

KOMMISSIONENS DELEGERADE BESLUT (EU) 2017/2075**av den 4 september 2017****om ersättning av bilaga VII till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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 ⁽¹⁾, särskilt artikel 43.2, och

av följande skäl:

- (1) Förfarandena för tilldelning av kapacitet bör vara transparenta, samtidigt som hänsyn tas till effektiviteten i tilldelningsförfarandet samt de operativa intressena hos alla som berörs av järnvägsinfrastrukturens användning och underhåll.
- (2) Den som ansöker om tilldelning av infrastrukturkapacitet bör kunna lämna in ansökningar om införande av kapacitet i den årliga tågplanen mellan utgången av tidsfristen för ansökningar till utkastet till tågplanen och ändringen av tågplanen.
- (3) När tåglägena tilldelas bör den sökandes avtalsenliga rättigheter innefatta rätten att avslå eller godkänna en begäran om omläggning från infrastrukturförvaltaren.
- (4) Tillfälliga begränsningar av kapaciteten är nödvändiga för att hålla infrastrukturen och dess utrustning i gott skick och för att möjliggöra infrastrukturutveckling i enlighet med marknadens behov.
- (5) De sökande bör få tidig information om kommande kapacitetsbegränsningar som gör det möjligt för dem att anpassa sin verksamhet och sina transportbehov till begränsningar av infrastrukturkapaciteten. Om information om kommande kapacitetsbegränsningar redan offentliggörs i början av perioden för inlämnande av ansökningar om införande av kapacitet i den årliga tågplanen, bör det uppstå mindre behov av att lägga om redan tilldelade tåglägen.
- (6) Infrastrukturförvaltarna bör inte bara ta hänsyn till sina egna kostnader för valet mellan olika alternativ för begränsningar av kapaciteten, utan även till de kommersiella och operativa hinder detta medför för de berörda sökandena, och till risken för att transporter flyttas över till mindre miljövänliga transportsätt.
- (7) Infrastrukturförvaltarna bör upprätta, offentliggöra och tillämpa transparenta kriterier för omläggning av tåg och tilldelning av begränsad kapacitet till olika typer av trafik. De kan göra detta gemensamt eller enskilt för sina kapacitetsbegränsningar.
- (8) Infrastrukturförvaltarna bör anpassa sina beskrivningar av järnvägsnätet och tågplaneförfaranden så att de snabbt kan följa de nya kapacitetsbegränsningsbestämmelser som införs genom detta beslut.
- (9) När det gäller tåg som passerar fler än ett järnvägsnät bör de berörda infrastrukturförvaltarna samordna sig för att minimera effekterna av kapacitetsbegränsningar på trafiken och synkronisera arbeten på en viss linje eller undvika att begränsa kapaciteten på alternativa linjer.
- (10) För den rättsliga klarhetens skull och med tanke på antalet ändringar som måste göras i bilaga VII till direktiv 2012/34/EU, bör den bilagan ersättas i sin helhet. För att förenkla den rättsliga ramen är dessutom ett delegerat beslut det lämpligaste rättsliga instrumentet, eftersom det ger tydliga och detaljerade regler som inte behöver införlivas av medlemsstaterna, och därmed leder till snabb och enhetlig tillämpning i hela unionen.

⁽¹⁾ EUTL 343, 14.12.2012, s. 32.

- (11) Som ett resultat av tidsschemat för ändring av tågplanen i enlighet med punkt 2 i bilagan till detta beslut och ledtiderna för samordning, samråd och offentliggörande av kapacitetsbegränsningar som anges i punkterna 8–11 i bilagan till detta beslut kommer infrastrukturförvaltare för första gången att kunna uppfylla kraven i punkterna 8–11 för den ändring av tågplanen som träder i kraft i december 2019 med avseende på den andra omgången av offentliggörandet och i december 2020 med avseende på den första omgången av offentliggörandet, uppfylla kraven i punkt 12 för den ändring av tågplanen som träder i kraft i december 2018 och uppfylla kraven i punkterna 14–17 för den ändring av tågplanen som träder i kraft i december 2018.
- (12) Direktiv 2012/34/EU bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga VII till direktiv 2012/34/EU ska ersättas med bilagan till detta beslut.

Artikel 2

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

Utfärdat i Bryssel den 4 september 2017.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande

BILAGA

"BILAGA VII

TIDSPLAN FÖR TILLDELNINGSFÖRFARANDET

(som avses i artikel 43)

