

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EU) nr. 913/2010

2022/EØS/40/35

av 22. september 2010

om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter den ordinære regelverksprosessen⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Innenfor rammen for Den europeiske unions nye strategi for arbeidsplasser og vekst er opprettelsen av et indre jernbanemarked, særlig med hensyn til godstransport, en viktig faktor for å nå målet om bærekraftig mobilitet.
- 2) Rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner⁽⁴⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhets-sertifisering⁽⁵⁾ har vært viktige steg i opprettelsen av et indre jernbanemarked.
- 3) For å kunne være konkurransedyktige overfor andre transportmåter må internasjonal og nasjonal godstransport på jernbane, som ble åpnet for konkurranse 1. januar 2007, være i stand til å nyttiggjøre seg en

jernbaneinfrastruktur som er av god kvalitet og har tilstrekkelig finansiering, det vil si en infrastruktur som gjør det mulig å yte godstransport på jernbane på gode vilkår med hensyn til kommersiell hastighet og transporttid, og som gjør det mulig å være pålitelig, det vil si at den tjenesten som ytes, faktisk er i samsvar med de avtalene som er inngått med jernbaneforetakene.

- 4) Selv om åpningen av markedet for godstransport på jernbane har gjort det mulig for nye transportører å komme inn på jernbanenettet, har markedsordningene ikke vært og er fortsatt ikke tilstrekkelige til å organisere, regulere og sikre godstrafikken på jernbanen. For å optimere bruken av jernbanenettet og sikre dets pålitelighet er det nyttig å innføre ytterligere framgangsmåter for å styrke samarbeidet ved fordeling av internasjonale ruteleier for godstog mellom infrastrukturforvaltninger.
- 5) I denne forbindelse vil opprettelsen av internasjonale jernbanekorridorer for et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport der godstog kan kjøre på gode vilkår og enkelt kan skifte fra ett nasjonalt nett til et annet, kunne gi muligheter for forbedringer i vilkårene for bruk av infrastrukturen.
- 6) For å kunne opprette internasjonale jernbanekorridorer for et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport skal de initiativene som allerede er truffet med hensyn til jernbaneinfrastruktur, vise at opprettelsen av internasjonale korridorer som oppfyller særlige behov i ett eller flere klart definerte segmenter av godsmarkedet, er den mest hensiktsmessige metoden.
- 7) Denne forordning bør, med mindre annet er fastsatt, ikke berøre rettighetene og forpliktelsene til infrastrukturforvaltninger fastsatt i direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF og, dersom det er relevant, tildelingsorganer som nevnt i artikkel 14 nr. 2 i direktiv 2001/14/EF. Disse rettsaktene vil fortsatt gjelde, herunder med hensyn til bestemmelser som påvirker korridorene for godstransport
- 8) Opprettelsen av en korridor for godstransport skal eventuelt ta hensyn til behovet for bedre forbindelser med jernbaneinfrastrukturen i europeiske tredjestater.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 276 av 20.10.2010, s. 22, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 21/2014 av 14. februar 2014 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 42 av 17.7.2014, s. 28.

(1) EUT C 317 av 23.12.2009, s. 94.

(2) EUT C 79 av 27.3.2010, s. 45.

(3) Europaparlamentets holdning av 23. april 2009 (EUT C 184 E av 8.7.2010, s. 354), Rådets holdning ved første behandling av 22. februar 2010 (EUT C 114 E av 4.5.2010, s. 1), Europaparlamentets holdning av 15. juni 2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 13. september 2010.

(4) EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25.

(5) EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29.

