

## II

(Icke-lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2016/545

av den 7 april 2016

om förfaranden och kriterier avseende ramavtal för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 42.8, och

av följande skäl:

- (1) Vid ingåendet av ramavtal bör infrastrukturförvaltarna använda den tillgängliga infrastrukturkapaciteten så effektivt som möjligt. För investeringar i trafiken kan sökande av ramavtalskapacitet samtidigt behöva större rättslig säkerhet i fråga om tillgänglig infrastrukturkapacitet under en tidsperiod som är längre än en tågplanepperiod.
- (2) Infrastrukturförvaltarna måste reservera kapacitet för den årliga tågplaneprocessen för att organisera på förhand iordningställda tågägen i enlighet med artikel 14.3 och 14.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 <sup>(2)</sup>. De kan dessutom behöva tillhandahålla en reservkapacitet för ad hoc-ansökningar i enlighet med artikel 48.2 i direktiv 2012/34/EU. Ramavtal bör inte heller förhindra fastställandet av årliga tågplaner i enlighet med artikel 42 i direktiv 2012/34/EU. Därför bör infrastrukturförvaltarna åtminstone planera för reservkapacitet och beakta de begränsningar detta medför innan den återstående delen av kapaciteten tilldelas genom ramavtal.
- (3) Potentiella sökande bör ges insyn i den tilldelade ramavtalskapaciteten och den ungefärliga återstoden av kapacitet på en linje. För att undvika administrativ börda för ramavtal bör potentiella sökande få en preliminär uppfattning om hur sannolikt det är att deras ansökningar kommer att godkännas. Infrastrukturförvaltarna bör därför offentliggöra ramavtalskapacitetsförklaringar i sina beskrivningar av järnvägsnätet. I ramavtalskapacitetsförklaringen bör det, i förekommande fall, anges om ramavtalen gäller för gods eller passagerare eller för båda.
- (4) Infrastrukturförvaltare och sökande bör ha en viss flexibilitet när det gäller tidpunkten för att lämna in ansökningar om ramavtalskapacitet. Kriterierna för att säkerställa att den tillgängliga infrastrukturkapaciteten används så effektivt som möjligt får dock största verkan om de tillämpas samtidigt på så många ansökningar som möjligt. Innan ett ramavtal ingås bör de infrastrukturförvaltare som inte tillämpar en fast årlig eller flerårig tidsfrist samråda med eventuella sökande som kan vara intresserade av ramavtal.

<sup>(1)</sup> EUTL 343, 14.12.2012, s. 32.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUTL 276, 20.10.2010, s. 22).

