EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 913/2010

av den 22 september 2010

om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande [2],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet [3], och

av följande skäl:

(1) I Europeiska unionens nya strategi för sysselsättning och tillväxt utgör upprättandet av en inre marknad för järnvägstrafik, särskilt när det gäller godstransporter, en viktig faktor för att nå målet om hållbar rörlighet.

(2) Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar [4] och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur [5] har utgjort viktiga etapper i skapandet av den inre marknaden för järnvägstrafik.

(3) För att kunna konkurrera med övriga transportsätt måste internationella och nationella godstransporttjänster, som konkurrensutsattes den 1 januari 2007, få tillgång till en järnvägsinfrastruktur som är av god kvalitet och finansierad i tillräcklig utsträckning, dvs. en infrastruktur som gör det möjligt att tillhandahålla godstransporttjänster under goda villkor vad avser kommersiell hastighet, frakttid och tillförlitlighet, dvs. som tillhandahåller tjänster som verkligen motsvarar innehållet i de avtal som ingåtts med järnvägsföretagen.

(4) Även om öppnandet av marknaden för godtransporter på järnväg har gjort det möjligt för nya operatörer att få tillgång till järnvägsnätet har marknadsmekanismerna inte varit och är inte tillräckliga för att organisera, reglera och göra transporterna på nätet säkrare. För att optimera utnyttjandet av nätet och säkerställa dess tillförlitlighet är det lämpligt att införa ytterligare förfaranden för att förstärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna avseende tilldelningen av internationella tåglägen för godståg.

(5) Mot den bakgrunden skulle inrättandet av internationella järnvägskorridorer för ett europeiskt 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 bästa metoden för att skapa internationella järnvägskorridorer för 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) Om inte annat föreskrivs, bör denna förordning inte påverka de rättigheter och skyldigheter som tillkommer infrastrukturförvaltarna enligt direktiven 91/440/EEG och 2001/14/EG och, i förekommande fall, de tilldelningsorgan som avses i artikel 14.2 i direktiv 2001/14/EG. Dessa rättsakter förblir i kraft, även när det gäller bestämmelser som berör godskorridorer.

(8) När en godskorridor inrättas bör, när så är lämpligt, hänsyn tas till behovet av bättre förbindelser med järnvägsinfrastrukturen i europeiska tredjeländer.

[1] EUT C 317, 23.12.2009, s. 94.
[2] EUT C 79, 27.3.2010, s. 45.
[3] Europaparlamentets ståndpunkt av den 23 april 2009 (EUT C 184 E, 8.7.2010, s. 354), rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 22 februari 2010 (EUT C 114 E, 4.5.2010, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 15 juni 2010 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 13 september 2010.
[4] EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.
[5] EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

(9) Utformningen av godskorridorer bör ske på sådant sätt att kontinuiteten i korridoren säkerställs genom att nödvändiga förbindelser mellan olika typer av befintlig järnvägsinfrastruktur säkerställs.

(10) Inrättandet av internationella järnvägskorridorer som ska bilda ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik bör ske på ett sätt som överensstämmer med det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och/eller korridorerna för europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). För det ändamålet krävs en samordnad utveckling av näten, och framför allt i fråga om integrering av de internationella korridorerna för godstrafik med de befintliga TEN-T-korridorerna och ERTMS-korridorerna. Dessutom bör harmoniserade bestämmelser för de godskorridorerna införas på unionsnivå. Projekt som syftar till att minska bullret från godståg bör främjas. Vid behov bör inrättandet av de korridorerna få ekonomiskt stöd via TEN-T-, forsknings- och Marco Polo-programmen och från unionens andra handlingsprogram och fonder, t.ex. Europeiska regionala utvecklingsfonden eller Sammanhållningsfonden samt Europeiska investeringsbanken.

(11) Inom ramen för en godskorridor bör god samordning mellan berörda medlemsstater och infrastrukturförvaltare säkerställas, tillräcklig prioritet ges åt järnvägsgodstrafiken, effektiva och tillräckliga förbindelser inrättas med andra transportsätt samt gynnsamma förutsättningar skapas för att utveckla konkurrensen mellan leverantörer av godstransporttjänster.

(12) Utöver inrättandet av godskorridorer i enlighet med artikel 3 bör inrättandet av ytterligare godskorridorer granskas och godkännas på unionsnivå, i enlighet med öppna och tydligt definierade kriterier och förfaranden som ger medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna tillräckligt handlingsutrymme vad avser beslutsfattande och förvaltning för att kunna beakta befintliga initiativ för särskilda korridorer, t.ex. ERTMS-, RailNetEurope (RNE) och TEN-T, och för att kunna vidta åtgärder som är anpassade till deras särskilda behov.

(13) För att stimulera samordningen mellan medlemsstater och infrastrukturförvaltare, och tillhandahålla kontinuitet i korridoren, bör en lämplig förvaltningsstruktur införas för varje godskorridor, med beaktande av behovet av att undvika överlappning med redan befintliga förvaltningsstrukturer.

