

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.12.2008
KOM(2008) 852 endelig

2008/0247 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

{SEK(2008) 3028}

{SEK(2008) 3029}

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. UDFORDRINGER I FORBINDELSE MED UDVIKLINGEN AF GODSTOGSTRAFIKKEN

1.1. Opbygningen af et bæredygtigt transportsystem: et af Fællesskabets vigtigste mål.

Kommissionens forpligtelser til at reducere drivhusgasemissionerne og skabe en miljøvenlig økonomi samt det pres, der i stadig større grad øves på energiresourcerne, er yderst vigtige elementer i Fællesskabets transportpolitik.

Fællesskabet ønsker således at opbygge et transportsystem, som gavner de europæiske borgere og virksomheder, og som er så rent og effektivt som muligt. For at opnå dette har Kommissionen i sin midtvejsevaluering af hvidbogen om transportpolitikken¹ foreslået at koncentrere sig om udviklingen af ”samordnede transportformer”, dvs. optimal udnyttelse af samtlige transportformer, alene eller kombineret.

Denne udvikling er navnlig baseret på opbygningen af et egentligt europæisk indre marked for transport. Der er allerede gjort store fremskridt inden for luft- og vejtransporten på dette punkt. Til gengæld er der stadigvæk meget, der skal gøres inden for jernbanetransporten på dette område.

1.2. Udfordringerne ved jernbanetransporten

Jernbanegodstransport har været åben for konkurrence siden 1. januar 2007. De etablerede jernbaneselskaber har gennemført eller er i færd med at gennemføre strukturomlægninger. Nye aktører er også dukket op. Den servicekvalitet, som infrastrukturforvalterne yder til jernbaneselskaberne, er stadigvæk utilstrækkelig i mange medlemsstater og bør forbedres. Efterspørgslen på jernbanetransport forventes imidlertid at øges i mange regioner i EU i de kommende år.

Markedet for jernbanegodstransport, hvoraf halvdelen udgør international transport, vil ikke kunne udvikle sig korrekt, hvis jernbaneinfrastrukturen ikke forbedrer sin service til jernbaneselskaberne. I den forbindelse er der flere forhindringer, der skal overvindes: en alt for høj prioritering af persontransport i forhold til godstransport, både hvad angår investeringer og styring af kapaciteten og trafikken, der i høj grad hæmmer jernbanegodstransporten i de fleste EU-medlemsstater; nationale infrastrukturforvaltere, der stadigvæk opererer alt for spredt; en utilstrækkelig eller begrænset forbindelse mellem jernbaneinfrastrukturen og de andre transportformer.

Infrastrukturforvalterne bør bestræbe sig på at samarbejde endnu mere. Person- og godstogstrafikken skal forvaltes anderledes, i det mindste på de store godstransportakser. Endelig er det yderst vigtigt for udviklingen af kombineret transport - et strategisk segment på markedet for jernbanegodstransport i dag - at der stilles tilstrækkeligt omfattende intermodale anlæg, som kan levere tjenester af høj kvalitet, til rådighed for jernbaneselskaberne.

Uden dette vil godstogstrafikken ikke kunne udvikle sig korrekt og spille sin rolle fuldt ud i forbindelse med opbygningen af samordnede transportformer i Europa.

¹ KOM(2006) 314 endelig af 22.6.2006.

2. FORBEDRING AF SERVICEKVALITETEN PÅ INFRASTRUKTUREN TIL SELSKABER, DER DRIVER GODSTRANSPORT PÅ ET SPECIFIKT BANENET

2.1. De hidtidige foranstaltninger

Der er taget mange initiativer både på nationalt plan og på fællesskabsplan i de seneste år for at gøre den service, som infrastrukturforvalterne yder, mere effektiv. Rationalisering af investeringerne, ibrugtagning af ny teknologi og vedtagelse af mere og mere sofistikerede bestemmelser for drift af infrastrukturene skrider frem.

Især på europæisk plan har de på hinanden følgende jernbanepakker bragt medlemsstaterne på rette spor med hensyn til modernisering af deres jernbaner og integration af nationale systemer. Direktiverne i den første, anden og tredje jernbanepakke, som indeholder bestemmelser om adgang og takstfastsættelse, om styring af kapaciteten og trafikken, om jernbanesikkerheden og om udviklingen af interoperabiliteten, skaber retlige og politiske rammer i EU, som støtter moderniseringen af jernbanerne.

Programmet for det transeuropæiske transportnet (TEN-T), udviklingen og gennemførelsen af det europæiske jernbanetrafikstyringssystem - ERTMS (European Rail Traffic Management System) – og den tekniske specifikation for "trafiktelematik for godstrafikken" (TSI TAF) er med til at udvikle interoperabiliteten og sikre en bedre integreret forvaltning af den europæiske jernbaneinfrastruktur. I forbindelse med udbygningen af f.eks. ERTMS er de internationale godstogskorridorer blevet nærmere defineret. Dette giver mulighed for at skabe et aktivt samarbejde mellem infrastrukturforvalterne. Disse infrastrukturforvaltere har endvidere taget initiativ til at samle sig under ét og samme organ kaldet RailNetEurope, som leverer en række tjenesteydelser til de internationale jernbaneselskaber, og som støtter samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne i forbindelse med styringen af kapaciteten.

2.2. Problemerne vedvarer

Alle disse initiativer er med til at forbedre infrastrukturforvaltningen. Men disse initiativer skal styrkes, og farten skal sættes op for at kunne opnå de fremskridt, der er nødvendige for at integrere jernbanerne og udvikle godstransporten. Dette betyder i første omgang en forbedring eller en styrkelse af:

- samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne med henblik på at fjerne grænseproblemerne i forbindelse med godstrafikken og optimere investeringerne og kapacitetsudnyttelsen på internationalt niveau for de vigtigste områder i første omgang
- udviklingen og forvaltningen af de intermodale terminaler, der anvendes af jernbanetransporten
- kvaliteten og pålideligheden af infrastrukturkapaciteten til godstransport.

Hvad angår de ERTMS-korridorer, der allerede er etableret, tager samarbejdet mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne navnlig sigte på investeringer og varierer væsentligt, hvad angår intensiteten på de enkelte korridorer. Udviklingen af en bedre balance i driften af jernbanenettet mellem de forskellige transporttyper har i øvrigt ikke på nuværende tidspunkt været genstand for væsentlige foranstaltninger, selvom det er en faktor af altovervejende betydning for forbedringen af banegodstransportens kvalitet i Europa (se meddelelse KOM(2008) 536 om banegodstransportens kvalitet).

3. BEHOV FOR NYE INITIATIVER

3.1. Samtlige aktører ønsker en fællesskabsindsats i denne sag

Kommissionen forpligtede sig i sin meddelelse fra den 18. oktober 2007 med overskriften "Et banenet med fortrinsret for godstrafik" til at fremlægge forslag i 2008, der sigter på at skabe internationale jernbanekorridorer med fortrinsret for godstrafik på en koordineret måde. Denne løsningsmulighed blev foretrukket frem for at oprette et banenet udelukkende beregnet til godstransport, som betragtes som overdimensioneret og som for bekosteligt og langsommeligt at gennemføre. Som følge af denne forpligtelse har Kommissionen foretaget en større høring af alle de berørte aktører.

