anläggning eller uppgradering av transportinfrastruktur,

d) hållbar, sömlös och säker sammanlänkning av infrastruktur för godstransporter mellan järnväg, väg och, beroende på vad som är lämpligt, inre vattenvägar, luftfart och sjöfart samt lämpliga förbindelser med logistikplattformar och logistikanläggningar,

e) minskad exponering av stadsområden för negativa effekter av förbipasserande järnvägs- och vägtransporter,

f) främjande av effektiva utsläppsfria transporter och mobilitetstjänster med låga bullernivåer, inbegripet miljövänligare fordonsparker för stadstrafik avsedda för passagerare och gods,

g) om så är lämpligt, ökad andel kollektivtrafik och aktiva transportsätt bland transportsätten genom åtgärder för att i första hand styra in passagerarnas mobilitet på dessa transportsätt, inbegripet skyddad och säker infrastruktur för aktiva transportsätt,

h) främjande av effektiva urbana godsleveranser med låga buller- och koldioxidnivåer,

i) om så är lämpligt, ökad tillgänglighet och konnektivitet mellan städer och landsbygdsområden och tillgång till smarta, hållbara och överkomliga transporter, och

j) antagande av konkreta åtgärder som främjar ett mer omfattande införande av verktyg för informations- och kommunikationsteknik (IKT-verktyg) och intelligenta transportsystem, med öppen tillgång till samtliga operatörer, för att möjliggöra optimerade färdplaner för fordon i syfte att förbättra förvaltningen av trafikflöden, minska trängsel och luftföroreningar samt förbättra trafiksäkerheten, och information i realtid om hur infrastrukturen för alternativa drivmedel är tillgänglig.

KAPITEL IV

BESTÄMMELSER FÖR SMARTA OCH RESILIENTA TRANSPORTER

Artikel 43

IKT-system för transporter

1. IKT-system för transporter ska möjliggöra styrning och ledning avseende kapacitet och trafik och utbyte av information inom och mellan trafikslag, för multimodala transporter och transportrelaterade mervärdestjänster, förbättringar i fråga om resiliens, skydd, säkerhet, trängsel och drifts- och miljöprestanda och förenklade administrativa förfaranden. IKT-system för transporter ska också underlätta sömlösa förbindelser mellan infrastruktur och mobila tillgångar.

2. Följande IKT-system för transporter ska i enlighet med och inom gränserna för särskilda bestämmelser i unionsrätten införas i hela unionen för att säkerställa att det finns en uppsättning driftskompatibla grundläggande resurser i alla medlemsstater:

a) För järnvägar: ERTMS, telematikapplikationer för gods- och persontrafik enligt den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet, särskilt resultat från Shift2Rail och det gemensamma företaget för Europas järnvägar.

b) För inre vattenvägar: RIS.

c) För vägtransporter: ITS.

d) För sjötransporter: VTMIS-tjänster för trafikledning av fartyg och EMSWe för informationsutbyte.

e) För lufttransporter: system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), särskilt de som är ett resultat av Sesar-projektet.

f) För multimodala transporter: eFTI.

3. Medlemsstaterna får vid behov även främja andra IKT-system för transporter på ett samordnat och harmoniserat sätt på det transeuropeiska transportnätet. Dessa får inbegripa förbättringar till följd av digitalisering för järnvägar, främjandet av unionens dataområde för mobilitet och regelverk som underlättar datautbyte mellan företag, om sådana har inrättats av unionen, för transparens och optimering i leveranskedjan och lämplig IKT-infrastruktur som möjliggör smart tillsyn på grundval av det utbyte av data i realtid mellan ekonomiska aktörer och tillsynsmyndigheter som krävs för att kontrollera efterlevnaden av tillämpliga regleringskrav, inbegripet när fordon är i rörelse.

Artikel 44

Hållbara godstransporttjänster

Medlemsstaterna ska främja projekt av gemensamt intresse som både tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det transeuropeiska transportnätets infrastruktur och bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser och andra negativa samhällsekonomiska konsekvenser och miljökonsekvenser, såsom luftföroreningar och bullerföroreningar, och som syftar till att

a) främja hållbar användning, inbegripet effektiv förvaltning, av transportinfrastrukturen,

b) främja införande av innovativa transporttjänster, inbegripet genom närsjöfartsförbindelser inom ramen för det europeiska sjöfartsområdet, IKT-system för transporter och utbyggnad av kringliggande infrastruktur som är nödvändig för att uppnå främst miljömålen och de säkerhetsrelaterade målen med dessa tjänster,

c) underlätta multimodala transporttjänster, inbegripet nödvändiga därmed sammanhängande informationsflöden, och förbättra samarbetet mellan logistikkedjans deltagare, inbegripet speditörer, operatörer, tjänsteleverantörer och deras kunder,

d) stimulera resurseffektiv och utsläppsfri och utsläppssnål verksamhet, särskilt när det gäller teknik, drift, fordons och fartygs framdrivning och framförande, system- och driftsplanering, eller

e) förbättra förbindelserna till de mest utsatta och isolerade delarna av unionen, särskilt de yttersta randområdena, och andra randområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden liksom glesbefolkade områden genom att främja regelbunden och frekvent trafik.

Artikel 45

Ny teknik och innovation

För att det transeuropeiska transportnätet ska hålla jämna steg med innovativ teknisk utveckling och utbyggnad ska medlemsstaterna och kommissionen på ett samordnat sätt främja projekt av gemensamt intresse som särskilt syftar till följande:

a) Stödjande och främjande av utfasning av fossila bränslen i transportsektorn genom övergång till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, tåg, fartyg och luftfartyg som drivs med alternativa drivmedel och annan innovativ och hållbar teknik för transporter och transportnät.

b) Främjande av hållbar ny teknik för att förbättra och underlätta transport och mobilitet för passagerare och gods.

c) Stärkt utfasning av fossila bränslen från alla trafikslag genom att stimulera energieffektivitet, införa utsläppsfria och utsläppssnåla lösningar som drivs med alternativa drivmedel, och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur, om så är möjligt genom synergier med det transeuropeiska energinätet.

d) Stöd till införande och användning av ny digital teknik, särskilt främjande av datautbyte och konnektivitetsinfrastruktur med oavbruten täckning över hela nätet för att säkerställa högsta möjliga nivå och prestanda hos digital infrastruktur och uppnå högre automatiseringsnivåer, med särskilt fokus på järnvägssektorn.

e) Ökad säkerhet och hållbarhet i personers mobilitet och transporten av varor.

f) Förbättring av nätets drift, förvaltning, tillgänglighet, driftskompatibilitet, multimodalitet och effektivitet, inbegripet genom utveckling av digitala tjänster för multimodal mobilitet såsom utvecklingen av ’mobilitet som en tjänst’-lösningar.

g) Främjande av effektiva sätt att ge alla användare och leverantörer av transporttjänster tillgänglig och förståelig information om sammanlänkningar, driftskompatibilitet och multimodalitet och om det valda transportsättets miljökonsekvenser.

h) Främjande av åtgärder för minskade negativa externa effekter, t.ex. trängsel, hälsoskador och alla former av föroreningar inbegripet buller och utsläpp.

i) Införande av säkerhetsteknik.

j) Förbättring av transportinfrastrukturens resiliens mot störningar och klimatförändringar genom uppgradering och utformning av infrastruktur samt digitala, cybersäkra lösningar som syftar till att skydda nätet i samband med naturkatastrofer och katastrofer orsakade av människan.

k) Ytterligare främjande av utveckling och införande av IKT-system för transporter inom och mellan trafikslag.

Vid tillämpning av första stycket c får motsvarande transportinfrastruktur

a) inbegripa tillgång till energinät, rörledningar och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen,

b) beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon, inbegripet smart och dubbelriktad laddning,

c) inbegripa IKT-system för transporter,

d) fungera som energinav för olika trafikslag i syfte att koppla samman lokal produktion av ren energi med utsläppsfria mobilitetstillämpningar, och

e) bidra till att annan teknik införs som påskyndar utfasningen av fossila bränslen i ekonomin.

Artikel 46

Infrastrukturens resiliens

1. När projekt av gemensamt intresse planeras och genomförs ska medlemsstaterna vidta alla lämpliga åtgärder för att förbättra infrastrukturens säkerhet och resiliens mot klimatförändringar, naturliga faror, hybridhot, katastrofer orsakade av människan, olyckor och driftsavbrott samt avsiktliga störningar som påverkar funktionen hos unionens transportsystem. I synnerhet ska hänsyn tas till följande:

a) Ömsesidiga beroenden, kopplingar och kaskadeffekter i förhållande till andra nät, t.ex. telekommunikations- och elnät.

b) Skydd, säkerhet och prestanda vid förekomst av flera faror.

c) Infrastrukturens strukturella kvalitet under hela livscykeln, med särskild hänsyn till miljöförhållandena och de förväntade klimatförhållandena i framtiden.

d) Behov av civilskydd för att reagera på störningar, inbegripet för transport av farligt gods.

e) Cybersäkerhet och resiliens hos infrastrukturen, med särskild hänsyn till gränsöverskridande infrastruktur.

2. Projekt av gemensamt intresse för vilka en miljökonsekvensbedömning ska utföras i enlighet med direktiv 2011/92/EU ska vara föremål för klimatsäkring. Klimatsäkring ska göras med beaktande av senast tillgängliga bästa praxis och vägledning för att säkerställa att transportinfrastrukturen är resilient mot klimatförändringarnas negativa effekter, genom en sårbarhets- och riskbedömning ur klimatperspektiv, inbegripet genom relevanta anpassningsåtgärder, och genom att kostnaderna för växthusgasutsläpp integreras i kostnads-nyttoanalysen. Utan att det påverkar tillämpningen av andra unionsrättsakter gäller ett sådant krav inte projekt för vilka upphandlingsförfarandet för miljökonsekvensbedömningen har inletts senast den 18 juli 2024.

3. Senast den 19 juli 2026ska kommissionen i nära samarbete med den berörda medlemsstaten göra en bedömning av stomnätets resiliens och sårbarhet för klimatförändringarnas konsekvenser, och på grundval av denna får den utarbeta och offentliggöra bästa praxis om möjliga anpassningsåtgärder för att säkerställa nätverkets resiliens.

Artikel 47

Risker avseende säkerhet eller allmän ordning

1. Medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att det transeuropeiska transportnätets infrastruktur skyddas mot risker avseende säkerhet eller allmän ordning, genom att bedöma de potentiella riskerna för säkerheten eller den allmänna ordningen till följd av att ett företag från ett tredjeland deltar i eller bidrar till ett projekt av gemensamt intresse.

2. Vid fastställandet av huruvida det faktum att ett företag från ett tredjeland deltar i eller bidrar till ett projekt av gemensamt intresse av skäl som rör säkerhet eller allmän ordning sannolikt kommer att påverka infrastruktur, får medlemsstaterna beakta dess potentiella effekter på bland annat följande:

a) Försörjning av insatsvaror som är av väsentlig betydelse för anläggning, drift och underhåll av infrastrukturen.

b) Tillgång till känslig information, inbegripet personuppgifter, eller möjlighet att kontrollera sådan information i samband med anläggning, drift och underhåll av infrastrukturen.

Medlemsstaterna får även ta hänsyn till särskilt de faktorer som förtecknas i artikel 4.2 i förordning (EU) 2019/452.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EU) 2019/452, det faktum att varje medlemsstat ensam ansvarar för sin nationella säkerhet i enlighet med artikel 4.2 i EU-fördraget och varje medlemsstats rätt att skydda sina väsentliga säkerhetsintressen i enlighet med artikel 346 i EUF-fördraget ska en medlemsstat som av skäl som rör säkerhet eller allmän ordning anser att det faktum att ett företag från ett tredjeland deltar i eller bidrar till ett projekt av gemensamt intresse sannolikt kommer att påverka infrastruktur i det transeuropeiska transportnätet underrätta kommissionen om eventuella lämpliga åtgärder som vidtagits för att minska denna risk.

4. Denna artikel ska inte tillämpas på en fysisk persons deltagande i eller bidrag till ett projekt av gemensamt intresse, inbegripet en fysisk person som inom ett företag från ett tredjeland under en viss tid mot ersättning utför arbete åt en annan person under dennes ledning.

Artikel 48

Militär rörlighet

1. Vid anläggning eller uppgradering av infrastruktur på de delar av det transeuropeiska transportnätet som överlappar det militära transportnät som identifieras i *Militära krav för militär rörlighet inom och utanför EU*, som godkändes av rådet den 26 juni 2023 och den 23 oktober 2023, och i varje efterföljande dokument som ändrar de kraven och som godtas därefter ska medlemsstaterna beakta om det finns ett behov av, om det är relevant och om det är genomförbart att gå längre än kraven i kapitel III i denna förordning i syfte att ta hänsyn till den militära trupp- och materialtransportens vikt, storlek eller omfattning.

2. Senast den 19 juli 2025 och med beaktande av medlemsstaternas konstitutionella krav ska kommissionen genomföra en studie för att identifiera möjligheter till storskaliga transporter över hela unionen med kort varsel, inbegripet militär rörlighet. Under den studien ska kommissionen samråda med medlemsstaterna.

Artikel 49

Underhåll och projektens livscykel

Utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för planering, finansiering och förvaltning av underhåll av infrastruktur och i tillämpliga fall budgetprincipen om ettårighet, ska medlemsstaterna göra allt som står i deras makt för att säkerställa

a) att det transeuropeiska transportnätets infrastruktur underhålls på ett sätt som gör att det under sin livstid tillhandahåller en hög service- och säkerhetsnivå som är anpassad till trafikflödet och att behov av förebyggande underhåll, förbättringar av dess resiliens och uppskattade kostnader under den transeuropeiska transportinfrastrukturens livslängd beaktas i planeringsfasen för anläggning eller uppgradering,

b) långsiktig underhållsplanering för vägar och vid behov infrastruktur för inre vattenvägar, och

c) samstämmighet mellan behoven av underhåll och modernisering av järnvägsinfrastruktur i samband med utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet och den indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen som avses i artikel 8.1 i direktiv 2012/34/EU och den avtalsöverenskommelse som avses i artikel 30 i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 50

Tillgänglighet för alla användare

Den transeuropeiska transportinfrastrukturen ska möjliggöra sömlös mobilitet och tillgänglighet för alla användare, särskilt

a) människor i transportfattigdom eller utsatthet, inbegripet personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, och

b) personer som bor i de yttersta randområdena och andra randområden, landsbygdsområden, öområden, avlägsna områden och bergsområden samt glesbefolkade områden.

KAPITEL V

GENOMFÖRANDE AV INSTRUMENTEN EUROPEISKA TRANSPORTKORRIDORER OCH ÖVERGRIPANDE PRIORITERINGAR

Artikel 51

Instrumentet Europeiska transportkorridorer och övergripande prioriteringar

1. De europeiska transportkorridorerna är ett instrument för att underlätta ett samordnat införande av de delar av stomnätet och det utvidgade stomnätet som ingår i det transeuropeiska transportnätet och de är särskilt avsedda att förbättra gränsöverskridande länkar, färdigställa felande länkar och undanröja flaskhalsar inom unionen samt, om så är lämpligt, förbättra förbindelserna med det transeuropeiska transportnätet i grannländer.

2. För att leda till resurseffektiva multimodala transporter och bidra till sammanhållning genom förbättrat territoriellt samarbete ska de europeiska transportkorridorerna vara inriktade på följande:

a) Integrering av trafikslag, med särskild inriktning på att stärka de miljövänligaste trafikslagen, framför allt järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart.

b) Nätets driftskompatibilitet och kontinuitet.

c) En samordnad utbyggnad av infrastrukturen för alla trafikslag, särskilt på gränsöverskridande sträckor och i syfte att bygga ut ett driftskompatibelt system för godstrafik på järnväg samt ett högpresterande järnvägsnät för långväga persontrafik, inbegripet med höghastighetståg, i hela unionen samt för att säkerställa en effektiv och hållbar integration av infrastruktur för inre vattenvägar och sjöfart med andra trafikslag.

d) Stöd till utveckling och införande på ett samordnat och integrerat sätt av innovativa lösningar för digitalisering av transporter och deras driftskompatibilitet.

e) Främjande av utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel.

3. De europeiska transportkorridorerna ska ge medlemsstaterna möjlighet att uppnå en samordnad och synkroniserad strategi för investeringar i infrastruktur.

4. ERTMS och det europeiska sjöfartsområdet är de två övergripande prioriteringarna för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet. De instrument som inrättas i enlighet med detta kapitel ska underlätta ett snabbt införande av ERTMS och integrering av infrastruktur för sjötransporter och tjänster i det transeuropeiska transportnätet.

Artikel 52

Samordning av europeiska transportkorridorer och övergripande prioriteringar

1. För att underlätta ett samordnat genomförande av de europeiska transportkorridorerna, ERTMS och det europeiska sjöfartsområdet ska kommissionen efter överenskommelse med de berörda medlemsstaterna och efter samråd med Europaparlamentet och rådet och, om så är lämpligt, de grannländer som ingår i de europeiska transportkorridorerna utse en europeisk samordnare för varje korridor och för varje övergripande prioritering.

2. Den europeiska samordnaren ska utses särskilt på grundval av sina kunskaper om frågor som rör transporter, finansiering eller samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt, liksom sin erfarenhet av unionens politiska beslutsfattande. Den europeiska samordnaren ska utnämnas för en mandatperiod som uppgår till högst fyra år och som ska kunna förnyas. Den europeiska samordnarens ansvarsområde ska avse genomförandet av en enda korridor eller övergripande prioritering.

3. I kommissionens beslut om att utse en europeisk samordnare ska det anges hur de arbetsuppgifter som anges i punkterna 5, 6 och 7 ska utföras.

4. Den europeiska samordnaren ska agera i kommissionens namn och för dess räkning, och kommissionen ska tillhandahålla nödvändigt administrativt stöd.

5. De europeiska samordnarna ska ha följande uppgifter:

a) Stödja ett samordnat genomförande av den berörda europeiska transportkorridoren eller den berörda övergripande prioriteringen.

b) Utarbeta en arbetsplan tillsammans med de berörda medlemsstaterna och, vid behov, i samråd med de grannländer som ingår i de europeiska transportkorridorerna, och övervaka dess genomförande i enlighet med artikel 54.

c) Samråda med korridorforumet eller det rådgivande forumet för de övergripande prioriteringarna angående arbetsplanen och dess genomförande och regelbundet informera forumet om arbetsplanens genomförande.

d) Till medlemsstaterna, de grannländer som ingår i de europeiska transportkorridorerna, Europaparlamentet och kommissionen och, beroende på vad som är lämpligt, alla andra enheter som är direkt inblandade i genomförandet av den europeiska transportkorridoren eller den övergripande prioriteringen rapportera om eventuella svårigheter samt, särskilt när genomförandet av en korridor eller en övergripande prioritering stöter på hinder, bidra till att finna lämpliga lösningar.

e) Lämna in en årlig lägesrapport till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och de berörda medlemsstaterna om framstegen i genomförandet av de europeiska transportkorridorerna och de övergripande prioriteringarna; fokus i denna årliga lägesrapport ska ligga på de framsteg som gjorts när det gäller centrala prioriteringar och investeringar, den ska beskriva de problem som uppstått vid genomförandet och innehåller förslag till potentiella lösningar.

6. Utan att det påverkar befogenheterna för godstransportförvaltaren för järnväg enligt förordning (EU) nr 913/2010 eller medlemsstaternas behörighet när det gäller förvaltning och finansiering av infrastruktur ska de europeiska samordnarna för de europeiska transportkorridorerna ha ett nära samarbete med de berörda medlemsstaterna och godstransportförvaltarna för järnväg för att

a) bidra till att identifiera prioriteringar och investeringsbehov för godstrafiken på järnväg på de europeiska transportkorridorernas godstrafiklinjer på järnväg med beaktande av fördelarna för det transeuropeiska transportnätet och de generella datum för färdigställande som anges i denna förordning, och

b) övervaka prestandan hos godstransporttjänsterna på järnväg och vid behov identifiera potentiella hinder, till exempel tekniska, administrativa och operativa hinder, med särskilt fokus på den gränsöverskridande dimensionen, och lämna rekommendationer i detta avseende.

7. De europeiska samordnarna för de europeiska transportkorridorerna ska

a) ha ett nära samarbete med de berörda medlemsstaterna för att bidra till att identifiera prioriteringar och investeringsbehov för persontrafiklinjerna på järnväg i de europeiska transportkorridorerna, och

b) övervaka prestandan hos persontrafiken på järnväg och vid behov identifiera potentiella hinder, till exempel tekniska, administrativa och operativa hinder, med särskilt fokus på den gränsöverskridande dimensionen, och lämna rekommendationer i detta avseende.

8. De europeiska samordnarna för de europeiska transportkorridorerna ska ha ett nära samarbete med de berörda medlemsstaterna för att vid behov underlätta kontakter och samordning mellan företrädare för sjöfart och inre vattenvägar i syfte att öka deras synergier.

9. I enlighet med artikel 14.4 i förordning (EU) 2021/1153 ska kommissionen samråda med den europeiska samordnaren när den inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) prövar ansökningar om unionsfinansiering för europeiska transportkorridorer eller övergripande prioriteringar inom den europeiska samordnarens ansvarsområde, i syfte att säkerställa samstämmighet och framsteg för varje korridor eller övergripande prioritering, samtidigt som nätkonnektiviteten beaktas. Den europeiska samordnaren ska kontrollera om de projekt som medlemsstaterna eller i tillämpliga fall grannländer föreslår för medfinansiering från FSE är förenliga med prioriteringarna i den arbetsplan som avses i punkt 5 b i denna artikel.

10. Om den europeiska samordnaren inte klarar att utföra sitt uppdrag på ett tillfredsställande sätt och i enlighet med kraven i denna artikel, får kommissionen när som helst efter samråd med de berörda medlemsstaterna ta ifrån samordnaren uppdraget. Kommissionen ska informera Europaparlamentet och rådet om sitt beslut och utse en ny europeisk samordnare i enlighet med det förfarande som fastställs i punkt 1.

Artikel 53

Förvaltning av europeiska transportkorridorer och övergripande prioriteringar

1. För varje europeisk transportkorridor och övergripande prioritering ska respektive europeisk samordnare vid fullgörandet av sina uppgifter när det gäller arbetsplanen och dess genomförande biträdas av ett sekretariat och av en rådgivande grupp: ’korridorforumet’ respektive ’det rådgivande forumet för den övergripande prioriteringen’.

2. ’Korridorforumet’ ska inrättas formellt och ha den europeiska samordnaren som ordförande. De berörda medlemsstaterna ska enas om medlemmarna i korridorforumet för sina respektive delar av den europeiska transportkorridoren och säkerställa att godstransportförvaltaren för järnväg företräds samt göra det lättare för andra relevanta infrastrukturförvaltare, t.ex. myndigheter och förvaltningar för kust- och inlandshamnar, att företrädas.

3. Kommissionen ska samråda med de grannländer som ingår i de europeiska transportkorridorerna om medlemmarna i korridorforumet för sina respektive delar av den europeiska transportkorridoren.

4. Efter godkännande från de berörda medlemsstaterna kan den europeiska samordnaren inrätta och fungera som ordförande för korridorarbetsgrupper med inriktning på

a) driftskompatibilitet och införande av ny teknik och infrastruktur,

b) den samordnade utvecklingen och genomförandet av infrastrukturprojekt som rör gränsöverskridande sträckor,

c) gränsöverskridande persontrafik på järnväg,

d) operativa flaskhalsar,

e) urbana knutpunkter,

f) samarbete med tredjeländer, och

g) andra frågor som bedöms vara nödvändiga.

Vid behov ska den europeiska samordnaren samarbeta och samordna med godstransportförvaltaren för järnväg när det gäller arbetsgruppernas verksamhet, i syfte att undvika dubbelarbete.

5. Det rådgivande forumet för den övergripande prioriteringen ska inrättas av den europeiska samordnaren, som ska vara dess ordförande. De berörda medlemsstaterna och, om så är lämpligt och i samförstånd med de berörda medlemsstaterna, företrädare för de berörda grannländerna och de relevanta sektorerna ska kunna delta i det rådgivande forumet för den övergripande prioriteringen. Varje medlemsstat ska utnämna en ansvarig nationell företrädare som är involverad i samordningen av införandet av ERTMS i den medlemsstaten som ska närvara vid det rådgivande forumet för ERTMS. Den europeiska samordnaren kan också inrätta tillfälliga arbetsgrupper.

6. De berörda medlemsstaterna ska samarbeta med den europeiska samordnaren, delta i korridorforumet och det rådgivande forumet för den övergripande prioriteringen och ge den europeiska samordnaren den information som krävs för fullgörandet av de uppgifter som fastställs i denna artikel, inbegripet information om utbyggnaden av korridorer i relevanta nationella planer och program som bidrar till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet.

7. Den europeiska samordnaren får samråda med regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer, och särskilt dem som är godstransportförvaltare för järnväg, underleverantörsindustrin, transportanvändare och berörda parter när det gäller arbetsplanen och dess genomförande. På samma sätt får samråd när det gäller genomförandet av projekt av gemensamt intresse som omfattas av direktiv (EU) 2021/1187 även ske med de utsedda myndigheter som definieras i artikel 2.6 i det direktivet. Dessutom ska den europeiska samordnaren med ansvar för ERTMS ha ett nära samarbete med Europeiska unionens järnvägsbyrå, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 ([60]), och det gemensamma företaget för Europas järnvägar, och den europeiska samordnaren för det europeiska sjöfartsområdet ska ha ett nära samarbete med Europeiska sjösäkerhetsbyrån, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ([61]).

Artikel 54

Den europeiska samordnarens arbetsplan

1. Varje europeisk samordnare för de europeiska transportkorridorerna och de två övergripande prioriteringarna ska senast den 19 juli 2026 och därefter vart fjärde år utarbeta en arbetsplan med en detaljerad analys av läget i genomförandet av den korridor eller den övergripande prioritering som faller inom hans eller hennes ansvarsområde och dess överensstämmelse med kraven i denna förordning samt prioriteringarna för dess framtida utveckling.

2. Arbetsplanen ska utarbetas i nära samarbete med de berörda medlemsstaterna och vid behov de grannländer som ingår i den europeiska transportkorridoren och i samråd med korridorforumet och godstransportförvaltaren för järnväg, eller med det rådgivande forumet för den övergripande prioriteringen. Arbetsplanen för en europeisk transportkorridor ska godkännas av de berörda medlemsstaterna. Samråd ska ske med grannländer som ingår i en europeisk korridor. Kommissionen ska i informationssyfte lämna in arbetsplanen till Europaparlamentet och rådet.

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

3. Arbetsplanen för den europeiska transportkorridoren ska innehålla en detaljerad analys av läget i genomförandet av den berörda korridoren, vilken särskilt ska inbegripa följande:

a) En beskrivning av korridorens egenskaper, särskilt de gränsöverskridande sträckorna.

b) En analys av korridorens uppfyllelse av kraven med avseende på transportinfrastruktur i denna förordning och de framsteg som gjorts i samband med detta, inbegripet potentiella förseningar.

c) En identifiering av felande länkar och flaskhalsar som hindrar korridorens utbyggnad, med särskild tonvikt på de gränsöverskridande sträckorna.

d) En analys av de investeringar som krävs, inbegripet de olika finansieringskällor som säkrats eller planeras eller både och för genomförandet av de projekt som behövs för att bygga ut och färdigställa korridoren, särskilt de gränsöverskridande sträckorna.

e) En beskrivning av möjliga lösningar för att hantera investeringsbehoven och flaskhalsarna, särskilt för korridorens linjer och länkar för person- och godstrafik i syfte att iaktta de tidsfrister som fastställs i denna förordning.

f) En plan som kan innehålla vägledande delmål för avlägsnande av fysiska, tekniska, digitala, driftsmässiga och administrativa hinder mellan och inom olika trafikslag och för effektivare och mer tillgängliga multimodala transporter, med särskild hänsyn till järnvägen och dess gränsöverskridande sträckor och felande länkar på nationell nivå.

([60]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1).

([61]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1).

Vid analysen av investeringarna och utarbetandet av planen ska den europeiska samordnaren

i) ta hänsyn till nationella planer och program som avses i artikel 60.1 i denna förordning,

ii) samarbeta med direktionen och styrelsen för korridoren i linje med artikel 11 i förordning (EU) nr 913/2010 vad avser de aspekter som rör godstrafik på järnväg,

iii) ta hänsyn till de delar av analysen som är relevanta för korridoren, de handlingsplaner som utarbetats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 36.4 i denna förordning och den förteckning som avses i artikel 18 b i förordning (EU) nr 913/2010 vad avser de aspekter som rör multimodala godsterminaler,

iv) beakta resultaten av den övervakning som utförts i enlighet med artikel 52.7 b vad avser den aspekt som rör persontrafik, och

v) ta hänsyn till rekommendationerna från Europeiska unionens revisionsrätt och arbetena från de utsedda myndigheterna enligt direktiv (EU) 2021/1187.

g) Resultaten av den övervakning av kvaliteten på godstrafiken på järnväg som utförs av godstransportförvaltaren för järnväg i enlighet med artikel 19.2 i förordning (EU) nr 913/2010 och förteckningen över korridorens övergripande och specifika mål och åtgärder som fastställts i enlighet med artikel 9.1 i förordning (EU) nr 913/2010, som ett sätt att uppnå de operativa prioriteringarna i artikel 19 i den här förordningen.

h) En kartläggning i samarbete med de berörda medlemsstaterna, de berörda lokala myndigheterna och de nationella kontaktpunkterna för planer för hållbar mobilitet i städer av åtgärder i urbana knutpunkter som kan bidra till att gods- och persontrafiken i korridoren fungerar effektivt och till att målen för det transeuropeiska transportnätet uppnås, samtidigt som de är förenliga med relevanta planer för hållbar mobilitet i städer.

i) En kartläggning, i samarbete med de berörda medlemsstaterna, av prioriteringarna för utbyggnaden av korridoren.

j) En analys av klimatförändringarnas eventuella inverkan på infrastrukturen och i tillämpliga fall föreslagna åtgärder för att stärka resiliensen mot klimatförändringar.

k) Åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser, buller och, beroende på vad som är lämpligt, andra negativa externa effekter.