(14) För att svara mot marknadens behov bör metoderna för inrättandet av en godskorridor läggas fram i en genomförandeplan, som bör innehålla identifiering av och en tidsplan för åtgärder som kan bidra till att förbättra järnvägsgodstrafikens prestanda. För att dessutom säkerställa att planerade eller genomförda åtgärder för inrättandet av en godskorridor svarar mot behoven eller förväntningarna hos godskorridorens samtliga användare, måste de sökande som förväntas använda godskorridoren rådfrågas regelbundet enligt de förfaranden som styrelsen fastställt.

(15) Utvecklingen av intermodala godsterminaler bör också anses vara nödvändig för att stödja inrättandet av godskorridorer i unionen.

(16) För att säkerställa konsekvens och kontinuitet i den infrastruktur som är tillgänglig i godskorridoren, bör investeringar i korridoren samordnas mellan berörda medlemsstater och infrastrukturförvaltare samt, i förekommande fall, mellan medlemsstater och europeiska tredjeländer, och planeras utifrån en modell som, förutsatt att den är ekonomiskt livskraftig, svarar mot godskorridorens behov. Tidsplanen för genomförandet av investeringen bör offentliggöras för att säkerställa att sökande som kan komma att bedriva trafik i korridoren är välinformerade. Investeringarna bör omfatta projekt som rör utveckling av driftskompatibla system och en ökning av tågens kapacitet.

(17) Av samma skäl bör alla arbeten på infrastruktur och dess utrustning som skulle kunna begränsa godskorridorens tillgängliga kapacitet också samordnas på den nivå som rör godskorridoren och dessa uppgifter bör hållas aktuella och offentliggöras regelbundet.

(18) För varje godskorridor bör en enda kontaktpunkt utses eller 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 RNE, ett organ som fungerar som samordningsinstrument för infrastrukturförvaltarna och tillhandahåller ett flertal tjänster till internationella godsoperatörer.

(19) Förvaltningen av godskorridorerna bör också omfatta förfaranden för tilldelning av infrastrukturkapacitet för internationella godståg som trafikerar sådana korridorer. De förfarandena bör beakta kapacitetsbehovet för andra transporttyper, inbegripet passagerartransporter.

(20) För att säkerställa bättre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen måste driften av denna infrastruktur och av terminalerna i godskorridoren samordnas.

(21) Prioriteringsregler kan även betyda prioriteringsmål, beroende på situationen i respektive medlemsstat.

(22) Godståg som trafikerar godskorridoren bör i möjligaste mån beredas tillfälle att framföras punktligt i händelse av trafikstörningar, med beaktande av alla transporttypers behov.

(23) För att främja en utvecklad konkurrens mellan tillhandahållare av godstransporttjänster på järnväg i godskorridoren bör andra sökande än järnvägsföretagen och deras sammanslutningar kunna ansöka om infrastrukturkapacitet i godskorridorerna.

(24) För att objektivt utvärdera nyttan med de åtgärder som syftar till att inrätta godskorridoren, bör prestandan hos godstransporterna i godskorridoren övervakas och kvalitetsrapporter offentliggöras regelbundet. Utvärderingen av prestandan bör inbegripa resultatet av undersökningen av tillfredsställelsen hos godskorridorens användare.

(25) För att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till internationella järnvägstjänster, är det nödvändigt att få till stånd god samordning mellan regleringsorganen när det gäller de olika järnvägsnäten i godskorridoren.

(26) För att underlätta tillgången till information om utnyttjandet av hela den huvudsakliga infrastrukturen i godskorridoren och garantera icke-diskriminerande tillträde till den korridoren, bör styrelsen upprätta, regelbundet uppdatera och offentliggöra ett dokument som innehåller all denna information.

(27) Eftersom målet för denna förordning, nämligen inrättandet av ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik bestående av godskorridorer, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av dess omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(28) Rättvisa regler som grundar sig på samarbete mellan infrastrukturförvaltare, som måste erbjuda godsoperatörer tjänster av hög kvalitet inom ramen för en internationell järnvägskorridor, bör införas rörande samordning av investeringar, förvaltning av kapacitet och trafikstyrning.

(29) Eftersom internationella tåg behöver färdas längs sträckor som kombinerar flera korridorer enligt definitionen i denna förordning, kan infrastrukturförvaltarna för flera korridorer också samordna sin verksamhet för att se till att de berörda korridorerna har tillräcklig kapacitet, att trafiken flyter och att prioriteringsreglerna tillämpas konsekvent på de olika trafiktyperna vid eventuella störningar.

(30) Syftet med denna förordning är att förbättra effektiviteten i godstrafiken på järnväg i förhållande till andra transportsätt. Samordning bör säkras mellan medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna för att garantera att godskorridorerna fungerar så effektivt som möjligt. Operativa åtgärder bör därför vidtas parallellt med investeringar i infrastruktur och teknisk utrustning såsom ERTMS, som bör syfta till att öka godstrafikens kapacitet och effektivitet.

