

**SV**

**SV**

**SV**



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 11.12.2008  
KOM(2008) 852 slutlig

2008/0247 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik**

{SEK(2008) 3028}

{SEK(2008) 3029}

(framlagt av kommissionen)

## MOTIVERING

### **1. UTMANINGAR I ANSLUTNING TILL UTVECKLINGEN AV GODSTRANSPORTER PÅ JÄRNVÄG**

#### **1.1. Bygandet av ett hållbart transportsystem: en viktig målsättning för gemenskapen**

Behovet av att gemenskapen uppfyller sina åtaganden om minskade utsläpp av växthusgaser och bättre miljöprestanda i sin ekonomi och de allt mer kännbara begränsningarna när det gäller energiresurser utgör mycket viktiga delar av gemenskapens transportpolitik.

Gemenskapen vill därför bygga ett transportsystem för EU:s medborgare och företag som är så rent och effektivt som möjligt. För att uppnå det målet föreslog kommissionen i sin halvtidsöversyn av vitboken om transporter<sup>1</sup> att tyngdpunkten ska läggas vid utvecklingen av ”sammodalitet”, varmed avses en optimal användning och kombinerings av olika transportsätt.

En viktig förutsättning för denna utveckling är förverkligandet av en inre transportmarknad i gemenskapen. Inom luftfarts- och vägtransporter har stora framsteg redan uppnåtts i det avseendet. I gengäld återstår mycket att göra inom järnvägstransporternas område.

#### **1.2. Utmaningar på järnvägstrafikens område**

Godstransporter på järnväg är sedan den 1 januari 2007 konkurrensutsatta. De traditionella järnvägsföretagen har omstrukturerat sig eller håller på att göra det. Nya aktörer dyker också upp. Kvaliteten på de tjänster som infrastrukturförvaltarna erbjuder företagen är fortfarande låg i många medlemsstater, och måste förbättras. Efterfrågan på järnvägstransporter kan de närmaste åren komma att öka avsevärt i många delar av unionen.

Marknaden för godstransporter på järnväg, som till ungefär hälften består av internationella transporter, kommer nämligen inte att kunna utvecklas ordentligt om inte järnvägsinfrastrukturen erbjuder godsoperatörerna bättre service. För att så ska bli fallet måste följande svårigheter övervinnas: det faktum att persontransporter har en mycket mer framskjuten position än godstransporter både när det gäller val av investeringar och förvaltning av kapacitet och trafikstyrning, vilket kraftigt missgynnar varutransporter på järnväg i flertalet medlemsstater; nationella infrastrukturförvaltare som fortfarande agerar utan tillräcklig samordning; alltför ineffektiva eller begränsade anslutningar mellan järnvägsinfrastruktur och andra transportsätt.

Infrastrukturförvaltarna måste därför samarbeta mer. Blandningen av passagerartåg och godståg måste förvaltas annorlunda, åtminstone på viktiga godstransportlinjer. Att godsoperatörerna har tillgång till ett tillräckligt antal intermodala anläggningar som kan tillhandahålla kvalitetstjänster utgör slutligen en mycket viktig faktor för utvecklingen av den kombinerade trafiken, som är ett strategiskt segment inom dagens marknad för godstransporter på järnväg.

I annat fall kommer godstransporterna på järnväg inte att kunna utvecklas ordentligt och nå sin fulla potential i bygandet av ett sammodalt transportsystem i Europa.

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 314 slutlig av den 22 juni 2006.

## **2. ATT HÖJA KVALITETEN PÅ DEN INFRASTRUKTURSERVICE SOM GODSOPERATÖRER ERBJUDS PÅ ETT VISST TRANSPORTNÄT**

### **2.1. Redan påbörjade åtgärder**

På senare år har flera initiativ tagits, både på nationell nivå och på gemenskapsnivå, för att höja kvaliteten på den service som tillhandahålls av infrastrukturförvaltarna. Genom rationalisering av investeringar, användning av ny teknik och allt mer sofistikerade regler för infrastrukturförvaltning går utvecklingen framåt.

Särskilt på EU-nivå har olika järnvägspaket avlöst varandra och lett till att medlemsstaterna påbörjat en modernisering av sina järnvägar och en samordning av sina nationella system. Direktiven i det första, andra och tredje järnvägspaketet innehåller bestämmelser om tillträde till och uttag av avgifter för infrastruktur, förvaltning av infrastrukturkapacitet och trafikförvaltning, järnvägssäkerhet och utveckling av driftskompatibilitet, och utgör en lagstiftningsram och EU-politisk ram som främjar en modernisering av järnvägstrafiken.

Programmet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), utvecklingen och utbyggnaden av det europeiska järnvägssignalsystemet (ERTMS) och de tekniska specifikationerna för telematikapplikationer för godstrafik bidrar vidare till utvecklingen av driftskompatibilitet och en bättre och mer samordnad förvaltning av järnvägsinfrastrukturen i Europa. När det exempelvis gäller utbyggnaden av ERTMS har det skett en kartläggning av godsorienterade internationella korridorer. Inrättandet av dessa korridorer ger upphov till ett aktivt samarbete mellan olika infrastrukturförvaltare. Dessa har även på eget initiativ gått samman i ett gemensamt organ med namnet RailNetEurope, som erbjuder olika tjänster åt företag verksamma inom internationella godstransporter och främjar samarbetet mellan infrastrukturförvaltare när det gäller förvaltning av kapacitet.

### **2.2. Kvarvarande problem**

Alla dessa initiativ bidrar till att förbättra infrastrukturförvaltningen. Initiativen måste förstärkas och genomföras i snabbare takt för att de framsteg som krävs för att samordna järnvägstrafiken och utveckla godstrafiken ska bli verklighet. Det betyder framför allt en förbättring och förstärkning på följande punkter:

- Samarbetet mellan infrastrukturförvaltare i syfte att undanröja gränseffekter för godstrafiken och på internationell nivå optimera deras investeringar och kapacitetsutnyttjande, i ett första skede på de viktigaste linjerna.
- Utvecklingen och förvaltningen av intermodala terminaler i anslutning till järnvägsnätet.
- Kvaliteten och tillförlitligheten för infrastrukturkapacitet som avsätts för godstransporter.

Inom ramen för redan inrättade ERTMS-korridorer handlar samarbetet mellan medlemsstater och infrastrukturförvaltare i huvudsak om investeringar och är olika intensivt för olika korridorer. Hittills har inga väsentliga åtgärder vidtagits för att skapa bättre balans i utnyttjandet av järnvägsnätet för olika trafiktyper, trots att detta är en mycket viktig faktor för att förbättra kvaliteten för godstransporter på järnväg i Europa (se meddelande KOM(2008) 536 om kvaliteten på godstransporter på järnväg).

### 3. NÖDVÄNDIGT MED NYA INITIATIV

#### 3.1. Samtliga aktörer vill att gemenskapen agerar i denna fråga

Kommissionen åtog sig i sitt meddelande av den 18 oktober 2007 med titeln *Mot ett järnvägsnät för godstransporter* att under 2008 lägga fram förslag om att genom samordnade åtgärder inrätta godsorienterade internationella järnvägskorridorer. Detta alternativ valdes framför alternativet att inrätta järnvägskorridorer helt och hållet avsedda för godstrafik, eftersom ett sådant nät ansågs vara överdimensionerat och alltför kostsamt och tidskrävande att genomföra. Kommissionen har därefter genomfört ett brett samråd med samtliga berörda aktörer.

I en första etapp har ett femtontal sakkunniga inom området tillsammans med kommissionens enheter i detalj identifierat infrastrukturrelaterade problem och olika utvecklingsmöjligheter inom godstransporter på järnväg. Gruppen har redovisat sina slutsatser i en rapport som innehåller en lista med rekommendationer för olika insatsområden och utgör det huvudsakliga underlaget för arbetet med detta förslag.