I første omgang blev problemerne med godstogstrafikken i forhold til infrastrukturen samt spørgsmålet om, hvilke fremskridt der skal gøres, præcist identificeret af 15 eksperter inden for området sammen med Kommissionen. Denne gruppes konklusioner, som er anført i en rapport med en række henstillinger ud fra hvert indsatsområde, har været hovedgrundlaget for udarbejdelsen af dette forslag.

Dernæst blev der lanceret en offentlig høring. Den har givet mange aktører, medlemsstater, jernbaneselskaber, infrastrukturforvaltere, industrivirksomheder, foreninger og frachtselskaber mulighed for at udtale sig om Kommissionens forslag.

Hovedkonklusionen af disse to øvelser er, at kortsigtet opbygning af internationale jernbanekorridorer med henblik på konkurrencebaseret godstransport i høj grad vil være med til at forbedre jernbanernes konkurrenceevne.

Den 7. og 8. april 2008 opfordrede Rådet endvidere Kommissionen til at "udarbejde foranstaltninger til effektiv drift af international jernbanegodstransport ved at styrke samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne på områderne drift og investering og ved at fastlægge de grænseoverskridende korridorer, herunder sektioner med samordnede transportformer, hvor den effektive strøm af international jernbanegodstransport bør sikres i form af kapacitet og investeringsplanlægning og pålidelige og tilstrækkelige kanaler". Europa-Parlamentet, som har vedtaget en rapport, der navnlig behandler dette område, Det Europæiske og Økonomiske Sociale Udvalg samt Regionsudvalget har også meddelt, at de ønsker, at denne sag skrider frem hurtigst muligt.

3.2. En forordning om et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport og ledsagende initiativer

I betragtning af alle disse elementer har Kommissionen undersøgt tre muligheder (ikke at indføre nye foranstaltninger, styrke de foranstaltninger, der allerede er taget og eventuelt tage nye politiske initiativer, eller foreslå nye lovgivningsinitiativer), der kan føre til opbygningen af et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport bestående af internationale korridorer. Den har udført en kvalitativ og kvantitativ konsekvensanalyse af disse løsningsmuligheder².

Ifølge denne analyse har den tredje løsningsmulighed den mest positive effekt og giver en række garantier såvel over for Fællesskabet som over for medlemsstaterne for den fælles

² Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene KOM.

indsats for at opnå målet. Den største usikkerhed ved denne mulighed er den tid, det tager, før nye lovgivningsforanstaltninger bliver vedtaget og træder i kraft.

Disse konklusioner, behovet for hurtige fremskridt hvad angår integration af de nationale jernbaneinfrastrukturnet, for at integrationen af jernbanerne nærmer sig de andre transportformers integration, og behovet for i den forbindelse præcist at harmonisere reglerne for forvaltningen af infrastrukturen langs en godstogskorridor foranlediger Kommissionen til at foreslå Europa-Parlamentet og Rådet at vedtage en forordning om opbygning af et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

Kommissionens forslag til forordning omfatter navnlig procedurerne vedrørende valg af korridorer og styringen heraf samt de karakteristika, som disse korridorer bør have. Dette forslag skal ses i forlængelse af de førnævnte initiativer og bestemmelser såsom TEN-T-programmet, ERTMS-korridorerne og den gældende fællesskabslovgivning om jernbanetransport.

For at kunne opfylde behovet for hurtig handling og for at tilskynde og styre de igangværende foranstaltninger, der sigter mod de samme mål som dette initiativ, foreslår Kommissionen endvidere, at forslaget til forordning ledsages af andre initiativer. Den vil tilskynde til dannelsen af organisationer mellem medlemsstaterne til oprettelse af korridorer og fælles investeringsplanlægning. Den vil regelmæssigt samle alle jernbaneinfrastrukturforvalterne i EU for at fremme udveksling af god praksis og debattere emner af fælles interesse.

Den igangværende revidering af TEN-T-politikken giver mulighed for at koordinere dette initiativ med TEN-T-politikken og derved at overveje væsentlige synergieffekter både hvad angår de foranstaltninger, der skal gennemføres for at opnå en større effektivitet i opbygningen, og driften af infrastrukturene af europæisk interesse og investeringerne.

4. GENERELLE PRINCIPPER VEDRØRENDE FORSLAGET TIL FORORDNING

Dette forslag er i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet. Det indeholder en række bestemmelser vedrørende tværnational forvaltning af jernbaneinfrastrukturene, som ikke vil kunne gennemføres individuelt af den enkelte medlemsstat. Det er endvidere i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Det fastsætter nemlig fælles målsætninger og procedurer for medlemsstaterne og jernbaneinfrastrukturforvalterne. Endelig er dette forslag et supplement, der baserer sig på den allerede eksisterende jernbanelovgivning. Det gør fortolkningen lettere og er derved med til at forenkle lovgivningen, som er besluttet på fællesskabsplan.

Forslaget er opdelt i fem afsnit, hvoraf de tre vedrører: udformning og forvaltning af et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport; investeringer i infrastrukturer, terminaler og udstyr; og endelig driften af godstogskorridorerne. Afsnit 1 omhandler de generelle bestemmelser og afsnit 5 omhandler de endelige bestemmelser.

Den foreslåede indsats for hver godstogskorridor går ud på at foretage regelmæssige markedsanalyser og høringer af kunder, at definere en iværksættelsesplan med foranstaltninger, der har til formål at opfylde deres behov og sikre, at bestemmelserne i forslaget til forordningen overholdes. Infrastruktur- og terminalforvalterne er ansvarlige for gennemførelsen med støtte og opbakning fra de medlemsstater, der er involveret i opbygningen af den pågældende godstogskorridor.

4.1. Udformning og drift af et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

Afsnit 2 fastsætter først og fremmest, hvilke forpligtelser medlemsstaterne har med hensyn til opbygningen af internationale jernbanekorridorer med henblik på konkurrencebaseret godstransport, og hvilke procedurer der skal anvendes i forbindelse med valget af korridorer. Disse bestemmelser skal sikre kvaliteten af de foreslåede korridorer på den ene side og sammenhængen mellem de forskellige foreslåede korridorer på den anden side. De fastsætter også, at de medlemsstater, der har en geografisk beliggenhed, der er forenelig med denne målsætning, deltager i opbygningen af et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

Den foreslåede metode er opbygget på følgende måde: lovgivningen fastsætter et generelt krav om medlemsstaternes forpligtelse til at opbygge godstogskorridorer inden for TEN-T-nettet; medlemsstaterne fastlægger i fællesskab, hvilke korridorer de ønsker af oprette; dette valg godkendes af et udvalg på fællesskabsplan efter at have undersøgt den enkelte foreslåede korridors relevans og sammenhængen mellem alle de foreslåede godstogskorridorer.