(31) Genomförandet av bestämmelser om inrättande och ändring av godskorridorer och om de undantag som medlemsstaterna beviljas måste ske enligt enhetliga villkor för att säkerställa att förslagen om inrättande av godskorridorer överensstämmer med kriterierna i den här förordningen. Genomförandebefogenheterna bör därför tilldelas kommissionen. I enlighet med artikel 291 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska regler och allmänna principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter fastställas i förväg genom en förordning som antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet. I väntan på att den förordningen antas bör rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter [1] fortsätta att tillämpas, med undantag för det föreskrivande förfarandet med kontroll, som inte är tillämpligt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNT

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Regler fastställs för val, organisation och förvaltning av godskorridorer och den vägledande investeringsplaneringen för dessa.

2. Denna förordning ska tillämpas på förvaltning och utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som ingår i godskorridorer.

[1] EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Artikel 2

Definitioner

1. I denna förordning ska definitionerna i artikel 2 i direktiv 2001/14/EG gälla.

2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1 ska följande gälla:

a) *godskorridor*: samtliga utsedda järnvägslinjer, inbegripet järnvägsfärjelinjer, på en medlemsstats territorium eller mellan medlemsstater och i tillämpliga fall europeiska tredjeländer, vilka förbinder två eller flera terminaler längs en huvudlinje, samt vid behov alternativa linjer och avsnitt som förbinder dem, inbegripet järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning samt relevanta järnvägstjänster i enlighet med artikel 5 i direktiv 2001/14/EG.

b) *genomförandeplan:* dokument som presenterar de medel och den strategi som berörda parter planerar att genomföra för att under en fastställd tidsperiod utveckla de åtgärder som är nödvändiga och tillräckliga för att inrätta godskorridoren.

c) *terminal:* anläggning i en godskorridor som särskilt iordningställts för att medge lastning och/eller lossning av gods till och från godståg och samordning av godstransporttjänster med transporter på väg, till sjöss, på inre vattenvägar eller i luften, eller tågbildning eller ändring av godstågs sammansättning, samt vid behov genomförande av gränsförfaranden vid gränserna till europeiska tredjeländer.

KAPITEL II

UTSEENDE OCH FÖRVALTNING AV DE INTERNATIONELLA JÄRNVÄGSKORRIDORERNA FÖR KONKURRENSKRAFTIG GODSTRAFIK

Artikel 3

Utseende av de första godskorridorerna

De medlemsstater som avses i bilagan ska se till att de första godskorridorer som anges i den bilagan är driftsklara vid de tidpunkter som anges däri. De berörda medlemsstaterna ska informera kommissionen om inrättandet av godskorridorerna.

Artikel 4

Kriterier för ytterligare godskorridorer

Vid urvalet av de ytterligare godskorridorer som avses i artikel 5 och ändringen av de godskorridorer som avses i artikel 6 ska följande kriterier beaktas:

a) Det förhållandet att godskorridoren passerar minst tre medlemsstaters territorium, eller två medlemsstaters territorium om avståndet mellan de terminaler som betjänas av godskorridoren är längre än 500 km.

b) Godskorridorens förenlighet med TEN-T, ERTMS-korridorerna och/eller de korridorer som fastställs av RNE.

c) Integreringen av prioriterade TEN-T-projekt [1] i godskorridoren.

d) Jämvikten mellan den samhällsekonomiska kostnad respektive nytta som inrättandet av godskorridoren medför.

e) Förenligheten mellan alla godskorridorer som föreslås av medlemsstaterna för att inrätta ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstransport.

f) Utvecklingen av godstrafiken på järnväg och omfattande handels- och godsströmmar längs godskorridoren.

g) Om lämpligt, bättre transportförbindelser mellan medlemsstater och europeiska tredjeländer.

h) Sökandenas intresse av godskorridoren.

i) Förekomsten av goda transportförbindelser med andra transportsätt, särskilt tack vare ett tillfredsställande nät av terminaler, även i kusthamnar och inlandshamnar.

Artikel 5

Urval av ytterligare godskorridorer

1. Varje medlemsstat med en järnvägsgräns mot en annan medlemsstat ska delta i inrättandet av minst en godskorridor, om inte denna skyldighet redan har uppfyllts enligt artikel 3.

2. Utan hinder av punkt 1 ska medlemsstaterna, på begäran av en medlemsstat, delta i inrättandet av en godskorridor enligt den punkten eller förlängningen av en befintlig korridor för att göra det möjligt för en angränsande medlemsstat att uppfylla sina skyldigheter enligt den punkten.

[1] Se bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 204, 5.8.2010, s. 1).

3. Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 7 i direktiv 91/440/EEG, ska en medlemsstat som, efter att ha tillhandahållit en socioekonomisk analys, anser att inrättandet av en godskorridor inte skulle vara av intresse för de sökande som sannolikt kommer att använda godskorridoren, eller inte skulle leda till betydande samhällsekonomiska vinster eller skulle innebära en orimlig börda inte vara skyldig att delta i enlighet med punkterna 1 och 2 i den här artikeln, efter ett beslut av kommissionen i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 21.2.

4. En medlemsstat ska inte vara skyldig att delta i enlighet med punkterna 1 och 2, om den har ett järnvägsnät med en annan spårvidd än huvudjärnvägsnätet i unionen.

5. Inrättandet av en godskorridor ska föreslås av de berörda medlemsstaterna. De ska för det ändamålet gemensamt till kommissionen sända en avsiktsförklaring som innehåller ett förslag utarbetat efter samråd med de berörda infrastrukturförvaltarna och sökandena, med beaktande av kriterierna i artikel 4.

För att uppfylla skyldigheterna enligt punkterna 1 och 2 ska de berörda medlemsstaterna gemensamt till kommissionen sända en avsiktsförklaring senast den 10 november 2012.

6. Kommissionen ska granska förslagen till inrättande av en godskorridor som avses i punkt 5 och i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 21.3 anta ett beslut om ett sådant förslags överensstämmelse med den här artikeln senast nio månader efter inlämnandet av förslaget.

7. De berörda medlemsstaterna ska inrätta godskorridoren senast två år efter det kommissionsbeslut som avses i punkt 6.

Artikel 6

Ändring av ytterligare godskorridorer

1. De godskorridorer som avses i artikel 5 får ändras på grundval av ett gemensamt förslag från de berörda medlemsstaterna till kommissionen efter samråd med de berörda infrastrukturförvaltarna och sökandena.

2. Kommissionen ska i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 21.3 anta ett beslut om förslaget med beaktande av de kriterier som anges i artikel 4.

Artikel 7

Medling

Om två eller flera berörda medlemsstater inte kan komma överens om 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 samråda med den kommitté som avses i artikel 21 angående detta. Kommissionens yttrande ska meddelas de berörda medlemsstaterna. De berörda medlemsstaterna ska beakta detta yttrande för att finna en lösning och fatta ett beslut i samförstånd.

Artikel 8

Förvaltning av godskorridorer

1. För varje godskorridor ska de berörda medlemsstaterna inrätta en direktion med ansvar för fastställande av godskorridorens allmänna syften, övervakning samt vidtagande av de åtgärder som uttryckligen anges i punkt 7 i den här artikeln samt i artiklarna 9, 11, 14.1 och 22. Direktionen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaternas myndigheter.

2. För varje godskorridor ska de berörda infrastrukturförvaltarna och i förekommande fall de berörda tilldelningsorgan som avses i artikel 14.2 i direktiv 2001/14/EG inrätta en styrelse, som ska ansvara för vidtagandet av de åtgärder som uttryckligen anges i punkterna 5, 7, 8 och 9 i den här artikeln och i artiklarna 9–12, 13.1, 14.2, 14.6, 14.9, 16.1, 17.1, 18 och 19 i denna förordning. Styrelsen ska bestå av företrädare för infrastrukturförvaltarna.

3. De medlemsstater och infrastrukturförvaltare som berörs av en godskorridor ska samarbeta inom den direktion och den styrelse som avses i punkterna 1 och 2 för att säkerställa att godskorridoren inrättas i enlighet med dess genomförandeplan.

4. Direktionen ska fatta sina beslut i samförstånd mellan företrädarna för myndigheterna i de berörda medlemsstaterna.

5. Styrelsen ska fatta sina beslut, inklusive beslut om sin rättsliga status, fastställandet av organisationsstrukturen, resurser och personal, i samförstånd mellan de berörda infrastrukturförvaltarna. Styrelsen får vara en oberoende juridisk enhet. Den får inrättas i form av en europeisk ekonomisk intressegruppering i den mening som avses i rådets förordning (EEG) nr 2137/85 av den 25 juli 1985 om europeiska ekonomiska intressegrupperingar (EEIG) [1].

[1] EGT L 199, 31.7.1985, s. 1.

6. Direktionens och styrelsens ansvarsområden ska inte påverka infrastrukturförvaltarnas oberoende enligt artikel 4.2 i direktiv 91/440/EEG.

7. Styrelsen ska inrätta en rådgivande grupp bestående av förvaltare och ägare av terminalerna i godskorridoren, vid behov inbegripet kust- och inlandshamnar. Denna rådgivande grupp får avge ett yttrande om alla förslag från styrelsen med direkta konsekvenser för investeringarna och för förvaltningen av terminaler. Gruppen får även avge yttranden på eget initiativ. Styrelsen ska ta hänsyn till alla sådana yttranden. Om styrelsen och den rådgivande gruppen är oeniga kan den rådgivande gruppen hänskjuta frågan till direktionen. Direktionen ska fungera som medlare och avge sitt yttrande i god tid. Det slutliga beslutet ska emellertid fattas av styrelsen.