- (5) Sökande bör vara medvetna om att infrastrukturförvaltarna är skyldiga att använda den tillgängliga infrastrukturkapaciteten så effektivt som möjligt, både på sina egna järnvägsnät och gemensamt inom hela det gemensamma europeiska järnvägsområdet. Denna skyldighet bör gälla under hela giltighetstiden för ett ramavtal och för de tåglägen som tilldelats inom ramen för ramavtalet. Följaktligen bör båda parter som ingår ett nytt ramavtal redan ha beaktat de kriterier som fastställs i denna förordning för att säkerställa att den tillgängliga infrastrukturkapaciteten används så effektivt som möjligt.
- (6) Ramavtal bör i stället för att i detalj ange särskilda tåglägen ange en tidsram som ger tillräcklig flexibilitet för den årliga tågplaneprocessen. Samtidigt kan det för tågtrafiken finnas olika krav på precisering av själva tidpunkten för trafiken, vilket bör återspeglas i tidsramarnas olika omfång.
- (7) Införandet av ny järnvägstrafik kräver tekniska godkännanden och säkerhetstillstånd på förhand eller upphandling av rullande materiel, eller både och, vilket kan ta flera år. Investerare behöver säkerhet vad gäller tillgänglig kapacitet innan de fattar beslut om sådana investeringar. Därför är det motiverat att ge de sökande en viss tid mellan ingåendet av ramavtalet och inledandet av trafiken enligt avtalet, under vilken de bland annat kan skaffa de godkännanden och tillstånd som krävs och anskaffa den rullande materielen. Sökande som kan påvisa att de behöver denna tid innan de kan inleda tågtrafiken bör inte bestraffas genom en förkortning av giltighetstiden för deras ramavtal.
- (8) Genom fastställandet av kriterier för ingående av ramavtal bör infrastrukturförvaltare ges möjlighet att marknadsföra den tillgängliga infrastrukturkapaciteten och använda den så effektivt som möjligt, i enlighet med artikel 26 i direktiv 2012/34/EU.
- (9) Ramavtalen bör möjliggöra en framgångsrik samordning av konkurrerande ansökningar och därför uppfylla vissa kriterier med avseende på tilldelning av tillgänglig kapacitet till andra sökande, ändringar och återlämning av ramavtalskapacitet.
- (10) Samordning och samråd med sökande som redan är part i ett ramavtal kan vara betungande för infrastrukturförvaltare och sökande. Denna börda kan vara oproportionerlig på sådana linjer och vid sådana tidpunkter då kapacitetsutnyttjandet genom ramavtal ändå är betydligt lägre än maximalt utnyttjande. I sådana fall bör infrastrukturförvaltarna därför ges möjlighet att avvika från de förfaranden och kriterier som fastställs i denna förordning. Om beräkningen av ett sådant maximalt utnyttjande eller genomförandet av tröskelvärden visar sig vara svårt eller godtyckligt kan medlemsstaterna föredra att infrastrukturförvaltarna inte använder sig av detta undantag. I det senare fallet bör regleringsorganet godkänna alla ramavtal innan dessa ingås för att försöka att minska den administrativa bördan.
- (11) Under den årliga tågplaneprocessen kan det uppstå konflikter mellan ansökningar om nya ramavtal och befintliga ramavtal eller mellan tåglägen som begärts i enlighet med ett ramavtal och tåglägen som begärts utan ramavtal. I sådana fall bör infrastrukturförvaltaren samordna mellan parterna och uppmana dem att ändra sina krav. En samordning kan inbegripa en ändring av tilldelningen av tidsramar eller omledning av trafiken. I artikel 46 i direktiv 2012/34/EU fastställs ett förfarande för att lösa problemet med konkurrerande ansökningar om tåglägen som även bör tjäna som förebild till ramavtal.
- (12) I de fall prioriteringskriterier som fastställts och offentliggjorts i enlighet med artikel 47.3–47.6 i direktiv 2012/34/EU har företräde när det ska fastställas om en ansökan i den årliga tågplaneprocessen har lämnats i enlighet med ett ramavtal behöver inte infrastrukturförvaltaren tillämpa de kriterier som fastställts för ramavtal utan bör i stället tillämpa de prioriteringskriterier som fastställts för den årliga tågplaneprocessen.
- (13) Det är viktigt att infrastrukturförvaltaren ges största möjliga flexibilitet vid tilldelning av infrastrukturkapacitet, men samtidigt bör den sökandes rimliga krav tillgodoses. Infrastrukturförvaltarna bör beakta transparenta kriterier innan nya ramavtal ingås.
- (14) Sökande bör endast begära ramavtalskapacitet som de verkligen behöver. Om den begärda ramavtalskapaciteten helt eller delvis förblir outnyttjad under en viss tidsperiod bör ramavtalet ses över så att den sökande återlämnar den outnyttjade kapaciteten (*use-it-or-lose-it*), om inte den sökande kan visa att orsakerna till att ramavtalskapaciteten inte utnyttjats ligger utanför dennes kontroll.

- (15) Infrastrukturförvaltarna bör utveckla sitt samarbete på ett sådant sätt att ramavtal för trafik som utnyttjar mer än ett järnvägsnät blir likartade och leder till tågtrafik av den kvalitet som de sökande rimligen kan förvänta sig. En sådan enhetlighet behövs vid ingåendet av ramavtal fram till den tidpunkt då tåglägena tilldelas.
- (16) Sanktioner som fastställs på en rimlig nivå kan ge sökande incitament att göra realistiska ansökningar om ramavtal och att meddela eventuella förändringar av den kapacitet som behövs enligt ramavtalet så snart sökanden vet om det.
- (17) Sanktioner vid ändring eller uppsägning av ramavtal bör, om parterna är överens, vara icke-diskriminerande. Sanktionernas nivå bör vara tillräcklig för att nå de uppsatta målen, de ska betalas och, om nödvändigt, bör betalningen indrivas. För att upprätthålla stimulans-effekten och undvika diskriminering bör ramavtalet inte tillåta att infrastrukturförvaltaren avstår från att utkräva vite när sökanden ingår ett annat ramavtal.
- (18) Medlemsstaterna bör dessutom ha möjlighet att under en begränsad tid avstå från att tillämpa vissa bestämmelser i denna förordning på ramavtal som ingåtts den 15 mars 2003 eller därefter, det vill säga dagen för införlivandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG <sup>(1)</sup> eller, när det gäller medlemsstater som anslöt sig till Europeiska unionen efter den dagen, dagen för deras anslutning till Europeiska unionen. Eftersom det i artikel 17.3 i direktiv 2001/14/EG föreskrevs att det ska vara möjligt att ändra ramavtal eller begränsa ramavtalens villkor för att göra det möjligt att bättre utnyttja järnvägsinfrastrukturen, bör sådana bestämmelser i denna förordning emellertid tillämpas på ändringar av sådana ramavtal om det rör sig om betydande ändringar som antagits efter tidpunkten för denna förordnings ikraftträdande.
- (19) Kommissionen kan komma att se över denna förordning mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits vid dess genomförande eller genom tillämpning av förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik.
- (20) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 62.1 i direktiv 2012/34/EU.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte

I denna förordning fastställs det förfarande och de kriterier som ska följas vid ingående av ramavtal.