I en andra etapp har ett offentligt samråd genomförts. Härigenom har ett stort antal aktörer (medlemsstater, järnvägsoperatörer, infrastrukturförvaltare, industriidkare, organisationer och befraktare) fått tillfälle att yttra sig i ärendet och ta ställning till kommissionens förslag.

Den viktigaste slutsatsen efter dessa båda etapper är att inrättandet på kort sikt av internationella järnvägskorridorer för en konkurrenskraftig godstrafik i väsentlig omfattning skulle bidra till att förbättra järnvägens konkurrensläge.

Vid ministerrådets möte den 7–8 april 2008 uppmanades kommissionen att ”utforma åtgärder för att effektivisera driften av internationella tjänster för godstransporter på järnväg genom att förstärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltare på såväl det operativa området som på investeringsområdet och genom att fastställa de gränsöverskridande korridorer, inbegripet sammodala avsnitt, längs vilka effektiva flöden av internationell godstrafik på järnväg bör säkerställas, vad gäller kapacitet och investeringsplanering samt tillräckligt antal tillförlitliga järnvägsspår”. Europaparlamentet, som har antagit ett betänkande om bland annat denna fråga, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén har likaså förklarat att de snarast möjligt vill se framsteg i denna fråga.

#### 3.2. En förordning om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik och kompletterande åtgärder

Kommissionen har med beaktande av samtliga dessa aspekter undersökt tre alternativ (att inte vidta några nya åtgärder, att förstärka befintliga åtgärder och vid behov ta nya politiska initiativ, eller att föreslå nya lagstiftningsåtgärder) som kan utmyнна i inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik bestående av internationella korridorer. Kommissionen har genomfört en kvalitativ och kvantitativ konsekvensanalys av dessa alternativ.<sup>2</sup>

Enligt denna analys skulle det tredje alternativet få mest positiva effekter och erbjuda såväl gemenskapen som de enskilda medlemsstaterna en rad garantier för parternas gemensamma

---

<sup>2</sup> Arbetsdokument som utarbetats av kommissionens enheter, KOM.

strävan att uppnå det fastställda målet. Det största osäkerhetsmomentet för detta alternativ är att det tar tid innan nya lagstiftningsåtgärder antas och träder i kraft.

Med anledning av dessa slutsatser, behovet av snabba framsteg i samordningen av de nationella järnvägsinfrastrukturnäten för att samordningen inom järnvägen ska komma i kapp samordningen inom andra transportsätt och behovet av att i det syftet i detalj harmonisera bestämmelserna om infrastrukturförvaltning för godskorridorer, föreslår kommissionen att parlamentet och rådet antar en förordning om inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

I kommissionens förslag till förordning behandlas bland annat urvalsförfaranden för korridorer och styrningen av korridorerna som helhet samt vilka egenskaper dessa korridorer bör ha. Förslaget är ett i raden av tidigare nämnda initiativ och bestämmelser, exempelvis TEN-T-programmet, ERTMS-korridorerna och gemenskapens gällande lagstiftning om järnvägstransporter.

För att tillgodose behovet av att agera skyndsamt och uppmuntra och vägleda pågående åtgärder med samma syfte som detta initiativ, föreslår kommissionen också att förslaget till förordning ska kompletteras med andra initiativ. Kommissionen kommer att främja bildandet av samarbetsorganisationer över medlemsstaternas gränser för att skapa korridorer och gemensamt planera investeringar. Kommissionen kommer också att återkommande sammankalla samtliga unionens infrastrukturförvaltare för att främja utbytet av god praxis och diskutera frågor av gemensamt intresse.

Den pågående översynen av politiken för det transeuropeiska transportnätet erbjuder ett tillfälle att samordna detta initiativ med TEN-T-politiken och skapar förutsättningar för viktiga synergieffekter, både när det gäller åtgärder för ökad inriktning på effektivitet vid byggande och utnyttjande av infrastruktur av europeiskt intresse, och när det gäller investeringar.

#### **4. ALLMÄNNA PRINCIPER I FÖRSLAGET TILL FÖRORDNING**

Detta förslag har utarbetats i enlighet med subsidiaritetsprincipen. Det innehåller bestämmelser om mellanstatlig förvaltning av järnvägsinfrastruktur som inte kan genomföras av varje medlemsstat för sig. Även proportionalitetsprincipen har beaktats. I förslaget fastställs mål och gemensamma förfaranden för medlemsstater och infrastrukturförvaltare. Det nuvarande förslaget utgår från den befintliga järnvägslagstiftningen och kompletterar den. Tolkningen av densamma underlättas och förslaget bidrar därmed till den förenkling av lagstiftningen som har beslutats på gemenskapsnivå.

Förslaget är indelat i fem kapitel, varav tre handlar om utformningen och styrningen av det europeiska järnvägsnätet för konkurrenskraftig godstrafik, investeringar i infrastruktur, terminaler och terminalutrustning, samt godskorridorer. Kapitel 1 handlar om allmänna bestämmelser och kapitel 5 om slutbestämmelser.

För varje godskorridor föreslås ett förfarande som bygger på en fortlöpande marknadsanalys och ett fortlöpande samråd med kunderna, utarbetande av en genomförandeplan med åtgärder avsedda att svara mot deras behov och säkerställa att bestämmelserna i förslaget till förordning följs. Infrastrukturförvaltare och terminalförvaltare ansvarar för att planen

genomförs, med stöd och uppmuntran av de medlemsstater som deltar i inrättandet av den berörda godskorridoren.

#### **4.1. Angående definitionen och styrningen av det europeiska järnvägsnätet för konkurrenskraftig godstrafik**

I kapitel 2 fastställs inledningsvis medlemsstaternas skyldigheter när det gäller att inrätta internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik och urvalsförfarandet för dessa korridorer. Bestämmelserna ska bidra till att säkerställa de föreslagna korridorernas kvalitet och överensstämmelse. Vidare föreskrivs att samtliga medlemsstater som inte uppvisar geografiska förhållanden som är oförenliga med detta mål ska delta i inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.

Den föreslagna metoden är upplagd som följer: i lagstiftningen fastställs en allmän skyldighet för medlemsstaterna att inrätta godskorridorer inom ramen för TEN-T, medlemsstaterna väljer själva vilka korridorer de vill inrätta, deras val godkänns på gemenskapsnivå enligt kommittéförfarandet efter en granskning av att den föreslagna korridoren är rimlig och i överensstämmelse med övriga föreslagna godskorridorer.

I detta kapitel anges även utmärkande egenskaper för det styrande organet för varje godskorridor. Kommissionen har i sitt arbete med att fastställa dessa utmärkande egenskaper utgått från tidigare erfarenheter av bland annat ERTMS-korridorerna och de korridorer som har inrättats genom RailNetEurope, uppgifter som lämnats av gruppen av sakkunniga samt resultatet av det offentliga samrådet. En allmän slutsats är att inrättandet av en internationell struktur som kan främja samordningen mellan medlemsstater och infrastrukturförvaltare för en korridor är ett nödvändigt inslag om detta arbete ska bli en framgång.

#### **4.2. Angående investeringar**

I kapitel 3 anges krav som ska uppfyllas för en godskorridor i fråga om samordning och planering av investeringar samt när det gäller att utveckla driftskompatibiliteten för olika nät i korridoren och öka tågans kapacitet. Genom att utveckla driftskompatibiliteten är det möjligt att avsevärt förbättra transporttid, kapacitet och lönsamhet för godstransporter på järnväg. Genom att förstärka tågkapaciteten – bland annat genom att öka den tillåtna maximilängden för tåg som får trafikera hela korridoren – kan man även effektivt förbättra lönsamheten för godstransporter på järnväg.