4. Den europeiska samordnaren ska erbjuda medlemsstaterna och, om så är lämpligt och vid behov, grannländer stöd i genomförandet av arbetsplanen, i synnerhet när det gäller

a) fastställande av prioriteringar i den nationella planeringen, genom att bidra till identifiering av genomförandeproblem och flaskhalsar, inbegripet operativa problem, för varje korridor eller för varje övergripande prioritering,

b) projekt- och investeringsplanering, därmed sammanhängande kostnader och tidsplan för genomförandet av de europeiska transportkorridorerna eller den övergripande prioriteringen, och

c) arbetet i tillsynsorganet eller ett liknande styrande organ för en enda enhet vid behov för samordning, anläggning eller förvaltning av gränsöverskridande infrastrukturprojekt, i enlighet med artikel 8.6.

Artikel 55

Genomförandeakter

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.5 i denna förordning ska kommissionen, med förbehåll för de berörda medlemsstaternas godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget, anta genomförandeakter för genomförandet av varje europeisk transportkorridor som omfattar dess främsta gränsöverskridande sträckor samt ett begränsat antal andra specifika projekt på nationella sträckor som är avgörande för att korridoren ska fungera i syfte att genomföra felande länkar eller undanröja större flaskhalsar. Urvalet av projekt som ska inbegripas i genomförandeakterna ska grunda sig på analysen enligt överenskommelse med medlemsstaterna i de europeiska samordnarnas första arbetsplan som utarbetats i enlighet med artikel 54 i denna förordning. Syftet med genomförandeakterna ska vara att säkerställa enhetliga prioriteringar för infrastruktur- och investeringsplaneringen genom att fastställa vägledande delmål och den förväntade tidsplanen för genomförandet av de identifierade projekten. Genomförandeakterna ska utarbetas i nära samarbete med de berörda medlemsstaterna och uppdateras vart fjärde år eller på begäran av de medlemsstaterna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 61.3.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8.5 i denna förordning och med förbehåll för de berörda medlemsstaternas godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget får kommissionen anta genomförandeakter för genomförandet av gränsöverskridande sträckor eller för genomförandet av de övergripande prioriteringarna. Genomförandeakterna ska utarbetas i nära samarbete med de berörda medlemsstaterna och uppdateras vart fjärde år eller på begäran av de medlemsstaterna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 61.3.

3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att ändra de genomförandeakter som avses i punkterna 1 och 2 för att ta hänsyn till framsteg som gjorts, förseningar som uppstått eller uppdaterade nationella program. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 61.3.

4. Till dess att de genomförandeakter som avses i denna artikel har genomförts fullt ut och om inte annat föreskrivs i dessa genomförandeakter ska de berörda medlemsstaterna vartannat år lämna in en rapport till kommissionen om de framsteg som gjorts och särskilt ange de finansiella åtaganden som gjorts i den nationella budgetplanen. Rapporten får innehålla hänvisningar till den information som samlats in i enlighet med artikel 57.

Artikel 56

Samarbete med grannländer involverade i de europeiska transportkorridorerna och de övergripande prioriteringarna

1. Den europeiska samordnaren för en europeisk transportkorridor eller för en övergripande prioritering som omfattar specifika grannländer ska ha rätt att samarbeta med dessa länder och involvera dem i relevant korridorverksamhet, t.ex. korridorforumet eller arbetsgrupper som inrättats i enlighet med artikel 53.2 och 53.4 eller i det rådgivande forumet för den övergripande prioriteringen, i tillämpliga fall.

2. Den europeiska samordnaren får också samarbeta med internationella organisationer när han eller hon bedriver verksamhet med anknytning till de europeiska transportkorridorerna eller en övergripande prioritering som omfattar grannländer som är medlemmar i dessa internationella organisationer.

3. Unionen får ingå avtal på hög nivå med de berörda grannländerna för att uppnå en samordnad och synkroniserad strategi för genomförandet av de europeiska transportkorridorerna och de övergripande prioriteringarna.

KAPITEL VI

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 57

Rapportering och övervakning

1. Medlemsstaterna ska regelbundet, övergripande och transparent informera kommissionen om de framsteg som görs när det gäller att färdigställa det transeuropeiska transportnätet genom genomförande av projekt av gemensamt intresse och om de investeringar som görs för detta ändamål.

2. Denna information ska inbegripa årliga tekniska data som rör de krav med avseende på transportinfrastrukturen som fastställs i kapitel III, såvida sådan information vad avser det transeuropeiska transportnätet inte redan har samlats in för andra unionstillämpningar eller unionsdatabaser.

3. Detta översändande av data ska säkerställas på ett automatiserat sätt genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec). Till dess att funktionen för automatiserat datautbyte i TENtec är fullt operativ ska detta översändande säkerställas vartannat år.

4. När det gäller investeringar som rör projekt av gemensamt intresse ska medlemsstaterna vartannat år översända finansiella data i form av årliga aggregerade data per trafikslag och nät (stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät).

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter som fastställer förteckningen över de tekniska data som ska översändas i enlighet med punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 61.3.

6. Kommissionen ska säkerställa att TENtec är offentligt och lättillgängligt och möjliggör ett automatiserat utbyte av data med nationella system och andra relevanta unionstillämpningar och datakällor. TENtec ska innehålla aktuell information för varje projekt om vilka former av unionsstöd som ges, hur stora belopp som avses samt hur varje projekt fortlöper.

Kommissionen ska också säkerställa att TENtec inte offentliggör sådan information som är konfidentiell eller som skulle kunna skada eller på ett otillbörligt sätt påverka ett offentligt upphandlingsförfarande i en medlemsstat.

7. Kommissionen och medlemsstaterna ska göra allt som står i deras makt för att säkerställa att data i informationssystemet TENtec håller hög kvalitet, är fullständiga och samstämmiga. De ska samarbeta för att möjliggöra ett automatiserat utbyte av data mellan de nationella systemen och datakällorna och TENtec.

Artikel 58

Uppdatering av nätet

1. Med förbehåll för den berörda medlemsstatens godkännande i enlighet med artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 62 i denna förordning för att ändra bilagorna I och II i denna i syfte att

a) beakta förändringar som följer av de kvantitativa tröskelvärden som fastställs i artiklarna 21.3 a, 25.4 a och b och 33.2 samt av de kvantitativa tröskelvärden och kvalitativa krav som fastställs i artikel 25.4 c; i detta avseende ska kommissionen

   i) i det övergripande nätet inbegripa inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser, om det påvisas att genomsnittet för deras trafikvolym under de senaste tre åren överstiger det relevanta tröskelvärdet, och

   ii) från det övergripande nätet utesluta kusthamnar och flygplatser, om det påvisas att genomsnittet för deras trafikvolym under de senaste sex åren understiger 85 % av det relevanta tröskelvärdet utom för kusthamnar som ingår i det övergripande nätet för vilka villkoren i artikel 25.4 d eller e är uppfyllda, eller på begäran av den berörda medlemsstaten,

b) i det övergripande nätet och stomnätet på begäran av den berörda medlemsstaten inbegripa inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser, om denna infrastruktur har fått ytterligare europeiskt mervärde på grund av sin geostrategiska betydelse för unionen och om det påvisas att kraven i det relevanta avsnittet i kapitel III är uppfyllda eller, alternativt, om det på rimligt sätt motiverats att de relevanta tidsfristerna för uppfyllande av dessa krav kommer att uppfyllas,

c) i det transeuropeiska transportnätet inbegripa urbana knutpunkter, om det påvisas att de uppfyller kraven i artikel 40.2,

d) från det transeuropeiska transportnätet på begäran av den berörda medlemsstaten utesluta urbana knutpunkter, om det påvisas att de inte längre uppfyller kraven i artikel 40.2,

e) från det transeuropeiska transportnätet på begäran av den berörda medlemsstaten i exceptionella och vederbörligen motiverade fall och i samförstånd med de berörda myndigheterna för den berörda urbana knutpunkten utesluta urbana knutpunkter som uppfyller kraven i artikel 40.2,

f) i det transeuropeiska transportnätet inbegripa järnvägs-/vägterminaler och terminaler utmed inre vattenvägar som identifierats av medlemsstaten i enlighet med artikel 36.5, från det transeuropeiska transportnätet på begäran av den berörda medlemsstaten utesluta järnvägs-/vägterminaler eller utesluta sådana multimodala godsterminaler som avses i artikel 36.1 a, b och c på begäran av de berörda medlemsstaterna, eller

g) på grundval av den information som lämnats av den berörda medlemsstaten i enlighet med artikel 57.1 på ett strikt begränsat sätt anpassa kartorna över infrastrukturen för vägar, järnvägar och inre vattenvägar så att de återspeglar de framsteg som gjorts i färdigställandet av nätet; när kommissionen anpassar dessa kartor ska den inte göra några anpassningar av vägsträckningarna utöver vad som är tillåtet enligt det relevanta beslutet om godkännande av projektet.

De anpassningar som avses i första stycket a ska grundas på senast tillgängliga statistik som har offentliggjorts av Eurostat eller, om denna statistik inte är tillgänglig, av medlemsstaternas nationella statistikbyråer, samtidigt som de år som påverkats av oförutsedda händelser som orsakat betydande minskningar i trafikflöden exkluderas.

När urbana knutpunkter på begäran av medlemsstaten såsom avses i första stycket d utesluts från det transeuropeiska transportnätet ska begäran åtföljas av yttrandet från de berörda myndigheterna för den urbana knutpunkten.

Den anpassning som avses i första stycket g får inbegripa en anpassning av status för nya anläggningar som markeras som streckade linjer på kartorna i bilagorna inbegripet, förutsatt att den eller de angränsande medlemsstaterna lämnat sitt samtycke, deras gränsöverskridande förbindelser. Anpassningen får även inbegripa en uppgradering av gränsöverskridande sträckor, förutsatt att båda de involverade medlemsstaterna lämnat sitt samtycke.

2. En delegerad akt om att inbegripa en urban knutpunkt i bilaga II i enlighet med punkt 1 c i denna artikel ska

a) förlänga de tidsfrister som fastställs i artikel 41.1 b och c med tre år, till och med den 31 december 2030 respektive den 31 december 2033; och för de urbana knutpunkter som inbegripits i bilaga II efter det att de tidsfrister som fastställs i artikel 41.1 b eller c har löpt ut förlänga dessa tidsfrister med tre år efter det att den delegerade akten har trätt i kraft, och

b) förlänga den tillämpliga tidsfristen för uppfyllelse av kraven i artikel 41.1 d med fem år, till och med den 31 december 2045; och för de urbana knutpunkter som inbegripits i bilaga II efter det att den tidsfrist som fastställs i artikel 41.1 d har löpt ut förlänga denna tidsfrist med fem år efter det att den delegerade akten har trätt i kraft.

3. En delegerad akt om att inbegripa en järnvägs-/vägterminal i bilagorna I och II i enlighet med punkt 1 f i denna artikel ska

a) förlänga de tidsfrister som fastställs i artikel 38.1 c och 38.2 med tre år, till och med den 31 december 2033; och för de järnvägs-/vägterminaler som inbegripits i bilagorna I och II efter det att de tidsfrister som fastställs i artikel 38.1 c och 38.2 har löpt ut förlänga dessa tidsfrister med tre år efter det att den delegerade akten har trätt i kraft, och

b) förlänga den tidsfrist som fastställs i artikel 38.3 med fem år, till och med den 31 december 2045; och för de järnvägs-/vägterminaler som inbegripits i bilagorna I och II efter det att den tidsfrist som fastställs i artikel 38.3 har löpt ut förlänga denna tidsfrist med fem år efter det att den delegerade akten har trätt i kraft.

4. Ett projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur som nyligen inbegripits i det transeuropeiska transportnätet genom en delegerad akt som antagits i enlighet med punkt 1 ska från och med den dag då den delegerade akten träder i kraft vara berättigat till ekonomiskt stöd från unionen inom ramen för de instrument som är tillgängliga för det transeuropeiska transportnätet.

Projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur som har uteslutits från det transeuropeiska transportnätet ska från och med den dag då de delegerade akter som antagits i enlighet med punkt 1 träder i kraft inte längre vara stödberättigande. Ett avslutat stödberättigande påverkar inte beslut om finansiering eller stöd som av kommissionen antagits före denna tidpunkt.

5. Med förbehåll för artikel 172 andra stycket i EUF-fördraget ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 62 i denna förordning för att ändra bilaga IV i denna för att inbegripa eller anpassa översiktskartor över transportinfrastrukturnät i grannländer. Sådana delegerade akter ska grundas på avtal på hög nivå om transportinfrastrukturnät mellan unionen och de berörda grannländerna.

Artikel 59

Engagemang med offentliga och privata berörda parter

Under planerings- och anläggningsfasen av ett projekt av gemensamt intresse ska, om så är lämpligt, nationella förfaranden följas när det gäller deltagande av och samråd med regionala och lokala myndigheter samt civilsamhället som berörs av projektet. För projekt av gemensamt intresse som omfattas av direktiv (EU) 2021/1187 måste kraven i detta respekteras. Kommissionen ska främja utbyte av god praxis i detta avseende, särskilt när det gäller samråd med och inkludering av människor i utsatta situationer.

Artikel 60

Anpassning av nationella planer till unionens transportpolitik

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att nationella planer och program som bidrar till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet är förenliga med unionens transportpolitik och med de prioriteringar och tidsfrister som fastställs i denna förordning. De ska också beakta bland annat de prioriteringar som fastställs i arbetsplanerna för de relevanta korridorerna och övergripande prioriteringarna för de berörda medlemsstaterna och i tillämpliga fall de genomförandeakter som avses i artikel 55.1 och 55.2.

2. Medlemsstaterna ska tillhandahålla kommissionen relevanta utkast till nationella planer eller program som bidrar till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet eller en sammanfattning av dessa samt alla betydande ändringar av dessa så snart som möjligt efter det att ett offentligt samråd om denna plan eller detta program har inletts.

Kommissionen får avge ett yttrande om överensstämmelsen mellan utkasten till nationella planer och program och de prioriteringar som fastställs i denna förordning och de prioriteringar som fastställs i arbetsplanerna för motsvarande europeiska transportkorridorer och de övergripande prioriteringarna och i de genomförandeakter som antas i enlighet med artikel 55.1 och 55.2. Yttrandet påverkar inte de nationella planernas och programmens giltighet och ska inte hindra deras antagande och tillämpning.

Medlemsstaterna ska också tillhandahålla kommissionen de slutliga nationella planerna eller programmen när dessa har antagits.

Artikel 61

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. Vid tillämpning av artikel 23.3 andra stycket i denna förordning ska kommissionen biträdas av den kommitté som inrättats i enlighet med artikel 7 i rådets direktiv 91/672/EEG ([62]).

3. Om det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 62

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

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

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 11.3, 58.1 och 58.5 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 18 juli 2024. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 11.3, 58.1 och 58.5 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

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

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas i enlighet med artiklarna 11.3, 58.1 och 58.5 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 63

Översyn

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

Bedömningen ska ta hänsyn till den årliga lägesrapporten och de arbetsplaner som utarbetats av de europeiska samordnarna i enlighet med artikel 52.5 e respektive artikel 54.1 samt de nationella planer och program som avses i artikel 60.1.

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

a) överensstämmelsen med denna förordning,

b) framstegen i genomförandet av denna förordning, inbegripet potentiella förseningar,

c) förändringar i person- och godstransportflödena,

d) utvecklingen i fråga om investeringar i nationell transportinfrastruktur, och

e) behovet av ändringar av denna förordning.

I utvärderingen ska också inverkan av föränderliga trafikmönster och den relevanta utvecklingen av planerna för investeringar i infrastruktur beaktas.

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

Artikel 64

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

1. Vid betydande förseningar i inledandet eller slutförandet av arbetet med stomnätet, det utvidgade stomnätet och det övergripande nätet jämfört med den ursprungliga förväntade tidsplan som anges i de genomförandeakter som avses i artikel 55 får kommissionen be den eller de berörda medlemsstaterna att redogöra för skälen till denna försening. Medlemsstaten eller medlemsstaterna ska ange dessa skäl inom tre månader från begäran. På grundval av det svar som ges ska kommissionen rådgöra med den eller de berörda medlemsstaterna för att lösa det problem som orsakat förseningen.

2. Om den försenade sträckan berör en europeisk transportkorridor ska den europeiska samordnaren involveras för att ge medlemsstaterna stöd att lösa problemet.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av förfarandet i artikel 258 i EUF-fördraget och artikel 8.5 i denna förordning får kommissionen efter att ha beaktat de skäl som den eller de berörda medlemsstaterna har angett i enlighet med första stycket i denna artikel, om en betydande försening i inledandet eller slutförandet av arbetet med stomnätet, det utvidgade stomnätet eller det övergripande nätet kan tillskrivas medlemsstaten eller medlemsstaterna utan att tillräcklig motivering föreligger, ge de berörda medlemsstaterna rekommendationer i syfte att undanröja förseningen och förhindra eller minska ytterligare förseningar.

Artikel 65

Undantag

De bestämmelser som avser järnvägar, särskilt alla krav om anslutning av flygplatser och hamnar till järnvägar, samt de bestämmelser som avser multimodala godsterminaler, ska inte gälla för Cypern, Malta, öar och yttersta randområden så länge som det inte har inrättats något järnvägssystem på deras territorium. Bestämmelserna om trygg och säker parkering ska inte gälla för Cypern, Malta, öar och yttersta randområden.

Bestämmelserna om den nominella spårvidden 1435 mm enligt europeisk standard för järnväg i artikel 17 ska inte gälla för Irland, öar och yttersta randområden.

Artikel 66

Ändringar av förordning (EU) 2021/1153

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

Artikel 67

Ändringar av förordning (EU) nr 913/2010

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

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

'*Artikel 1*

Syfte och tillämpningsområde

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

2. Denna förordning ska gälla för förvaltning och användning av järnvägsinfrastruktur som ingår i godskorridorer, utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för planering och finansiering av sådan infrastruktur.'

2. Artikel 2 ska ersättas med följande:

'*Artikel 2*

Definitioner

1. I denna förordning ska definitionerna i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (*) gälla.

2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1 gäller följande definitioner:

a) *godskorridor*: järnvägslinjer för godstrafik som ingår i en europeisk transportkorridor som specificeras i artikel 11.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juli 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (**) och i bilaga III till den förordningen, inbegripet järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning samt relevanta järnvägstjänster i enlighet med direktiv 2012/34/EU.

b) *genomförandeplan*: dokument som presenterar de medel, den strategi och de åtgärder som de berörda parterna planerar att genomföra och som är nödvändiga och tillräckliga för att organisera och förvalta godskorridoren.

c) *terminal*: anläggning utmed en godskorridor som särskilt iordningställts för att medge lastning eller lossning av gods till eller från godståg och samordning av godstransporttjänster på järnväg med transporter på väg, till sjöss, på inre vattenvägar eller i luften, eller tågbildning eller ändring av godstågs sammansättning samt, om så är nödvändigt, genomförande av gränsförfaranden vid gränserna till europeiska tredjeländer.

d) *europeisk samordnare*: den samordnare som avses i artikel 52 i förordning (EU) 2024/1679.

(*) EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.
(**) EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.'

3. Titeln på kapitel II ska ersättas med följande:

'*ORGANISATION OCH FÖRVALTNING AV GODSKORRIDORERNA*'.

4. Artikel 3 ska ersättas med följande:

'*Artikel 3*

Organisation och förvaltning av godskorridorer

1. De medlemsstater och infrastrukturförvaltare som ansvarar för den godskorridor som ingår i den europeiska transportkorridoren ska anpassa förvaltningen av godskorridoren från och med den 18 juli 2024 eller om sträckningen för en europeisk transportkorridor ändras i enlighet med artikel 11.3 i förordning 2024/1679, inom 18 månader från dagen för den ändringen. I vederbörligen motiverade fall och efter kommissionens godkännande får perioden förlängas till 24 månader. Godskorridorens direktion och styrelse ska anta de åtgärder som krävs för att anpassa organisationen och förvaltningen av godskorridoren i enlighet med artiklarna 9–19 i denna förordning till den nya geografiska sträckningen.

2. Direktionen för en godskorridor får besluta att behandla administrativa, operativa och driftskompatibilitetsrelaterade aspekter av internationell persontrafik på järnväg i korridoren. Artiklarna 11 och 14 ska inte gälla för dessa tjänster.'

5. Artiklarna 4–7 ska utgå.

6. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:

'1. För varje godskorridor ska de berörda medlemsstaterna inrätta en direktion med ansvar för fastställande av godskorridorens allmänna syften, övervakning samt vidtagande av de åtgärder som uttryckligen anges i punkt 7 i den här artikeln samt i artiklarna 9, 11, 14.1 och 22. Direktionen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaternas myndigheter. Direktionen ska regelbundet bedöma samstämmigheten mellan de allmänna syftena och de mål som fastställs av styrelsen i enlighet med artikel 9.1 c.

2. För varje godskorridor ska de berörda infrastrukturförvaltarna och i förekommande fall de berörda tilldelningsorgan som avses i artikel 7.2 i direktiv 2012/34/EU inrätta en styrelse, som ska ansvara för vidtagandet av de åtgärder som uttryckligen anges i punkterna 5, 7, 8 och 9 i den här artikeln och i artiklarna 9–12, 13.1, 14.2, 14.6, 14.9, 16.1, 17.1, 18 och 19 i denna förordning. Styrelsen ska bestå av företrädare för infrastrukturförvaltarna.'

b) Följande punkter ska införas:

'2a. En medlemsstat som har utnyttjat artikel 5.4 före den 18 juli 2024 får besluta att en infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen på dess territorium under en period på högst tio år från och med den 18 juli 2024 inte ska delta i den styrelse som inrättats i enlighet med punkt 2 i den här artikeln. Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de övriga medlemsstater som deltar i den berörda godskorridoren om sitt beslut.

I sådana fall ska den berörda medlemsstaten och den berörda infrastrukturförvaltaren samarbeta med styrelsen om så är nödvändigt för att styrelsen ska kunna fullgöra sina uppgifter.

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

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

I sådana fall ska de berörda myndigheterna och den eller de berörda infrastrukturförvaltarna samarbeta med direktionen och styrelsen om så är nödvändigt för att direktionen eller styrelsen ska kunna fullgöra sina uppgifter.

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

c) Punkterna 4 och 8 ska ersättas med följande:

'4. Direktionen ska fatta sina beslut i samförstånd mellan de företrädare för myndigheterna i de berörda medlemsstaterna som deltar i direktionen.

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

6. Direktionens och styrelsens ansvarsområden ska inte påverka infrastrukturförvaltarnas oberoende enligt artikel 4.2 i direktiv 2012/34/EU.

7. Styrelsen ska inrätta en rådgivande grupp bestående av förvaltare av och ägare till terminalerna i godskorridoren inbegripet, om så är nödvändigt, kust- och inlandshamnar. Denna rådgivande grupp får avge ett yttrande om alla förslag från styrelsen som har direkta konsekvenser för investeringarna och för förvaltningen av terminaler. Den får även avge yttranden på eget initiativ. Styrelsen ska ta hänsyn till alla sådana yttranden. Om styrelsen och den rådgivande gruppen är oeniga, får den rådgivande gruppen hänskjuta frågan till direktionen. Direktionen ska informera den berörda europeiska samordnaren och fungera som mellanhand och i god tid avge ett yttrande i frågan. Den berörda europeiska samordnaren får också i god tid avge ett yttrande i frågan. Det slutliga beslutet ska emellertid fattas av styrelsen.

8. Styrelsen ska inrätta ytterligare en rådgivande grupp bestående av järnvägsföretag som är intresserade av att använda godskorridoren. Denna rådgivande grupp får avge ett yttrande om alla förslag från styrelsen som har konsekvenser för dessa företag. Den får även avge yttranden på eget initiativ. Styrelsen ska ta hänsyn till alla sådana yttranden. Om styrelsen och den rådgivande gruppen är oeniga, får den rådgivande gruppen hänskjuta frågan till direktionen. Direktionen ska informera den europeiska samordnaren och de regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU och som berörs av godskorridoren. Direktionen ska fungera som mellanhand och i god tid avge ett yttrande i frågan. Den berörda europeiska samordnaren får också i god tid avge ett yttrande i frågan. Det slutliga beslutet ska fattas av styrelsen.

(*) EGT L 199, 31.7.1985, s. 1.

d) Följande punkt ska läggas till:

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

7. Artikel 9 ska ersättas med följande:

’Artikel 9

Åtgärder för utbyggnad av godskorridoren

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

Denna plan ska inbegripa följande:

a) En beskrivning av godskorridorens egenskaper, inbegripet flaskhalsarna, och det åtgärdsprogram som krävs för att förbättra dess organisation och förvaltning.

b) De väsentliga delarna av den undersökning som avses i punkt 3.

c) De övergripande målen för godskorridorerna, särskilt godskorridorens prestanda uttryckt i tjänstekvalitet och godskorridorens kapacitet i enlighet med artikel 19 i denna förordning och, när så är relevant, kvantitativa eller kvalitativa specifika mål som rör dessa övergripande mål. De övergripande och specifika målen ska beakta de prioriteringar som fastställs i artikel 19 i förordning (EU) 2024/1679.

d) Åtgärderna för att genomföra artiklarna 12–19 och åtgärderna för att förbättra godskorridorens prestanda, på grundval av resultaten av den bedömning som avses i artikel 19.3, i syfte att uppnå de övergripande och specifika mål som avses i led c i denna punkt.

e) Åsikter och bedömningar avseende korridorens utbyggnad från de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8.

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

Vid utarbetandet av genomförandeplanen ska styrelsen beakta målen och åtgärderna i den europeiska samordnarens arbetsplan, som avses i artikel 54 i förordning (EU) 2024/1679.Genomförandeplanen ska inbegripa en hänvisning till de delar av arbetsplanen som är relevanta för godstrafiken på järnväg utmed korridoren.

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

2. Styrelsen ska regelbundet, minst vart fjärde år, se över genomförandeplanen och därvid beakta hur genomförandet framskrider, marknaden för godstrafik på järnväg i godskorridoren och de prestanda som uppmätts i enlighet med de övergripande mål som avses i punkt 1 c.

3. Styrelsen ska genomföra och regelbundet uppdatera en transportmarknadsundersökning avseende konstaterade och förväntade förändringar av trafiken i godskorridoren, omfattande olika typer av trafik, såväl godstransporter som persontransporter. Undersökningen ska också, om så är nödvändigt, avse den samhällsekonomiska kostnad respektive nytta som utbyggnaden av godskorridoren medför.

4. Genomförandeplanen ska beakta utvecklingen av terminaler, inbegripet marknads- och framtidsanalyser av multimodala godsterminaler samt medlemsstaternas handlingsplaner för godskorridoren, som avses i artikel 36.3 och 36.4 i förordning (EU) 2024/1679.

5. Styrelsen ska, beroende på vad som är lämpligt, vidta åtgärder för att samarbeta med regionala eller lokala förvaltningar eller både och när det gäller genomförandeplanen.'

8. Artikel 11 ska ersättas med följande:

'*Artikel 11*

Planering av investeringar

1. Direktionen och styrelsen för en godskorridor ska samarbeta med den europeiska samordnare som berörs av godskorridoren när det gäller de infrastruktur- och investeringsbehov som uppstår till följd av godstrafiken på järnväg, för att stödja utarbetandet av den arbetsplan som avses i artikel 54 i förordning (EU) 2024/1679.

2. Styrelsen ska samråda med de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8 om infrastrukturutbyggnad och investeringsbehov. Samrådet ska grundas på korrekt och aktuell dokumentation av infrastrukturplaneringen på korridornivå och nationell nivå. Yttranden från de rådgivande grupperna om investeringar ska motiveras på ett tillfredsställande sätt. Direktionen ska säkerställa adekvat samordning mellan dessa samråd och samordningsmekanismerna på nationell nivå enligt artikel 7e i direktiv 2012/34/EU.

3. Samarbetet och samrådet ska särskilt inriktas på följande:

a) Kapacitetsbehov för godstransporter på järnväg som är relevanta för infrastruktur- och investeringsplanering, särskilt när det gäller godståg med en längd på minst 740 m, med beaktande av behovet av kapacitet enligt artikel 14.2 i denna förordning och all infrastruktur som förklarats överbelastad i enlighet med artikel 47 i direktiv 2012/34/EU.

b) Krav på infrastruktur i det transeuropeiska transportnätet som är relevanta för godstransporter på järnväg enligt kapitlen II och III i förordning (EU) 2024/1679.

c) Behov av riktade investeringar för att avlägsna lokala flaskhalsar, förbättringar av knutpunkter och järnvägsanslutningar eller teknisk utrustning som förbättrar driftsprestanda.'

9. Artikel 13.3 och 13.4 ska ersättas med följande:

'3. Vid den enda kontaktpunkten ska beslut fattas om ansökningarna om på förhand iordningställda tåglägen för godståg enligt artikel 14.3 och reservkapacitet enligt artikel 14.5. Den ska tilldela kapacitet i enlighet med reglerna om kapacitetstilldelning i direktiv 2012/34/EU. Information ska utan dröjsmål lämnas till behöriga infrastrukturförvaltare om dessa ansökningar och de beslut som fattats.

4. För varje ansökan om infrastrukturkapacitet som inte kan tillmötesgås enligt punkt 3 ska den enda kontaktpunkten utan dröjsmål vidarebefordra ansökan om infrastrukturkapacitet till de behöriga infrastrukturförvaltarna och i förekommande fall de tilldelningsorgan som avses i artikel 7.2 i direktiv 2012/34/EU, vilka ska fatta beslut om ansökan i enlighet med artikel 38 och kapitel IV avsnitt 3 i det direktivet och meddela detta beslut till den enda kontaktpunkten för vidare behandling.'

10. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

’1. Direktionen ska definiera ett ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren i överensstämmelse med artikel 39 i direktiv 2012/34/EU.’

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

’3. På grundval av den utvärdering som avses i punkt 2 i denna artikel ska infrastrukturförvaltarna för godskorridoren gemensamt fastställa och organisera internationella på förhand iordningställda tåglägen för godståg i enlighet med det förfarande som avses i artikel 10 i direktiv 2012/34/EU, varvid hänsyn ska tas till behovet av kapacitet för andra typer av transport, inbegripet persontransport. De ska förbättra transporttider, intervaller, avgångs- och ankomsttider och rutter som är lämpliga för godstransporttjänster i syfte att öka godstransporterna på järnväg i godskorridorerna. Dessa på förhand iordningställda tåglägen ska offentliggöras senast tre månader före sista datum för mottagande av ansökningar om kapacitet enligt bilaga VII till direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturförvaltare för flera godskorridorer får vid behov samordna internationella på förhand iordningställda tåglägen som erbjuder kapacitet i de berörda godskorridorerna.’

c) Punkt 5 ska ersättas med följande:

’5. Infrastrukturförvaltarna ska, om det är motiverat av marknadens krav och den utvärdering som avses i punkt 2 i denna artikel, gemensamt fastställa reservkapaciteten för internationella godståg som trafikerar godskorridorerna, varvid hänsyn ska tas till behovet av kapacitet för andra typer av transport, inbegripet persontransport, och hålla denna reserv tillgänglig i sina slutligt fastställda tågplaner, så att de snabbt och korrekt kan besvara de ad hoc-ansökningar om kapacitet som avses i artikel 48 i direktiv 2012/34/EU. Denna kapacitet ska reserveras fram till en viss tidsfrist före den i tågplanen utsatta tiden enligt styrelsens beslut. Denna tidsfrist får inte överskrida 60 dagar.’

d) Punkt 8 ska ersättas med följande:

’8. Med undantag för force majeure, inbegripet brådskande och oförutsebart arbete av säkerhetsskäl, får ett tågläge som tilldelats en godstransport enligt denna artikel inte återkallas senare än två månader före utsatt tid i tågplanen, om inte den berörda sökanden samtycker till återkallandet. I sådana fall ska den berörda infrastrukturförvaltaren göra sitt bästa för att erbjuda sökanden ett tågläge av motsvarande kvalitet och tillförlitlighet, vilket sökanden har rätt att godta eller avvisa. Denna bestämmelse ska inte påverka sökandens eventuella rättigheter enligt ett avtal som avses i artikel 44.1 i direktiv 2012/34/EU. Den sökande får under alla omständigheter hänskjuta ärendet till det regleringsorgan som avses i artikel 20 i den här förordningen.’

e) Punkt 10 ska ersättas med följande:

’10. I punkterna 4 och 9 i den här artikeln ska hänvisningar till infrastrukturförvaltare i förekommande fall inbegripa de tilldelningsorgan som avses i artikel 7.2 i direktiv 2012/34/EU.’

11. Artikel 15 ska ersättas med följande:

’*Artikel 15*

Godkända sökande

Utan hinder av bestämmelserna i artikel 41.1 i direktiv 2012/34/EU, får andra sökande än järnvägsföretag eller deras internationella sammanslutningar, såsom avlastare och aktörer som utför godstransporter och kombinerade transporter, ansöka om internationella på förhand iordningställda tåglägen i enlighet med artikel 14.3 och reservkapacitet i enlighet med artikel 14.5. För att använda ett sådant tågläge för godstransporter i godskorridoren ska de sökande ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 28 i direktiv 2012/34/EU.’

12. Artikel 17.2 ska ersättas med följande:

'2. Varje berörd infrastrukturförvaltare ska utarbeta regler för prioritering mellan olika typer av trafik i den del av godskorridorerna som infrastrukturförvaltaren i fråga är ansvarig för i enlighet med de gemensamma mål eller riktlinjer som avses i punkt 1 i denna artikel eller båda. De prioriteringsreglerna ska offentliggöras i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU.'

13. Artikel 18 a ska ersättas med följande:

'a) Alla uppgifter rörande godskorridoren i de beskrivningar av de nationella järnvägsnäten som upprättats i enlighet med förfarandet i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU.'

14. Artikel 19 ska ersättas med följande:

'*Artikel 19*

Tjänstekvalitet i godskorridoren

1. Godskorridorens styrelse ska främja kompatibilitet mellan kvalitetskraven på utförande utmed godskorridoren i enlighet med artikel 35 i direktiv 2012/34/EU.

2. Styrelsen ska övervaka utförandet av de tjänster som infrastrukturförvaltarna tillhandahåller sökande i samband med att de fullgör sina väsentliga funktioner, i den mån de omfattas av artiklarna 12–18, och av godstransporttjänsterna på järnväg i godskorridoren. Övervakningen av utförandet ska ske i kvalitativa och kvantitativa termer, om så är lämpligt på grundval av prestandaindikatorer avseende godskorridorens övergripande och specifika mål som fastställs i enlighet med artikel 9.1 c. Styrelsen ska samråda med de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8 och med den europeiska samordnaren om relevanta prestandaindikatorer.

3. Styrelsen ska bedöma resultaten av övervakningen av utförandet med avseende på de övergripande och specifika mål som fastställs i enlighet med artikel 9.1 c och de operativa prioriteringar som avses i artikel 19 i förordning (EU) 2024/1679.

4. Styrelsen ska utarbeta och offentliggöra en årlig rapport med resultaten av den verksamhet som bedrivits i enlighet med denna artikel. Rapporten ska i ett särskilt avsnitt innehålla åsikterna och prestandabedömningarna från de rådgivande grupper som avses i artikel 8.7 och 8.8. Styrelsen ska lägga fram den årliga rapporten för direktionen för godkännande.'

15. Artikel 20 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

'1. De regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU ska samarbeta för att övervaka konkurrensen i godskorridoren. De ska i synnerhet säkerställa icke-diskriminerande tillträde till korridoren och ha ansvar för det överklagande som avses i artikel 56.1 i det direktivet. De ska utbyta nödvändig information som erhållits från infrastrukturförvaltarna och andra relevanta parter.'

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

'6. Alla berörda företrädare för infrastrukturförvaltare enligt artikel 40.1 andra stycket i direktiv 2012/34/EU ska utan dröjsmål sörja för tillhandahållande av all den information som är nödvändig för behandlingen av det klagomål eller den undersökning som avses i punkt 3 i den här artikeln vilken begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där den berörda företrädaren befinner sig. Detta regleringsorgan ska ha rätt att överföra sådan information om det berörda internationella tågläget till de regleringsorgan som nämns i punkt 3 i den här artikeln.'

16. Artikel 21 ska utgå.

17. Artiklarna 22 och 23 ska ersättas med följande:

'*Artikel 22*

Uppföljning av genomförandet

Den direktion som avses i artikel 8.1 i denna förordning ska vart fjärde år från och med tidpunkten för inrättandet av en godskorridor för kommissionen lägga fram resultaten av genomförandeplanen för den korridoren. Kommissionen ska analysera resultaten och informera den kommitté som avses i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU om sin analys.

Artikel 23

Rapport

Kommissionen ska regelbundet granska tillämpningen av denna förordning. Den ska lämna in en rapport till Europaparlamentet och rådet, för första gången senast den 10 november 2015 och därefter vart fjärde år.'

18. Bilagan ska utgå.

Artikel 68

Upphävande

Förordning (EU) nr 1315/2013 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 18 juli 2024.

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

Artikel 69

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts *i Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 13 juni 2024.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
R. METSOLA	H. LAHBIB
Ordförande	*Ordförande*

FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

BILAGA I	Kartor över det övergripande nätet, det utvidgade stomnätet och stomnätet
BILAGA II	Förteckning över knutpunkter i det transeuropeiska transportnätet
BILAGA III	De europeiska transportkorridorernas sträckning
BILAGA IV	Översiktskartor över det transeuropeiska transportnätet utvidgade till vissa tredjeländer
BILAGA V	Riktlinjer för planering av hållbar mobilitet i städer (SUMP) för urbana knutpunkter
BILAGA VI	Ändringar av förordning (EU) 2021/1153
BILAGA VII	Jämförelsetabell

(Av tekniska skäl återges inte bilagorna här. För innehållet i bilagorna hänvisas till https://www.europarl.europa.eu/tent/sv)

BILAGA I

KARTOR ÖVER DET ÖVERGRIPANDE NÄTET, DET UTVIDGADE STOMNÄTET OCH STOMNÄTET

Inre vattenvägar

Nät	Status		
Stomnät	Slutförd och/eller ska uppgraderas		
Stomnät	Nyanläggning		

Järnvägar

Nät	Status	Konventionell	≥ 200 km/h*
Stomnät	Järnvägen slutförd och/eller ska uppgraderas senast		
Stomnät	Nyanläggning av järnväg för 2030		
Utvidgat stomnät	Järnvägen slutförd och/eller ska uppgraderas senast		
Utvidgat stomnät	Nyanläggning av järnväg för 2040		
Övergripande	Järnvägen slutförd och/eller ska uppgraderas senast		
Övergripande	Nyanläggning av järnväg för 2050		
Övergr./ Stomnät	Planerad		

Vägar

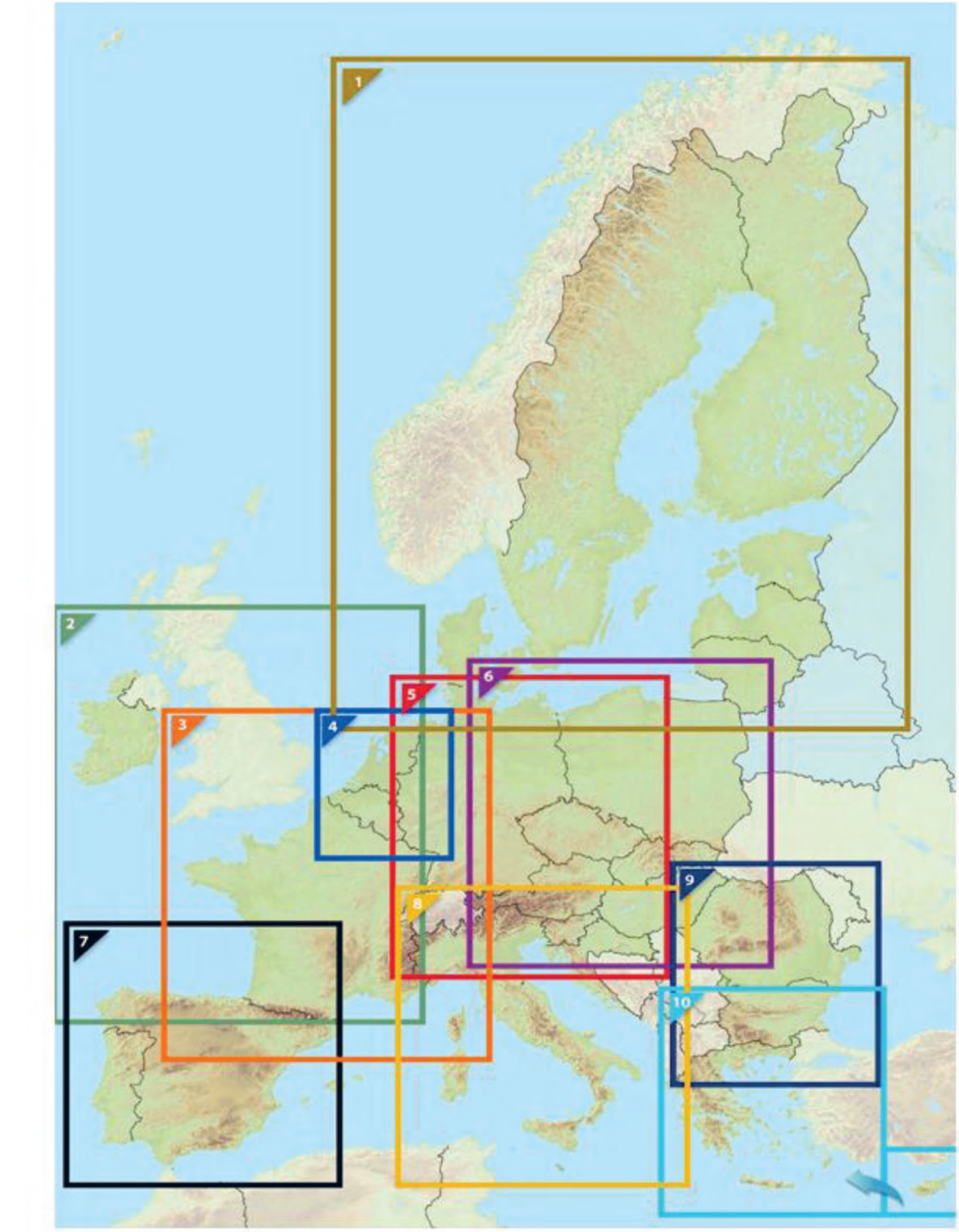
Nät	Status		
Stomnät	Vägen slutförd och/eller ska uppgraderas senast 2030		
Stomnät	Nyanläggning av väg för 2030		
Utvidgat stomnät	Vägen slutförd och/eller ska uppgraderas senast 2040		
Utvidgat stomnät	Road new construction for 2040		
Övergripande	Vägen slutförd och/eller ska uppgraderas senast 2050		
Övergripande	Nyanläggning av väg för 2050		
Övergr./ Stomnät	Planerad		

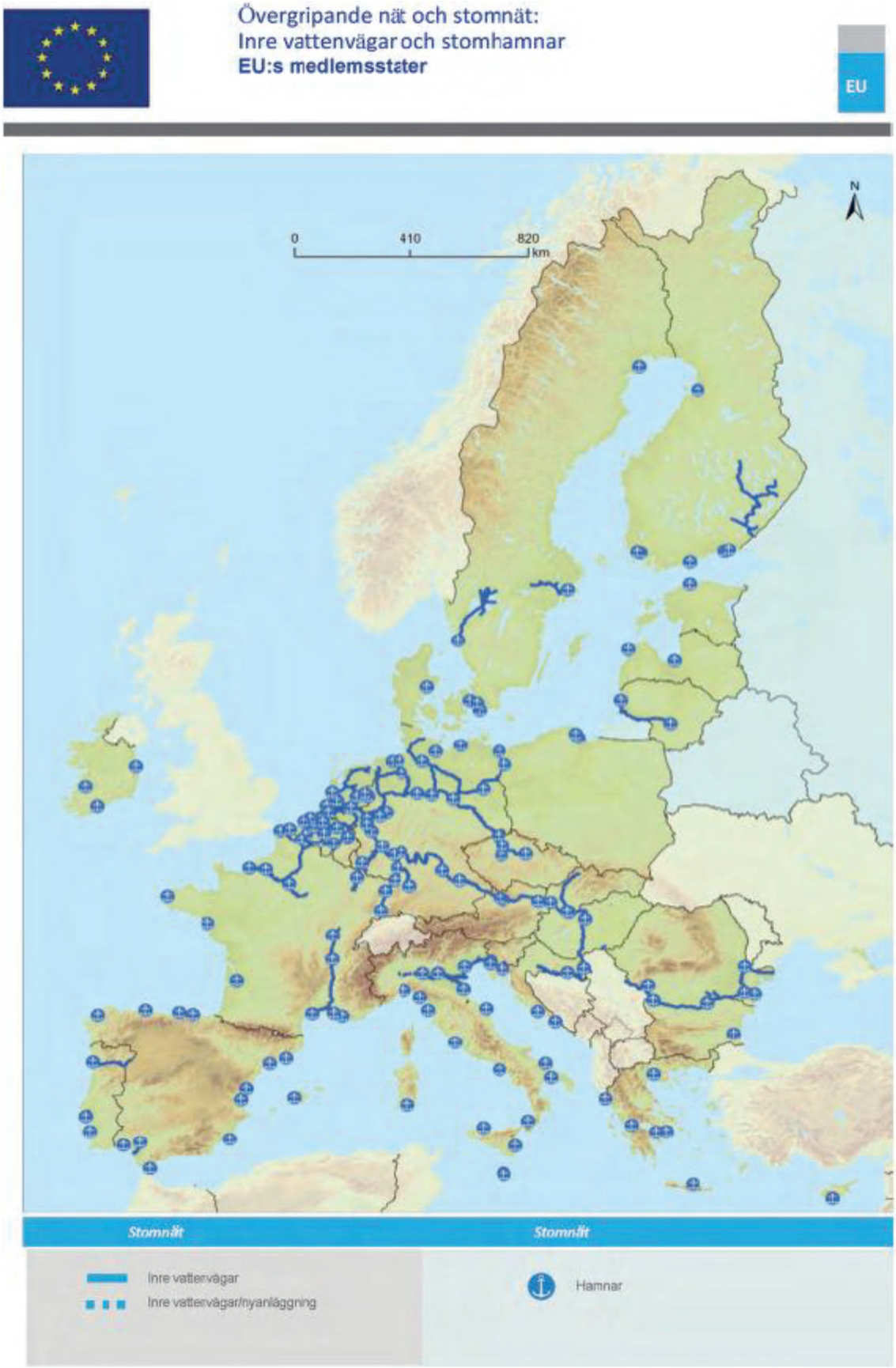
Knutpunkter

Stomnät	Hamnar**		
Övergripande	Hamnar**		
Stomnät	Flygplatser**		
Övergripande	Flygplatser**		
Stomnät	Järnvägs-/vägterminaler/terminaler längs inre		
Övergripande	Järnvägs-/vägterminaler/terminaler längs inre		
	Huvudstäder		
	Urbana knutpunkter		

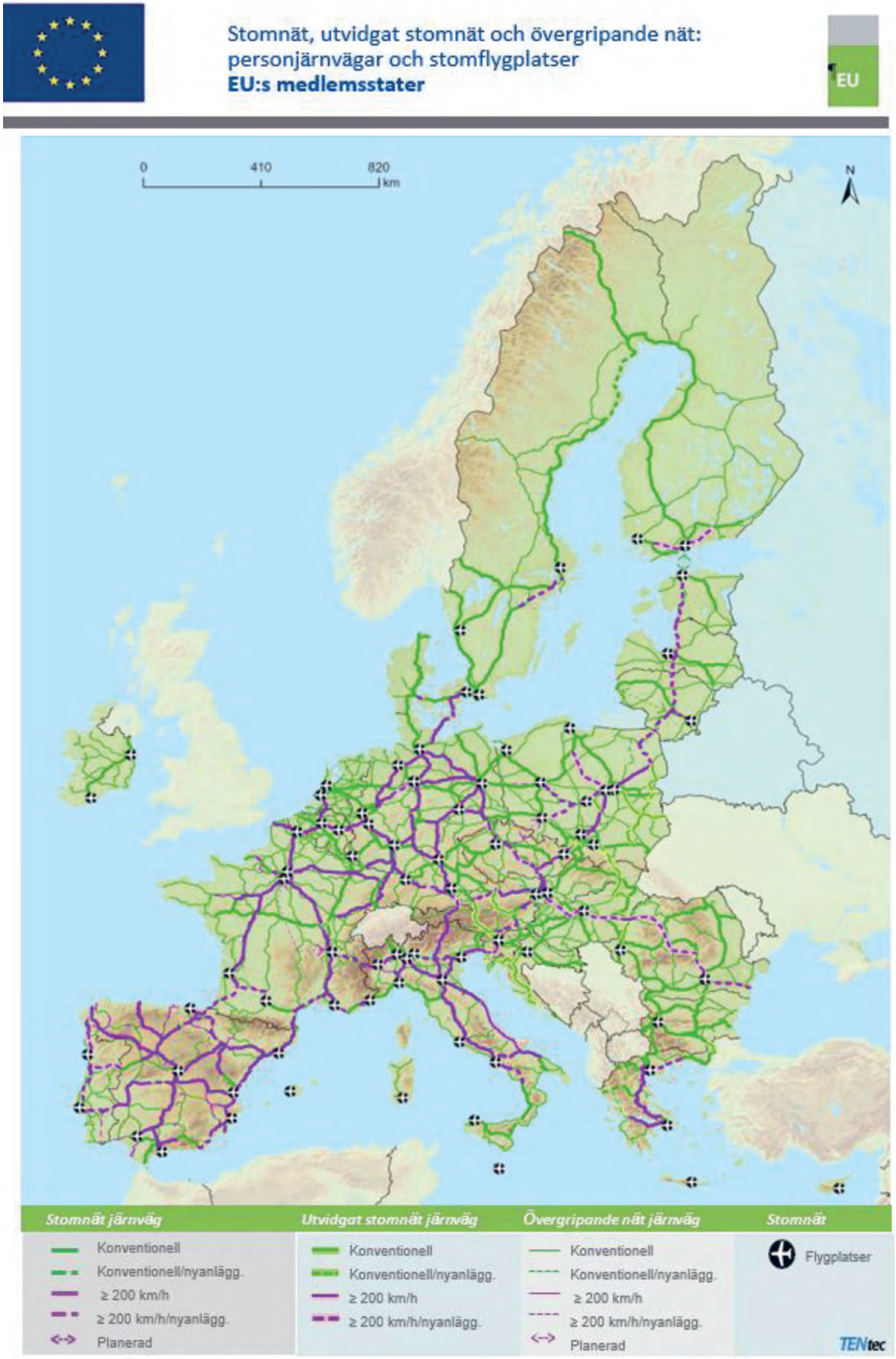
* Hastigheter i storleksordningen 200 km/h, avsett som ett vägledande genomsnittsvärde utan rättslig verkan

Kartaöversikt för EU:s medlemsstater




Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och stomhamnar
EU:s medlemsstater
EU
N
0
410
820
km
Stomnät
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Hamnar


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
godsjärnvägar, stomhamnar och järnvägs-/vägterminaler
EU:s medlemsstater
EU
0
410
820
km
N
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Stomnät
Hamnar
Järnvägs-
/vägtermina
ler
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
personjärnvägar och stomflygplatser
EU:s medlemsstater
EU
0
410
820
km
N
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Stomnät
Flygplatser
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät: vägar, stomhamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
EU:s medlemsstater
EU
0
410
820
km
N
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Projected
Stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
TENtec

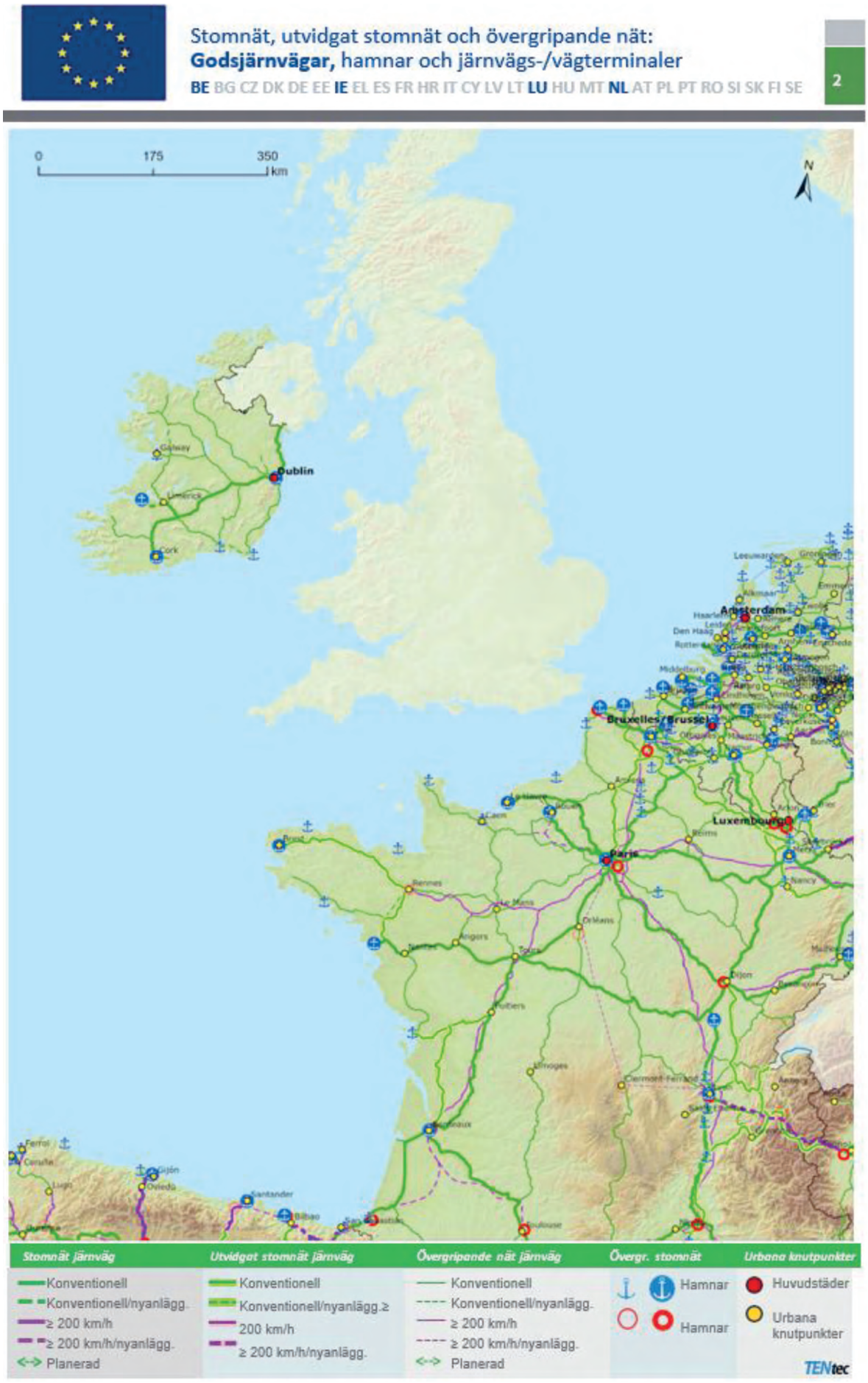

Övergripande nät och stomnät:
inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Gävle
Turku
Helsinki
Uppsala
Tallinn
Västerås
Stockholm
Örebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Riga
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Kaunas
Vilnius
Elbląg
Olsztyn
Kiel
Rostock
Koszalin
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Helsinki
Tallinn
Stockholm
København
Riga
Vilnius
Oulu
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

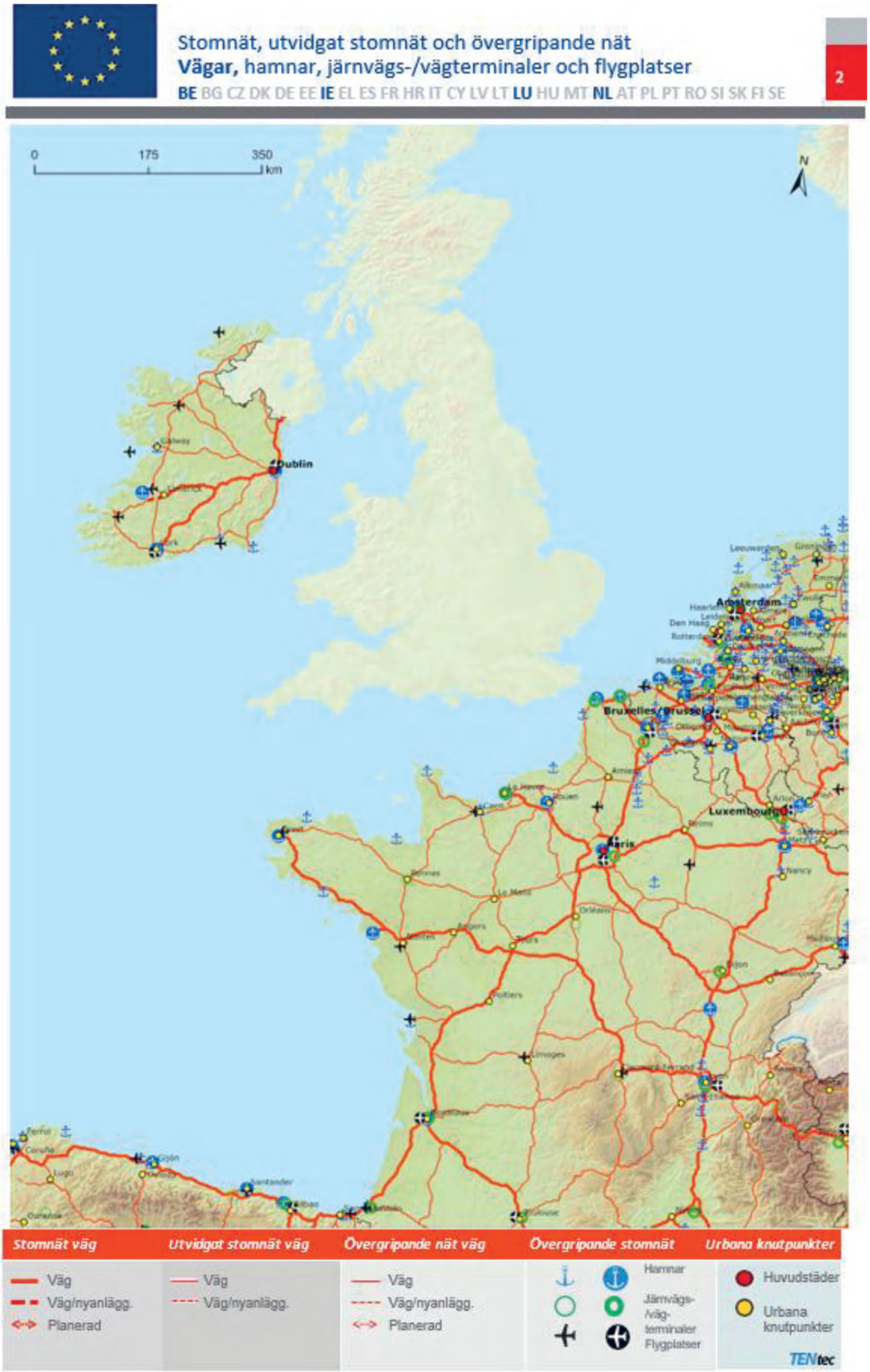

Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Kajaani
Jyväskylä
Kuopio
Tampere
Lahti
Helsinki
Tallinn
Tartu
Riga
Vilnius
Kaunas
Panevėžys
Klaipeda
Kundsvall
Gävle
Uppsala
Stockholm
Örebro
Linköping
Norrköping
Jönköping
Borås
Göteborg
Halmstad
Helsingborg
Lund
Malmö
København
Århus
Aalborg
Odense
Kiel
Rostock
Tricity
Elbląg
Koszalin
Olsztyn
Stomnät järnväg
Utvidgat stomnät järnväg
Övergripande nät järnväg
Övergr. stomnät
Urbana knutpunkter
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Flygplatser
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Helsinki
Tallinn
Stockholm
Riga
Vilnius
København
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande nät stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles-Brussel
Luxembourg
Paris
Le Havre
Rouen
Caen
Brest
Rennes
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Lyon
Bordeaux
Toulouse
Dijon
Besançon
Nancy
Metz
Reims
Amiens
Leeuwarden
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Cork
Limerick
Galway
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.≥
200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Hamnar
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flyg-platser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/väg-terminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0
150
300
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0
150
300
km
N
Amsterdam
Bruxelles / Brussel
Luxembourg
Paris
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. Stomnät
Hamnar
Järnvägs-/väg-terminaler
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0
150
300
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flyg-platser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3




Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Hamnar
Järnvägs-/väg-terminaler
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. Stomnät
Flyg-platser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

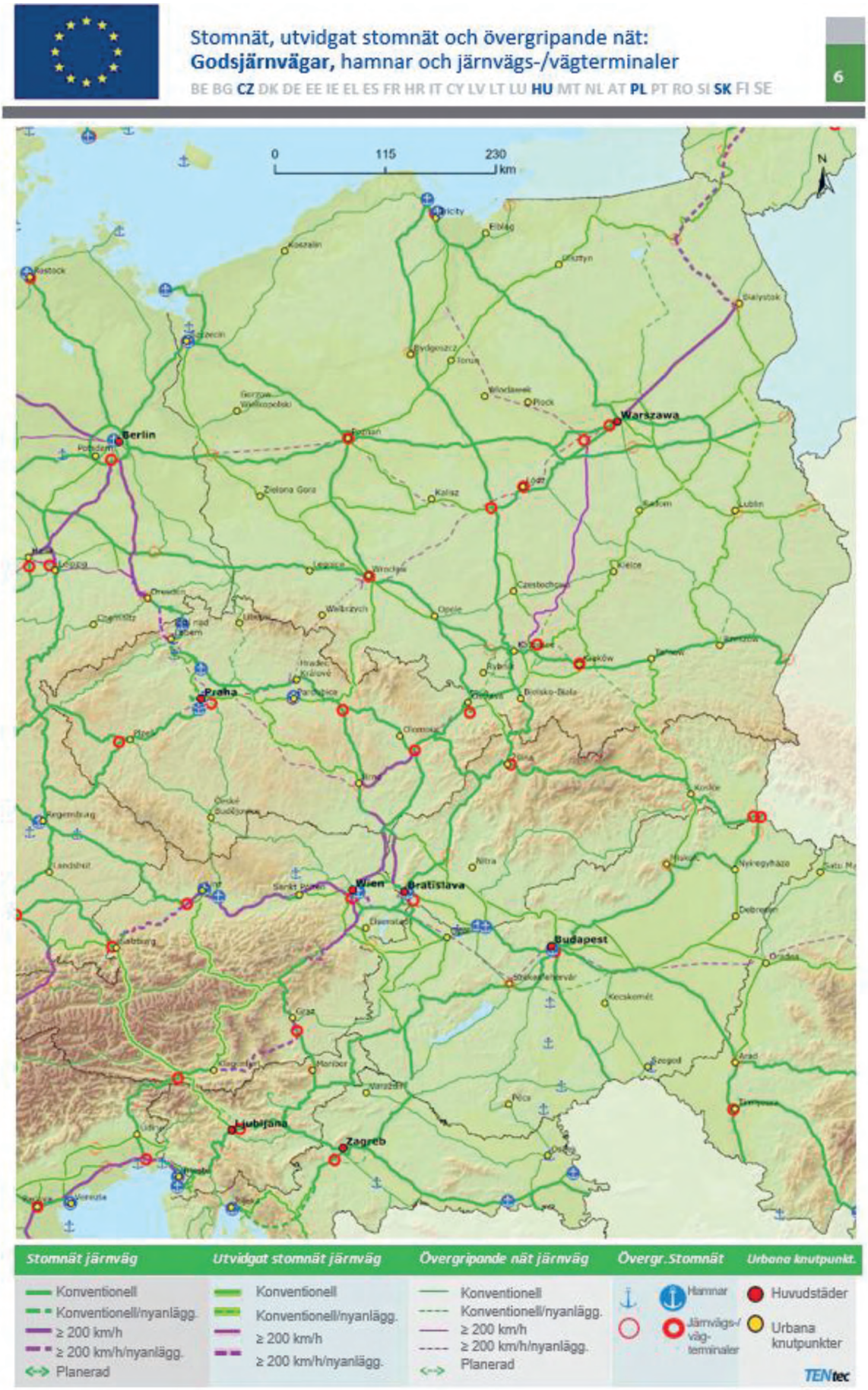

Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Berlin
Amsterdam
Luxembourg
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

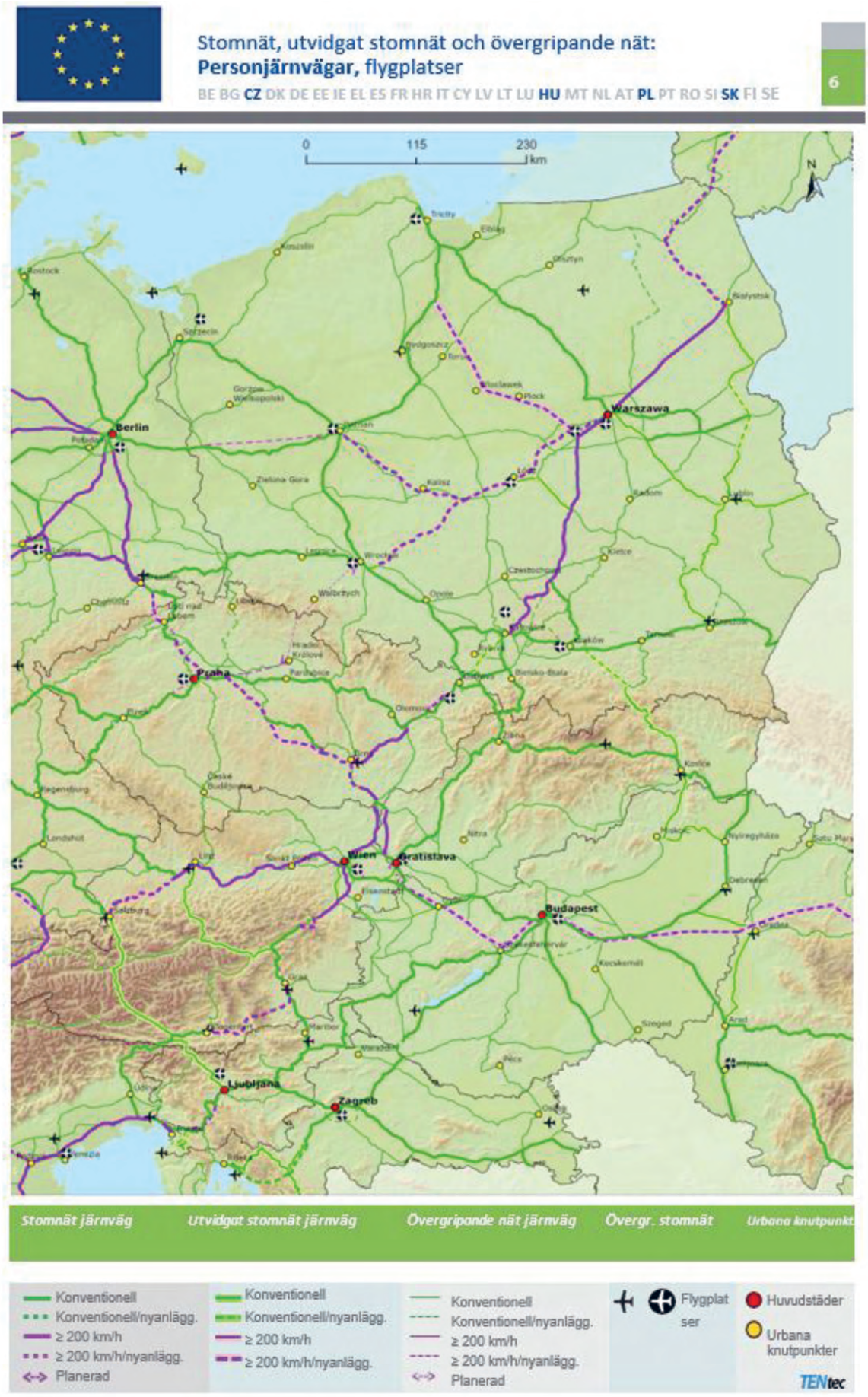

Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
Kobenhavn
Berlin
Amsterdam
Luxembourg
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Hamnar
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Hamnar
Järnvägs-/väg-terminaler
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0 150 300 km
København
Berlin
Amsterdam
Luxembourg
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flyg-platser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Berlin
Amsterdam
Luxembourg
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/väg-terminaler
Flyg-platser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. Stomnät
Hamnar
Järnvägs-/väg-terminaler
Urbana knutpunkt.
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Stomnät järnväg
Utvidgat stomnät järnväg
Övergripande nät järnväg
Övergr. stomnät
Urbana knutpunkt
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Flygplatser
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
Berlin
Warszawa
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande Stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkt.
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Madrid
Lisboa
Porto
Barcelona
Bilbao
Sevilla
Valencia
Zaragoza
Málaga
Murcia
Palma de Mallorca
Las Palmas de Gran Canaria
Ponta Delgada
Melilla
0 175 350 km
0 75 150 km
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Madrid
Lisboa
0 20 40 km
0 75 150 km
0 175 350 km
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr.stomnät
Hamnar
Järnvägs/vägterminal
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
N
0 20 40 km
Lisboa
Madrid
0 175 350 km
0 75 150 km
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

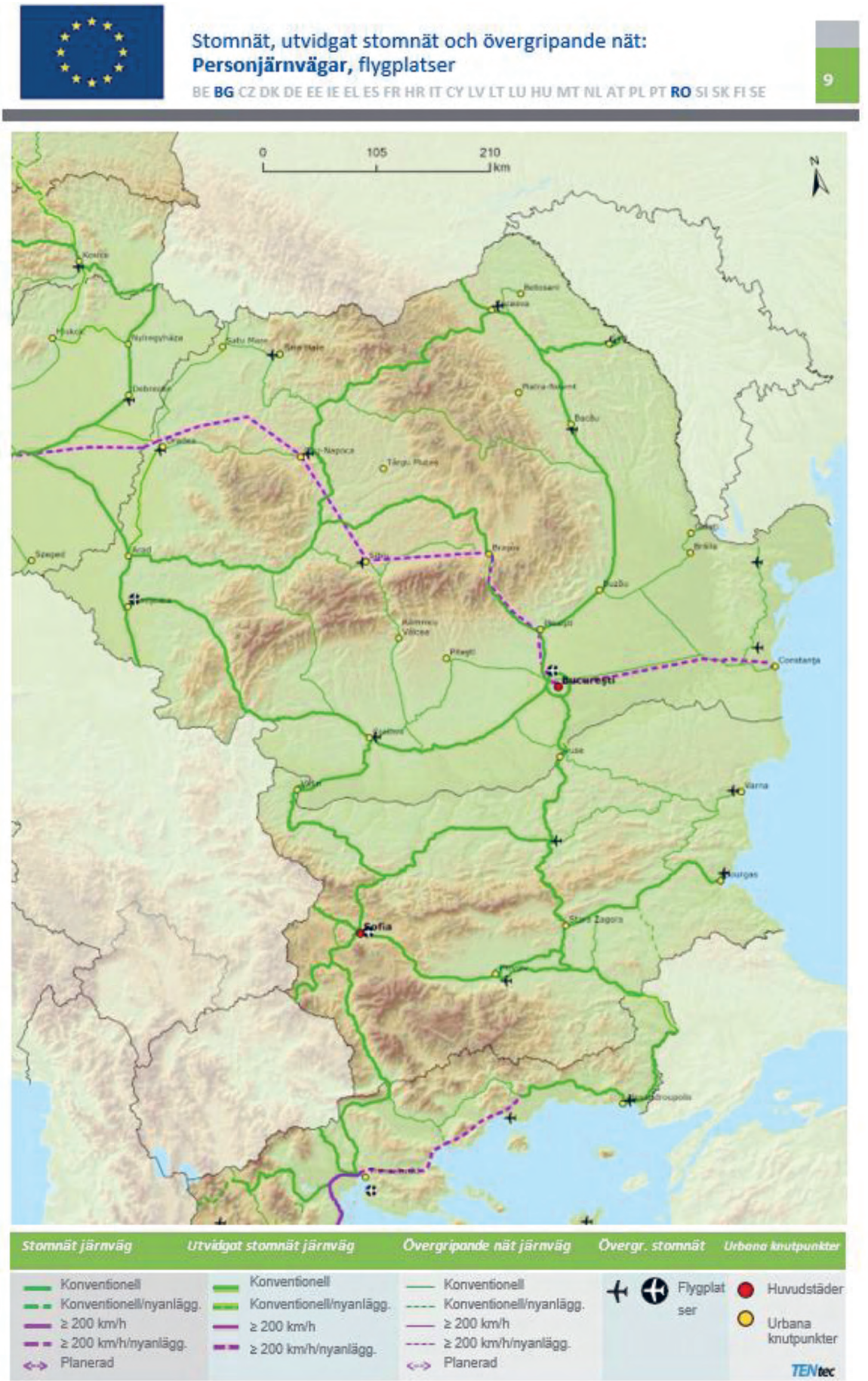

Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. Stomnät
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Bucureşti
Sofia
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

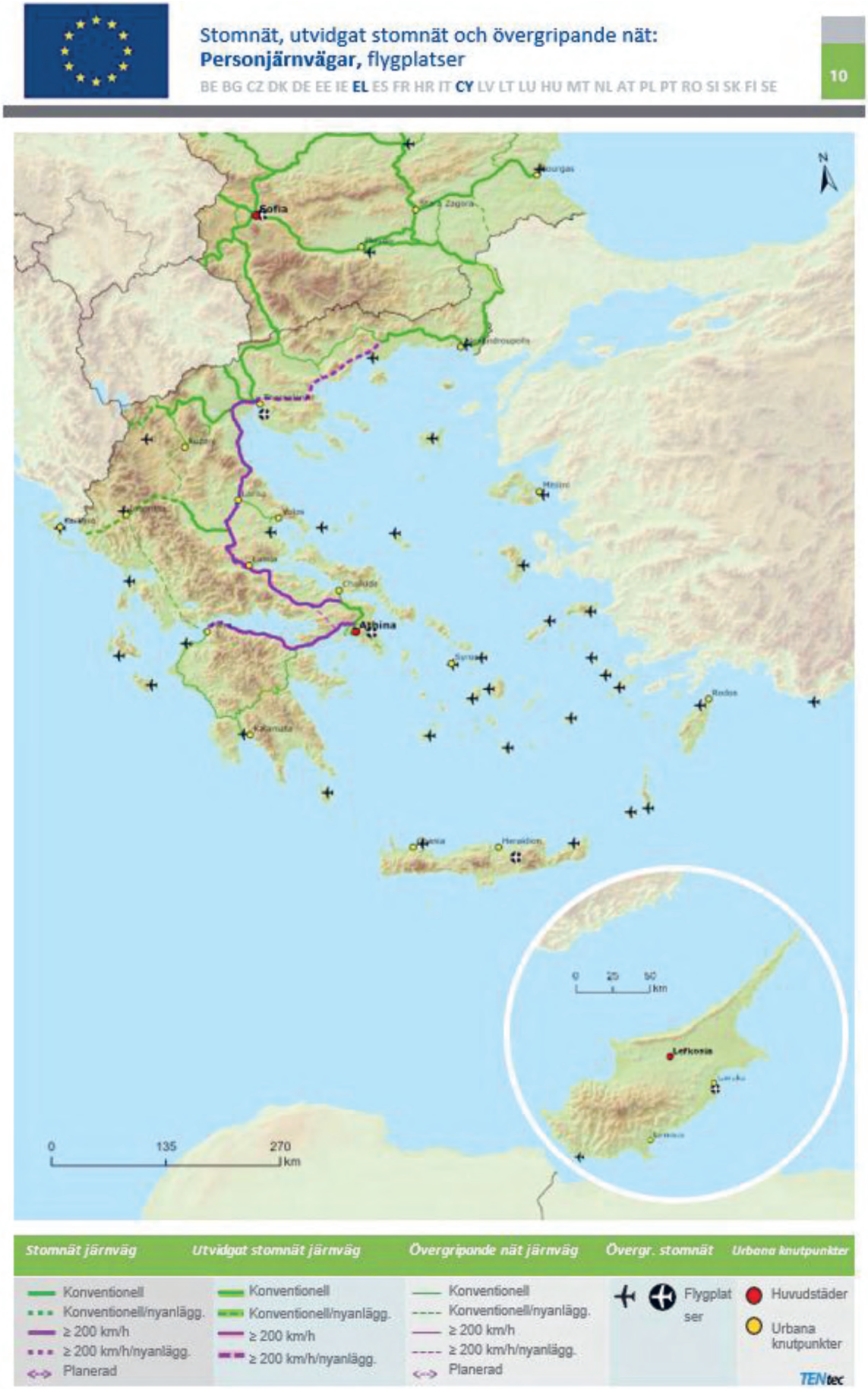

Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
N
București
Sofia
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. Stomnät
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Bucureşti
Sofia
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Bucureşti
Stomnät väg
Utvidgat stomnät väg
Övergripande nät väg
Övergripande stomnät
Urbana knutpunkter
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Övergripande nät och stomnät:
Inre vattenvägar och hamnar
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Athina
Lefkosia
0 135 270 km
0 25 50 km
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Athina
Lefkosia
0 135 270 km
0 25 50 km
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. Stomnät
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät:
Personjärnvägar, flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Burgas
Zagora
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Florina
Volos
Larissa
Chalkida
Athina
Sparti
Kalamata
Rodos
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Stomnät, utvidgat stomnät och övergripande nät
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Athina
Lefkosia
0 135 270 km
0 25 50 km
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

BILAGA II

FÖRTECKNING ÖVER KNUTPUNKTER I DET TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTET

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
BE	Aalst				Övergripande	
	Albertkanaal/Canal Albert				Stomnät	
	Antwerpen	X		Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Arlon	X				
	Athus					Stomnät
	Avelgem				Övergripande	
	Brygge	X		Stomnät (Zeebrugge)		
	Bryssel	X	Stomnät (Nationaal/National)		Stomnät	
	Charleroi	X	Övergripande		Övergripande (Kanaal Charleroi-Brussel/Canal Charleroi-Bruxelles) Övergripande (Sambre)	
	Gent	X		Stomnät	Stomnät	
	Grimbergen				Övergripande	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				Stomnät (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	Stomnät		Stomnät (Albertkanaal/Canal Albert) Stomnät (Maas/Meuse)	

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Mons				Övergripande (Centre/Borinage)	
	Namur	X			Stomnät (Maas/Meuse) Övergripande (Sambre)	
	Oostende		Övergripande (Oostende)	Övergripande		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				Övergripande	
	Tournai				Övergripande (Schelde/Escaut)	
	Willebroek				Övergripande	
BG	Burgas	X	Övergripande	Stomnät		
	Dragoman					Övergripande
	Gorna Orjachovitsa		Övergripande			Stomnät
	Lom				Övergripande	
	Orjachovo				Övergripande	
	Plovdiv	X	Övergripande			Stomnät
	Ruse	X			Stomnät	Stomnät
	Silistra				Övergripande	
	Sofia	X	Stomnät			Stomnät
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					Övergripande
	Svisjtov				Övergripande	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Varna	X	Övergripande	Övergripande		
	Vidin	X			Stomnät	
CZ	Brno	X	Övergripande			Övergripande
	Česká Třebová					Stomnät
	České Budějovice	X				
	Děčín				Stomnät	Stomnät
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				Övergripande	Övergripande
	Mělník				Stomnät	Stomnät
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	Stomnät			Stomnät
	Pardubice	X			Stomnät	Stomnät
	Plzeň	X				Stomnät
	Prag	X	Stomnät (Václav Havel)		Stomnät (Radotín) Övergripande (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	Stomnät (Praha Uhříněves)
	Přerov					Stomnät
	Ústí nad Labem	X			Övergripande	Övergripande
DK	Ålborg	X	Övergripande	Övergripande		
	Aabenraa/Enstedværket			Övergripande		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Århus	X		Stomnät		
	Billund		Övergripande			
	Esbjerg			Övergripande		
	Fredericia			Övergripande		
	Frederikshavn			Övergripande		
	Gedser			Övergripande		
	Helsingör			Övergripande		
	Hirtshals			Övergripande		
	Høje-Taastrup					Övergripande
	Köpenhamn	X	Stomnät (Kastrup)	Stomnät		
	Køge			Övergripande		
	Odense	X		Övergripande		
	Padborg					Övergripande
	Rødby			Övergripande		
	Rønne		Övergripande	Övergripande		
	Sjællands Odde (färjehamn)			Övergripande		
	Spodsbjerg			Övergripande		
	Tårs (Nakskov)			Övergripande		
	Taulov					Stomnät (Taulov/Fredericia)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
DE	Aachen	X				
	Andernach				Övergripande	Övergripande
	Aschaffenburg				Övergripande	Övergripande
	Augsburg	X				
	Bendorf				Övergripande	
	Bergkamen				Övergripande	
	Berlin	X	Stomnät (Berlin Brandenburg)		Stomnät	Stomnät (Berlin -Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			Övergripande	
	Borkum			Övergripande		
	Bottrop	X			Övergripande	
	Brake (Unterweser)			Övergripande	Övergripande	
	Bramsche				Övergripande	
	Brandenburg an der Havel				Övergripande	
	Braunschweig	X			Stomnät	Stomnät
	Breisach am Rhein				Övergripande	
	Bremen	X	Stomnät	Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Bremerhaven	X		Stomnät	Stomnät	Stomnät

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Brunsbüttel			Övergripande	Övergripande	
	Bülstringen				Övergripande	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			Övergripande		Övergripande
	Darmstadt	X				
	Dormagen				Övergripande	
	Dörpen				Övergripande	Övergripande
	Dortmund	X	Övergripande		Stomnät	Stomnät
	Dresden	X	Övergripande			Övergripande
	Duisburg	X			Stomnät	Stomnät
	Düsseldorf	X	Stomnät		Stomnät	
	Emden			Övergripande	Övergripande	
	Emmerich				Övergripande	Övergripande
	Erfurt	X	Övergripande			
	Erlangen	X				
	Esens			Övergripande		
	Essen	X			Övergripande	
	Estorf (Weser)				Övergripande	
	Fehmarn			Övergripande		
	Flörsheim am Main				Övergripande	

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Frankfurt am Main	X	Stomnät		Stomnät	Stomnät
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			Övergripande	
	Germersheim				Övergripande	Övergripande
	Gernsheim				Övergripande	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				Övergripande	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				Övergripande	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		Övergripande			
	Haldensleben				Övergripande	Övergripande
	Halle (Saale)	X				Stomnät (Leipzig/Halle-Schkopau)
	Haltern am See				Övergripande	
	Hamburg	X	Stomnät	Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Hamm	X			Stomnät	Övergripande (Hamm-Bönen)
	Hanau				Övergripande	

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Hannover	X	Stomnät		Stomnät	Stomnät
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			Övergripande	
	Helgoland			Övergripande		
	Heringsdorf		Övergripande			
	Herne	X			Övergripande	Övergripande (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof - Plauen		Övergripande			
	Hohenhameln				Övergripande	
	Ibbenbüren				Övergripande	
	Iffezheim				Övergripande	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	Övergripande (Karlsruhe/Baden-Baden)		Stomnät	Stomnät
	Kassel	X				Övergripande
	Kehl				Övergripande	
	Kelheim				Övergripande	
	Kelsterbach				Övergripande	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Kiel	X		Övergripande		
	Kleve				Övergripande	
	Koblenz	X			Stomnät	Stomnät
	Köln	X	Stomnät (Köln/Bonn)		Stomnät	Stomnät
	Krefeld	X			Övergripande	
	Lampertheim				Övergripande	
	Landshut	X				
	Langeoog			Övergripande		
	Leipzig	X	Stomnät (Leipzig/Halle)			Stomnät (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			Övergripande	Övergripande
	Lingen (Ems)				Övergripande	
	Lübeck	X		Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Ludwigshafen am Rhein	X			Övergripande	
	Lünen				Övergripande	
	Magdeburg	X			Stomnät	Stomnät
	Mainz	X			Stomnät	Stomnät
	Mannheim	X			Stomnät	Stomnät (Mannheim/Ludwigshafen)
	Marl				Övergripande	
	Memmingen		Övergripande			

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Meppen				Övergripande	
	Minden				Övergripande	Övergripande
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			Övergripande	
	München	X	Stomnät			Stomnät (München-Riem)
	Münster	X	Övergripande (Münster/Osnabrück)		Övergripande	
	Neuss	X			Övergripande	
	Niedere Börde				Övergripande	
	Niederkassel				Övergripande	
	Norden			Övergripande		
	Nordenham			Övergripande	Övergripande	
	Norderney			Övergripande		
	Nürnberg	X	Stomnät		Stomnät	Stomnät
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			Övergripande	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				Övergripande	
	Paderborn	X	Övergripande (Paderborn/Lippstadt)			

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Peine				Övergripande	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				Övergripande	
	Potsdam	X				
	Raunheim				Övergripande	
	Recklinghausen	X				
	Rees				Övergripande	
	Regensburg	X			Stomnät	
	Rheinau				Övergripande	
	Rheinberg				Övergripande	
	Rheinmünster				Övergripande	
	Rostock	X	Övergripande (Rostock-Laage)	Stomnät		Stomnät
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				Övergripande	
	Sassnitz			Övergripande		
	Schwarzheide					Övergripande
	Siegen	X				
	Singen					Övergripande
	Solingen	X				

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Spelle				Övergripande	
	Speyer				Övergripande	
	Stade			Övergripande	Övergripande	Övergripande
	Stolzenau				Övergripande	
	Straubing				Övergripande	
	Stuttgart	X	Stomnät		Stomnät	Stomnät (Stuttgart-Kornwestheim)
	Triefenstein				Övergripande	
	Trier	X			Övergripande	
	Ulm	X				Övergripande (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				Övergripande	
	Wangerooge			Övergripande		
	Wesel				Övergripande	
	Wesseling				Övergripande	
	Weeze		Övergripande (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		Övergripande			
	Wiesbaden	X			Övergripande	
	Wilhelmshaven			Stomnät		
	Wismar			Övergripande		
	Wolfsburg	X				

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Worms				Övergripande	Övergripande
	Wörth am Rhein				Övergripande	Övergripande
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			Övergripande		
	Kärdla		Övergripande			
	Koidula					Övergripande
	Kuivastu			Övergripande		
	Kuressaare		Övergripande			
	Pärnu		Övergripande	Övergripande		
	Paldiski (södra hamnen)			Övergripande		
	Rohuküla			Övergripande		
	Sillamäe			Övergripande		
	Tallinn	X	Stomnät	Stomnät (Gamla stan, Muuga)		
	Tartu	X	Övergripande			
	Virtsu			Övergripande		
IE	Carraig Fhiáin/Carrickfin		Övergripande (Dún na nGall/Donegal)			
	Corcaigh/Cork	X	Stomnät	Stomnät		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Baile Átha Cliath/Dublin	X	Stomnät	Stomnät (hamnklustret G.D. A.)		
	Gaillimh/Galway	X		Övergripande		
	Inis Mór/Inishmore		Övergripande			
	Ciarraí/Kerry-An Fearann Fuar/Farranfore		Övergripande			
	An Cnoc/Knock		Övergripande (Cúige Chonnacht/ Connaught)			
	Luimneach/Limerick	X	Övergripande ((Sionainn/Shannon)	Stomnät (Sionainn-Faing/Shannon Foynes)		
	Ros Láir/Rosslare			Övergripande (Europort)		
	Port Láirge/Waterford		Övergripande	Övergripande		
EL	Aegina			Övergripande		
	Agioi Theodoroi			Stomnät		
	Alexandroupolis	X	Övergripande	Övergripande		Övergripande
	Argostoli			Övergripande		
	Astipalaia		Övergripande			
	Aten	X	Stomnät	Stomnät (Piraeus/Ikonio)		Stomnät (Piraeus/Thriassio Pedio)
	Chalkida	X		Övergripande		
	Chania	X	Övergripande	Övergripande (Souda)		
	Chios		Övergripande	Övergripande		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Faneromeni Salaminas			Övergripande		
	Elefsina			Övergripande		
	Gavrio			Övergripande		
	Heraklion	X	Stomnät (Kasteli)	Stomnät		
	Igoumenitsa			Stomnät		
	Ikaria		Övergripande			
	Ioannina	X	Övergripande			
	Kalamata	X	Övergripande			
	Kalymnos		Övergripande			
	Karpathos		Övergripande			
	Kassos		Övergripande			
	Kastelorizo		Övergripande			
	Kastoria		Övergripande			
	Kavala		Övergripande	Övergripande		
	Kefalonia		Övergripande			
	Kerkyra	X	Övergripande	Övergripande		
	Kithira		Övergripande			
	Kos		Övergripande	Övergripande		
	Kozani	X				Övergripande
	Kyllini			Övergripande		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Lamia	X				Övergripande
	Larisa	X				
	Larymna			Övergripande		
	Lavrio (Sounio)			Övergripande		
	Leros		Övergripande			
	Limnos		Övergripande			
	Lixouri			Övergripande		
	Milos		Övergripande			
	Mykonos		Övergripande	Övergripande		
	Mytilini	X	Övergripande	Övergripande		
	Naxos		Övergripande	Övergripande		
	Paloukia Salaminas			Övergripande		
	Paros		Övergripande	Övergripande		
	Patras	X	Övergripande (Araxos)	Stomnät		Stomnät
	Poros Kefallinias			Övergripande		
	Poros Trizinias			Övergripande		
	Preveza		Övergripande			
	Rafina			Övergripande		
	Rethymno			Övergripande		
	Rodos	X	Övergripande	Övergripande		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Samos		Övergripande			
	Santorini		Övergripande	Övergripande		
	Sitia		Övergripande	Övergripande		
	Skiathos		Övergripande	Övergripande		
	Skiros		Övergripande			
	Syros	X	Övergripande	Övergripande		
	Thassos			Övergripande		
	Thessaloniki	X	Stomnät (Makedonia)	Stomnät		Stomnät
	Tinos			Övergripande		
	Vathy Samou			Övergripande		
	Volos	X	Övergripande (Nea Anchialos)	Övergripande		
	Zakinthos		Övergripande	Övergripande		
ES	A Coruña	X	Övergripande	Stomnät		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					Stomnät
	Alcúdia			Övergripande		
	Algeciras	X		Stomnät (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	Stomnät	Övergripande		
	Almería (storstadsområdet)	X	Övergripande	Övergripande		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Antequera (Bobadilla)					Stomnät
	Arrecife		Övergripande (Lanzarote)	Övergripande		
	Avilés		Övergripande (Asturias)	Övergripande		
	Badajoz	X	Övergripande			Övergripande
	Barcelona (storstadsområdet)	X	Stomnät	Stomnät		Stomnät
	Bilbao (storstadsområdet)	X	Stomnät	Stomnät		Stomnät
	Burgos	X	Övergripande			Övergripande
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		Övergripande (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			Övergripande		
	Cartagena	X		Stomnät		
	Castellón	X		Stomnät		
	Ceuta	X		Övergripande		
	Córdoba	X				Stomnät
	El Hierro		Övergripande	Övergripande (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					Övergripande
	Elche	X				
	Ferrol	X		Övergripande		
	Figueras					Övergripande

