

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

- **B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) Nr. 913/2010**
 af 22. september 2010
 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport
 (EØS-relevant tekst)
 (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013	L 348	129	20.12.2013

Berigtiget ved:

- **C1** Berigtigelse, EUT L 334 af 21.11.2014, s. 104 (913/2010)



**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU)
Nr. 913/2010**

af 22. september 2010

**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 Den Europæiske Unions funktions-
måde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og
Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,

efter den almindelige lovgivningsprocedure ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Inden for rammerne af Den Europæiske Unions nye strategi for beskæftigelse og vækst er oprettelsen af et indre jernbanemarked, navnlig hvad angår godstransport, et væsentligt element i udviklingen hen imod bæredygtig mobilitet.
- (2) Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner ⁽⁴⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur ⁽⁵⁾ har været vigtige 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 og med tilstrækkelig finansiering, dvs. en infrastruktur, der giver mulighed for at levere jernbanegodstransport på tilfredsstillende måde både hvad angår kommerciel effektivitet og transporttider, og som sikrer en pålidelig jernbanegodstransport, dvs. at de tjenester, der tilbydes, reelt svarer til de kontraktlige forpligtelser, der er indgået med jernbanevirksomhederne.
- (4) Selv om åbningen af jernbanegodsmarkedet har givet nye operatører mulighed for adgang til banenettet, har markedsmekanismerne ikke været og er stadig ikke tilstrækkelige til at organisere,

⁽¹⁾ EUT C 317 af 23.12.2009, s. 94.

⁽²⁾ EUT C 79 af 27.3.2010, s. 45.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets holdning af 23.4.2009 (EUT C 184 E af 8.7.2010, s. 354), Rådets førstebehandlingsholdning af 22.2.2010 (EUT C 114 E af 4.5.2010, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af 15.6.2010 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 13.9.2010.

⁽⁴⁾ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

⁽⁵⁾ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

▼B

regulere og sikre godstogstrafikken. Med henblik på at optimere brugen af banenettet og sikre, at det er pålideligt, er det hensigtsmæssigt at indføre yderligere procedurer til styrkelse af samarbejdet mellem infrastrukturforvalterne om tildeling af internationale kanaler til godstog.

- (5) I den forbindelse vil etableringen af internationale jernbanekorridorer for et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, hvor godstog kan køre på tilfredsstillende måde og let skifte fra et nationalt banenet til et andet, være med til at forbedre betingelserne for udnyttelse af infrastrukturen.
- (6) De initiativer, der hidtil er taget med hensyn til jernbaneinfrastrukturen for at etablere internationale jernbanekorridorer for et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, viser, at etablering af internationale korridorer, der opfylder de specifikke behov på et eller flere klart identificerede segmenter af godsmarkedet, er den mest hensigtsmæssige metode.
- (7) Denne forordning bør ikke, medmindre andet er bestemt, berøre infrastrukturforvalteres rettigheder og pligter, der er fastsat i direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF og, hvis det er relevant, de i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF omhandlede tildelingsorganers rettigheder og pligter. Disse retsakter forbliver i kraft, herunder hvad angår bestemmelser, som påvirker godstogskorridorer.
- (8) Ved etableringen af en godstogskorridor bør der i relevant omfang tages højde for behovet for bedre forbindelser med jernbaneinfrastrukturen i europæiske tredjelande.
- (9) Ved udformningen af en godstogskorridor bør kontinuiteten langs korridoren forsøges sikret ved at give mulighed for de nødvendige forbindelser mellem eksisterende jernbaneinfrastrukturer.
- (10) Iværksættelsen af de internationale godskorridorer, der skal udgøre et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, bør foregå i overensstemmelse med det transeuropæiske transportnet (»TEN-T«) og/eller korridorerne i det europæiske jernbanetrafikstyringssystem — ERTMS (European Rail Traffic Management System). Med henblik herpå er en koordineret udvikling af banenettene nødvendig og navnlig hvad angår integrering af de internationale korridorer for jernbanegodstransport i de eksisterende TEN-T- og ERTMS-korridorer. Derudover bør der på EU-plan fastsættes regler om harmonisering vedrørende disse godstogskorridorer. Projekter, der sigter på at reducere støjen fra godstog bør fremmes. Om nødvendigt bør der ydes finansiel støtte til etablering af disse korridorer inden for rammerne af TEN-T-programmet, forskningsprogrammer og Marco Polo-programmet samt andre EU-politikker og -fonde som f.eks. Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden samt Den Europæiske Investeringsbank.

