



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.10.2011
KOM(2011) 650 slutlig

2011/0294 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

(Text av betydelse för EES)

{SEK(2011) 1212 slutlig}

{SEK(2011) 1213 slutlig}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Bakgrund och syfte

Politiken för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har sedan mitten av 1980-talet utgjort den strategiska ramen för infrastrukturutbyggnaden, där syftet är att skapa en inre marknad som fungerar på ett smidigt sätt och att säkerställa ekonomisk, social och territoriell sammanhållning samt ökad tillgänglighet i hela EU. Detta ledde 1992 till att en särskild rättslig grund för transeuropeiska nät infördes i Maastrichtfördraget och vid Europeiska rådets möte i Essen 1994 till att en förteckning över fjorton prioriterade projekt antogs.

Europaparlamentet och rådet antog 1996 de första riktlinjerna för TEN-T-politiken och infrastrukturplaneringen¹. Med hänsyn till EU:s utvidgning och de förändringar i trafikflödena som förväntades gjordes 2004 en omfattande revidering av riktlinjerna². Dessutom utökades förteckningen över prioriterade projekt.

Flera finansiella och icke finansiella instrument har inrättats för att främja projektgenomförandet. Till dessa instrument hör TEN:s budgetförordning³, Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) samt lån från Europeiska investeringsbanken tillsammans med samordningsinitiativ från kommissionen.

Europaparlamentet och rådet antog 2010 beslut nr 661/2010/EU om en av tydlighetsskäl omarbetad version av TEN-T-riktlinjerna⁴.

Idag är transportinfrastrukturen som sådan väl utbyggd inom Europeiska unionen. Den är dock fortfarande splittrad, såväl geografiskt som mellan och inom olika transportsätt. Huvudsyftet med dessa nya riktlinjer, som kommer att ersätta beslut nr 661/2010, är att inrätta ett fullständigt och integrerat transeuropeiskt transportnät. Transportnätet kommer att omfatta alla medlemsstater och regioner samt ligga till grund för en balanserad utbyggnad av alla transportsätt i syfte att främja deras respektive fördelar och därigenom se till att nätet ger Europa ett så högt mervärde som möjligt.

Mot bakgrund av de utmaningar som TEN-T-politiken står inför, vilka även identifierats i vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem⁵ (nedan kallad vitboken), fastställs i dessa riktlinjer en långsiktig strategi för TEN-T-politiken fram till 2030/2050.

¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

² Europaparlamentets och rådets beslut nr 884/2004/EG av den 29 april 2004 om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EUT L 201, 7.6.2004, s. 1.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet, EUT L 162, 22.6.2007, s. 1.

⁴ Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (omarbeting), EUT L 204, 5.8.2010, s. 1.

⁵ KOM(2011) 144.

1.2. Frågor som tas upp

Följande fem huvudproblem måste angripas på EU-nivå:

För det första utgör förbindelselänkar som saknas, särskilt vid gränsöverskridande sträckor, ett stort hinder för den fria rörligheten för varor och personer inom och mellan medlemsstaterna och till unionens grannländer.

För det andra är skillnaderna mellan och inom medlemsstaterna när det gäller infrastrukturens kvalitet och tillgång fortfarande mycket omfattande. Särskilt förbindelserna mellan öst och väst behöver bli bättre, genom att ny transportinfrastruktur inrättas och/eller genom underhåll, återställande eller uppgradering av befintlig infrastruktur.

För det tredje är transportinfrastrukturen mellan transportsätten splittrad. Vad beträffar multimodala förbindelser är det många av Europas godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, kusthamnar, flygplatser och urbana knutpunkter som inte klarar av den här uppgiften. Eftersom knutpunkterna saknar multimodal kapacitet är potentialen för multimodal transport och dess förmåga att avlägsna flaskhalsar i infrastrukturen och överbrygga saknade förbindelselänkar inte tillräckligt utnyttjad.

För det fjärde bör investeringar i transportinfrastrukturer bidra till att uppnå målen att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 60 procent till år 2050.

Slutligen har medlemsstaterna fortfarande olika regler och krav, särskilt på området för driftskompatibilitet, vilket ökar hindren och flaskhalsarna i transportinfrastrukturen.

1.3. Insatsområden

Syftet med detta förslag är att inrätta och bygga ut ett fullständigt transeuropeiskt transportnät som består av infrastrukturer för transport via järnväg, inre vattenvägar, vägar, sjöfart och flyg för att därigenom se till att den inre marknaden fungerar på ett smidigt sätt samt för att öka den ekonomiska och sociala sammanhållningen.

Det första insatsområdet för att uppnå dessa mål är ”idémässig planering”. Kommissionen har på grundval av bidragen från ett offentligt samråd med berörda parter dragit slutsatsen att det bästa sättet att bygga ut TEN-T är genom en strategi på två nivåer som består av ett övergripande nät och ett stamnät.

Det övergripande nätet är TEN-T:s grund. Det består av all befintlig och planerad infrastruktur som uppfyller kraven i riktlinjerna. Det övergripande nätet ska vara på plats senast den 31 december 2050.

Stamnätet ingår i det övergripande nätet och består av dess mest strategiskt viktiga delar. Det är själva ryggraden i det multimodala trafiknätet. Det utgör grundstommen i det multimodala nätet för rörlighet och är inriktat på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, dvs. gränsöverskridande förbindelselänkar som saknas, viktiga flaskhalsar och multimodala knutpunkter. Stamnätet ska vara på plats senast den 31 december 2030.

Det andra insatsområdet gäller genomförandeinstrumenten. Kommissionen har utvecklat begreppet stamnätskorridorer med tillbörligt beaktande av järnvägskorridorerna för godstransport⁶. Stamnätskorridorerna kommer att fungera som ett raminstrument för det samordnade genomförandet av stamnätet. Vad beträffar räckvidden kommer stamnätskorridorerna i princip att omfatta tre transportsätt och sträcka sig över minst tre medlemsstater. De bör om möjligt ha en förbindelse med en kusthamn. När det gäller verksamheten kommer stamnätskorridorerna att fungera som en plattform för kapacitetsförvaltning, investeringar, utbyggnad och samordning av multimodala omlastningsanläggningar samt införande av driftskompatibla trafikstyrningssystem.

1.4. Överensstämmelse med EU:s politik och mål på andra områden

Förslaget överensstämmer med den politik som kommissionen tillkännager i vitboken. Det nämns uttryckligen som en del av initiativ 34 rörande stamnätet av strategisk infrastruktur i Europa⁷.

I dessa riktlinjer följs särskilt den strategi som fastställs i vitboken, dvs. att avlägsna stora hinder och flaskhalsar på viktiga områden i transportinfrastrukturen. Syftet är att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde med bättre transporttjänster och ett transportnät som är helt integrerat. Detta kommer att förbinda de olika transportsätten med varandra och få till stånd en djupgående förändring av transportmönstren för passagerare och gods. Den här förändringen är nödvändig för att uppfylla målet att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 60 procent till år 2050.

Utan stödet från ett lämpligt nät och en smartare strategi för dess användning kommer inga större förändringar på transportområdet att vara möjliga. Planering och utbyggnad av infrastruktur anses vara nödvändigt för att utveckla ett hållbart transportsystem.

Förslaget kommer dessutom att bidra till att uppnå de politiska mål som fastställs i kommissionens meddelande En digital agenda för Europa⁸, genom dess stöd till genomförandet av intelligenta transportsystem. Det är även en av åtgärderna i det förslag till inremarknadsakt som kommissionen lade fram i april 2011⁹, eftersom näten är grundstommen i den inre marknaden och fyller en central funktion för att främja en flexibel och effektiv rörlighet för varor och tjänster.

Åtgärder för att främja hållbara transporter genom att ta itu med kritiska flaskhalsar, särskilt gränsöverskridande sträckor och intermodala knutpunkter (städer, hamnar och logistikplattformar), har dessutom identifierats som en av metoderna för att uppnå hållbar tillväxt, som är en av de tre huvudprioriteringarna i strategin Europa 2020 – En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla, som antogs av kommissionen den 3 mars 2010¹⁰.

Förslaget bidrar dessutom till att öka den territoriella sammanhållningen i EU, vilket tillsammans med ekonomisk och social sammanhållning är ett av EU:s mål.

⁶ 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.

⁷ Se avsnitt 3.1: Transportinfrastruktur: territoriell sammanhållning och ekonomisk tillväxt i bilaga 1 till vitboken.

⁸ KOM(2010) 245 slutlig, s. 2.

⁹ KOM(2011) 206 slutlig.

¹⁰ KOM(2010) 2020 slutlig.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER SAMT KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

2.1. Samråd med berörda parter

Kommissionen genomförde ett omfattande och intensivt offentligt samråd med berörda parter från februari 2009 till juni 2010.

Kommissionen inledde samrådsförfarandet med att anta en grönbok. Med denna grönbok inleddes diskussionerna om de viktigaste utmaningarna och målen för TEN-T-politiken och om hur man skulle kunna bemöta dem¹¹.

Utifrån bidragen från berörda parter inrättade kommissionen sex expertgrupper, som under perioden november 2009–april 2010 analyserade ett flertal viktiga aspekter av den kommande utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet¹². Expertgruppernas rekommendationer inkluderas i ett arbetsdokument från kommissionen som lades fram för offentligt samråd den 4 maj 2010¹³.

Totalt gav dessa offentliga samråd över 530 bidrag. En stor del av dem som bidrog till samrådet stödde alternativet med en strategi på två nivåer för TEN-T-planeringen, med ett övergripande nät som basnivån och ett stamnät bestående av de strategiskt viktigaste delarna i det transeuropeiska transportnätet som en andra nivå.

I oktober 2009 och juni 2010 genomfördes konferenser för ministrar och berörda parter i Neapel respektive Zaragoza.

I februari 2011 lade kommissionen fram ett arbetsdokument¹⁴ för rådet och Europaparlamentet, i vilket metoden samt planerings- och genomförandescenarier vidareutvecklas.

2.2. Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Förutom det offentliga samrådet med berörda parter har kommissionen haft kontinuerlig kontakt med medlemsstaterna genom den kommitté för övervakning av riktlinjerna och utbyte av information som inrättades genom beslut nr 1692/96/EG. Genom denna kommitté, som har mötts varje månad sedan 2010, har medlemsstaterna underrättats om revideringsprocessens framsteg och innehåll.

¹¹ Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin – ”Bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken”, KOM(2009) 44 slutlig.

¹² Expertgrupperna täckte följande områden: strukturen för ett övergripande nät och ett stamnät samt metoden för TEN-T-planering, integrering av transportpolitik i TEN-T-planering, intelligenta transportsystem och nya tekniker inom ramen för det transeuropeiska transportnätet, TEN-T och förbindelser utanför EU, TEN-T-finansiering samt rättsliga och icke finansiella aspekter av TEN-T.

¹³ Kommissionens arbetsdokument ”Samråd om framtidens strategi för de transeuropeiska transportnäten”, KOM(2010) 212 slutlig.

¹⁴ Den nya strategin för de transeuropeiska transportnäten – planerings- och genomförandefrågor, SEK(2011) 101.

Kommissionen organiserade dessutom flera omgångar av bilaterala och multilaterala möten med medlemsstaterna för ingående diskussioner om utbyggnaden av det övergripande nätet och för att presentera huvuddragen i stamnätet.

Kontakter med enskilda berörda parter har upprättats genom särskilda möten vid konferenser och genom EU-samordnarna vid möten för deras respektive prioriterade projekt.

2.3. Konsekvensbedömning

I konsekvensbedömningen identifieras fyra specifika mål för att hantera problemet med ett splittrat nät.

Följande mål är det första specifika målet, där syftet är att öka samordningen inom EU:s planering:

- Att definiera en sammanhållen och öppen strategi för att få ut ett så högt mervärde som möjligt för EU från det transeuropeiska transportnätet. Strategin ska behandla aspekter av nätets splittrade karaktär som är kopplade till förbindelselänkar som saknas, multimodalitet samt tillräckliga förbindelser med grannländer och tredjeländer.