8. Styrelsen ska inrätta ytterligare en rådgivande grupp bestående av järnvägsföretag som är intresserade av att använda godskorridoren. Denna rådgivande grupp får avge ett yttrande om alla förslag från styrelsen med direkta konsekvenser för dessa företag. Den rådgivande gruppen får även avge yttranden på eget initiativ. Styrelsen ska ta hänsyn till alla sådana yttranden.

9. Styrelsen ska i överensstämmelse med nationella och europeiska planer för utbyggnad samordna användningen av driftskompatibla it-tillämpningar eller alternativa lösningar som kan bli tillgängliga i framtiden för att behandla ansökningar om internationella tåglägen och sköta driften av internationella transporter inom korridoren.

Artikel 9

Åtgärder för att genomföra planen för godskorridoren

1. Styrelsen ska utarbeta en genomförandeplan senast sex månader innan godskorridoren görs driftsklar och lägga fram den för direktionen för godkännande. Denna plan ska innefatta följande:

a) en beskrivning av godskorridorens egenskaper, inklusive flaskhalsar, och programmet med de åtgärder som krävs för att inrätta godskorridoren,

b) de väsentliga delarna av den undersökning som avses i punkt 3,

c) målen för godskorridorerna, särskilt godskorridorens prestanda uttryckt i tjänstekvalitet och godskorridorens kapacitet i enlighet med bestämmelserna i artikel 19,

d) den investeringsplan som avses i artikel 11, och

e) åtgärderna för att tillämpa bestämmelserna i artiklarna 12–19.

2. Styrelsen ska regelbundet se över genomförandeplanen med beaktande av hur genomförandet framskrider, marknaden för godstransport i godskorridoren och den prestanda som uppmätts i enlighet med de mål som avses i punkt 1 c.

3. Styrelsen ska genomföra och regelbundet uppdatera en transportmarknadsundersökning avseende konstaterade och förväntade förändringar av trafiken i godskorridoren, till följd av dess inrättande, omfattande olika typer av trafik, såväl godstransport som persontransport. Undersökningen ska också vid behov täcka den samhällsekonomiska kostnad respektive nytta som inrättandet av godskorridoren medför.

4. Genomförandeplanen ska beakta utvecklingen av terminalerna, så att behoven för de godstransporter som äger rum i godskorridoren tillgodoses, särskilt genom att låta dem fungera som intermodala knutpunkter längs godskorridorerna.

5. Styrelsen ska när detta är lämpligt vidta åtgärder för att samarbeta med regionala och/eller lokala förvaltningar beträffande genomförandeplanen.

Artikel 10

Samråd med sökande

Styrelsen ska införa samrådsmekanismer i syfte att nå ett verkligt deltagande av de sökande som sannolikt kommer att använda godskorridoren. I synnerhet ska den sörja för att samråd sker med de sökande innan den genomförandeplan som avses i artikel 9 läggs fram för direktionen.

KAPITEL III

INVESTERINGAR I GODSKORRIDOREN

Artikel 11

Planering av investeringar

1. Styrelsen ska utarbeta och regelbundet se över en investeringsplan, som innehåller uppgifter om vägledande medel- och långsiktiga investeringar i infrastruktur i godskorridoren, och lägga fram den för direktionen för godkännande. Denna plan ska innefatta följande:

a) En förteckning över planerade projekt för utbyggnad, modernisering eller omstrukturering av järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning i godskorridoren samt relevanta finansiella behov och finansieringskällor.

b) En utbyggnadsplan för de driftskompatibla system i godskorridoren som uppfyller de väsentliga krav och de tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som gäller för nätet i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen ([1]). Denna utbyggnadsplan ska grundas på en kostnadsnyttoanalys av användningen av driftskompatibla system.

c) En plan för förvaltningen av kapaciteten för de godståg som kan trafikera godskorridoren, inbegripet avlägsnandet av de flaskhalsar som identifierats. Denna plan får bygga på en förbättring av hastighetsstyrningen och en ökning av tillåten tåglängd, lastprofil, dragen last och axellast för tåg som trafikerar godskorridoren.

d) I tillämpliga fall, en hänvisning till unionens bidrag enligt unionens finansieringsprogram.

2. Tillämpningen av denna förordning ska inte påverka medlemsstaternas behörighet när det gäller planering och finansiering av järnvägsinfrastruktur.

Artikel 12

Samordning av arbeten

Styrelsen ska på lämpligt sätt och inom lämplig tidsfrist samordna och säkerställa offentliggörandet på ett ställe av sin tidsplan för genomförande av alla de arbeten på infrastrukturen och dess utrustning som skulle begränsa tillgänglig kapacitet i godskorridoren.