▼B

- (11) Inden for rammerne af en godstogskorridor bør der sikres en god koordinering mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne, bør der gives tilstrækkelig prioritet til godstogstrafikken, bør der stilles effektive og tilstrækkelige forbindelser med andre transportformer til rådighed og bør der skabes gunstige vilkår for udvikling af konkurrencen mellem leverandører af jernbanegods-transport.
- (12) Ud over de godstogskorridorer, der etableres i henhold til artikel 3, bør etablering af yderligere godstogskorridorer undersøges og godkendes på EU-plan efter kriterier og procedurer, der er gennemsigtige og klart definerede, og som giver medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne tilstrækkeligt spillerum i beslutnings- og forvaltningsprocessen, så de kan tage hensyn til eksisterende initiativer vedrørende særlige korridorer, f.eks. ERTMS, RailNet Europe («RNE») og TEN-T, og træffe foranstaltninger, der svarer til deres specifikke behov.
- (13) For at stimulere koordineringen mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne og sikre kontinuitet langs korridoren bør der for hver enkelt godstogskorridor etableres en passende styringsstruktur, idet der tages hensyn til, at overlapning med allerede eksisterende styringsstrukturer skal undgås.
- (14) For at kunne opfylde markedets behov bør der forelægges en iværksættelsesplan om de nærmere vilkår for etablering af en godstogskorridor, som bør indeholde en beskrivelse af og en tidsplan for gennemførelsen af foranstaltninger, der kan forbedre godstogstrafikkens præstationer. For at sikre at påtænkte eller gennemførte foranstaltninger med henblik på etablering af en godstogskorridor opfylder de behov og forventninger, alle brugere af godstogskorridoren måtte have, skal de ansøgere, der forventes at benytte godstogskorridoren, regelmæssigt høres i henhold til procedurer, der fastsættes af ledelsesudvalget.
- (15) Udvikling af intermodale godsterminaler bør ligeledes anses for nødvendig til støtte for etableringen af godstogskorridorer i Unionen.
- (16) For at sikre sammenhæng og kontinuitet i den disponible infrastrukturkapacitet langs godstogskorridoren bør investeringerne i godstogskorridoren samordnes mellem de berørte medlemsstater og infrastrukturforvaltere samt i givet fald mellem medlemsstater og europæiske tredjelande og planlægges i forhold til de reelle behov, dog med forbehold for den økonomiske levedygtighed. Tidsplanen for gennemførelsen af investeringen bør offentliggøres for at sikre, at oplysningerne når ud til de ansøgere, der ønsker at drive trafik i korridoren. Investeringen bør omfatte projekter, der vedrører udvikling af interoperable systemer og forøgelse af togenes kapacitet.
- (17) Af samme årsager bør alt arbejde på infrastrukturen og dens udstyr, der vil begrænse den kapacitet, der er til rådighed i godstogskorridoren, også koordineres for den pågældende godstogskorridor og offentliggøres i ajourført form.

▼B

- (18) For at lette anmodninger om infrastrukturkapacitet med henblik på internationale jernbanegodstjenester bør der udpeges eller oprettes en »one-stop-shop« for hver godstogskorridor. Dette bør baseres på eksisterende initiativer, særlig de initiativer, der er iværksat af RNE, en organisation, der fungerer som koordineringsinstrument for infrastrukturforvalterne, og som yder en række tjenester til de internationale jernbanevirksomheder.
- (19) Forvaltningen af godstogskorridorer bør også omfatte procedurer for tildeling af infrastrukturkapacitet til internationale godstog, der kører i sådanne korridorer. Disse procedurer bør tilgodese behovet for kapacitet til andre transporttyper, herunder personbefordring.
- (20) For at sikre en bedre udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen er det nødvendigt at koordinere brugen af denne infrastruktur og af terminalerne langs godstogskorridoren.
- (21) Prioritetsregler kan også betyde prioriterede mål, afhængigt af situationen i den pågældende medlemsstat.
- (22) Godstog, der kører i godstogskorridoren, bør så vidt muligt sikres den fornødne præcision i tilfælde af forstyrrelser under hensyntagen til alle transporttypers behov.
- (23) For at fremme konkurrenceudvikling mellem leverandører af jernbanetjenester i godstogskorridoren bør ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, eller deres firmagrupper kunne anmode om infrastrukturkapacitet i godstogskorridorene.
- (24) For objektivt at evaluere udbyttet af foranstaltningerne med henblik på etablering af en godstogskorridor bør jernbanegodstransportens præstationer i godstogskorridoren overvåges, og der bør regelmæssigt udsendes kvalitetsrapporter. Evalueringen af præstationerne bør omfatte resultatet af tilfredshedsundersøgelser blandt godstogskorridorens brugere.
- (25) For at sikre ikkediskriminerende adgang til international jernbanetransport er det nødvendigt at sikre en effektiv koordinering mellem kontrolorganerne for de forskellige banenet i godstogskorridoren.
- (26) For at lette adgangen til oplysninger om anvendelse af alle de vigtigste infrastrukturer i godstogskorridoren og sikre en ikkediskriminerende adgang til denne korridor, bør ledelsesudvalget udarbejde, regelmæssigt ajourføre og offentliggøre et dokument med alle disse oplysninger.

▼B

- (27) Målet med denne forordning, nemlig at etablere et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport bestående af godstogskorridorer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene og kan derfor på grund af dens omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (28) Der bør indføres retfærdige regler, der bygger på et samarbejde mellem de infrastrukturforvaltere, der skal levere tjenester af høj kvalitet til jernbanevirksomhederne inden for rammerne af en international jernbanekorridor, om koordinering af investeringer og styring af kapacitet og trafik.
- (29) Da internationale tog har behov for at køre ad ruter, der kombinerer flere korridorer, jf. definitionen i denne forordning, kan infrastrukturforvaltere for flere korridorer også koordinere deres aktiviteter for at sikre, at der i de pågældende korridorer er adgang til den fornødne kapacitet, er en glidende trafikafvikling samt foretages en ensartet anvendelse af prioritetsreglerne i forhold til de forskellige trafiktyper i tilfælde af forstyrrelser.
- (30) Formålet med denne forordning er at forbedre jernbanegodstransportens effektivitet i forhold til andre transportformer. Der bør sikres koordinering mellem medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne for at garantere, at godstogskorridorene fungerer så effektivt som muligt. For at give mulighed herfor bør der træffes operationelle foranstaltninger, samtidig med at der investeres i infrastruktur og teknisk udstyr, såsom ERTMS, som bør have som mål at øge jernbanegodstransportens kapacitet og effektivitet.
- (31) Det er nødvendigt, at gennemførelsen af bestemmelserne om etablering og ændring af godstogskorridorer og om dispensationer til medlemsstaterne opnås under ensartede betingelser for at sikre, at forslagene til etablering af godstogskorridorer overholder kriterierne i denne forordning, og gennemførelsen bør derfor tillægges Kommissionen. I henhold til artikel 291 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fastsætter Europa-Parlamentet og Rådet ved forordning efter den almindelige lovgivningsprocedure på forhånd generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser. Indtil vedtagelsen af denne nye forordning finder Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾, fortsat anvendelse, bortset fra forskriftsproceduren med kontrol, som ikke finder anvendelse —