1. Tågplanen ska upprättas en gång per kalenderår.
2. Ändringarna av tågplanen ska genomföras vid midnatt den andra lördagen i december. Om en justering genomförs efter vintern, framför allt för att, om så behövs, kunna ta hänsyn till ändringar av tidtabeller för regional passagerartrafik, ska detta genomföras vid midnatt den andra lördagen i juni och vid andra tidpunkter mellan dessa datum om det behövs. Infrastrukturförvaltarna får komma överens om andra datum och i så fall ska de informera kommissionen om detta, om det kan påverka internationell trafik.
3. Sista ansökningsdagen för ansökningar om kapacitet som ska införas i tågplanen får inte infalla tidigare än tolv månader innan planen ändras. Ansökningar som tas emot efter tidsfristen ska också övervägas av infrastrukturförvaltaren.
4. Senast 11 månader innan tågplanen ändras ska infrastrukturförvaltarna säkerställa att preliminära tåglägen för internationell trafik har upprättats i samarbete med andra relevanta infrastrukturförvaltare. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att man så långt som möjligt håller sig till dessa under de efterföljande processerna.
5. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta och offentliggöra ett utkast till en tågplan senast fyra månader efter det att tidsfristen som avses i punkt 3 löpt ut.
6. Infrastrukturförvaltaren ska fatta beslut om sådana ansökningar som inkommer efter utgången av den tidsfrist som avses i punkt 3, i enlighet med ett förfarande som offentliggörs i beskrivningen av järnvägsnätet.

Infrastrukturförvaltaren får ändra ett tilldelat tågläge om det är nödvändigt för att säkerställa bästa möjliga lösning på alla ansökningar om tåglägen och om det godkänns av den sökande som tågläget hade tilldelats. Infrastrukturförvaltaren ska uppdatera utkastet till tågplan senast en månad före ändringen av tågplanen, i syfte att ta med alla tåglägen som tilldelats efter det att den tidsfrist som anges i punkt 3 löpt ut.

7. När det gäller tåg som passerar från ett järnvägsnät till ett annat och som anländer med en förmodad försening på högst 10 timmar, och från och med den 14 december 2019, 18 timmar, ska infrastrukturförvaltaren för det andra järnvägsnätet inte anse att tågläget är annullerat eller begära en ansökan om ett annat tågläge, även om det beslutas att tilldela ett annat tågläge, såvida inte den sökande informerar infrastrukturförvaltaren om att tåget inte kommer att passera till det andra järnvägsnätet. Infrastrukturförvaltaren ska meddela den sökande det uppdaterade eller nya tågläget utan dröjsmål, och även, där denna avviker, länken mellan det tåglägesnumret och tåglägesnumret för det annullerade tågläget.
8. När det gäller tillfälliga begränsningar av järnvägslinjers kapacitet, till exempel på grund av infrastrukturarbeten, inbegripet därmed sammanhängande hastighetsbegränsningar, axellast, tåglängder, dragkraft eller fria rummet ('begränsningar av kapaciteten'), med en varaktighet på mer än sju på varandra följande dagar och för vilka mer än 30 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag inställs, leds om eller ersätts med andra transportslag, ska de berörda infrastrukturförvaltarna offentliggöra alla kapacitetsbegränsningar och de preliminära resultaten av ett samråd med sökandena för första gången minst 24 månader, i den mån de är kända, och, i en uppdaterad form, för andra gången minst 12 månader före ändringen av den berörda tågplanen.
9. De berörda infrastrukturförvaltarna ska också inrätta en mekanism för att gemensamt diskutera dessa kapacitetsbegränsningar, om deras effekter inte är begränsade till ett enda järnvägsnät, med berörda sökande, de samarbetande infrastrukturförvaltare som avses i artikel 40.1 och de största berörda tjänsteleverantörerna när kapacitetsbegränsningarna offentliggörs för första gången, såvida inte infrastrukturförvaltarna och sökandena är överens om att en sådan mekanism inte behövs. De gemensamma diskussionerna ska bidra till att utarbeta tidtabeller, inbegripet tillhandahållande av alternativa linjer.

10. När kapacitetsbegränsningar för första gången offentliggörs i enlighet med punkt 8 ska infrastrukturförvaltaren inleda ett samråd om kapacitetsbegränsningarna med de sökande och de största berörda tjänsteleverantörerna. Om det krävs samordning i enlighet med punkt 11 mellan första och andra offentliggörandet av kapacitetsbegränsningar ska infrastrukturförvaltarna samråda en andra gång med de sökande och de största berörda tjänsteleverantörerna mellan slutet av den samordningen och det andra offentliggörandet av kapacitetsbegränsningen.
11. Om effekterna av kapacitetsbegränsningarna inte är begränsade till ett enda järnvägsnät ska de berörda infrastrukturförvaltarna, inklusive infrastrukturförvaltare som kan påverkas av omdirigering av tåg, innan de offentliggör kapacitetsbegränsningar i enlighet med punkt 8, sinsemellan samordna kapacitetsbegränsningar som skulle kunna innebära en inställelse, ruttomläggning av ett tågläge eller ersättning med andra transportslag.

Samordningen före det andra offentliggörandet ska vara avslutad

- a) senast 18 månader före ändringen av tågplanen om mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag under en period på mer än 30 på varandra följande dagar,
- b) senast 13 månader och 15 dagar före ändringen av tågplanen om mer än 30 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag under en period på mer än sju på varandra följande dagar,
- c) senast 13 månader och 15 dagar före ändringen av tågplanen om mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag under en period på högst sju på varandra följande dagar.

Infrastrukturförvaltarna ska, om så är nödvändigt, bjuda in de sökande som är verksamma på de berörda linjerna och de största berörda tjänsteleverantörerna att delta i denna samordning.