Syftet är att utforma en välfungerande administrativ struktur för att säkerställa genomförandet av en nätkonfiguration som är så bra som möjligt, med följande tre specifika mål:

- Att främja genomförandet av europeiska *standarder* för förvaltningssystem och driva på utvecklingen av harmoniserade driftsregler för TEN-T-projekt av gemensamt intresse. Det här målet syftar inte till att införa nya särskilda standarder och regler, utan snarare till att de gemensamma europeiska standarder som redan tagits fram verkligen antas och genomförs.
- Att öka medlemsstaternas samarbete för att samordna investeringar, val av tidpunkter, val av vägsträckor, samt miljö- och lönsamhetsbedömningar för projekt av gemensamt intresse.
- Att se till att den bästa nätkonfigurationen är en nyckelfaktor vid fördelningen av EU:s finansiering, med utrymme för en inriktning på gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas och flaskhalsar.

Resultatet blev följande två strategiska alternativ:

- Alternativ 1: En planeringsstrategi som i huvudsak bygger på den nuvarande strategin, men med vissa ändringar mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts, i kombination med en förstärkt samordningsstrategi för genomförandet.
- Alternativ 2: En mer kraftfull strategi för samordnad planering, genom identifiering av en optimerad konfiguration för den strategiska stommen i det transeuropeiska transportnätet, i kombination med samma förstärkta samordningsstrategi för genomförandet som i alternativ 1.

Bägge alternativen skulle leda till betydande förändringar jämfört med den grundläggande strategin, både i fråga om effektivitet i genomförandet och i fråga om ekonomiska, sociala och

miljömässiga effekter. På grund av den starkare samordningen på planerings- och genomförandenivåerna skulle alternativ 2 ha en totalt sett mer positiv effekt.

2.4. Metod för stamnätets utformning

Stamnätets utformning enligt detta förslag är resultatet av en allmänt vedertagen metod. Det har utformats i enlighet med en tvåstegsmetod¹⁵.

Det första steget var att identifiera huvudknutpunkterna enligt följande:

- Urbana huvudknutpunkter som omfattar alla medlemsstaters huvudstäder, alla megastäder enligt Espon och alla andra stora storstadsområden eller tätbebyggda områden, inklusive hela deras relevanta multimodala infrastruktur i den mån den ingår i det övergripande nätet. Totalt 82 urbana knutpunkter har identifierats och anges i en förteckning som bifogas riktlinjerna. Hamnar och flygplatser som hör direkt till den urbana knutpunkten ingår i stamnätet.
- Till de huvudknutpunkter som ligger utanför dessa urbana huvudknutpunkter hör hamnar med en trafikvolym som överstiger en viss tröskel eller som uppfyller vissa geografiska kriterier. Totalt 82 hamnar anges i en förteckning som bifogas riktlinjerna.
- De mest relevanta gränsövergångsställena hör till huvudknutpunkterna. Det är en per transportsätt mellan varje medlemsstat och varje grannland, vilket innebär totalt 46 gränsövergångsställen som anges i en förteckning som bifogas riktlinjerna.

Det andra steget bestod i att, på ett verkningsfullt och effektivt sätt samt företrädesvis med utnyttjande av befintlig infrastruktur, koppla samman dessa huvudknutpunkter genom multimodala förbindelser (väg, järnväg och inre vattenvägar) med utgångspunkt från tillgänglighet och genomförbarhet.

3. RÄTTSLIGA ASPEKTER AV FÖRSLAGET

3.1. Sammanfattning av de föreslagna åtgärderna

Genom den föreslagna förordningen upphävs och ersätts Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

Förslaget innehåller följande huvuddelar:

- Det transeuropeiska transportnätet kommer att byggas ut gradvis med hjälp av en strategi på två nivåer som omfattar ett övergripande nät och ett stamnät.

¹⁵ En mer detaljerad beskrivning av metoden finns i kommissionens arbetsdokument The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues (Den nya strategin för de transeuropeiska transportnäten – planerings- och genomförandefrågor) som offentliggjordes i januari 2011. Den har genomgått mindre ändringar rörande frågor som togs upp vid transportministrarnas möte den 7–8 februari 2011 och vid möten med företrädare på hög nivå från alla medlemsstater i EU.

- Det övergripande nätet ska vara på plats senast den 31 december 2050, medan stamnätet ska vara genomfört som en prioriterad åtgärd senast den 31 december 2030.
- I riktlinjerna fastställs en ram för identifiering av projekt av gemensamt intresse. Dessa projekt bidrar till det transeuropeiska transportnätets utbyggnad och inrättande, dels genom skapande, underhåll, återställande och uppgradering av infrastruktur, dels genom åtgärder för att främja resurseffektiv användning av infrastruktur och genom att möjliggöra hållbara och effektiva tjänster för godstransport.
- Europeiska unionen kan för samarbetet med tredjeländer och grannländer¹⁶ främja projekt av ömsesidigt intresse.
- Det övergripande nätet specificeras genom
 - kartor,
 - infrastrukturkomponenter,
 - infrastrukturkrav,
 - prioriteringar för att främja projekt av gemensamt intresse.
- Godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser kommer att koppla samman olika transportsätt för att möjliggöra multimodala transporter.
- Urbana knutpunkter utgör centrala delar i det övergripande nätet eftersom de fungerar som förbindelsepunkter mellan de olika transportinfrastrukturerna.
- I riktlinjerna fastställs särskilda krav för stamnätet, utöver kraven för det övergripande nätet, till exempel tillgång till alternativa drivmedel. Kommissionen kommer att övervaka och utvärdera de framsteg som görs när det gäller stamnätets genomförande.
- Stamnätskorridorer är ett instrument för att genomföra stamnätet. De ska bygga på modal integrering och driftskompatibilitet samt leda till samordnad utbyggnad och förvaltning.
- Europeiska samordnare kommer att främja ett samordnat genomförande av korridorerna, i samarbete med de korridorplattformar som ska inrättas av de berörda medlemsstaterna.
- Varje korridorplattform kommer att fastställa en flerårig utvecklingsplan, inklusive investerings- och genomförandeplaner, som ska fungera som en förvaltningsstruktur.

¹⁶ I bilaga III visas de regionala transportnäten i dessa länder, i den mån de redan definierats. Grannländer som omfattas av det östliga partnerskapet definieras i enlighet med det östliga partnerskapets transportpanel, utgående från arbeten som utförts inom ramen för Traceca (transportkorridoren Europa-Kaukasien-Asien). De regionala näten i grannländerna i söder definieras utifrån arbeten som genomförts inom ramen för Europa-Medelhavs-transportforumet.

Kommissionen kommer på grundval av denna information att anta genomförandeakter (beslut) för varje korridor.

- Enligt förslaget ska bilagorna regelbundet revideras genom delegerade akter för att uppdatera kartorna över det övergripande nätet. Dessutom förutses en översyn av stamnätet senast 2023.

3.2. Rättslig grund

Den rättsliga grunden för detta förslag är artikel 172 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3.3. Subsidiaritetsprincipen

Den samordnade utbyggnaden av ett transeuropeiskt transportnät för att stödja transportflöden inom den inre europeiska marknaden samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning inom Europa kräver åtgärder på EU-nivå, eftersom sådana åtgärder inte kan vidtas av enskilda medlemsstater. Detta gäller särskilt gränsöverskridande sträckor.

3.4. Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen och omfattas av utrymmet för att vidta åtgärder på området för det transeuropeiska transportnätet, enligt definitionen i artikel 170 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

De åtgärder som planeras genom detta förslag är uttryckligen begränsade till den europeiska dimensionen av transportinfrastrukturnät.

3.5. Val av instrument

De nuvarande TEN-T-riktlinjerna föreslogs och antogs som ett **beslut** från Europaparlamentet och rådet. Beslutet riktar sig specifikt till alla medlemsstater, vilket gör riktlinjerna till alla delar bindande för alla medlemsstaterna.

Traditionellt har också medlemsstaterna varit de främsta aktörerna som deltagit i utbyggnad och förvaltning av transportinfrastrukturer, men utvecklingen tyder på att den här situationen gradvis har förändrats. Regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer samt andra offentliga och privata organ har också blivit viktiga aktörer i utbyggnaden av infrastruktur.

Eftersom fler aktörer vid sidan av medlemsstaterna har deltagit i planeringen, utbyggnaden och driften av det transeuropeiska transportnätet är det viktigt att se till att riktlinjerna är bindande för alla. Kommissionen har därför valt en förordning som det rättsliga instrumentet för detta förslag.

Det bör dessutom noteras att förslaget är avsett att täcka perioden fram till 2050. Det är därför svårt att förutse alla kategorier av aktörer som skulle kunna delta i TEN-T-projektens genomförande under den perioden.

3.6. Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

Den föreslagna rättsakten berör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och bör därför gälla även för EES.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget medför inga extra kostnader för EU:s budget.

5. FOND FÖR ETT SAMMANLÄNKAT EUROPA

Kommissionen har inom ramen för sitt meddelande om den fleråriga budgetramen för 2014–2020 – En budget för Europa 2020¹⁷ tillkännagett inrättandet av ett nytt instrument på EU-nivå, dvs. fonden för ett sammanlänkat Europa, som kommer att finansiera prioriterad infrastruktur på områdena transport, energi och digitalt bredband. Fonden kommer att stödja infrastrukturer som berör den europeiska och den inre marknadens dimension, med inriktning på EU-stöd till prioriterade nät som måste vara genomförda senast 2020 och där EU-åtgärder är mest berättigade. Fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att ha en enda fond på 50 miljarder euro för perioden 2014–2020, varav 31,7 miljarder anslås för transport, inklusive 10 miljarder euro som öronmärks för investeringar i transportinfrastruktur i medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden. I meddelandet föreslås även att infrastrukturprojekt av EU-intresse som passerar genom granskaps- och kandidatländer i framtiden bör samordnas och stärkas genom den nya fonden för ett sammanlänkat Europa¹⁸.

I dessa riktlinjer och fonden för ett sammanlänkat Europa kommer prioriteringarna för finansieringen av transportinfrastruktur att fastställas.

6. FÖRENKLING

Förslaget bidrar till en förenkling av befintliga regler. Genom den nya korridorstrategin och inrättandet av korridorplattformar kan arbetet med att förbereda projekt effektiviseras.

¹⁷ KOM(2011) 500 slutlig.

¹⁸ Sådan samordning kan bland annat omfatta finansiering från investeringsinstrumentet för granskningspolitiken (NIF) eller instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

(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 yttrande¹⁹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²⁰,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet²¹ omarbetades av tydlighetsskäl genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet²².
- (2) De transeuropeiska nätens planering, utbyggnad och drift bidrar till att uppnå viktiga mål för unionen, som t.ex. att skapa en inre marknad som fungerar smidigt samt att öka den ekonomiska och sociala sammanhållningen, och har även som särskilda mål att möjliggöra smidig och hållbar rörlighet för personer och varor samt att säkerställa tillgänglighet för alla regioner i unionen.
- (3) Dessa särskilda mål bör uppnås genom att sammanlänknings- och driftskompatibilitet mellan nationella transportnät inrättas på ett resurseffektivt sätt.

¹⁹ EUT C , , s. .

²⁰ EUT C , , s. .

²¹ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

²² EUT L 204, 5.8.2010. s. 1.