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

*Artikel 1***Formål og anvendelsesområde**

1. Denne forordning fastsætter regler for etablering og organisering af internationale jernbanekorridorer for konkurrencebaseret jernbanegodstransport med sigte på udvikling af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport. Forordningen fastsætter regler for valg, organisering og forvaltning af samt vejledende investeringsplanlægning for godstogskorridorer.
2. Denne forordning finder anvendelse på forvaltning og brug af jernbaneinfrastrukturer indeholdt i godstogskorridorer.

*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 omhandlede definitioner forstås ved:
 - a) »godstogskorridor«: alle udpegede jernbanestrækninger, herunder jernbanefærgelinjer, på medlemsstaternes område eller mellem disse, og i givet fald i europæiske tredjelande, som forbinder to eller flere terminaler langs en hovedrute for godstogstrafikken samt om nødvendigt alternative ruter og sektioner, som forbinder disse, herunder jernbaneinfrastruktur og -udstyr samt relevante tjenesteydelser, jf. artikel 5 i direktiv 2001/14/EF
 - b) »iværksættelsesplan«: et dokument, der beskriver de midler og den strategi, som de berørte parter planlægger at gennemføre for inden for en bestemt periode at udvikle de aktiviteter, der er nødvendige og tilstrækkelige for at etablere godstogskorridoren
 - c) »terminal«: et anlæg langs godstogskorridoren, der er specielt indrettet til på- og/eller aflæsning af godstog og integrering af jernbanegodstransporten med landevejstransport, søtransport, flodtransport og lufttransport og til opformering eller omrangering af godstog samt om nødvendigt til at udføre grænseprocedurer ved grænser til europæiske tredjelande.



KAPITEL II

**UDPEGNING OG FORVALTNING AF DE INTERNATIONALE
JERNBANEKORRIDORER MED HENBLIK PÅ KONKURREN-
CEBASERET GODSTRANSPORT***Artikel 3***Udpegning af de første godstogskorridorer**

De i bilaget nævnte medlemsstater gør de første godstogskorridorer, der er fastlagt i bilaget, driftsklare inden de datoer, der er fastsat heri. De berørte medlemsstater underretter Kommissionen om etableringen af godstogskorridorerne.

*Artikel 4***Kriterier for yderligere godstogskorridorer**

Der tages i forbindelse med valg af yderligere godstogskorridorer i henhold til artikel 5 samt ændring af godstogskorridorer i henhold til artikel 6 hensyn til følgende kriterier:

- a) godstogskorridoren løber igennem mindst tre medlemsstater eller to medlemsstater, hvis strækningen mellem de jernbaneterminaler, der betjenes af godstogskorridoren, er over 500 kilometer
- b) godstogskorridorens sammenhæng med TEN-T-nettet, ERTMS-korridorerne og/eller de korridorer, der er defineret af RNE
- c) de prioriterede TEN-T-projekters ⁽¹⁾ integration i godstogskorridoren
- d) balancen mellem de socioøkonomiske omkostninger og fordele ved etablering af godstogskorridoren
- e) sammenhængen i alle de godstogskorridorer, der foreslås af medlemsstaterne for at sikre oprettelsen af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport
- f) udvikling af jernbanegodstrafikken og væsentlige handelsstrømme og godstrafik langs godstogskorridoren
- g) bedre forbindelser mellem medlemsstaterne og europæiske tredjelande, hvor det er relevant
- h) ansøgernes interesse i godstogskorridoren
- i) tilstedeværelse af gode forbindelser til andre transportmidler, navnlig i kraft af et passende netværk af terminaler, herunder i søhavne og havne ved indre vandveje.

⁽¹⁾ Jf. bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 204 af 5.8.2010, s. 1).

▼B*Artikel 5***Valg af yderligere godstogskorridorer**

1. Alle medlemsstater med en jernbane, som krydser grænsen til en anden medlemsstat, deltager i etableringen af mindst en godstogskorridor, medmindre denne forpligtelse allerede er opfyldt i henhold til artikel 3.

2. Uanset stk. 1 deltager medlemsstaterne efter anmodning fra en medlemsstat i etableringen af den i stk. 1 omhandlede godstogskorridor eller forlængelsen af en eksisterende korridor, når det har til formål, at en nabomedlemsstat kan opfylde sin forpligtelse i henhold til stk. 1.

3. Uden at det berører forpligtelserne for medlemsstaterne i henhold til artikel 7 i direktiv 91/440/EØF, er en medlemsstat, der, efter at den har forelagt en socioøkonomisk analyse, finder, at etableringen af en godstogskorridor ikke vil være i de ansøgers interesse, som forventes at benytte godstogskorridoren, eller ikke vil medføre væsentlige socioøkonomiske fordele eller vil forårsage en uforholdsmæssig stor byrde, ikke forpligtet til at deltage i henhold til stk. 1 og 2, efter en beslutning truffet af Kommissionen efter rådgivningsproceduren i artikel 21, stk. 2.