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Gijón	X		Stomnät		
	Gerona	X	Övergripande			
	Granada	X	Övergripande			
	Huelva	X		Stomnät		
	Huesca					Övergripande
	Ibiza		Övergripande	Övergripande (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	Övergripande			
	La Savina (Formentera)			Övergripande (Cala Sabina)		
	Las Palmas de Gran Canaria (storstadsområdet)	X	Stomnät (Las Palmas)	Stomnät (Las Palmas)		
	León	X	Övergripande			Stomnät
	Linares					Övergripande
	Lleida/Lérida	X				
	Logroño	X				Övergripande
	Los Cristianos (Teneriffa)			Övergripande		
	Lugo	X				
	Madrid (storstadsområdet)	X	Stomnät (Barajas)			Stomnät (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		Övergripande	Övergripande		
	Málaga	X	Stomnät	Övergripande		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Marbella	X				
	Melilla	X	Övergripande	Övergripande		
	Monforte de Lemos					Övergripande
	Motril			Övergripande		
	Murcia	X	Övergripande			Stomnät
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	Stomnät	Stomnät		
	Pamplona	X	Övergripande			Övergripande (Noain)
	Pasajes			Övergripande		
	Pontevedra			Övergripande (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		Övergripande (Fuerteventura)	Övergripande		
	Sagunto			Övergripande		Stomnät
	Salamanca	X	Övergripande			Övergripande
	San Cibrao			Övergripande		
	San Sebastián de la Gomera		Övergripande	Övergripande		
	San Sebastián-Donostia	X	Övergripande			Övergripande (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		Övergripande (La Palma)	Övergripande (Santa Cruz de la Palma)		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Santa Cruz de Tenerife (storstadsområdet)	X	Övergripande (Los Rodeos), stomnät (Reina Sofia)	Stomnät (inkl. Granadilla)		
	Santander	X	Övergripande	Stomnät		Övergripande (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	Övergripande			
	Sevilla (storstadsområdet)	X	Stomnät	Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Tarifa			Övergripande		
	Tarragona-Reus	X	Övergripande (Reus)	Stomnät (Tarragona)		
	Toledo					Övergripande
	Tudela					Övergripande
	Valencia	X	Stomnät	Stomnät		Stomnät (Fonteta de Saint Lluís) Övergripande (Silla)
	Valladolid	X	Övergripande			Stomnät
	Vigo	X	Övergripande	Övergripande		
	Vilagarcia			Övergripande		
	Vitoria-Gasteiz	X	Övergripande			Stomnät (Jundiz)
	Zaragoza	X	Övergripande			Stomnät
FR	Aiton-Bourgneuf					Övergripande
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Korsika)	X	Övergripande	Övergripande		
	Amiens	X				

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				Övergripande	
	Avignon					Stomnät
	Bastia		Övergripande	Övergripande		
	Bayonne			Övergripande		Stomnät (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		Övergripande			
	Biarritz		Övergripande			
	Bordeaux	X	Stomnät (Merignac)	Stomnät		Stomnät
	Boulogne-sur-Mer			Övergripande		
	Brest	X	Övergripande	Stomnät		
	Caen	X	Övergripande	Övergripande		
	Calais			Stomnät		Stomnät (fasta förbindelsen under Engelska kanalen)
	Cayenne	X	Övergripande	Övergripande		
	Chalon-sur-Saône				Stomnät	
	Chalons-sur-Marne		Övergripande (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			Övergripande		
	Clermont-Ferrand	X	Övergripande			Övergripande

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Dieppe			Övergripande		
	Dijon	X				Stomnät
	Dunkerque			Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à-Pitre – Les Abymes)	Övergripande (Point-à-Pitre)	Övergripande		
	La Rochelle		Övergripande	Övergripande		
	Le Boulou					Övergripande
	Le Havre	X		Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Le Mans	X				
	Lille	X	Stomnät (Lesquin)		Stomnät	Stomnät (Dourges)
	Loire sur Rhône/Saint Romain en Gal				Övergripande	
	Limoges	X	Övergripande			
	Lorient			Övergripande		
	Lyon (storstadsområdet)	X (inkl. Villeurbanne)	Stomnät (St Exupéry)		Stomnät	Stomnät
	Marquion (Cambrai)				Övergripande	
	Martinique	X (Fort-de-France – Lamentin)	Övergripande (Fort-de-France)	Övergripande		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Marseille	X	Stomnät (Provence)	Stomnät (Marseille) Stomnät (Fos sur Mer)	Stomnät (Fos sur Mer)	Stomnät (Miramas)
	Mayotte	X (Dzaoudzi-Mamoudzou)	Övergripande	Övergripande		
	Metz	X			Stomnät	
	Montpellier	X	Övergripande			
	Mulhouse	X	Övergripande (Mulhouse-Bale)		Stomnät (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			Övergripande	
	Nantes	X	Övergripande (Nantes Atlantique)	Stomnät (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				Övergripande	
	Nice	X	Stomnät (Côte d'Azur)	Övergripande		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				Övergripande	
	Noyon				Övergripande	
	Orléans	X				Övergripande
	Paris (storstadsområdet)	X (inkl. Boulogne-Billancourt, Saint-Denis, Argenteuil, Montreuil)	Stomnät (Charles de Gaulle) Stomnät (Orly)		Stomnät	Stomnät
	Péronne				Övergripande	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Perpignan	X				Övergripande
	Poitiers	X				
	Réunion	X (Saint-Denis)	Övergripande (Saint-Denis)	Övergripande (Port Réunion)		
	Portes les Valence				Övergripande	
	Reims	X				
	Rennes	X				Övergripande
	Roscoff			Övergripande		
	Rouen	X		Stomnät	Stomnät	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			Övergripande		
	Saint-Martin			Övergripande		
	Salaise-sur-Sanne				Övergripande (Salaise-Sablons)	
	Sète			Stomnät	Stomnät	
	Strasbourg	X	Övergripande (Entzheim)		Stomnät	Stomnät
	Thionville				Övergripande	
	Toulon	X		Övergripande		
	Toulouse	X	Stomnät (Blagnac)			Stomnät
	Tours	X				
	Valenciennes				Övergripande	

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Villefranche-sur-Saône				Övergripande	
HR	Cres			Övergripande		
	Dubrovnik		Övergripande	Övergripande		
	Hvar			Övergripande		
	Korčula			Övergripande		
	Osijek	X	Övergripande		Övergripande	
	Ploče			Stomnät		
	Preko			Övergripande		
	Pula		Övergripande	Övergripande		
	Rab			Övergripande		
	Rijeka	X	Övergripande	Stomnät		
	Rogac			Övergripande		
	Šibenik			Övergripande		
	Sisak				Övergripande	
	Slavonski Brod				Stomnät	
	Split	X	Övergripande	Stomnät		
	Stari Grad			Övergripande		
	Supetar			Övergripande		
	Varaždin	X				
	Vukovar				Stomnät	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Zadar		Övergripande	Övergripande		
	Zagreb	X	Stomnät			Stomnät
IT	Alghero		Övergripande			
	Ancona	X	Övergripande	Stomnät		Stomnät (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			Stomnät		
	Bari	X	Övergripande	Stomnät		Stomnät
	Bergamo	X				Övergripande (Cortenuova)
	Bologna	X	Stomnät			Stomnät
	Bolzano	X	Övergripande			
	Brescia	X				Övergripande
	Brindisi		Övergripande	Övergripande		
	Busto Arsizio – Sacconago - Gallarate					Övergripande
	Cagliari	X	Stomnät	Stomnät (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			Övergripande		
	Carloforte			Övergripande		
	Casamicciola - Porto di Ischia			Övergripande		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Catania	X	Övergripande (Fontanarossa, nödlandningsbanan Comiso)	Övergripande		Övergripande
	Cervignano					Stomnät
	Chioggia			Övergripande	Övergripande	
	Civitavecchia			Stomnät		
	Cremona				Stomnät	Övergripande (PLB), övergripande (Piadena)
	Faenza					Övergripande
	Ferrara	X				
	Florens	X	Övergripande			
	Fiumicino			Övergripande		
	Foggia	X	Övergripande			Övergripande (Incoronata)
	Forlì	X				Övergripande (Forlì Cesena - Villa Selva)
	Gaeta			Övergripande		
	Gela			Övergripande		
	Genua	X	Stomnät	Stomnät		Stomnät (Vado)
	Gioia Tauro			Stomnät		
	Golfo Aranci			Övergripande		
	Elba		Övergripande			
	La Maddalena			Övergripande		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	La Spezia			Stomnät		Stomnät (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		Övergripande			
	Lampedusa		Övergripande			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		Stomnät		Stomnät (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova				Stomnät	Övergripande
	Marina di Carrara			Övergripande		
	Messina	X		Övergripande		
	Milano	X	Stomnät (Linate) Stomnät (Malpensa) Stomnät (Bergamo Orio al Serio)			Stomnät (Milano Smistamento - Segrate)
	Milazzo			Övergripande		
	Modena	X				Övergripande (Marzaglia)
	Mon Falcone			Övergripande	Övergripande	
	Monza	X				
	Mortara					Övergripande
	Napoli	X	Stomnät	Stomnät		Stomnät (Nola), stomnät (Marcianise-Maddaloni)

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Novara	X				Stomnät (Novara-Agognate)
	Olbia		Övergripande	Övergripande		
	Orte					Övergripande
	Ortona					Övergripande
	Padua	X				Stomnät
	Palau			Övergripande		
	Palermo	X	Stomnät	Stomnät (Palermo, Termini Imerese-terminalen)		
	Pantelleria		Övergripande			
	Parma	X				Övergripande (Bianconese di Fontevivo - Castelguelfo)
	Perugia	X	Övergripande			
	Pescara	X	Övergripande			Övergripande (Manoppello)
	Piacenza	X				Övergripande
	Piombino			Övergripande		
	Pisa		Övergripande			
	Ponza			Övergripande		
	Pordenone					Övergripande
	Porto Empedocle			Övergripande		
	Porto Levante			Övergripande	Övergripande	
	Porto Nogaro				Övergripande	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Porto Santo Stefano			Övergripande		
	Porto Torres			Övergripande		
	Portoferraio (Elba)			Övergripande		
	Portogruaro					Övergripande
	Portovesme			Övergripande		
	Potenza	X				
	Prato	X				Stomnät
	Procida			Övergripande		
	Ravenna	X		Stomnät	Stomnät	
	Reggio Calabria	X	Övergripande	Övergripande (Reggio Calabria – Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	Övergripande			
	Rivalta Scrivia					Övergripande
	Rom	X	Stomnät (Fiumicino) Övergripande (Ciampino)			Stomnät (Pomezia)
	Rovigo				Övergripande	Övergripande
	Salerno	X		Övergripande		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			Övergripande		

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Syrakusa	X		Övergripande (Syrakusa – Santa Panagia)		
	Taranto	X		Stomnät		
	Terni	X				
	Turin	X	Stomnät			Stomnät (Orbassano)
	Trapani		Övergripande	Övergripande		
	Trento	X				Övergripande
	Treviso		Övergripande			
	Trieste	X	Övergripande	Stomnät	Stomnät	Stomnät (Fernetti)
	Udine	X				
	Venedig	X	Stomnät	Stomnät	Stomnät	
	Verona	X	Övergripande			Stomnät
	Vicenza	X				
CY	Lefkosia	X				
	Lemesos	X		Stomnät (inkl Zygi)		
	Larnaka	X	Stomnät	Övergripande		
	Pafos		Övergripande			
LV	Daugavpils		Övergripande			
	Liepāja		Övergripande	Övergripande		
	Riga	X	Stomnät	Stomnät		Stomnät (Salaspils)

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Ventspils		Övergripande	Stomnät		
LT	Jurbarkas				Övergripande	
	Kaunas	X	Övergripande		Stomnät	Stomnät
	Klaipėda	X		Stomnät		Stomnät
	Marijampolė					Övergripande
	Palanga		Övergripande			
	Panevėžys	X				Övergripande
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	Stomnät			Stomnät
LU	Luxemburg	X	Stomnät		Stomnät (Mertert)	Stomnät (Bettembourg)
HU	Baja				Övergripande	
	Budapest	X	Stomnät (Liszt Ferenc)		Stomnät (Csepel)	Stomnät (Soroksár)
	Debrecen	X	Övergripande			
	Dunaújváros				Övergripande	
	Fényeslitke					Övergripande (East-West Gate)
	Győr	X			Övergripande (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				Stomnät	
	Miskolc	X				Övergripande

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Mohács				Övergripande	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				Övergripande	
	Pécs	X				
	Sármellék		Övergripande			
	Sopron					Övergripande
	Szeged	X			Övergripande	
	Székesfehérvár	X				Övergripande
	Záhony					Stomnät
MT	Cirkewwa			Övergripande		
	Marsaxlokk			Stomnät		
	Mgarr			Övergripande		
	Valletta	X	Stomnät (Malta – Luqa)	Stomnät		
NL	Alblasserdam				Övergripande	
	Alkmaar	X			Övergripande	
	Almelo				Stomnät	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				Övergripande	
	Amersfoort	X				
	Amsterdam	X	Stomnät (Schiphol)	Stomnät	Stomnät	Stomnät

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Apeldoorn	X				
	Arnhem	X			Övergripande	
	Bergen op Zoom				Stomnät	
	Born				Övergripande	
	Beverwijk			Övergripande	Övergripande	
	Breda	X				
	Cuijk				Övergripande	
	Delfzijl/Eemshaven			Övergripande		
	Den Bosch	X			Övergripande	
	Haag	X				
	Den Helder			Övergripande		
	Deventer				Stomnät	
	Dordrecht	X		Övergripande	Övergripande	
	Drachten				Övergripande	
	Eemshaven			Övergripande	Övergripande	
	Eindhoven	X	Övergripande			
	Emmen	X				
	Enschede	X			Övergripande	
	Geertruidenberg				Övergripande	
	Gennep				Övergripande	

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Gorinchem				Övergripande	
	Gouda				Övergripande	
	Groningen	X	Övergripande		Övergripande	
	Haarlem	X				
	Harlingen			Övergripande	Övergripande	
	Heerenveen				Övergripande	
	Hengelo				Stomnät	
	Kampen				Övergripande	
	Leeuwarden	X			Övergripande	
	Leiden	X				
	Lelystad				Övergripande	
	Lemsterland				Övergripande	
	Lochem				Övergripande	
	Maasbracht				Övergripande	
	Maasdriel				Övergripande	
	Maastricht	X	Övergripande (Maastricht – Aachen)		Övergripande	
	Meppel				Övergripande	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			Stomnät	Stomnät	Stomnät

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Nijmegen	X			Stomnät	
	Oosterhout				Övergripande	
	Oss				Övergripande	
	Reimerswaal				Övergripande	
	Roermond				Övergripande	
	Rotterdam	X	Stomnät	Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Sneek				Övergripande	
	Stein				Övergripande	
	Terneuzen, Vlissingen			Stomnät (Terneuzen), Stomnät (Vlissingen)	Stomnät (Terneuzen), Stomnät (Vlissingen)	
	Tiel				Övergripande	
	Tilburg	X			Övergripande	
	Utrecht	X			Stomnät	
	Veghel				Övergripande	
	Velzen/Ijmuiden			Övergripande		
	Venlo	X			Övergripande	Övergripande (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen			Övergripande		
	Wageningen				Övergripande	
	Wanssum				Övergripande	
	Zaandam				Övergripande	

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				Övergripande	
	Zwolle	X			Övergripande	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	Övergripande			Stomnät (Werndorf)
	Innsbruck	X	Övergripande			
	Klagenfurt	X	Övergripande			Stomnät (Villach-Fürnitz)
	Krems				Övergripande	
	Linz-Wels	X (Linz)	Övergripande (Linz)		Stomnät (Enns) stomnät (Linz)	Stomnät (Wels)
	Salzburg	X	Övergripande			Stomnät
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	Stomnät		Stomnät	Stomnät (Wien), stomnät (Wien Süd)
	Wolfurt					Övergripande
	Wörgl					Övergripande
PL	Białystok	X				Övergripande
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					Övergripande
	Bydgoszcz	X	Övergripande			Övergripande (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Chełm					Övergripande
	Częstochowa	X				
	Dorohusk/Okopy					Övergripande
	Elbląg	X				
	Ełk					Övergripande
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Katowice/Górnośląska (storstadsområdet)	X	Stomnät (Pyrzowice)			Stomnät (Slawków) Övergripande (Gliwice/Pyrzowice)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	Stomnät			Stomnät
	Legnica	X				
	Lublin	X	Övergripande			Övergripande
	Łódź	X	Stomnät			Stomnät
	Malaszewicze/Terespol					Övergripande
	Medyka/Zurawica					Övergripande
	Olsztyn	X	Övergripande (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Płock	X				
	Police			Övergripande	Övergripande	
	Poznań	X	Stomnät			Stomnät
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					Övergripande
	Rzeszów	X	Övergripande			
	Szczecin- Świnoujście	X	Stomnät (Szczecin)	Stomnät (Szczecin), stomnät (Świnoujście)	Stomnät (Szczecin), stomnät (Świnoujście)	Stomnät (Szczecin), stomnät (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Trestadsområdet	X (inkl. Gdańsk)	Stomnät (Gdańsk)	Stomnät (Gdańsk), stomnät (Gdynia)		Stomnät (Gdańsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	Stomnät, utvidgat stomnät (CPK)			Stomnät (Warszawa) Utvidgat stomnät (CPK) Övergripande (Warszawa Południe - Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	Stomnät			Stomnät
	Zduńska Wola					Stomnät
	Zielona Góra	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
PT	Aveiro			Övergripande		Övergripande (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		Övergripande			
	Braga	X				
	Bragança		Övergripande			
	Caniçal (Madeira)			Övergripande		
	Coimbra	X				Stomnät (Alfarelos) Stomnät (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		Övergripande	Övergripande		
	Elvas					Övergripande
	Entroncamento					Övergripande
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	Övergripande			Övergripande (Loulé)
	Figueira da Foz			Övergripande		
	Flores (Azorerna)		Övergripande	Övergripande (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	Övergripande (Cristiano Ronaldo)	Övergripande		
	Graciosa (Azorerna)		Övergripande	Övergripande		
	Guarda					Övergripande

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Horta (Azorerna)		Övergripande	Övergripande		
	Leiria	X				
	Lissabon (storstadsområdet)	X	Stomnät (Humberto Delgado)	Stomnät (Lissabon/Setúbal)	Stomnät (Lissabon/Setúbal)	Stomnät (Lisboa Norte) Stomnät (Alcont) Stomnät (Bobadela, norr) Stomnät (Bobadela, central) Stomnät (Bobadela, söder), övergripande (Setúbal)
	Pico (Azorern)		Övergripande	Övergripande		
	Ponta Delgada (Azorerna)	X	Övergripande	Övergripande		
	Poceirão					Stomnät
	Portimão			Övergripande		
	Porto (storstadsområdet)	X	Stomnät (Sá Carneiro)	Stomnät (Leixões)	Stomnät	Stomnät (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		Övergripande	Övergripande		
	Santa Maria (Azorerna)		Övergripande	Övergripande		
	São Jorge (Azorerna)		Övergripande	Övergripande		
	Sines			Stomnät		Stomnät (ZILS och ZAL)
	Terceira (Azorerna)		Övergripande	Övergripande (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				Övergripande (Lousado)
	Vila Real		Övergripande			

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Viseu	X				
RO	Arad	X				Övergripande
	Aiud					Övergripande
	Basarabi				Övergripande	
	Bacău	X	Övergripande			
	Baia Mare	X	Övergripande			
	Botoşani	X				
	Brăila	X		Övergripande	Övergripande	
	Braşov	X				Övergripande
	Bukarest	X	Stomnät (Henri Coandă)		Övergripande (1 Decembrie)	Stomnät
	Buzău	X				
	Calafat				Stomnät	
	Călăraşi				Övergripande	
	Cernavodă				Stomnät	
	Cluj-Napoca	X	Övergripande			Övergripande
	Constanța	X	Övergripande	Stomnät (Constanta/Midia)	Stomnät (Constanta/Midia)	
	Craiova	X	Övergripande			Stomnät
	Drobeta-Turnu Severin				Stomnät	
	Galați	X		Stomnät	Stomnät	

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Giurgiu				Stomnät	
	Iaşi	X	Övergripande			
	Măcin				Övergripande	
	Mahmudia				Övergripande	
	Medgidia				Övergripande	
	Moldova Veche				Övergripande	
	Oltenița				Övergripande	
	Oradea	X	Övergripande			
	Ovidiu				Övergripande	
	Piatra Neamț	X				
	Piteşti	X				
	Ploieşti	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	Övergripande			
	Suceava	X	Övergripande			Övergripande
	Sulina				Övergripande	
	Târgu Mureş	X				
	Timişoara	X	Stomnät			Stomnät
	Tulcea		Övergripande	Övergripande	Övergripande	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Turda					Övergripande
SI	Koper			Stomnät		
	Ljubljana	X	Stomnät			Stomnät
	Maribor	X	Övergripande			Övergripande
	Portorož		Övergripande			
SK	Bratislava	X	Stomnät		Stomnät	Stomnät
	Čierna nad Tisou					Stomnät
	Komárno				Stomnät	
	Košice	X	Övergripande			Övergripande
	Leopoldov-Šulekovo					Övergripande
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		Övergripande			
	Žilina	X				Stomnät
FI	Eckerö			Övergripande		
	Enontekiö/Enontekis		Övergripande			
	Hanko/Hangö			Övergripande		
	Helsinki/Helsingfors	X	Stomnät (Vantaa/Vanda)	Stomnät		
	Inkoo/Ingå			Övergripande		
	Ivalo		Övergripande			
	Joensuu		Övergripande		Övergripande	

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Jyväskylä	X	Övergripande			
	Kajaani/Kajana		Övergripande			
	Kaskinen/Kaskö			Övergripande		
	Kemi		Övergripande (Kemi-Tornio/Torneå)	Övergripande		
	Kittila		Övergripande			
	Kokkola/Karleby			Övergripande		
	Kotka-Hamina/Fredrikshamn			Stomnät (Hamina/Fredrikshamn) stomnät (Kotka)		
	Kouvola					Stomnät
	Kruunupyy/Kronoby		Övergripande			
	Kuopio	X	Övergripande			
	Kuusamo		Övergripande			
	Lahti/Lahtis	X				
	Lappeenranta/Villman- strand		Övergripande		Övergripande	
	Maarianhamina/Mariehamn		Övergripande	Övergripande		
	Oulu/Uleåborg	X	Övergripande (Oulu/Uleåborg)	Stomnät (Oulu/Uleåborg)		
	Pori/Björneborg		Övergripande	Övergripande		
	Rauma/Raumo			Övergripande		
	Raahe/Brahestad			Övergripande		
	Rovaniemi		Övergripande			

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Savonlinna/Nyslott		Övergripande			
	Tampere/Tammerfors	X	Övergripande			Övergripande
	Tornio/Torneå			Övergripande		
	Turku-Naantali/Åbo–Nådendal	X	Stomnät (Turku/Åbo)	Stomnät (Turku/Åbo) stomnät (Naantali/Nådendal)		
	Vaasa/Vasa		Övergripande			
SE	Älmhult					Övergripande
	Ängelholm		Övergripande			
	Arvidsjaur		Övergripande			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		Övergripande			
	Gävle	X		Övergripande		Övergripande
	Göteborg	X	Stomnät (Landvetter)	Stomnät	Stomnät	Stomnät
	Grisslehamn			Övergripande		
	Hagfors		Övergripande			
	Halmstad	X		Övergripande		
	Helsingborg	X		Övergripande		
	Hemavan		Övergripande			
	Jönköping	X	Övergripande			Övergripande

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Kalmar		Övergripande			
	Kapellskär (Norrtälje)			Övergripande		
	Karlshamn			Övergripande		
	Karlskrona			Övergripande		
	Kiruna		Övergripande			
	Köping			Övergripande	Övergripande	
	Linköping	X				
	Luleå		Övergripande	Stomnät		Övergripande
	Lund	X				
	Lycksele		Övergripande			
	Malmö	X	Stomnät	Stomnät		Stomnät
	Mora		Övergripande			
	Norrköping	X		Övergripande		
	Nyköping		Övergripande (Stockholm-Skavsta)			
	Örebro	X	Övergripande			Stomnät (Hallsberg)
	Oskarshamn			Övergripande		
	Östersund		Övergripande			
	Oxelösund			Övergripande		
	Pajala		Övergripande			

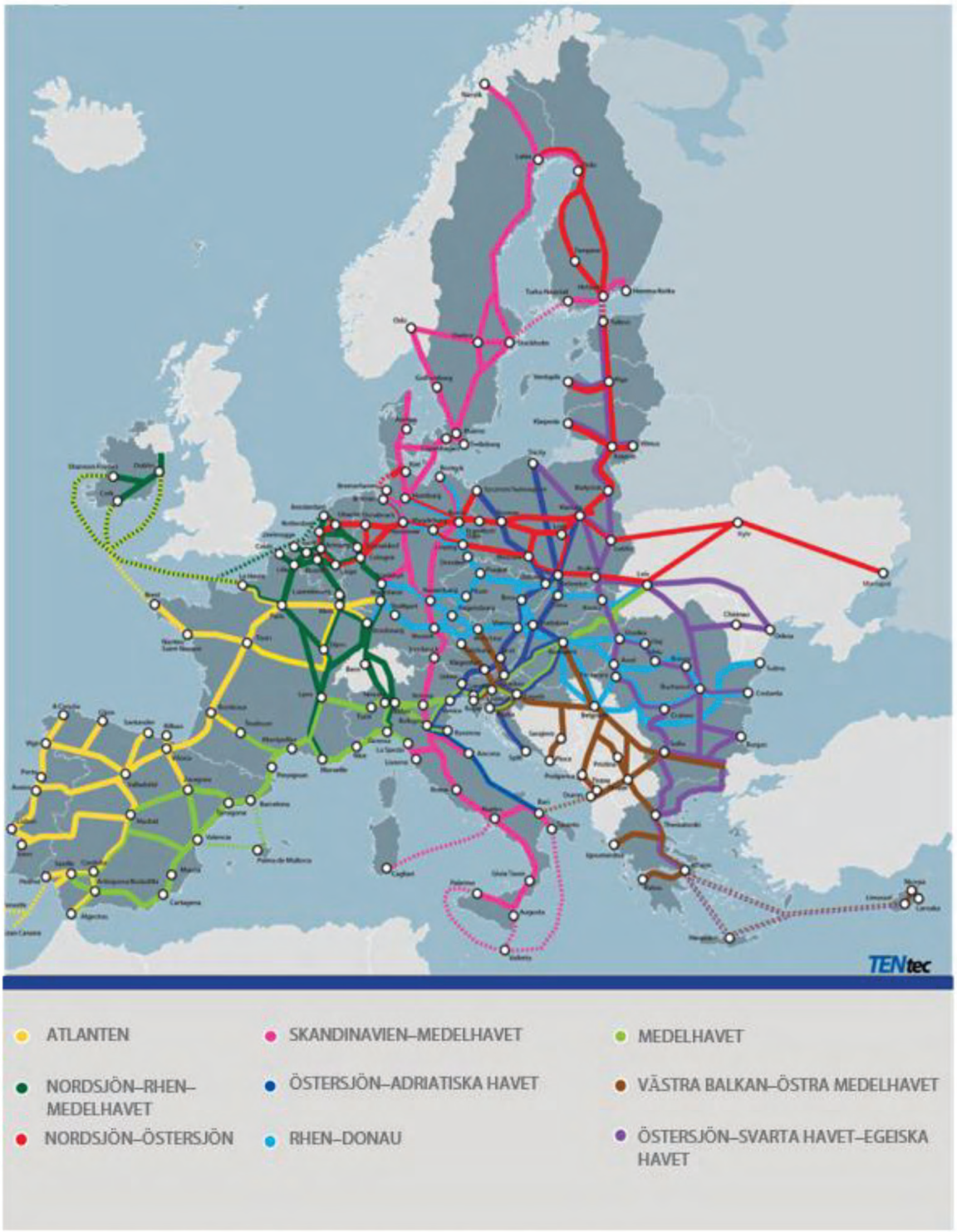
ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/corrigendum/2025-11-14/oj