- (4) Den ökande trafiken har lett till ökad trängsel i internationella transportkorridorer. För att säkerställa den internationella rörligheten för varor och personer bör det transeuropeiska transportnätets kapacitet och användningen av denna kapacitet optimeras och om nödvändigt utökas genom avlägsnande av flaskhalsar i infrastrukturerna och överbryggande av infrastrukturlänkar som saknas inom och mellan medlemsstaterna.
- (5) I enlighet med vad som sägs i vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem²³ kan transportsystemets effektivitet och prestationsförmåga bli avsevärt högre genom att man ser till att den modala integreringen förbättras i hela nätet i fråga om infrastruktur, informationsflöden och förfaranden.
- (6) I vitboken ställs krav på utveckling av transportrelaterad informations- och kommunikationsteknik för att säkerställa bättre och integrerad trafikstyrning samt förenklade administrativa förfaranden genom bättre godslogistik, system för att följa och spåra gods samt optimerade tidtabeller och trafikflöden. Eftersom sådana insatser bidrar till en effektiv förvaltning och användning av transportinfrastruktur bör de omfattas av denna förordning.
- (7) Strategin för det transeuropeiska transportnätet måste beakta transportpolitikens utveckling och förändringarna i infrastrukturens ägande. Tidigare var det huvudsakligen medlemsstaterna som skapade och underhöll transportinfrastruktur. Numera har även andra aktörer, bland annat privata, blivit delaktiga i utformningen av ett multimodalt transeuropeiskt transportnät, till exempel infrastrukturförvaltare, koncessionshavare eller hamn- och flygplatsmyndigheter.
- (8) Det transeuropeiska transportnätet består till stor del av befintlig infrastruktur. Denna förvaltas av olika offentliga och privata aktörer. I syfte att till fullo uppnå målen i strategin för de transeuropeiska transportnäten behövs enhetliga krav för infrastrukturen, i form av en förordning, så att de följs av alla aktörer med ansvar för det transeuropeiska transportnätets infrastruktur.
- (9) Det transeuropeiska transportnätet bör helst byggas ut genom en strategi på två nivåer som består av ett övergripande nät och ett stamnät, med dessa två nivåer som den högsta nivån av infrastrukturplanering inom unionen.
- (10) Det övergripande nätet bör vara ett Europatäckande transportnät som gör alla unionens regioner tillgängliga, även randområden och yttersta randområden, på samma sätt som det eftersträvas i den integrerade havspolitik²⁴, och som bidrar till sammanhållningen mellan regionerna. I riktlinjerna bör kraven för det övergripande nätets infrastruktur fastställas så att ett nät av hög standard kan uppnås i hela unionen till 2050.
- (11) Stamnätet bör identifieras och genomföras som en prioriterad åtgärd senast 2030 inom den ram som det övergripande nätet utgör. Det bör utgöra grundstommen i utvecklingen av ett multimodalt transportnät och stimulera utbyggnaden av hela det övergripande nätet. Det bör göra det möjligt att koncentrera unionens åtgärder på de

²³ KOM(2011) 144 slutlig.

²⁴ KOM(2007) 575 slutlig.

komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, särskilt gränsöverskridande sträckor, förbindelselänkar som saknas, multimodala förbindelsepunkter och viktiga flaskhalsar.

- (12) För att inrätta stamnätet och det övergripande nätet på ett samordnat och snabbt sätt, och därigenom kunna få ut så mycket som möjligt av nätens fördelar, bör de berörda medlemsstaterna se till att projekt av gemensamt intresse är slutförda senast 2030 respektive 2050.
- (13) Det är nödvändigt att identifiera projekt av gemensamt intresse som kommer att bidra till att förverkliga det transeuropeiska transportnätet och som överensstämmer med de prioriteringar som fastställs i riktlinjerna.
- (14) Projekt av gemensamt intresse bör ha ett tydligt europeiskt mervärde. Gränsöverskridande projekt har typiskt ett högt europeiskt mervärde, men de kan ha lägre ekonomisk effekt jämfört med rent nationella projekt. Därför är det inte sannolikt att de genomförs utan insatser från unionen.
- (15) Eftersom utbyggnaden och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet inte utförs endast av medlemsstaterna bör alla initiativtagare till projekt av gemensamt intresse, såsom lokala och regionala myndigheter, infrastrukturförvaltare eller andra privata eller offentliga organ omfattas av rättigheterna och skyldigheterna i denna förordning, liksom av andra relevanta bestämmelser och förfaranden i EU-lagstiftningen och den nationella lagstiftningen, när de genomför sådana projekt.
- (16) Samarbete med grannländer och tredjeländer är nödvändigt för att säkerställa sammanlänkning och driftskompatibilitet mellan respektive infrastrukturnät. Unionen bör därför i tillämpliga fall främja projekt av ömsesidigt intresse med dessa länder.
- (17) För att uppnå modal integrering i hela nätet krävs lämplig planering av det transeuropeiska transportnätet. Detta förutsätter även att särskilda krav genomförs i hela nätet när det gäller infrastruktur, intelligenta transportsystem, utrustning och tjänster. Därför är det nödvändigt att säkerställa en tillräcklig och samordnad utveckling av sådana krav i hela Europa, för varje transportsätt samt för deras sammanlänkning inom och utanför det transeuropeiska transportnätet, i syfte att utnyttja fördelarna av näteffekten och möjliggöra effektiva transeuropeiska långdistanstransporter.
- (18) För att fastställa befintliga och planerade transportinfrastrukturer för det övergripande nätet och stamnätet bör kartor tillhandahållas och anpassas över tid i syfte att beakta trafikflödenas utveckling. Den tekniska basen för kartorna tillhandahålls av kommissionens TENtec-system, som erbjuder en högre detaljnivå för den transeuropeiska transportinfrastrukturen.
- (19) I riktlinjerna bör prioriteringar fastställas för att uppnå målen inom den givna tidsramen.
- (20) Intelligenta transportsystem är en nödvändig grund för att optimera trafiken och transportererna samt förbättra därtill relaterade tjänster.
- (21) Riktlinjerna bör innehålla bestämmelser om utbyggnaden av det övergripande nätet vid urbana knutpunkter, eftersom dessa knutpunkter är utgångspunkten eller

slutdestinationen (sista kilometern) för passagerare och gods som transporteras i det transeuropeiska transportnätet samt omstignings- eller omlastningsplatser inom eller mellan olika transportsätt.

- (22) Det transeuropeiska transportnätet bör, med tanke på dess stora omfattning, kunna utgöra en god grund för storskalig utbyggnad av nya tekniker och innovationer, som t.ex. kan bidra till att öka den totala effektiviteten i den europeiska transportsektorn och minska dess koldioxidavtryck. Detta kommer att bidra till att uppnå Europa 2020-strategin och vitbokens mål att minska utsläppen av växthusgaser med 60 procent till år 2050 (baserat på nivåerna för 1990) och samtidigt bidra till att uppnå målet för ökad försörjningstrygghet när det gäller drivmedel i unionen.
- (23) Det transeuropeiska transportnätet måste säkerställa effektiv multimodalitet för att möjliggöra bättre val av transportsätt och sammanläggning av stora volymer för transporter på långa sträckor. Detta kommer att göra multimodala transporter mer ekonomiskt attraktiva för befraktare.
- (24) För att uppnå en transportinfrastruktur som är av hög standard och effektiv inom alla transportsätt bör riktlinjerna innehålla bestämmelser om säkerhet och skydd för passagerare och godstransporter, den inverkan som klimatförändringar samt potentiella naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor har på infrastrukturen och tillgängligheten för alla transportanvändare.
- (25) Stamnätet bör vara en del av det övergripande nätet. Det bör bestå av det transeuropeiska transportnätets strategiskt viktigaste knutpunkter och förbindelser, i enlighet med trafikbehoven. Det bör vara multimodalt, dvs. inbegripa alla transportsätt och deras förbindelser samt relevanta system för trafikstyrning och informationshantering.
- (26) I syfte att genomföra stamnätet inom den fastlagda tidsramen kan en korridormodell användas för att på gränsöverskridande nivå samordna olika projekt och synkronisera utvecklingen av korridoren, för att på så sätt dra mesta möjliga nytta av nätet.
- (27) Stamnätskorridorer bör dessutom vara inriktade på bredare transportpolitiska mål och underlätta modal integrering och multimodala transporter. Detta bör möjliggöra särskilt utvecklade korridorer som är optimerade i fråga om energianvändning och utsläpp, vilket betyder att de minimerar miljöeffekterna, samtidigt som de är attraktiva på grund av sin tillförlitlighet, begränsad trängsel samt låga kostnader för drift och administration. En preliminär förteckning över korridorer bör tas med i förordning (U) XXX/2012 [fonden för ett sammanlänkat Europa], men bör kunna anpassas för att ta hänsyn till förändringar i trafikflödena.
- (28) Utformningen av rätt ledningsstruktur och identifieringen av finansieringskällor för komplicerade gränsöverskridande projekt skulle kunna underlättas genom inrättandet av korridorplattformar för sådana stamnätskorridorer. Europeiska samordnare bör främja ett samordnat genomförande av stamnätskorridorerna.
- (29) Vid utvecklingen av stamnätskorridorer bör vederbörlig hänsyn tas till de järnvägskorridorer för godstransport som inrättats i enlighet med Europaparlamentets

och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik²⁵ samt till den europeiska genomförandeplan för ERTMS som fastställs i kommissionens beslut 2009/561/EG av den 22 juli 2009 om ändring av beslut 2006/679/EG när det gäller genomförandet av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende delsystemet trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg²⁶.

- (30) För att riktlinjerna i så stor utsträckning som möjligt ska stämma överens med planeringen för relevanta finansiella instrument på unionsnivå bör finansieringen av det transeuropeiska transportnätet baseras på denna förordning och utnyttja fonden för ett sammanlänkat Europa²⁷. Samordning och kombination bör också eftersträvas av finansiering från relevanta interna och externa instrument, såsom strukturfonderna och Sammanhållningsfonden, investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken (NIF) och instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA)²⁸, samt från Europeiska investeringsbanken, Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD) och andra finansiella institutioner. I synnerhet bör medlemsstaterna när de utvecklar det transeuropeiska transportnätverket beakta de förhandsvillkor för transport som ingår i bilaga IV till förordning (EU) nr XXX/2012 [förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska fonden för jordbrukets utveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden som omfattas av den gemensamma strategiska ramen, om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden samt om upphävande av förordning (EG) nr 1083/2006]²⁹.
- (31) För att uppdatera bilagorna och särskilt kartorna med hänsyn till eventuella förändringar till följd av det konkreta utnyttjandet av vissa transportinfrastrukturelement, analyserade mot förbestämda kvantitativa trösklar, bör kommissionen delegeras befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt med hänsyn till ändringar i bilagorna. Det är särskilt viktigt för kommissionen att genomföra lämpliga samråd under det förberedande arbetet, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utformar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar samtidigt, punktligt och på ett lämpligt sätt tillställs Europaparlamentet och rådet.
- (32) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionens tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas enligt 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 genomförandebefogenheter³⁰.

²⁵ EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

²⁶ EUT L 194, 25.7.2009, s. 60.

²⁷ Förordning (EU) nr XXX/2012 av den ... [fonden för ett sammanlänkat Europa].

²⁸ Rådets förordning (EG) nr 1085/2006 av den 17 juli 2006 om upprättande av ett instrument för stöd inför anslutningen (EUT L 210, 31.7.2006, s. 82).

²⁹ KOM(2011) 615 slutlig.