4. En medlemsstat er ikke forpligtet til at deltage som anført i stk. 1 og 2, hvis den har et banenet med en anden sporvidde end Unionens hovedbanenet.

5. Etablering af en godstogskorridor foreslås af de berørte medlemsstater. Med henblik herpå fremsender de sammen en hensigtserklæring til Kommissionen indeholdende et forslag, som er udarbejdet efter høring af de berørte infrastrukturforvaltere og ansøgere, under hensyntagen til de kriterier, der er fastsat i artikel 4.

Senest den 10. november 2012 skal de berørte medlemsstater for at opfylde forpligtelsen i stk. 1 og 2 sammen fremsende en hensigtserklæring til Kommissionen.

6. Kommissionen undersøger de i stk. 5 omhandlede forslag til etablering af en godstogskorridor og vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 21, stk. 3, senest ni måneder efter forelæggelsen af forslaget en afgørelse om, hvorvidt et sådant forslag er i overensstemmelse med denne artikel.

7. De berørte medlemsstater etablerer godstogskorridoren senest to år efter Kommissionens afgørelse, jf. stk. 6.

*Artikel 6***Ændring af yderligere godstogskorridorer**

1. De i artikel 5 omhandlede godstogskorridorer kan ændres på grundlag af et forslag, som de berørte medlemsstater efter høring af de berørte infrastrukturforvaltere og ansøgere sammen forelægger for Kommissionen.

▼B

2. Kommissionen vedtager efter forskriftsproceduren i artikel 21, stk. 3, en afgørelse om forslaget under hensyntagen til kriterierne i artikel 4.

*Artikel 7***Bilæggelse af tvister**

Hvis to eller flere berørte medlemsstater er uenige om etablering eller ændring af en godstogskorridor, der berører jernbaneinfrastrukturen på deres område, rådfører Kommissionen sig med det i artikel 21 omhandlede udvalg om dette emne på anmodning af en af de berørte medlemsstater. Kommissionens udtalelse sendes til de berørte medlemsstater. De berørte medlemsstater tager hensyn til denne udtalelse med henblik på at finde en løsning og træffer en afgørelse på grundlag af fælles overenskomst.

*Artikel 8***Forvaltning af godstogskorridorer**

1. For hver godstogskorridor etablerer de berørte medlemsstater en bestyrelse, der er ansvarlig for fastlæggelse af de generelle mål for godstogskorridoren, for overvågning og for iværksættelse af foranstaltninger som foreskrevet i stk. 7, og i artikel 9 og 11, artikel 14, stk. 1, samt artikel 22. Bestyrelsen sammensættes af repræsentanter for myndighederne i de berørte medlemsstater.

2. For hver godstogskorridor skal de berørte infrastrukturforvaltere og, når det er relevant, tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF oprette et ledelsesudvalg, der er ansvarligt for at træffe foranstaltninger som foreskrevet i nærværende artikels stk. 5, 7, 8 og 9, og i artikel 9-12, artikel 13, stk. 1, artikel 14, stk. 2, 6 og 9, artikel 16, stk. 1, artikel 17, stk. 1, samt artikel 18 og 19 i denne forordning. Ledelsesudvalget sammensættes af repræsentanter for infrastrukturforvalterne.

3. De medlemsstater og infrastrukturforvaltere, der er berørt af en godstogskorridor, samarbejder inden for rammerne af de i stk. 1 og 2 omhandlede bestyrelser og udvalg for at sikre udviklingen af godstogskorridoren i overensstemmelse med iværksættelsesplanen.

4. Bestyrelsen træffer afgørelser på grundlag af fælles overenskomst mellem repræsentanterne for myndighederne i de berørte medlemsstater.

5. Ledelsesudvalget træffer afgørelser, herunder afgørelser om sin retlige status, opbygning af sin organisationsstruktur, ressourcer og personale på grundlag af fælles overenskomst mellem repræsentanterne for de berørte infrastrukturforvaltere. Ledelsesudvalget kan være en uafhængig juridisk enhed. Det kan etableres som en europæisk økonomisk firmagrube i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2137/85 af 25. juli 1985 om indførelse af europæiske økonomiske firmagrupper (EØFG) ⁽¹⁾.

6. Bestyrelsernes og ledelsesudvalgenes ansvar berører ikke infrastrukturforvalternes uafhængighed i henhold til artikel 4, stk. 2, i direktiv 91/440/EØF.

⁽¹⁾ EFT L 199 af 31.7.1985, s. 1.

▼B

7. Ledelsesudvalget opretter en rådgivende gruppe, der består af forvaltere og indehavere af terminaler i godstogskorridoren, herunder, om nødvendigt, sø- og indlandshavne. Denne rådgivende gruppe kan afgive udtalelse om forslag fra ledelsesudvalget, som har direkte indvirkning på investeringer og styring af terminaler. Gruppen kan også afgive udtalelser på eget initiativ. Ledelsesudvalget tager hensyn til alle sådanne udtalelser. Ved uoverensstemmelse mellem ledelsesorganet og den rådgivende gruppe kan sidstnævnte indbringe sagen for bestyrelsen. Bestyrelsen fungerer som formidler og forelægger sin holdning rettidigt. Den endelige beslutning træffes dog af ledelsesudvalget.

8. Ledelsesudvalget opretter endvidere en rådgivende gruppe af jernbanevirksomheder, der er interesserede i at anvende godstogskorridoren. Denne rådgivende gruppe kan afgive udtalelse om de forslag fra ledelsesudvalget, som har indvirkning på disse virksomheder. Den rådgivende gruppe kan også afgive udtalelser på eget initiativ. Ledelsesudvalget skal tage hensyn til alle sådanne udtalelser.