I detta kapitel föreslår kommissionen även att ett nät med strategiska terminaler ska definieras för varje korridor. Att varje godskorridor har en god anslutning till det övriga järnvägsnätet och till andra transportsätt, både i kusthamnar och inlandshamnar, är avgörande om initiativet ska bli en framgång. Varje korridor måste därför ha en effektiv strategi för utvecklingen av terminaler, i synnerhet intermodala sådana, och för en anpassning av deras kapacitet till godstrafikens behov i korridoren.

#### **4.3. Driftsaspekter för godskorridorer**

Kapitel 4 behandlar sju viktiga frågor: utvecklingen av driftskompatibla förfaranden, förbättrad samordning av järnvägsdriften dels mellan infrastrukturförvaltare och dels mellan infrastrukturförvaltare och terminalförvaltare, ökat tillträde till infrastruktur och terminaler, gynnsam behandling av godståg vid tilldelning av tåglägen och trafikstyrning, kontroll av tjänstekvaliteten för en godskorridor samt samarbete mellan regleringsorgan.

Den förbättrade samordningen av godskorridorens drift bör göra det möjligt att till en begränsad kostnad öka prestandan för internationella varutransporter i korridoren. Det förutsätter exempelvis att de som ansöker om tilldelning av tåglägen kan vända sig till en enda kontaktpunkt med alla ansökningar om spår som omfattar flera järnvägsnät. Konsekvensanalysen har för övrigt visat att en god samordning av utnyttjandet av terminaler och huvudinfrastruktur gör att järnvägsgodstrafikens prestanda avsevärt kan förbättras. Bland annat kortas väntetiden för tåg som väntar på att få tillträde till terminaler eller till huvudinfrastruktur via terminaler.

Kvalitativ information om villkor och närmare bestämmelser för att få tillgång till alla tjänster som krävs för att ett godståg ska fungera väl i trafik kan för övrigt bidra till ett icke-diskriminerande tillträde till alla tjänster som tillhandahålls av godskorridorens infrastruktur.

När det gäller balansen mellan godståg och persontåg är målet att säkerställa att godstågen får bra och tillförlitliga tåglägen, och i de fall det är fråga om internationella tåglägen att dessa består av nationella tåglägen som är inbördes kompatibla. I detta kapitel behandlas även frågan om en mer gynnsam behandling av godståg i järnvägsdriften. Här är utmaningen att ge godstrafiken på järnväg garantier för att infrastrukturförvaltarna levererar tillförlitliga tjänster av hög kvalitet. I allmänhet ges inte godstrafiken på järnväg sådana garantier, och effekterna på passagerartrafikens prestanda måste vara begränsade. Garantierna får inte heller vara alltför tvingande, eftersom det kan inverka negativt på möjligheterna att optimera infrastrukturförvaltningen.

Samtliga ovan beskrivna åtgärder bör få positiva effekter för järnvägsgodstrafikens prestanda och dessa effekter bör mätas och analyseras regelbundet. Därför införs i kapitel 4 ett krav på att regelbundet uppdaterade prestandaindikatorer ska anges för varje godskorridor.



Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik**

**(Text av intresse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag<sup>3</sup>,

med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén<sup>4</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>5</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget<sup>6</sup>, och

av följande skäl:

- (1) I Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning och gemenskapens strategi för hållbar utveckling utgör upprättandet av en inre marknad för järnvägstrafik, särskilt när det gäller varutransporter, en viktig faktor för att nå målet om hållbar rörlighet.
- (2) Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg<sup>7</sup> har utgjort en viktig etapp i genomförandet av den inre marknaden för järnvägstrafik.
- (3) För att kunna konkurrera med övriga transportsätt måste internationella och nationella godstransporttjänster på järnväg, som konkurrensutsattes den 1 januari 2007, få tillgång till en järnvägsinfrastruktur av god kvalitet, vilket innebär att den möjliggör att varutransporttjänster tillhandahålls under goda förhållanden vad avser kommersiell hastighet och frakttid, och att den är tillförlitlig, vilket innebär att de tjänster som tillhandahålls verkligen motsvarar gällande avtalsförpliktelser gentemot järnvägsoperatörerna.

---

<sup>3</sup> EUT C , , s. .

<sup>4</sup> EUT C , , s. .

<sup>5</sup> EUT C , , s. .

<sup>6</sup> Europaparlamentets yttrande av den ... och rådets gemensamma ståndpunkt av den ...

<sup>7</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

- (4) Ministerrådet enades vid sitt möte den 7–8 april 2008 om att det är nödvändigt att främja ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och vid behov förbättra järnvägens infrastrukturkapacitet genom åtgärder på europeisk och nationell nivå, särskilt via lagstiftning.
- (5) Mot den bakgrunden skulle inrättandet av ett järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, där godståg kan framföras under goda förhållanden och lätt passera från ett nationellt järnvägsnät till ett annat, bidra till att förbättra villkoren för utnyttjande av infrastrukturen.
- (6) Tidigare initiativ på järnvägsinfrastrukturens område visar att den lämpligaste metoden för att skapa ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik är att inrätta internationella korridorer som svarar mot de särskilda behoven hos ett eller flera tydligt identifierade segment av marknaden för godstransporter.
- (7) Inrättandet av det europeiska järnvägsnätet för konkurrenskraftig godstrafik bör ske i överensstämmelse med det transeuropeiska transportnätet (*TEN-T*). För det ändamålet krävs en samordnad utveckling av båda näten, och framför allt måste de internationella korridorerna för godstransporter samordnas med det befintliga transeuropeiska transportnätet. Dessutom bör enhetliga bestämmelser för dessa godskorridorer införas på gemenskapsnivå. Vid behov kan korridorerna få ekonomiskt stöd via TEN-T-programmet<sup>8</sup>.
- (8) Inom ramen för en godskorridor är det lämpligt att säkerställa en god samordning mellan berörda medlemsstater och infrastrukturförvaltare, att ge tillräcklig prioritet åt järnvägsgodstrafiken, att inrätta effektiva och tillräckliga förbindelser med andra transportsätt samt att skapa gynnsamma förutsättningar för att utveckla konkurrensen mellan leverantörer av godstransporttjänster.
- (9) Inrättandet av en godskorridor bör granskas och godkännas på gemenskapsnivå enligt öppna och tydligt definierade kriterier och förfaranden som ger medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna tillräckligt handlingsutrymme vad avser beslutsfattande och förvaltning för att kunna vidta åtgärder som är anpassade till deras särskilda behov.
- (10) För att stimulera samordningen mellan medlemsstater och infrastrukturförvaltare ska varje korridor bistas av ett styrande organ bestående av olika infrastrukturförvaltare som berörs av godskorridoren i fråga.
- (11) För att kunna svara mot marknads behov bör villkoren för inrättandet av en godskorridor läggas fram i en genomförandeplan som innefattar identifiering av åtgärder som kan bidra till att förbättra järnvägsgodstrafikens prestanda och en tidsplan för åtgärdernas genomförande. För att säkerställa att planerade eller genomförda åtgärder för inrättandet av en godskorridor svarar mot behoven och förväntningarna hos godskorridorens samtliga användare bör dessa regelbundet rådfrågas enligt tydligt definierade förfaranden.

---

<sup>8</sup> EGT L 228, 23.9.1995, s. 1, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/1999 (EGT L 197, 29.7.1999, s. 1) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 807/2004 (EUT L 143, 30.4.2004, s. 46).