- 9) Ved utformingen av korridorer for godstransport bør det forsøkes å sikre kontinuitet langs korridoren ved å gi mulighet for nødvendige forbindelser mellom eksisterende jernbaneinfrastrukturer.
- 10) Gjennomføringen av internasjonale korridorer for godstransport på jernbane som danner et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport, bør foretas på en måte som er i samsvar med korridorene i det transeuropeiske transportnettet (TEN-T) og/eller det europeiske systemet for styring av jernbanetraffikk (European Railway Traffic Management System (ERTMS)). For å oppnå dette er det nødvendig med samordnet utvikling av nye nett, særlig med hensyn til å innarbeide de internasjonale korridorene for godstransport på jernbane i de eksisterende TEN-T- og ERTMS-korridorene. Videre bør det utarbeides harmoniseringsregler for disse korridorene for godstransport på unionsplan. Det bør oppmuntres til prosjekter som har som mål å redusere støy fra godstog. Om nødvendig bør opprettelsen av disse korridorene få økonomisk støtte innenfor rammen av TEN-T-programmet, forskningsprogrammer og Marco Polo-programmer samt annen unionspolitikk og andre unionsfond, for eksempel Det europeiske fond for regionutvikling eller utjevningfondet og Den europeiske investeringsbank.
- 11) Innenfor rammen av en godstransportkorridor bør det sikres god samordning mellom medlemsstatene og de berørte infrastrukturforvaltningene, godstrafikk på jernbane bør prioriteres i tilstrekkelig grad, effektive og tilstrekkelige forbindelser til andre transportsystemer bør etableres, og det bør skapes vilkår som er gunstige for utviklingen av konkurransen mellom ytere av godstransport på jernbane.
- 12) I tillegg til de korridorene for godstransport som etableres i samsvar med artikkel 3, skal opprettelsen av ytterligere korridorer for godstransport undersøkes og godkjennes på unionsplan i samsvar med klart definerte og oversiktlige framgangsmåter og kriterier som gir medlemsstatene og infrastrukturforvaltningene nok rom for beslutningstaking og forvaltning til at de kan ta hensyn til eksisterende initiativer for spesialkorridorer, for eksempel ERTMS, RailNetEurope (RNE) og TEN-T, og treffe tiltak som er tilpasset deres særlige behov.
- 13) For å stimulere samordningen mellom medlemsstatene og infrastrukturforvaltningene og sikre kontinuitet langs korridoren bør det opprettes en hensiktsmessig styringsstruktur for hver korridor for godstransport, idet det tas hensyn til behovet for å unngå overlapping med allerede eksisterende styringsstrukturer.
- 14) For å tilfredsstillere behovene i markedet bør metodene for opprettelse av en godstransportkorridor framlegges i en gjennomføringsplan, som bør omfatte å identifisere og fastsette en tidsplan for tiltak som vil forbedre ytelsen i godstransporten på jernbanen. For dessuten å sikre at planlagte eller gjennomførte tiltak for opprettelsen av en godstransportkorridor oppfyller behovene eller forventningene til alle brukerne av godstransportkorridoren, skal de søkerne som sannsynligvis vil bruke godstransportkorridoren, rådspørres regelmessig i samsvar med framgangsmåtene definert av styringsgruppen.
- 15) Utviklingen av terminaler for ulike godstransportsystemer bør også anses som nødvendig for å støtte opprettelsen av korridorer for godstransport i Unionen.
- 16) For å sikre ensartethet og kontinuitet i den infrastrukturkapasiteten som er tilgjengelig langs godstransportkorridoren, bør investering i korridoren samordnes mellom de berørte medlemsstatene og infrastrukturforvaltningene, samt eventuelt mellom medlemsstatene og europeiske tredjestater, og bør planlegges på en måte som, forutsatt økonomisk levedyktighet, tilfredsstillere behovene til godstransportkorridoren. Tidsplanen for gjennomføringen av investeringen bør offentliggjøres for å sikre at opplysningene når ut til de søkerne som ønsker å drive trafikk i korridoren. Investeringen bør omfatte prosjekter knyttet til utvikling av samtrafikksystemer og økning av togenes kapasitet.
- 17) Av samme årsaker bør alt arbeid på infrastruktur og dets utstyr som vil kunne begrense tilgjengelig kapasitet i godstransportkorridoren, også samordnes på det plan som berører korridoren og offentliggjøres i ajourført form.
- 18) For å gjøre det enklere å søke om infrastrukturkapasitet for internasjonal godstransport på jernbane er det hensiktsmessig å utpeke eller opprette ett saksbehandlingssted for hver korridor for godstransport. For dette formål bør det bygges på eksisterende initiativer, særlig dem som er iverksatt av RNE, som fungerer som et samordningsorgan for infrastrukturforvaltningene og yter en rekke tjenester til internasjonale godstransportforetak.
- 19) Forvaltningen av godstransportkorridorer skal også omfatte framgangsmåter for fordeling av infrastrukturkapasitet for internasjonale godstog som trafikkerer slike korridorer. Disse framgangsmåtene bør anerkjenne behovet for andre typer transport, herunder passasjertransport.
- 20) For å sikre at jernbaneinfrastrukturen utnyttes bedre, må driften av infrastrukturen og terminalene langs godstransportkorridoren samordnes.
- 21) Prioriteringsregler kan også bety prioriterte mål, avhengig av situasjonen i den berørte medlemsstaten.

- 22) Godstog som trafikkerer godstransportkorridoren, bør i den grad det er mulig, kunne framføres punktlig i tilfelle av forstyrrelser, idet det tas hensyn til behovene til alle typer transport.
- 23) For å kunne fremme utviklingen av konkurranse mellom ytere av godstransport på jernbane bør andre søkere enn jernbaneforetak eller sammenslutninger av slike gis tillatelse til å søke om infrastrukturkapasitet på korridorene for godstransport.
- 24) For å kunne gi en objektiv evaluering av fordelene ved de tiltakene som tar sikte på å opprette godstransportkorridoren, bør ytelsen av godstransport på jernbane langs korridoren overvåkes, og kvalitetsrapporter bør offentliggjøres regelmessig. Evalueringen av ytelsen bør omfatte resultatene fra tilfredshetsundersøkelser blant brukerne av godstransportkorridoren.
- 25) For å sikre adgang uten forskjellsbehandling til internasjonal jernbanetransport er det nødvendig å sikre effektiv samordning mellom reguleringsmyndighetene med hensyn til de forskjellige jernbanenettene som er omfattet av godstransportkorridoren.
- 26) For å forenkle tilgangen til opplysninger om bruken av all hovedinfrastruktur på godstransportkorridoren og garantere adgang uten forskjellsbehandling til korridoren bør styringsgruppen utarbeide og regelmessig ajourføre og offentliggjøre et dokument som inneholder alle disse opplysningene.
- 27) Ettersom målet for denne forordning, som er å opprette et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport bestående av korridorer for godstransport, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene alene og derfor på grunn av tiltakets omfang og virkninger bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 28) Rettferdige regler basert på samarbeid mellom infrastrukturforvaltningene, som skal yte tjenester av høy kvalitet til godstransportforetak innenfor rammen av en internasjonal jernbanekorridor, bør innføres for samordningen av investeringer og forvaltningen av kapasitet og trafikk.
- 29) Siden internasjonale tog må kjøre ruter som kombinerer flere korridorer, som definert i denne forordning, kan infrastrukturforvaltningene også samordne sin virksomhet for på den aktuelle korridoren å sikre at det er tilgjengelig kapasitet, at trafikken flyter, og at prioriteringsreglene anvendes ensartet på forskjellige typer trafikk i tilfelle forstyrrelser.
- 30) Målet med denne forordning er å øke effektiviteten i godstransporten på jernbane i forhold til andre transportmåter. Det bør sikres samordning mellom medlemsstatene og infrastrukturforvaltningene for å sikre at transportkorridorene fungerer så effektivt som mulig. For at dette skal være mulig, bør det treffes driftsmessige tiltak parallelt med investeringer i infrastruktur og i teknisk utstyr som ERTMS, som bør ta sikte på å øke kapasiteten i godstransporten på jernbane og dens effektivitet.
- 31) Gjennomføringen av reglene om opprettelse og endring av korridorer for godstransport og om de unntakene som medlemsstatene skal innrømmes, skal oppnås under ensartede forhold for å sikre at forslagene om opprettelse av godstransportkorridorer overholder de kriteriene som er definert i denne forordning, og bør derfor tillegges Kommisjonen. I samsvar med artikkel 291 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte skal regler og allmenne prinsipper om ordninger for medlemsstatenes kontroll over Kommisjonens utøvelse av gjennomføringsmyndighet fastsettes på forhånd ved hjelp av en forordning vedtatt i samsvar med den ordinære regelverksprosess. I påvente av vedtakelse av nevnte forordning får rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen⁽¹⁾ fortsatt anvendelse, med unntak av framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll, som ikke får anvendelse —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

KAPITTEL I

ALLMENT

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Ved denne forordning fastsettes regler for opprettelse og organisering av internasjonale jernbanekorridorer for konkurransedyktig godstransport på jernbane, med sikte på utvikling av et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport. Det fastsettes regler for utvelgelse, organisering, forvaltning og veiledende investeringsplanlegging av korridorer for godstransport.

2. Denne forordning får anvendelse på forvaltning og bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder i korridorer for godstransport.

⁽¹⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

Artikkel 2

Definisjoner

1. I denne forordning får definisjonene fastsatt i artikkel 2 i direktiv 2001/14/EF anvendelse.

2. I tillegg til definisjonene nevnt i nr. 1 menes med:

- a) «godstransportkorridor» alle utpekte jernbanelinjer, herunder jernbanefergelinjer, på territoriet til en medlemsstat eller mellom medlemsstater, og eventuelt i europeiske tredjestater, som forbinder to eller flere terminaler langs en hovedstrekning, og eventuelt omkjøringsruter og delstrekninger som forbinder disse, herunder jernbaneinfrastruktur og dens utstyr samt relevante jernbanetjenester i samsvar med artikkel 5 i direktiv 2001/14/EF,
- b) «gjennomføringsplan» det dokumentet som viser hvilke midler og hvilken strategi de berørte parter har til hensikt å gjennomføre for i løpet av et bestemt tidsrom å kunne utarbeide de tiltakene som er nødvendige og tilstrekkelige for å opprette en godstransportkorridor,
- c) «terminal» et anlegg langs en godstransportkorridor som er særlig tilrettelagt for å muliggjøre lasting og/eller lossing av gods på/fra godstog, integrering av godstransport på jernbane med transport på vei, til sjøs, på innlands vannveier og i luften, og sammensetning eller endring av sammensetningen av godstog, samt ved behov gjennomføring av rutiner ved grensene til europeiske tredjestater.

KAPITTEL II

UTPEKING OG STYRING AV INTERNASJONALE JERNBANEKORRIDORER FOR KONKURRANSEDYKTIG GODSTRANSPORT

Artikkel 3

Utpeking av de første godstransportkorridorene

Medlemsstatene nevnt i vedlegget skal innen de datoene som der er angitt, sette i drift de første godstransportkorridorene som er oppført i vedlegget. De berørte medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om opprettelsen av godstransportkorridorene.

Artikkel 4

Kriterier for ytterligere godstransportkorridorer

Ved utvelgelse av ytterligere godstransportkorridorer nevnt i artikkel 5 og ved endring av godstransportkorridorer nevnt i artikkel 6 skal det tas hensyn til følgende kriterier:

- a) Godstransportkorridoren krysser minst tre medlemsstaters territorium, eller to medlemsstaters territorium dersom avstanden mellom terminalene som betjenes av godstransportkorridoren, er større enn 500 km.
- b) Godstransportkorridorens sammenheng med TEN-T, ERTMS-korridorene og/eller korridorene definert av RNE.
- c) De prioriterte TEN-T-prosjektene⁽¹⁾ skal være integrert i godstransportkorridoren.
- d) Balansen mellom samfunnsøkonomisk kostnad og nytte ved opprettelsen av godstransportkorridoren.
- e) Sammenhengen i alle godstransportkorridorene som foreslås av medlemsstatene, for å kunne opprette et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig gods-transport.
- f) Utviklingen av godstrafikk på jernbane og omfattende handelsstrømmer og godstrafikk langs godstransportkorridoren.
- g) Bedre forbindelser mellom medlemsstatene og europeiske tredjestater, dersom det er relevant.
- h) Søkernes interesse i godstransportkorridoren.
- i) Forekomst av gode forbindelser med andre transport-systemer, særlig på grunn av et tilstrekkelig nettverk av terminaler, herunder i sjøhavner og innlandshavner.

Artikkel 5

Utvelgelse av ytterligere godstransportkorridorer

1. Alle medlemsstater med en jernbane som krysser grensen til en annen medlemsstat, skal delta i opprettelsen av minst én korridor for godstransport, med mindre denne forpliktelsen allerede er oppfylt i henhold til artikkel 3.
2. Uten hensyn til nr. 1 skal medlemsstatene på forespørsel fra en medlemsstat delta i opprettelsen av godstransportkorridoren nevnt i nevnte nummer, eller i forlengelsen av en eksisterende korridor, for å gjøre det mulig for en nabomedlemsstat å oppfylle sin forpliktelse i henhold til nevnte nummer.

⁽¹⁾ Se vedlegg III til europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 661/2010/EU av 7. juli 2010 om unionsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett (EUT L 204 av 5.8.2010, s. 1).

3. Med forbehold for medlemsstatenes forpliktelser i henhold til artikkel 7 i direktiv 91/440/EØF skal den berørte medlemsstat, dersom den etter å ha framlagt en samfunnsøkonomisk analyse anser at opprettelsen av en godstransportkorridor ikke vil være av interesse for de søkerne som sannsynligvis vil bruke korridoren, eller ikke vil gi betydelig samfunnsøkonomisk nytte, eller vil gi en uforholdsmessig stor byrde, ikke være forpliktet til å delta som nevnt i nr. 1 og 2 i denne artikkel, med forbehold for en kommisjonsbeslutning etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 21 nr. 2.

4. En medlemsstat er ikke forpliktet til å delta som nevnt i nr. 1 og 2 dersom den har et jernbanenett med en annen sporvidde enn den som brukes på hovedjernbanenettet i Unionen.

5. Opprettelsen av en godstransportkorridor skal foreslås av de berørte medlemsstatene. For dette formål skal de sammen oversende Kommisjonen en hensiktserklæring, herunder et forslag utarbeidet etter samråd med de berørte infrastrukturforvaltningene og søkerne, idet det tas hensyn til kriteriene angitt i artikkel 4.

For å kunne oppfylle forpliktelsen i henhold til nr. 1 og 2 skal de berørte medlemsstatene sammen oversende Kommisjonen hensiktserklæringen innen 10. november 2012.

6. Kommisjonen skal undersøke forslagene til opprettelse av en korridor for godstransport som nevnt i nr. 5, og skal senest ni måneder etter at forslaget er framlagt, i samsvar med framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 21 nr. 3, beslutte om et slikt forslag er i samsvar med denne artikkel.

7. De aktuelle medlemsstatene skal opprette godstransportkorridoren senest to år etter Kommisjonens beslutning nevnt i nr. 6.

Artikkel 6

Endring av ytterligere godstransportkorridorer

1. Godstransportkorridorene nevnt i artikkel 5 kan endres på grunnlag av et felles forslag fra de berørte medlemsstatene til Kommisjonen, etter samråd med de berørte infrastrukturforvaltningene og søkerne.

2. Kommisjonen skal etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 21 nr. 3, treffe en beslutning om forslaget, idet det tas hensyn til kriteriene angitt i artikkel 4.

Artikkel 7

Tvisteløsning

Dersom to eller flere berørte medlemsstater ikke blir enige om opprettelse eller endring av en godstransportkorridor som berører jernbaneinfrastrukturen som befinner seg på deres territorium, skal Kommisjonen på forespørsel fra en av de berørte medlemsstatene rådføre seg med Komiteen nevnt i artikkel 21 om denne saken. Kommisjonens uttalelse skal sendes til de berørte medlemsstatene. De berørte medlemsstatene skal ta hensyn til denne uttalelsen for å finne en løsning, og skal treffe en beslutning basert på gjensidig enighet.

Artikkel 8

Styring av godstransportkorridorer

1. For hver godstransportkorridor skal de berørte medlemsstatene opprette et styre med ansvar for å definere de allmenne målene for korridoren, føre tilsyn og treffe de tiltakene som uttrykkelig er fastsatt i nr. 7 i denne artikkel samt i artikkel 9 og 11, artikkel 14 nr. 1 og artikkel 22. Styret skal bestå av representanter fra myndighetene i de berørte medlemsstatene.

2. For hver godstransportkorridor skal de berørte infrastrukturforvaltningene og, dersom det er relevant, fordelingsorganene nevnt i artikkel 14 nr. 2 i direktiv 2001/14/EF opprette en styringsgruppe med ansvar for å treffe de tiltakene som uttrykkelig er fastsatt i nr. 5, 7, 8 og 9 i denne artikkel og i artikkel 9-12, artikkel 13 nr. 1, artikkel 14 nr. 2, 6 og 9, artikkel 16 nr. 1, artikkel 17 nr. 1 og artikkel 18 og 19 i denne forordning. Styringsgruppen skal bestå av representanter fra infrastrukturforvaltningene.

3. De medlemsstatene og infrastrukturforvaltningene som berøres av en godstransportkorridor, skal samarbeide i styrene og styringsgruppene nevnt i nr. 1 og 2 for å sikre at godstransportkorridoren utvikles i samsvar med dens gjennomføringsplan.

4. Styret skal treffe sine beslutninger basert på gjensidig enighet mellom representantene fra myndighetene i de berørte medlemsstatene.

5. Styringsgruppen skal treffe sine beslutninger, herunder beslutninger vedrørende dens rettslige status, opprettelsen av dens organisasjonsmessige struktur, ressurser og bemanning, basert på gjensidig enighet mellom de berørte infrastrukturforvaltningene. Styringsgruppen kan være et uavhengig rettssubjekt. Den kan ha form av en europeisk økonomisk foretaksgruppe som definert i rådsforordning (EØF) nr. 2137/85 av 25. juli 1985 om europeiske økonomiske foretaksgrupper (EØFG)⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EFT L 199 av 31.7.1985, s. 1.

6. Styrets og styringsgruppens ansvar skal ikke berøre infrastrukturforvaltningenes uavhengighet, som fastsatt i artikkel 4 nr. 2 i direktiv 91/440/EØF.

7. Styringsgruppen skal opprette en rådgivende gruppe bestående av forvaltere og eiere av terminalene i godstransportkorridoren, herunder om nødvendig sjøhavner og innlandshavner. Denne rådgivende gruppen kan avgi uttalelse på ethvert forslag fra styringsgruppen som har direkte konsekvenser for investeringen i og forvaltningen av terminaler. Den kan også avgi uttalelser på eget initiativ. Styringsgruppen skal ta hensyn til alle slike uttalelser. Ved uenighet mellom styringsgruppen og den rådgivende gruppen kan sistnevnte henvide saken til styret. Styret skal fungere som mellommann og avgi uttalelse innen rimelig tid. Den endelige beslutningen skal imidlertid treffes av styringsgruppen.

8. Styringsgruppen skal opprette ytterligere en rådgivende gruppe bestående av jernbaneforetak som har interessert av å bruke godstransportkorridoren. Denne rådgivende gruppen kan avgi uttalelse på ethvert forslag fra styringsgruppen som har konsekvenser for disse foretakene. Den kan også avgi uttalelser på eget initiativ. Styringsgruppen skal ta hensyn til alle slike uttalelser.

9. Styringsgruppen skal i samsvar med nasjonale og europeiske gjennomføringsplaner samordne bruken av samvirkende IT-applikasjoner eller alternative løsninger som kan bli tilgjengelige i framtiden, for å behandle søknader om internasjonale ruteleier, og driften av internasjonal trafikk på godstransportkorridoren.

Artikkel 9

Tiltak for iverksetting av planen for godstransportkorridorer

1. Styringsgruppen skal utarbeide en gjennomføringsplan senest seks måneder før korridoren for godstransport settes i drift, og skal framlegge den for styret for godkjenning. Denne planen skal omfatte:

- a) en beskrivelse av godstransportkorridorens egenskaper, herunder flaskehals, og programmet for nødvendige tiltak for opprettelse av korridoren,
- b) de viktigste elementene i undersøkelsen nevnt i nr. 3,
- c) målene for godstransportkorridorene, herunder vilkårene for godstransportkorridorens ytelse uttrykt som tjenestens kvalitet og godstransportkorridorens kapasitet i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19,
- d) investeringsplanen nevnt i artikkel 11, og

e) tiltakene for å gjennomføre bestemmelsene i artikkel 12-19.

2. Styringsgruppen skal jevnlig gjennomgå gjennomføringsplanen, idet det tas hensyn til utviklingen i gjennomføringen av den, markedet for godstransport på jernbane i godstransportkorridoren og ytelsen målt i samsvar med målene nevnt i nr. 1 bokstav c).

3. Styringsgruppen skal utføre og jevnlig ajourføre en undersøkelse av transportmarkedet i forbindelse med observerte og forventede endringer i trafikken i godstransportkorridoren som følge av dens , som skal omfatte de forskjellige trafikk-typene, med hensyn til både godstransport og passasjertransport. Denne undersøkelsen skal også om nødvendig ta for seg det samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsforholdet ved opprettelsen av godstransportkorridoren.

4. Gjennomføringsplanen skal ta hensyn til utviklingen av terminaler for å oppfylle behovene til godstransporten på jernbane i godstransportkorridoren, særlig ved deres funksjon som knutepunkter for ulike transportsystemer langs korridorene.

5. Styringsgruppen skal eventuelt treffe tiltak for å samarbeide med regionale og/eller lokale myndigheter med hensyn til gjennomføringsplanen.

Artikkel 10

Rådspørring av søkere

Styringsgruppen skal innføre rådspørringsordninger med sikte på reell deltakelse fra de søkerne som det er sannsynlig vil bruke korridoren for godstransport. Den skal særlig sikre at søkerne blir rådspurt før gjennomføringsplanen nevnt i artikkel 9 blir framlagt for styret.

KAPITTEL III

INVESTERING I GODSTRANSPORTKORRIDOREN

Artikkel 11

Investeringsplanlegging

1. Styringsgruppen skal utarbeide og jevnlig gjennomgå en investeringsplan, som inneholder nærmere opplysninger om veiledende investering på mellomlang og lang sikt for infrastruktur i godstransportkorridoren, og skal legge den fram for styret for godkjenning. Denne planen skal omfatte:

- a) listen over prosjekter som er fastsatt for forlengelse, fornyelse eller omlegging av jernbaneinfrastrukturen, og tilhørende utstyr langs godstransportkorridoren samt de relevante økonomiske behovene og finansieringskildene,

- b) en gjennomføringsplan knyttet til samtrafikksystemene langs godstransportkorridoren som oppfyller de vesentlige kravene og de tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne som gjelder for jernbanenettet som definert i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem⁽¹⁾. Denne gjennomføringsplanen skal bygge på en nytte- og kostnadsanalyse av bruken av samtrafikksystemer,
- c) en plan for forvaltningen av kapasiteten til godstog som kan trafikere godstransportkorridoren, som omfatter fjerning av kjente flaskehalser. Denne planen kan bygge på forbedring av hastighetsstyringen og på økning av lengden, lasteprofilen, og transportert last eller aksellast som er tillatt for tog som trafikkerer godstransportkorridoren, og
- d) eventuelt henvisning til Unionens planlagte bidrag i henhold til Unionens økonomiske programmer.
2. Anvendelsen av denne forordning berører ikke medlemsstatenes myndighet med hensyn til planlegging og finansiering av jernbaneinfrastruktur.

Artikkel 12

Samordning av arbeider

Styringsgruppen skal samordne og sikre at deres tidsplan for utføring av alt arbeid på infrastrukturen og dens utstyr som vil kunne begrense tilgjengelig kapasitet på godstransportkorridoren, offentliggjøres på ett sted på en hensiktsmessig måte og innen en rimelig tidsramme.

KAPITTEL IV

FORVALTNING AV GODSTRANSPORTKORRIDOREN

Artikkel 13

Ett saksbehandlingssted for søknad om infrastrukturkapasitet

1. Styringsgruppen for en korridor for godstransport skal utpeke eller opprette et felles organ for søkere der de kan stille spørsmål og få svar på ett sted og i én operasjon, vedrørende infrastrukturkapasitet for godstog som krysser minst én grense langs godstransportkorridoren (heretter kalt «saksbehandlingssted»).
2. Saksbehandlingsstedet skal, som samordningsverktøy, også gi grunnleggende opplysninger om fordelingen av infrastrukturkapasitet, herunder opplysningene nevnt i artikkel 18. Det skal vise ledig infrastrukturkapasitet på søketidspunktet, og infrastrukturens egenskaper i samsvar med forhåndsdefinerte parametere, for eksempel hastighet, lengde, lasteprofil eller tillatt aksellast for tog som trafikkerer godstransportkorridoren.

3. Saksbehandlingsstedet skal treffe beslutning om søknader om forhåndsfastlagte ruteleier angitt i artikkel 14 nr. 3 og om reservekapasiteten angitt i artikkel 14 nr. 5. Det skal fordele kapasitet i tråd med reglene for kapasitetsfordeling som fastsatt i direktiv 2001/14/EF. Det skal umiddelbart underrette vedkommende infrastrukturforvaltninger om disse søknadene og den beslutningen som er truffet.

4. For alle søknader om infrastrukturkapasitet som ikke kan oppfylles i samsvar med nr. 3, skal saksbehandlingsstedet umiddelbart videresende søknaden om infrastrukturkapasitet til vedkommende infrastrukturforvaltninger og, dersom det er relevant, til fordelingsorganene nevnt i artikkel 14 nr. 2 i direktiv 2001/14/EF, som skal treffe beslutning om søknaden i samsvar med artikkel 13 og kapittel III i nevnte direktiv og meddele denne beslutningen til saksbehandlingsstedet for ytterligere behandling.

5. Virksomheten på saksbehandlingsstedet skal utøves på en oversiktlig måte og uten foskjellsbehandling. For dette formål skal det føres et register som skal gjøres fritt tilgjengelig for alle berørte parter. Det skal inneholde søknadens dato, søkerens navn samt nærmere opplysninger om innlevert dokumentasjon og om hendelser som har inntruffet. Denne virksomheten skal være underlagt reguleringsmyndighetenes kontroll i samsvar med artikkel 20.

Artikkel 14

Kapasitet fordelt til godstog

1. Styret skal fastlegge rammen for fordeling av infrastrukturkapasitet på godstransportkorridoren i samsvar med artikkel 14 nr. 1 i direktiv 2001/14/EF.
2. Styringsgruppen skal vurdere behovet for kapasitet som skal fordeles til godstog som trafikkerer godstransportkorridoren, idet det tas hensyn til undersøkelsen om transportmarkedet nevnt i artikkel 9 nr. 3 i denne forordning, søknadene om infrastrukturkapasitet knyttet til tidligere og eksisterende rutetabeller, og rammeavtalene.
3. På grunnlag av vurderingen angitt i nr. 2 i denne artikkel skal infrastrukturforvaltningene i godstransportkorridoren sammen definere og organisere internasjonale forhåndsfastlagte ruteleier for godstog etter framgangsmåten nevnt i artikkel 15 i direktiv 2001/14/EF, idet det tas hensyn til kapasitetsbehovet for andre transporttyper, herunder passasjertransport. De skal forbedre reisetider, hyppighet, avgangs- og ankomsttider og ruter som er egnet for godstransport, med sikte på å øke transporten av varer på godstog som trafikkerer godstransportkorridoren. Disse forhåndsfastlagte ruteleiene skal offentliggjøres senest tre måneder før fristen for inngivelse av søknader om kapasitet nevnt i vedlegg III til direktiv 2001/14/EF. Infrastrukturforvaltningene for flere godstransportkorridorer kan om nødvendig samordne internasjonale forhåndsfastlagte ruteleier som tilbyr kapasitet på de aktuelle korridorene.

⁽¹⁾ EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

4. Disse forhåndsfastlagte ruteleiene skal først fordeles til godstog som krysser minst én grense.

5. Infrastrukturforvaltningene skal, dersom det er berettiget ut fra markedsbehov og vurderingen nevnt i nr. 2 i denne artikkel, sammen definere reservekapasiteten for internasjonale godstog som trafikkerer korridorene for godstransport, idet det tas hensyn til kapasitetsbehovet for andre transporttyper, herunder passasjertransport, og skal holde denne reserven tilgjengelig i sine endelige ruteplaner, slik at det kan reageres raskt og hensiktsmessig på ad hoc-søknader om kapasitet som nevnt i artikkel 23 i direktiv 2001/14/EF. Denne kapasiteten skal reserveres inntil en forutgående frist, som er fastsatt av styringsgruppen. Denne fristen skal ikke overstige 60 dager.

6. Styringsgruppen skal fremme samordning av prioriteringsregler knyttet til kapasitetsfordeling på gods-transportkorridoren.

7. Infrastrukturforvaltningene kan i sine bruksvilkår fastsette et gebyr for ruteleier som er tildelt, men som likevel ikke blir brukt. Størrelsen på dette gebyret skal være hensiktsmessig og virkningsfullt og virke avskrekkende.

8. Bortsett fra i tilfelle force majeure, herunder uoppsettelig eller uforutsigbart sikkerhetskritisk arbeid, kan et ruteleie som er tildelt til en godstransportoperasjon i samsvar med denne artikkel, ikke annulleres mindre enn to måneder før det planlagte tidspunktet i ruteplanen, dersom den aktuelle søkeren ikke gir godkjenning til slik annullering. I et slikt tilfelle skal den aktuelle infrastrukturforvaltningen anstrenge seg for overfor søkeren å foreslå et ruteleie av tilsvarende kvalitet og pålitelighet, som søkeren har rett til å godta eller nekte. Denne bestemmelsen berører ikke eventuelle rettigheter som søkeren måtte ha i henhold til en avtale som nevnt i artikkel 19 nr. 1 i direktiv 2001/14/EF. I alle tilfeller kan søkeren henvise saken til reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 20 i denne forordning.

9. Styringsgruppen for godstransportkorridoren og den rådgivende gruppen nevnt i artikkel 8 nr. 7 skal innføre framgangsmåter for å sikre optimal samordning av kapasitetsfordelingen mellom infrastrukturforvaltningene, både for søknader som nevnt i artikkel 13 nr. 1 og for søknader mottatt av de aktuelle infrastrukturmyndighetene. Det skal i den forbindelse også tas hensyn til adgang til terminaler.

10. I nr. 4 og 9 i denne artikkel skal henvisninger til infrastrukturforvaltninger, dersom det er relevant, omfatte fordelingsorganer som nevnt i artikkel 14 nr. 2 i direktiv 2001/14/EF.

Artikkel 15

Godkjente søkere

Uten hensyn til artikkel 16 nr. 1 i direktiv 2001/14/EF kan andre søkere enn jernbaneforetak eller internasjonale

sammenslutninger som disse utgjør, for eksempel befraktere, speditører og foretak som driver kombinert transport, søke om internasjonale forhåndsfastlagte ruteleier som angitt i artikkel 14 nr. 3 og reservekapasiteten som angitt i artikkel 14 nr. 5. For å kunne bruke et slikt ruteleie for godstransport på godstransportkorridoren skal disse søkerne utpeke et jernbaneforetak til å inngå en avtale med infrastrukturforvaltningen i samsvar med artikkel 10 nr. 5 i direktiv 91/440/EØF.

Artikkel 16

Trafikkstyring

1. Styringsgruppen for godstransportkorridoren skal innføre framgangsmåter for å samordne trafikkstyringen langs godstransportkorridoren. Styringsgruppen for tilknyttede godstransportkorridorer skal innføre framgangsmåter for å samordne trafikken langs slike godstransportkorridorer.

2. Infrastrukturforvaltningene på godstransportkorridoren og den rådgivende gruppen nevnt i artikkel 8 nr. 7 skal innføre framgangsmåter for å sikre optimal samordning mellom driften av jernbaneinfrastrukturen og terminalene.

Artikkel 17

Trafikkstyring i tilfelle forstyrrelse

1. Styringsgruppen skal vedta felles mål for punktlighet og/eller retningslinjer for trafikkstyring i tilfelle forstyrrelse av togbevegelser på godstransportkorridoren.

2. Hver berørte infrastrukturforvaltning skal utarbeide prioriteringsregler for styringen mellom de forskjellige trafikktypene i den delen av godstransportkorridoren som ligger innenfor vedkommende infrastrukturforvaltnings ansvarsområde, i samsvar med de felles målene og/eller retningslinjene som er nevnt i nr. 1 i denne artikkel. Disse prioriteringsreglene skal offentliggjøres i netterklæringen nevnt i artikkel 3 i direktiv 2001/14/EF.

3. Prinsippene for opprettelse av prioriteringsregler skal minst fastsette at ruteleiet nevnt i artikkel 14 nr. 3 og 4 som tildeles til godstog som overholder sin planlagte tid i ruteplanen, i den grad det er mulig, ikke skal endres. Prinsippene for opprettelse av prioriteringsregler skal sikte mot å minimere tiden for gjenoppretting av trafikken på nettet til normal drift, idet det tas hensyn til behovene til alle transporttyper. For dette formål kan infrastrukturforvaltningene samordne styringen mellom de forskjellige trafikktypene langs flere godstransportkorridorer.

*Artikkel 18***Opplysninger om vilkår for bruk av korridoren for godstransport**

Styringsgruppen skal utarbeide, jevnlig ajourføre og offentliggjøre et dokument som inneholder:

- a) alle opplysninger i netterklæringen for nasjonale jernbanenett med hensyn til korridoren for godstransport, utarbeidet etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 3 i direktiv 2001/14/EF,
- b) en oversikt over og egenskapene til terminalene, særlig opplysninger om vilkårene og metodene for adgang til terminalene,
- c) opplysninger om framgangsmåtene nevnt i artikkel 13-17 i denne forordning, og
- d) gjennomføringsplanen.

*Artikkel 19***Tjenestekvalitet i godstransportkorridoren**

1. Styringsgruppen for godstransportkorridoren skal arbeide for forenlighet mellom ordningene for bedring av ytelse langs godstransportkorridoren, som nevnt i artikkel 11 i direktiv 2001/14/EF.
2. Styringsgruppen skal overvåke ytelsen til godstransporten i godstransportkorridoren, og skal offentliggjøre resultatene av denne overvåkingen én gang i året.
3. Styringsgruppen skal organisere en tilfredshetsundersøkelse blant brukerne av godstransportkorridoren og offentliggjøre resultatene av den én gang i året.

*Artikkel 20***Reguleringsorganer**

1. Reguleringsorganene nevnt i artikkel 30 i direktiv 2001/14/EF skal samarbeide ved overvåking av konkurransen i godstransportkorridoren. De skal særlig sikre at adgang til korridoren skjer uten forskjellsbehandling, og skal være klageinstansen fastsatt i artikkel 30 nr. 2 i nevnte direktiv. De skal utveksle nødvendige opplysninger som er innhentet fra infrastrukturforvaltningene og andre relevante parter.
2. For å fremme en fri og rettferdig konkurranse i godstransportkorridorene skal medlemsstatene søke å fastsette

et sammenlignbart reguleringsnivå. Reguleringsorganene skal lett kunne nås av markedsdeltakerne, og skal kunne treffe beslutninger uavhengig og effektivt.

3. I tilfelle klage til et reguleringsorgan fra en søker vedrørende internasjonal godstransport på jernbane, eller innenfor rammen av en undersøkelse på eget initiativ fra en reguleringsmyndighet, skal dette reguleringsorganet rådføre seg med reguleringsorganene i alle de andre medlemsstatene som det internasjonale ruteleiet for det aktuelle godstoget løper gjennom, og be om alle nødvendige opplysninger fra dem før det treffer sin beslutning.

4. De reguleringsorganene som blir rådspurt i henhold til nr. 3, skal framlegge alle opplysninger som de selv har rett til å kreve i henhold til sin nasjonale lovgivning, for det berørte reguleringsorgan. Disse opplysningene kan anvendes bare i forbindelse med behandling av klagen eller undersøkelsen nevnt i nr. 3.

5. Det reguleringsorganet som mottar klagen, eller som på eget initiativ har igangsatt en undersøkelse, skal oversende relevante opplysninger til det ansvarlige reguleringsorgan, slik at dette kan treffe tiltak med hensyn til de berørte parter.

6. Alle representanter for infrastrukturforvaltningene som nevnt i artikkel 15 nr. 1 i direktiv 2001/14/EF skal sikre at alle opplysninger som er nødvendige for å behandle klagen eller undersøkelsen nevnt i nr. 3 i denne artikkel, og som etterspørres av reguleringsorganet i den medlemsstaten der den berørte representanten har sitt hjemsted, omgående framlegges. Denne reguleringsmyndigheten har rett til å oversende slike opplysninger om det berørte internasjonale ruteleiet til reguleringsmyndighetene nevnt i nr. 3 i denne artikkel.

KAPITTEL V

SLUTTBESTEMMELSER*Artikkel 21***Komitéframgangsmåte**

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nevnt i artikkel 11a i direktiv 91/440/EØF.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

Artikkel 22

Overvåking av gjennomføring

Annethvert år fra det tidspunktet en korridor for godstransport er opprettet, skal styret nevnt i artikkel 8 nr. 1 framlegge for Kommisjonen resultatene av gjennomføringsplanen for den aktuelle korridoren. Kommisjonen skal analysere disse resultatene og underrette komiteen nevnt i artikkel 21 om sin analyse.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 22. september 2010.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

Artikkel 23

Rapport

Kommisjonen skal overvåke anvendelsen av denne forordning. Den skal framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet, første gang innen 10. november 2015 og deretter hvert tredje år.

Artikkel 24

Overgangstiltak

Denne forordning får ikke anvendelse i Republikken Kypros og Republikken Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanenett på deres territorium.

Artikkel 25

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

For Rådet

O. CHASTEL

Formann

VEDLEGG

Oversikt over de første godstransportkorridorene

	Medlemsstater	Hovedstrekninger ⁽¹⁾	Opprettelse av godstransportkorridor
1.	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Rotterdam-Duisburg-[<i>Basel</i>]-Milano-Genova	Innen 10. november 2013
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[<i>Basel</i>]	Innen 10. november 2013
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm-Malmö-København-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo	Innen 10. november 2015
4.	PT, ES, FR	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz Sines-Elvas/Algeciras	Innen 10. november 2013
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venezia/ Trieste/ Bologna/Ravenna/ Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Innen 10. november 2015
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Torino-Milano-Verona-Padova/Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony (grensen mellom Ungarn og Ukraina)	Innen 10. november 2013
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	— Bucuresti-Constanta Praha-Wien/Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Tessaloniki-Aten	Innen 10. november 2013
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warszawa-Terespol (grensen mellom Polen og Hviterussland)/Kaunas	Innen 10. november 2015
9.	CZ, SK	Praha-Horní Lideč-Žilina-Košice-Čierna nad Tisou (grensen mellom Slovakia og Ukraina)	Innen 10. november 2013

⁽¹⁾ «/» innebærer alternative strekninger. I tråd med prioriterte TEN-T-prosjekter bør strekning 4 og 6 i framtiden kompletteres med prosjekt 16, godstransportaksen Sines/Algeciras-Madrid-Paris, som omfatter den sentrale forbindelsen gjennom Pyreneene via en tunnel med lav høyde.