MS	KNUTPUNKTSNAMN	URBAN KNUTPUNKT	FLYGPLATS	KUSTHAMN	INLANDSHAMN	JÄRNVÄGS-/ VÄGTERMINALER/ TERMINALER LÄNGS INRE VATTENVÄGAR
	Piteå			Övergripande		
	Ronneby		Övergripande			
	Rosersberg (Sigtuna)					Övergripande
	Skellefteå		Övergripande			
	Södertälje	X			Övergripande	
	Stenungsund			Övergripande		
	Stockholm	X	Stomnät (Arlanda), övergripande (Bromma)	Stomnät (Stockholm), övergripande (Stockholm-Nynäshamn)	Stomnät	Stomnät
	Strömstad			Övergripande		
	Sundsvall	X	Övergripande	Övergripande		Övergripande
	Sveg		Övergripande			
	Trelleborg			Stomnät		Stomnät
	Umeå	X	Övergripande	Övergripande		Övergripande
	Uppsala	X				
	Varberg			Övergripande		
	Västerås	X		Övergripande	Övergripande	
	Vilhelmina		Övergripande			
	Visby		Övergripande	Övergripande		
	Ystad			Övergripande		

BILAGA III

DE EUROPEISKA TRANSPORTKORRIDORERNAS STRÄCKNING

Kartöversikt för de europeiska transportkorridorerna



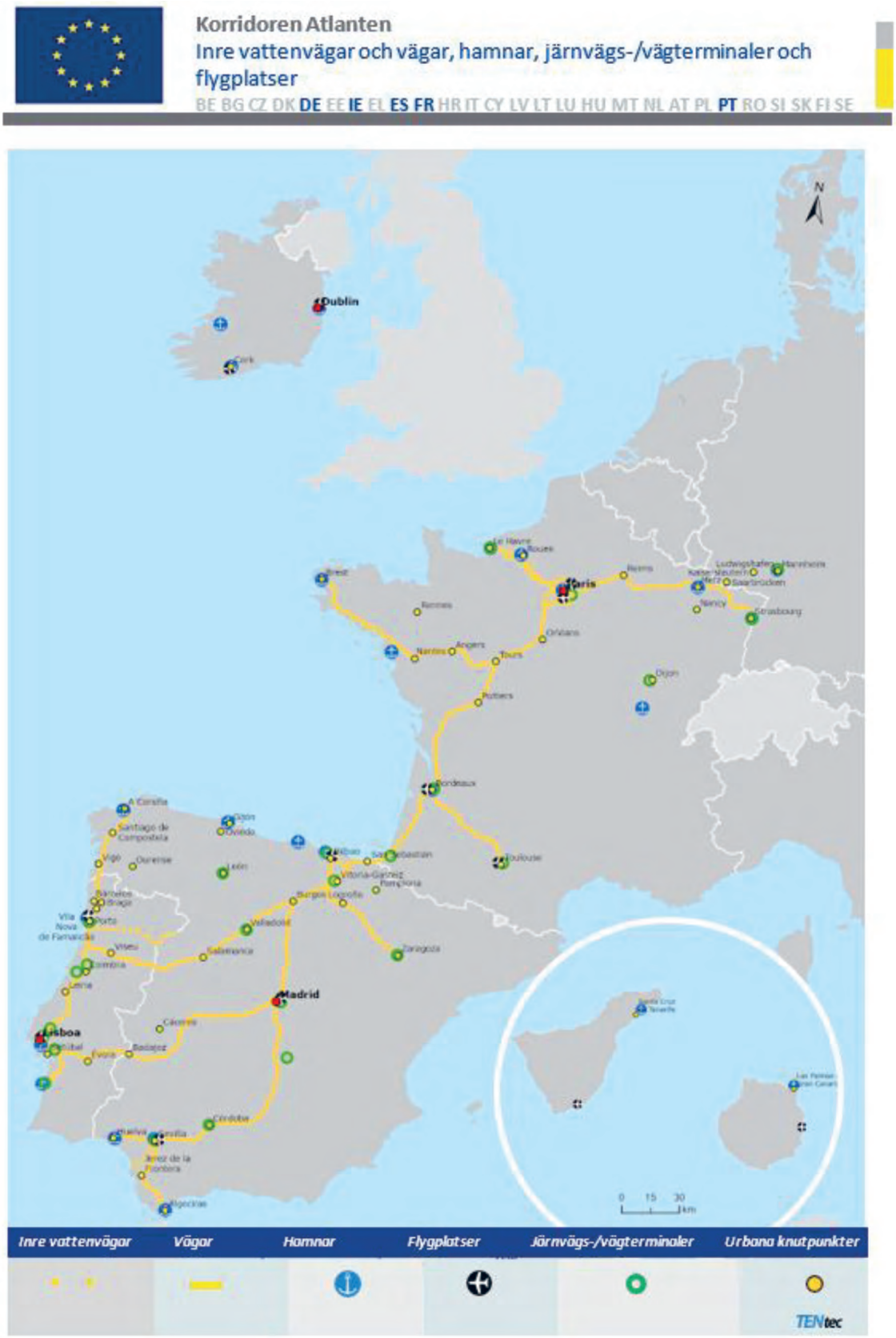
De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

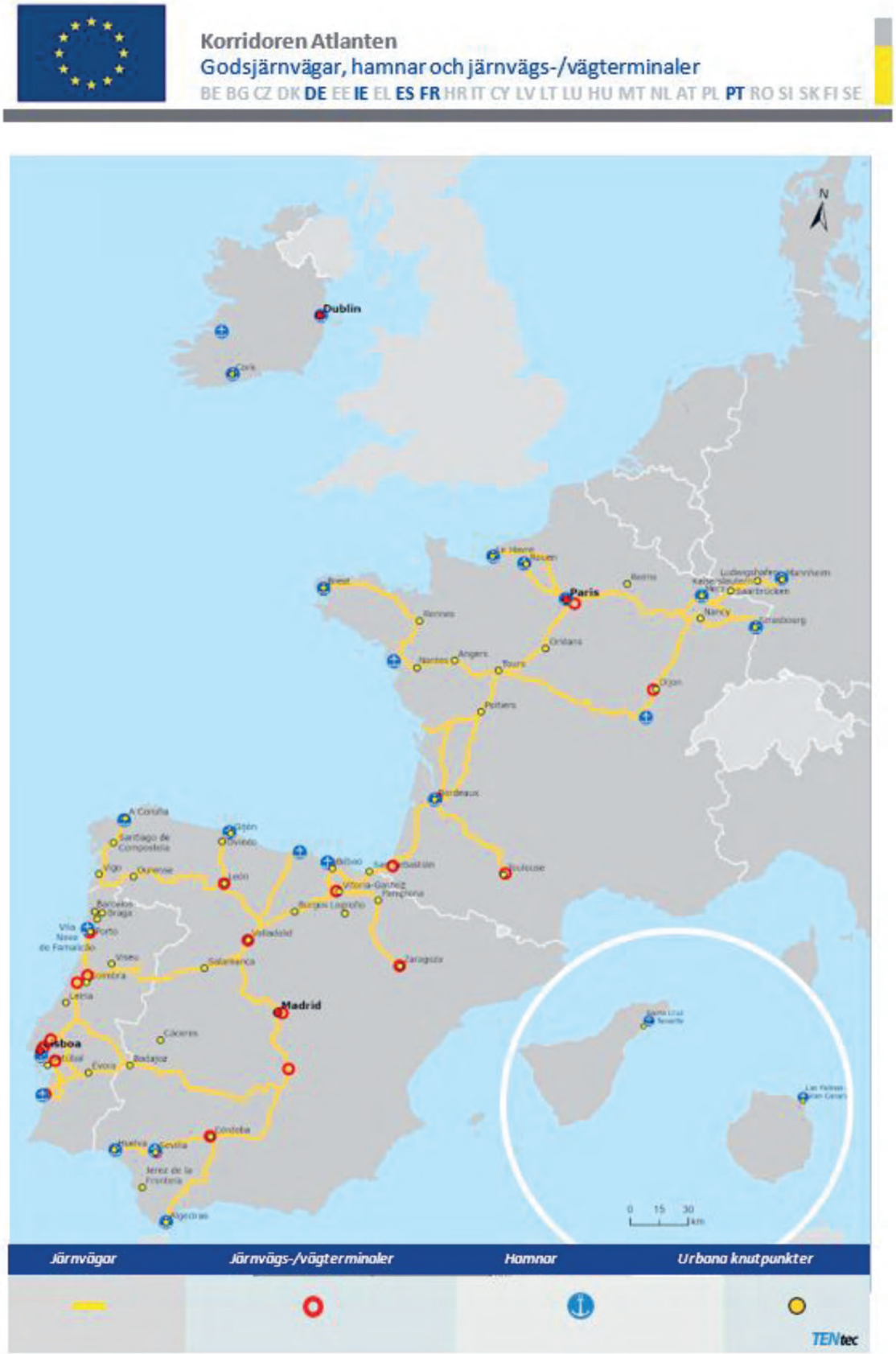


De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

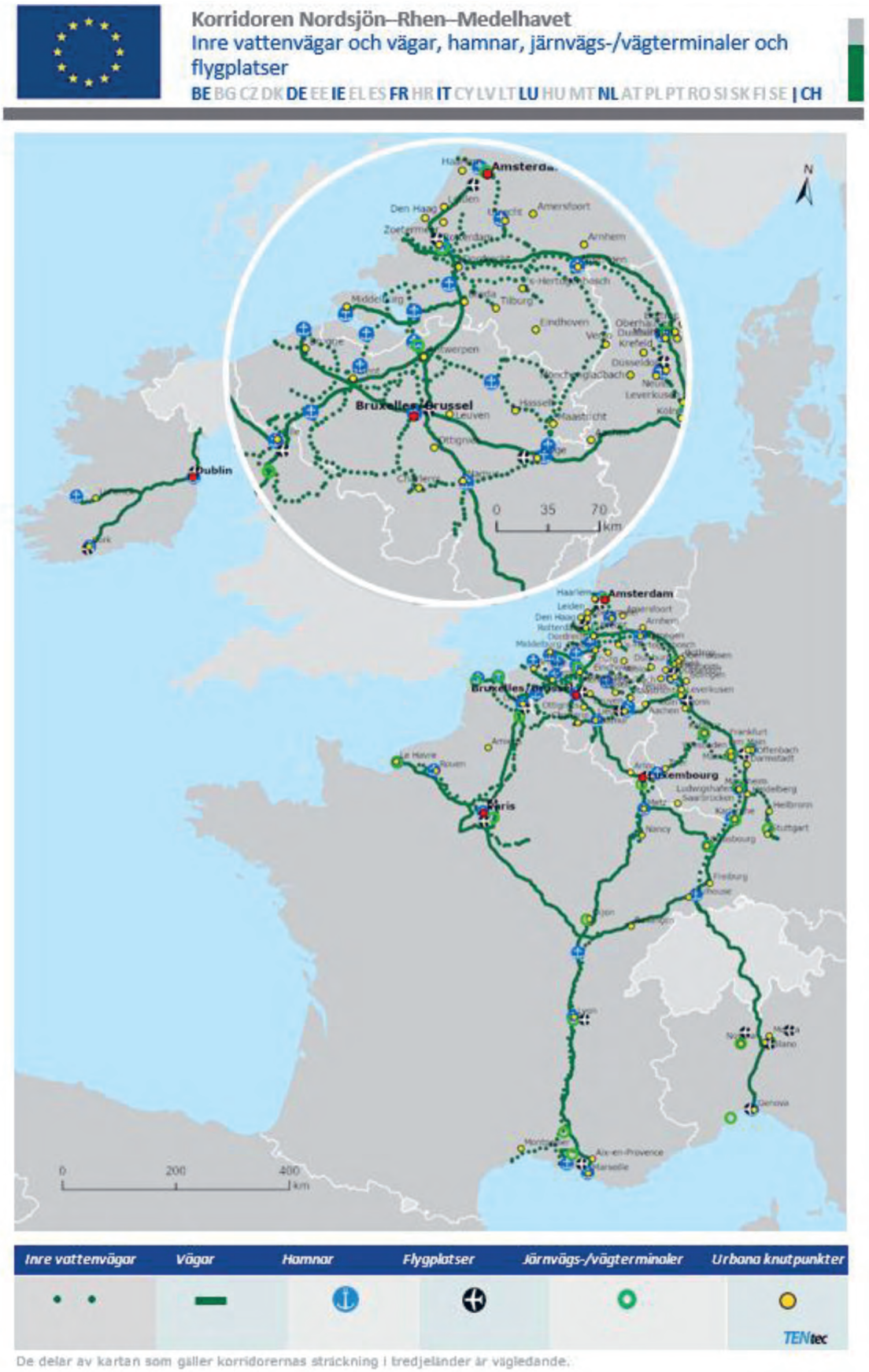


De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

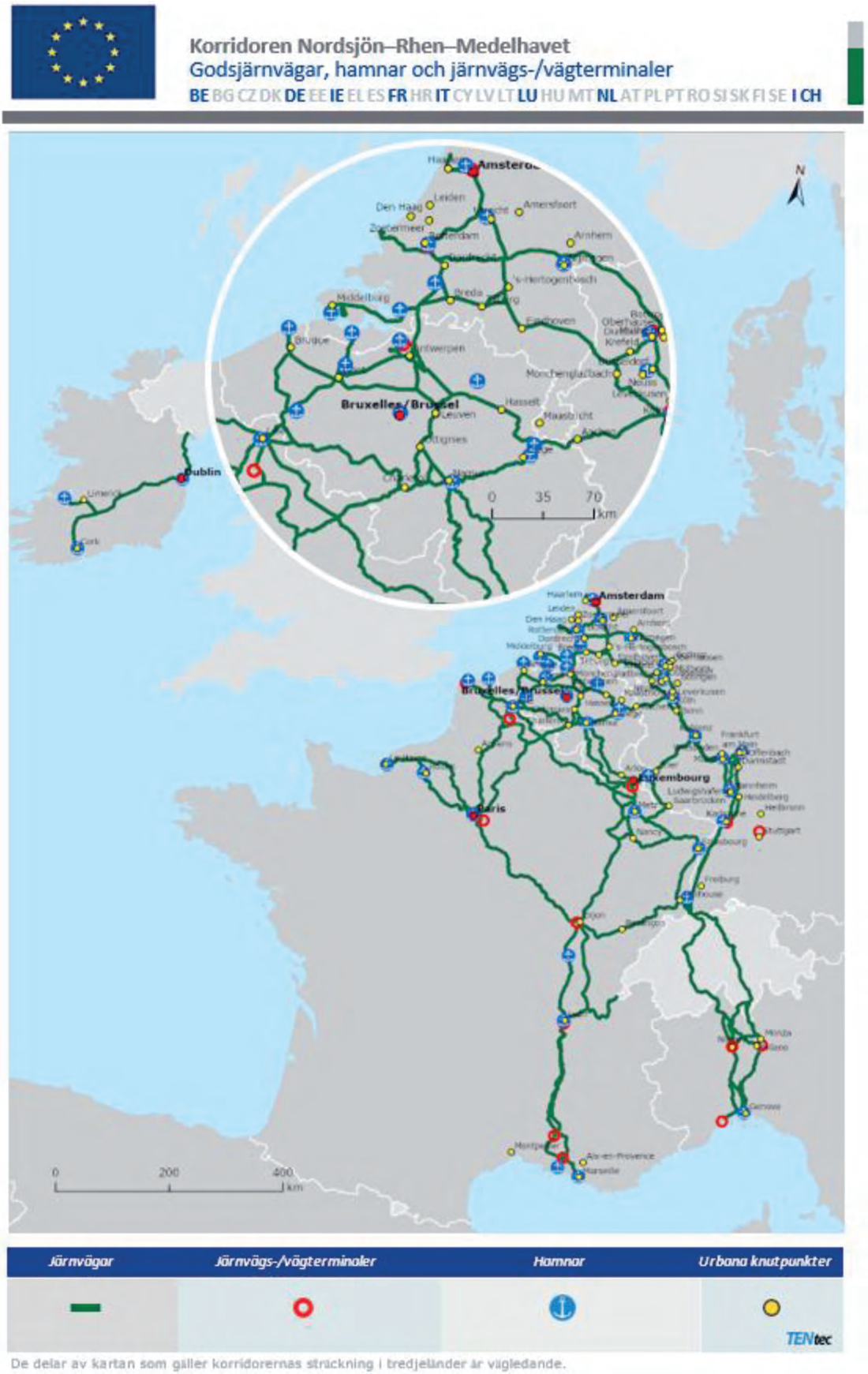

Korridoren Atlanten
Inre vattenvägar och vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Rennes
Nancy
Strasbourg
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Santiago de Compostela
Oviedo
Gijón
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Burgos
Barcelos
Braga
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Zaragoza
Viseu
Salamanca
Coimbra
Leiria
Madrid
Lisboa
Cáceres
Setúbal
Badajoz
Évora
Córdoba
Sevilla
Huelva
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
0 15 30 km
Inre vattenvägar
Vägar
Hamnar
Flygplatser
Järnvägs-/vägterminaler
Urbana knutpunkter
TENtec


Korridoren Atlanten
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Paris
Madrid
Lisboa
Järnvägar
Järnvägs-/vägterminaler
Hamnar
Urbana knutpunkter
TENtec

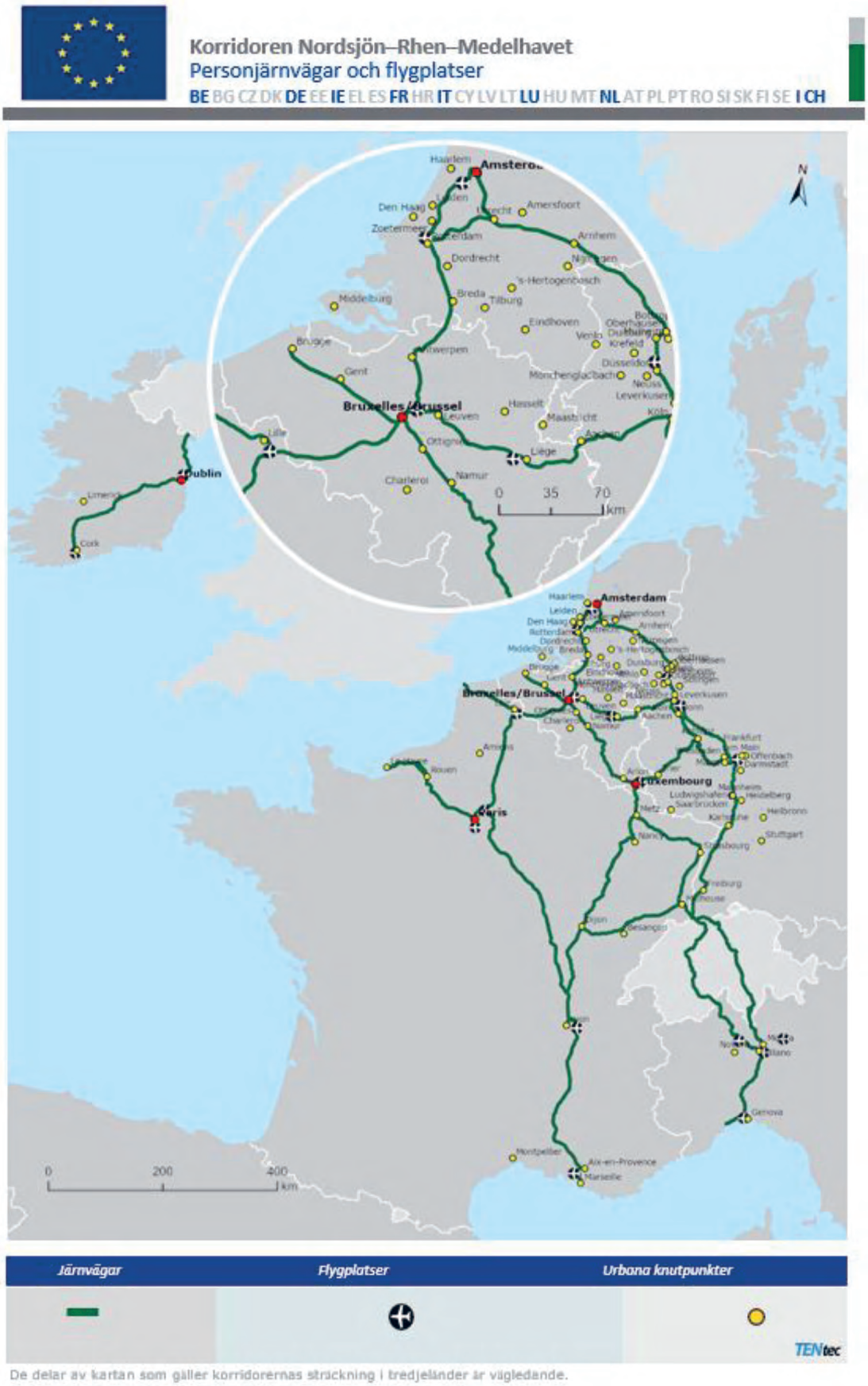

Korridoren Atlanten
Personjärnvägar och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Paris
Madrid
Lisboa
Bordeaux
Järnvägar
Flygplatser
Urbana knutpunkter
TENtec



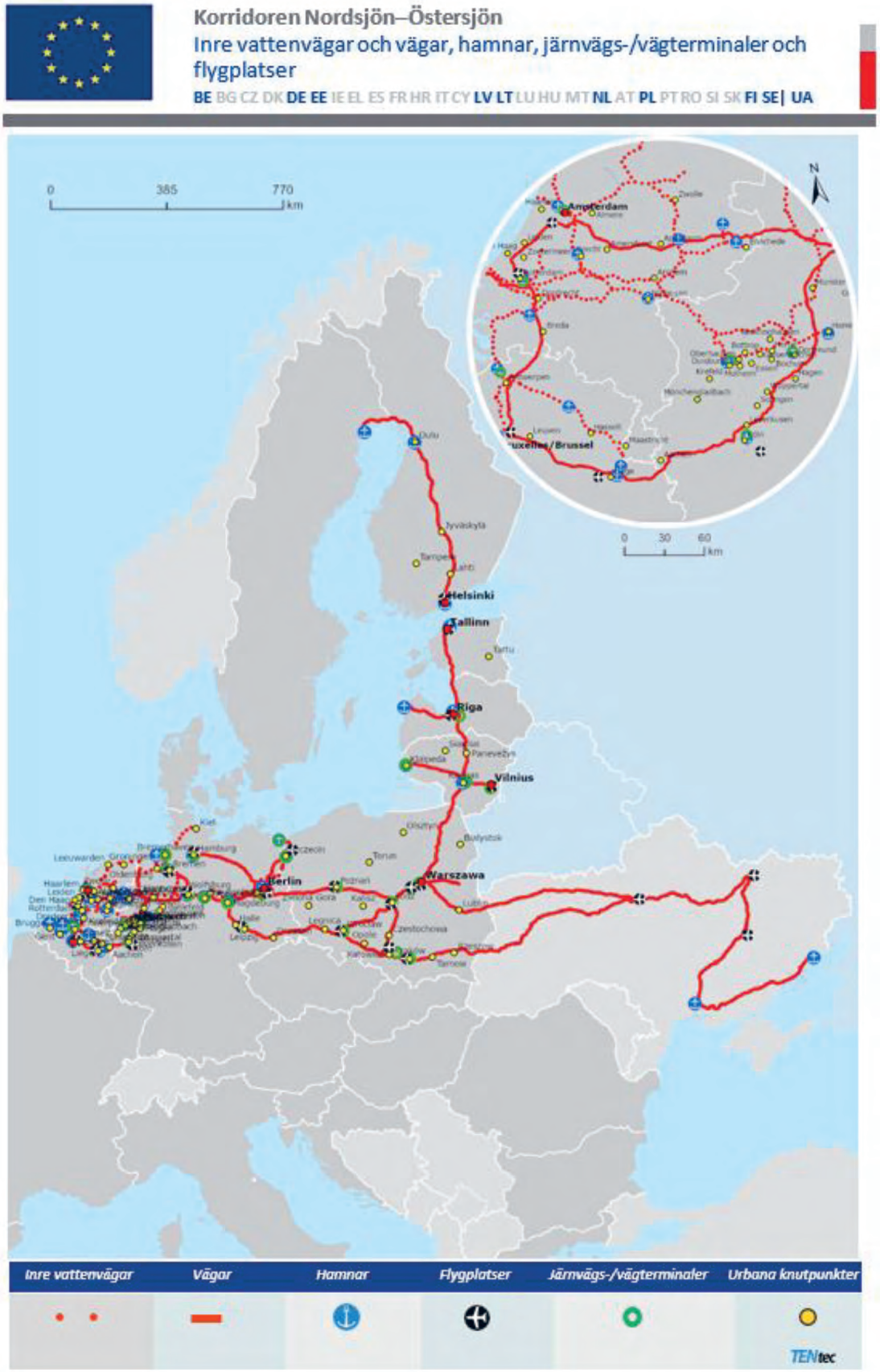
De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

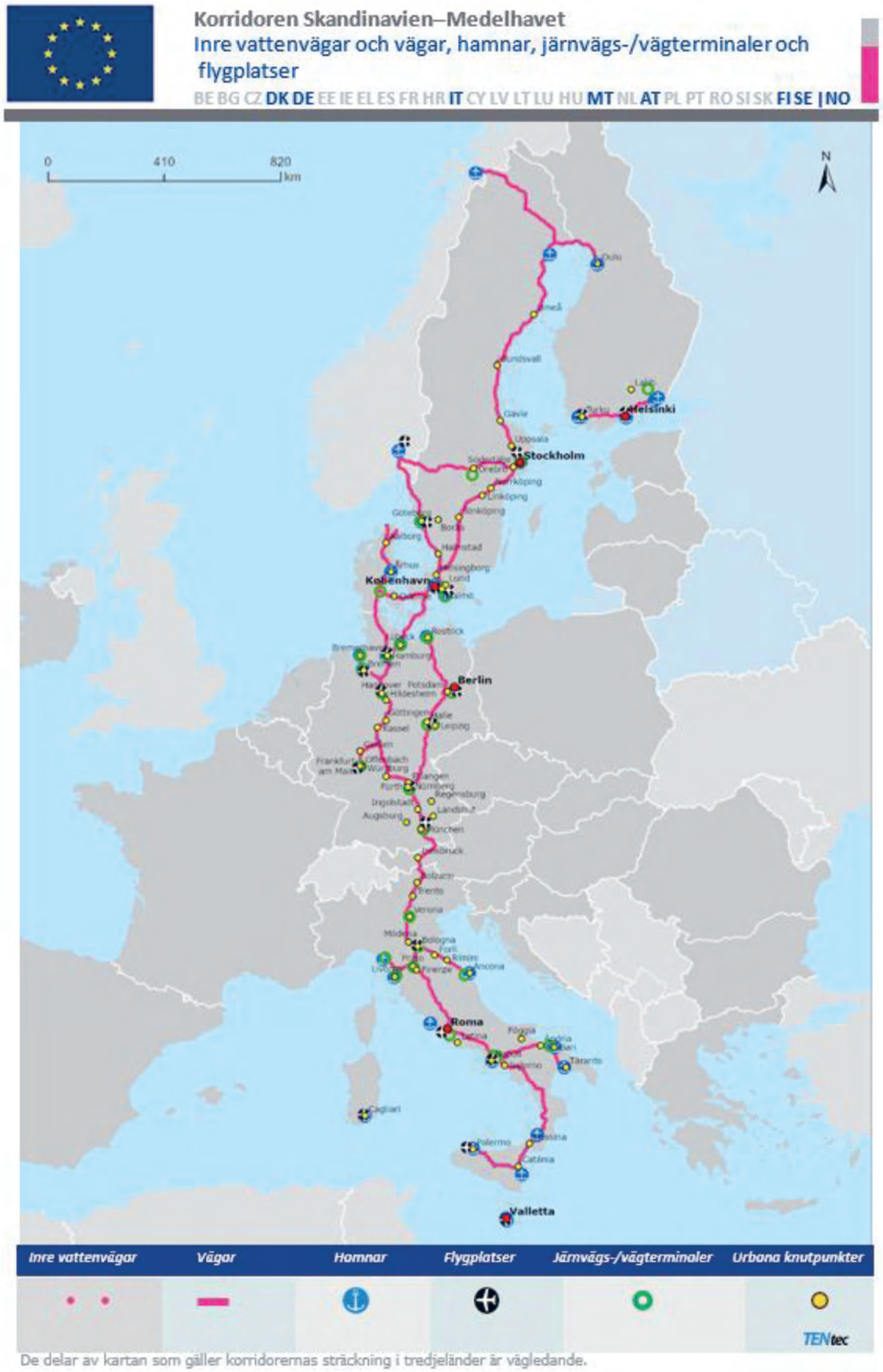

Korridoren Nordsjön–Östersjön
Inre vattenvägar och vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE| UA
0 385 770 km
0 30 60 km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Helsinki
Tallinn
Riga
Vilnius
Warszawa
Berlin
Inre vattenvägar
Vägar
Hamnar
Flygplatser
Järnvägs-/vägterminaler
Urbana knutpunkter
TENtec