9. Ledelsesudvalget koordinerer i overensstemmelse med nationale og europæiske planer herfor indførelsen af interoperable it-applikationer eller andre løsninger, der kan blive tilgængelige i fremtiden, med henblik på behandling af anmodninger om tildeling af internationale kanaler og drift af international trafik i godstogskorridoren.

*Artikel 9***Foranstaltninger til iværksættelse af godstogskorridorplanen**

►C1 1. Ledelsesudvalget udarbejder senest seks måneder inden, at godstogskorridoren er driftsklar, en iværksættelsesplan ◀ som det forelægger for bestyrelsen til godkendelse. Denne plan skal omfatte:

- a) en beskrivelse af godstogskorridorens egenskaber, herunder flaskehalse, samt et program for foranstaltninger, der er nødvendige for opbygningen af godstogskorridoren
- b) de vigtigste elementer fra den i stk. 3 omhandlede undersøgelse
- c) målene for godstogskorridorerne, navnlig med hensyn til godstogskorridorens præstationer udtrykt i servicekvalitet og kapacitet i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19
- d) den investeringsplan, der er omhandlet i artikel 11, samt
- e) foranstaltninger til gennemførelse af bestemmelserne i artikel 12-19.

2. Ledelsesudvalget evaluerer regelmæssigt iværksættelsesplanen under hensyntagen til fremskridtet i gennemførelsen, jernbanegodsmarkedet i godstogskorridoren og præstationerne målt i henhold til de mål, der er anført i stk. 1, litra c).

3. Ledelsesudvalget gennemfører og ajourfører regelmæssigt en transportmarkedsundersøgelse vedrørende den konstaterede og forventede udvikling i trafikken i godstogskorridoren som følge af dennes etablering, der omfatter de forskellige trafikformer, både hvad angår gods-transport og personbefordring. I denne undersøgelse evalueres, om nødvendigt, også de socioøkonomiske omkostninger og fordele, der er opstået som følge af etableringen af godstogskorridoren.

▼B

4. Iværksættelsesplanen skal tage højde for udvikling af terminaler med henblik på at opfylde behovene i forbindelse med jernbanegods-transporten i godstogskorridoren, navnlig ved at lade disse fungere som intermodale knudepunkter langs godstogskorridorene.

5. Ledelsesudvalget skal i givet fald træffe foranstaltninger til at samarbejde med de regionale og/eller lokale administrationer i forbindelse med iværksættelsesplanen.

*Artikel 10***Høring af ansøgere**

Med henblik på passende inddragelse af de ansøgere, som forventes at benytte godstogskorridoren, indfører ledelsesudvalget høringsmekanismer. Dette skal navnlig sikre, at ansøgerne høres, inden den i artikel 9 omhandlede iværksættelsesplan forelægges for bestyrelsen.

KAPITEL III

INVESTERINGER I GODSTOGSKORRIDOREN*Artikel 11***Investeringsplanlægning**

1. Ledelsesudvalget udarbejder og evaluerer regelmæssigt en investeringsplan, der omfatter nærmere oplysninger om vejledende mellem- og langsigtede investeringer vedrørende infrastrukturen i godstogskorridoren, og forelægger den for bestyrelsen til godkendelse. Denne plan skal omfatte:

- a) en liste over planlagte projekter til udvidelse, fornyelse eller omstrukturering af jernbaneinfrastrukturen og dens udstyr langs godstogskorridoren og de relevante finansielle behov og finansieringskilder
- b) en plan for indførelse af interoperable systemer langs godstogskorridoren, der overholder de væsentlige krav og tekniske specifikationer for interoperabilitet som gælder for nettet, som er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet ⁽¹⁾. Denne plan for indførelsen skal være baseret på en cost-benefit-analyse af brugen af interoperable systemer
- c) en plan for tilrettelæggelse af kapacitet for godstog, som kan anvende godstogskorridoren, der omfatter fjernelse af identificerede flaskehalse. Denne plan kan være baseret på forbedring af hastighedsstyring og på forøgelse af tilladt længde, læsseprofil, trukket bruttovægt eller akseltryk for de tog, der kører i godstogskorridoren, og
- d) angivelse af Unionens påtænkte bidrag som led i Unionens finansielle programmer, såfremt dette er relevant.

⁽¹⁾ EUT L 191 af 18.7.2008, s. 1.

▼B

2. Anvendelsen af denne forordning berører ikke medlemsstaternes kompetence med hensyn til planlægning og finansiering af jernbaneinfrastruktur.

*Artikel 12***Koordinering af arbejder**

Ledelsesudvalget skal på passende vis og inden for en rimelig tidsramme koordinere og sørge for offentliggørelse på ét sted af deres plan for udførelse af alt arbejde på infrastrukturen og dens udstyr, der vil begrænse den kapacitet, der er til rådighed i godstogskorridoren.

KAPITEL IV

FORVALTNING AF GODSTOGSKORRIDOREN*Artikel 13***One-stop-shop til ansøgning om infrastrukturkapacitet**

1. Ledelsesudvalget for en godstogskorridor udpeger eller opretter et fælles organ, som giver ansøgere mulighed for på ét og samme sted og på én gang at anmode og modtage svar om infrastrukturkapacitet til godstog, der kører over mindst én grænse langs godstogskorridoren (i det følgende benævnt en »one-stop-shop«).