KAPITEL IV

FÖRVALTNING AV GODSKORRIDOREN

Artikel 13

En enda kontaktpunkt för ansökningar om infrastrukturkapacitet

1. Styrelsen för en godskorridor ska utse eller inrätta ett gemensamt organ så att sökande på ett enda ställe och genom en enda åtgärd kan begära och få svar beträffande ansökan om infrastrukturkapacitet för godståg som passerar åtminstone en gräns i godskorridoren (nedan kallad *den enda kontaktpunkten*).

2. Den enda kontaktpunkten ska som samordningsinstrument också tillhandahålla grundläggande information om tilldelningen av infrastrukturkapacitet, inbegripet den information som avses i artikel 18. Den ska ange vilken infrastrukturkapacitet som är tillgänglig vid tidpunkten för ansökan och dess egenskaper enligt på förhand fastställda parametrar, såsom tillåten hastighet, tåglängd, lastprofil eller axellast för tåg som trafikerar godskorridoren.

3. Vid den enda kontaktpunkten ska beslut fattas om ansökningarna om på förhand iordningställda tåglägen för godståg enligt artikel 14.3 och reservkapacitet enligt artikel 14.5. Den ska tilldela kapacitet i enlighet med reglerna om kapacitetstilldelning i direktiv 2001/14/EG. Information ska utan dröjsmål lämnas till behöriga infrastrukturförvaltare om dessa ansökningar och de beslut som fattats.

4. För varje ansökan om infrastrukturkapacitet som inte kan tillmötesgås enligt punkt 3, ska den enda kontaktpunkten utan dröjsmål vidarebefordra ansökan om infrastrukturkapacitet till de behöriga infrastrukturförvaltarna och, i förekommande fall, de tilldelningsorgan som avses i artikel 14.2 i direktiv 2001/14/EG, vilka ska fatta beslut om ansökan i enlighet med artikel 13 och kapitel III i det direktivet, och meddela detta beslut till den enda kontaktpunkten för vidare behandling.

5. Den enda kontaktpunktens verksamhet ska utföras på ett öppet och icke-diskriminerande sätt. Därför ska det utarbetas ett register som ska ställas till förfogande för samtliga berörda parter. Registret ska innehålla uppgifter om ansökningsdatum, de sökandes namn, uppgifter om dokumentation som tillhandahållits och om incidenter som inträffat. Verksamheten ska vara underkastad kontroll av regleringsorgan, i enlighet med artikel 20.

Artikel 14

Tilldelning av kapacitet för godståg

1. Direktionen ska definiera ett ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren i överensstämmelse med artikel 14.1 i direktiv 2001/14/EG.

2. Styrelsen ska utvärdera behovet av kapacitet som ska tilldelas godståg som trafikerar godskorridoren, med beaktande av den transportmarknadsundersökning som avses i artikel 9.3 i den här förordningen, ansökningarna om infrastrukturkapacitet som avser tidigare och nuvarande tågplaner och ramavtalen.

3. På grundval av den utvärdering som avses i punkt 2 i denna artikel ska infrastrukturförvaltarna för godskorridoren gemensamt fastställa och organisera internationella på förhand iordningställda tåglägen för godståg i enlighet med det förfarande som avses i artikel 15 i direktiv 2001/14/EG, varvid hänsyn ska tas till behovet av kapacitet för andra typer av transport, inbegripet persontransport. De ska förbättra transporttider, intervaller, avgångs- och ankomsttider och rutter som är lämpliga för godstransporttjänster i syfte att öka godstransporterna på järnväg i godskorridorerna. Dessa på förhand iordningställda tåglägen ska offentliggöras senast tre månader före sista datum för mottagande av ansökningar om kapacitet enligt bilaga III till direktiv 2001/14/EG. Infrastrukturförvaltare för flera godskorridorer kan vid behov samordna internationella på förhand iordningställda tåglägen som erbjuder kapacitet i de berörda godskorridorerna.

([1]) EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.

4. Dessa på förhand iordningställda tåglägen ska i första hand tilldelas godståg som passerar minst en gräns.

5. Infrastrukturförvaltarna ska, om det är motiverat av marknadens krav och den utvärdering som avses i punkt 2 i denna artikel, gemensamt fastställa reservkapaciteten för internationella godståg som trafikerar godskorridorerna, varvid hänsyn ska tas till behovet av kapacitet för andra typer av transport, inbegripet persontransport, och hålla denna reserv tillgänglig i sina slutligt fastställda tågplaner, så att de snabbt och korrekt kan besvara de *ad hoc*-ansökningar om kapacitet som avses i artikel 23 i direktiv 2001/14/EG. Denna kapacitet ska reserveras fram till en viss tidsfrist före den i tågplanen utsatta tiden enligt styrelsens beslut. Denna tidsfrist får inte överskrida 60 dagar.

6. Styrelsen ska främja samordning av prioriteringsregler avseende tilldelningen av kapacitet i godskorridoren.

7. Infrastrukturförvaltare får i sina villkor för användning fastställa en avgift för tåglägen som tilldelats men som i slutändan inte används. Nivån på avgiften ska vara lämplig, avskräckande och effektiv.