12. När det gäller kapacitetsbegränsningar som varar i högst sju på varandra följande dagar, som inte behöver offentliggöras i enlighet med punkt 8 och på grund av vilka mer än 10 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje per dag ställs in, leds om eller ersätts med andra transportslag, som uppstår under den följande tågplanperioden och som infrastrukturförvaltaren får kännedom om senast 6 månader och 15 dagar innan ändringen av tågplanen, ska infrastrukturförvaltaren samråda med de berörda sökandena om de planerade kapacitetsbegränsningarna, och meddela de uppdaterade kapacitetsbegränsningarna minst fyra månader före ändringen av tågplanen. Infrastrukturförvaltaren ska tillhandahålla detaljerade uppgifter om de erbjudna tåglägena för persontåg senast fyra månader, och för godståg senast en månad, före början av kapacitetsbegränsningen, om inte infrastrukturförvaltaren och de berörda sökande kommer överens om en kortare tid.
13. Infrastrukturförvaltare får besluta att tillämpa strängare tröskelvärden för kapacitetsbegränsningar på grundval av lägre procentsatser av uppskattade trafikvolymen eller kortare varaktighet än vad som anges i denna bilaga, eller att tillämpa ytterligare kriterier utöver dem som nämns i denna bilaga, efter samråd med sökande och tjänsteleverantörer. De ska offentliggöra tröskelvärdena och kriterierna för gruppering av kapacitetsbegränsningar i sina beskrivningar av järnvägsnätet enligt punkt 3 i bilaga IV.
14. Infrastrukturförvaltaren får besluta att inte tillämpa de frister som anges i punkterna 8–12 om kapacitetsbegränsningen är nödvändig för att återställa säker tågtrafik, om tidpunkten för begränsningarna är utanför infrastrukturförvaltarens kontroll eller om tillämpningen av dessa frister skulle vara kostnadsineffektiv eller onödigt skadlig när det gäller tillgångens livslängd eller skick, eller om alla berörda sökande går med på detta. I sådana fall och vid alla andra kapacitetsbegränsningar som inte är föremål för samråd i enlighet med andra bestämmelser i denna bilaga, ska infrastrukturförvaltaren omgående samråda med de sökande och de största berörda tjänsteleverantörerna.
15. Den information som ska lämnas av infrastrukturförvaltare när de agerar i enlighet med punkterna 8, 12 eller 14 ska omfatta
 - a) den planerade dagen,
 - b) tid på dygnet och, så snart som det kan fastställas, klockslag för kapacitetsbegränsningens början och slut,
 - c) vilket banavsnitt som påverkas av begränsningen och,
 - d) i tillämpliga fall, kapaciteten hos alternativa linjer.

Infrastrukturförvaltaren ska offentliggöra denna information, eller en länk där den kan hittas, i beskrivningen av järnvägsnätet enligt punkt 3 i bilaga IV. Infrastrukturförvaltaren ska hålla denna information uppdaterad.

16. När det gäller begränsningar av kapaciteten som varar under minst 30 på varandra följande dagar och som berör mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje ska infrastrukturförvaltaren, på begäran av sökandena under första samrådsrundan, tillhandahålla en jämförelse av de förhållanden som gäller vid minst två alternativa kapacitetsbegränsningar. Infrastrukturförvaltaren ska utarbeta dessa alternativ på grundval av återkoppling från de sökande i samband med deras ansökan och tillsammans med dem.

Jämförelsen ska för varje alternativ minst innehålla följande:

- a) Kapacitetsbegränsningens varaktighet.
- b) Förväntade preliminära infrastrukturavgifter.
- c) Tillgänglig kapacitet på alternativa linjer.
- d) Tillgängliga alternativa linjer.
- e) Ungefärliga restider.

Innan infrastrukturförvaltaren gör ett val mellan de alternativa kapacitetsbegränsningarna ska den rådgöra med berörda sökande samt ta hänsyn till effekterna av de olika alternativen på dessa sökande och på användarna av tjänsterna.

17. När det gäller begränsningar av kapaciteten under mer än 30 på varandra följande dagar, och som berör mer än 50 % av den uppskattade trafikvolymen på en järnvägslinje, ska infrastrukturförvaltaren fastställa kriterier för vilka tåg för varje typ av trafik som ska ledas om, med beaktande av den sökandes kommersiella och operativa begränsningar, såvida inte dessa begränsningar härrör från den sökandes förvaltningsmässiga eller organisatoriska beslut, och utan att det påverkar målet att minska kostnaderna för infrastrukturförvaltaren i enlighet med artikel 30.1. Infrastrukturförvaltaren ska i beskrivningen av järnvägsnätet offentliggöra dessa kriterier tillsammans med en preliminär fördelning av den återstående kapaciteten för de olika typerna av tågtrafik när den agerar i enlighet med punkt 8. Efter det att samrådet avslutats och utan att det påverkar infrastrukturförvaltarens skyldigheter i enlighet med punkt 3 i bilaga IV ska infrastrukturförvaltaren, på grundval av den feedback som inkommit från sökandena, tillhandahålla de berörda järnvägsföretagen en vägledande uppdelning efter typ av trafik för den återstående kapaciteten.”
-