³⁰ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (33) Målen för de åtgärder som ska vidtas, särskilt det transeuropeiska transportnätets samordnade inrättande och utbyggnad, kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av medlemsstaterna. På grund av behovet av samordning av målen i fråga uppnås de därför bättre på unionsnivå, vilket innebär att unionen får vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen såsom den definieras i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen, som även fastställs i den artikeln, går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA PRINCIPER

Artikel 1

Syfte

1. I den här förordningen fastställs unionens riktlinjer för utveckling av ett transeuropeiskt transportnätverk (nedan kallade *riktlinjerna*), i vilka det fastställs i vilka transeuropeiska transportnäts infrastruktur projekt av gemensamt intresse och av ömsesidigt intresse ska identifieras.
2. I riktlinjerna fastställs vilka krav de aktörer som har ansvar för förvaltningen av de transeuropeiska transportnätens infrastruktur måste uppfylla.
3. I riktlinjerna anges även prioriteringarna för det transeuropeiska nätets utveckling.
4. Riktlinjerna innehåller slutligen åtgärderna för genomförandet av det transeuropeiska nätet fastställs.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Riktlinjerna avser det transeuropeiska transportnätet, som omfattar
 - befintlig och planerad transportinfrastruktur enligt punkt 2 och
 - åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur.
2. Transportinfrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet består av
 - (a) infrastruktur för järnvägstransporter enligt avsnitt 1 i kapitel II,
 - (b) infrastruktur för transport på inre vattenvägar enligt avsnitt 2 i kapitel II,

- (c) infrastruktur för vägtransporter enligt avsnitt 3 i kapitel II,
- (d) infrastruktur för sjötransporter enligt avsnitt 4 i kapitel II,
- (e) infrastruktur för lufttransporter enligt avsnitt 5 i kapitel II,
- (f) infrastruktur för multimodala transporter enligt avsnitt 6 i kapitel II,
- (g) utrustning och intelligenta transportsystem som är kopplade till de transportinfrastrukturerna som avses i punkterna a–f.

Artikel 3 **Definitioner**

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (a) *projekt av gemensamt intresse*: alla typer av planerad transportinfrastruktur, befintlig transportinfrastruktur eller alla ändringar av befintlig transportinfrastruktur som överensstämmer med bestämmelserna i kapitel 2, samt alla åtgärder som leder till effektiv hantering och användning av sådan infrastruktur.
- (b) *projekt av ömsesidigt intresse*: ett projekt som omfattar både unionen och ett eller flera tredjeländer som syftar till att ansluta det transeuropeiska transportnätet till transportinfrastrukturnäten i de länderna för att underlätta större transportflöden.
- (c) *tredjeland*: alla grannländer och alla andra länder som unionen samarbetar med för att uppnå målen för denna förordning.
- (d) *grannland*: ett land som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, inbegripet det strategiska partnerskapet³¹, utvidgningspolitiken, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta).
- (e) *projekts europeiska mervärde*: värdet av unionsinsatser som går utöver det värde som annars skulle ha skapats genom en åtgärd vidtagen av en enda medlemsstat.
- (f) *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla transportinfrastruktur. Detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen.
- (g) *intelligenta transportsystem (ITS)*: system som använder informations-, kommunikations-, navigerings- samt positions- och lokaliseringsteknik för att hantera rörlighet och trafik i det transeuropeiska transportnätet samt för att tillhandahålla mervärdetjänster till medborgare och operatörer, inklusive för en säker, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet. De kan även

³¹ KOM(2004) 106 slutlig.

inbegripa ombordanordningar, förutsatt att de bildar ett odelbart system som även omfattar motsvarande infrastrukturkomponenter. De omfattar även system, teknik och tjänster enligt punkterna h-l.

- (h) *system för flygledningstjänst*: ett system såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordning om driftskompatibilitet)³² samt i huvudplanen för den europeiska flygledningstjänsten såsom den definieras i rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)³³.
- (i) *övervaknings- och informationssystem för sjötrafik (Vessel Traffic Monitoring and Information Systems, VTMS)*: system som används för att övervaka och hantera trafik och sjötransporter, med utnyttjande av information från automatiska identifieringssystem för fartyg (AIS), långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (Long-Range Identification and Tracking of Ships, LRIT), kustradarsystem och radiokommunikation enligt 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/EEG³⁴.
- (j) *flodinformationstjänster (RIS)*: informations- och kommunikationstekniker för inre vattenvägar såsom det definieras i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen³⁵.
- (k) *e-tjänster för sjöfart*: tjänster som utnyttjar avancerade och driftskompatibla informationstekniker inom sektorn för sjötransporter för att underlätta godsgenomströmningen till sjöss och i hamnområden.
- (l) *europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (European Rail Traffic Management System, ERTMS)*: ett system såsom det definieras i kommissionens beslut 2006/679/EG av den 28 mars 2006³⁶ och kommissionens beslut 2006/860/EG³⁷ av den 7 november 2006 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende delsystemet Trafikstyrning och signalering i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg.
- (m) *transportsätt*: transport via järnväg, inre vattenvägar, vägar, sjöfart eller flyg.
- (n) *multimodal transport*: transport av gods och/eller passagerare med användning av två eller flera transportsätt.

³² EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.

³³ EUT L 64, 2.3.2007, s. 1.

³⁴ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

³⁵ EUT L 255, 30.9.2005, s. 152.

³⁶ EUT L 284, 16.10.2006, s. 1.

³⁷ EUT L 342, 7.12.2006, s. 1.

- (o) *urban knutpunkt*: ett storstadsområde där det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur är anslutet till andra delar av den infrastrukturen och till infrastrukturen för regional och lokal trafik.
- (p) *logistikplattform*: ett område som är direkt kopplat till det transeuropeiska transportnätets transportinfrastruktur, inklusive minst en godsterminal, och som gör det möjligt att genomföra logistikverksamhet.
- (q) *godsterminal*: en struktur som är utrustad för omlastning mellan minst två transportsätt och för tillfällig förvaring av gods, som kusthamnar, inlandshamnar, flygplatser och järnvägsterminaler.
- (r) NUTS-region: en region enligt definitionen i nomenklaturen för statistiska territoriella enheter (NUTS).

Artikel 4

Mål för det transeuropeiska transportnätet

1. Det transeuropeiska transportnätet ska möjliggöra transporttjänster och åtgärder som
 - (a) tillgodoser rörlighets- och transportbehoven hos sina användare inom unionen och i förbindelser med tredjeländer, och därmed bidrar till ökad ekonomisk tillväxt och konkurrenskraft,
 - (b) är ekonomiskt effektiva, bidrar till att uppnå målen för koldioxidsnåla och rena transporter, trygg bränsleförsörjning och miljöskydd, är säkra och av hög kvalitet, både för passagerartrafik och godstransporter,
 - (c) främjar de mest avancerade tekniska och driftsmässiga begreppen,
 - (d) ger lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen och därmed främjar social, ekonomisk och territoriell sammanhållning samt stöder tillväxten.
2. Vid utbyggnaden av infrastrukturen för det transeuropeiska transportnätet ska följande mål eftersträvas:
 - (a) Samtrafikförmåga och driftskompatibilitet hos nationella transportnät.
 - (b) Avlägsnande av flaskhalsar och överbryggande av förbindelseledningar som saknas, både inom transportinfrastrukturerna och vid förbindelsepunkter mellan dessa, inom medlemsstaternas territorier och vid gränsövergångsställen mellan dessa.
 - (c) En utbyggnad av alla transportsätt på ett sätt som överensstämmer med säkerställandet av hållbara och ekonomiskt effektiva transporter på lång sikt.
 - (d) Optimal integration och samtrafikförmåga mellan alla transportsätt.
 - (e) Effektivt utnyttjande av infrastruktur.

- (f) Främjande av omfattande användning av transporter med den mest koldioxidneutrala effekten.
- (g) Transportinfrastrukturförbindelser mellan det transeuropeiska transportnätet och transportinfrastrukturnäten i grannländer, samt främjande av deras driftskompatibilitet.
- (h) Inrättandet av infrastrukturkrav, särskilt på området för driftskompatibilitet, skydd och säkerhet, som kan fungera som referensvärden för transporttjänsternas kvalitet, effektivitet och hållbarhet.
- (i) Smidiga förbindelser mellan transportinfrastruktur för långdistanstrafik samt regional och lokal trafik för både passagerar- och godstransporter.
- (j) En transportinfrastruktur som återspeglar de särskilda förhållanden som råder i olika delar av unionen och ger en väl avvägd täckning för alla europeiska regioner, inklusive unionens yttersta randområden och andra perifera regioner.
- (k) Tillgänglighet för äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

Artikel 5
Ett resurseffektivt nät

Medlemsstaterna, och i tillämpliga fall regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer och andra offentliga och privata organ ska planera, utveckla och driva det transeuropeiska transportnätet på ett resurseffektivt sätt, vilket ska omfatta följande åtgärder:

- (a) En optimering av infrastrukturernas integrering och sammanlänkning.
- (b) Omfattande användning av ny teknik och intelligenta transportsystem.
- (c) Förbättring och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.
- (d) Beaktande av möjliga synergieffekter med andra nät, särskilt transeuropeiska energi- eller telekommunikationsnät.
- (e) En bedömning av strategiska miljöeffekter, tillsammans med inrättandet av lämpliga planer och program, och av bidrag till kampen mot klimatförändringen .
- (f) Åtgärder för att planera och vid behov utöka infrastrukturkapaciteten.
- (g) Tillräckligt beaktande av transportinfrastrukturens sårbarhet med hänsyn till klimatförändringar samt naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor.

Artikel 6
Strategi på två nivåer för det transeuropeiska transportnätet

1. Den gradvisa utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet ska uppnås särskilt genom tillämpningen av en struktur på två nivåer, vilket omfattar ett övergripande nät och ett stamnät.
2. Det övergripande nätet ska bestå av alla befintliga och planerade transportinfrastrukturer i det transeuropeiska transportnätet samt av åtgärder för att främja en effektiv användning av denna infrastruktur. Det ska utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel II.
3. Stamnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet. Det ska identifieras och utvecklas i enlighet med bestämmelserna i kapitel III.

Artikel 7
Projekt av gemensamt intresse

1. Projekt av gemensamt intresse ska bidra till utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet genom att skapa ny transportinfrastruktur, genom underhåll, återställande och uppgradering av befintlig transportinfrastruktur samt genom åtgärder som främjar en resurseffektiv användning av nätet.
2. Ett projekt av gemensamt intresse ska
 - (a) bidra till uppnåendet av de mål som anges i artikel 4,
 - (b) överensstämja med kapitel II och, om det berör stamnätet, dessutom överensstämja med kapitel III,
 - (c) ha genomgått en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys med ett positivt nettonuvärde som resultat,
 - (d) uppvisa ett tydligt europeiskt mervärde.
3. Ett projekt av gemensamt intresse får omfatta hela dess cykel, inklusive genomförbarhetsstudier och tillståndsförfaranden, genomförande och utvärdering.
4. Medlemsstaterna och andra projektledare ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att projekten genomförs i enlighet med relevant unionslagstiftning samt nationella regler och förfaranden, särskilt unionens lagstiftning om miljö, klimatskydd, säkerhet, konkurrens, statligt stöd, offentlig upphandling och folkhälsa.
5. Projekt av gemensamt intresse är berättigade till finansiellt stöd från unionen enligt de instrument som är tillgängliga för det transeuropeiska transportnätet, särskilt den fond för ett sammanlänkat Europa som inrättats genom förordning (EU) nr XXX/2012.

Artikel 8
Samarbete med tredjeländer

1. Unionen kan ge stöd till projekt av gemensamt intresse för att ansluta det transeuropeiska transportnätet till infrastrukturnät i tredjeländer som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken, utvidgningspolitiken, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Europeiska frihandelssammanslutningen och som syftar till att
 - (a) ansluta stamnätet vid gränsövergångarna,
 - (b) skapa förbindelser mellan stamnätet och tredjeländers transportnät,
 - (c) komplettera transportinfrastruktur i tredjeländer som fungerar som länk mellan olika delar av unionens stamnät,
 - (d) införa trafikstyrningssystem i dessa länder.

Sådana projekt av gemensamt intresse ska utöka kapaciteten eller förbättra användbarheten hos nät som ligger i en eller flera medlemsstater.