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

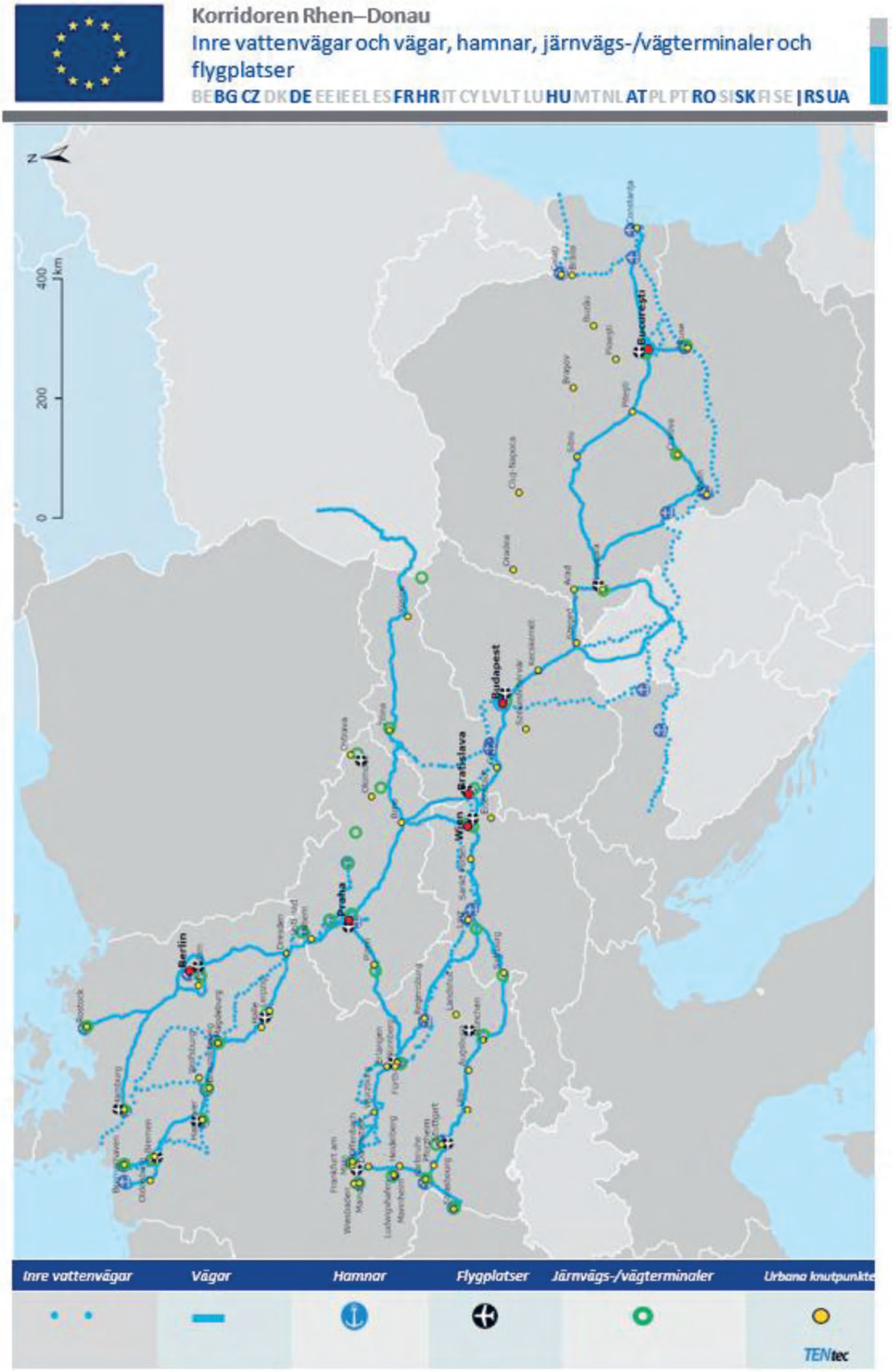


De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

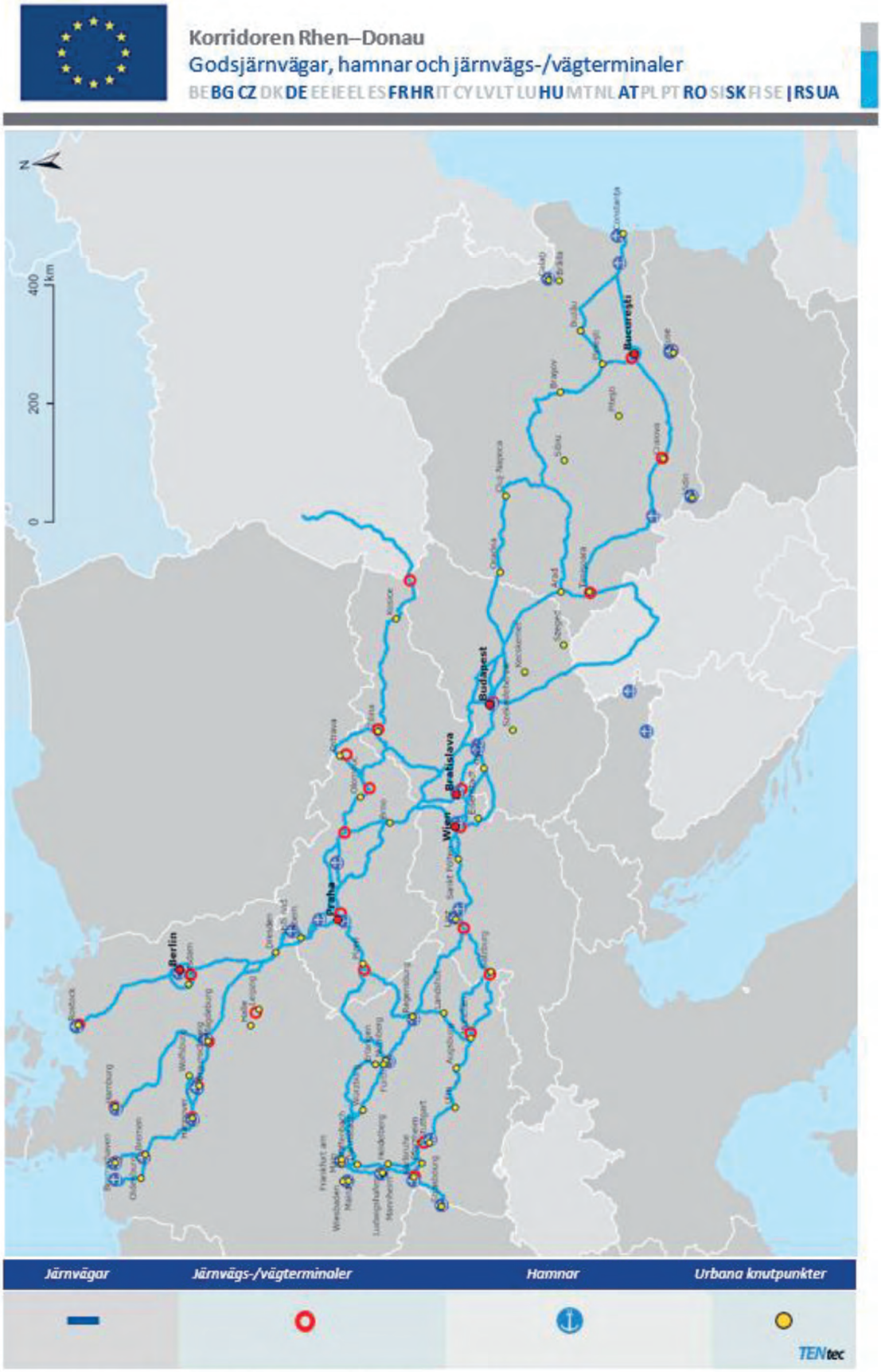

Korridoren Östersjön–Adriatiska havet
Inre vattenvägar och vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Warszawa
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Inre vattenvägar
Vägar
Hamnar
Flygplatser
Järnvägs-/vägterminaler
Urbana knutpunkter
TENtec


Korridoren Östersjön–Adriatiska havet
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Warszawa
Budapest
Wien
Bratislava
Ljubljana
Zagreb
Ancona
Pescara
Foggia
Järnvägar
Järnvägs-/vägterminaler
Hamnar
Urbana knutpunkter
TENtec


Korridoren Östersjön–Adriatiska havet
Personjärnvägar och flygplatser
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elbląg
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Poznań
Zielona Góra
Łódź
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Bielsko-Biała
Żilina
Graz
Maribor
Udine
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Bari
Järnvägar
Flygplatser
Urbana knutpunkter
TENtec



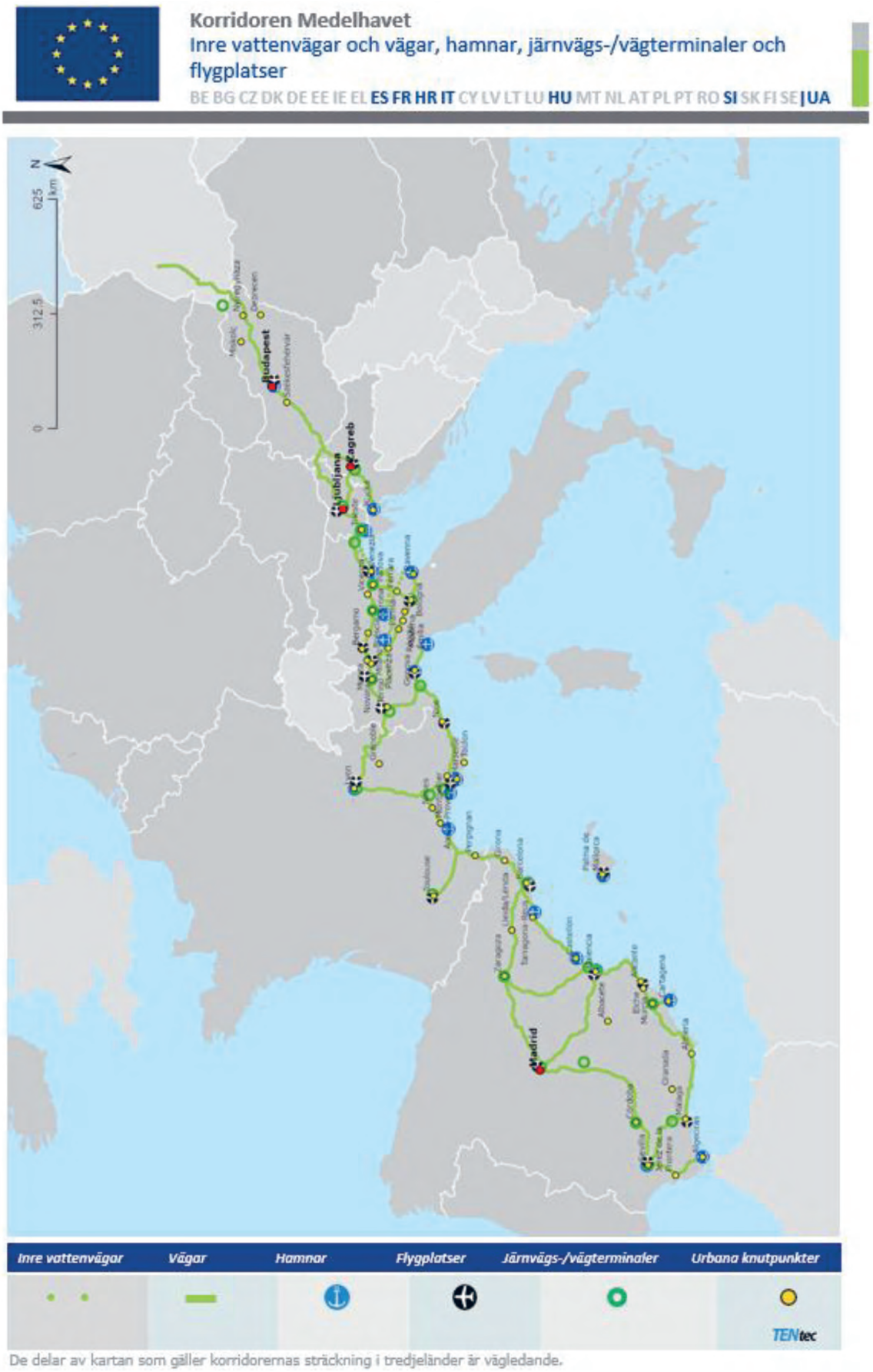
De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



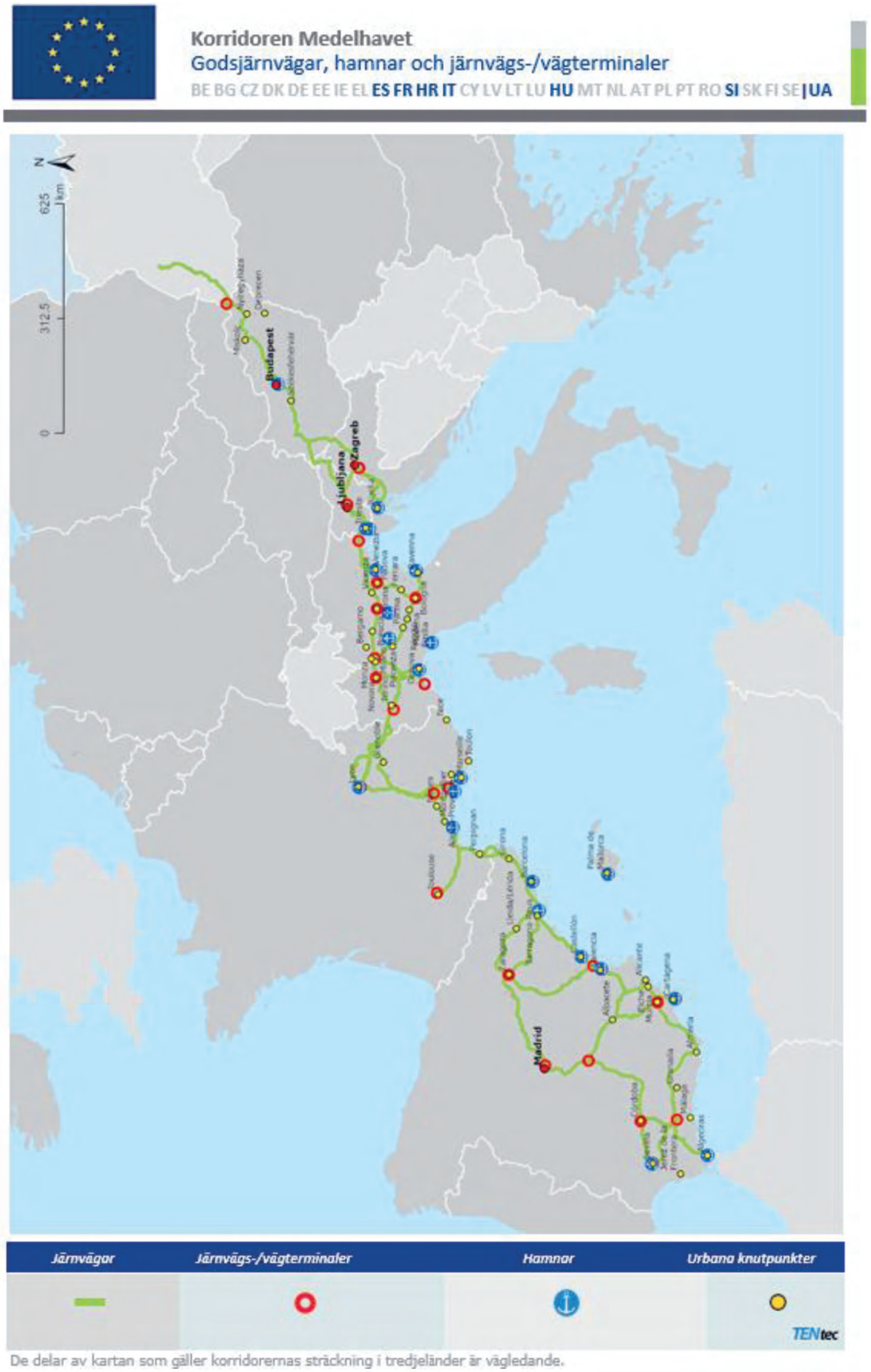
De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



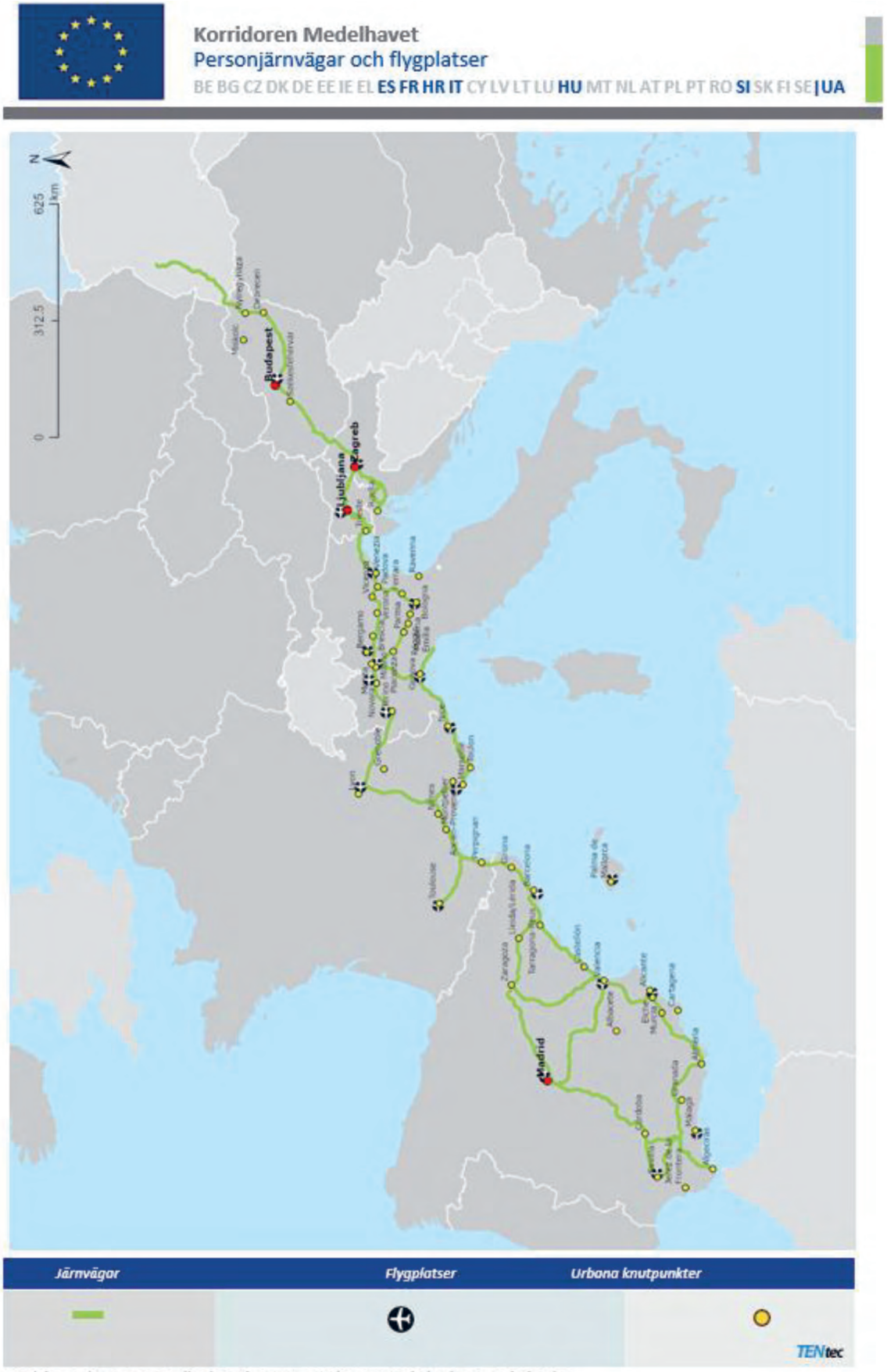
De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.



De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

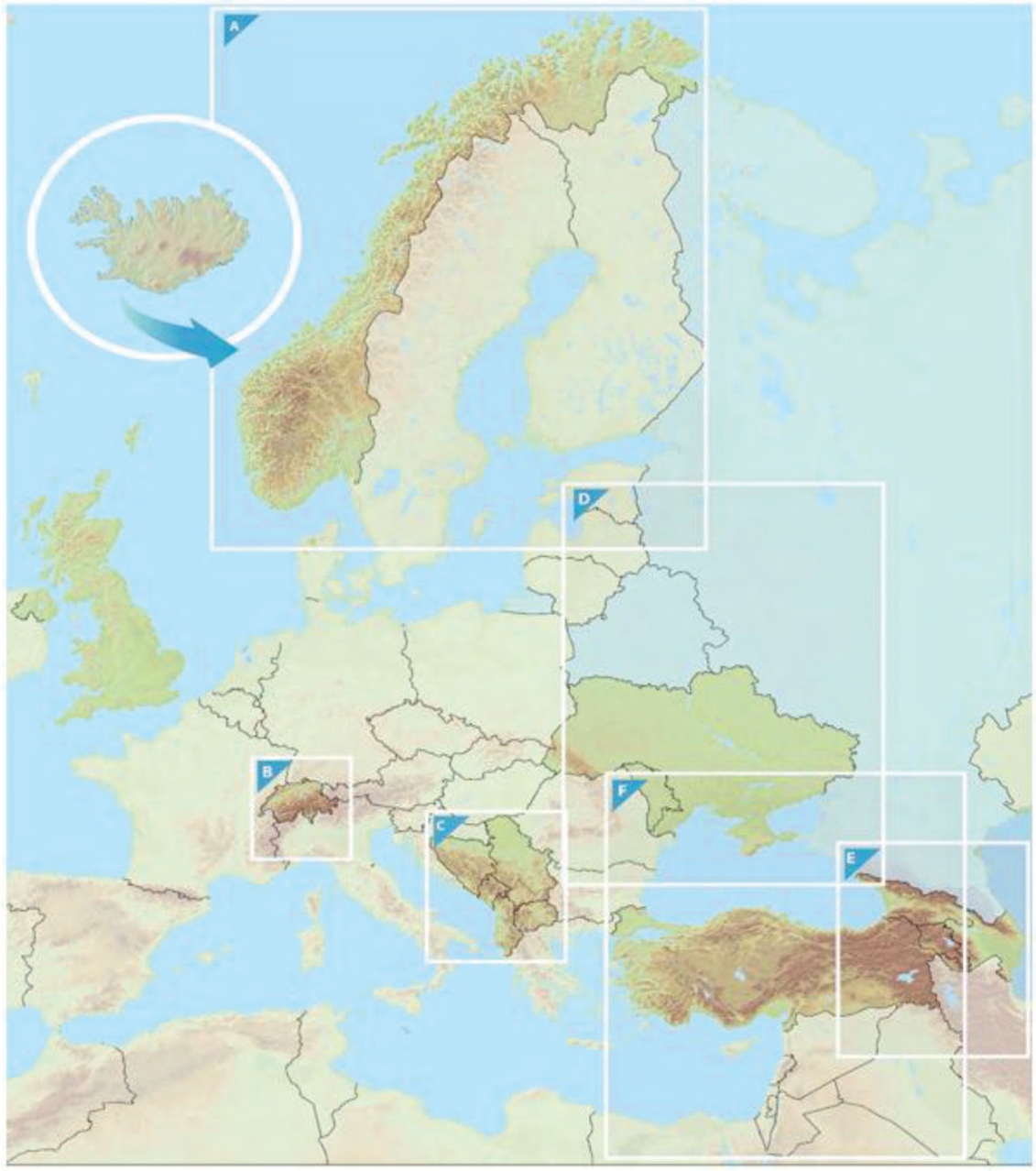


De delar av kartan som gäller korridorernas sträckning i tredjeländer är vägledande.

BILAGA IV

ÖVERSIKTSKARTOR ÖVER DET TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTET UTVIDGADE TILL VISSA TREDJELÄNDER

Kartöversikt för grannländer




Vägledande utvidgning till grannländer Övergripande nät och stomnät: inre vattenvägar och hamnar
Norge/Island
A
0
185
370
km
N
Oulu
Umeå
Sundsvall
Jyväskylä
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Tallinn
Gävle
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Göteborg
Borås
Jönköping
Aalborg
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

Vägledande utvidgning till grannländer

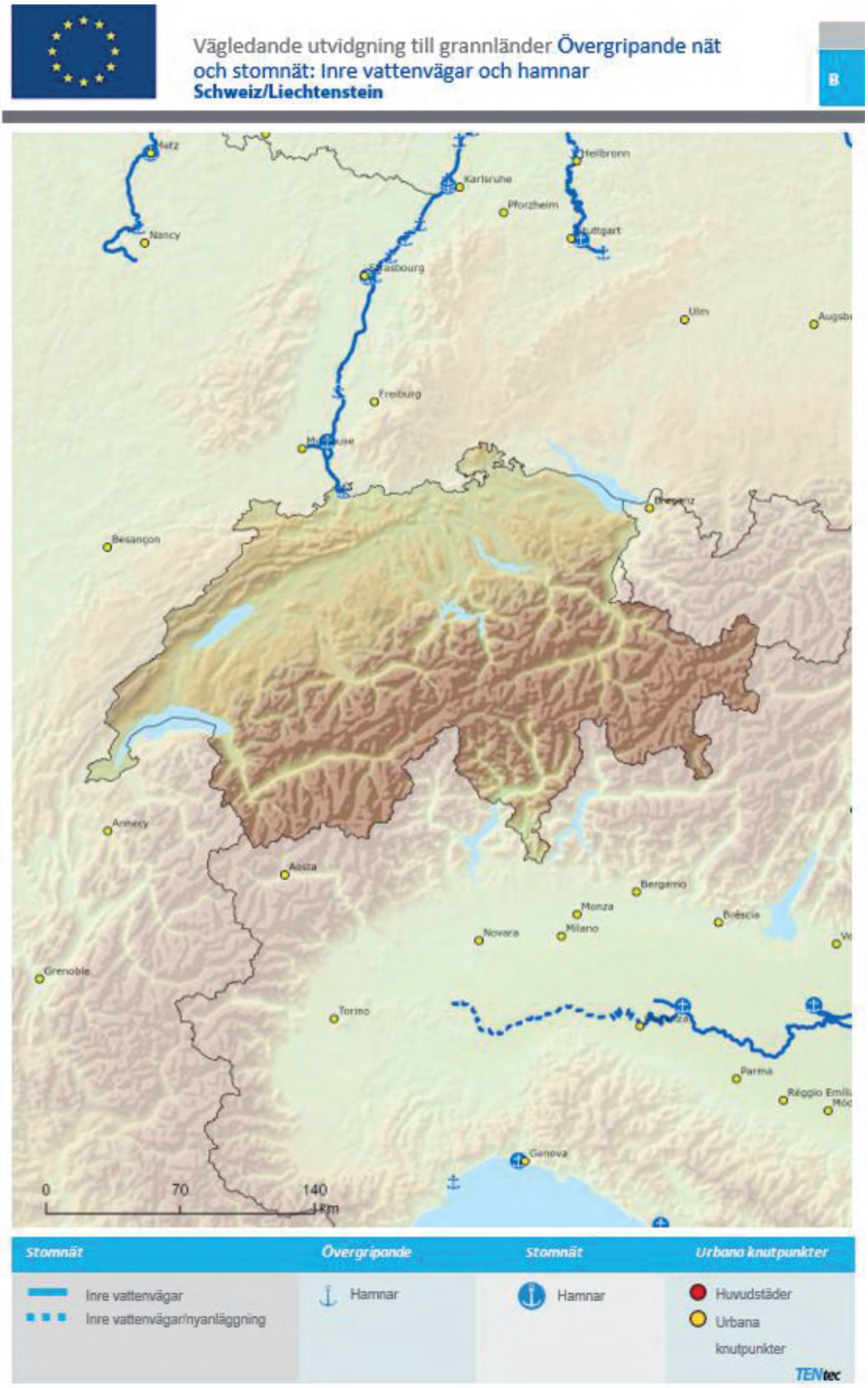
Stomnät och övergripande nät: Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler

Norge / Island




Vägledande utvidgning till grannländer Stomnät och övergripande nät: Personjärnvägar och flygplatser
Norge / Island
A
N
Oulu
Jyväskylä
Tampere
Lahti
Helsinki
Tallinn
Gävle
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Eskilstuna
Norrköping
Linköping
Borås
Göteborg
Kalmar
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer
Stomnät och övergripande nät: Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
Norge / Island
A
N
Stockholm
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana
knutpunkter
TENtec