#### Artikel 2

##### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner utöver de definitioner som anges i artikel 3 i direktiv 2012/34/EU:

1. *ramavtalskapacitet*: infrastrukturkapacitet som tilldelats enligt ett ramavtal.
2. *ramavtalskapacitetsförteckning*: en översikt över den ramavtalskapacitet som tilldelats på linjerna på ett visst nät och en uppskattning av den tillgängliga kapacitetens omfattning och art på dessa linjer; en sådan översikt kan innehålla en grafisk illustration som information till potentiella sökande av ramavtal.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EUT L 75, 15.3.2001, s. 29).

3. *tidsram*: tidsperiod enligt ett ramavtal inom vilken en eller flera tåglägen är avsedda att tilldelas i tågplaneprocessen.
4. *kontrollperiod*: en tidsperiod på maximalt två timmar som fastställs av infrastrukturförvaltaren för att jämföra den tilldelade ramavtalskapaciteten och den återstående lediga kapaciteten i syfte att informera potentiella sökande av ramavtal om den ungefärligt tilldelade ramavtalskapaciteten och om den tillgängliga kapaciteten.

### Artikel 3

#### Ramavtalskapacitetsförteckning

1. Infrastrukturförvaltaren ska upprätta en ramavtalskapacitetsförteckning som för varje banavsnitt per kontrollperiod och, om så är lämpligt, per typ av tjänst, innehåller följande uppgifter:
  - a) Den ramavtalskapacitet som redan har tilldelats och antalet tåglägen.
  - b) Den ungefärliga kapacitet som återstår för ingående av ramavtal på infrastruktur där ramavtal redan har ingåtts.
  - c) Den maximala kapacitet som är tillgänglig för ramavtal för varje banavsnitt, i tillämpliga fall.
2. Ramavtalskapacitetsförteckningen ska vara förenlig med principen om bevarande av affärshemligheter.
3. I enlighet med artikel 42.7 i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltaren i sin beskrivning av järnvägsnätet inkludera en ramavtalskapacitetsförteckning eller ange en länk till en offentlig webbplats som visar denna ramavtalskapacitetsförteckning, eller åtminstone en allmän redogörelse för varje ramavtal som ingåtts. Bestämmelserna i artikel 27.1 i direktiv 2012/34/EU beträffande avgifter och språk för beskrivningen av järnvägsnätet ska även gälla ramavtalskapacitetsförteckningen.
4. Infrastrukturförvaltaren ska uppdatera ramavtalskapacitetsförteckningen senast tre månader efter ett ramavtals ingående eller efter en väsentlig ändring eller upphävande. Kommissionen ska göra denna information tillgänglig med iakttagande av principen om bevarande av affärshemligheter.

### Artikel 4

#### Anpassning av beskrivningar av järnvägsnäten

Infrastrukturförvaltarna ska anpassa sina beskrivningar av järnvägsnätet till kraven i denna förordning och offentliggöra ramavtalskapacitetsförteckningen samma dag som det första skiftet av tågplan efter offentliggörandet av förordningen i *Europeiska unionens officiella tidning*.

### Artikel 5

#### Tilldelning av ramavtalskapacitet

1. Infrastrukturförvaltaren får erbjuda potentiella sökande att lämna ansökningar om ramavtal före utgången av en årlig eller flerårig tidsfrist. När ansökningsfristen har löpt ut ska infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål behandla de inkomna ansökningarna. Om infrastrukturförvaltaren tillämpar en flerårig tidsfrist för ansökningar om ramavtal ska årliga tidsfrister offentliggöras inom vilka infrastrukturförvaltaren utan onödigt dröjsmål ska behandla de ansökningar som inkommit efter den fleråriga tidsfristen.

2. Om infrastrukturförvaltaren inte tillämpar en årlig eller flerårig tidsfrist och mottar en ansökan om att ingå eller ändra ett ramavtal, ska denne vidta rimliga åtgärder för att informera andra potentiella sökande om sin avsikt att ingå ramavtal, och ge dem en till fyra månader för att svara. Infrastrukturförvaltaren får besluta att inte underrätta de andra potentiella sökandena om denne mottar en ansökan om en mindre ändring i ett ramavtal som inte påverkar andra ramavtal.