2. Unionen får samarbeta med tredjeländer för att främja projekt av ömsesidigt intresse. Dessa projekt ska ha följande syften:
 - (a) Främja driftskompatibilitet mellan det transeuropeiska transportnätet och grannländernas nät.
 - (b) Främja en utvidgning av politiken för det transeuropeiska transportnätet till tredjeländer.
 - (c) Underlätta flygtransporter till och från tredjeländer, särskilt genom att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet och samarbetet kring flygtrafikledning.
 - (d) Underlätta sjötransporter och främja höghastighetsleder till sjöss till och från tredjeländer.
3. Projekt av ömsesidigt intresse som omfattas av punkt 2 a ska överensstämma med relevanta bestämmelser i kapitel II.
4. Bilaga III innehåller vägledande kartor över det transeuropeiska transportnätet som är utvidgade till vissa grannländer.
5. Unionen får använda befintliga eller inrätta och använda nya samordnings- och finansieringsinstrument tillsammans med dess grannländer, såsom investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken (NIF) eller instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA), för att främja projekt av ömsesidigt intresse.
6. Unionen får samarbeta med internationella och regionala organisationer och organ för att uppnå mål enligt denna artikel.

KAPITEL II

DET ÖVERGRIPANDE NÄTET

Artikel 9

Allmänna bestämmelser

1. Det övergripande nätet ska ligga till grund för identifieringen av projekt av gemensamt intresse.
2. Det övergripande nätet ska
 - (a) överensstämma med specifikationerna i de kartor som ingår i bilaga I till denna förordning,
 - (b) specificeras genom en beskrivning av infrastrukturkomponenterna,
 - (c) uppfylla kraven för de transportinfrastrukturer som förtecknas i detta kapitel,
 - (d) utgöra ramen för den prioriterade infrastrukturutbyggnad som avses i artiklarna 10–35.
3. Medlemsstaterna ska se till att det övergripande nätet är slutfört och överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel senast den 31 december 2050.

Artikel 10

Prioriteringar

Unionen, medlemsstaterna, infrastrukturförvaltarna och andra initiativtagare ska, när de utvecklar det övergripande nätet, särskilt beakta de åtgärder som krävs för att

- (a) genomföra och använda intelligenta transportsystem, inklusive åtgärder som möjliggör trafikstyrning, multimodala tidtabells- och informationstjänster, internetbokning och integrerade biljettjänster,
- (b) överbrygga förbindelselänkar som saknas och avlägsna flaskhalsar, särskilt på gränsöverskridande sträckor,
- (c) avlägsna administrativa och tekniska hinder, särskilt hinder för nätets driftskompatibilitet och för konkurrensen,
- (d) säkerställa en optimal integrering av transportsätten,
- (e) säkerställa lämplig tillgänglighet för alla regioner i unionen,
- (f) öka eller upprätthålla infrastrukturstandarden i fråga om effektivitet, säkerhet, motståndskraft mot klimatförändringar och i tillämpliga fall katastrofer, miljöprestanda, sociala förhållanden, tillgänglighet för alla användare, kvaliteten på tjänster och trafikflödenas kontinuitet,

- (g) främja utveckling av spjutspetsteknik,
- (h) säkerställa bränsleförsörjningen genom att tillåta användning av alternativa energikällor och framdrivningssystem, särskilt de med låga eller inga koldioxidutsläpp,
- (i) förbifartsleder i stadsområden för godstransporter på järnväg.

AVSNITT 1

TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR JÄRNVÄGAR

Artikel 11 **Kartor**

Järnvägslinjer som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 12 **Infrastrukturkomponenter**

1. Transportinfrastruktur för järnvägar omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Järnvägslinjer för höghastighetstrafik och konventionell trafik, inklusive
 - i) sidospår,
 - ii) tunnlar,
 - iii) broar,
 - (b) Godsterminaler och logistikplattformar för omlastning av gods inom järnvägen samt mellan järnväg och andra transportsätt.
 - (c) Stationer utmed de sträckor som anges i bilaga I för transferering av passagerare inom järnvägen samt mellan järnväg och andra transportsätt.
 - (d) Tillhörande utrustning.
 - (e) Intelligent transportssystem.
2. Järnvägslinjer ska ha en av följande former:
 - (a) Järnvägslinjer för höghastighetstransport som är
 - i) särskilt konstruerade höghastighetslinjer utrustade för hastigheter som är lika med eller högre än 250 km/h,
 - ii) särskilt uppgraderade konventionella linjer utrustade för hastigheter på 200 km/h.
 - (b) Järnvägslinjer för konventionell transport.

3. I den tekniska utrustning som hör till järnvägslinjer ska det ingå elektrifieringssystem, utrustning för passagerares ombordstigning och avstigning samt lastning och lossning av gods på stationer, logistikplattformar och godsterminaler. Den ska inkludera alla anordningar som krävs för att säkerställa en säker och effektiv drift av fordonen.

Artikel 13

Krav på transportinfrastruktur

1. Godsterminaloperatörer ska se till att alla godsterminaler är öppna för alla operatörer.
Logistikplattformoperatörer ska hålla minst en terminal öppen för alla operatörer.
Operatörer för godsterminaler och logistikplattformar ska tillhandahålla sådan tillgång på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa transparenta avgifter.
2. Operatörer av passagerarstationer ska se till att passagerarstationerna ger tillgång till information, biljettförsäljning och kommersiella aktiviteter för järnvägstrafik över hela det övergripande nätet och, där så är lämpligt, information om anslutning till lokal och regional trafik i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet³⁸.
3. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna se till att
 - (a) järnvägslinjer är utrustade med ERTMS,
 - (b) järnvägsinfrastrukturer uppfyller kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen³⁹ och dess genomförandeåtgärder, i syfte att uppnå driftskompatibilitet inom det övergripande nätet,
 - (c) järnvägsinfrastrukturen uppfyller kraven i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD), antagna enligt artikel 6 i direktiv 2008/57/EG för nya och uppgraderade linjer, utom i vederbörligen motiverade fall där detta är tillåtet enligt den relevanta TSD:n eller enligt det förfarande som fastställs i artikel 9 i direktiv 2008/57/EG. Järnvägsinfrastrukturen ska i alla fall uppfylla följande krav:
 - (1) Nominell spårvidd för nya järnvägslinjer: 1 435 mm⁴⁰.

³⁸ EUT L 123, 12.5.2011, s. 11.

³⁹ EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁴⁰ Nominell spårvidd enligt europeisk standard enligt den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende infrastruktur, avsnitt 4.2.5.1 för konventionella linjer (nedan kallat *TSD Infrastruktur för konventionell trafik*) i kommissionens beslut 2011/275/EU av den 26 april 2011 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Infrastruktur i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionell trafik, EUT L 126, 14.5.2011, s. 53, och avsnitt 4.2.2 för höghastighetslinjer (nedan kallat *TSD högh.*) i kommissionens beslut 2008/217/EG av den 20 december

- (2) Elektrifiering.
- (3) Linjer som används av konventionella godståg⁴¹: 22,5 ton axellast och 750 m tåglängd.
- (4) Maximal lutning för nya linjer som ska användas av konventionella godståg: 12,5 mm/m⁴².

Artikel 14

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) Användning av ERTMS.
- (b) Lindring av bullerbelastningen från järnvägstrafik.
- (c) Uppnående av standarder som är högre än de som anges som minimikrav i de tekniska specifikationerna enligt artikel 13.

AVSNITT 2

TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR INRE VATTENVÄGAR

Artikel 15

Kartor

Inre vattenvägar och inlandshamnar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 16

Infrastrukturkomponenter

1. Transportinfrastruktur för inre vattenvägar omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Floder.
 - (b) Kanaler.
 - (c) Sjöar.
 - (d) Tillhörande infrastruktur, såsom slussar, lyftanordningar, broar och dammar.

2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Infrastruktur hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, EUT L 77, 19.3.2008, s. 1..

⁴¹ Se kraven för linjekategori V-F enligt specifikationen i avsnitt 4.2.2 i TSD Infrastruktur för konventionell trafik.

⁴² Krav för linjekategorierna IV-F, IV-M, VI-F och VI-M enligt specifikationerna i avsnitt 4.2.4.3 i TSD Infrastruktur för konventionell trafik.

- (e) Inlandshamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.
 - (f) Tillhörande utrustning.
 - (g) Intelligent transportssystem.
2. Inlandshamnar ska ha en årlig fraktomlastningsvolym på över 500 000 ton. Den totala årliga fraktomlastningsvolymen är baserad på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, enligt uppgifter från Eurostat.
 3. Urustning som kopplas till hamnar ska särskilt möjliggöra framdrivnings- och driftsystem som minskar föroreningar, energiförbrukningen och koldioxidhalterna. Den inbegriper mottagningsanordningar för avfall.

Artikel 17

Krav på transportinfrastruktur

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna, hamnoperatörer och infrastrukturförvaltare se till att inlandshamnar är förbundna med det övergripande nätets väg- eller järnvägsinfrastruktur.
2. Hamnoperatörer ska se till att varje inlandshamn erbjuder minst en godsterminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga avgifter.
3. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna se till att
 - (a) floder, kanaler och sjöar uppfyller kraven för inre vattenvägar av klass IV enligt den nya klassificeringen av inre vattenvägar inom ramen för den europeiska överenskommelsen om viktiga inre vattenvägar av internationell betydelse (AGN)⁴³, och att kontinuerliga brohöjder garanteras,
 - (b) floder, kanaler och sjöar är utrustade med RIS.

Artikel 18

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) För befintliga inre vattenvägar: genomförandeåtgärder som är nödvändiga för att uppnå standarderna för inre vattenvägar av klass IV.
- (b) I tillämpliga fall, åtgärder för att uppnå högre standarder än de som gäller för inre vattenvägar av klass IV, i syfte att tillgodose marknadsefterfrågan.

⁴³ Europeiska transportministerkonferensen, dok.nr CEMT/CM(92)6/slutlig.

- (c) Genomförande av intelligenta transportsystem, inklusive RIS.
- (d) Anslutning av infrastruktur för inlandshamn till transportinfrastruktur för järnvägar.

AVSNITT 3

TRANSPORTINFRASTRUKTUR FÖR VÄGAR

Artikel 19

Kartor

Vägar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 20

Infrastrukturkomponenter

1. Transportinfrastruktur för vägar omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Vägar av hög standard, inklusive
 - i) broar,
 - ii) tunnlar,
 - iii) vägkorsningar,
 - iv) övergångar, och
 - v) trafikplatser i flera plan.
 - (b) Parkeringsområden.
 - (c) Tillhörande utrustning.
 - (d) Intelligenta transportsystem.
 - (e) Godsterminaler och logistikplattformar.
 - (f) Busstationer.
2. De vägar av hög standard som avses i punkt 1 a är sådana som spelar en viktig roll för långdistansfrakt och passagerartrafik, integrerar de viktigaste stadsområdena och ekonomiska centra, samverkar med andra transportsätt och förbinder inlandsområden och perifera NUTS 2-regioner med unionens centrala regioner.
3. Vägar av hög standard ska vara speciellt utformade och byggda för motortrafik, och ska vara antingen motorvägar eller motortrafikleder.
 - (a) En motorväg är en väg som är speciellt utformad och byggd för motortrafik och som inte betjänar fastigheter som gränsar till vägen samt

- i) är försedd med, utom på speciella platser eller tillfälligt, separata körbanor i de båda trafikriktningarna, skilda åt med en avskiljande remsa som inte är avsedd för trafik, eller i undantagsfall på annat sätt,
 - ii) inte har korsningar i plan med några vägar, järnvägar eller spårvagnsspår eller gångstigar, och
 - iii) är särskilt skyltad som en motorväg.
 - (b) En motortrafikled är en väg som endast är tillgänglig för motortrafik från trafikplatser i flera plan eller övervakade vägkorsningar och
 - i) på vilken det är förbjudet att stanna eller parkera på körbanan, och
 - ii) som inte har korsningar i plan med några järnvägs- eller spårvagnsspår, eller gångvägar.
4. Utrustning kopplad till vägar ska särskilt inbegripa utrustning för trafikstyrning, information och vägvisning, uttag av användaravgifter, säkerhet, minskning av negativa miljöeffekter, bränslebyte eller omladdning av fordon med alternativa framdrivningssystem samt för säkra parkeringsområden för yrkesfordon.