- (12) För att säkerställa konsekvens och kontinuitet i den infrastruktur som finns tillgänglig i godskorridoren bör investeringar i korridoren samordnas mellan berörda medlemsstater och infrastrukturförvaltare och planeras utifrån en modell som svarar mot godskorridorens behov. En investeringsplan bör offentliggöras för att säkerställa att informationen når de sökande som kan bedriva trafik i korridoren. Investeringarna bör omfatta förslag till insatser rörande utveckling av driftskompatibla system och en ökning av tågkapaciteten.
- (13) Av samma skäl bör även omfattande underhållsarbeten, som ofta har en stor inverkan på järnvägsinfrastrukturkapaciteten, samordnas inom godskorridoren och offentliggöras varvid uppgifterna bör hållas aktuella.
- (14) Inrättandet av infrastruktur och system avsedda för utvecklingen av intermodala varutransporttjänster är också nödvändig för att främja utvecklingen av godstransporter på järnväg i gemenskapen.
- (15) Berörda medlemsstater och behöriga nationella säkerhetsmyndigheter i godskorridoren kan ingå avtal om ömsesidigt erkännande av både fordon och tågförare. Säkerhetsmyndigheterna i de medlemsstater som berörs av godskorridoren bör samarbeta för att se till att dessa avtal genomförs.
- (16) För varje godskorridor bör en enda kontaktpunkt inrättas, för att underlätta ansökningar om infrastrukturkapacitet för internationella godstransporttjänster. Man bör för det ändamålet använda sig av befintliga initiativ, i synnerhet sådana som har startats av RailNetEurope, ett organ som fungerar som samordningsinstrument för infrastrukturförvaltarna och tillhandahåller vissa tjänster till internationella godsoperatörer.
- (17) De olika tidsramarna för planering av trafikformerna gör det önskvärt att säkerställa att ansökningar om infrastrukturkapacitet för varutransporter inte i onödan begränsas av ansökningar rörande persontransporter, särskilt med tanke på det socioekonomiska värdet av respektive transportkategori. Avgiften för utnyttjande av infrastruktur bör variera beroende på kvaliteten och tillförlitligheten hos det tilldelade tågläget.
- (18) Tåg som fraktar varor som är mycket känsliga för långa leveranstider och kräver punktlighet bör kunna ges tillräcklig prioritet i händelse av trafikstörningar.
- (19) För att säkerställa en utvecklad konkurrens mellan tillhandahållare av godstransporttjänster på järnväg i godskorridoren är det önskvärt att andra sökande än järnvägsföretagen och deras sammanslutningar får rätt att ansöka om infrastrukturkapacitet.
- (20) I syfte att optimera förvaltningen av godskorridoren och säkerställa ett smidigare trafikflöde och ökad prestanda för internationella godstransporttjänster på järnväg är det nödvändigt att få till stånd en god samordning mellan de regleringsorgan för järnvägstrafik som är utspridda på olika nät i godskorridoren. För att säkerställa ett bättre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen måste förvaltningen av denna infrastruktur och av de strategiska terminalerna i godskorridoren samordnas.
- (21) För att underlätta tillgången till information om utnyttjandet av hela den huvudsakliga infrastrukturen i godskorridoren och säkerställa icke-diskriminerande tillträde till

denna, är det önskvärt att alla tillhandahållare av internationella godstransporttjänster på järnväg får en beskrivning av järnvägsnät som innehåller alla dessa uppgifter.

- (22) För att objektivt kunna mäta nyttan av de åtgärder som syftar till att inrätta godskorridoren och säkerställa en effektiv uppföljning av dessa åtgärder, bör prestandaindikatorer för trafiken i godskorridoren fastställas och regelbundet offentliggöras.
- (23) I syfte att förbättra spridningen av god praxis och säkerställa en effektiv uppföljning av förvaltningen av det europeiska järnvägsnätet för konkurrenskraftig godstrafik, är det önskvärt att med kommissionens stöd förstärka samarbetet mellan gemenskapens samtliga infrastrukturförvaltare.
- (24) Med tanke på att målet för denna förordning, nämligen inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik bestående av godskorridorer, inte kan uppnås på ett tillfredsställande sätt av medlemsstaterna själva och därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen, som fastställs i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen, såsom den anges i samma artikel, går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (25) Rättvisa regler, som grundar sig på samarbetet mellan infrastrukturförvaltare som ska erbjuda godsoperatörer kvalitativa tjänster inom ramen för en internationell järnvägskorridor, bör införas rörande samordningen av investeringar, förvaltning av kapacitet och trafikstyrning.
- (26) Nödvändiga åtgärder för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter.
- (27) Framför allt bör kommissionen ges befogenheter att anta nödvändiga villkor och kriterier för genomförandet av denna förordning. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och är avsedda att ändra icke väsentliga delar av denna förordning och komplettera den genom tillägg av nya icke väsentliga delar, ska de antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som anges i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

## KAPITEL I

### ALLMÄNT

#### *Artikel 1*

#### **Syfte och tillämpningsområde**

1. I denna förordning fastställs regler för inrättandet och organiserandet av det europeiska järnvägsnätet för konkurrenskraftig godstrafik bestående av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik (nedan kallade

*godskorridorer*). Regler fastställs för urval och organisering av godskorridorer samt för de harmoniserade förfarandena för planering av investeringar, förvaltning av kapacitet och trafikstyrning.

2. Denna förordning gäller förvaltning och utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för nationella och internationella järnvägstjänster, med undantag för följande:
  - a) Fristående lokala och regionala järnvägsnät för persontrafik.
  - b) Järnvägsnät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik.
  - c) Regionala järnvägsnät som utnyttjas för regional godstrafik uteslutande av ett järnvägsföretag som inte omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 91/440/EEG<sup>9</sup>, till dess att en annan sökande ansöker om kapacitet på det järnvägsnätet.
  - d) Privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstransport.

## *Artikel 2*

### **Definitioner**

1. I denna förordning ska definitionerna i artikel 2 i direktiv 2001/14/EG gälla.
2. Dessutom gäller följande definitioner:
  - a) *godskorridor*: samtliga järnvägslinjer som inrättats på medlemsstaternas territorium och i tillämpliga fall på europeiska tredjeländers territorium och som förbinder en eller flera strategiska terminaler med en eller flera andra strategiska terminaler, omfattande en huvudlinje, alternativa vägar och spår som förbinder dem, järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning i godsterminaler och rangerbangårdar samt anslutningsspår till dessa.
  - b) *genomförandeplan*: dokument innehållande strategi, åtgärder och medel som berörda parter planerar att genomföra för att under en fastställd tidsperiod utveckla den verksamhet som krävs och är tillräcklig för att inrätta godskorridoren.
  - c) *omfattande underhållsarbete*: alla ingrepp och reparationer av sådan järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning som är nödvändig för tågtrafiken i en godskorridor om dessa ingrepp och reparationer medför att infrastrukturkapacitet reserveras i enlighet med artikel 28 i direktiv 2001/14/EG.
  - d) *terminal*: inrättning i en godskorridor som särskilt iordningställts för att medge lastning och/eller lossning av varor till och från godståg och samordning av

---

<sup>9</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

godstransporttjänster med transporter på väg, inre vattenvägar, till sjöss eller i luften, eller rangering och ombildning av godståg.

- e) *strategisk terminal*: en terminal i en godskorridor som är öppen för alla sökande och som spelar en viktig roll för godstransporterna på järnväg i godskorridoren.
- f) *enda kontaktpunkt*: en gemensam instans som inrättas av godskorridorens infrastrukturförvaltare och som ger sökande möjlighet att på en enda plats och vid ett tillfälle ansöka om ett trafikläge för en transportsträcka som innebär att åtminstone en nationsgräns måste passeras.