Infrastrukturförvaltaren ska fatta beslut om ansökningar om ramavtal utan dröjsmål.

3. Om två eller flera nya ansökningar om ett ramavtal lämnas in för samma kapacitet ska infrastrukturförvaltaren granska och fatta beslut om dem samtidigt.

4. Om ett ramavtal som ska ingås eller ändras väsentligt avser järnvägslinjer i en godskorridor och om styrelsen har bett att bli informerad om detta, ska infrastrukturförvaltaren informera styrelsen för berörd godskorridor (en eller flera) som avses i artikel 13 i förordning (EU) nr 913/2010. Infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla denna information senast en månad innan den ingår eller väsentligen ändrar ramavtalet.

5. Utan hinder av ett beslut om att ingå ramavtal får infrastrukturförvaltaren på icke-diskriminerande grund och, i förekommande fall med förhandsgodkännande av regleringsorganet, besluta att inte erbjuda ramavtal på linjer som har förklarats som överbelastade enligt artikel 47.1 i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturförvaltaren ska i ramavtalskapacitetsförteckningen ange de linjer där denne inte erbjuder ramavtal innan sökande erbjuds att lämna in ansökningar om ramavtal för andra linjer i enlighet med punkt 1. Regleringsorganets godkännande ska i dessa fall vara giltigt i högst två år och får inte förnyas automatiskt.

6. Infrastrukturförvaltaren ska motivera sitt beslut att vägra att ingå eller att ändra ett ramavtal. Skälen ska motiveras skriftligen till den sökande som har ansökt om att avtalet ska ingås eller ändras.

#### Artikel 6

#### Ingående av ramavtal

1. Innan ett nytt ramavtal ingås eller ett befintligt ramavtal förlängs eller dess ramavtalskapacitet ökas avsevärt ska infrastrukturförvaltaren bland annat beakta följande:

- a) Optimal användning av tillgänglig infrastrukturkapacitet ska säkerställas, inbegripet användning av andra nät, med beaktande av planerade begränsningar av kapaciteten.
- b) Den sökandes legitima kommersiella behov, där sökanden har visat att det verkligen finns en avsikt och förmåga att använda den begärda kapaciteten i ramavtalet.
- c) Passagerarnas, godstrafikens och investerarnas behov, inklusive statliga organ och andra offentliga och privata aktörer.
- d) Icke-diskriminerande tillgång till infrastruktur ska tryggas, varvid hänsyn ska tas till tillgänglighet till anläggningarna och tillgången till tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar, i den mån infrastrukturförvaltaren har tillgång till sådan information.
- e) Finansieringen av infrastrukturförvaltaren och av framtida utveckling av järnvägsnätet.
- f) Främjande av effektiv drift av infrastrukturen och, i möjligaste mån, anläggningar för tjänster, även i fråga om planerat underhåll, förstärkning och modernisering.
- g) Kapacitetskraven för internationella godskorridorer enligt artikel 14 i förordning (EU) nr 913/2010.
- h) En proportionell, målinriktad, transparent och rättvis förvaltning av järnvägsnätet med tillräckliga resurser säkerställs.

- i) Tidigare underlåtenhet att utnyttja ramavtalskapacitet och skälen för sådan underlåtenhet i enlighet med artikel 11.2 och 11.3 i denna förordning.
- j) De prioriteringskriterier som gäller för tilldelning av tåglägen i tågplaneprocessen, i enlighet med artikel 47 i direktiv 2012/34/EU, och förklaringar om överbelastad infrastruktur.
- k) I förekommande fall, behovet av att säkerställa långsiktiga finansiella resultat för sådan kollektivtrafik som tillhandahålls enligt ett avtal om allmän trafik.

I beskrivningen av järnvägsnätet ska infrastrukturförvaltaren, utöver de poster som förtecknas i leden a–k, offentliggöra de övriga punkter som kommer att beaktas.

2. Ett ramavtal ska innehålla följande:

- a) Villkor som gör det möjligt att begära ändring av ramavtalskapacitet under de omständigheter som avses i artiklarna 8–11 och 13 i denna förordning.
- b) Villkor som gör det möjligt att begära ändring av ramavtalskapacitet vid sådana permanenta ändringar av infrastrukturen som är nödvändiga för att säkerställa ett bättre utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.
- c) Bestämmelser som gör det möjligt att återlämna eller byta ramavtalskapacitet på frivillig basis.

Ramavtal ska inte innehålla några bestämmelser som kan hindra infrastrukturförvaltaren från att, om kapacitet finns tillgänglig, bevilja en annan sökande tillträde till en eller flera linjer på infrastrukturförvaltarens nät.