Artikel 21

Krav på transportinfrastruktur

Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna se till att

- (a) vägarna uppfyller villkoren i artikel 20.3,
- (b) säkerheten hos transportinfrastruktur för vägar säkerställs, övervakas och vid behov förbättras i enlighet med det förfarande som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet⁴⁴,
- (c) vägtunnlar som är längre än 500 m överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet⁴⁵,
- (d) driftskompatibla vägtullsystem säkerställs i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen⁴⁶ samt kommissionens beslut 2009/750/EG av den 6 oktober 2009 om definitionen av det europeiska vägsystemet för elektroniska vägtullar och tekniska uppgifter för detta⁴⁷,
- (e) intelligenta transportsystem i infrastrukturer för vägtransport ska överensstämma med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett

⁴⁴ EUT L 319, 29.11.2008, s. 59.

⁴⁵ EUT L 167, 30.4.2004, s. 39.

⁴⁶ EUT L 166, 30.4.2004, s. 124.

⁴⁷ EUT L 268, 13.10.2009, s. 11.

ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag⁴⁸.

Artikel 22

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) Användning av intelligenta trafiksystem, särskilt för multimodal informationshantering och trafikstyrning samt för att möjliggöra integrerade kommunikations- och betalningssystem.
- (b) Införande av nya tekniker och innovationer för att främja koldioxidsnåla transporter.
- (c) Tillhandahållande av säkra parkeringsområden.
- (d) Främjande av trafiksäkerhet.

AVSNITT 4

INFRASTRUKTUR FÖR SJÖTRANSPORTER

Artikel 23

Kartor

Kusthamnar som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 24

Infrastrukturkomponenter

1. Infrastrukturen för sjötransporter omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Havsområde.
 - (b) Kanaler.
 - (c) Kusthamnar, inklusive den infrastruktur som är nödvändig för transporter inom hamnområdet.
 - (d) Navigationshjälpmedel.
 - (e) Hamninlopp.
 - (f) Höghastighetsleder till sjöss.

⁴⁸ EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

- (g) Tillhörande utrustning.
 - (h) Intelligent transportssystem.
2. Kusthamnar ska vara infarts- och utfartsplatser för det övergripande nätets landinfrastruktur. De ska minst uppfylla ett av följande kriterier:
- (a) Den totala årliga volymen av passagerartrafik är högre än 0,1 procent av den totala årliga volymen av passagerartrafik för alla kusthamnar i unionen. Referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga genomsnittet under tre år, baserat på statistik som offentliggjorts av Eurostat.
 - (b) Den totala årliga fraktvolymen, för hantering av bulkgoods eller icke bulkgoods, är högre än 0,1 procent av motsvarande totala årliga fraktvolym som hanteras i alla kusthamnar i unionen. Referensmängden för denna totala volym är det senast tillgängliga genomsnittet under tre år, baserat på statistik som offentliggjorts av Eurostat.
 - (c) Kusthamnen ligger på en ö och utgör den enda punkten för tillträde till en NUTS 3-region i det övergripande nätet.
 - (d) Kusthamnen ligger i en hamn i ett av unionens yttersta randområden eller en perifer region, utanför en radie på 200 km från den närmaste andra hamnen i det övergripande nätet.
3. Utrustning kopplad till infrastruktur för sjötransporter ska särskilt inbegripa utrustning för isbrytning, hydrologiska undersökningar, samt muddring och underhåll av hamnar och hamninlopp.

Artikel 25
Höghastighetsleder till sjöss

1. Höghastighetslederna till sjöss representerar havsdimensionen av det transeuropeiska transportnätet. De ska bestå av närsjöfartslinjer, hamnar, tillhörande infrastruktur och utrustning för sjötransporter samt anläggningar som möjliggör närsjöfarts- eller flodtjänster mellan minst två hamnar, inklusive inlandsförbindelser, i minst två olika medlemsstater. Höghastighetslederna till sjöss ska inkludera
- (a) sjöförbindelser mellan kusthamnar i det övergripande nätet,
 - (b) hamnanläggningar, informations- och kommunikationsteknik såsom elektroniska system för logistikförvaltning, skydd och säkerhet, samt administrativa förfaranden och tullförfaranden i minst en medlemsstat,
 - (c) infrastruktur för direkt tillträde både land- och sjövägen.
2. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet ska föreslås av minst två medlemsstater. Avtalet skall ha någon av följande former:

- (a) Vara sjöfartskomponenten i en stamnätskorridor enligt definitionen i artikel 49, eller sjöfartskomponenten mellan två stamnätskorridorer.
 - (b) Utgöra en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser inom stamnätet mellan två eller flera hamnar i stamnätet.
 - (c) Utgöra en sjöförbindelse och dess inlandsförbindelser mellan en hamn i stamnätet och hamnar i det övergripande nätet, med särskild inriktning på inlandsförbindelserna i stamnätets och det övergripande nätet hamnar.
3. Projekt av gemensamt intresse som avser höghastighetsleder till sjöss i det transeuropeiska transportnätet får även inbegripa verksamhet som har mer omfattande vinster och som inte är kopplade till specifika hamnar, såsom verksamhet för att öka miljöprestandan, tillhandahålla anläggningar för isbrytning, verksamhet som säkerställer farbara vatten året om, mudderåtgärder, tankanläggningar för alternativa drivmedel, samt optimering av processer, förfaranden och den mänskliga faktorn, plattformar för informations- och kommunikationsteknik samt informationssystem, inklusive system för trafikstyrning och elektronisk rapportering.

Artikel 26

Krav på transportinfrastruktur

1. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, hamnoperatörerna och infrastrukturförvaltarna se till att
- (a) kusthamnar är anslutna till det övergripande nätet järnvägslinjer, vägar och om möjligt inre vattenvägar, med undantag för Malta och Cypern så länge som inget järnvägssystem är inrättat på deras territorium,
 - (b) varje kusthamn erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpar tydliga avgifter,
 - (c) kanaler, hamnfarleder och flodmynningar förbinder två hav eller ger tillträde till kusthamnar från havet samt överensstämmer med minst klass VI för inre vattenvägar.
2. Hamnoperatörer ska se till att hamnar har den utrustning som är nödvändig för att säkerställa fartygens miljöprestanda i hamn, särskilt mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester⁴⁹.
3. Medlemsstaterna ska genomföra VTMISS i enlighet med direktiv 2002/59/EG.

⁴⁹ EGT L 332, 28.11.2000, s. 81.

Artikel 27
Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) Främjande av höghastighetsleder till sjöss, inklusive närsjöfart.
- (b) Sammanlänkning av kusthamnar med inre vattenvägar.
- (c) Genomförande av VTMS och e-tjänster för sjöfart.

AVSNITT 5
INFRASTRUKTUR FÖR FLYGTRANSPORTER

Artikel 28
Kartor

Flygplatser som ingår i det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 29
Infrastrukturkomponenter

1. Infrastruktur för flygtransporter omfattar särskilt följande komponenter:
 - (a) Luftrum, rutter och luftleder.
 - (b) Flygplatser.
 - (c) Tillhörande utrustning.
 - (d) Intelligent transportssystem.
2. Flygplatser ska uppfylla ett av följande kriterier:
 - (a) För passagerarflygplatser:
 - i) Den totala årliga volymen av passagerartrafik är minst 0,1 procent av den totala årliga volymen av passagerartrafik för alla flygplatser i unionen. Den totala årliga volymen för passagerartrafik är baserad på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, enligt uppgifter från Eurostat.
 - ii) Volymgränsen på 0,1 procent gäller inte om flygplatsen ligger utanför en radie på 100 km från den närmaste flygplatsen i det övergripande nätet, eller utanför en radie på 200 km om regionen där den ligger har en järnvägslinje för höghastighetståg.
 - (b) Den totala årliga fraktvolymen för fraktflygplatser är minst 0,2 procent av den totala årliga fraktvolymen för alla flygplatser i unionen. Den totala årliga

fraktvolymen är baserad på det senaste tillgängliga genomsnittet under tre år, enligt uppgifter från Eurostat.

Artikel 30

Krav på transportinfrastruktur

1. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna och flygplatsoperatörerna se till att varje flygplats erbjuder minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och tillämpa tydliga avgifter.
2. Inom sina ansvarsområden ska medlemsstaterna, flygplatsoperatörerna och flygbolagen se till att 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 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002⁵⁰ är tillämpliga på det övergripande nätets infrastruktur för flygtransporter.
3. Inom ramen för sina ansvarsområden ska medlemsstaterna, flygplatsoperatörerna och flygbolagen se till att infrastrukturerna för flygtrafikledning möjliggör genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning)⁵¹, 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)⁵², 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)⁵³ samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordning om driftskompatibilitet)⁵⁴, för att öka prestandan och hållbarheten hos det europeiska flygsystemet, genomförandereglerna och unionens specifikationer.

Artikel 31

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) optimerar befintlig infrastruktur,
- (b) ökar flygplatskapaciteten,

⁵⁰ EUT L 97, 9.4.2008, s. 72.

⁵¹ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁵² EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁵³ EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁵⁴ EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.

- (c) stöder genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och flygtrafikledningssystemen, särskilt de som använder Sesar.

AVSNITT 6

INFRASTRUKTUR FÖR MULTIMODALA TRANSPORTER

Artikel 32

Kartor

Godsterminaler och logistikplattformar som ingår det övergripande nätet anges på kartorna i bilaga I.

Artikel 33

Infrastrukturkomponenter

Godsterminaler eller logistikplattformar ska uppfylla minst ett av följande kriterier:

- (a) Den sammanlagda omlastningen av gods överstiger det kvantitativa tröskelvärde för kusthamnar som anges i artikel 24.
- (b) Om det inte finns någon godsterminal eller logistikplattform enligt led a i en NUTS 2-region, är godsterminalen eller logistikplattformen den huvudlogistikplattform eller huvudterminal som utses av den berörda medlemsstaten och som är kopplad till åtminstone vägar och järnvägar i den NUTS 2-regionen.

Artikel 34

Krav på transportinfrastruktur

1. Inom ramen för sitt ansvarsområde ska medlemsstaterna, operatörerna av godsterminaler och flygplatser och infrastrukturförvaltarna se till att
 - (a) transportsätten är anslutna till varandra på godsterminaler, passagerarstationer, inlandshamnar, flygplatser eller kusthamnar, i syfte att möjliggöra multimodala gods- och passagerartransporter.
 - (b) Utan att det påverkar tillämpliga bestämmelser enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning ska godsterminaler och logistikplattformar, inlands- och kusthamnar samt flygplatser som hanterar gods vara utrustade för att tillhandahålla informationsflöden inom denna infrastruktur och mellan transportsätten längs logistikkedjan. Sådana system ska särskilt medge realtidsinformation om tillgänglig infrastrukturkapacitet, trafikflöden och positionsbestämning, övervakning och spårning, samt säkerställa skydd och säkerhet under multimodala resor.
 - (c) Utan att det påverkar tillämpliga bestämmelser enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning ska kontinuerlig passagerartrafik genom hela det övergripande nätet underlättas genom lämplig utrustning och tillgång till

intelligenta transportsystem på järnvägsstationer, busstationer, flygplatser samt i förekommande fall kusthamnar och inlandshamnar.

2. Godsterminaloperatörer ska se till att godsterminaler är utrustade med lyftkranar, transportband och andra anordningar för att flytta gods mellan olika transportsätt samt för placering och förvaring av gods.

Artikel 35

Ram för prioriterad infrastrukturbyggnad

Medlemsstaterna och andra projektledare ska när de utvecklar projekt av gemensamt intresse utöver de prioriteringar som anges i artikel 10 särskilt beakta följande:

- (a) Uppnående av effektiv sammanlänkning och integrering av det övergripande nätets infrastruktur, exempelvis genom tillhandahållande av infrastruktur för tillgänglighet där sådan behövs samt genom godsterminaler och logistikplattformar.
- (b) Avlägsnande av de främsta tekniska och administrativa hindren för multimodala transporter.
- (c) Utvecklande av ett smidigt informationsflöde mellan transportsätten och möjlighet att tillhandahålla multimodala och enkelmodala tjänster i hela det transeuropeiska transportsystemet, inklusive tillhörande kommunikations-, betalnings-, biljett- och saluföringstjänster.