## KAPITEL II

### UTFORMNING OCH STYRNING AV DET EUROPEISKA JÄRNVÄGSNÄTET FÖR KONKURRENSKRAFTIG GODTRAFIK

#### *Artikel 3*

#### **Urval av godskorridorer**

1. Godskorridoren syftar till att möjliggöra utnyttjandet av internationella och nationella godstransporttjänster på åtminstone två medlemsstaters territorium. En godskorridor har följande egenskaper:
  - a) Den ingår i det transeuropeiska transportnätet.
  - b) Den möjliggör en betydande utveckling av godstrafiken på järnväg.
  - c) Den grundar sig på en socioekonomisk analys. Analysen ska omfatta följderna för de delar av transportsystemet där tilldelningen av infrastrukturkapacitet i godskorridoren i betydande grad påverkar gods- och persontrafiken. Den ska inbegripa en analys av de viktigaste konsekvenserna i fråga om externa kostnader.
  - d) Den stöds av en genomförandeplan.
2. Inrättande eller ändring av en godskorridor ska föreslås av berörda medlemsstater. De ska för det ändamålet meddela kommissionen ett förslag som har utarbetats tillsammans med berörda infrastrukturförvaltare med beaktande av de kriterier som fastläggs i bilagan.
3. Godskorridorerna ska inrättas på följande sätt:
  - a) Senast ett år efter ikraftträdandet av denna förordning ska varje medlemsstat som på sitt territorium har åtminstone två landgränser till andra medlemsstater ta emot åtminstone ett förslag om godskorridor.
  - b) Senast tre år efter ikraftträdandet av denna förordning ska varje medlemsstat på sitt territorium ta emot åtminstone följande:

- i) En godskorridor.
  - ii) Två godskorridorer om godstransportarbetet på järnväg i den berörda medlemsstaten överstiger eller är lika med 30 miljarder tonkilometer.
  - iii) Tre järnvägskorridorer om godstransportarbetet på järnväg i den berörda medlemsstaten överstiger eller är lika med 70 miljarder tonkilometer.
4. Kommissionen ska granska förslagen till inrättande av de godskorridorer som avses i punkt 2 och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 18.3 anta ett beslut om en första grupp av godskorridorer senast ett år efter ikraftträdandet av denna förordning. Vid denna granskning ska de kriterier som anges i bilagan beaktas.
  5. Godskorridoren får omfatta delar av järnvägsnät i europeiska tredjeländer. Om så är fallet ska dessa delar vara förenliga med TEN-T-politiken.
  6. Den grupp av godskorridorer som avses i punkt 4 ska gradvis ändras och kompletteras utifrån förslagen om inrättande eller ändring av en godskorridor, efter beslut av kommissionen som ska godkännas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 18.3. Medlemsstaternas förslag ska granskas med beaktande av kriterierna i bilagan.
  7. Om det uppstår svårigheter mellan två eller flera medlemsstater vad avser inrättandet eller ändringen av en godskorridor som berör den järnvägsinfrastruktur som finns inom deras territorium ska kommissionen på begäran av en av de berörda medlemsstaterna rådfråga den kommitté som avses i artikel 18 rörande dessa svårigheter. Kommitténs yttrande ska meddelas de berörda medlemsstaterna. De berörda medlemsstaterna ska beakta detta yttrande i syfte att försöka nå en lösning.
  9. Åtgärder för att ändra bilagan, som är åtgärder med allmän räckvidd avsedda att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 18.4.

#### *Artikel 4*

#### **Styrning av godskorridorer**

1. De medlemsstater som berörs av en godskorridor ska samarbeta för att säkerställa att godskorridoren utvecklas i enlighet med genomförandeplanen. De ska fastställa allmänna mål för godskorridoren och försäkra sig om att genomförandeplanen syftar till att uppfylla dessa mål.
2. För varje godskorridor ska berörda infrastrukturförvaltare, enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 2001/14/EG, inrätta ett styrande organ som ska ansvara för att fastställa genomförandeplanen för godskorridoren och leda arbetet med att sammanställa och uppdatera densamma. Det styrande organet ska regelbundet rapportera om sitt arbete till berörda medlemsstater, och vid behov till de europeiska samordnarna för de prioriterade TEN-T-projekt som avses i artikel 17a i

Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG<sup>10</sup> om dessa ingår i godskorridoren.

3. Det styrande organet ska vara en oberoende juridisk enhet. Det kan inrättas i form av en europeisk ekonomisk intressegruppering i den mening som avses i förordning (EEG) nr 2137/85<sup>11</sup> och ska ha status som en sådan gruppering.
4. Det styrande organets ledamöter utser en ordförande med en mandatperiod på minst tre år.
5. En arbetsgrupp ska bildas, sammansatt av förvaltare och ägare till de strategiska terminaler för godskorridoren som avses i artikel 9. Gruppen kan avge ett yttrande om alla förslag från det styrande organet som får direkta konsekvenser för de strategiska terminalernas investeringar och förvaltning. Det styrande organet får inte fatta beslut i strid med detta yttrande.

#### *Artikel 5*

### **Genomförandeåtgärder för godskorridoren**

1. Genomförandeplanen ska efter att ha godkänts av det styrande organet omfatta följande:
  - a) En beskrivning av godskorridorens egenskaper och en plan för genomförandet av de åtgärder som krävs för att inrätta godskorridoren.
  - b) Väsentliga delar av den marknadsundersökning som avses i punkt 3.
  - c) Det styrande organets mål i termer av godskorridorens prestanda, uttryckt i tjänstekvalitet och godskorridorens kapacitet enligt bestämmelserna i artikel 16.
  - d) Programmet för verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande enligt punkt 3 i denna artikel.
2. Genomförandeplanen ska regelbundet uppdateras ses över med beaktande av utvecklingen vad avser genomförandet av åtgärderna i planen, marknaden för godstransport på järnväg i godskorridoren och den prestanda som uppmätts i enlighet med bestämmelserna i artikel 16.2.
3. En marknadsundersökning ska genomföras. Den ska avse den konstaterade och förväntade trafikutvecklingen i godskorridoren och de delar av transportsystemet som är anslutna till den. Den ska omfatta en granskning av hur olika trafiktyper utvecklas, både varutransporter och persontransporter. Den ska omfatta de viktigaste delarna av den socioekonomiska analys som avses i artikel 3.1 c. Marknadsundersökningen ska uppdateras minst en gång om året. Genomförandeplanen för godskorridoren ska justeras på grundval av undersökningens resultat.

---

<sup>10</sup> EGT L 228, 9.9.1996.

<sup>11</sup> EGT L 199, 31.7.1985, s. 1.



4. Ett program för verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande ska inrättas. Programmet ska bland annat innehålla gemensamma mål, tekniska val och en tidsplan över ingrepp i järnvägsinfrastrukturen och tillhörande utrustning som är nödvändiga för att genomföra samtliga de åtgärder som avses i artiklarna 7–16.

#### *Artikel 6*

#### **Samråd med sökande**

1. För att sökande (enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 2001/14/EG) som kan komma att använda godskorridoren ska medverka på ett bra sätt, ska det styrande organet inrätta samrådsmekanismer.
2. Sökande som ansöker om att utnyttja godskorridoren ska rådfrågas av det styrande organet innan genomförandeplanen godkänns och i samband med att den uppdateras. Om det styrande organet och de sökande är oeniga kan de sökande vända sig till kommissionen, som i ärendet ska rådfråga den kommitté som avses i artikel 18.1, i överensstämmelse med det förfarande som avses i artikel 18.2.

### KAPITEL III

## INVESTERINGAR I GODSKORRIDOREN

#### *Artikel 7*

#### **Planering av investeringar**

1. Det styrande organet ska utarbeta och godkänna följande:
  - a) En gemensam plan för infrastrukturinvesteringar i godskorridoren på lång sikt, det vill säga minst tio år.
  - b) I tillämpliga fall en gemensam plan för investeringar i godskorridoren på medellång sikt (minst två år).

Investeringsplanerna ska innehålla en förteckning över planerade projekt för utbyggnad, modernisering och upprustning av järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning i godskorridoren inklusive finansiella behov.

2. De investeringsplaner som avses i punkt 1 ska omfatta en strategi för utbyggnad av driftskompatibla system i godskorridoren som ska uppfylla väsentliga krav och de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller för järnvägsnät enligt definitionen i direktiv 2008/57/EG<sup>12</sup>. Denna strategi ska grunda sig på en kostnadsnyttoanalys av utbyggnaden av dessa system. Den ska överensstämma med nationella och europeiska planer för utbyggnad av driftskompatibla system, särskilt med planen för utbyggnad av det europeiska järnvägssignalsystemet (ERTMS).