I hvert afsnit angives også de væsentligste egenskaber for hver godstogskorridors styreorgan. Kommissionen har taget hensyn til erfaringerne, navnlig inden for rammerne af ERTMS-korridorerne og de korridorer, der er indført af RailNetEurope, til de elementer, ekspertgruppen henviser til, samt til resultaterne af den offentlige høring i forbindelse med fastsættelsen af disse væsentlige egenskaber. Det har generelt vist sig, at oprettelsen af en international struktur, der er i stand til at stimulere koordineringen af medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne langs en korridor, er afgørende for, at initiativet lykkes.

4.2. Investeringer

Afsnit 3 præciserer de forpligtelser, der skal overholdes i forbindelse med en godstogskorridor hvad angår koordinering og planlægning af investeringer samt hvad angår udvikling af interoperabiliteten af de forskellige berørte net og forbedringen af togenes kapacitet. Udviklingen af interoperabiliteten vil muliggøre store forbedringer i køretiden, i kapaciteten og i produktiviteten inden for jernbanegodstransport. En forøgelse af togenes kapacitet ved f.eks. at øge den maksimale længde af de tog, der kan køre på hele korridoren, giver også mulighed for effektivt at forbedre jernbanegodstransportens effektivitet.

I dette afsnit foreslår Kommissionen endvidere, at der etableres et net med strategiske terminaler for hver korridor. Gode forbindelser mellem den enkelte godstogskorridor og resten af nettet samt andre transportformer, i havne eller inde i landet, er et grundlæggende element, hvis initiativet skal lykkes. Hver korridor bør derfor have en effektiv strategi for udvikling af terminaler, navnlig intermodale terminaler, og for kapaciteternes tilstrækkelighed i forhold til fragtbehovet på korridoren.

4.3. Drift af godstogskorridorer

Afsnit 4 omhandler syv vigtige punkter: udvikling af interoperable procedurer; forbedring af koordineringen hvad angår driften af trafikken mellem infrastrukturforvalterne og terminalforvalterne; forbedring af adgangen til infrastrukturene og terminalerne; en gunstig behandling af godstog ved tildeling af kanaler og styring af trafikken; opfølgning af servicekvaliteten på en godstogskorridor; og samarbejde mellem tilsynsorganerne.

En bedre koordinering af driften af godstogskorridoren skulle gøre det muligt at øge den internationale godstransports effektivitet på denne korridor til lave omkostninger. Det forudsættes, at der stilles en one-shop-ordning til rådighed for virksomheder, der ansøger om tildeling af en kanal, der strækker sig over flere banenet. Konsekvensanalysen har desuden vist, at en god koordinering af driften af terminalerne og hovedinfrastrukturen i vidt omfang vil forbedre jernbanegodstransportens effektivitet. Den vil navnlig være med til at begrænse den lange ventetid, inden togene kan få adgang til terminalerne eller til hovedinfrastrukturen gennem terminalerne.

Kvaliteten af oplysninger om betingelserne og reglerne for adgang til alle de tjenester, der er nødvendige for at sikre en god godstogdrift, vil desuden sikre en ikke-diskriminerende adgang til alle de tjenester, som tilbydes af godstogskorridorens infrastrukturer.

Med hensyn til balancen mellem godstog og persontog, så er formålet at sikre pålidelige kanaler af god kvalitet til godstogene, som for de internationale kanalers vedkommende består af nationale kanaler, der er indbyrdes sammenhængende. En bedre styring af godstogstrafikken er også omfattet af dette afsnit. Udfordringen er her at give jernbanetransporten sikkerhed for den pålidelighed og servicekvalitet, infrastrukturforvalterne leverer. Denne sikkerhed, som jernbanegodstransporten som regel ikke har, burde have en indvirkning, der kan måles på jernbanepersontransportens effektivitet. Denne sikkerhed må desuden heller ikke øve et alt for stort pres, som kan gribe forstyrrende ind i den optimale forvaltning af infrastrukturen.

Alle de ovenfor skitserede foranstaltninger bør medføre positive virkninger på jernbanegodstransportens effektivitet, som skal måles og analyseres regelmæssigt. Det er derfor, at det af artikel 4 fremgår, at der er pligt til at definere og regelmæssigt ajourføre præstationsindikatorer for hver godstogskorridor.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske og Økonomiske Sociale Udvalg⁴,

under henvisning til Regionsudvalgets udtalelse⁵,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af Lissabonstrategien for vækst og beskæftigelse og fællesskabsstrategien for bæredygtig udvikling er oprettelsen af et indre jernbanemarked, navnlig hvad angår godstransport, et vigtigt vækstelement i forbindelse med virkeliggørelsen af bæredygtig mobilitet.
- (2) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering⁷ var et vigtigt skridt hen imod oprettelsen af et indre jernbanemarked.
- (3) For at være konkurrencedygtig i forhold til andre transportformer bør de internationale og nationale jernbanegodsmarkeder, der blev åbnet for konkurrence den 1. januar 2007, have adgang til en jernbaneinfrastruktur af høj kvalitet, dvs. en infrastruktur, der giver mulighed for at levere jernbanegodstransport på tilfredsstillende måde både hvad angår kommerciel effektivitet og transporttider, samt en pålidelig jernbaneinfrastruktur, dvs. at de tjenester, infrastrukturen tilbyder, reelt svarer til de kontraktlige forpligtelser, der er indgået med jernbaneselskaberne.

³ EFT C af , s. .

⁴ EFT C af , s. .

⁵ EFT C af , s. .

⁶ Europa-Parlamentets udtalelse af ... og Rådets fælles holdning af ...

⁷ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

- (4) Den 7. og 8. april 2008 besluttede Ministerrådet at tilskynde til effektiv udnyttelse af infrastrukturene og eventuelt forbedre jernbaneinfrastrukturernes kapacitet via foranstaltninger på europæisk og nationalt plan og navnlig gennem lovtekster.
- (5) I den forbindelse vil opbygningen af et jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, hvor godstog kan køre på gunstige betingelser og let skifte fra et nationalt netværk til et andet, være med til at forbedre betingelserne for brug af infrastrukturen.
- (6) De initiativer, der hidtil er taget med hensyn til jernbaneinfrastrukturen for at opbygge et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, viser, at oprettelsen af internationale korridorer, der opfylder de specifikke behov, som er klart identificeret på et eller flere segmenter på godsmarkedet, er den mest passende metode.
- (7) Opbygningen af et banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport bør foregå i sammenhæng med det transeuropæiske transportnet ("TEN-T"). Med henblik herpå er en koordineret udvikling af de to banenet nødvendig og særlig integreringen af internationale korridorer til godstog i det eksisterende TEN-T-net. Derudover bør der fastsættes ensartede regler på fællesskabsplan for disse godstogskorridorer. Der vil i givet fald blive ydet finansiel støtte til oprettelsen af disse korridorer inden for rammerne af TEN-T-programmet⁸.
- (8) Inden for rammerne af en godstogskorridor bør der sikres en god koordinering mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne, gives tilstrækkelig prioritet til godstogstrafikken, stilles effektive og tilstrækkelige forbindelser med andre transportformer til rådighed og skabes gunstige vilkår for udvikling af konkurrencen mellem leverandører af jernbanegodstransport.
- (9) Opbygningen af en godstogskorridor bør undersøges og godkendes på fællesskabsniveau efter kriterier og procedurer, der er gennemsigtige og klart definerede, og som giver medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne tilstrækkeligt spillerum i beslutnings- og forvaltningsprocessen til at træffe passende foranstaltninger, der svarer til deres specifikke behov.
- (10) For at stimulere koordineringen mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne bør der for hver enkelt godstogskorridor oprettes et styreorgan, der består af de forskellige infrastrukturforvaltere, der er berørt af denne godstogskorridor.
- (11) For at kunne opfylde markedets behov bør der forelægges en iværksættelsesplan om de nærmere vilkår for oprettelsen af en godstogskorridor, som bør indeholde en beskrivelse af og en tidsplan for gennemførelsen af de foranstaltninger, som kan være nyttige for at forbedre godstogstrafikkens ydelser. For at sikre, at de påtænkte eller gennemførte foranstaltninger om oprettelse af en godstogskorridor opfylder de behov og forventninger, brugerne af godstogskorridoren måtte have, bør de berørte parter desuden regelmæssigt høres i henhold til klart definerede procedurer.