8. Med undantag för *force majeure*, däribland brådskande och oförutsebart arbete av säkerhetsskäl, kan ett tågläge som tilldelats en godstransport enligt denna artikel inte återkallas senare än två månader före utsatt tid i tågplanen, om inte den berörda sökanden samtycker till återkallandet. I sådana fall ska den berörda infrastrukturförvaltaren göra sitt bästa för att erbjuda sökanden ett tågläge av motsvarande kvalitet och tillförlitlighet, vilket sökanden har rätt att godta eller avvisa. Denna bestämmelse ska inte påverka sökandens eventuella rättigheter enligt ett avtal som avses i artikel 19.1 i direktiv 2001/14/EG. Den sökande får under alla omständigheter hänskjuta ärendet till det regleringsorgan som avses i artikel 20 i den här förordningen.

9. Godskorridorens styrelse och den rådgivande grupp som avses i artikel 8.7 ska inrätta förfaranden för att säkerställa en optimal samordning av tilldelningen av kapacitet mellan infrastrukturförvaltare, både för de ansökningar som avses i artikel 13.1 och för de ansökningar som mottagits av berörda infrastrukturförvaltare. Härvid ska hänsyn även tas till tillträdet till terminaler.

10. I punkterna 4 och 9 i den här artikeln ska hänvisningar till infrastrukturförvaltare i förekommande fall inbegripa de tilldelningsorgan som avses i artikel 14.2 i direktiv 2001/14/EG.

Artikel 15

Godkända sökande

Utan hinder av bestämmelserna i artikel 16.1 i direktiv 2001/14/EG, får andra sökande än järnvägsföretag eller deras internationella sammanslutningar, såsom avlastare och aktörer som utför godstransporter och kombinerade transporter, ansöka om internationella på förhand iordningställda tåglägen i enlighet med artikel 14.3 och reservkapacitet i enlighet med artikel 14.5. För att använda ett sådant tågläge för godstransporter i godskorridoren ska de sökande ge ett järnvägsföretag ansvaret för att ingå en överenskommelse med infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 10.5 i direktiv 1991/440/EEG.

Artikel 16

Trafikstyrning

1. Godskorridorens styrelse ska inrätta förfaranden för samordning av trafikstyrningen i godskorridoren. Styrelserna för godskorridorer som är anslutna till varandra ska inrätta förfaranden för att samordna trafiken längs sådana godskorridorer.

2. Godskorridorens infrastrukturförvaltare och den rådgivande grupp som avses i artikel 8.7 ska inrätta förfaranden för att säkerställa en optimal samordning mellan driften av järnvägsinfrastrukturen och terminalerna.

Artikel 17

Trafikstyrning vid störningar

1. Styrelsen ska anta gemensamma mål för punktlighet och/eller riktlinjer för trafikstyrning vid störning av tågtrafiken i godskorridoren.

2. Varje berörd infrastrukturförvaltare ska utarbeta regler för prioritering mellan olika typer av trafik i den del av godskorridorerna som infrastrukturförvaltaren i fråga är ansvarig för i enlighet med de gemensamma mål och/eller riktlinjer som avses i punkt 1 i denna artikel. De prioriteringsreglerna ska offentliggöras i den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 3 i direktiv 2001/14/EG.

3. Principerna för fastställande av prioriteringsreglerna ska minst föreskriva att det tågläge som avses i artikel 14.3 och 14.4 vilket tilldelas godståg som följer den utsatta tiden enligt tågplanen i möjligaste mån inte ska ändras. Principerna för fastställande av prioriteringsreglerna ska syfta till att minimera tiden för återställning av trafiken på nätet till normal drift med beaktande av behoven för alla typer av transport. I detta syfte kan infrastrukturförvaltarna samordna styrningen av olika typer av trafik i flera godskorridorer.

Artikel 18

Information om villkoren för utnyttjande av godskorridoren

Styrelsen ska upprätta, regelbundet uppdatera och offentliggöra ett dokument med följande innehåll:

a) Alla uppgifter rörande godskorridoren i de beskrivningar av de nationella järnvägsnäten som upprättats i enlighet med förfarandet i artikel 3 i direktiv 2001/14/EG.

b) En förteckning över terminalerna med angivande av egenskaper, i synnerhet all information rörande villkor och metoder för tillträde till terminalerna.

c) Information om de förfaranden som avses i artiklarna 13–17 i denna förordning.

d) Genomförandeplanen.

Artikel 19

Tjänstekvalitet i godskorridoren

1. Godskorridorens styrelse ska främja kompatibilitet mellan kvalitetskraven på utförande längs godskorridoren i enlighet med artikel 11 i direktiv 2001/14/EG.

2. Styrelsen ska övervaka kvaliteten hos godstransporterna i godskorridoren och offentliggöra resultaten av övervakningen en gång per år.

3. Styrelsen ska organisera en undersökning av tillfredsställelsen hos godskorridorens användare och offentliggöra resultatet en gång per år.