---

<sup>12</sup> EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

3. I förekommande fall ska investeringsplanerna innehålla uppgifter om planerat stöd från gemenskapen via TEN-T-programmet och uppgifter som styrker att den i planen angivna strategin överensstämmer med detta program.
4. De investeringsplaner som avses i punkt 1 ska även omfatta en kapacitetsökningsstrategi för godstågstrafiken i godskorridoren. Strategin ska utgå från tillåten tåglängd, lastprofil och axellast för tåg som trafikerar godskorridoren.
5. De investeringsplaner som avses i punkt 1 ska offentliggöras i det dokument som avses i artikel 15 och regelbundet uppdateras. De ska ingå i godskorridorens genomförandeplan.

#### *Artikel 8*

### **Omfattande underhållsarbeten**

Godskorridorens infrastrukturförvaltare ska minst en gång per år samordna sin planering av omfattande underhållsarbeten på infrastruktur och tillhörande utrustning.

#### *Artikel 9*

### **Strategiska terminaler**

1. I samråd med den arbetsgrupp som avses i artikel 4.1 ska det styrande organet anta en strategi för utvecklingen av strategiska terminaler för att dessa ska kunna möta godstrafikens behov i godskorridoren.
2. Det styrande organet ska vidta adekvata åtgärder för att genomföra denna strategi. Organet ska regelbundet se över strategin.

## KAPITEL IV

### **FÖRVALTNING AV GODSKORRIDOREN**

#### *Artikel 10*

### **En enda kontaktpunkt för ansökningar om internationella tåglägen**

1. Det styrande organet ska inrätta en enda kontaktpunkt för ansökningar om tåglägen för godståg som passerar minst en nationsgräns i godskorridoren.
2. Alla ansökningar avseende tåglägen för godståg som passerar minst en nationsgräns eller trafikerar flera järnvägsnät i godskorridoren ska lämnas till den enda kontaktpunkt som avses i punkt 1.
3. Berörda regleringsorgan, som nämns i artikel 17 i denna förordning, ska se till att den enda kontaktpunktens verksamhet bedrivs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

## Artikel 11

### Prioriterade godstransporter

1. Det styrande organet ska fastställa kategorier för olika typer av varutrafik som ska gälla inom hela godskorridoren. Åtminstone en av dessa kategorier (nedan kallad ”prioriterade godstransporter”) ska omfatta varor som är känsliga för lång leveranstid och för vilka transporttiden därför bör kortas och punktlighet garanteras.
2. Kriterierna för fastställande av kategorierna för olika typer av varutrafik ska i tillämpliga fall antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet i artikel 18.3.

## Artikel 12

### Tilldelning av tåglägen för godståg

1. Genom undantag från artikel 20.2 i direktiv 2001/14/EG ska godskorridorens infrastrukturförvaltare reservera nödvändig kapacitet till prioriterad godstrafik för nästa räkenskapsår, före det årliga fastställandet av den tågplan som avses i artikel 18 i direktiv 2001/14/EG och på grundval av konstaterad godstrafik och den marknadsundersökning som avses i artikel 5.1.
2. Infrastrukturförvaltarna ska inom ramen för den slutligt fastställda tågplanen bevara en reservkapacitet som gör att de snabbt och korrekt kan besvara de *ad hoc*-ansökningar om kapacitet som avses i artikel 23 i direktiv 2001/14/EG. Reservkapaciteten ska vara tillräcklig för att ansökningar om tåglägen ska kunna tillgodoses på ett sätt som gör att det tilldelade tågläget håller en tillfredsställande kvalitet vad avser frakttid och tågplanens anpassning till godstrafik.
4. Tilldelade tåglägen för godstransporter kan vara av olika kvalitet vad avser frakttid. Avgiften för utnyttjande av infrastruktur för dessa tåglägen kan variera beroende på den kvalitetsnivå som erbjuds enligt artiklarna 7–8 i direktiv 2001/14/EG.
5. Med undantag för force majeure kan ett tågläge som tilldelats för prioriterade godstransporter inte återkallas senare än 3 månader före utsatt tid om inte den sökande i fråga samtycker till att det återkallas.
6. Godskorridorens infrastrukturförvaltare och den arbetsgrupp som avses i artikel 4.5 ska inrätta förfaranden för att säkerställa en optimal samordning av tilldelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och tilldelningen av kapacitet vid de strategiska terminaler som avses i artikel 9.

## Artikel 13

### Godkända sökande

Genom undantag från artikel 16.1 i direktiv 2001/14/EG får andra sökande än järnvägsföretag och deras internationella sammanslutningar ansöka om tåglägen för varutransporter när dessa berör ett eller flera avsnitt av godskorridoren.

## Artikel 14

### Trafikstyrning

1. Godskorridorens infrastrukturförvaltare ska fastställa och offentliggöra prioriteringsregler för olika trafiktyper i händelse av trafikstörningar i godskorridoren i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 3 och i bilaga I till direktiv 2001/14/EG.
2. I de prioriteringsregler som avses i punkt 1 i denna artikel ska det åtminstone föreskrivas att ett tågläge som tilldelats ett tåg med prioriterade godstransporter som uppfyller de ursprungliga kraven för detta tågläge inte kan överföras till ett annat tåg eller ändras om inte den ursprungliga innehavaren av tågläget samtycker till att det överförs till ett annat tåg eller ändras.
3. Godskorridorens infrastrukturförvaltare ska inrätta förfaranden för samordning och trafikstyrning i godskorridoren.
4. Godskorridorens infrastrukturförvaltare och den arbetsgrupp som avses i artikel 4.5 ska inrätta förfaranden för att säkerställa en optimal samordning mellan utnyttjandet av järnvägsinfrastrukturen och de strategiska terminaler som avses i artikel 9.

## Artikel 15

### Information om villkoren för utnyttjande av godskorridoren

Det styrande organet ska upprätta och offentliggöra ett dokument med följande innehåll:

- a) Alla uppgifter som berör godskorridoren i de nationella beskrivningar av järnvägsnätet som upprättats enligt förfarandet i artikel 3 i direktiv 2001/14/EG.
- b) En förteckning över strategiska terminaler med angivelse av egenskaper; alla uppgifter rörande villkor och närmare bestämmelser för tillträdet till strategiska terminaler.

## Artikel 16

### Tjänstekvalitet i godskorridoren

1. Godskorridorens infrastrukturförvaltare ska säkerställa samordningen av den verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande som gäller i godskorridoren enligt definitionen i artikel 11 i direktiv 2001/14/EG.
2. För att mäta de internationella och nationella godstransporttjänsternas tjänstekvalitet och kapacitet i godskorridoren ska det styrande organet fastställa prestandaindikatorer för godskorridoren och offentliggöra dessa minst en gång per år.

Eventuella tillämpningsregler för dessa indikatorer ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet i artikel 18.3.

## *Artikel 17*

### **Regleringsorgan**

1. De för godskorridoren behöriga regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG ska samarbeta för att övervaka infrastrukturförvaltarnas och de sökandes internationella verksamhet i godskorridoren. De ska samråda och utbyta information. De ska vid behov begära in information som är nödvändig för infrastrukturförvaltarna i den medlemsstat där de är behöriga.
2. Om en sökande har klagomål som rör internationella godstransporttjänster, eller om det berörda regleringsorganet genomför en undersökning på eget initiativ, ska detta organ samråda med regleringsorganet i varje annan medlemsstat genom vars territorium den berörda godskorridoren passerar och begära att få nödvändig information innan det fattar sitt beslut. Övriga regleringsorgan ska tillhandahålla all information som de själva har rätt att begära enligt sin nationella lagstiftning. Vid behov ska det regleringsorgan som har mottagit klagomålet eller på eget initiativ inlett en undersökning överlämna ärendet till det behöriga regleringsorganet så att detta kan vidta åtgärder gentemot berörda parter.