3. Sökande kan begära att den ramavtalskapacitet som tilldelats i enlighet med ramavtalet börjar gälla vid en given tidpunkt, dock senast fem år från dagen för begäran. Infrastrukturförvaltare ska inte avslå en sådan begäran om den tid som behövs innan trafiken inleds motiveras av något av följande skäl:

- a) Ramavtalet är en förutsättning för finansieringen av rullande materiel som behövs för den nya trafiken.
- b) För att slutföra godkännandet av rullande materiel som avses i led a.
- c) Det sätt på vilket inledandet av driften av lastplatser eller godsterminaler, eller öppnandet av en anslutningsdel i infrastrukturen planeras.
- d) Investeringar måste göras i infrastruktur där den ökade kapaciteten ännu inte är tillgänglig.
- e) Ett villkor i ett befintligt avtal om allmän trafik.

Infrastrukturförvaltaren eller den sökande kan begära att regleringsorganet godkänner en längre period än den som avses i första styckets första mening. Regleringsorganet får ge sitt godkännande av andra skäl än de som anges i leden a–e i första stycket. Kapaciteten som tilldelats enligt avtalet, men inte används till följd av den tid som behövs innan trafiken inleds, ska förbli tillgänglig för andra sökande.

4. En begäran om ramavtal ska inte avvisas på grund av att infrastrukturförvaltaren har mottagit ansökan efter utgången av den tidsfrist som avses i artikel 5.1, utan ska behandlas under nästa förfarande på icke-diskriminerande grund i enlighet med artikel 5. Om infrastrukturförvaltaren erbjuder potentiella sökande att lämna in ansökningar om ramavtal med en flerårig tidsfrist, och en sådan ansökan inkommer efter denna tidsfrist, ska ansökan behandlas med antingen en årlig tidsfrist i enlighet med artikel 5.1 eller i enlighet med artikel 5.2.

För de ansökningar som uppfyller kriterierna i punkt 3 i denna artikel ska datumet för mottagandet av ansökan om ramavtal inte beaktas vid fastställandet av ramavtalets giltighetstid. Detta ska inte gälla sökande som redan har tilldelats annan ramavtalskapacitet eller andra tåglägen på den berörda linjen.

*Artikel 7***Överenskommelse om en tidsram**

Infrastrukturförvaltaren ska i varje enskilt fall komma överens med den sökande om en tidsram som så nära som möjligt bör sammanfalla med kontrollperioden för att underlätta tilldelningen av den tillhörande ramavtalskapaciteten. Tidsramen ska återspegla det som krävs för tågtrafiken.

Tidsramen ska uppgå till högst 24 timmar. I undantagsfall får infrastrukturförvaltaren, på den sökandes begäran och efter förhandsgodkännande från regleringsorganet, komma överens om en tidsram som överskrider 24 timmar.

När det gäller en tidsram på mer än två timmar, ska infrastrukturförvaltaren tilldela ramavtalskapaciteten så nära som möjligt till en två timmars kontrollperiod.

Tidsramar enligt ett ramavtal eller under olika ramavtal får överlappa varandra. Parterna i ett ramavtal får komma överens om turtätheten.

*Artikel 8***Tak för tilldelning av ramavtalskapacitet**

1. Infrastrukturförvaltaren ska dela upp varje 24-timmarsperiod i kontrollperioder på högst två timmar per kontrollperiod. Vid tilldelningen av ramavtalskapaciteten ska infrastrukturförvaltaren ange tidsramarna för kontrollperioderna.
2. Om infrastrukturförvaltaren tilldelar ramavtalskapacitet på högst 70 % av den maximala kapaciteten under en viss kontrollperiod på en linje, får den besluta att inte tillämpa artiklarna 9.3–9.6, 10 och 11.1 på dessa kontrollperioder. Den maximala kapaciteten ska beräknas på grundval av befintlig och planerad turtäthet och uppskattat antal tåg på den berörda linjen. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet, för tillämpningen av denna punkt, ange sin metod för beräkning av den maximala kapaciteten.
3. Om ett förhandsgodkännande av ett ramavtal krävs från regleringsorganet i enlighet med artikel 42.1 andra stycket i direktiv 2012/34/EU får en medlemsstat besluta att inte tillämpa hela eller delar av punkt 2 och artiklarna 9.3–9.6 och 10.