Artikel 20

Regleringsorgan

1. De regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv 2001/14/EG ska samarbeta för att övervaka konkurrensen i godskorridoren. I synnerhet ska de säkerställa icke-diskriminerande tillträde till korridoren och utgöra de organ för överklagande som avses i artikel 30.2 i det direktivet. De ska utbyta nödvändig information som erhållits från infrastrukturförvaltarna och andra relevanta parter.

2. För att främja fri och rättvis konkurrens i godskorridorerna ska medlemsstaterna sträva efter att inrätta en jämförbar regleringsnivå. Regleringsorgan ska vara lätt tillgängliga för marknadsaktörerna, och de ska kunna fatta beslut på ett oberoende och effektivt sätt.

3. Om en sökande lämnar klagomål till ett regleringsorgan rörande internationella godstransporttjänster eller om det berörda regleringsorganet genomför en undersökning på eget initiativ, ska detta regleringsorgan samråda med regleringsorganen i alla andra medlemsstater genom vilka det berörda internationella tågläget för godståg passerar och begära all nödvändig information av dem innan det fattar sitt beslut.

4. De regleringsorgan med vilka samråd sker enligt punkt 3 ska lämna all information som de själva har rätt att begära enligt nationell lagstiftning till det berörda regleringsorganet. Denna information får endast användas vid behandlingen av det klagomål eller den undersökning som avses i punkt 3.

5. Det regleringsorgan som har mottagit klagomålet eller på eget initiativ har inlett en undersökning ska överlämna relevant information till det ansvariga regleringsorganet, så att detta kan vidta åtgärder gentemot berörda parter.

6. Alla berörda företrädare för infrastrukturförvaltare enligt artikel 15.1 i direktiv 2001/14/EG ska utan dröjsmål sörja för tillhandahållande av all den information som är nödvändig för behandlingen av det klagomål eller den undersökning som avses i punkt 3 i den här artikeln vilken begärs av regleringsorganet i den medlemsstat där den berörda företrädaren befinner sig. Detta regleringsorgan ska ha rätt att överföra sådan information om det berörda internationella tågläget till de regleringsorgan som nämns i punkt 3 i den här artikeln.

KAPITEL V

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 21

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 11a i direktiv 91/440/EEG.

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 tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

Artikel 22

Uppföljning av genomförandet

Den direktion som avses i artikel 8.1 ska vartannat år från och med tidpunkten för inrättandet av en godskorridor för kommissionen lägga fram resultaten av genomförandeplanen för den korridoren. Kommissionen ska analysera resultaten och informera den kommitté som avses i artikel 21 om sin analys.

Artikel 23

Rapport

Kommissionen ska regelbundet granska tillämpningen av denna förordning. Den ska inlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet, för första gången senast den 10 november 2015 och därefter vart tredje år.

Artikel 24

Övergångsbestämmelser

Denna förordning ska inte gälla Republiken Cypern och Malta, så länge som inget järnvägssystem finns på deras territorium.

Artikel 25

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 Strasbourg den 22 september 2010.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
J. BUZEK	O. CHASTEL
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA

Förteckning över de första godskorridorerna

	Medlemsstater	Huvudlinjer ([1])	Inrättande av godskorridorer:
1.	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–[*Basel*]–Milano–Genua	Senast den 10 november 2013
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam–Antwerpen–Luxemburg–Metz–Dijon–Lyon/[*Basel*]	Senast den 10 november 2013
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm–Malmö–Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck–Verona–Palermo	Senast den 10 november 2015
4.	PT, ES, FR	Sines-Lissabon/Leixões — Madrid–Medina del Campo/Bilbao/San Sebastian–Irún–Bordeaux–Paris/Le Havre/Metz Sines-Elvas/Algeciras	Senast den 10 november 2013
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venedig/Trieste–Bologna/Ravenna/ Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Trieste	Senast den 10 november 2015
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería–Valencia/Madrid–Zaragoza/Barcelona–Marseille–Lyon–Turin–Milano–Verona–Padua/Venedig–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest–Zahony (gränsen mellan Ungern och Ukraina)	Senast den 10 november 2013
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	— Bukarest–Constanta Prag–Wien/Bratislava–Budapest — Vidin–Sofia–Thessaloniki- Aten	Senast den 10 november 2013
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berlin–Warszawa–Terespol (gränsen mellan Polen och Vitryssland)/Kaunas	Senast den 10 november 2015
9.	CZ, SK	Prag–Horní Lideč–Žilina–Košice–Čierna nad Tisou (gränsen mellan Slovakien och Ukraina)	Senast den 10 november 2013

([1]) Med ”/” avses alternativa linjer. I överensstämmelse med de prioriterade TEN-T-projekten bör linjerna 4 och 6 i framtiden kompletteras med projekt nr 16, järnvägslinje för godstrafik Sines/Algeciras–Madrid–Paris, som omfattar den centrala genomfarten genom Pyrenéerna genom en låg tunnel.