2. One-stop-shoppen skal også, som koordineringsinstrument, give grundlæggende oplysninger om tildelingen af infrastrukturkapacitet, herunder de oplysninger, der er omhandlet i artikel 18. Den skal give oplysninger om ledig infrastrukturkapacitet på anmodningstidspunktet og dennes beskaffenhed efter på forhånd fastsatte parametre, såsom tilladt hastighed, længde, fritrumsprofil eller akseltryk for tog, der kører i godstogskorridoren.

3. One-stop-shoppen træffer en beslutning med hensyn til ansøgninger om på forhånd fastlagte kanaler, som er beskrevet i artikel 14, stk. 3, samt om reservekapacitet, som er beskrevet i artikel 14, stk. 5. Den tildeler kapaciteten i overensstemmelse med reglerne om tildeling af kapacitet som fastsat i direktiv 2001/14/EF. Den underretter hurtigst muligt de kompetente infrastrukturforvaltere om disse ansøgninger og den relevante afgørelse.

4. One-stop-shoppen videregiver i forbindelse med ansøgninger om infrastrukturkapacitet, der ikke kan imødekommes i henhold til stk. 3, straks ansøgningen om infrastrukturkapacitet til de kompetente infrastrukturforvaltere, og, hvis det er relevant, til tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF, der træffer afgørelse om den pågældende ansøgning i henhold til artikel 13 og kapitel III i samme direktiv, og underretter one-stop-shoppen om denne afgørelse med henblik på viderebehandling.

▼B

5. One-stop-shoppens aktiviteter gennemføres på gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår. Med henblik herpå oprettes et register, som stilles til rådighed for alle interesserede parter. Det skal indeholde datoerne for ansøgningerne, ansøgnernes navne, nærmere oplysninger om de fremsendte dokumenter og eventuelle hændelser. Disse aktiviteter er undergivet tilsynsorganernes kontrol i henhold til artikel 20.

*Artikel 14***Tildeling af kapacitet til godstog**

►C1 1. Bestyrelsen definerer rammerne for tildeling af infrastrukturkapacitet i godstogskorridoren ◀ i overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF.

2. Ledelsesudvalget evaluerer behovet for tildeling af kapacitet til godstog, der kører i godstogskorridoren, under hensyntagen til den transportmarkedsundersøgelse, der er omhandlet i denne forordnings artikel 9, stk. 3, til anmodningerne om infrastrukturkapacitet baseret på tidligere og nuværende køreplaner samt til rammeaftalerne.

3. På grundlag af den evaluering, der er beskrevet i stk. 2, definerer og tilrettelægger infrastrukturforvalterne for godstogskorridoren i fællesskab på forhånd fastlagte internationale kanaler for godstog i henhold til proceduren i artikel 15 i direktiv 2001/14/EF, idet de anerkender behovet for kapacitet i forbindelse med andre typer transport, herunder personbefordring. De skal forbedre transporttider, frekvenser, afgang- og ankomsttider samt ruter, som er egnet til godstransport, med henblik på at øge godstransporten med tog, der kører ad godstogskorridoren. Disse på forhånd fastlagte kanaler offentliggøres senest tre måneder før sidste frist for modtagelse af ansøgninger om kapacitet, jf. bilag III til direktiv 2001/14/EF. Infrastrukturforvalterne for flere godstogskorridorer kan om nødvendigt samordne internationale, på forhånd fastlagte kanaler, som tilbyder kapacitet i de pågældende godstogskorridorer.

4. Disse på forhånd fastlagte kanaler tildeles fortrinsvis til godstog, der krydser mindst én grænse.

5. Hvis markedsbehovet og evalueringen i stk. 2 berettiger hertil, definerer infrastrukturforvalterne i fællesskab reservekapaciteten for internationale godstog, der kører i godstogskorridoren, idet de anerkender behovet for kapacitet i forbindelse med andre typer transport, herunder personbefordring, og de sørger for, at denne reserve er til rådighed inden for de endelige køreplaner, så der kan reageres hurtigt og hensigtsmæssigt på ad hoc-ansøgninger om kapacitet, jf. artikel 23 i direktiv 2001/14/EF. Denne kapacitet skal forud for kapacitetens planlagte tid efter køreplanen være reserveret indtil en forudgående frist, som er fastsat af ledelsesudvalget. Denne frist må ikke overstige 60 dage.

▼B

6. Ledelsesudvalget fremmer koordineringen af prioritetsregler for tildeling af kapacitet i godstogskorridoren.

7. Infrastrukturforvaltere kan i deres betingelser for benyttelse inkludere et gebyr for kanaler, der tildeles, men i sidste ende ikke bliver anvendt. Størrelsen af dette gebyr skal stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og være effektivt.

8. Medmindre der er tale om force majeure, herunder uopsætteligt og uforudsigeligt sikkerhedsmæssigt arbejde, kan en kanal, der er tildelt en godstransport i henhold til denne artikel, ikke annulleres senere end to måneder før det tidspunkt, der er planlagt i køreplanen, hvis den berørte ansøger ikke giver sit samtykke hertil. I så fald bestræber den berørte infrastrukturforvalter sig på at foreslå ansøgeren en kanal af tilsvarende kvalitet og med tilsvarende driftsikkerhed, som ansøgeren har ret til at acceptere eller afvise. Denne bestemmelse berører ikke rettigheder, som ansøgeren måtte have i henhold til en aftale som omhandlet i artikel 19, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF. I alle tilfælde kan ansøger henvide sagen til det tilsynsorgan, der er omhandlet i artikel 20 i denne forordning.