*Artikel 9***Samordning av konkurrerande ansökningar om ramavtal efter utgången av nästa tågplan**

1. Om infrastrukturförvaltaren stöter på konflikter mellan befintliga ramavtal och ansökningar om nya eller ändrade ramavtal eller mellan olika ansökningar om nya ramavtal ska de principer för samordningsprocessen för begärda tåglägen som föreskrivs i artikel 46.3 och 46.4 i direktiv 2012/34/EU gälla.
2. Infrastrukturförvaltaren ska genom den första samordningen av ansökningarna sträva efter att finna bästa möjliga lösning på alla önskemål mellan konkurrerande ansökningar eller mellan ansökningar och befintliga ramavtal.
3. Om befintliga ramavtal och ansökningar om nya ramavtal, eller ansökningar om ändringar av avtal, inte kan samordnas efter den första samordningsomgången, ska infrastrukturförvaltaren, efter att de berörda parterna avisat den lösning som föreslås av infrastrukturförvaltaren, bedöma ansökningarna och, i förekommande fall, de befintliga ramavtalen, med beaktande av kriterierna i artikel 10.2–10.4.

4. På grundval av bedömningen enligt punkt 3 ska infrastrukturförvaltaren genomföra en andra samordningsomgång. Om den andra samordningsomgången har misslyckats och om det begärda ramavtalet innebär en bättre användning av infrastrukturen ska infrastrukturförvaltaren begära en ändring av ramavtalskapaciteten i befintliga ramavtal.
5. Om den andra samordningsomgången har misslyckats och om det begärda ramavtalet inte innebär en bättre användning av infrastrukturen än ett eller flera befintliga konkurrerande ramavtal ska infrastrukturförvaltaren avslå begäran.
6. Infrastrukturförvaltaren kan avslå en begäran om ramavtal om de ytterligare intäkterna från att ingå det nya ramavtalet inte åtminstone uppväger eventuella sanktioner enligt artikel 13 som följer av ändringen enligt punkt 4 i den här artikeln.
7. Om det inte är möjligt att tillgodose alla ansökningar om ramavtal på grund av faktisk eller förväntad brist på infrastrukturkapacitet kan infrastrukturförvaltaren förklara den berörda delen av infrastrukturen som överbelastad i enlighet med artikel 47 i direktiv 2012/34/EU.

#### Artikel 10

##### **Samordning av konkurrerande ansökningar om tåglägen enligt ramavtal under tågplanprocessen**

1. Om ansökningar om tåglägen inte kan tillmötesgå i enlighet med den tågplanprocess som anges i artikel 45 i direktiv 2012/34/EU, på grund av en konflikt med ett befintligt ramavtal, ska infrastrukturförvaltaren genomföra en första samordningsomgång i enlighet med artikel 46 i direktiv 2012/34/EU. Denna samordning ska hållas även om parterna i ramavtalet frivilligt avstått från eller ändrat sina tidsramar. Om infrastrukturförvaltaren inte kan samordna ansökningarna, ska denne bedöma ramavtalen och ansökningarna om tåglägen i enlighet med kriterierna i punkterna 2 och 3.

Om ansökningarna om tåglägen, på grundval av dessa kriterier, och de begärda tåglägena skulle innebära en bättre användning av infrastrukturen, och om de ytterligare intäkterna från en tilldelning av dessa tåglägen åtminstone skulle uppväga de möjliga sanktioner som avses i artikel 13 och som uppstått genom en ändring eller uppsägning av ett eller flera befintliga ramavtal, ska infrastrukturförvaltaren begära en ändring av befintliga ramavtal för nästa tidtabellsperiod.

2. Infrastrukturförvaltaren ska beakta följande kriterier:
  - a) En ändring skulle inte äventyra företagsmodellens lönsamhet för den sökande som innehar ramavtalskapaciteten eller lönsamheten för den ekonomiska modellen i ett avtal om allmän trafik.
  - b) En ändring skulle inte äventyra lönsamheten för infrastrukturförvaltarens affärsmodell om denne endast förvaltar den berörda linjen.
  - c) Ramavtalet leder till sämre resultat om det bedöms på grundval av de prioriteringskriterier som gäller för tilldelning av tåglägen i tågplanprocessen i enlighet med de bestämmelser för tilldelning av kapacitet som avses i artikel 39 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet de som fastställs i artiklarna 47 och 49 i direktiv 2012/34/EU.
  - d) Den totala kapacitet som innehas eller begärs av en sökande på den berörda linjen är betydande.
  - e) Den sökandes legitima kommersiella behov, där den sökande har visat sin faktiska avsikt och förmåga att använda den begärda kapaciteten i ramavtalet.
  - f) Trafikens omfattning, inbegripet linjesträckningar på andra nät, om en av de konkurrerande ansökningarna är betydligt mindre omfattande än den andra.
  - g) Den giltighetstid som återstår av ett ramavtal eller av en affärsplan är kort och investeringarna eller en stor del av investeringarna har avskrivits.