## KAPITEL V

### **SLUTBESTÄMMELSER**

## *Artikel 18*

### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet. Den tidsfrist som fastställs i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.
4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

## *Artikel 19*

### **Samarbete**

Infrastrukturförvaltarna ska samarbeta kring genomförandet av denna förordning. De ska utbyta information om god praxis för att samordna praxis i hela gemenskapen. Kommissionen ska bistå dem i detta arbete. Den ska för detta ändamål inrätta och leda en arbetsgrupp med företrädare för infrastrukturförvaltarna.

## *Artikel 20*

### **Undantag**

I tillämpliga fall får en medlemsstat avvika från denna förordning. Den ska för det ändamålet inge en motiverad ansökan om undantag till kommissionen. Kommissionen ska fatta beslut om denna ansökan i enlighet med det samrådsförfarande som avses i artikel 18.2, med beaktande av geografiska förhållanden samt av järnvägsgodstransporternas utveckling i den medlemsstat som har ingivit ansökan om undantag.

## *Artikel 21*

### **Uppföljning av genomförandet**

Berörda medlemsstater ska vartannat år räknat från inrättandet av godskorridoren meddela kommissionen en skriftlig redovisning av resultatet av deras samarbete enligt artikel 4.1. Kommissionen ska analysera denna redovisning och informera den kommitté som avses i artikel 18 om densamma.

## *Artikel 22*

### **Rapport**

Kommissionen ska regelbundet granska tillämpningen av denna förordning. Kommissionen ska överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet, den första gången senast fem år efter ikraftträdandet av denna förordning och därefter vart tredje år.

## *Artikel 23*

### **Översyn**

Om kommissionen i händelse av en översyn av riktlinjerna för TEN-T enligt villkoren i beslut nr 1692/96/EG beslutar att denna förordning bör anpassas till de nya riktlinjerna ska kommissionen lägga fram ett förslag för Europaparlamentet och rådet om ändring av denna förordning i enlighet därmed.

## *Artikel 24*

### **Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den .

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

## **BILAGA**

### **Bedömningskriterier för förslagen om inrättande av godskorridorer**

Urvalet av godskorridorer i artikel 3 och uppgraderingen av järnvägsnätet för konkurrenskraftig godstrafik ska genomföras enligt följande kriterier:

- (a) Det ska finnas en viljeförklaring där berörda medlemsstater bekräftar att de vill inrätta godskorridoren.
- (b) Godskorridoren ska ingå i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).
- (c) Om godskorridorens sträckning sammanfaller med ett banavsnitt (eller en del av ett banavsnitt) som hör till ett eller flera prioriterade TEN-T-projekt<sup>13</sup>, ska detta banavsnitt införlivas i godskorridoren, såvida det inte är avsett för persontransport.
- (d) Den godskorridor som enligt förslaget ska inrättas ska passera genom åtminstone tre medlemsstater eller åtminstone två medlemsstater om avståndet mellan de järnvägsknutar som ingår i den föreslagna korridoren överstiger 50 mil.
- (e) Godskorridoren ska vara ekonomiskt genomförbar och ha socioekonomiska fördelar.
- (f) Samtliga godskorridorer som föreslås av medlemsstaterna ska vara enhetliga, för att möjliggöra inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.
- (g) Det ska finnas en överensstämmelse med befintliga europeiska järnvägsnät såsom ERTMS-korridorerna och de korridorer som har definierats inom RailNetEurope.
- (h) Det ska finnas en god samtrafikförmåga med övriga transportsätt, särskilt tack vare ett lämpligt nät av strategiska terminaler, även i kusthamnar och inlandshamnar.
- (i) Den föreslagna strategin för att genomföra bestämmelserna i artiklarna 4–16.

---

<sup>13</sup> Se bilaga III till beslut nr 1692/96/EG.



## FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### 1. FÖRSLAGETS BENÄMNING:

Europaparlamentets och rådets förslag om det europeiska järnvägsnätet för konkurrenskraftig godstrafik.

### 2. BERÖRDA DELAR I DEN VERKSAMHETSBASERADE FÖRVALTNINGEN/BUDGETERINGEN

Politikområde/verksamhet som berörs:

Rubrik 06: Energi och transport

Budgetkapitel 06 02: Land-, luft- och sjötransport

Syfte: Att säkerställa genomförandet av den inre marknaden för transporttjänster

### 3. BERÖRDA BUDGETRUBRIKER

#### 3.1. Budgetrubriker (driftsposter och tillhörande poster för tekniskt och administrativt stöd (före detta B/A-poster) – nummer och benämning

Ej relevant

#### 3.2. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå och påverka budgeten

Bestämmelserna i förordningen har i princip ingen tidsgräns. Genomförandet kan delas upp på följande två perioder: 2010 (förordningens ikraftträdande) till 2013 (sista datum för godkännande av medlemsstaternas förslag om inrättande av godskorridorer), och perioden efter 2013. Denna finansieringsöversikt avser perioden 2009–2013 och åren 2014–2015, som kan användas som utgångspunkt för beräkningen av finansiella effekter för påföljande år.

#### 3.3. Budgettekniska uppgifter

Budget-rubrik	Typ av utgifter		Nya	Bidrag från Eftaländer	Bidrag från ansökande länder	Rubrik i budgetramen
	Icke-oblig. utg.	Icke-diff. anslag <sup>14</sup>	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
	Icke-oblig. utg.	Diff. anslag	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

<sup>14</sup> Icke-differentierade anslag.

#### 4. SAMMANFATTNING AV RESURSBEHOVEN

##### 4.1. Finansiella resurser

##### 4.1.1. Åtagandebemyndiganden och betalningsbemyndiganden

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt nr		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totalt
-----------------	------------	--	------	------	------	------	------	------	--------

##### Driftsutgifter<sup>15</sup>

Åtagandebemyndiganden	8.1.	a							
Betalningsbemyndiganden		b							

##### Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet<sup>16</sup>

Tekniskt och administrativt stöd	8.2.4.	c							
----------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

##### TOTALT REFERENSBELOPP

Åtagandebemyndiganden		a+c							
Betalningsbemyndiganden		b+c							

##### Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet<sup>17</sup>

Personalutgifter och därtill hörande utgifter	8.2.5.	d	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122	0,976
Andra administrativa utgifter än personalutgifter och därtill hörande utgifter som inte ingår i referensbeloppet	8.2.6.	e	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,44

##### Totala beräknade utgifter för åtgärden

<b>TOTALA ÅTAGANDE-BEMYNDIGANDEN inklusive personal- utgifter</b>		a+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416
<b>TOTALA BETALNINGS-BEMYNDIGANDEN inklusive personalutgifter</b>		b+c +d+ e	0,263	0,263	0,263	0,263	0,182	0,182	1,416

<sup>15</sup> Utgifter som inte omfattas av kapitel xx 01 i avdelning xx.

<sup>16</sup> Utgifter som omfattas av artikel xx 01 04 i avdelning xx.

<sup>17</sup> Utgifter som omfattas av andra artiklar i kapitel xx 01 än artiklarna xx 01 04 och xx 01 05.

## Uppgifter om samfinansiering

Om förslaget innefattar samfinansiering från medlemsstaterna eller andra organ (ange vilka), ska en beräkning av nivån på samfinansieringen anges i nedanstående tabell (ytterligare rader kan läggas till om det gäller flera organ):

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande part		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och följ- ande bud- getår	Totalt
.....	f							
TOTALA ÅTAGANDE- BEMYNDIGANDEN inklusive samfinansiering	a+c +d+ e+f							

### 4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

- Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering.
- Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetramen.
- Förslaget kan kräva tillämpning av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet<sup>18</sup> (dvs. flexibilitetsmekanismen eller revidering av budgetramen).