9. Ledelsesudvalget for godstogskorridoren og den i artikel 8, stk. 7, omtalte rådgivende gruppe fastlægger procedurer for at sikre en optimal koordinering af tildelingen af kapacitet mellem infrastrukturforvalterne, både hvad angår de ansøgninger, der er omhandlet i artikel 13, stk. 1, og ansøgninger, som berørte infrastrukturforvaltere har modtaget. I den forbindelse tages der også hensyn til adgang til terminaler.

10. Henvisningerne til infrastrukturforvalterne i stk. 4 og 9 omfatter, når det er relevant, tildelingsorganerne som omhandlet i artikel 14, stk. 2, i direktiv 2001/14/EF.

*Artikel 15***Godkendte ansøgere**

Uanset artikel 16, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF kan ansøgninger om på forhånd fastlagte internationale kanaler som beskrevet i artikel 14, stk. 3, og om reservekapacitet som beskrevet i artikel 14, stk. 5, indgives af andre ansøgere end jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder som f.eks. speditører og operatører inden for kombineret transport. For at kunne benytte en sådan kanal til godstransport i godstogskorridoren skal de pågældende ansøgere udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren, jf. artikel 10, stk. 5, i direktiv 91/440/EØF.

*Artikel 16***Styring af trafikken**

1. Ledelsesudvalget for godstogskorridoren fastlægger procedurer for koordinering af trafikstyringen langs godstogskorridoren. Ledelsesudvalgene for forbundne godstogskorridorer fastlægger procedurer for koordinering af trafikken langs sådanne godstogskorridorer.

▼B

2. Infrastrukturforvalterne for godstogskorridoren og den i artikel 8, stk. 7, omtalte rådgivende gruppe fastlægger procedurer for at sikre en optimal koordinering af driften af jernbaneinfrastrukturen og terminalerne.

*Artikel 17***Styring af trafikken i tilfælde af forstyrrelser**

1. Ledelsesudvalget vedtager fælles mål for præcision og/eller retningslinjer for styring af trafikken i tilfælde af forstyrrelser i togtrafikken i godstogskorridoren.

2. Alle berørte infrastrukturforvaltere udarbejder prioritetsregler for styringen af de forskellige trafiktyper i den del af godstogskorridorene, der henhører under vedkommende infrastrukturforvalters ansvarsområde, i overensstemmelse med de fælles mål og/eller retningslinjer, der er omhandlet i stk. 1. Disse prioritetsregler offentliggøres i den netvejledning, der er omhandlet i artikel 3 i direktiv 2001/14/EF.

3. Principperne for udarbejdelse af prioritetsreglerne skal som et minimum foreskrive, at den i artikel 14, stk. 3 og 4, omhandlede kanal, der er tildelt godstog i overensstemmelse med deres planlagte tider ifølge køreplanen, så vidt muligt ikke ændres. Principperne for udarbejdelse af prioritetsreglerne skal tilstræbe at minimere den samlede nødvendige genstartstid efter nedbrud af nettet for under hensyntagen til alle transporttypers behov. Infrastrukturforvalterne kan med henblik herpå koordinere styringen af de forskellige trafiktyper i flere godstogskorridorer.

*Artikel 18***Oplysninger om betingelserne for benyttelse af godstogskorridoren**

Ledelsesudvalget udarbejder, ajourfører regelmæssigt og offentliggør et dokument, der omfatter:

- a) alle oplysninger i de nationale netvejledninger vedrørende godstogskorridoren, som er udarbejdet i henhold til proceduren i artikel 3 i direktiv 2001/14/EF
- b) en liste over terminalerne og deres karakteristika, navnlig oplysninger om betingelserne for og metoderne til terminaladgang
- c) oplysninger om de procedurer, der er omhandlet i artikel 13-17 i denne forordning, samt
- d) iværksættelsesplanen.

*Artikel 19***Godskorridorens servicekvalitet**

1. Ledelsesudvalget for godstogskorridoren fremmer overensstemmelse mellem præstationsordningerne langs godstogskorridoren, jf. artikel 11 i direktiv 2001/14/EF.

▼B

2. Ledelsesudvalget overvåger jernbanegodstransportens præstationer i godstogskorridoren og offentliggør resultaterne af overvågningen en gang om året.

3. Ledelsesudvalget foretager en undersøgelse af tilfredsheden hos godstogskorridorens brugere og offentliggør resultatet heraf en gang om året.

*Artikel 20***Tilsynsorganer**

1. De i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF omhandlede tilsynsorganer samarbejder om at overvåge konkurrencen i godstogskorridoren. De sikrer navnlig ikkediskriminerende adgang til korridoren og fungerer som appelinstanser, jf. artikel 30, stk. 2, i samme direktiv. De udveksler de nødvendige oplysninger, de har modtaget fra infrastrukturforvalterne og andre relevante parter.

2. Medlemsstaterne søger for at fremme en fri og loyal konkurrence om godskorridorerne at etablere et sammenligneligt tilsynsniveau. Tilsynsorganerne skal være nemt tilgængelige for markedsaktørerne og være i stand til at træffe deres beslutninger uafhængigt og effektivt.

3. Hvis en ansøger indgiver en klage til et tilsynsorgan vedrørende den internationale jernbanegodstransport eller i tilfælde af, at et tilsynsorgan foretager en undersøgelse på eget initiativ, hører dette tilsynsorgan tilsynsorganerne i alle de øvrige medlemsstater, hvorigennem den berørte internationale kanal for godstog løber, og anmoder om de nødvendige oplysninger, inden det tager en beslutning.

4. De tilsynsorganer, der høres i henhold til stk. 3, udleverer alle de oplysninger, som de selv har ret til at anmode om i overensstemmelse med deres nationale lovgivning, til det berørte tilsynsorgan. Disse oplysninger må kun anvendes med henblik på behandlingen af den klage eller den undersøgelse, der er omhandlet i stk. 3.