Medlemsstaterna får fastställa en prioriteringsordning för dessa kriterier inom ramen för tilldelning av kapacitet enligt artikel 39 i direktiv 2012/34/EU.

3. Efter regleringsorganets godkännande får infrastrukturförvaltaren besluta att införa ytterligare kriterier utöver de som anges i leden a–g. Om infrastrukturförvaltaren beslutar att ge kriterierna olika stor betydelse ska dessa kriterier godkännas av regleringsorganet.

4. För gränsöverskridande trafik får de berörda infrastrukturförvaltarna gemensamt besluta att tillämpa ytterligare kriterier och att ändra deras betydelse.

5. Med avvikelse från punkterna 1, 2 och 3 får infrastrukturförvaltaren när det gäller konkurrerande ansökningar om tågägen besluta att de regler för tilldelning av kapacitet som avses i artikel 39 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet de prioriteringskriterier som tillämpas inom ramen för den årliga tågplaneprocessen i enlighet med artiklarna 47 och 49 i direktiv 2012/34/EU, ska tillämpas både på ansökningar om tågägen enligt ett ramavtal och på alla andra ansökningar om tågägen. Om infrastrukturförvaltaren beslutar detta, och om en lösning för de konkurrerande ansökningarna inte kan nås efter en första samordningsomgång enligt punkt 1, ska även reglerna för tilldelning av kapacitet som avses i artikel 39 i direktiv 2012/34/EU, inbegripet de prioriteringskriterier som fastställs i enlighet med artiklarna 47 och 49 i direktiv 2012/34/EU, tillämpas. Om infrastrukturförvaltaren beslutar att tillämpa denna punkt, måste detta tydligt anges i det överenskomna ramavtalet.

#### Artikel 11

### Anpassning av ramavtalskapacitet i ett ramavtal

1. Infrastrukturförvaltaren ska regelbundet se över ramavtalet med de sökande för att se över behovet av ramavtalskapaciteten. Sökande ska utan dröjsmål informera infrastrukturförvaltaren om sin avsikt att varaktigt inte använda hela eller delar av ramavtalskapaciteten.

2. Om den sökande under den årliga tågplaneprocessen inte ansöker om tågägen på grundval av ramavtalet i enlighet med artikel 44.3 i direktiv 2012/34/EU, ska infrastrukturförvaltaren minska ramavtalskapaciteten i enlighet med detta för innevarande årlig tågplanepriod. Detta gäller om inte den sökande utan dröjsmål motiverar sin underlåtenhet att ansöka om tågägen och om orsakerna ligger utanför den sökandes kontroll.

3. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet fastställa och offentliggöra kraven avseende den andel ramavtalskapacitet som ska användas av parterna i ramavtalet. Denna andel ska stå i proportion till den kapacitet som används på linjen. Regleringsorganet får begära en ändring av andelen om så inte är fallet.

Då en avtalspart inte avser att använda denna andel av ramavtalskapaciteten under längre tid än en månad ska denne utan dröjsmål och minst en månad i förväg informera infrastrukturförvaltaren om detta.

Om en avtalspart inte använder hela eller delar av ramavtalskapaciteten under en längre tid än en månad, och inte minst en månad i förväg har underrättat infrastrukturförvaltaren om sin avsikt att inte använda den, ska infrastrukturförvaltaren minska kapaciteten som tilldelats denna part för innevarande tågplanepriod, om inte orsakerna till en sådan underlåtenhet att utnyttja kapaciteten ligger utanför avtalspartens kontroll. Infrastrukturförvaltaren får minska ramavtalskapaciteten som tilldelats denna part för perioden efter innevarande tågplanepriod.

Infrastrukturförvaltaren ska erbjuda en sökande ramavtalskapacitet utan att det påverkar en avtalsparts eventuella rätt att begära den kapaciteten i enlighet med bestämmelserna om ad hoc-ansökningar som avses i artikel 48.1 i direktiv 2012/34/EU.

4. När en sökande erbjuds ny ramavtalskapacitet ska infrastrukturförvaltaren beakta eventuell underlåtenhet att använda ramavtalskapacitet eller att ansöka om tågägen på grundval av ett ramavtal och skälen för detta.

*Artikel 12***Samarbete vid tilldelning av ramavtalskapacitet på fler än ett järnvägsnät**

1. De infrastrukturförvaltare som berörs av trafik som passerar genom fler än ett järnvägsnät i unionens järnvägssystem ska i möjligaste mån säkerställa följande:

- a) Om ett eller flera ramavtal har ingåtts för sådan tågtrafik ska de begärda tidsramarna överensstämma med dem som överenskommit eller begärts i ramavtalet, och den förväntade tillgängliga kapaciteten inom varje enskilt ramavtal ska överensstämma med varandra.
- b) Vid tilldelning av tåglägen ska dessa tåglägen överensstämma med varandra.

När ett ramavtal begärs eller gäller för tågtrafik som passerar fler än ett järnvägsnät, ska de berörda infrastrukturförvaltarna på begäran av sökande utse en av de berörda infrastrukturförvaltarna till samordnare av ansökningarna om ramavtal eller om ändring av ramavtal.

2. Om det inte är möjligt att jämka samman tidsramarna och tåglägena ska de berörda infrastrukturförvaltarna samordna sig för att tillhandahålla ett lämpligt alternativ eller skriftligen motivera varför inga lämpliga alternativ kan tillhandahållas. Sökande ska informera de infrastrukturförvaltare som tagit emot en ansökan som omfattar eventuella eller faktiska ansökningar om andra ramavtal som berör samma tågtrafik.

Vid samordningen ska infrastrukturförvaltarna ta hänsyn till kapacitetsbegränsningar, t.ex. till följd av underhållsarbeten, så snart dessa är kända.

3. Vid tillämpningen av denna förordning ska de berörda infrastrukturförvaltarna samarbeta i enlighet med artikel 40 i direktiv 2012/34/EU, även om en eller flera av dem inte erbjuder ramavtal eller om de samarbetar i kapacitetstilldelningssyfte.

*Artikel 13***Sanktioner**

1. Om en part begär att ett ramavtal ska innehålla sanktioner i enlighet med artikel 42.4 i direktiv 2012/34/EU får den inte förkasta jämförbara sanktioner som begärs av den andra parten.

2. Ett ramavtal ska inte innehålla en sanktionsnivå som överstiger de kostnader, direkta förluster och utgifter (inklusive förlorade intäkter) som rimligtvis har uppstått eller som rimligen kan förväntas uppstå för den ersättningsberättigade parten till följd av en ändring eller uppsägning av avtalet. Den ersättningsberättigade parten ska vidta rimliga åtgärder för att förebygga eller minska ändringen av avtalet, eller för att förhindra att avtalet sägs upp eller för att minska ändringarnas följdverkningar, och för att återvinna kostnader, förluster och utgifter eller på annat sätt lindra kostnader, direkta förluster och utgifter (inklusive förlorade intäkter).

3. Infrastrukturförvaltaren ska inte utkräva vite som överstiger de administrativa kostnaderna för att ändra eller avsluta ramavtalet i följande fall:

- a) Om orsaken till ändringen eller uppsägningen av avtalet ligger utanför den sökandes kontroll och infrastrukturförvaltaren utan dröjsmål har informerats om ändringen eller uppsägningen.
- b) Om sökanden fått avslag på en kompletterande begäran om kapacitet, utan vilken den planerade tågtrafiken inte är lönsam.
- c) Om infrastrukturförvaltaren har kunnat omfördela tåglägen och ramavtalskapacitet på ett sådant sätt att de förluster som ändringen eller uppsägningen av ramavtalet medfört redan har täckts.

4. Ramavtalet får inte innehålla bestämmelser om att påföljder kan undvikas om den sökande ansöker om annan kapacitet än den indragna kapaciteten. Sanktioner ska inte begäras om en ändring endast innebär en marginell förändring av den avtalade kapaciteten.
5. På begäran av regleringsorganet ska infrastrukturförvaltaren bevisa att viten har betalats i tid.

#### *Artikel 14*

#### **Undantag**

Om en infrastrukturförvaltare inte erbjuder ramavtal och inte har några sådana avtal i kraft ska artiklarna 1–11 och artikel 13 inte tillämpas på infrastrukturförvaltarens nät. Ett uttalande om detta ska offentliggöras i beskrivningen av järnvägsnätet.

Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa artiklarna 1–11 på ramavtal som ingåtts före den 15 mars 2003.

#### *Artikel 15*

#### **Icke-tillämpning av vissa bestämmelser**

När det gäller ramavtal som ingåtts före den 28 april 2016 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa artiklarna 6.2, 7, 8, 9, 10, 11 eller 13 under en period på fem år från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

Genom undantag från punkt 1 ska medlemsstaterna inte ha den möjlighet som avses i första meningen när det gäller ändringar av ramavtal som överenskommit efter den 28 april 2016 och som skulle innebära en ökning av den tilldelade ramavtalskapaciteten eller förlängning av ramavtalets giltighetstid.

#### *Artikel 16*

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

Den ska tillämpas från och med den 1 december 2016.

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

Utfärdad i Bryssel den 7 april 2016.

På kommissionens vägnar  
Jean-Claude JUNCKER  
Ordförande

---