⁸ EFT L 228 af 23.9.1995, s. 1. Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1655/1999 (EFT L 197 af 29.7.1999, s. 1) og ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 807/2004 (EUT L 143 af 30.4.2004, s. 46).

- (12) For at sikre sammenhæng og kontinuitet i den disponible infrastrukturkapacitet langs godstogskorridoren bør investeringerne i godstogskorridoren samordnes mellem de berørte medlemsstater og infrastrukturforvaltere og planlægges i forhold til de reelle behov. Programmet for opbygningen af korridorerne bør offentliggøres for at sikre, at oplysningerne når ud til de ansøgere, der ønsker at drive trafik på korridoren. Det bør omfatte en række indsatsprojekter vedrørende udvikling af interoperable systemer og forøgelse af togenes kapacitet.
- (13) Af samme årsager bør omfattende vedligeholdelsesarbejde, som meget ofte har en væsentlig indvirkning på jernbaneinfrastrukturens kapacitet, også koordineres af godstogskorridoren og ledsages af en ny offentliggørelse.
- (14) Oprettelse af infrastrukturer og systemer til udvikling af intermodal godstransport er tillige nødvendig for at fremme udviklingen af godstogstrafikken i Fællesskabet.
- (15) De berørte medlemsstater og de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder på godstogskorridoren kan indgå aftaler om gensidig anerkendelse af henholdsvis køretøjer og lokomotivførere. Sikkerhedsmyndighederne fra de medlemsstater, der er berørt af godstogskorridoren, bør samarbejde for at sikre gennemførelsen af disse aftaler.
- (16) For at lette adgangen til infrastrukturkapaciteten for den internationale jernbanetrafik bør der indføres en one-shop-ordning for hver godstogskorridor. Dette bør baseres på eksisterende initiativer, særlig de initiativer, der er iværksat af RailNetEurope, en organisation, der fungerer som koordineringsinstrument for infrastrukturforvalterne, og som yder visse tjenester til de internationale jernbaneselskaber.
- (17) Under hensyntagen til de forskellige fartplaner for de forskellige trafiktyper bør det tilstræbes, at anmodninger om infrastrukturkapacitet til godstransport ikke bliver uberettiget indskrænket til fordel for persontrafikken, navnlig i betragtning af deres respektive socioøkonomiske værdi. Afgifterne for brug af infrastrukturen bør variere efter kvaliteten af og driftssikkerheden i den tildelte kanal.
- (18) Tog, der transporterer gods, der kræver hurtig og præcis service, bør have fortrinsret, når der er forstyrrelser i togtrafikken.
- (19) For at udvikle konkurrencen mellem udbydere af jernbanegodstransport på godstogskorridoren forekommer det ønskeligt at tillade andre ansøgere end jernbaneselskaberne eller sammenslutninger af disse at anmode om infrastrukturkapacitet.
- (20) For at optimere forvaltningen af godstogskorridoren og sikre større fleksibilitet og effektivitet i den internationale jernbanegodstransport er det nødvendigt at sikre en god koordinering af kontrolorganerne for jernbanetrafikken fordelt på de forskellige netværker i godstogskorridoren. For at sikre en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen er det nødvendigt at koordinere forvaltningen af disse infrastrukturer og strategiske terminaler langs godstogskorridoren.
- (21) For at lette adgangen til oplysninger om anvendelse af alle de vigtigste infrastrukturer i godstogskorridoren og sikre en ikke-diskriminerende adgang til alle de tilknyttede

tjenester forekommer det ønskeligt at stille et referencedokument med alle disse oplysninger til rådighed for alle internationale udbydere af jernbanegodstransport.

- (22) For objektivt at måle fordelene ved bestræbelserne med at oprette en godstogskorridor og sikre en effektiv opfølgning heraf bør der indføres og regelmæssigt offentliggøres indikatorer for serviceniveauet langs godstogskorridoren.
- (23) For at fremme spredningen af god praksis og sikre en effektiv opfølgning af det europæiske jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport er det ønskeligt at styrke samarbejdet mellem alle infrastrukturforvalterne i Fællesskabet med støtte fra Kommissionen.
- (24) Eftersom målet med denne forordning, dvs. at oprette et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport bestående af godstogskorridorer, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og bedre kan udføres på fællesskabsplan, kan Kommissionen træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne beslutning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (25) Der bør indføres rimelige regler, der bygger på et samarbejde mellem de infrastrukturforvaltere, der skal levere tjenester af høj kvalitet til jernbaneselskaberne inden for rammerne af en international godstogskorridor, vedrørende koordineringen af investeringer og styringen af kapacitet og trafik.
- (26) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.
- (27) Kommissionen bør navnlig have beføjelse til at fastlægge de nødvendige betingelser og kriterier for gennemførelsen af denne forordning. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning og at supplere denne forordning med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. I denne forordning fastsættes regler for oprettelse og organisering af et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport bestående af jernbanekorridorer med henblik på konkurrencebaseret godstransport (i det følgende benævnt "godstogskorridorer"). Den fastsætter regler for valg og tilrettelæggelse af godstogskorridorer samt harmoniserede principper for planlægning af investeringer og for styring af kapaciteten og trafikken.
2. Denne forordning anvendes til styring og anvendelse af jernbaneinfrastrukturer til national og international jernbanetrafik med undtagelse af:
 - a) særskilte lokale og regionale banenet til passagerbefordring på jernbaneinfrastrukturer
 - b) banenet, der kun er beregnet til passagerbefordring i byer og forstæder
 - c) regionale banenet, som kun anvendes til regional godstransport af et jernbaneselskab, som ikke er omfattet af direktiv 91/440/EØF⁹, indtil en anden ansøger anmoder om kapacitet på dette net
 - d) privatejede banenet, der kun tjener ejerens eget brug med henblik på dennes godstransport.

Artikel 2

Definitioner

1. Med henblik på denne forordning finder definitionerne i artikel 2 i direktiv 2001/14/EF anvendelse.
2. Ud over de i stk. 1 nævnte definitioner forstås ved:
 - a) "godstogskorridor": alle de jernbanestrækninger, der er etableret på medlemsstaternes område og i givet fald i andre europæiske tredjelande, der forbinder én eller flere strategiske terminaler med én eller flere andre strategiske terminaler, der består af en hovedrute, alternative ruter og ruter, der er forbundet med disse, samt jernbaneinfrastrukturer og udstyr, godsterminaler, rangerbanegårde og togformeringsfaciliteter samt sporforbindelser til disse

⁹ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

- b) "iværksættelsesplan": et dokument, der beskriver den strategi, de foranstaltninger og de midler, som de berørte parter planlægger at gennemføre for at udvikle de aktiviteter, der er nødvendige og tilstrækkelige for at opbygge godstogskorridoren inden for en bestemt periode
- c) "omfattende vedligeholdelsesarbejde": ethvert indgreb eller reparation på jernbaneinfrastrukturen og dens udstyr, der er nødvendig for togdriften langs godstogskorridoren, og som kræver reservation af infrastrukturkapacitet i henhold til artikel 28 i direktiv 2001/14/EF
- d) "terminal": et anlæg langs godstogskorridoren, der er specielt indrettet til på- og aflæsning af godstog og integrering af jernbanegodstransporten med landevejstransport, søtransport, flodtransport og lufttransport, enten til oprangering eller omrangering af godstog
- e) "strategisk terminal": en terminal i godstogskorridoren, der er åben for alle udbydere og spiller en vigtig rolle i forbindelse med jernbanegodstransporten langs godstogskorridoren
- f) "one-stop-shop": en fælles instans oprettet af infrastrukturforvalterne af godstogskorridoren, som giver ansøgere mulighed for på ét og samme sted og på én gang at anmode om tildeling af kanaler på en strækning, der løber over mindst én grænse.

KAPITEL II

UDFORMNING OG FORVALTNING AF ET EUROPÆRISK BANENET MED HENBLIK PÅ KONKURRENCEBASERET GODSTRANSPORT

Artikel 3

Valg af godstogskorridorer

1. Godstogskorridoren skal give mulighed for at drive international eller national jernbanedrift i mindst to medlemsstater. Den er kendetegnet ved følgende:
 - a) den er en del af TEN-T-nettet
 - b) den giver mulighed for i væsentlig grad at udvikle jernbanetrafikken
 - c) den er begrundet i en socioøkonomisk analyse. Den omfatter en analyse af virkningerne på de dele af transportsystemet, hvor tildelingen af infrastrukturkapacitet på godstogskorridorerne har væsentlig betydning for gods- og persontrafikken. Den omfatter en analyse af de vigtigste virkninger i form af eksterne omkostninger
 - d) den tager udgangspunkt i en iværksættelsesplan.
2. Oprettelse eller ændring af en godstogskorridor foreslås af de berørte medlemsstater. Med henblik herpå fremsender de et forslag til Kommissionen, som er udarbejdet

sammen med de berørte infrastrukturforvaltere, under hensyntagen til de kriterier, der er fastsat i bilaget.

3. Godstogskorridorerne oprettes efter følgende nærmere bestemmelser:
 - a) senest et år efter ikrafttrædelsen af denne forordning skal hver medlemsstat, der har mindst to landegrænser med andre medlemsstater, fremlægge mindst et forslag om en godstogskorridor
 - b) senest tre år efter ikrafttrædelsen af denne forordning skal hver medlemsstat indføre mindst:
 - i) en godstogskorridor
 - ii) to godstogskorridorer, hvis det samlede årlige jernbanegods i den berørte medlemsstat er 30 mia. ton-kilometer eller derover
 - iii) tre godstogskorridorer, hvis det samlede årlige jernbanegods i den berørte medlemsstat er 70 mia. ton-kilometer eller derover.
4. Kommissionen undersøger de i stk. 2 omhandlede forslag til oprettelse af godstogskorridorer og vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 18, stk. 3, en afgørelse om en indledende række godstogskorridorer senest et år efter ikrafttrædelsen af denne forordning. I forbindelse med denne undersøgelse tages der hensyn til kriterierne i bilaget.
5. Godstogskorridoren kan omfatte dele af andre europæiske tredjelandes jernbanenet. Disse dele skal i givet fald være i overensstemmelse med politikken for TEN-T.
6. Samtlige af de i stk. 4 omhandlende godstogskorridorer vil gradvis blive ændret og suppleret på baggrund af forslagene om oprettelse eller ændring af en godstogskorridor, og efter at Kommissionen har truffet afgørelse efter forskriftsproceduren i artikel 18, stk. 3. Medlemsstaternes forslag behandles under hensyntagen til kriterierne i bilaget.
7. Opstår der tvister mellem to eller flere medlemsstater i forbindelse med oprettelsen eller ændringen af en godstogskorridor, der berører jernbaneinfrastrukturen på deres område, rådfører Kommissionen sig med det i artikel 18 omhandlede udvalg om dette emne på anmodning fra en af de berørte medlemsstater. Udtalelsen fra udvalget sendes til de berørte medlemsstater. De berørte medlemsstater tager hensyn til denne udtalelse med henblik på at finde en løsning.
9. Foranstaltninger om tilpasning af bilaget, som er generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige elementer i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 18, stk. 4.

Artikel 4

Forvaltning af godstogskorridorer

1. De medlemsstater, der er berørt af godstogskorridoren, samarbejder for at sikre udviklingen af godstogskorridoren i overensstemmelse med iværksættelsesplanen.

De fastlægger de generelle mål for godstogskorridoren og sikrer, at iværksættelsesplanen tager sigte på disse mål.

2. For hver godstogskorridor skal de berørte infrastrukturforvaltere, jf. artikel 2 i direktiv 2001/14/EF, oprette et styreorgan, som har til opgave at definere og forvalte udførelsen og gennemførelsen af iværksættelsesplanen for godstogskorridoren. Dette styreorgan skal regelmæssigt rapportere om sine aktiviteter til de berørte medlemsstater og i givet fald til de europæiske koordinatore for de prioriterede TEN-T-projekter, som er nævnt i artikel 17a i Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF¹⁰ og er integreret i godstogskorridoren.
3. Styreorganet er en uafhængig, retlig enhed. Det kan etableres som en europæisk økonomisk firmagruppe ifølge forordning (EØF) nr. 2137/85¹¹ med status som en sådan gruppe.
4. Medlemmerne af styreorganet udpeger deres direktør, hvis mandat løber i mindst tre år.
5. Der oprettes en arbejdsgruppe, der består af infrastrukturforvaltere og indehavere af strategiske terminaler i godstogskorridoren, jf. artikel 9. Denne arbejdsgruppe kan afgive udtalelse om forslag fra styreorganet, som har direkte indvirkning på investeringerne og styringen af de strategiske terminaler. Styreorganet kan ikke tage beslutninger, der går imod denne udtalelse.

Artikel 5

Foranstaltninger til iværksættelse af godstogskorridoren

1. Iværksættelsesplanen, som er godkendt af styreorganet, omfatter:
 - a) en beskrivelse af godstogskorridorens egenskaber samt et iværksættelsesprogram for de foranstaltninger, der er nødvendige for opbygningen af godstogskorridoren
 - b) de vigtigste elementer fra markedsundersøgelsen, jf. stk. 3
 - c) styreorganets mål for godstogskorridorens ydelse hvad angår servicekvalitet og kapacitet i henhold til bestemmelserne i artikel 16
 - d) et program for oprettelse og forbedring af godstogskorridorens ydelse, jf. stk. 3 i denne artikel.
2. Iværksættelsesplanen vil regelmæssigt blive tilpasset under hensyntagen til, hvordan gennemførelsen af foranstaltningerne skrider frem, jernbanemarkedet på godstogskorridoren og de målte ydelser i henhold til bestemmelserne i artikel 16, stk. 2.

¹⁰ EFT L 228 af 9.9.1996.

¹¹ EFT L 199 af 31.7.1985, s. 1.

3. Der gennemføres en markedsundersøgelse. Den vedrører den konstaterede og forventede udvikling i trafikken på godstogskorridoren og transportsystemet i tilknytning hertil. Den vil analysere udviklingen i de forskellige trafikformer, både hvad angår godstransport og persontransport. Den omfatter de vigtigste elementer i den socioøkonomiske analyse, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra c). Den ajourføres mindst én gang om året. Resultatet af denne undersøgelse anvendes til at tilpasse iværksættelsesplanen for godstogskorridoren.
4. Et program til oprettelse og forbedring af godstogskorridorens ydelse vil blive udarbejdet. Dette program omfatter navnlig de fælles målsætninger, de tekniske valg og en tidsplan for det arbejde med jernbaneinfrastrukturen og deres udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre alle de foranstaltninger, der er nævnt i artikel 7 til 16.

Artikel 6

Høring af ansøgere

1. Med henblik på passende inddragelse af de ansøgere, jf. artikel 2 i direktiv 2001/14/EF, som forventes at benytte godstogskorridoren, indfører styreorganet en række høringsmekanismer.
2. Ansøgere, som benytter godstogskorridoren, vil blive hørt af styreorganet, inden iværksættelsesplanen godkendes og i forbindelse med dens ajourføring. I tilfælde af uoverensstemmelse mellem styreorganet og ansøgerne vil ansøgerne kunne henvende sig til Kommissionen, som derefter vil høre det i artikel 18, stk. 1, omhandlede udvalg om det pågældende emne efter proceduren i artikel 18, stk. 2.

KAPITEL III

INVESTERINGER I GODSTOGSKORRIDOREN

Artikel 7

Investeringsplanlægning

1. Styreorganet udarbejder og godkender følgende:
 - a) en langsigtet fælles investeringsplan vedrørende infrastrukturen i godstogskorridoren på mindst 10 år
 - b) eventuelt en fælles investeringsplan på mellemlang sigt (mindst to år) på godstogskorridoren.

Investeringsplanerne indeholder en liste over planlagte projekter til forlængelse, fornyelse eller omlægning af jernbaneinfrastrukturen og deres eksisterende udstyr langs godstogskorridoren og de tilknyttede finansielle behov.

2. De i stk. 1 nævnte investeringsplaner omfatter en strategi for indførelse af de interoperable systemer langs godstogskorridoren, som overholder de væsentlige krav

og tekniske specifikationer for interoperabilitet vedrørende jernbanenet, som er defineret i direktiv 2008/57/EF¹². Denne strategi er baseret på en cost/benefit-analyse af indførelsen af disse systemer. Strategien skal være sammenhængende med de nationale og europæiske planer om indførelse af interoperable systemer og navnlig med planen om indførelse af et europæisk jernbanesignalsystem (ERTMS).

3. Såfremt det er relevant, skal Fællesskabets påtænkte bidrag i forbindelse med TEN-T-programmet angives i investeringsplanen, og dets sammenhæng med dette program skal begrundes.
4. De i stk. 1 nævnte investeringsplaner skal endvidere omfatte en strategi vedrørende forøgelse af godstogenes kapacitet på godstogskorridoren. Denne strategi kan være specifik for forøgelsen af tilladt længde, fritrumsprofil eller akseltryk for de tog, der kører i godstogskorridoren.
5. De i stk. 1 nævnte investeringsplaner skal offentliggøres i det i artikel 15 nævnte dokument og skal regelmæssigt ajourføres. De er en del af iværksættelsesplanen for godstogskorridoren.

Artikel 8

Omfattende vedligeholdelsesarbejde

Infrastrukturforvalterne af godstogskorridoren skal mindst én gang om året koordinere deres programmering af omfattende vedligeholdelsesarbejde af infrastrukturen og dens udstyr.

Artikel 9

Strategiske terminaler

1. Styreorganet vedtager sammen med den i artikel 4, stk. 5, nævnte arbejdsgruppe en strategi for udvikling af strategiske terminaler, så de kan opfylde jernbanetransportens behov på godstogskorridoren.
2. Styreorganet tager passende foranstaltninger for at gennemføre denne strategi. Strategien ajourføres regelmæssigt.

KAPITEL IV

FORVALTNING AF GODSTOGSKORRIDOREN

Artikel 10

One-stop-shop til ansøgning om internationale kanaler

¹² EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

1. Styreorganet skal indføre en one-stop-ordning til ansøgning om kanaler til godstog, der kører over mindst én grænse langs godstogskorridoren.
2. Enhver ansøgning om kanaler til et godstog, der kører over mindst én grænse, eller som anvender flere banenettet langs godstogskorridoren, skal rettes til den i stk. 1 nævnte one-stop-shop.
3. De i denne forordnings artikel 17 nævnte styreorganer sikrer, at one-stop-ordningens aktiviteter foregår på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår.

Artikel 11

Prioriteret gods

1. Styreorganet definerer kategorier for den type godstrafik, der må køre på hele godstogskorridoren. Mindst én af disse kategorier (i det følgende benævnt "prioriteret gods") omfatter godstransport, der er meget tidsfølsom, og som derfor bør drage fordel af en hurtig og præcis transporttid.
2. Kriterierne for identifikation af kategorier for typen af godstrafik vedtages, såfremt det er relevant, i henhold til forskriftsproceduren i artikel 18, stk. 3.

Artikel 12

Tildeling af kanaler til godstog

1. Som undtagelse fra artikel 20, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF reserverer infrastrukturforvalterne af godstogskorridoren den nødvendige kapacitet til den prioriterede godstogstrafik for den kommende kapacitetstildeling inden den årlige fastlæggelse af køreplanen, jf. artikel 18 i direktiv 2001/14/EF, på grundlag af den konstaterede godstrafik og den markedsundersøgelse, der er omhandlet i artikel 5, stk. 1.
2. Infrastrukturforvalterne opretholder en reservekapacitet, der skal være til rådighed inden for den endelige køreplan, for at de hurtigt kan reagere på forventede ad hoc-ansøgninger om kapacitet, jf. artikel 23 i direktiv 2001/14/EF. Denne kapacitet skal være tilstrækkelig til at kunne opfylde ansøgningerne om kanaler og samtidig sikre et passende serviceniveau for den tildelte kanal, både hvad angår køretiden på kanalen og de tidsplaner, der er tilpasset godstrafikken.
4. De kanaler, der tildeles godstransport, kan variere hvad angår køretiden. Afgifterne for brug af infrastrukturen vedrørende disse kanaler kan variere efter det foreslåede kvalitetsniveau i henhold til artikel 7 og 8 i direktiv 2001/14/EF.
5. Medmindre der er tale om et tilfælde af force majeure, kan en kanal, der er tildelt en transport af prioriteret gods, ikke annulleres senere end tre måneder før den planlagte køreplan, hvis den berørte ansøger ikke giver sit samtykke til hertil.

6. Infrastrukturforvalterne og den i artikel 4, stk. 5, omtalte arbejdsgruppe fastlægger procedurer for at sikre en optimal koordinering af tildelingen af jernbaneinfrastrukturkapacitet og af strategisk terminalkapacitet, jf. artikel 9.

Artikel 13

Godkendte ansøgere

Som undtagelse fra artikel 16, stk. 1 i direktiv 2001/14/EF kan ansøgninger om kanaler til godstransport indgives af andre ansøgere end jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder, når disse kanaler strækker sig over en eller flere dele af godstogskorridoren.

Artikel 14

Styring af trafikken

1. Infrastrukturforvalterne af godstogskorridoren udarbejder og offentliggør prioritetsregler for de forskellige trafiktyper i tilfælde af forstyrrelser i togtrafikken på godstogskorridoren i den i artikel 3 og i bilag 1 til direktiv 2001/14/EF nævnte netvejledning.
2. De i denne forordnings stk. 1 nævnte prioritetsregler skal mindst sørge for, at den kanal, der er tildelt et tog med prioriteret gods, som overholder de oprindelige bestemmelser for kanalen, ikke kan tildeles et andet tog eller ændres, medmindre den oprindelige ansøger af kanalen giver sit samtykke til, at kanalen kan tildeles et andet tog eller kan ændres.
3. Infrastrukturforvalterne fastlægger procedurer for koordineringen af trafikstyringen langs godstogskorridoren.
4. Infrastrukturforvalterne og den i artikel 4, stk. 5, omtalte arbejdsgruppe fastlægger procedurer for at sikre en optimal koordinering af udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen og de strategiske terminaler, jf. artikel 9.

Artikel 15

Oplysninger om betingelserne for benyttelse af godstogskorridoren

Styreorganet udarbejder og offentliggør et dokument, der omfatter:

- a) alle oplysningerne i de nationale netvejledninger, som vedrører godstogskorridoren, udarbejdet i henhold til proceduren i artikel 3 i direktiv 2001/14/EF
- b) en liste over de strategiske terminaler og deres karakteristika samt alle oplysninger om betingelserne og reglerne for adgang til de strategiske terminaler.

Artikel 16

Godskorridorens servicekvalitet

1. Infrastrukturforvalterne af godstogskorridoren sikrer sammenhæng i gældende præstationsordninger langs godstogskorridoren, jf. artikel 11 i direktiv 2001/14/EF.
2. For at måle servicekvaliteten og kapaciteten af den nationale og internationale jernbanegodstransport på godstogskorridoren definerer styreorganet en række præstationsindikatorer for godstogskorridoren, som offentliggøres mindst en gang om året.

Gennemførelsesbestemmelserne vedrørende disse indikatorer vedtages, såfremt det er relevant, i henhold til forskriftsproceduren i artikel 18, stk. 3.

Artikel 17

Tilsynsorganer

1. De i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF omhandlede tilsynsorganer har ansvaret for at føre tilsyn med de internationale infrastrukturforvalteres og ansøgers aktiviteter på godstogskorridoren. De rådfører sig med hinanden og udveksler oplysninger. De anmoder i givet fald infrastrukturforvalterne i den medlemsstat, de har ansvaret for, om nødvendige oplysninger.
2. Hvis en ansøger indgiver en klage vedrørende den internationale jernbanetransport eller i tilfælde af en undersøgelse på eget initiativ, rådfører det berørte tilsynsorgan sig med tilsynsorganet i alle de medlemsstater, hvorigennem den berørte godstogskorridor løber, og anmoder om de nødvendige oplysninger, inden det tager en beslutning. De andre tilsynsorganer leverer alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med deres nationale lovgivning. Det tilsynsorgan, som har fået forelagt sagen, eller som har indledt undersøgelsen på eget initiativ, overfører sagen til det kompetente tilsynsorgan med henblik på at træffe foranstaltninger i forhold til de berørte parter.

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 18

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8. Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.
4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1 til 4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 19

Samarbejde

Infrastrukturforvalterne samarbejder om gennemførelsen af denne forordning. De udveksler oplysninger om god praksis med henblik på at samordne den i hele Fællesskabet. Kommissionen hjælper dem med dette arbejde. Med henblik herpå opretter Kommissionen en arbejdsgruppe bestående af infrastrukturforvaltere med Kommissionen som formand.

Artikel 20

Dispensation

Hvor det er relevant, kan en medlemsstat fravige bestemmelserne i denne forordning. Med henblik herpå indgiver medlemsstaten en begrundet dispensationsanmodning. Kommissionen træffer en beslutning om denne anmodning efter rådgivningsproceduren i artikel 18, stk. 2, under hensyntagen til den geografiske situation og udviklingen af jernbanegodstransporten i den medlemsstat, der indgiver dispensationsanmodningen.

Artikel 21

Opfølgning af gennemførelsen

Hvert andet år fra og med oprettelsen af godstogskorridoren fremsender de berørte medlemsstater en statusrapport over det i artikel 4, stk. 1, omhandlede samarbejde til Kommissionen. Kommissionen analyserer denne rapport og informerer det i artikel 18 omhandlede udvalg herom.

Artikel 22

Rapport

Kommissionen evaluerer regelmæssigt anvendelsen af denne forordning. Den forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet første gang fem år efter ikrafttrædelsen af denne forordning og derefter hvert tredje år.

Artikel 23

Revision

Ændres retningslinjerne for TEN-T-programmet i henhold til reglerne i artikel 18, stk. 3, i beslutning nr. 1692/96/EF, skønner Kommissionen, om det er hensigtsmæssigt at tilpasse denne forordning til disse retningslinjer og forelægger i givet fald et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om at ændre forordningen i overensstemmelse hermed.

Artikel 24

Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand

BILAG

Kriterier for evaluering af forslag til oprettelse af en godstogskorridor

Valget af de i artikel 3 nævnte godstogskorridorer samt opbygningen af et banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport udføres efter følgende kriterier:

- a) de berørte medlemsstater skal udarbejde en hensigtserklæring, som bekræfter deres vilje til at oprette godstogskorridoren
- b) godstogskorridoren skal være en del af TEN-T-nettet
- c) når godstogskorridorens rute falder sammen med en sektion (eller en del af en sektion) af et eller flere prioriterede TEN-T-projekter¹³, skal denne sektion integreres i godstogskorridoren, medmindre den er forbeholdt persontransport
- d) den foreslåede godstogskorridor skal løbe igennem mindst tre medlemsstater eller mindst to medlemsstater, hvis strækningen mellem jernbaneknudepunkterne, der betjenes af den foreslåede godstogskorridor, er over 500 kilometer
- e) den økonomiske gennemførlighed og de socioøkonomiske fordele ved godstogskorridoren
- f) sammenhængen i alle de godstogskorridorer, der foreslås af medlemsstaterne for at sikre oprettelsen af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport
- g) sammenhængen i de eksisterende europæiske jernbanenet såsom ERTMS-korridorerne og de korridorer, der er defineret af RailNetEurope
- h) gode forbindelser til de andre transportmidler, navnlig i kraft af et passende netværk af strategiske terminaler, herunder i havne og inde i landet
- i) den foreslåede fremgangsmåde til gennemførelse af bestemmelserne i artikel 4 til 16.

¹³ Nævnt i bilag III til beslutning nr. 1692/96/EF.

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS BETEGNELSE:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

2. ABM / ABB-RAMME

Politikområder og dermed forbundne aktiviteter

Afsnit 06: Energi og transport

Aktivitet: "Indlands-, luft- og søtransport" (Afsnit 06 02)

Mål: "Sikre gennemførelsen af det indre marked for transporttjenester"

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst [aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. BA-poster)]

Ikke relevant.

3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed

Der er i princippet ingen gyldighedsperiode for bestemmelserne i forslaget. Gennemførelsen heraf kan opdeles i to perioder: 2010 (ikrafttrædelse af forordningen) til 2013 (frist for godkendelse af forslag til oprettelse af godstogskorridorer fra medlemsstaterne); efter 2013. Denne finansieringsoversigt vedrører perioden 2009-2013 og perioden 2014-2015 svarende til de år, hvor de økonomiske virkninger vil kunne tilbagesøges de efterfølgende år.

3.3. Budgetoplysninger

Budgetpost	Udgiftstype		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	Ikke oblig.	Ikke-opdelte ¹⁴	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
	Ikke oblig.	Opdelt	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

¹⁴ Ikke-opdelte bevillinger.

4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		2010	2011	2012	2013	2014	2015	I alt
-------------	-------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Driftsudgifter¹⁵

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a							
Betalingsbevillinger (BB)		b							

Administrative udgifter inden for referencebeløbet¹⁶

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c							
----------------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c							
Betalingsbevillinger		b+c							

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet¹⁷

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

¹⁵ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

¹⁶ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

¹⁷ Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 og xx 01 05.

Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.	I alt
.....	f							
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale¹⁸ (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger :

i mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for foranstaltningen [år n-1]	Efter foranstaltningen					
			År n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹
	a) Indtægter i absolutte tal							
	b) Ændring af indtægter	Δ						

¹⁸ Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

¹⁹ Der bør om nødvendigt tilføjes flere kolonner, f.eks. hvis foranstaltningen varer længere end seks år.

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – se nærmere under punkt 8.2.1.

Årlige behov	År 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 og ff.
Personaleressourcer i alt	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

5.1. Nødvendige foranstaltninger på kort eller lang sigt

Evalueringen af forslag til oprettelse af godstogskorridorer og kontrol af gennemførelsen af forslagets bestemmelser.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagets sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Udviklingen af godstogstrafikken forudsætter, at jernbaneselskaberne har adgang til pålidelige infrastrukturer af god kvalitet, som drives om nødvendigt efter internationale principper. For at imødekomme denne udfordring forekommer det nødvendigt med en fællesskabsindsats for at forbedre og fastlægge rammer for samarbejdet mellem de nationale infrastrukturforvaltere og i videre omfang forvaltning af infrastrukturerne.

Gennemførelsen af forslaget bør derudover bidrage til en optimal udnyttelse af det transeuropæiske transportnet og en større effektivitet af det nævnte TEN-T-program.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Sikre gennemførelsen af det indre marked for transporttjenester.

Derudover stiller forslaget krav om, at medlemsstaterne opretter internationale godstogskorridorer for at sikre et bæredygtigt godstransportsystem i Europa. Disse korridors funktion bygger på fire principper: øget koordinering af driften af infrastrukturerne; koordinering af investeringer; udvikling af intermodale forbindelser; gennemskuelige oplysninger om betingelserne for adgang til infrastrukturerne; en mere gunstig behandling af godstrafikken på disse strækninger.

Det udvalg, der er nedsat ved forordningsforslaget, vil deltage i valget af korridorer og eventuelt i forskriftsproceduren.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

- Central forvaltning*
 - Direkte af Kommissionen
 - Indirekte ved delegation til:

- Forvaltningsorganer
- Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen,
- Nationale offentlige organer eller public service-organer
- Fælles eller decentral forvaltning***
 - Med medlemsstaterne
 - Med tredjelande
- Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)***

Bemærkninger:

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

6.1. Overvågningssystem

Overvågning af gennemførelsen af forslaget bestemmelser udføres af GD TREN's tjenestegrene samt af det i forslaget udpegede udvalg.

6.2. Evaluering

6.2.1. Forudgående evaluering

Lovgivningsforslaget er udarbejdet på grundlag af en rapport fra den ekspertgruppe, som Kommissionen samlede og hørte i løbet af første semester 2008 (denne rapport vil blive offentliggjort samtidig med forslaget).

Forslaget har endvidere været genstand for en konsekvensanalyse, der blev udført og godkendt i tredje kvartal 2008.

6.2.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

Forslaget er endvidere baseret på erfaringerne fra de korridorer, hvor ERTMS først skal udbygges, også kaldet ERTMS-korridorer (se konsekvensanalysen af forslaget).

6.2.3. Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

Ifølge forslaget skal der foretages en evaluering mindst hvert andet år.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ikke relevant.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål

Ikke relevant.

8.2. Administrative udgifter

8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillingsstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År 2010	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År 2015
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ²⁰ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Personale der finansieres ²¹ over art. XX 01 02							
Andet personale der finansieres ²² over art. XX 01 04/05							
I ALT		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

8.2.2. Opgavebeskrivelse

Kommissionen vil være ansvarlig for tre hovedopgaver:

- evaluere forslag fra medlemsstaterne om oprettelse af godstogskorridorer
- overvåge og gennemføre bestemmelserne i forslaget
- udarbejde rapporter om denne gennemførelse.

8.2.3. Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n

²⁰ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²¹ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²² Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)							
Forvaltningsorganer							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- ekstern							
Teknisk og administrativ bistand i alt							

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År 2010	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (06 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)						
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (der IKKE er medtaget i referencebeløbet)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

Beregning – *tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

De menneskelige og finansielle behov dækkes af bevillingen, der kan ydes til GD TREN inden for rammerne af regnskabsåret, under hensyntagen til de finansielle begrænsninger.

Beregning – *personale der finansieres over art. XX 01 02*

8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

	År 2010	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
XX 01 02 11 01 – Udvalg	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 – Informationssystemer							
2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)							
3 Andre udgifter af administrative karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42

Beregning - *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*