5. Det tilsynsorgan, som har modtaget klagen, eller som har indledt undersøgelsen på eget initiativ, videregiver relevante oplysninger til det kompetente tilsynsorgan, så dette organ kan træffe foranstaltninger i forhold til de berørte parter.

6. Enhver repræsentant for infrastrukturforvaltere, der er inddraget i proceduren, jf. artikel 15, stk. 1, i direktiv 2001/14/EF, udleverer hurtigst muligt alle oplysninger, som er nødvendige for behandlingen af den klage eller for den undersøgelse, der er omhandlet i stk. 3, og som tilsynsorganet i den medlemsstat, hvor den pågældende repræsentant har sit hjemsted, har anmodet om. Dette tilsynsorgan har ret til at fremsende sådanne oplysninger vedrørende den berørte internationale kanal til de i stk. 3 omhandlede tilsynsorganer.



KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

*Artikel 21***Udvalgsprocedure**

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nævnt i artikel 11a i direktiv 91/440/EØF.
 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.

*Artikel 22***Opfølgning af iværksættelsen**

Den i artikel 8, stk. 1, omhandlede bestyrelse forelægger hvert andet år fra etableringen af en godstogskorridor resultaterne af iværksættelsesplanen for den pågældende korridor for Kommissionen. Kommissionen analyserer disse resultater og informerer det i artikel 21 omhandlede udvalg herom.

*Artikel 23***Rapport**

Kommissionen evaluerer regelmæssigt anvendelsen af denne forordning. Den forelægger en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet første gang senest den 10. november 2015, og derefter hvert tredje år.

*Artikel 24***Overgangsforanstaltninger**

Denne forordning gælder ikke for Republikken Cypern og Malta, så længe der ikke er etableret noget banenet på deres område.

*Artikel 25***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.



BILAG

DEL IV: LISTE OVER DE FØRSTE GODSTOGSKORRIDORER

	Medlemsstater	Hovedruter ⁽¹⁾	Etablering af godstogskorridorer:
Rhinen - Alperne	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/ Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova	Senest den 10. november 2013
Nordsøen - Middelhavet	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/ Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/ Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/ Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]- Marseille (+)	Senest den 10. november 2013
Skandinavien - Middelhavet	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmø-København- Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/ Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Senest den 10. november 2015
Atlantehavet	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lissaboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun- Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Senest den 10. november 2013
Østersøen – Adriaterhavet	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Świnoujście (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina- Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ /Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Senest den 10. november 2015
Middelhavet	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona- Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia- Trieste/Koper- Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (den ungarsk-ukrainske grænse)	Senest den 10. november 2013
Orienter/det østlige Middelhav	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— Bucureşti-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/ Hamburg (*)-Praha-Wien/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (den bulgarsk- tyrkiske grænse)/ Promachonas-Thessaloniki-Athina- Patras (*)	Senest den 10. november 2013

▼ M1

	Medlemsstater	Hovedruter ⁽¹⁾	Etablering af godstogs-korridorer:
Nordsøen - Østersøen ^(°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV ^(*) , EE ^(*)	Wilhelmshaven ⁽⁺⁾ /Bremerhaven/Hamburg ⁽⁺⁾ /Amsterdam ⁽⁺⁾ /Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warszawa-Terespol (den polsk-hviderussiske grænse)/Kaunas-Riga ^(*) -Tallinn ^(*)	Senest den 10. november 2015
Rhinen - Donau ^(‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO, CZ	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bukareşti-Constanţa Čierna og Tisou (den slovakisk-ukrainske grænse)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Senest den 10. november 2020

⁽¹⁾ »/« angiver alternative ruter. I overensstemmelse med TEN-T-retningslinjerne skal Atlanterhavskorridoren og Middelhavskorridoren for fremtiden kompletteres af godstogsaksen Sines/Algeciras-Madrid-Paris, der benytter den centrale forbindelse gennem Pyrenæerne via en tunnel med lav højde.

⁽⁺⁾ Ruter markeret med + medtages i de respektive korridorer senest 3 år efter den etableringsdato, der er fastsat i dette skema. De eksisterende strukturer under artikel 8 og artikel 13, stk. 1, i nærværende forordning skal tilpasses med deltagelse af yderligere medlemsstater og infrastrukturforvaltere i de respektive korridorer. Medtagelsen heraf baseres på markedsundersøgelser og tager hensyn til aspektet med eksisterende passagerbefordring og godstransport i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3 i nærværende forordning.

^(*) Ruter markeret med * medtages i de respektive korridorer senest 5 år efter den etableringsdato, der er fastsat i dette skema. De eksisterende strukturer under artikel 8 og artikel 13, stk. 1, i nærværende forordning skal tilpasses med deltagelse af yderligere medlemsstater og infrastrukturforvaltere i de respektive korridorer. Medtagelsen heraf baseres på markedsundersøgelser og tager hensyn til aspektet med eksisterende passagerbefordring og godstransport i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3 i nærværende forordning.

^(°) Indtil etableringen af en Rail Baltic-linjeføring i 1435 mm nominel sporvidde skal der tages hensyn til de forskellige sporviddesystemer ved etableringen og driften af denne korridor.

^(‡) Etableringen af denne korridor baseres på markedsundersøgelser og tager hensyn til aspektet med eksisterende passagerbefordring og godstransport i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3, i nærværende forordning. Delstrækningen Čierna og Tisou (den slovakisk-ukrainske grænse)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha skal etableres inden 10. november 2013.