### 4.1.3. Påverkan på inkomsterna

- Förslaget påverkar inte inkomsterna
- Förslaget påverkar inkomsterna enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till en decimal)

Budgetrubrik	Inkomster	Före åtgärde n [år n-1]	Situation efter åtgärden							
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>19</sup>		
	a) Inkomster i absoluta tal									
	b) Förändring	Δ								

<sup>18</sup> Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

<sup>19</sup> Ytterligare kolumner ska läggas till om åtgärdens varaktighet överskrider 6 år.

**4.2. Personalresurser (t.ex. tjänstemän, tillfälligt anställda och extern personal) uttryckt i heltidsekvivalenter – för ytterligare uppgifter, se punkt 8.2.1.**

Årsbehov	År 2010	n+1	n+2	n+3	n+4	n + 5 och följande budgetår
Personal totalt (antal)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2

**5. BESKRIVNING OCH MÅL**

**5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt**

Utvärdering av förslagen om inrättande av godskorridorer och kontroll av genomförandet av förslagets bestämmelser.

**5.2. Mervärdet av en åtgärd på gemenskapsnivå – förslagets förenlighet med övriga finansiella instrument – eventuella synergieffekter**

Utvecklingen av godstransporterna förutsätter att en kvalitativ och tillförlitlig infrastruktur ställs till operatörernas förfogande, och i tillämpliga fall förvaltas ur ett internationellt perspektiv. För att bemöta den utmaningen framstår gemenskapsinsatser som nödvändiga för att förbättra och strukturera samarbetet mellan de nationella infrastrukturförvaltarna, och mer generellt infrastrukturförvaltningen.

Genomförandet av förslaget bör dessutom bidra till ett optimalt utnyttjande av det transeuropeiska transportnätet och till ökad effektivitet i ovan nämnda TEN-T-program.

**5.3. Förslagets mål och förväntade resultat samt indikatorer för dessa inom ramen för den verksamhetsbaserade förvaltningen**

Att säkerställa genomförandet av den inre marknaden för transporttjänster.

I förslaget uppmanas medlemsstaterna att inrätta internationella järnvägskorridorer till förmån för en konkurrenskraftig fraktrafik. Korridorernas funktionssätt bygger på följande fyra principer: förstärkt samarbete kring utnyttjandet av infrastruktur, samordning av investeringar, utveckling av intermodala förbindelser, tydlig information om villkoren för tillträde till infrastruktur, gynnsam behandling av godstrafiken på dessa linjer.

Den kommitté som ska inrättas genom förslaget till förordning ska medverka i urvalet av korridorer och i tillämpliga fall i det föreskrivande förfarandet.

**5.4. Metod för genomförande (preliminärt)**

*Centraliserad förvaltning*

- Direkt av kommissionen
- Indirekt genom delegering till
  - genomförandeorgan
  - sådana av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen
  - nationella offentligrättsliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning
- Delad eller decentraliserad förvaltning***
  - Tillsammans med medlemsstaterna
  - Tillsammans med tredjeländer
- Gemensam förvaltning med internationella organisationer (ange vilka)***

Anmärkningar:

## **6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING**

### **6.1. Övervakningssystem**

Kontrollen av bestämmelsernas genomförande ska utföras av GD TREN:s avdelningar och av den kommitté som ska utses enligt förslaget.

### **6.2. Utvärdering**

#### *6.2.1. Förhandsutvärdering*

Lagstiftningsförslagen har utarbetats med utgångspunkt i en rapport av den grupp av sakkunniga som kommissionen sammankallade och rådfrågade under första kvartalet 2008 (rapporten kommer att offentliggöras samtidigt som förslaget).

Dessutom har en konsekvensanalys av bestämmelserna genomförts och godkänts under tredje kvartalet 2008.

#### *6.2.2. Åtgärder som har vidtagits med anledning av en interimis- eller efterhandsutvärdering (lärdomar som dragits av liknande åtgärder)*

Förslaget baserar sig även på erfarenheterna av de prioriterade korridorerna för utbyggnaden av det europeiska järnvägssignalsystemet, de så kallade ERTMS-korridorerna (se förslagets konsekvensanalys).

#### *6.2.3. Bestämmelser om och tidsintervall för framtida utvärderingar*

Enligt förslaget ska genomförandet utvärderas vartannat år.

## 7. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Ej relevant

## 8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSBEHOVEN

### 8.1. Kostnader för förslaget fördelade på mål

Ej relevant

### 8.2. Administrativa utgifter

#### 8.2.1. Personal – antal och typ

Typ av tjänster		Personal (befintlig plus ev. tillkommande) som krävs för att förvalta åtgärden (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		År 2010	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjänstemän eller tillfälligt anställda <sup>20</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST	0,5	0,5	0,5	0,5		
Personal som finansieras <sup>21</sup> genom art. XX 01 02							
Övrig personal <sup>22</sup> som finansieras genom art. XX 01 04/05							
<b>TOTALT</b>		1,5	1,5	1,5	1,5	1	1

#### 8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som åtgärden för med sig

Kommissionen ska ansvara för följande huvudsakliga uppgifter:

- Utvärdera de förslag till inrättande av godskorridorer som medlemsstaterna sammanställer.
- Övervaka genomförandet av förslagens bestämmelser.
- Upprätta rapporter om genomförandet.

<sup>20</sup> Kostnaderna för dessa ingår INTE i referensbeloppet.

<sup>21</sup> Kostnaderna för dessa ingår INTE i referensbeloppet.

<sup>22</sup> Kostnaderna för dessa ingår i referensbeloppet.

8.2.3. *Beskrivning av hur behovet av personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna kommer att tillgodoses*

- Tjänster som för närvarande avdelats för att förvalta det program som ska ersättas eller förlängas.
- Tjänster som redan har avdelats inom ramen för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.
- Tjänster som kommer att begäras i samband med nästa årliga politiska strategi/preliminära budgetförslag.
- Tjänster som kommer att tillföras genom omfördelning av befintliga resurser inom den förvaltande avdelningen (intern omfördelning).
- Tjänster som krävs för år n, men som inte planerats inom ramen för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det berörda året.

8.2.4. *Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet (XX 01 04/05 – Utgifter för administration)*

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik (nummer och benämning)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och följande budgetår	TOTALT
<b>1 Tekniskt och administrativt stöd (inklusive tillhörande personalkostnader)</b>							
Genomförandeorgan							
Övrigt tekniskt och administrativt stöd							
– internt							
– externt							
<b>Totalt tekniskt och administrativt stöd</b>							

8.2.5. *Kostnader för personal och därtill hörande kostnader som inte ingår i referensbeloppet*

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År 2010	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och följande budgetår

Tjänstemän och tillfälligt anställda (XX 01 01)	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122
Personal som finansieras genom artikel XX 01 02 (extraanställda, nationella experter, kontraktsanställda, etc.)						
<b>Totala kostnader för personal och därtill hörande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)</b>	0,183	0,183	0,183	0,183	0,122	0,122

**Beräkning – Tjänstemän och tillfälligt anställda**

Personella och finansiella behov ska täckas genom de anslag som GD TREN kan beviljas inom ramen för budgetåret och med beaktande av budgetbegränsningarna.

**Beräkning – Personal som finansieras genom artikel XX 01 02**

8.2.6. Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År 2010	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och följande budgetår	TOTALT
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor							
XX 01 02 11 02 – Konferenser och möten							
XX 01 02 11 03 – Kommittémöten	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd							
XX 01 02 11 05 – Informationssystem							
<b>2 Andra administrativa utgifter, totalbelopp (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Övriga utgifter av administrativ karaktär</b> (precisera genom att ange budgetrubrik)							
<b>Totala administrativa utgifter, utom personalkostnader och därtill hörande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)</b>	0,08	0,08	0,08	0,08	0,06	0,06	0,42



Beräkning – *Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet*