

**ENTSCHEIDUNG DER EXEKUTIVRÄTE DER  
SCHIENENGÜTERVERKEHRSKORRIDORE 1 UND 2  
ÜBER DIE FESTLEGUNG DER RAHMENREGELUNG FÜR DIE  
ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT IN DEN  
SCHIENENGÜTERVERKEHRSKORRIDOREN NR. 1 UND NR. 2**

**DÉCISION DES COMITÉS EXÉCUTIFS DES CORRIDORS DE  
FRET FERROVIAIRE N° 1 ET N° 2 ÉTABLISSANT LE CADRE  
POUR LA RÉPARTITION DES CAPACITÉS SUR LES  
CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRE N° 1 ET N° 2**

**DECISIONE DEI COMITATI ESECUTIVI DEI CORRIDOI  
FERROVIARI N. 1 E N. 2 CHE STABILISCE IL QUADRO DI  
ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ DEI CORRIDOI MERCI  
FERROVIARI N. 1 E N. 2**

**BESLUIT VAN DE RADEN VAN BESTUUR VAN CORRIDORS  
NR. 1 EN NR. 2 VOOR HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR  
TOT VASTSTELLING VAN HET KADER VOOR  
CAPACITEITSTOEWIJZING VOOR DE  
SPOORGOEDERENCORRIDORS 1 EN 2**

**Entscheidung der Exekutivräte der Schienengüterverkehrskorridore**

**1 und 2 über**

die Festlegung der Rahmenregelung für die Zuweisung von  
Fahrwegkapazität in den Schienengüterverkehrskorridoren

Nr. 1 und Nr. 2

**Die Minister für Verkehr**

**des Königreichs Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, der  
Französischen Republik, der Italienischen Republik, des  
Großherzogtums Luxemburg und des Königreichs der Niederlande,**

in Anwesenheit des **Vize-Präsidenten der Europäischen Kommission**

## **In Anbetracht**

- der Richtlinie Nr. 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, und insbesondere der Artikel 39, 43, 45, 46, 48, 56.1 sowie des Anhangs VII der Richtlinie;
- der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr und insbesondere der Artikel 8, 13, 14, 15, 18, 19 und 20 der Verordnung;

## **In der Erwägung, dass**

- die Exekutivräte der Schienengüterverkehrskorridore 1 und 2 gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 anlässlich der Konferenz am 27. Juni 2011 in Antwerpen eingerichtet wurden und ihre Aufgabenbeschreibung dort angenommen worden ist;
- die Vorsitzenden der Exekutivräte der Schienengüterverkehrskorridore 1 und 2 die Europäische Kommission mit den Schreiben vom 29. Juni 2011 beziehungsweise vom 11. Juli 2011 über die Einrichtung ihrer Räte unterrichtet haben;
- die Europäische Kommission diesen Vorsitzenden mit den Schreiben vom 19. Oktober 2011 geantwortet und darin die Einrichtung der Exekutivräte der Schienengüterverkehrskorridore Nr. 1 und Nr. 2 begrüßt hat;
- die Exekutivräte die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Güterverkehrskorridor gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung 913/2010/EU festlegen müssen;
- die Schweiz die Umsetzung der Verordnung 913/2010/EU mit der Europäischen Kommission verhandelt;
- die Schienengüterverkehrskorridore 1 und 2 in Rotterdam, Antwerpen und Basel, die Schienengüterverkehrskorridore 1 und 8 in Rotterdam, Antwerpen und Duisburg, die Korridore 1 und 6 in Mailand, die Korridore 2 und 6 in Lyon und die Korridore 2 und 4 in Metz miteinander verknüpft sind;
- gemeinsame, verbindliche Regeln auf der Ebene der Korridore benötigt werden, die es den einzigen Anlaufstellen (C-OSS) des jeweiligen Korridors gestatten, bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen eine gerechte Zuweisung vorzunehmen;
- eine harmonisierte Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in allen Güterverkehrskorridoren wünschenswert ist;
- die Verwaltungsräte der Schienengüterverkehrskorridore 1 und 2 sich auf die vorliegende Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität geeinigt haben;

- die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen auf diese Regelung in ihren jeweiligen nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Hinblick auf ihre Umsetzung Bezug nehmen werden;
- die Regulierungsstellen zu der Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität Stellung genommen haben;
- die dieses Dokument unterzeichnenden Minister bestrebt sind, dieses Dokument anzuwenden und die Ausweitung seiner Anwendung auf andere Korridore, die in ihre Zuständigkeit fallen, prüfen werden;
- eine englische Fassung dieser Rahmenregelung verfügbar ist –

**Beschließen die Annahme der folgenden Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in den Schienengüterverkehrskorridoren 1 und 2.**

**Beschließen die Umsetzung dieser Regelung.**

**Verleihen der Zustimmung ihrer Staaten Ausdruck, durch diese Entscheidung gebunden zu sein.**

**Bitten die Europäische Kommission, die vorliegende Entscheidung sowie die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in den Schienengüterverkehrskorridoren 1 und 2 im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen.**

# **KORRIDOR-RAHMENREGELUNG für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in Güterverkehrskorridoren gemäß Verordnung (EU) Nr. 913/2010**

## **I. ZWECK, ANWENDUNGSBEREICH UND CHARAKTER DER RAHMENREGELUNG**

1) In Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung 913/2009 ("die Verordnung") wird der Exekutivrat aufgefordert, eine Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festzulegen. Die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Korridor betrifft die verbindlichen Aspekte der Verordnung betreffend die Zuweisung von Fahrwegkapazität.

Diese Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Korridor („Korridor-Rahmenregelung“) betrifft nur die Zuweisung in Verbindung mit den der einzigen Anlaufstelle („C-OSS“) zur Verfügung gestellten vorab vereinbarten Zugtrassen und Kapazitätsreserven für Güterzüge, die gemäß Artikel 14 Absatz 4 der Verordnung mindestens eine Grenze entlang des Korridors überqueren, nämlich wenn gemäß Artikel 13 der Verordnung die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch die einzige Anlaufstelle vorgeschrieben ist.

Der Exekutivrat wird das Funktionieren der Korridor-Rahmenregelung unter Berücksichtigung der in Anlage 1 festgelegten Kontrolle bewerten. Die Regulierungsstellen teilen dem Exekutivrat ihre eigenen Anmerkungen mit.

2) Die Rahmenregelung gilt für die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen (IMs/ABs), um klare und transparente Grundsätze für den Prozess der Zuweisung vorab vereinbarter Zugtrassen und Kapazitätsreserven durch die einzige Anlaufstelle einzuführen. Den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen obliegt die Durchsetzung dieser Rahmenregelung, indem sie die entsprechenden Bestimmungen in ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufnehmen.

Der Anwendungsbereich der Rahmenregelung wird im Durchführungsplan für den Korridor festgelegt, in dem Routen und Verbindungsstrecken aufgeführt sind.

## **II. GRUNDSÄTZE FÜR DIE BEREITSTELLUNG VORAB FESTGELEGTER TRASSEN**

Die von den nationalen Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen („IMs/ABs“) der einzigen Anlaufstelle bereitgestellte Kapazität für die vorab vereinbarten Zugtrassen und die Kapazitätsreserven entstammt der nationalen Fahrwegkapazität für den Güterverkehr. Die Konstruktion von vorab vereinbarten Trassen und die Festlegung von Kapazitätsreserven erfolgt durch die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen gemäß Artikel 14 der Verordnung unter Berücksichtigung

- der Verkehrsmarktstudie, in der die Nachfrage nach internationalen Güterverkehrsleistungen im Korridor analysiert und die verschiedenen Verkehrsarten, insbesondere der Personenverkehr erfasst werden,
- der zu den früheren und aktuellen Netzfahrplänen gestellten Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität,
- der nationalen Rahmenverträge.

Das Korridorinformationsdokument enthält nähere Angaben zur Bereitstellung der vorab vereinbarten Trassen.

Diese vorab vereinbarten Trassen werden der einzigen Anlaufstelle zur ausschließlichen Verwaltung bis spätestens X-11 und als Kapazitätsreserve zwischen spätestens X-2 Monate vor dem Fahrplanwechsel und bis mindestens 60 Tage oder weniger vor Fahrt des Zuges übergeben.

Die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen sind bestrebt, bei der Bereitstellung von vorab vereinbarten Trassen – soweit durchführbar – dafür zu sorgen, dass der Zugang zu den Terminals sowie die Verbindung der Terminals einbezogen werden.

Die von der einzigen Anlaufstelle im Hinblick auf die Zuweisung im jährlichen Fahrplan verwalteten Trassen und die Kapazitätsreserven werden dem Korridor zugerechnet. Aus diesem Grund ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die ausgewiesene Kapazität vor späteren Anpassungen durch die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen, die für die Antragsteller kritisch sind, geschützt wird.

Der Verwaltungsrat befindet darüber, ob und wenn ja, bis zu welchem Umfang ungenutzte Kapazitäten von der einzigen Anlaufstelle an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen bis X-7.5 zurückgegeben werden nach einem in dem Korridorinformationsdokument veröffentlichten Grundsatz und unter Berücksichtigung des Bedarfs an ausreichenden Kapazitätsreserven in guter Qualität.

### **III. GRUNDSÄTZE FÜR DIE ZUWEISUNG VON VORAB VEREINBARTEN ZUGTRASSEN UND KAPAZITÄTSRESERVEN DURCH DIE EINZIGE ANLAUFSTELLE**

Die einzige Anlaufstelle fasst einen Beschluss über die Zuweisung von vorab vereinbarten Zugtrassen und Kapazitätsreserven im Güterverkehrskorridor gemäß Artikel 13 der Verordnung.

Wie die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen muss die einzige Anlaufstelle die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU, insbesondere deren Artikel 29 beachten.

Die Vorgänge bei der Fahrplanerstellung betreffend vorab vereinbarte Zugtrassen und Kapazitätsreserven sind in Anlage 2 beschrieben.

#### 1) Allgemeine Grundsätze im Zusammenhang mit der Einrichtung der einzigen Anlaufstelle

Die einzige Anlaufstelle muss nach transparenten, nicht diskriminierenden, unabhängigen, ausgewogenen und gerechten Grundsätzen eingerichtet und geleitet werden.

Der Verwaltungsrat ist für die Benennung oder Gründung der einzigen Anlaufstelle, einschließlich ihrer Betriebsmodalitäten, zuständig. Im Durchführungsplan, der Teil des Korridorinformationsdokuments ist, das vom Verwaltungsrat gemäß Artikel 18 der Verordnung veröffentlicht wird, sind die Zuständigkeiten, die Form der Organisation, die Zugangsrechte, die Haftung gegenüber Antragstellern und die Funktionsweise der einzigen Anlaufstelle und ihre Nutzungsbedingungen näher ausgeführt.

#### 2) Grundsätze der Transparenz und der Nichtdiskriminierung

Zusätzlich zu dem Korridorinformationsdokument veröffentlichen die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen nach dessen Annahme die Arbeitsweise und Zusammensetzung der einzigen Anlaufstelle in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Ebenso erwähnen sie das Korridorinformationsdokument in ihren eigenen Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Gemäß Artikel 13 der Verordnung bearbeitet die einzige Anlaufstelle jeden Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines zugelassenen Antragstellers auf vorab vereinbarte Trassen und Kapazitätsreserven auf der Infrastruktur des Güterverkehrskorridors, die mindestens eine Grenze

entlang des Korridors überqueren (Bearbeitung der Anträge, Koordinierung mit den Betreibern der Infrastruktur/Zuweisungsstellen, Kontrolle, Beschluss und Antwort). Jeder Antrag soll von der einzigen Anlaufstelle registriert und entsprechend beantwortet werden.

Nach Eingang aller Anträge auf vorab vereinbarte Trassen bis X-8 (reguläre Frist für die Einreichung von Trassenanträgen für den jährlichen Fahrplan) entscheidet die einzige Anlaufstelle unverzüglich bis X-7.5 über die Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und vermerkt die Zuweisung entsprechend im Trassenregister.

Nach Artikel 13 Absätze 3 und 4 der Verordnung ist in derselben Weise vorgesehen, dass die einzige Anlaufstelle die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen umgehend über die eingegangenen Anträge und die gefassten Beschlüsse unterrichtet. Ebenso ist vorgesehen, dass bei jedem Antrag, der nicht bewilligt werden kann, die einzige Anlaufstelle den Antrag auf Infrastrukturkapazität unverzüglich an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen weiterleitet, die über den Antrag befinden und diesen Beschluss der einzigen Anlaufstelle zur weiteren Bearbeitung mitteilen. Dieses Verfahren ermöglicht eine Weiterbehandlung von Anträgen auf grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsstrassen im Korridor, die bei der einzigen Anlaufstelle eingehen könnten.

### 3) Grundsätze der Fairness und Unabhängigkeit

Die einzige Anlaufstelle beachtet die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich der eingegangenen Anträge.

Im Rahmen des Korridors und folglich aus Sicht einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sollen die Mitarbeiter der einzigen Anlaufstelle im Rahmen ihres Auftrags unabhängig von ihren Aufgaben als Betreiber der Infrastruktur und Zuweisungsstellen arbeiten und Beschlüsse über die Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven auf Korridorebene sicherstellen. Jedoch kann das Personal der einzigen Anlaufstelle mit den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen bei der Koordinierung der Zuteilung von Korridortrassen mit der Zuteilung von nationalen Zu- und Ablauftrassen zusammenarbeiten.

### 4) Grundsätze der Zusammenarbeit und Ausgewogenheit

Die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen koordinieren und bündeln ihre vorab vereinbarten Zugtrassen im Korridor im vorab vereinbarten Trassenkatalog der einzigen Anlaufstelle, um auf diese Weise die Bedürfnisse des Marktes, die unter anderem auch in der Verkehrsmarktstudie zum Ausdruck kommen, zu berücksichtigen. Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (siehe Anlage 1 betreffend ein Minimum an Indikatoren) unterrichtet der Verwaltungsrat den Exekutivrat jährlich über die quantitative und qualitative Entwicklung der Zugtrassen im Korridor.

### 5) Prioritäten der einzigen Anlaufstelle im Fall von nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen

Nach Eingang aller Anträge auf vorab vereinbarte Zugtrassen bis X-8 entscheidet die einzige Anlaufstelle über die Zuweisung der vorab vereinbarten Trassen.

Im Falle von nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen wendet die einzige Anlaufstelle die allgemeinen Vorrangregeln für die Koordinierung an, die darauf abzielen, Antragsteller mit einem größeren Handelswert aus Sicht der Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen zu belohnen und

die Nutzung der Kapazitäten zu maximieren (längere vorab vereinbarte Trassenabschnitte und häufiger). Die Formel ist in Anlage 3 definiert.

Änderungen dieser Anlage können nur in gegenseitigem Einvernehmen des Exekutivrates und des Verwaltungsrates vorgenommen werden.

Diese Vorrangregel für Fragen der Koordinierung betrifft nur die vorab vereinbarten Zugtrassen des Korridors und kommt nur zwischen X-8 und X-7.5 bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen zur Anwendung.

Sobald der Beschluss über die Zuteilung für Anträge bis X-8 erfolgt ist, schlägt die einzige Anlaufstelle dem unterlegenen Antragsteller alternative, vorab vereinbarte Zugtrassen vor. Wenn der Antragsteller diese alternativen Lösungen für unzureichend hält, leitet die einzige Anlaufstelle gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung die Anträge an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen weiter. Diese Anträge auf Zuteilung von Zugtrassen sind von den Betreibern der Infrastruktur/ Zuweisungsstellen als vor Ablauf der X-8-Frist eingegangen anzusehen.

Bei Anträgen, die nach X-8 eingehen, kommt die Vorrangregel für die Koordinierung (first come/ first served) zur Anwendung.

Diese Regeln werden zusammen mit einer Beschreibung des Korridors in die nationalen Schienennetz-Nutzungsbedingungen jedes Mitglieds des Verwaltungsrates des Korridors aufgenommen und danach in dem Korridorinformationsdokument veröffentlicht.

#### **IV. REGULATORISCHE KONTROLLE**

Die Auswirkungen der Rahmenregelung für die Zuweisung von Kapazitäten auf die jährliche Zuteilung unterliegen im Fall von Beschwerden der (Ex-post-) Kontrolle der Regulierungsstellen. Die Regulierungsstellen können auch aus eigener Initiative Untersuchungen einleiten.

Nach Artikel 20 der Verordnung arbeiten die Regulierungsstellen jedes Korridors zusammen. Die Minister fordern die Regulierungsstellen auf, ihre Art der Zusammenarbeit bei der regulatorischen Kontrolle der einzigen Anlaufstelle zu beschreiben und insbesondere im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung festzulegen, wie Beschwerden zum Zuteilungsprozess der einzigen Anlaufstelle einzureichen sind und wie eine Entscheidung nach einer Beschwerde getroffen wird. Diese Vereinbarung soll veröffentlicht werden.

Nach den nationalen Bestimmungen in einigen Ländern müssen die Regulierungsstellen in den Zuteilungsprozess eingebunden werden (z.B. wenn ein Antrag nicht bewilligt werden kann). In diesem Fall ist die Regulierungsstelle für die Überwachung der Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen in ihrem eigenen Hoheitsgebiet im Sinne von Artikel 56 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zuständig.

#### **V. ZUGELASSENE ANTRAGSTELLER**

Nach Artikel 15 der Verordnung kann ein zugelassener Antragsteller sich direkt an die einzige Anlaufstelle für die Zuweisung von vorab vereinbarten Zugtrassen/Kapazitätsreserven wenden. Wenn die vorab vereinbarte Zugtrasse/Kapazitätsreserve von der einzigen Anlaufstelle zugewiesen wurde, soll der zugelassene Antragsteller der einzigen Anlaufstelle innerhalb der von dem Verwaltungsrat beschlossenen Zeit das (die) bezeichnete(n) Eisenbahnunternehmen nennen, das (die) die Zugtrasse/Kapazitätsreserve für den zugelassenen Antragsteller nutzen wird (werden). Gestützt auf die entsprechenden nationalen Netzzugangsbedingungen muss das bezeichnete Eisenbahnunternehmen dann die erforderlichen Einzelverträge mit den betroffenen Betreibern der Infrastruktur oder Zuweisungsstellen schließen.



In dem Korridorinformationsdokument sind die Rechte und Pflichten der Antragsteller gegenüber der einzigen Anlaufstelle beschrieben, insbesondere dort, wo noch kein Eisenbahnunternehmen benannt wurde. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sollen Reservierungsentgelte vorsehen, um einen Anreiz für eine effiziente Nutzung der zugewiesenen Zugtrasse zu schaffen.

## **DURCHFÜHRUNG**

Mit der Unterzeichnung der vorliegenden Vereinbarung bekunden die Unterzeichnerstaaten ihre Zustimmung, durch die Vereinbarung gebunden zu sein.

Die Korridor-Rahmenregelung tritt mit dieser Entscheidung der Exekutivräte in Kraft. Eine erste Bewertung der Korridor-Rahmenregelung durch die Exekutivräte findet zwei Monate nach Erhalt des nach Artikel 19 Absatz 2 vorgesehenen Kontrollberichts für das Jahr 2014 statt. Diese Fassung der Rahmenregelung muss in dem Korridorinformationsdokument veröffentlicht werden.

## **ANLAGEN**

1. Kontrolle des Zuweisungsprozesses.
2. Vorgänge innerhalb der Fahrplanerstellung betreffend die vorab vereinbarten Zugtrassen und Kapazitätsreserven.
3. Beschreibung der Vorrangregel für die Koordinierung bis X-8 bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen auf vorab vereinbarte Trassen.

**Décision des comités exécutifs des corridors de fret ferroviaire  
n° 1 et n° 2**

établissant le cadre pour la répartition des capacités  
sur les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2

**Les ministres des transports**

**du Royaume de Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, de  
la République française, de la République italienne, du Grand-Duché  
de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas**

en présence **du vice-président de la Commission européenne**

## **vu**

- la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, et en particulier ses articles 39, 43, 45, 46, 48, son article 56, paragraphe 1, et son annexe VII,
- le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, et en particulier ses articles 8, 13, 14, 15, 18, 19 et 20,

## **considérant ce qui suit :**

- Les comités exécutifs des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2, visés à l'article 8 du règlement (UE) n° 913/2010, ont été créés et leurs énoncés de mission ont été adoptés à l'occasion de la conférence d'Anvers, le 27 juin 2011.
- Les présidents des comités exécutifs des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 ont informé la Commission européenne de la mise en place de leurs comités par lettres datées respectivement des 29 juin et 11 juillet 2011.
- La Commission européenne a répondu aux présidents, par lettres datées du 19 octobre 2011, en se félicitant de la mise en place des comités exécutifs des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2.
- Les comités exécutifs doivent définir le cadre de la répartition des capacités d'infrastructure sur le corridor de fret conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 913/2010/UE.
- La Suisse est en cours de négociation avec la Commission européenne pour la transposition du règlement (UE) n° 913/2010/UE.
- Les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 sont reliés à Rotterdam, Anvers et Bâle; les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 8 sont reliés à Rotterdam, Anvers et Duisburg; les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 6 sont reliés à Milan; les corridors de fret ferroviaire n° 2 et n° 6 sont reliés à Lyon; les corridors de fret ferroviaire n° 2 et n° 4 sont reliés à Metz.
- Des règles communes contraignantes sont nécessaires au niveau des corridors afin de permettre au guichet unique du corridor d'allouer les capacités de manière équitable, y compris dans le cas de demandes concurrentes.
- Un cadre harmonisé pour la répartition des capacités d'infrastructure sur l'ensemble des corridors de fret est souhaitable.
- Les comités de gestion des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 ont marqué leur accord sur le présent cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure.
- Les gestionnaires d'infrastructure et les organismes de répartition des capacités nationaux s'y référeront dans leur document de référence réseau respectif en vue de sa mise en œuvre.

- Les organismes de contrôle ont exprimé leur position sur le présent cadre pour la répartition des capacités d'infrastructure.
- Les ministres signataires du présent document s'efforceront de l'appliquer et envisageront l'extension de son application aux autres corridors les concernant.
- Une version anglaise de ce cadre est disponible,

**Décident du cadre suivant pour la répartition des capacités de l'infrastructure des corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 et sur sa mise en œuvre.**

**Décident que ce cadre doit être mis en œuvre.**

**Expriment le consentement de leurs États à être liés par la présente décision.**

**Demandent à la Commission européenne de publier la présente décision et le cadre pour la répartition des capacités sur les corridors de fret ferroviaire n° 1 et n° 2 au Journal officiel de l'Union européenne.**

# **CADRE pour la répartition des capacités d'infrastructure sur les corridors de fret conformément au règlement (UE) n° 913/2010**

## **I. OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET NATURE DU CADRE**

1) L'article 14, paragraphe 1, du règlement (UE) n°913/2010 («le règlement») exige que le comité exécutif mette en place un cadre pour la répartition des capacités sur le corridor. Le cadre pour la répartition des capacités sur le corridor porte sur les aspects obligatoires du règlement concernant la répartition des capacités.

Ce cadre pour la répartition des capacités sur le corridor (« cadre du corridor ») ne concerne que la répartition des capacités liées aux sillons préétablis et à la réserve de capacités confiés au guichet unique du corridor (C-OSS pour *Corridor-One-Stop-Shop* en anglais) pour les trains de marchandises, traversant au moins une frontière sur un corridor, comme prévu à l'article 14, paragraphe 4, du règlement, à savoir lorsque la répartition des capacités par le C-OSS est obligatoire, conformément à l'article 13 du règlement.

Le comité exécutif évaluera le fonctionnement du cadre du corridor, en tenant compte du suivi établi à l'annexe 1. Les organismes de contrôle informeront le comité exécutif de leurs propres observations.

2) Le cadre s'applique aux gestionnaires d'infrastructure et aux organismes de répartition des capacités (GI / ORC) afin d'établir des principes clairs et transparents pour le processus d'attribution des sillons préétablis et de la réserve de capacité par le C-OSS. Les GI et les ORC feront respecter la mise en œuvre de la déclaration d'intention en incluant les dispositions pertinentes dans leurs documents de référence du réseau.

Le champ d'application du cadre sera défini dans le plan de mise en œuvre du corridor dans lequel les itinéraires et les lignes associées seront définis.

## **II. PRINCIPES RELATIFS À L'OFFRE DE SILLONS PRÉÉTABLIS**

La capacité fournie par les GI / ORC pour les sillons préétablis et la réserve de capacité au C-OSS est tirée de la capacité nationale dédiée au trafic de fret. La construction de sillons préétablis et la définition de la réserve de capacité sont réalisées par les GI / ORC conformément à l'article 14 du règlement, en tenant compte, entre autres :

- de l'étude de marché en matière de transport, qui analyse la demande de trafic international de marchandises sur le corridor et couvre les différents types de trafic, en particulier le trafic de passagers ;
- la demande de capacité d'infrastructure liée aux horaires de service passés et présents;
- les accords-cadres nationaux.

Les détails de l'offre des sillons préétablis sont expliqués dans le document d'information du corridor.

Ces sillons préétablis sont remis au C-OSS pour gestion exclusive au plus tard à X-11 et, pour la réserve de capacité, dans un délai compris entre au plus tard X-2 mois avant la modification de l'horaire et jusqu'à 60 jours, ou moins, avant la circulation du train.

Les GI / ORC s'efforceront d'inclure dans l'offre de sillons préétablis l'accès aux terminaux et les sillons reliant les terminaux lorsque cela est possible.

Les sillons préétablis gérés par le C-OSS pour la répartition dans l'horaire de service annuel et la réserve de capacité sont dédiés au corridor. Par conséquent, il est essentiel que la capacité dédiée affichée soit protégée contre des adaptations ultérieures par les GI / ORC ayant une incidence critique pour les candidats.

Le comité de gestion décide si et dans quelle mesure la capacité inutilisée doit être rendue par le C-OSS aux GI / ORC compétents à X-7.5, selon un principe publié dans le document d'information du corridor et en tenant compte du besoin d'une réserve de capacité suffisante et de bonne qualité.

### **III. PRINCIPES RELATIFS À L'ALLOCATION DES SILLONS PRÉÉTABLIS ET DE LA RÉSERVE DE CAPACITÉ PAR LE C-OSS**

La décision relative à l'attribution des sillons préétablis et de la réserve de capacité sur le corridor de fret est prise par le C-OSS, conformément à l'article 13 du règlement.

Comme les GI / ORC, le C-OSS doit respecter les règles de la directive 2012/34/UE, en particulier son article 29.

Les activités concernant les sillons préétablis et la réserve de capacité au sein des processus de construction de l'horaire de service sont décrites à l'annexe 2.

#### 1) Principes généraux relatifs à la mise en place du C-OSS

Le C-OSS doit être mis en place en vertu des principes de transparence, de non-discrimination, d'indépendance, d'équilibre et d'équité et régi par ces principes.

Le comité de gestion est responsable de la désignation ou de la création du C-OSS, y compris ses modalités de fonctionnement. Le plan de mise en œuvre, qui fera partie intégrante du document d'information du corridor qui sera publié par le comité de gestion conformément à l'article 18 du règlement, décrira les compétences, la forme d'organisation, les droits d'accès, la responsabilité vis-à-vis des candidats et le mode de fonctionnement du C-OSS et ses conditions d'utilisation.

#### 2) Principes de transparence et de non-discrimination

En plus du document d'information du corridor, une fois adopté, les GI / ORC publieront le fonctionnement et la mise en place du C-OSS dans leurs documents de référence du réseau. Ils mentionneront également le document d'information du corridor dans leurs propres documents de référence du réseau.

Conformément à l'article 13 du règlement, toute demande de capacité d'infrastructure du corridor, concernant les sillons préétablis ou la réserve de capacité, traversant au moins une frontière sur un corridor, émanant d'une entreprise ferroviaire ou d'un candidat autorisé, sera gérée (traitement des demandes, coordination avec les GI / ORC, suivi, décision et réponse) par le C-OSS. Chaque demande doit être enregistrée par le C-OSS et faire l'objet d'une réponse appropriée.

Après réception de toutes les demandes de sillons pour les sillons préétablis à X-8 (date limite usuelle pour la soumission de demandes de sillons pour l'horaire de service annuel), le C-OSS décide de l'attribution des sillons préétablis sans délai jusqu'à X-7.5 et inscrit cette allocation dans le registre de sillons.

Conformément à l'article 13, paragraphes 3 et 4, du règlement, de la même manière, il est demandé que le C-OSS informe les GI / ORC compétents des demandes reçues et des décisions prises à leur sujet sans délai. Il est également demandé que, pour toute demande qui ne peut être satisfaite, le C-OSS transmette la demande de capacité d'infrastructure sans délai aux GI / ORC compétents, qui prendront une décision sur cette demande et communiqueront cette décision au C-OSS pour suite à donner. Cette procédure permet un suivi des demandes de sillons internationaux de fret ferroviaire sur le corridor que le C-OSS pourrait recevoir.

### 3) Principes d'équité et d'indépendance

Le C-OSS respecte les obligations de confidentialité en ce qui concerne les demandes reçues.

Dans le contexte du corridor, et par conséquent du point de vue de la coopération internationale, les experts de l'équipe du C-OSS doivent travailler, dans le cadre de leur mandat, de façon autonome par rapport aux tâches de leur GI / ORC et assurent la prise de décisions sur l'allocation des sillons préétablis et de la réserve de capacité au niveau du corridor. Toutefois, les experts du C-OSS peuvent travailler avec les GI / ORC dans le but de coordonner l'attribution des sillons du corridor avec celles des sillons nationaux qui les prolongent.

### 4) Principes de coopération et d'équilibre

Les GI / ORC coordonnent et mettent en commun leurs sillons du corridor préétablis dans le catalogue de sillons préétablis du C-OSS afin de prendre en compte les besoins du marché, exprimés notamment à travers l'étude de marché en matière de transport. Une fois par an, le comité de gestion informe le comité exécutif du développement quantitatif et qualitatif des sillons du corridor, conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (voir annexe 1 pour un jeu minimal d'indicateurs).

### 5) Priorités devant être appliquées par le C-OSS en cas de demandes concurrentes

Après réception de toutes les demandes de sillons pour les sillons préétablis à X-8, le C-OSS décide de l'attribution des sillons préétablis.

En cas de demandes concurrentes, le C-OSS applique la règle de priorité commune pour la coordination qui vise à favoriser les candidats présentant la meilleure valeur commerciale du point de vue des GI / ORC et optimise l'utilisation des capacités (sillons préétablis plus longs et utilisés plus souvent). La formule est décrite à l'annexe 3.

Des modifications peuvent être apportées à cette annexe sous condition d'un commun accord des deux comités exécutif et de gestion.

Cette règle de priorité pour la coordination ne concerne que les sillons préétablis du corridor et est appliquée uniquement entre X-8 et X-7.5, en cas de demandes concurrentes.

Une fois la décision d'attribution prise pour les demandes exprimées avant X-8, le C-OSS propose d'autres sillons préétablis pour les candidats insatisfaits. Si ces solutions alternatives ne sont pas suffisamment adéquates pour le candidat, le C-OSS transmet les demandes aux GI / ORC compétents, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement. Ces demandes de sillons sont traitées par les GI / ORC comme ayant été soumis avant la date limite de X-8.

En ce qui concerne les demandes formulées après X-8, la règle de priorité pour la coordination «premier arrivé, premier servi» sera appliquée.

Ces règles seront insérées dans les documents de référence du réseau nationaux de chaque membre du comité de gestion du corridor, décrivant les aspects du corridor, et seront par la suite publiées dans le document d'information du corridor.

#### **IV. CONTRÔLE & RÉGULATION**

L'impact du cadre pour la répartition des capacités sur l'allocation annuelle est, en cas de plaintes, soumis au contrôle ex post des organismes de contrôle. Les organismes de contrôle peuvent également lancer des enquêtes de leur propre initiative.

Conformément à l'article 20 du règlement, les organismes de contrôle de chaque corridor coopèrent. Les ministres invitent les organismes de contrôle à décrire leur mode de coopération en matière de contrôle des C-OSS, en particulier en parvenant à un accord de coopération définissant la façon dont les plaintes concernant le processus d'attribution du C-OSS doivent être déposées et dont une décision doit être prise suite à une plainte. Cet accord devrait être publié.

Selon les dispositions nationales de certains pays, les organismes de contrôle doivent participer au processus d'attribution (par exemple, si une demande ne peut être satisfaite). Dans ce cas, l'organisme de contrôle est compétent pour surveiller les GI / ORC sur son propre territoire conformément à l'article 56, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

#### **V. CANDIDATS AUTORISÉS**

Conformément à l'article 15 du règlement, un candidat autorisé peut formuler des demandes directement auprès du C-OSS en vue de l'attribution de sillons préétablis / d'une réserve de capacité. Si le sillon préétabli / la réserve de capacité a été alloué(e) par le C-OSS, le candidat autorisé doit nommer auprès du C-OSS l'(es) entreprise(s) ferroviaire(s) désignée(s) qui utilisera(ont) le sillon / la réserve de capacité pour le compte du candidat autorisé, dans un délai fixé par le comité de gestion. L'entreprise ferroviaire désignée doit conclure les contrats individuels nécessaires avec les GI ou ORC concernés en s'appuyant sur les conditions nationales respectives d'accès au réseau.

Le document d'information du corridor décrit les droits et obligations des candidats vis-à-vis du C-OSS, en particulier lorsqu'aucune entreprise ferroviaire n'a encore été désignée. Les documents de référence du réseau devraient prévoir des redevances de réservation afin de fournir une incitation à l'utilisation efficace du sillon alloué.



## **MISE EN ŒUVRE**

Ce cadre du corridor entre en vigueur à la signature du présent cadre. Une première évaluation du cadre du corridor sera réalisée par les comités exécutifs deux mois après la réception du rapport de suivi pour l'année 2014 prévu à l'article 19, paragraphe 2. La présente version du cadre doit être publiée dans le document d'information du corridor.

## **ANNEXES**

1. Surveillance du processus d'allocation
2. Activités concernant les sillons préétablis et la réserve de capacité au sein des processus de construction de l'horaire de service
3. Description de la règle de priorité pour la coordination à X-8 en cas de demandes concurrentes pour des sillons préétablis

**Decisione dei comitati esecutivi dei corridoi ferroviari**

**n. 1 e n. 2**

che stabilisce il quadro di assegnazione della capacità dei corridoi merci ferroviari n. 1 e n. 2

**I Ministri dei trasporti**

**del Regno del Belgio, della Repubblica federale di Germania,  
della Repubblica francese, della Repubblica italiana, del Granducato  
di Lussemburgo, del Regno dei Paesi Bassi,**

in presenza **del Vicepresidente della Commissione europea,**

## **visto quanto segue:**

- la direttiva 2012/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, in particolare gli articoli 39, 43, 45, 46, 48, 56, paragrafo 1 e l'allegato VII,
- il regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, in particolare gli articoli 8, 13, 14, 15, 18, 19 e 20,

## **considerando quanto segue:**

- I comitati esecutivi dei corridoi ferroviari merci n. 1 e n. 2, di cui all'articolo 8 del regolamento (UE) n. 913/2010, sono stati istituiti e le dichiarazioni relative al loro mandato sono state adottate in occasione della conferenza di Anversa del 27 giugno 2011.
- I presidenti dei comitati esecutivi dei corridoi ferroviari merci n. 1 e n. 2 hanno informato la Commissione europea dell'istituzione dei loro comitati con lettere datate, rispettivamente, 29 giugno 2011 e 11 luglio 2011.
- La Commissione europea ha risposto ai sopracitati presidenti con lettere in data 19 ottobre 2011, accogliendo l'istituzione dei comitati esecutivi dei corridoi ferroviari n. 1 e n. 2.
- I comitati esecutivi definiscono il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo il corridoio merci conformemente all'articolo 14, paragrafo 1 del regolamento UE n. 913/2010.
- La Svizzera sta negoziando con la Commissione europea il recepimento del regolamento UE n. 913/2010;
- I corridoi ferroviari merci n. 1 e n. 2 sono interconnessi a Rotterdam, Anversa, Basilea; i corridoi ferroviari merci n. 1 e n. 8 sono interconnessi a Rotterdam, Anversa, Duisburg; i corridoi ferroviari merci n. 1 e n. 6 sono interconnessi a Milano; i corridoi ferroviari merci n. 2 e n. 6 sono interconnessi a Lione ed i corridoi ferroviari merci n. 2 e n. 4 sono interconnessi a Metz.
- Sono necessarie regole comuni vincolanti per i corridoi, che consentano allo sportello unico di corridoio (C-OSS) di procedere all'assegnazione in modo equo, anche in caso di richieste confliggenti.
- È auspicabile un quadro armonizzato per l'assegnazione della capacità di infrastruttura su tutti i corridoi merci ferroviari.
- I comitati di gestione dei corridoi merci ferroviari n. 1 e n. 2 hanno espresso il loro accordo sul presente quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura.

- I gestori dell'infrastruttura e gli organismi preposti all'assegnazione vi faranno specifico riferimento nei loro rispettivi prospetti informativi delle reti nazionali in vista della sua attuazione.
- Gli organismi di regolamentazione hanno espresso la loro posizione in merito al presente quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura,
- I Ministri che sottoscrivono questo documento si adopereranno per l'applicazione del presente documento ed esamineranno la possibilità di estenderne l'applicazione agli altri corridoi in cui sono coinvolti.
- È disponibile una versione di questo quadro anche in lingua inglese,

**Decidono di adottare il quadro relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura dei corridoi merci ferroviari n. 1 e n. 2 che figura in allegato.**

**Decidono che si dia attuazione a tale quadro.**

**Esprimono il consenso dei loro Stati ad essere vincolati dalla presente decisione.**

**Chiedono alla Commissione europea che la presente decisione e il quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura dei corridoi merci ferroviari n. 1 e n. 2 figurante in allegato siano pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea.**

# **QUADRO del CORRIDOIO relativo all'assegnazione della capacità di infrastruttura lungo i corridoi merci ai sensi del regolamento (UE) n. 913/2010**

## **I. FINALITÀ, AMBITO DI APPLICAZIONE E CARATTERE DEL QUADRO**

1) L'articolo 14, paragrafo 1 del regolamento 913/2010 ("il regolamento"), prevede che il comitato esecutivo definisca un quadro del corridoio relativo all'assegnazione della capacità. Il quadro relativo all'assegnazione della capacità lungo il corridoio riguarda gli aspetti vincolanti del regolamento in materia di assegnazione della capacità.

Questo quadro relativo all'assegnazione della capacità lungo il corridoio ("quadro del corridoio") riguarda solo i processi di assegnazione associati alle tracce ferroviarie prestabilite ed alla capacità di riserva assegnate allo sportello unico del corridoio ("C-OSS") per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo un corridoio, come previsto all'articolo 14, paragrafo 4 del regolamento, specificatamente laddove l'assegnazione della capacità da parte del C-OSS è obbligatoria ai sensi dell'articolo 13 del regolamento.

Il comitato esecutivo valuta il funzionamento del quadro del corridoio, tenendo conto del monitoraggio di cui all'allegato 1. Gli organismi di regolamentazione informano il comitato esecutivo delle loro osservazioni.

2) Il quadro si applica ai gestori dell'infrastruttura e agli organismi preposti all'assegnazione (GI/OA) al fine di stabilire principi chiari e trasparenti per il processo di assegnazione delle tracce ferroviarie prestabilite e della capacità di riserva da parte del C-OSS. I GI e gli OA daranno seguito all'attuazione del quadro provvedendo ad includere le pertinenti disposizioni nei rispettivi prospetti informativi della rete.

L'ambito di applicazione del quadro sarà definito nel piano di attuazione del corridoio, dove saranno stabiliti i percorsi e le linee di collegamento.

## **II. PRINCIPI DI FORNITURA DELLE TRACCE PRESTABILITE**

La capacità offerta dai gestori dell'infrastruttura nazionali e dagli organismi preposti all'assegnazione ("GI/OA") per le tracce ferroviarie prestabilite e la capacità di riserva al C-OSS sono prelevate dalla capacità nazionale dedicata al traffico merci. La costruzione delle tracce prestabilite e la definizione di capacità di riserva sono effettuate dai GI/OA a norma dell'articolo 14 del regolamento, anche tenendo presente:

- lo studio sul mercato dei trasporti, analizzando la domanda di traffico merci internazionale sul corridoio anche in relazione ai diversi tipi di traffico e con particolare riguardo al traffico passeggeri;
- la richiesta di capacità di infrastruttura in relazione agli orari di servizio passati e presenti
- gli accordi quadro nazionali.

I dettagli di fornitura delle tracce prestabilite sono illustrati nel documento informativo del corridoio.

Queste tracce prestabilite sono consegnate al C-OSS per la gestione in esclusiva entro il termine di X-11 e, per la capacità di riserva, al più tardi X-2 mesi prima del cambio di orario e almeno 60 giorni prima che il treno circoli .

I GI/OA avranno cura di includere nel catalogo delle tracce ferroviarie prestabilite l'accesso ed i percorsi di collegamento ai terminali, ove possibile.

Le tracce prestabilite gestite dal C-OSS per l'assegnazione nell'orario di servizio annuale e la capacità di riserva sono dedicate al corridoio. Pertanto, è essenziale che la capacità dedicata presentata venga protetta da successivi adattamenti da parte dei GI/OA, critici per i richiedenti.

Il comitato di gestione decide se ed eventualmente in quale misura la capacità non utilizzata debba essere restituita dal C-OSS ai competenti GI/OA entro il termine di X-7.5, secondo un principio pubblicato nel documento informativo del corridoio e tenendo conto della necessità di una sufficiente capacità di riserva di buona qualità.

### **III. PRINCIPI DI ASSEGNAZIONE DELLE TRACCE FERROVIARIE PRESTABILITE E DELLA CAPACITÀ DI RISERVA DA PARTE DEL C-OSS**

La decisione in merito all'assegnazione delle tracce ferroviarie prestabilite e della capacità di riserva sul corridoio merci è presa dal C-OSS, ai sensi dell'articolo 13 del regolamento.

Come i GI/OA, il C-OSS deve rispettare le norme della direttiva 2012/34/UE, con particolare riguardo all'articolo 29.

Le attività nell'ambito dei processi in materia di programmazione degli orari delle tracce ferroviarie prestabilite e della capacità di riserva sono descritte nell'allegato 2.

#### 1) Principi generali relativi all'istituzione del C-OSS

Il C-OSS deve essere istituito e governato in base ai principi di trasparenza, non discriminazione, indipendenza, equilibrio ed equità.

Il comitato di gestione è responsabile della designazione ovvero della costituzione del C-OSS, comprese le sue modalità operative. Il piano di attuazione, che farà parte del documento informativo del corridoio, da pubblicarsi a cura del comitato di gestione ai sensi dell'articolo 18 del regolamento, descrive le competenze, le modalità di organizzazione, i diritti di accesso, la responsabilità nei confronti dei richiedenti e la modalità di funzionamento del C-OSS e le sue condizioni di utilizzo.

#### 2) Principi di trasparenza e non discriminazione

In aggiunta al documento informativo del corridoio, una volta adottato, i GI/OA pubblicheranno il funzionamento e la costituzione del C-OSS nei rispettivi prospetti informativi della rete. Nei prospetti informativi della rete sarà anche fatta menzione del documento informativo del corridoio.

Ai sensi dell'articolo 13 del regolamento, qualsiasi richiesta di tracce prestabilite e di capacità di riserva per la capacità di infrastruttura del corridoio con attraversamento di almeno una frontiera lungo un corridoio, da un'impresa ferroviaria o da un richiedente autorizzato, sarà trattata dal C-OSS (gestione delle richieste, coordinamento con i GI/OA, monitoraggio, decisioni e risposte). Ogni richiesta dovrà essere registrata dal C-OSS ed essere oggetto di una risposta adeguata.

Dopo aver ricevuto tutte le richieste di tracce prestabilite a X-8 (scadenza periodica per la presentazione delle richieste di tracce per l'orario annuale) il C-OSS procederà senza indugio alla assegnazione delle tracce prestabilite fino a X-7.5, riportando di conseguenza l'assegnazione nel registro delle tracce.

Ai sensi dell'articolo 13, paragrafi 3 e 4 del regolamento, allo stesso modo si richiede che il C-OSS informi senza indugio i competenti GI/OA sulle richieste ricevute e sulle relative decisioni prese. In aggiunta qualsiasi richiesta di capacità di infrastruttura che non possa essere soddisfatta deve essere trasmessa senza indugio dal C-OSS ai competenti GI/OA, che adottano una decisione su tale domanda e ne danno comunicazione al C-OSS per la successiva elaborazione. Questa procedura consente un follow-up sulle richieste di tracce ferroviarie merci internazionali sul corridoio che il C-OSS potrebbe ricevere.

### 3) Principi di equità e di indipendenza

Il C-OSS è tenuto al rispetto dei doveri di riservatezza per quanto riguarda le richieste pervenute.

Nel contesto del corridoio, e quindi dal punto di vista della cooperazione internazionale, gli esperti dello staff del C-OSS, nell'ambito del loro mandato, operano in modo indipendente dai compiti dei loro GI/OA e garantiscono che le decisioni di assegnazione per le tracce prestabilite e per la capacità di riserva siano a livello di corridoio. Tuttavia, gli esperti del C-OSS possono collaborare con i GI/OA, con la finalità di coordinare l'assegnazione delle tracce di corridoio e l'assegnazione delle tracce nazionali di adduzione e deflusso.

### 4) Principi di cooperazione e di equilibrio

I GI/OA coordineranno ed organizzeranno le loro tracce ferroviarie prestabilite dal corridoio nel catalogo delle tracce prestabilite del C-OSS, tenendo conto delle esigenze del mercato espresse ad esempio attraverso lo studio sul mercato dei trasporti. Il comitato di gestione informerà il comitato esecutivo, su base annuale, riguardo allo sviluppo quantitativo e qualitativo delle tracce ferroviarie del corridoio, secondo l'articolo 19 paragrafo 2 del regolamento (vedi allegato 1 per gli indicatori minimi).

### 5) Priorità che il C-OSS deve applicare in caso di richieste confliggenti

Dopo aver ricevuto a X-8 tutte le richieste di tracce ferroviarie prestabilite, il C-OSS deciderà in merito all'assegnazione delle tracce prestabilite.

In caso di richieste confliggenti, il C-OSS applicherà la regola comune di priorità per il coordinamento che si concretizza nel premiare i richiedenti con richieste di più alto valore commerciale dal punto di vista dei GI/OA e massimizzare l'utilizzo della capacità (percorsi prestabiliti più lunghi e con maggiore frequenza). La formula è descritta all'allegato 3.

Possono essere apportate modifiche a questo allegato a condizione che ci sia un accordo comune fra il comitato esecutivo ed il comitato di gestione.

Questa regola di priorità per il coordinamento riguarda solo le tracce ferroviarie prestabilite del corridoio ed è applicabile solo tra X-8 e X-7.5 in caso di richieste confliggenti.

Una volta che la decisione di assegnazione è stata formulata a seguito delle richieste giunte fino a X-8, il C-OSS proporrà delle tracce ferroviarie prestabilite alternative ai richiedenti insoddisfatti. Se queste soluzioni alternative non sono sufficientemente adeguate per il richiedente, il C-OSS inoltrerà le richieste ai competenti GI/OA ai sensi dell'articolo 13 paragrafo 4 del regolamento.

Tali richieste di tracce dovranno essere considerate dai GI/OA come se fossero state presentate prima della scadenza di X-8.

Per quanto riguarda le richieste presentate dopo X-8, sarà applicata la regola di priorità per il coordinamento "first in, first served" ossia "il primo a richiedere sarà il primo ad essere servito".

Tali norme saranno inserite nei prospetti informativi delle reti nazionali di ciascun membro del comitato di gestione del corridoio, con la descrizione delle caratteristiche del corridoio, e saranno successivamente pubblicate nel documento informativo del corridoio.

#### **IV. CONTROLLO DEGLI ORGANISMI DI REGOLAMENTAZIONE**

L'impatto del quadro relativo all'assegnazione di capacità sull'assegnazione annuale è, nel caso di reclami, soggetto ad un controllo (ex post) da parte degli organismi di regolamentazione. Gli organismi di regolamentazione possono inoltre avviare indagini di propria iniziativa.

Ai sensi dell'articolo 20 del regolamento, gli organismi di regolamentazione di ogni corridoio collaborano. I Ministri invitano gli organismi di regolamentazione a descrivere le loro modalità di cooperazione in materia di controllo di regolamentazione sul C-OSS, in particolare attraverso un accordo di cooperazione che definisca come gestire i reclami relativi al processo di assegnazione da parte del C-OSS, e come prendere una decisione in seguito ad un reclamo. Il citato accordo dovrà essere pubblicato.

Secondo le disposizioni nazionali di alcuni paesi gli organismi di regolamentazione devono essere coinvolti nel processo di assegnazione (ad esempio, se una richiesta non può essere soddisfatta). In questo caso, l'organismo di regolamentazione sarà responsabile del monitoraggio dei GI/OA sul proprio territorio, in accordo con l'articolo 56, paragrafo 1 della direttiva 2012/34/UE.

#### **V. RICHIEDENTI AUTORIZZATI**

Ai sensi dell'articolo 15 del regolamento, un richiedente autorizzato può rivolgersi direttamente al C-OSS per l'assegnazione di tracce ferroviarie prestabilite o della capacità di riserva. Se la traccia ferroviaria prestabilita o la capacità di riserva è stata assegnata dal C-OSS di conseguenza, il richiedente autorizzato deve indicare al C-OSS, entro il limite temporale deciso dal comitato di gestione, l'impresa o le imprese ferroviarie designate che utilizzeranno la traccia ferroviaria o la capacità di riserva per conto del richiedente autorizzato. L'impresa ferroviaria designata dovrà pertanto concludere i necessari contratti individuali con i GI o gli OA interessati, sulla base delle rispettive condizioni di accesso alle reti nazionali.

Il documento informativo del corridoio descriverà i diritti ed i doveri dei richiedenti nei confronti del C-OSS, in particolare quando l'impresa ferroviaria non è stata ancora designata. I prospetti informativi della rete dovranno prevedere tariffe di prenotazione, al fine di fornire un incentivo per l'uso efficiente della traccia ferroviaria assegnata.



## **ATTUAZIONE**

Questo quadro del corridoio entrerà in vigore al momento della firma dello stesso. Una prima valutazione del quadro del corridoio da parte dei comitati esecutivi si svolgerà a due mesi dal ricevimento della relazione di monitoraggio per l'anno 2014, come previsto all'articolo 19, paragrafo 2. Questa versione del quadro deve essere pubblicata nel documento informativo del corridoio.

## **ALLEGATI**

1. Monitoraggio del processo di assegnazione
2. Attività nell'ambito dei processi di programmazione degli orari riguardanti le tracce ferroviarie prestabilite e la capacità di riserva
3. Descrizione della regola di priorità per il coordinamento previsto a X-8, in caso di richieste di tracce prestabilite confliggenti.

**Besluit van de raden van bestuur van corridors**

**nr. 1 en nr. 2**

voor het goederenvervoer per spoor tot vaststelling van het kader voor capaciteitstoewijzing voor de spoorgoederencorridors 1 en 2

**De ministers van Verkeer van  
het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland, de Franse  
Republiek, de Italiaanse Republiek, het Groothertogdom Luxemburg  
en het Koninkrijk der Nederlanden,**

in aanwezigheid van **de vicevoorzitter van de Europese Commissie**

## Gelet op

- Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en van de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte en de artikelen 39, 43, 45, 46, 48, 56, lid 1 en bijlage VII van de Richtlijn in het bijzonder;
- Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en van de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer en de artikelen 8, 13, 14, 15, 18, 19 en 20 van de Verordening in het bijzonder;

## Overwegende

- Dat er voor corridors nr. 1 en nr. 2 voor het goederenvervoer per spoor raden van bestuur zijn ingesteld overeenkomstig artikel 8 van de Verordening (EU) nr. 913/2010 en dat hun “mission statements” goedgekeurd zijn naar aanleiding van de conferentie te Antwerpen op 27 juni 2011;
- Dat de Europese Commissie daarvan in kennis is gesteld via brieven van respectievelijk 29/06/2011 en 11/07/2011 van de voorzitters van de raden van bestuur van corridor nr. 1 voor het goederenvervoer per spoor en van corridor nr. 2 voor het goederenvervoer per spoor;
- Dat de Europese Commissie deze voorzitters per brief, van 19/10/2011, heeft geantwoord en de oprichting van de Raden van Bestuur van spoorgoederencorridors nr.1 en nr.2 heeft verwelkomd;
- Dat de raden van bestuur een kader moeten vaststellen voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op de goederencorridor overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Verordening (EU) nr. 913/2010
- Dat Zwitserland met de Europese Commissie onderhandelt over de omzetting van Verordening (EU) nr. 913/2010;
- Dat de corridors nr. 1 en nr. 2 voor het goederenvervoer per spoor op elkaar aansluiten in Rotterdam, Antwerpen en Bazel; dat de corridors nr. 1 en nr. 8 voor het goederenvervoer per spoor op elkaar aansluiten in Rotterdam, Antwerpen en Duisburg; dat de corridors nr. 1 en nr. 6 voor het goederenvervoer per spoor op elkaar aansluiten in Milaan; dat de corridors nr. 2 en nr. 6 voor het goederenvervoer per spoor op elkaar aansluiten in Lyon; en dat de corridors nr. 2 en nr. 4 voor het goederenvervoer per spoor op elkaar aansluiten in Metz;
- Dat op corridorniveau gemeenschappelijke bindende voorschriften nodig zijn die de C-OSS (Corridor One-stop-Shop, enig loket van de Corridor) in staat stellen de capaciteit billijk toe te wijzen, ook in het geval van conflicterende aanvragen;

- Dat een geharmoniseerd kader voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op alle goederencorridors wenselijk is;
- Dat de beheersraden van corridors nr. 1 en nr. 2 voor het goederenvervoer per spoor dit kader zijn overeengekomen voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit;
- Dat de infrastructuurbeheerders/toewijzende instanties daar bijgevolg naar zullen verwijzen in hun desbetreffende nationale netverklaring ten behoeve van de uitvoering ervan;
- Dat de toezichthoudende instanties hun standpunt inzake dit kader voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit kenbaar hebben gemaakt;
- Dat de ministers die dit document ondertekenen ernaar streven dit document toe te passen en overwegen de toepassing ervan uit te breiden naar andere corridors waarbij zij betrokken zijn;
- Dat er een Engelse versie van dit kader beschikbaar is.

**Besluiten het bijgevoegde kader voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit van de corridors nr. 1 en nr. 2 voor het goederenvervoer per spoor aan te nemen.**

**Besluiten dat dit kader moet worden uitgevoerd.**

**Geven blijk van hun instemming dat hun staat erdoor wordt gebonden.**

**en verzoeken de Europese Commissie het besluit en het bijgevoegde kader voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit van de corridors nr. 1 en nr. 2 voor het goederenvervoer per spoor te publiceren in het Publicatieblad van de Europese Unie.**

# **KADER VOOR CORRIDORS voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op goederencorridors overeenkomstig Verordening (EU) Nr. 913/2010**

## **I. DOEL, REIKWIJDTE EN AARD VAN HET KADER**

1) Artikel 14, eerste lid, van Verordening 913/2010 (“de Verordening”) bepaalt dat de raad van bestuur een kader vaststelt voor de capaciteitstoewijzing op corridors. Het kader voor de capaciteitstoewijzing op corridors betreft de verplichtende aspecten van de Verordening ten aanzien van de capaciteitstoewijzing.

Dit kader voor de capaciteitstoewijzing op corridors (“kader voor corridors”) betreft uitsluitend de toewijzing die gekoppeld is aan tevoren geregelde treinpaden, en aan de reservecapaciteit die aan de C-OSS wordt toegekend voor goederentreinen die op een corridor ten minste één grens overschrijden, zoals bepaald in artikel 14, vierde lid, van de Verordening, namelijk waar toewijzing van capaciteit door de C-OSS verplicht is overeenkomstig artikel 13 van de Verordening.

De raad van bestuur toetst het functioneren van het kader voor corridors, waarbij de in bijlage 1 beschreven monitoring in aanmerking wordt genomen. De toezichthoudende instanties stellen de raad van bestuur in kennis van hun opmerkingen.

2) Het kader is van toepassing op infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties teneinde duidelijke en transparante principes in te voeren voor de toewijzingsprocedure voor tevoren geregelde treinpaden en de reservecapaciteit door de C-OSS. Infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties waarborgen de uitvoering van het kader door de desbetreffende bepalingen op te nemen in hun netverklaringen.

De reikwijdte van de toepassing van het kader wordt bepaald in het corridoruitvoeringsplan waarin de routes en verbindingen worden bepaald.

## **II. BEGINSELEN VOOR HET AANBOD VAN TEVOREN GEREDELDE PADEN**

De door de nationale infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties verschaftte capaciteit voor tevoren geregelde treinpaden en de reservecapaciteit voor de C-OSS zijn afkomstig uit de nationale capaciteit bestemd voor goederenverkeer. De infrastructuurbeheerders en de toewijzende instanties realiseren de aanleg van tevoren geregelde paden en de bepaling van reservecapaciteit overeenkomstig artikel 14 van de Verordening en houden daarbij onder meer rekening met:

- de vervoersmarktstudie waarin de vraag naar internationaal goederenvervoer op de corridor geanalyseerd wordt en ook de verschillende soorten verkeer, in het bijzonder het personenvervoer, aan de orde komen;
- de vraag naar infrastructuurcapaciteit met betrekking tot voormalige en vigerende dienstregelingen;
- de nationale kaderovereenkomsten.

De details van het aanbod van tevoren geregelde paden worden toegelicht in het Corridorinformatiedocument.

Deze tevoren geregelde paden worden uiterlijk op X-11 in exclusief beheer overgedragen aan de C-OSS en in het geval van reservecapaciteit ten minste 60 dagen voordat de trein rijdt (X-2).

De infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties streven ernaar in het aanbod aan tevoren geregelde treinpaden de toegang en paden die terminals met elkaar verbinden op te nemen waar dat haalbaar is.

De door de C-OSS beheerde tevoren geregelde paden voor toewijzing in de jaarlijkse dienstregeling en de reservecapaciteit worden gereserveerd voor de corridor. Het is daarom van essentieel belang dat de aangegeven gereserveerde capaciteit wordt beschermd tegen latere aanpassingen door de infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties die van groot belang zijn voor de aanvragers.

De beheersraad besluit of, en zo ja in welke mate, de C-OSS de onbenutte capaciteit op X-7.5 teruggeeft aan de desbetreffende infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties volgens een in het Corridorinformatiedocument gepubliceerd beginsel, waarbij rekening wordt gehouden met de behoefte aan toereikende, kwalitatief goede reservecapaciteit.

### **III. BEGINSLEN VOOR DE TOEWIJZING VAN TEVOREN GEREDELDE TREINPADEN EN RESERVECAPACITEIT DOOR DE C-OSS**

De C-OSS beslist overeenkomstig artikel 13 van de Verordening over de toewijzing van tevoren geregelde treinpaden en reservecapaciteit op de goederencorridor.

De C-OSS dient evenals de infrastructuurbeheerders en de toewijzende instanties de regels van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 29, eerste lid, in het bijzonder te eerbiedigen.

De activiteiten in het kader van de opstelling van de dienstregeling voor tevoren geregelde treinpaden en reservecapaciteit worden omschreven in bijlage 2.

#### 1) Algemene beginselen met betrekking tot de oprichting van de C-OSS

De C-OSS wordt opgericht conform en wordt beheerd door de beginselen van transparantie, non-discriminatie, onafhankelijkheid, evenwicht en billijkheid.

De beheersraad is verantwoordelijk voor de aanwijzing of de oprichting van de C-OSS en zijn uitvoeringsmodaliteiten. In het uitvoeringsplan, dat deel uitmaakt van het Corridorinformatiedocument dat overeenkomstig artikel 18 van de Verordening door de beheersraad dient gepubliceerd te worden, worden de bevoegdheden, de organisatievorm, de toegangsrechten, de aansprakelijkheid jegens aanvragers en de wijze van functioneren van de C-OSS alsmede zijn gebruiksvoorwaarden omschreven.

#### 2) Beginselen voor transparantie en non-discriminatie

Zodra het Corridorinformatiedocument is aangenomen, publiceren de infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties netverklaringen met daarin gegevens over het functioneren en de opzet van de C-OSS. Zij verwijzen in hun netverklaringen ook naar het Corridorinformatiedocument.

Overeenkomstig artikel 13 van de Verordening wordt elke aanvraag van een spoorwegonderneming of gemachtigde aanvrager om tevoren geregelde paden en reservecapaciteit voor corridorinfrastructuurcapaciteit waarbij binnen een corridor ten minste één grens wordt overschreden, behandeld door de C-OSS (behandeling van aanvragen, afstemming met infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties, monitoring, besluitvorming en beantwoording). De C-OSS dient elke aanvraag te registreren en adequaat te beantwoorden.

Na ontvangst van alle aanvragen om tevoren geregelde paden op X-8 (reguliere uiterste termijn voor het indienen van aanvragen om paden voor de jaardienstregeling) beslist de C-OSS onverwijld over de toewijzing van tevoren geregelde paden tot X-7.5 en legt de toewijzingen dienovereenkomstig vast in het padenregister.

Overeenkomstig artikel 13, derde en vierde lid, van de Verordening wordt de C-OSS verzocht de bevoegde infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties onverwijld in kennis te stellen van de ontvangst van hun aanvragen en de daarover genomen beslissingen. Ook wordt de C-OSS verzocht elke aanvraag om infrastructuurcapaciteit waar niet aan kan worden voldaan onverwijld door te sturen naar de bevoegde infrastructuurbeheerders of toewijzende instanties die over deze aanvraag moeten beslissen en deze beslissing moeten medelen aan de C-OSS voor verdere behandeling. Deze procedure maakt follow-up mogelijk van de aanvragen om internationale paden voor goederenvervoer op de corridor die de C-OSS zou kunnen ontvangen.

### 3) Beginselen van billijkheid en onafhankelijkheid

De C-OSS eerbiedigt de verplichting tot geheimhouding ten aanzien van de ontvangen aanvragen.

In het kader van de corridor en bijgevolg vanuit de invalshoek van internationale samenwerking, dienen de deskundigen van de C-OSS binnen hun mandaat onafhankelijk te opereren van hun infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties en nemen zij beslissingen inzake de toewijzing van tevoren geregelde paden en reservecapaciteit op corridorniveau. De deskundigen van de C-OSS kunnen evenwel samenwerken met de infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties om de toewijzing van corridorpaden af te stemmen op de toewijzing van nationale aan- en afvoerende paden.

### 4) Beginselen voor samenwerking en evenwicht

De infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties coördineren hun tevoren geregelde corridortreinpaden en verzamelen die in een catalogus van tevoren geregelde paden van de C-OSS om te voldoen aan de behoeften op de markt, die o.a. blijken uit de vervoersmarktstudie. Overeenkomstig artikel 19, tweede lid, van de Verordening stelt de beheersraad de raad van bestuur jaarlijks in kennis van de kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkeling van corridortreinpaden (zie bijlage 1 voor een minimum aantal indicatoren).

### 5) Door de C-OSS te hanteren prioriteiten bij conflicterende aanvragen

Na ontvangst van alle aanvragen om tevoren geregelde treinpaden op X-8, beslist de C-OSS over de toewijzing van de tevoren geregelde paden.

In het geval van conflicterende aanvragen hanteert de C-OSS de algemene prioriteitsregel voor de coördinatie die erop gericht is om eerst die aanvragen te honoreren die vanuit de optiek van infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties een grotere commerciële waarde vertegenwoordigen en die het capaciteitsgebruik maximaliseren (langere secties van tevoren geregelde paden en hogere frequentie). De formule wordt beschreven in bijlage 3. Deze bijlage kan in onderlinge overstemming tussen de raden van bestuur en de beheersraden worden gewijzigd.

De prioriteitsregel voor coördinatie betreft alleen de tevoren geregelde treinpaden op de corridor en wordt alleen tussen X-8 en X-7.5 toegepast bij conflicterende aanvragen.

Zodra de beslissing inzake toewijzing naar aanleiding van aanvragen ingediend tot X-8 is genomen, stelt de C-OSS alternatieve tevoren geregelde treinpaden voor aan de aanvragers wier aanvraag niet werd voldaan. Indien deze alternatieve oplossingen ontoereikend zijn voor een aanvrager, stuurt de C-OSS de aanvragen overeenkomstig artikel 13, vierde lid, van de Verordening door naar de bevoegde infrastructuurbeheerders of toewijzende instanties. De infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties dienen deze aanvragen om paden te beschouwen als zijnde ingediend vóór de uiterste termijn van X-8.

Ten aanzien van aanvragen ingediend na X-8 geldt bij de coördinatie de regel “wie het eerst komt, die het eerst maalt”.

Deze regels worden met een beschrijving van aspecten van de corridor opgenomen in de netverklaringen van elk lid van de beheersraad van de corridor die naderhand worden gepubliceerd in het Corridorinformatiedocument.

#### **IV. TOEZICHT**

De gevolgen van het kader voor de toewijzing van capaciteit op de jaarlijkse toewijzing zijn bij klachten onderworpen aan het toezicht (achteraf) van de toezichthoudende instanties. De toezichthoudende instanties kunnen ook op eigen initiatief onderzoeken instellen.

Overeenkomstig artikel 20 van de Verordening werken de toezichthoudende instanties van alle corridors samen. De ministers verzoeken de toezichthoudende instanties te beschrijven hoe zij samenwerken op het gebied van toezicht op de C-OSS en in het bijzonder een samenwerkingsovereenkomst te sluiten waarin beschreven wordt hoe klachten omtrent het toewijzingsproces van de C-OSS moeten worden ingediend en hoe er tot een beslissing wordt gekomen na een klacht. Deze overeenkomst dient te worden gepubliceerd.

Volgens de nationale regelgeving in bepaalde landen moeten de toezichthoudende instanties betrokken zijn bij het toewijzingsproces (bijv. indien aan een aanvraag niet kan worden voldaan). In dit geval is de toezichthoudende instantie overeenkomstig artikel 56, eerste lid, van Richtlijn 2012/34/EU bevoegd voor monitoring van de infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties op haar grondgebied.

#### **V. GEMACHTIGDE AANVRAGERS**

Overeenkomstig artikel 15 van de Verordening kunnen gemachtigde aanvragers rechtstreeks bij de C-OSS aanvragen indienen om toewijzing van tevoren geregelde treinpaden of reservecapaciteit. Indien de C-OSS het tevoren geregelde treinpad of de reservecapaciteit dienovereenkomstig heeft toegewezen, dient de gemachtigde aanvrager de C-OSS binnen de door de beheersraad vastgestelde termijn door te geven welke aangewezen spoorwegonderneming(en) namens de gemachtigde aanvrager gebruik zal (zullen) maken van het treinpad of de reservecapaciteit. De aangewezen spoorwegonderneming dient daarvoor de nodige afzonderlijke overeenkomsten te sluiten met de desbetreffende infrastructuurbeheerders of toewijzende instanties op grond van de respectievelijke voorwaarden voor toegang tot het nationale netwerk.

In het Corridorinformatiedocument worden de rechten en verplichtingen van de aanvragers ten opzichte van de C-OSS beschreven, in het bijzonder wanneer er nog geen spoorwegonderneming is aangewezen. Netverklaringen moeten in reserveringskosten voorzien om een prikkel te verschaffen tot efficiënt gebruik van het toegewezen treinpad.



## **UITVOERING**

Dit kader voor corridors wordt van kracht bij de ondertekening van dit Kader. Twee maanden na ontvangst van het rapport van de monitoring voor het jaar 2014 zoals bepaald in artikel 19, tweede lid, wordt het kader voor corridors voor de eerste maal geëvalueerd door de raden van bestuur. Deze versie van het kader dient te worden gepubliceerd in het Corridorinformatiedocument.

## **BIJLAGEN**

1. Monitoring van het toewijzingsproces
2. Activiteiten in het kader van de opstelling van de dienstregeling voor tevoren geregelde treinpaden en reservecapaciteit
3. Beschrijving van de prioriteitsregel voor coördinatie op X-8 bij conflicterende aanvragen om tevoren geregelde paden

**Unterzeichnet am 20. Dezember 2012 in Brüssel**, in einer Urschrift in französischer, deutscher, italienischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

**Signé à Bruxelles, le 20 décembre 2012**, en un seul exemplaire original en langues allemande, française, italienne et néerlandaise, les quatre textes faisant également foi.

**Firmato a Bruxelles, il 20 dicembre 2012**, redatto in un unico esemplare in francese, tedesco, italiano ed olandese, tutti i testi facenti ugualmente fede.

**Ondertekend te Brussel, op 20 december 2012**, en opgesteld in één origineel exemplaar in het Frans, het Duits, het Italiaans en het Nederlands elke tekst zijnde gelijkelijk authentiek.

---

Melchior WATHELET,

Staatssecretaris voor Mobiliteit van België

Secrétaire d'État à la Mobilité de Belgique

Staatssekretär für Mobilität von Belgien

Voor het Federal Overheid Dienst Mobiliteit and Vervoer

Pour le Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Für die Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland

Für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Frédéric CUVILLIER

Ministre délégué auprès de la Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, en charge des transports, de la mer et de la pêche de la République française

Pour le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Mario CIACCIA  
Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti de la Repubblica italiana  
Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Claude WISELER  
Ministre du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

Wilma J. MANSVELD  
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van het Koninkrijk der Nederlanden  
Voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

In Anwesenheit von Siim KALLAS, Vizepräsident der Europäischen Kommission  
En présence de M. Siim KALLAS, vice-président de la Commission européenne  
In presenza di Siim KALLAS, vicepresidente della Commissione europea  
In aanwezigheid van Siim KALLAS, vicevoorzitter van de Europese Commissie

## ANLAGE 1

### **Kontrolle des Zuweisungsprozesses.**

Der Vorgang der Kapazitätszuweisung soll jährlich im Korridor im Hinblick auf eine kontinuierliche Verbesserung dieses Prozesses bewertet werden. Die Bewertung erfolgt nach der Zuweisung des jährlichen Fahrplans, d.h. von Mitte August bis Oktober jeden Jahres.

Sie wird durch den Verwaltungsrat vorgenommen, die Beratergruppe des Eisenbahnunternehmens und die Beratergruppe der Terminals werden im Anschluss daran konsultiert.

Ein Entwurf des Bewertungsberichts mit Empfehlungen wird im Exekutivrat im 4. Quartal jeden Jahres diskutiert.

Die Ergebnisse der Kontrolle werden durch den Verwaltungsrat gemäß Artikel 19 der Verordnung veröffentlicht.

Der erste Bewertungsbericht wird für das Jahr 2014 erstellt.

Indikatoren, die halbjährlich kontrolliert werden (Zeitraum 1: Mitte Dezember bis Mitte Juni, Zeitraum 2: Mitte Juni bis Mitte Dezember (Fahrplanwechsel):

- vorab vereinbarte Zugtrasse:
  - Anzahl der angebotenen vorab vereinbarten Zugtrassen X-11 pro Abschnitt
  - Anzahl der Anträge Zeitraum X-11 bis X-8 und X-8 (-1 Tag) bis X-2 (ohne Zu-/Ablaufabschnitte)
  - Anzahl der Zugtrassen, die von der einzigen Anlaufstelle zugewiesen werden
  - Anzahl der Zugtrassen, die eine aktive Fahrplanphase erreichten
  - Anzahl der nicht miteinander zu vereinbarenden Anträge (Doppelbuchung bei X-8)
  
- Indikator für die von der einzigen Anlaufstelle bei X-2 zuzuweisende Kapazitätsreserve:
  - angebotene Zugtrassen;
  - zugewiesene Zugtrassen;
  - Zugtrassen, die den Status des aktiven Fahrplans erreichen.

ANLAGE 2

**Vorgänge innerhalb der Fahrplanerstellung betreffend vorab vereinbarte Zugtrassen und Kapazitätsreserven.**

Datum/Zeitraum	Vorgang
X-11	Veröffentlichung der von den Betreibern der Infrastruktur/Zuweisungsstellen bereitgestellten vorab vereinbarten Trassen
X-8	Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Trassen
X-7.5	Übersendung von Anträgen mit „flexiblen Ansätzen“ (z.B. erste/letzte Meile) oder auf „besondere Behandlung“ an die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen
X-7.5	Mögliche Rückgabe einiger verbliebener (nicht genutzter) Trassen an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen auf der Grundlage des Beschlusses des Verwaltungsrates für den Korridor zur Nutzung während der Erarbeitung des jährlichen Fahrplans durch die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen
X-5.5	Abschluss der Trassenkonstruktion für beantragte „flexible Ansätze“ durch die Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen und Weitergabe der Ergebnisse an die einzige Anlaufstelle des Korridors zur Unterrichtung und Erstellung des Fahrplans.
X-5	Veröffentlichung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs – einschließlich Abschnitten, die von den Betreibern der Infrastruktur/Zuweisungsstellen für beantragte „flexible Ansätze“ durch die einzige Anlaufstelle bereitgestellt werden.
X-5 – X-4	Anmerkungen der Antragsteller
X-4 – X-3.5	Nachbearbeitung und endgültige Zuweisung
X-4 – X-2	Planung (Erstellung) der Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehr
X-2	Veröffentlichung der Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehr

### ANLAGE 3

#### **Beschreibung der Vorrangregel für die Koordinierung bis X-8 bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen auf vorab vereinbarte Trassen.**

$L^{\text{PAP}}$  = Beantragte Gesamtlänge der vorab vereinbarten Trasse

$L^{\text{TP}}$  = Beantragte Gesamtlänge der vollständigen Trasse

$Y^{\text{RD}}$  = Anzahl der beantragten Betriebstage für den Fahrplanzeitraum.

K = Prioritätsgrad

Alle Längen werden in Kilometern angegeben.

Der Vorrang wird nach der folgenden Gleichung berechnet:

$$(L^{\text{PAP}} + L^{\text{TP}}) \times Y^{\text{RD}} = K$$

Diese Formel kann so verwendet werden, dass in einem ersten Schritt der Vorrangwert (K) nur unter Verwendung der beantragten Gesamtlänge der vorab vereinbarten Trasse ( $L^{\text{PAP}}$ ) multipliziert mit der Anzahl der beantragten Betriebstage ( $Y^{\text{RD}}$ ) berechnet wird.

Wenn die Anträge auf diese Weise nicht voneinander getrennt werden können, wird die beantragte Gesamtlänge der vollständigen Trasse ( $L^{\text{TP}}$ ) in der Berechnung hinzuaddiert, um die Anträge zu trennen.

## ANNEXE 1

### **Surveillance du processus de répartition**

Le processus de répartition des capacités sera évalué sur une base annuelle sur le corridor, et ceci dans la perspective d'une amélioration continue du processus. L'évaluation sera effectuée après l'attribution des sillons de l'horaire de service, c'est-à-dire durant la période allant de mi-août à octobre de chaque année.

L'évaluation sera faite par le comité de gestion ; le groupe consultatif des entreprises ferroviaires et celui des gestionnaires et propriétaires de terminaux seront consultés.

Un projet de rapport d'évaluation, incluant des recommandations, sera discuté au sein du comité exécutif au 4e trimestre de chaque année.

Les résultats de cette évaluation seront publiés par le comité de gestion, conformément à l'article 19 du règlement.

Le premier rapport d'évaluation sera effectué pour l'année 2014.

Indicateurs à surveiller sur une base semestrielle (période 1 allant de mi-décembre à mi-juin et période 2 allant de mi-juin à mi-décembre (changement d'horaire)) :

- Sillons préétablis :
  - o nombre de sillons préétablis à X-11 offerts par section
  - o nombre de demandes pour la période X-11 à X-8 et X-8 (-1 jour) à X-2 (hors sillons nationaux les prolongeant)
  - o nombre de sillons attribués par le C-OSS
  - o nombre de sillons inscrits au graphique annuel
  - o nombre de demandes concurrentes (double réservation à X-8)
  
- Indicateur de réserve de capacités à allouer par le C-OSS à X-2 :
  - o sillons offerts
  - o sillons alloués
  - o sillons inscrits au graphique

ANNEXE 2

**Processus d'établissement du graphique pour les sillons préétablis et la réserve de capacités :  
détail des activités**

Date / periode	Activités
X-11	Publication des sillons préétablis fournis par les GI / ORC
X-8	Date limite pour soumettre les demandes de sillons
X-7,5	Transmission des requêtes pour les «approches souples» (par exemple le premier / dernier kilomètre) ou les «traitements spéciaux» aux GI / ORC
X-7,5	Possibilité de retour de certains sillons préétablis disponibles (inutilisés) au GI / ORC compétents - sur la base de la décision du comité de gestion du corridor - pour une utilisation lors de l'élaboration du calendrier annuel par les GI / ORC
X-5,5	Finalisation de la construction des sillons pour les “approches souples” par les GI / ORC and remise des résultats au C-OSS pour information et prise en compte dans le projet de graphique
X-5	Publication du projet d'horaire de service des sillons préétablis- y compris les sections fournies par les GI / ORC et les «approches souples» demandées par le C-OSS
X-5 – X-4	Observation des candidats
X-4 – X-3,5	Finalisation du traitement et allocation définitive
X-4 – X-2	Planification (production) de la réserve de capacités pour le trafic ad-hoc
X-2	Publication de la réserve de capacités pour le trafic ad-hoc



### ANNEXE 3

#### **Description de la règle de priorité pour la coordination à X-8 en cas de demandes concurrentes de sillons préétablis**

$L^{SP}$  = Longueur totale demandée pour le sillon préétabli

$L^{SC}$  = Longueur totale demandée pour le sillon complet

$Y^{JC}$  = Nombre de jours de circulation demandés pour la période de l'horaire.

K = Taux de priorité

Toutes les longueurs sont calculées en kilomètres.

La priorité est calculée selon la formule suivante:

$$(L^{SP} + L^{SC}) \times Y^{JC} = K$$

Dans une première étape, cette formule peut être utilisée avec le taux de priorité (K) calculé uniquement avec la longueur totale demandée sur le sillon préétabli ( $L^{SP}$ ), multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{JC}$ ).

Si les demandes concurrentes ne peuvent pas être départagées de cette manière, la longueur totale demandée pour le sillon complet ( $L^{SC}$ ) sera alors ajoutée dans le calcul afin de départager les demandes.

## ALLEGATO 1

### **Monitoraggio del processo di assegnazione**

Il processo di assegnazione della capacità dei corridoi sarà valutato, su base annuale, ai fini di un continuo miglioramento del processo. La valutazione sarà effettuata dopo l'assegnazione dell'orario annuale, vale a dire nel periodo da metà agosto ad ottobre di ogni anno.

La valutazione sarà effettuata dal comitato di gestione in consultazione con il gruppo consultivo delle imprese ferroviarie ed il gruppo consultivo dei terminali. .

Un progetto di relazione di valutazione, contenente raccomandazioni sarà discusso dal comitato esecutivo nel 4° trimestre di ogni anno.

I risultati del monitoraggio saranno pubblicati dal comitato di gestione, ai sensi dell'articolo 19 del regolamento.

La prima relazione di valutazione sarà effettuata per l'anno 2014.

Gli indicatori da monitorare su base semestrale (periodo 1: da metà dicembre a metà giugno, periodo 2: da metà giugno a metà dicembre (cambio di orario)) sono:

tracce ferroviarie prestabilite:

- numero di tracce ferroviarie prestabilite offerte a X-11 per sezione;
- numero di richieste per il periodo da X-11 fino a X-8 e da X-8 (-1 giorno) fino a X-2 (senza sezioni di adduzione/deflusso);
- numero di tracce ferroviarie assegnate dal C-OSS;
- numero di tracce ferroviarie che hanno raggiunto la fase attiva dell'orario di servizio;
- numero di richieste confliggenti (doppia prenotazione a X-8);

-indicatore della capacità di riserva che deve essere assegnata dal C-OSSaX-2:

- tracce ferroviarie offerte;
- tracce ferroviarie assegnate;
- tracce ferroviarie che hanno raggiunto la fase attiva dell'orario di servizio.

## ALLEGATO 2

### Attività nell'ambito dei processi di programmazione degli orari di servizio riguardanti le tracce ferroviarie prestabilite e la capacità di riserva.

Data/ Periodo	Attività
X-11	Pubblicazione delle tracce prestabilite fornite dai GI/OA
X-8	Scadenza per la presentazione delle richieste di tracce
X-75	Inoltro delle richieste che implicano "approcci flessibili" (es. primo/ultimo miglio) o "trattamenti speciali" ai GI/OA
X-7.5	Eventuale restituzione di alcune tracce prestabilite rimanenti (non utilizzate) ai GI/OA competenti – in base alla decisione del comitato di gestione del corridoio – perché le utilizzino durante l'elaborazione dell'orario di servizio annuale
X-5.5	Finalizzazione della costruzione delle tracce per gli "approcci flessibili" richiesti da parte dei GI/OA ed invio dei risultati al C-OSS per informazione ed elaborazione del progetto di orario di servizio
X-5	Pubblicazione del progetto di orario di servizio per le tracce prestabilite, comprensivo delle sezioni fornite dai GI/OA per gli "approcci flessibili" richiesti, da parte del C-OSS
X-5 – X-4	Osservazioni dei richiedenti
X-4 – X-3.5	Elaborazione successiva e assegnazione finale
X-4 – X-2	Pianificazione (produzione) della capacità di riserva per il traffico ad hoc
X-2	Pubblicazione della capacità di riserva per il traffico ad hoc

## ALLEGATO 3

### **Descrizione della regola di priorità per il coordinamento a X-8 in caso di richieste di tracce prestabilite confliggenti**

$L^{PAP}$  = lunghezza totale della traccia prestabilita richiesta

$L^{TP}$  = lunghezza totale della traccia completa richiesta

$Y^{RD}$  = numero di giorni di circolazione richiesti per il periodo cui si riferisce l'orario di servizio

K = valore di priorità

Tutte le lunghezze sono conteggiate in chilometri.

La priorità è calcolata conformemente a questa formula:

$$(L^{PAP} + L^{TP}) \times Y^{RD} = K$$

Questa formula può essere impiegata, in un primo momento, per calcolare il valore di priorità (K) utilizzando soltanto la lunghezza totale della traccia prestabilita richiesta ( $L^{PAP}$ ) moltiplicata per il numero di giorni di circolazione richiesti ( $Y^{RD}$ ).

Se in questo modo non si riescono a differenziare le richieste, si procederà ad aggiungere nel calcolo anche la lunghezza totale della traccia completa richiesta ( $L^{TP}$ ) al fine di individuare una richiesta prioritaria.

## BIJLAGE 1

### **Monitoring van het toewijzingsproces**

Het toewijzingsproces van capaciteit op een corridor wordt jaarlijks geëvalueerd ter wille van voortdurende verbetering van het proces. De evaluatie geschiedt na de toewijzing van de jaarlijkse dienstregeling, dat wil zeggen tussen half augustus en oktober van elk jaar.

De evaluatie wordt verricht door de beheersraad, waarbij de adviesgroep van de spoorwegondernemingen en de adviesgroep voor terminals worden geraadpleegd.

In het vierde kwartaal van elk jaar bespreekt de raad van bestuur het voorlopige evaluatierapport met aanbevelingen.

Overeenkomstig artikel 19 van de Verordening publiceert de beheersraad de resultaten van de monitoring.

Het eerste evaluatierapport wordt uitgebracht voor het jaar 2014.

Indicatoren voor de halfjaarlijkse monitoring (periode 1: half december tot half juni; periode 2: half juni tot half december (wijziging van dienstregeling)):

- tevoren geregelde treinpaden:
  - aantal aangeboden tevoren geregelde treinpaden X-11 per sectie
  - aantal aanvragen periode X-11 tot X-8 en X-8 (-1 dag) tot X-2 (exclusief secties voor aan- en afvoer)
  - aantal treinpaden die zijn toegewezen door de C-OSS
  - aantal treinpaden die in de actieve dienstregeling zijn beland
  - aantal conflicterende aanvragen (dubbele boeking op X-8)
  
- Indicator voor door de C-OSS toe te wijzen reservecapaciteit op X-2:
  - aangeboden treinpaden;
  - toegewezen treinpaden;
  - treinpaden die in de actieve dienstregeling zijn beland.

## BIJLAGE 2

### Activiteiten in het kader van de opstelling van de dienstregeling voor tevoren geregelde treinpaden en reservecapaciteit

Datum/periode	Activiteit
X-11	Publicatie van tevoren geregelde paden door infrastructuurbeheerders/toewijzende instanties
X-8	Termijn voor het indienen van treinpadaanvragen
X-7.5	Doorzending van aanvragen met een “flexibele benadering” (bijv. eerste/laatste mijl) of “bijzondere behandeling” naar infrastructuurbeheerders/toewijzende instanties
X-7.5	Mogelijke retour van resterende (ongebruikte) tevoren geregelde paden naar de bevoegde infrastructuurbeheerders/toewijzende instanties - op grond van de beslissing van de beheersraad van de corridor - voor gebruik bij de opstelling van de jaardienstregeling door de infrastructuurbeheerders/toewijzende instanties
X-5.5	Afronding van het opstellen van paden voor de aangevraagde “flexibele benaderingen” door de infrastructuurbeheerders/toewijzende instanties en de levering van de resultaten aan de OSS van de corridor ter informatie en voor de opstelling van de voorlopige dienstregeling
X-5	Publicatie van voorlopige dienstregeling voor tevoren geregelde paden - met inbegrip van secties verschaft door de infrastructuurbeheerders/toewijzende instanties voor de aangevraagde “flexibele benaderingen” door de C-OSS
X-5 – X-4	Opmerkingen van aanvragers
X-4 – X-3.5	Bewerking achteraf en definitieve toewijzing
X-4 – X-2	Planning (productie) reservecapaciteit voor ad-hoc verkeer
X-2	Publicatie reservecapaciteit voor ad-hoc verkeer

### BIJLAGE 3

#### **Beschrijving van de prioriteitsregel voor coördinatie op X-8 bij conflicterende aanvragen voor tevoren geregelde paden**

$L^{PAP}$  = Totale aangevraagde lengte van tevoren geregeld pad

$L^{TP}$  = Totale aangevraagde lengte van compleet pad

$Y^{RD}$  = Aantal aangevraagde rijdagen gedurende de periode in de dienstregeling.

K = prioriteitsniveau

Alle lengtes worden uitgedrukt in kilometers

De prioriteit wordt berekend volgens de formule:

$$(L^{PAP} + L^{TP}) \times Y^{RD} = K$$

Deze formule kan zodanig worden gebruikt dat in de eerste stap prioriteitsniveau (K) uitsluitend wordt berekend op grond van de totale aangevraagde lengte van tevoren geregeld pad ( $L^{PAP}$ ) vermenigvuldigd met het aantal aangevraagde rijdagen ( $Y^{RD}$ ).

Indien de aanvragen niet op deze manier kunnen worden onderverdeeld, wordt tevens de totale aangevraagde lengte van het complete pad ( $L^{TP}$ ) opgenomen in de berekening teneinde de aanvragen onder te verdelen.