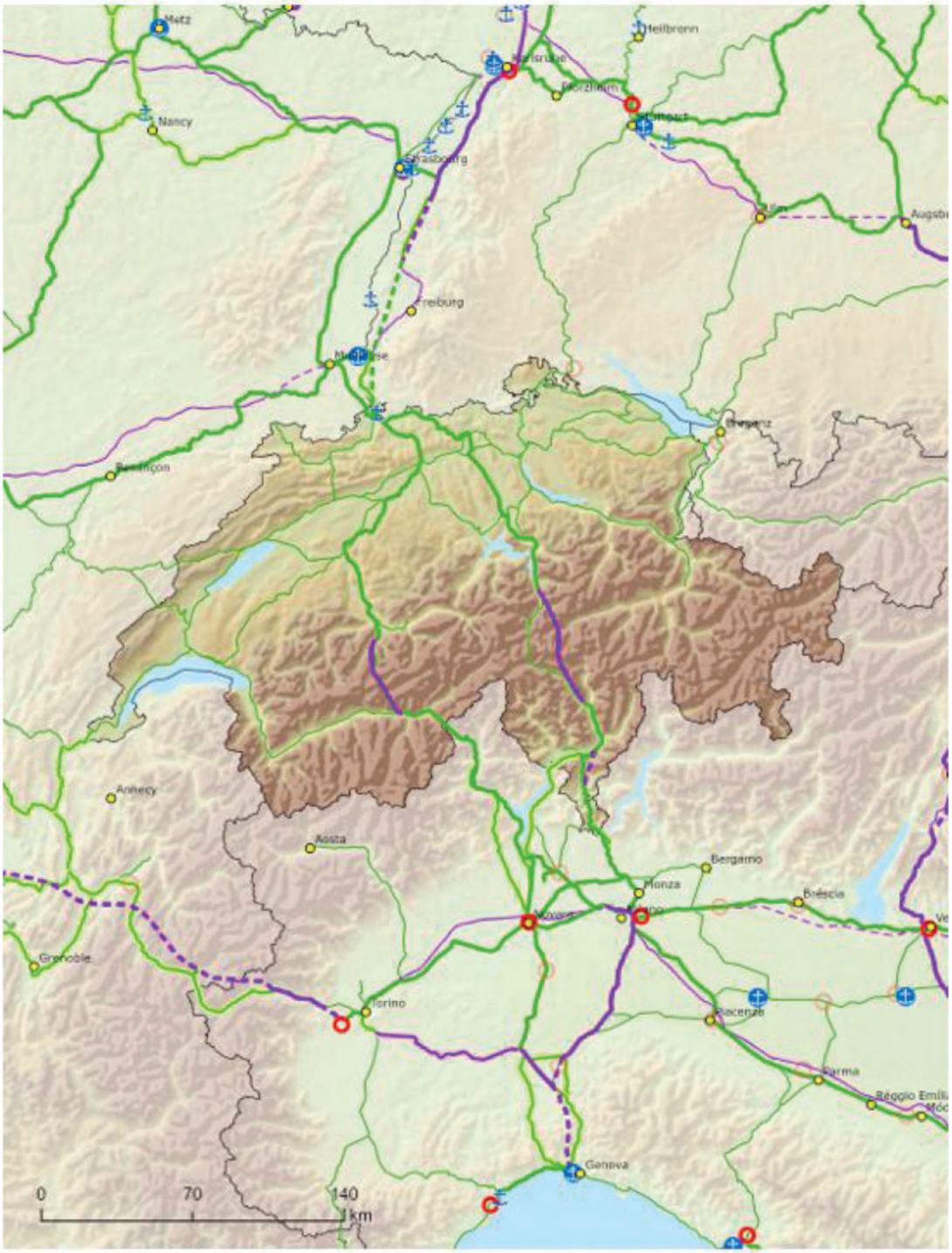

Vägledande utvidgning till grannländer Övergripande nät och stomnät: Inre vattenvägar och hamnar
Schweiz/Liechtenstein
B
Metz
Nancy
Karlsruhe
Pforzheim
Heilbronn
Stuttgart
Ulm
Freiburg
Besançon
Annecy
Aosta
Grenoble
Torino
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Brescia
Parma
Genova
0
70
140
km
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

Vägledande utvidgning till grannländer

Stomnät och övergripande nät: Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler

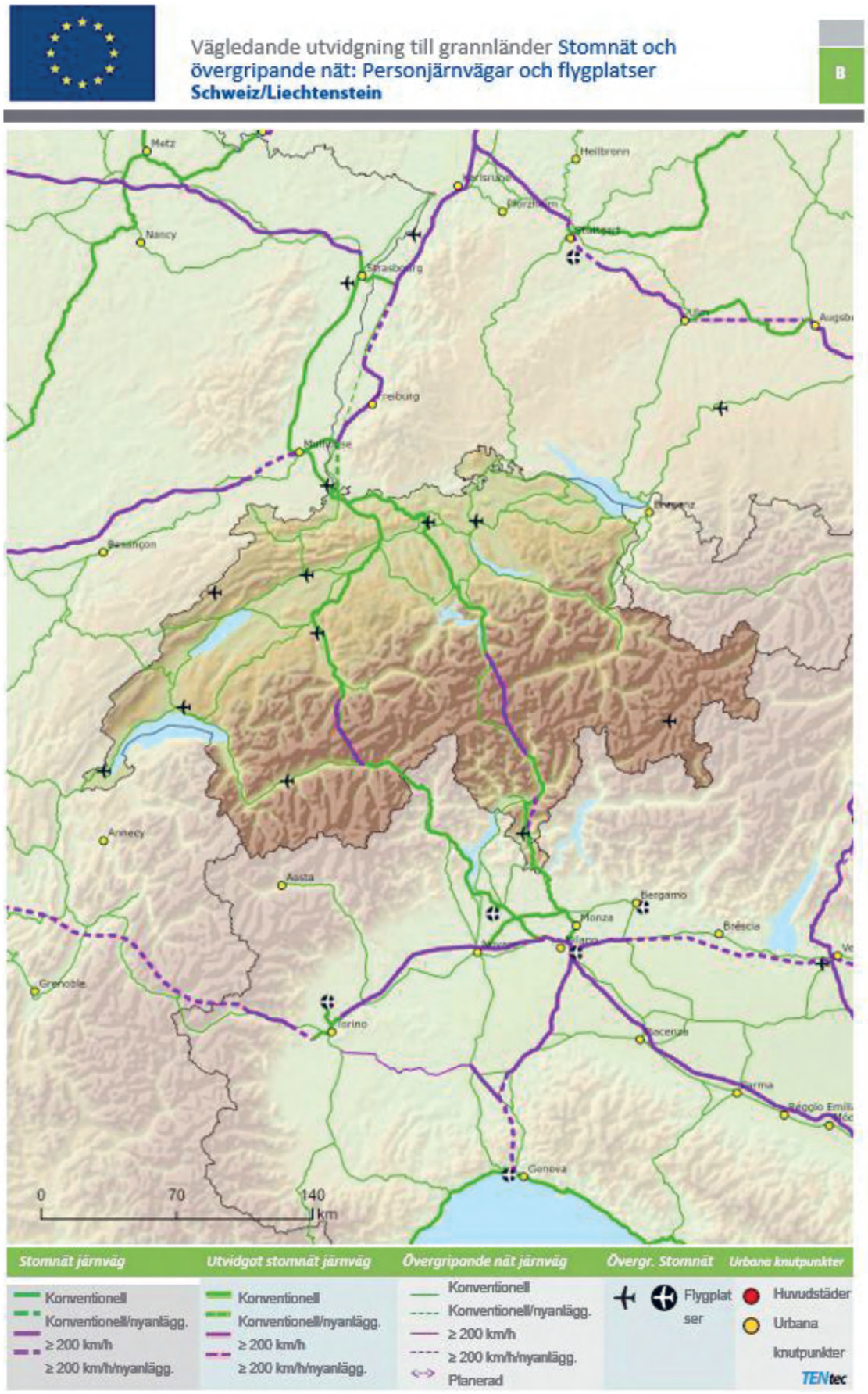
Schweiz/Liechtenstein

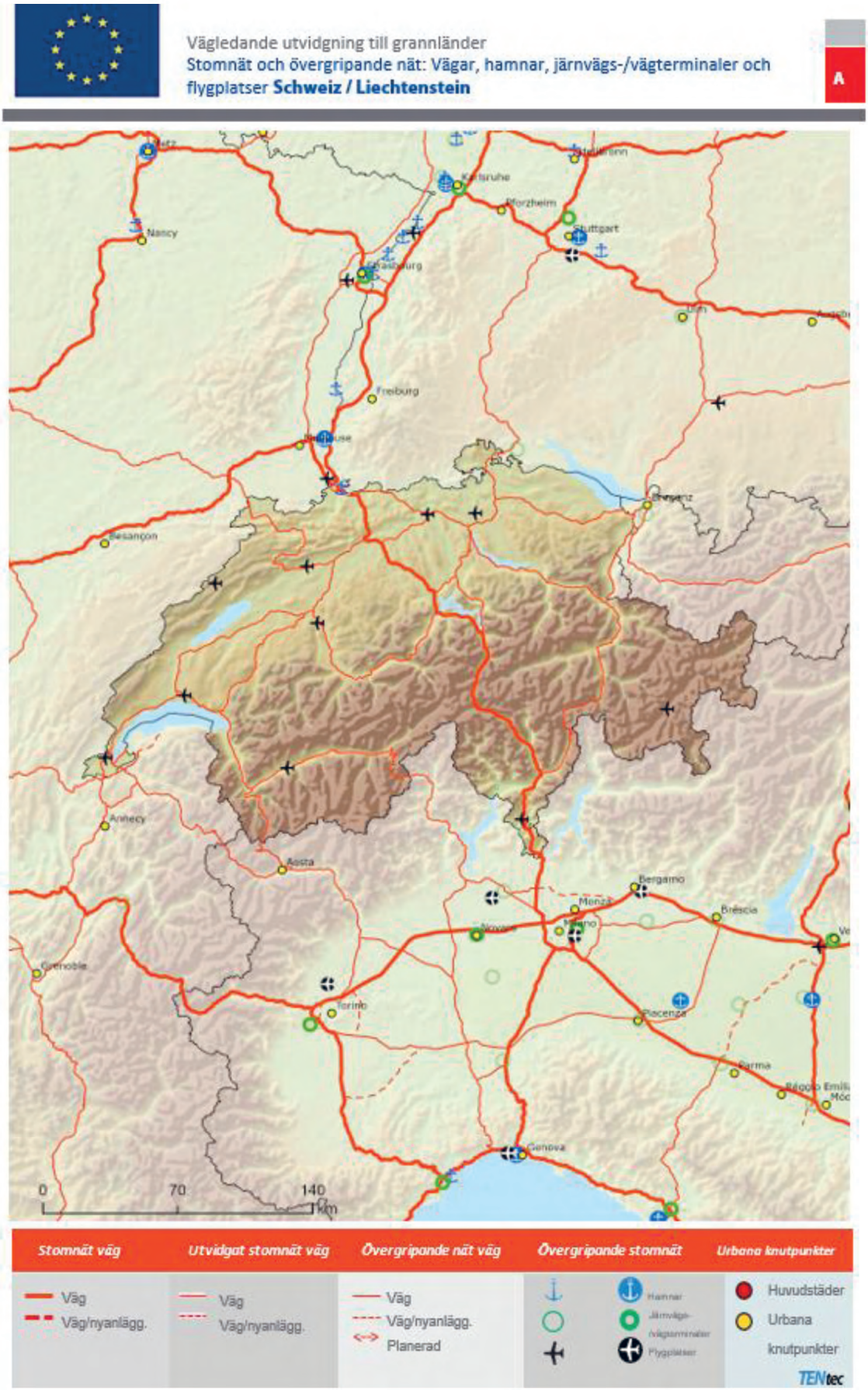
B



Stomnät järnväg	Utvidgat stomnät järnväg	Övergripande nät järnväg	Övergr. stomnät	Urbana knutpunkter
Konventionell	Konventionell	Konventionell	Hamnar	Huvudstäder
Konventionell/nyanlägg.	Konventionell/nyanlägg.	Konventionell/nyanlägg.	Järnvägs-/vägterminaler	Urbana knutpunkter
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h/nyanlägg.	≥ 200 km/h/nyanlägg.	≥ 200 km/h/nyanlägg.		
		Planerad		

TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer Stomnät och övergripande nät: Personjärnvägar och flygplatser
Schweiz/Liechtenstein
B
Metz
Nancy
Strasbourg
Heilbronn
Karlsruhe
Stuttgart
Augsburg
Freiburg
Basel
Zürich
Besançon
Annecy
Aosta
Grenoble
Torino
Milano
Monza
Bergamo
Brescia
Piacenza
Parma
Reggio Emilia
Genova
0
70
140
km
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. Stomnät
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer
Stomnät och övergripande nät: Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser Schweiz / Liechtenstein
A
Karlsruhe
Pforzheim
Stuttgart
Nancy
Freiburg
Besançon
Annecy
Aosta
Grenoble
Torino
Bergamo
Brescia
Piacenza
Parma
Genova
0
70
140
km
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer Övergripande nät och stomnät: Inre vattenvägar och hamnar Västra Balkan
C
N
Zagreb
Sofia
0
95
190
km
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

Vägledande utvidgning till grannländer

Stomnät och övergripande nät: Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler Västra Balkan

C



Stomnät järnväg	Utvidgat stomnät järnväg	Övergripande nät järnväg	Övergr. stomnät	Urbana knutpunkter
Konventionell	Konventionell	Konventionell	Hamnar	Huvudstäder
Konventionell/nyanlägg.	Konventionell/nyanlägg.	Konventionell/nyanlägg.	Järnvägs-/vägterminaler	Urbana knutpunkter
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h/nyanlägg.	≥ 200 km/h/nyanlägg.	≥ 200 km/h/nyanlägg.		
		Planerad		

TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer Stomnät och övergripande nät: Personjärnvägar och flygplatser
Västra Balkan
C
N
Zagreb
Sofia
Maribor
Varaždin
Pécs
Szeged
Arad
Osijek
Split
Foggia
Bari
Potenza
Taranto
Lecce
Larissa
Lamia
0
95
190
km
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

Vägledande utvidgning till grannländer

Stomnät och övergripande nät: Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser

Västra Balkan

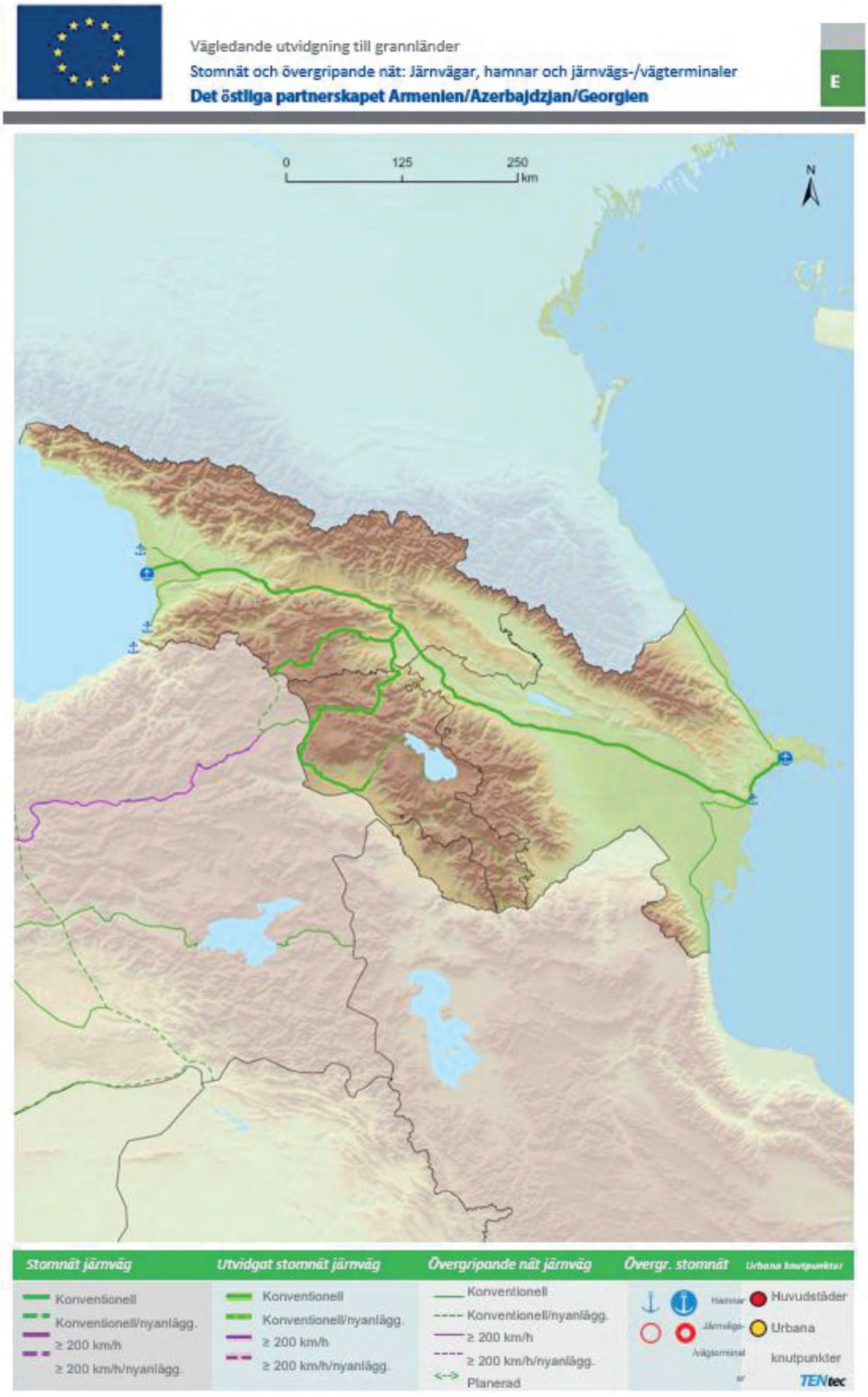
C




Vägledande utvidgning till grannländer
Övergripande nät: Inre vattenvägar och hamnar
Det östliga partnerskapets transportnät: Moldavien/Ukraina
D
N
Riga
Panevežys
Kaunas
Vilnius
Rzeszow
Lublin
Suceava
Botoşani
Iaşi
Baia Mare
Satu Mare
Zalău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Timişoara
Piteşti
Bucureşti
Craiova
Constanţa
Giurgiu
0
230
460
km
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer
Stomnät och övergripande nät: Järnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
Det östliga partnerskapets transportnät: Moldavien/Ukraina
D
N
0
175
350
km
Vilnius
București
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminal
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana
knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer
Stomnät och övergripande nät: Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
Det östliga partnerskapets transportnät: Moldavien/Ukraina
D
N
0
175
350
km
Vilnius
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana
knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer
Stomnät och övergripande nät: Järnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
Det östliga partnerskapet Armenien/Azerbajdzjan/Georgien
E
0
125
250
km
N
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana
knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer
Stomnät och övergripande nät: vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
Det östliga partnerskapet Armenien/Azerbajdzjan/Georgien
E
0
125
250
km
N
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer
Övergripande nät: Inre vattenvägar och hamnar
Turkiet
F
N
Bucureşti
Varna
Burgas
Rodos
Lefkosia
0
230
460
km
Stomnät
Inre vattenvägar
Inre vattenvägar/nyanläggning
Övergripande
Hamnar
Stomnät
Hamnar
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer Övergripande nät:
Godsjärnvägar, hamnar och järnvägs-/vägterminaler
Turkiet
F
N
București
Constanța
Varna
Burgas
Lefkosia
Larnaka
0
230
460
km
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana
knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer
Övergripande nät: Personjärnvägar och flygplatser Turkiet
F
N
Bucuresti
Constanta
Varna
Bourgas
Rodos
Lefkosia
Larnaka
0
230
460
km
Stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Utvidgat stomnät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Övergripande nät järnväg
Konventionell
Konventionell/nyanlägg.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h/nyanlägg.
Planerad
Övergr. stomnät
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec


Vägledande utvidgning till grannländer Övergripande nät:
Vägar, hamnar, järnvägs-/vägterminaler och flygplatser
Turkiet
F
N
Bucuresti
Constanța
Varna
Rodos
Lefkosia
0
230
460
km
Stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Utvidgat stomnät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Övergripande nät väg
Väg
Väg/nyanlägg.
Planerad
Övergripande stomnät
Hamnar
Järnvägs-/vägterminaler
Flygplatser
Urbana knutpunkter
Huvudstäder
Urbana knutpunkter
TENtec

BILAGA V

RIKTLINJER FÖR PLANERING AV HÅLLBAR MOBILITET I STÄDER (SUMP) FÖR URBANA KNUTPUNKTER

I denna bilaga fastställs riktlinjer för utarbetande av planer för hållbar mobilitet i städer (SUMP, *Sustainable Urban Mobility Plan*) för urbana knutpunkter.

1. Mål och syften: En plan för hållbar mobilitet i städer bör ha som sin centrala målsättning att förbättra tillgängligheten inom det funktionella stadsområdet för alla användare, inbegripet personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, och att tillhandahålla högkvalitativ, säker och hållbar utsläppssnål mobilitet genom och inom det funktionella stadsområdet, med beaktande av den roll som kollektivtrafiken och aktiv mobilitet kan spela i detta avseende. Planen bör i synnerhet stödja utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet och genomförandet av ett urbant transportsystem, vilket bidrar till bättre resultat överlag för det transeuropeiska transportnätet, i synnerhet genom utvecklingen av infrastruktur för smidig trafik med utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, av multimodala knutpunkter för persontrafik som underlättar förbindelser under 'första och sista kilometern', och av multimodala godsterminaler som betjänar urbana knutpunkter.

2. Långsiktig vision, kortsiktig genomförandeplan: En plan för hållbar mobilitet i städer bör inbegripa en – eller vara knuten till en befintlig – långsiktig strategi för framtida utveckling av transportinfrastruktur och multimodala tjänster. Den bör också innehålla en plan för genomförandet av strategin på kort sikt. Den bör ingå i en integrerad strategi för hållbar utveckling av stadsområden och kopplas till relevant planering för markanvändning och fysisk planering. Såväl den långsiktiga visionen som den kortsiktiga genomförandeplanen bör även tas upp ur ett ekonomiskt perspektiv, antingen direkt i planen för hållbar mobilitet i städer eller, alternativt genom hänvisningar till befintlig planering på högre nivå eller relaterad planering, utan man därvid föregriper finansiella åtaganden.

3. Integrering av olika trafikslag: En plan för hållbar mobilitet i städer bör främja multimodala transporter genom integrering av de olika trafikslagen och åtgärder som syftar till att underlätta tillgänglig, smidig och hållbar mobilitet. Den bör omfatta åtgärder för att de mer hållbara transportsätten, t.ex. kollektivtrafik, delad mobilitet, aktiv mobilitet och, i förekommande fall, transport på inre vattenvägar och till sjöss, ska öka sin andel av transportarbetet. Den bör också omfatta åtgärder för att främja utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet, i synnerhet med avseende på miljöanpassning av fordonsparker för stadstrafik, förbättra tillgängligheten för alla användare och minska trafikstockningar samt främja trafiksäkerheten i enlighet med unionens trafiksäkerhetsstandarder, i synnerhet för oskyddade trafikanter, inbegripet, i förekommande fall, användare av aktiva transportsätt.

4. Ett välfungerande transeuropeiskt transportnät: En plan för hållbar mobilitet i städer bör ta vederbörlig hänsyn till hur olika åtgärder i staden påverkar trafikflödena för både person- och godstransporter inom det transeuropeiska transportnätet för att säkerställa sömlös transitering genom, förbifart av eller sammanlänkning genom och omkring urbana knutpunkter, inklusive för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Planen bör särskilt omfatta åtgärder för att minska trafikstockningar, förbättra trafiksäkerheten och avlägsna flaskhalsar som påverkar trafikflödena i det transeuropeiska transportnätet.

5. Delaktighetsbaserad strategi: utarbetandet och genomförandet av en plan för hållbar mobilitet i städer bör grunda sig på ett integrerat tillvägagångssätt med en hög nivå av samarbete, samordning och samråd på olika förvaltningsnivåer och mellan de olika berörda myndigheterna. Medborgare, företrädare för det civila samhället och ekonomiska aktörer bör också delta.

6. Övervaknings- och prestandaindikatorer: en plan för hållbar mobilitet i städer bör omfatta övergripande och specifika mål och indikatorer i syfte att stödja det transeuropeiska transportnätets nuvarande och framtida prestanda. Dess genomförande bör övervakas med hjälp av prestandaindikatorer.

BILAGA VI

ÄNDRINGAR AV FÖRORDNING (EU) 2021/1153

Del III i bilagan till förordning (EU) 2021/1153 ska ändras på följande sätt:

1. Rubriken ska ersättas med följande:

   'GRÄNSÖVERSKRIDANDE LÄNKAR OCH FELANDE LÄNKAR'.

2. Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

   a) Rubriken ska ersättas med följande:

      'Vägledande förteckningar över i förväg identifierade gränsöverskridande länkar och felande länkar'.

   b) Den första raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *Atlantic*' och den andra raden, som anger sträckningen, ska utgå.

   c) Den femte raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *Baltic–Adriatic*' och den sjätte raden, som anger sträckningen, ska utgå.

   d) Den nionde raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *Mediterranean*' och den tionde raden, som anger sträckningen, ska utgå.

   e) Den trettonde raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *North Sea–Baltic*' och den fjortonde raden, som anger sträckningen, ska utgå.

   f) Den sjuttonde raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *North Sea–Mediterranean*' och den artonde raden, som anger sträckningen, ska utgå.

   g) Den tjugoförsta raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *Orient/East-Med*' och den tjugoandra raden, som anger sträckningen, ska utgå.

   h) Den tjugofemte raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *Rhen–Alpine*' och den tjugosjätte raden, som anger sträckningen, ska utgå.

   i) Den trettionde raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *Rhen–Donau*' och den trettioförsta raden, som anger sträckningen, ska utgå.

   j) Den trettiofemte raden med rubriken 'Stomnätskorridoren *Scandinavian–Mediterranean*' och den trettiosjätte raden, som anger sträckningen, ska utgå.

BILAGA VII

JÄMFÖRELSETABELL

Förordning (EU) nr 1315/2013	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5.1 och 5.2
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 8
Artikel 8	Artikel 9
Artikel 9.1	Artikel 10.1
Artikel 9.2	Artikel 6.1 och artikel 10.4
—	Artikel 11.2 och 11.3
Artikel 10	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12.1	Artikel 38.1 a
Artikel 12.2 a	Artikel 18.1 a
Artikel 12.2 b och c	Artikel 15.1
Artikel 12.2 d	Artikel 15.2 a
—	Artikel 15.2 b och c
—	Artikel 15.3–15.6
Artikel 12.2 e	—
Artikel 12.3	Artikel 15.7 och artikel 18.8
—	Artikel 19
Artikel 13	Artikel 20
Artikel 14.1	Artikel 21.1
Artikel 14.2	Artikel 21.3
Artikel 14.3	Artikel 21.2
Artikel 15.1	Artikel 22.1 a
Artikel 15.2	Artikel 22.1 b
—	Artikel 22.1 c
—	Artikel 22.2
—	Artikel 23.1
Artikel 15.3 a	Artikel 23.3 och 23.4
Artikel 15.3 b	Artikel 23.2

Förordning (EU) nr 1315/2013	Denna förordning
Artikel 15.3 c	Artikel 23.3, första stycket, led d
—	Artikel 23.5 och 23.6
Artikel 16	Artikel 24
Artikel 17.1	Artikel 29.1
Artikel 17.2	Artikel 29.2
Artikel 17.3	Artikel 30.2 a
—	Artikel 30.2 b och c
—	Artikel 30.3 och 30.4
Artikel 17.4	Artikel 29.3
Artikel 18	Artikel 30.1
Artikel 19	Artikel 32
Artikel 20.1	Artikel 25.3
Artikel 20.2	Artikel 25.4
Artikel 20.3	Artikel 25.3
Artikel 21	Artikel 25.1 och 25.2
Artikel 22	Artikel 26
Artikel 23	Artikel 28
Artikel 24.1	Artikel 33.1
Artikel 24.2	Artikel 33.2
Artikel 25	Artikel 34
Artikel 26	Artikel 35
—	Artikel 36.1–36.4
Artikel 27	Artikel 36.5
—	Artikel 37
Artikel 28	Artikel 38
Artikel 29	Artikel 39
—	Artikel 40
Artikel 30	Artikel 41
—	Artikel 42
Artikel 31	Artikel 43
Artikel 32	Artikel 44
Artikel 33	Artikel 45
Artikel 34	Artikel 4 d
Artikel 35	Artikel 46
—	Artikel 47
—	Artikel 48
—	Artikel 49
Artikel 36	Artikel 5.3

Förordning (EU) nr 1315/2013	Denna förordning
Artikel 37	Artikel 50
Artikel 38.1	Artiklarna 6.3 och 10.2
Artikel 38.2	—
Artikel 38.3	Artikel 6.1, artikel 10.4 och artikel 63.1
Artikel 39.1	Artikel 5
Artikel 39.2 a, i och ii	Artikel 16
Artikel 39.2 a iii	Artikel 18
Artikel 39.2 a iv	Artikel 17
Artikel 39.2 b	Artikel 23.1 och artikel 27.1
Artikel 39.2 c	Artikel 31
Artikel 39.2 d	Artikel 34.1 f
Artikel 39.3	Artikel 16.11, artikel 18.8 och artikel 31.6
Artikel 40	—
Artikel 41.1	Artikel 10.3
Artikel 41.2	Artikel 27.2
—	Artikel 27.3
Artikel 41.3	Artikel 34.1
Artikel 42	Artikel 51
Artikel 43	Artikel 7
Artikel 44	Artikel 11.1
—	Artikel 11.2 och 11.3
Artikel 45.1–45.5	Artikel 52.1–52.5
—	Artikel 52.7 och 52.8
Artikel 45.6	Artikel 53.7
Artikel 45.7	Artikel 53.6
Artikel 45.8	Artikel 52.9
Artikel 45.9	Artikel 52.10
Artikel 46.1	Artikel 53.1
—	Artikel 53.3
Artikel 46.2	Artikel 53.4
—	Artikel 53.5
Artikel 47.1	Artikel 54
—	Artikel 55.1
Artikel 47.2	Artikel 55.2
—	Artikel 55.3 och 55.4
Artikel 47.3	Artikel 54.4
Artikel 48	Artikel 52.6

Förordning (EU) nr 1315/2013	Denna förordning
—	Artikel 56
Artikel 49.1	Artikel 57
—	Artikel 60.1
Artikel 49.2	Artikel 60.2
Artikel 49.3	—
Artikel 49.4	Artikel 58.1, 58.2 och 58.3
Artikel 49.5	Artikel 58.4
Artikel 49.6	Artikel 58.5
Artikel 50	Artikel 59
Artikel 51	Artikel 8.8
Artikel 52	Artikel 61
Artikel 53	Artikel 62
Artikel 54	Artikel 63
Artikel 55	Artikel 8.6
Artikel 56	Artikel 64
Artikel 57	Artikel 65
—	Artikel 66
—	Artikel 67
Artikel 58	Artikel 10.2 och artikel 68
Artikel 59	Artikel 68
Artikel 60	Artikel 69
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	Bilaga II
—	Bilaga III
Bilaga III	Bilaga IV
—	Bilaga V
—	Bilaga VI”