AVSNITT 7

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

Artikel 36

Urbana knutpunkter

När medlemsstaterna och andra projektledare utvecklar det övergripande nätet i urbana knutpunkter ska de sträva efter att garantera följande:

- (a) För passagerartransporter: sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg och flyg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar, vägar och sjöfart i det övergripande nätet.
- (b) För godstransporter: sammanlänkning mellan infrastruktur för järnväg samt i förekommande fall infrastruktur för inre vattenvägar, flyg, sjöfart och vägar i det övergripande nätet.
- (c) Lämpliga anslutningar mellan olika järnvägsstationer eller flygplatser i det övergripande nätet inom en urban knutpunkt.
- (d) Smidiga anslutningar mellan det övergripande nätets infrastruktur och infrastrukturen för regional och lokal trafik, inklusive konsoliderings- och distributionscentra för logistik.

- (e) Förbifartsleder i stadsområden för vägtransporter för att underlätta långväga trafikflöden i det övergripande nätet.
- (f) Förbifartsleder i stadsområden för godstransporter på järnväg.
- (g) Främjande av effektiva urbana godsleveranser med låga buller- och koldioxidnivåer.

Artikel 37

ITS

1. Intelligent transport system Intelligent transport system ska möjliggöra trafikstyrning och utbyte av information inom och mellan transportsätten för multimodala transporter och transportrelaterade mervärdestjänster, för ökat skydd samt ökad säkerhet och miljöprestanda.
2. Intelligent transport system ska underlätta smidiga anslutningar mellan det övergripande nätets infrastruktur och infrastrukturen för regionala och lokala transporter.
3. Intelligent transport system som är kopplade till transportsätt ska särskilt omfatta följande funktioner:
 - För järnvägar: ERTMS.
 - För inre vattenvägar: flodinformationstjänster (RIS) och e-tjänster för sjöfart.
 - För vägtransporter: intelligenta transport system i enlighet med direktiv 2010/40/EU.
 - För sjötransporter: VTMISS och e-tjänster för sjöfart.
 - För flygtransporter: flygtrafikledningssystem, särskilt de som följer av Sesar.

Artikel 38

Godstransporttjänster

Unionen, medlemsstaterna och andra projektledare ska särskilt uppmärksamma projekt av gemensamt intresse som tillhandahåller effektiva godstransporttjänster som använder det övergripande nätets infrastruktur och bidrar till att minska koldioxidutsläppen. Dessa projekt ska särskilt ha följande syften:

- (a) Främja en hållbar användning och effektiv förvaltning av transportinfrastrukturen.
- (b) Främja användningen av innovativa transporttjänster eller nya kombinationer av beprövade befintliga transporttjänster genom tillämpning av intelligenta transport system och inrättande av relevanta administrativa strukturer.
- (c) Underlätta multimodala transporttjänster och öka samarbetet mellan aktörer som tillhandahåller transporttjänster.

- (d) Skapa incitament för resurseffektiva och koldioxidsnåla transporter, bland annat på området för fordonsdrivmedel, körning/ångning, system- och driftsplanering, resursdelning och samarbete.
- (e) Analysera och tillhandahålla information om samt övervaka marknader, fordonsparkens egenskaper och prestanda, administrativa krav och mänskliga resurser.

Artikel 39

Nya tekniker och innovation

Det övergripande nätet ska hållas uppdaterat när det gäller utveckling och utnyttjande av spjutspetsteknik. Denna teknik ska särskilt ha följande syften:

- (a) Möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen på transportområdet genom en övergång till innovativa transporttekniker.
- (b) Möjliggöra en fullständig utfasning av fossila bränslen för alla transportsätt genom incitament för energieffektiva lösningar samt införande av alternativa framdrivningssystem och tillhandahållande av motsvarande infrastruktur. Sådana infrastrukturer kan inbegripa linjenät och andra anläggningar som krävs för energiförsörjningen, beakta gränssnittet mellan infrastruktur och fordon, samt omfatta intelligenta transportsystem.
- (c) Öka säkerheten och hållbarheten hos person- och godstransporter.
- (d) Förbättra nätets drift, tillgänglighet, driftskompatibilitet, multimodalitet och effektivitet, inklusive multimodala biljettsystem.
- (e) Främja åtgärder för att minska externa kostnader, såsom alla former av föroreningar, inklusive buller, trängsel och hälsoskador.
- (f) Införa säkerhetsteknik och kompatibla identifieringsstandarder på näten.
- (g) Öka motståndskraften mot klimatförändringar.
- (h) Ytterligare driva på utvecklingen och användningen av intelligenta transportsystem inom och mellan transportsätt.

Artikel 40

Säker infrastruktur

Medlemsstaterna och andra projektledare ska ta vederbörlig hänsyn till säkerställandet av att transportinfrastrukturerna tillhandahåller en hög nivå av skydd och säkerhet för passagerare och godstransporter.

Artikel 41
Klimatsäker infrastruktur och motståndskraft mot katastrofer

Under infrastrukturplaneringen ska medlemsstaterna och andra projektledare ta vederbörlig hänsyn till riskbedömningar och anpassningsåtgärder som i tillräcklig utsträckning ökar motståndskraften mot klimatförändringar, särskilt med avseende på nederbörd, översvämningar, stormar, höga temperaturer och värmeböljor, torka, höjda havsnivåer och svallvågor vid kusterna, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

I tillämpliga fall ska vederbörlig hänsyn även tas till infrastrukturens motståndskraft mot naturkatastrofer och katastrofer som orsakas av människor, i överensstämmelse med de krav som eventuellt anges i relevant unionslagstiftning.

Artikel 42
Miljöskydd

Medlemsstaterna och andra projektledare ska genomföra miljöbedömningar av planer och projekt, särskilt enligt rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt⁵⁵ och 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av vilda fåglar⁵⁶ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område⁵⁷, 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan⁵⁸ och 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar⁵⁹ i syfte att undvika, eller, där så inte är möjligt, att mildra eller kompensera negativa effekter på miljön, som uppsplittring av landskapet, hårdgörning av marken, luft- och vattenföroreningar samt buller, liksom för att effektivt skydda den biologiska mångfalden.

Artikel 43
Tillgänglighet för alla användare

Transportinfrastrukturerna ska möjliggöra smidig rörlighet och tillgänglighet för alla användare, särskilt äldre personer, personer med nedsatt rörlighet och passagerare med funktionsnedsättning.

⁵⁵ EGT L 175, 5.7.1985, s. 40.
⁵⁶ EGT L 206, 22.7.1992, s. 7.
⁵⁷ EGT L 327, 22.12.2000, s. 1.
⁵⁸ EUT L 197, 21.7.2001, s. 30.
⁵⁹ EUT L 20, 26.11.2010, s. 7.

KAPITEL III

STAMNÄTET

Artikel 44

Identifiering av stamnätet

1. Stamnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för politiken för det transeuropeiska transportnätet. Det ska särskilt bidra till att den ökande rörligheten kan hanteras och till utvecklingen av koldioxidsnåla transportsystem.
2. Stamnätet ska vara sammanlänkat i knutpunkter och ha anslutningar till grannländers transportinfrastrukturnät.
3. De transportinfrastrukturer som utgör stamnätet visas i motsvarande kartor över det övergripande nätet, i bilaga I.

Artikel 45

Krav

1. Stamnätet ska återspegla utvecklingen av trafikefterfrågan och behovet av multimodala transporter. Spjutspetsteknik samt reglerings- och styrningsåtgärder för att förvalta infrastrukturen ska beaktas för att säkerställa en resurseffektiv användning av transportinfrastrukturer och tillgodose tillräcklig kapacitet.
2. Stamnätets infrastruktur ska utan undantag uppfylla alla krav som anges i kapitel II. Dessutom ska följande krav uppfyllas av stamnätets infrastruktur:
 - (a) För järnvägstransportinfrastruktur:
 - Fullständig elektrifiering av järnvägslinjerna.
 - För linjer med reguljär godstrafik: minst 22,5 ton axellast, 100 km/h linjehastighet och 750 m tåglängd.
 - (b) För infrastruktur för inlandssjöfart och sjötransporter:
 - Tillgång till alternativa drivmedel.
 - (c) För vägtransportinfrastruktur:
 - Utveckling av rastplatser med ett intervall på ungefär 50 kilometer på motorvägar, bland annat för att tillhandahålla tillräckligt utrymme för parkering för yrkestrafikanter med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå.
 - Tillgång till alternativa drivmedel.
 - (d) För flygtransportinfrastruktur:

- Kapacitet att tillhandahålla alternativa drivmedel.

Artikel 46
Utbyggnad av stamnätet

1. De transportinfrastrukturer som ingår i stamnätet ska byggas ut i enlighet med motsvarande bestämmelser i kapitel II.
2. Genomförandet av projekt av gemensamt intresse som bidrar till stamnätets slutförande ska prioriteras.
3. Utan att det påverkar artikel 47.2 och 47.3 ska medlemsstaterna se till att stamnätet är slutfört och överensstämmer med bestämmelserna i detta kapitel senast den 31 december 2030.

Artikel 47
Knutpunkter i stamnätet

1. Knutpunkterna i stamnätet fastställs i bilaga II och omfattar följande:
 - Urbana knutpunkter, inklusive deras hamnar och flygplatser.
 - Kusthamnar.
 - Gränsövergångsställen till grannländer.
2. Kusthamnar som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2030, utom i vederbörligen motiverade fall.
3. De huvudflygplatser som anges i del 1b i bilaga II ska vara anslutna till infrastrukturerna för järnvägs- och vägtransporter i det transeuropeiska transportnätet senast den 31 december 2050. Med hänsyn till potentiell trafikefterfrågan ska sådana flygplatser integreras i höghastighetsnätet för tåg när detta är möjligt.

KAPITEL IV

GENOMFÖRANDE AV STAMNÄTET GENOM STAMNÄTSKORRIDORER

Artikel 48

Stamnätsskorridorernas allmänna syfte

1. Stamnätsskorridorer är ett instrument som ska underlätta ett samordnat genomförande av stamnätet. De ska vara baserade på modal integrering och driftskompatibilitet samt en samordnad utbyggnad och förvaltning av infrastrukturer, i syftet att leda till resurseffektiva multimodala transporter.
2. Stamnätsskorridorerna ska svara för en samordnad strategi med avseende på infrastruktur användning och investeringar, för att hantera kapaciteter på det mest effektiva sättet. Multimodala infrastrukturer inom stamnätsskorridorer ska vid behov vara byggda och samordnade på ett sätt som optimerar användningen av varje transportsätt och deras samverkan. Stamnätsskorridorerna ska stödja den övergripande utvecklingen av driftskompatibla trafikstyrningssystem.

Artikel 49

Definition av stamnätsskorridorer

1. Stamnätsskorridorer består av delar av stamnätet. De ska innefatta minst tre transportsätt och sträcka sig över minst tre medlemsstater. De omfattar de viktigaste gränsöverskridande långdistansflödena i stamnätet.
2. I vederbörligen motiverade fall får en stamnätsskorridor innefatta endast två transportsätt.
3. Stamnätsskorridorerna ska inkludera kusthamnar och dess tillträdespunkter, utom i vederbörligen motiverade fall.

Artikel 50

Förteckning över stamnätsskorridorer

1. Varje medlemsstat ska delta i minst en stamnätsskorridor.
2. Förteckningen över stamnätsskorridorer ingår i bilaga I till förordning (EU) nr XXX/2012 av den ... [fonden för ett sammanlänkat Europa].

Artikel 51

Samordning av stamnätsskorridorer

1. För att underlätta ett samordnat genomförande av stamnätsskorridorer ska kommissionen, i samråd med de berörda medlemsstaterna och efter att ha hört Europaparlamentet, utse en person till europeisk samordnare.

2. Den europeiska samordnaren ska utses särskilt på grundval av sin erfarenhet av de europeiska institutionerna och sina kunskaper om finansiering och samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt.
3. I kommissionens beslut om utnämning av en europeisk samordnare ska anges hur de arbetsuppgifter som anges i punkt 5 ska utföras.
4. Den europeiska samordnaren ska agera i kommissionens namn och för dess räkning. Den europeiska samordnarens ansvarsområde ska omfatta en enda stamnätskorridor. Den europeiska samordnaren ska tillsammans med de berörda medlemsstaterna utarbeta en arbetsplan för den verksamhet som ska utföras.
5. Den europeiska samordnaren ska utföra följande uppgifter:
 - (a) Leda det samordnade genomförandet av stamnätskorridoren så att den tidsram som fastställs i genomförandebeslutet om den enskilda stamnätskorridoren kan iakttas.
 - (b) Till medlemsstaterna, kommissionen och i tillämpliga fall alla andra organ som är direkt engagerade i stamnätskorridorens utbyggnad rapportera om eventuella svårigheter samt bidra till att man finner lämpliga lösningar.
 - (c) Årligen utarbeta en rapport till Europaparlamentet, kommissionen och de berörda medlemsstaterna om framstegen i arbetet med att genomföra stamnätskorridoren.
 - (d) Tillsammans med de berörda medlemsstaterna samråda med regionala och lokala myndigheter, infrastrukturförvaltare, transportoperatörer, transportanvändare och i tillämpliga fall andra offentliga och privata organ för att få ökad kunskap om efterfrågan på transporttjänster, möjligheter till finansiering av investeringar samt de åtgärder som ska vidtas och de villkor som ska uppfyllas för att underlätta tillgången till sådan finansiering.
6. De berörda medlemsstaterna ska samarbeta med den europeiska samordnaren och ge samordnaren den information som krävs för utförandet av de uppgifter som avses i punkt 5.
7. Utan att det påverkar tillämpliga förfaranden enligt unionslagstiftning och nationell lagstiftning får kommissionen begära ett yttrande från den europeiska samordnaren vid handläggningen av ansökningar om unionsfinansiering för stamnätskorridorer som omfattas av den europeiska samordnarens ansvarsområde.

Artikel 52

Styrning av stamnätskorridorer

1. För varje stamnätskorridor ska de berörda medlemsstaterna inrätta en korridorplattform med ansvar för att fastställa de allmänna målen för stamnätskorridoren samt för att förbereda och övervaka de åtgärder som avses i artikel 53.

2. Korridorplattformen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaterna samt i tillämpliga fall andra offentliga och privata organ. I alla händelser ska de berörda infrastrukturförvaltarna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur⁶⁰ delta i korridorplattformarna.
3. Den europeiska samordnaren ska vara ordförande för korridorplattformen.
4. Korridorplattformen kan inrättas som en permanent juridisk person, t.ex. som en europeisk ekonomisk intressegruppering.
5. Korridorplattformarna ska inrättas utan att det inverkar på principen om att mottagarna av finansiellt stöd från unionen har det slutliga ansvaret för projektens genomförande.

Artikel 53

Plan för utbyggnad av korridorer

1. För varje stamnätskorridor ska de berörda medlemsstaterna, i samarbete med korridorplattformen, gemensamt utarbeta och meddela kommissionen en plan för utbyggnad av korridorer inom sex månader efter denna förordnings ikraftträdande. Denna plan ska särskilt ha följande innehåll:
 - (a) En beskrivning av stamnätskorridorens egenskaper, inklusive flaskhalsar.
 - (b) Målen för stamnätskorridoren, särskilt i fråga om prestanda uttryckt som tjänstens kvalitet, kapacitet och överensstämmelse med de krav som anges i kapitel II.
 - (c) Programmet för de åtgärder som är nödvändiga för att bygga ut stamnätskorridoren.
 - (d) En marknadsundersökning för multimodala transporter.
 - (e) En genomförandeplan med följande innehåll:
 - En plan för införande av driftskompatibla trafikstyrningssystem i multimodala godskorridorer utan att det påverkar tillämplig unionslagstiftning.
 - En plan för avlägsnandet av fysiska, tekniska, driftsmässiga och administrativa hinder mellan och inom olika transportsätt samt för mer effektiva multimodala transporter och tjänster.
 - Åtgärder för att öka den administrativa och tekniska kapaciteten att ta fram, planera, utforma, anskaffa, genomföra och övervaka projekt av gemensamt intresse.

⁶⁰ EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

- Riskbedömning, inklusive klimatförändringarnas eventuella inverkan på infrastrukturen och i tillämpliga fall föreslagna åtgärder för att öka motståndskraften mot klimatförändring.
 - Åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser.
- (f) En investeringsplan som ska uppdateras regelbundet, inklusive följande innehåll:
- En förteckning över projekt för utbyggnad, modernisering och upprustning av transportinfrastrukturer enligt artikel 2.2 för vart och ett av de transportsätt som ingår i stamnätskorridoren.
 - Därtill hörande finansiella plan, med de olika källor som planeras för finansiering på internationell, nationell, regional och lokal nivå samt unionsnivå, inklusive när så är möjligt system för öronmärkt korsfinansiering samt privat kapital, tillsammans med beloppet för åtaganden som redan gjorts och i tillämpliga fall en hänvisning till det bidrag från unionen som planeras inom ramen för unionens finansiella program.
2. Kommissionen ska yttra sig på grundval av planen för utbyggnad av korridorer som lämnas in av de berörda medlemsstaterna.
3. I syfte att främja genomförandet av stamnätskorridorerna kan kommissionen anta genomförandebeslut för stamnätskorridorer. Dessa beslut kan
- (a) innehålla investeringsplaneringen för alla deltagande finansieringsorgan, sammanhängande kostnader samt en tidsplan för genomförandet i enlighet med vad som bedöms vara nödvändigt för att genomföra stamnätskorridorerna i linje med de mål som anges i denna förordning,
 - (b) definiera alla åtgärder som syftar till att minska de externa kostnaderna, särskilt utsläpp av växthusgaser och buller, samt innehålla åtgärder för att främja införandet av ny teknik inom trafikstyrning och kapacitetsförvaltning,
 - (c) omfatta andra åtgärder som krävs för genomförandet av planen för utbyggnad av korridoren och för en effektiv användning av stamnätskorridorens infrastruktur.

Genomförandeakterna ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 55.

KAPITEL V

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

Artikel 54

Uppdatering och rapportering

1. Medlemsstaterna ska genom det interaktiva geografiska och tekniska informationssystemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec) kontinuerligt informera kommissionen om de framsteg som görs i genomförandet av projekt av gemensamt intresse och om de investeringar som görs för detta ändamål.

Medlemsstaterna ska förse kommissionen med sammanfattningar av de nationella planer och program som de utarbetar för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet, särskilt de som rör stamnätet. Efter antagande ska medlemsstaterna överlämna de nationella planerna och programmen till kommissionen för kännedom.

2. Vartannat år från och med denna förordnings ikraftträdande och efter samråd med den kommitté som avses i artikel 54 ska kommissionen offentliggöra en lägesrapport om riktlinjernas genomförande, som ska överlämnas till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén.

3. Kommissionen ska ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 56 i samband med anpassning av bilagorna I, II och III till eventuella förändringar som följer av de kvantitativa tröskelvärden som fastställs i artiklarna 16, 24, 29 och 33. När bilagorna anpassas ska kommissionen se till att följande krav uppfylls:

- (a) Logistikplattformar, godsterminaler, inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser ska inkluderas i det övergripande nätet om det visas att det senaste genomsnittet fördelat på två år för deras trafikvolym är högre än det relevanta tröskelvärdet.
- (b) Logistikplattformar, godsterminaler, inlandshamnar, kusthamnar och flygplatser från det övergripande nätet ska undantas om det visas att genomsnittet för deras trafikvolym över de senaste sex åren är lägre än det relevanta tröskelvärdet.
- (c) Kartorna över infrastruktur för vägar, järnvägar och inre vattenvägar ska anpassas så att de avspeglar de framsteg som görs för att slutföra nätet. Kommissionen ska när den anpassar dessa kartor inte tillåta några anpassningar av vägarnas sträckning som går utöver vad som är tillåtet enligt det relevanta förfarandet för projektgodkännande.

Anpassningar enligt a och b ska baseras på senast tillgängliga statistiska uppgifter som offentliggjorts av Eurostat.

4. Projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur som nyligen tagits med i det transeuropeiska transportnätet ska vara stödberättigande enligt artikel 7.5 från och med den dag då den delegerade akten enligt punkt 3 träder i kraft.

Projekt av gemensamt intresse avseende infrastruktur som uteslutits från det transeuropeiska transportnätet ska inte längre vara stödberättigande från och med den dag då den delegerade akten enligt punkt 3 träder i kraft. Att stödberättigande avslutats ska inte påverka beslut om finansiering eller stöd som antagits av kommissionen före denna tidpunkt.

Artikel 55

Kommitté

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. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 56

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Befogenhet att anta de delegerade akter som avses i artikel 54.3 ska ges till kommissionen på obegränsad tid från och med [dagen för denna förordnings ikraftträdande].
3. Europaparlamentet eller rådet får när som helst återkalla den delegerade befogenhet som avses i artikel 54.3. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan dagen efter det att beslutet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* eller vid ett senare, i beslutet angivet, datum. Beslutet påverkar inte sådana delegerade akter som redan trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antagit en delegerad akt ska den samtidigt underrätta Europaparlamentet och rådet.
5. En delegerad akt som antagits enligt artikel 54.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har motsatt sig detta inom två månader från det datum då akten delgetts Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av denna period har informerat kommissionen om att de inte kommer att motsätta sig detta. Denna period ska förlängas med två månader på begäran av Europaparlamentet eller rådet.

Artikel 57

Översyn

Kommissionen ska senast den 31 december 2023 genomföra en översyn av stamnätets genomförande och utvärdera efterlevnaden av de bestämmelser som fastställs i denna förordning samt hur genomförandet fortskrider.

Artikel 58
Enda kontaktmyndighet

Medlemsstaterna får utse en enda kontaktmyndighet för att underlätta och samordna tillståndsprocessen för projekt av gemensamt intresse, särskilt gränsöverskridande projekt, i enlighet med det relevanta EU-regelverket.

Artikel 59
Försening av stamnätets slutförande

1. I händelse av en avsevärd försening när det gäller starten eller slutförandet av arbetet med stamnätet ska kommissionen uppmana de berörda medlemsstaterna att inom tre månader redogöra för skälen till denna försening. På grundval av de svar som ges ska kommissionen rådgöra med de berörda medlemsstaterna för att lösa det problem som ledde till förseningen.
2. Kommissionen får, som en del av dess aktiva övervakning av stamnätets genomförande samt med vederbörligt beaktande av proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna, besluta att vidta lämpliga åtgärder.
3. Europaparlamentet och medlemsstaterna ska omedelbart underrättas om varje åtgärd som vidtas.

Artikel 60
Förenlighet med unionens lagstiftning och unionens politik

Åtgärder som vidtas enligt denna förordning ska genomföras med beaktande av unionens övriga relevanta politik, särskilt med avseende på konkurrens, marknadstillträde, miljöskydd, hållbar utveckling och offentlig upphandling.

Artikel 61
Främjande och utvärdering

Kommissionen ska främja och utvärdera framstegen i politiken för det transeuropeiska transportnätet och dess övergripande genomförande.

Artikel 62
Upphävande

Beslut nr 661/2010/EU ska upphöra att gälla.

För alla finansieringsbeslut som grundas på förordning (EG) nr 680/2007⁶¹ ska beslut nr 611/2010/EU fortsätta att tillämpas.

⁶¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 680/2007 av den 20 juni 2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet, EUT L 162, 22.6.2007, s. 1.

Artikel 63
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

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande