

UPPLYSNINGAR FRÅN MEDLEMSSTATERNA

Beslut i direktionerna för godskorridorerna nr 1 och nr 2 om fastställande av ramen för kapacitetstilldelning för godskorridorerna nr 1 och nr 2

(2013/C 65/04)

TRANSPORTMINISTRARNA I KONUNGARIKET BELGIEN, FÖRBUNDSREPUBLICEN TYSKLAND, FRANSKA REPUBLIKEN, ITALIENSKA REPUBLIKEN, STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG OCH KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

I NÄRVARO AV EUROPEISKA KOMMISSIONENS VICE ORDFÖRANDE,

med beaktande av:

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 39, 43, 45, 46, 48, 56.1 och bilaga VII till direktivet,
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ⁽²⁾ och särskilt artiklarna 8, 13, 14, 15, 18, 19 och 20 i förordningen, och

av följande skäl:

- Direktionerna för godskorridorerna nr 1 och nr 2, som avses i artikel 8 i förordning (EU) nr 913/2010, har inrättats och deras uppdragsbeskrivningar antogs vid konferensen i Antwerpen den 27 juni 2011.
- Ordförandena för direktionerna för godskorridorerna nr 1 och nr 2 har informerat Europeiska kommissionen om inrättandet av sina direktioner genom brev av den 29 juni 2011 respektive den 11 juli 2011.
- Europeiska kommissionen har svarat dessa ordförande genom brev av den 19 oktober 2011, att den välkomnar inrättandet av direktionerna för godskorridorer nr 1 och 2.
- Direktionerna måste definiera ramen för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren i enlighet med artikel 14.1 i förordning (EU) nr 913/2010.
- Schweiz förhandlar med Europeiska kommissionen om införlivandet av förordning (EU) nr 913/2010.
- Godskorridorerna nr 1 och nr 2 är sammankopplade i Rotterdam, Antwerpen och Basel. Godskorridorerna nr 1 och nr 8 är sammankopplade i Rotterdam, Antwerpen och Duisburg. Godskorridorerna nr 1 och nr 6 är sammankopplade i Milano. Godskorridorerna nr 2 och nr 6 är sammankopplade i Lyon och godskorridorerna nr 2 och nr 4 är sammankopplade i Metz.
- Det behövs gemensamma bindande regler på korridorsnivå vilket gör det möjligt för korridorens enda kontaktpunkter (C-OSS) att rättvist tilldela, inklusive i händelse av konkurrerande ansökningar.
- Det är önskvärt med en harmoniserad ram för tilldelning av infrastrukturkapaciteten för alla godskorridorer.

⁽¹⁾ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

⁽²⁾ EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

- Syrelserna för godskorridorer nr 1 och nr 2 har kommit överens om denna ram för tilldelning av infrastrukturkapacitet.
- Infrastrukturförvaltarna/tilldelningsorganen kommer att hänvisa till den i sin respektive beskrivning av de nationella järnvägsnäten när det gäller dess genomförande.
- Regleringsorganen framförde sin ståndpunkt om denna ram för tilldelningen av infrastrukturkapaciteten.
- De ministrar som undertecknar detta dokument kommer att ha som mål att tillämpa detta dokument och överväger att utvidga dess tillämpning till andra korridorer som de är involverade i.
- En engelsk version av denna ram är tillgänglig.

BESLUTAR att anta ramverket för tilldelning av infrastrukturkapaciteten för godskorridorerna nr 1 och nr 2 i bilagan,

BESLUTAR att denna ram måste genomföras,

UTTRYCKER sina medlemsstaters samtycke till att bli bundna av detta beslut,

BER Europeiska kommissionen att offentliggöra detta beslut och ramen för tilldelningen av infrastrukturkapaciteten för godskorridorerna nr 1 och nr 2 i bilagan, i *Europeiska unionens officiella tidning*.

KORRIDOR-RAMVERK

för tilldelningen av infrastrukturkapaciteten för godskorridorer i enlighet med förordning (EU) nr 913/2010

I. SYFTE, TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH BESKRIVNING AV RAMVERKET

1. I artikel 14.1 i förordning (EU) nr 913/2010 (*förordningen*) krävs det att direktionen ska inrätta ett ramverk för tilldelning av kapacitet i godskorridoren. Ramverket för tilldelning av kapacitet i godskorridoren avser de obligatoriska aspekterna av förordningen avseende tilldelning av kapacitet.

Detta ramverk för tilldelning av kapacitet i korridoren (*korridorramverket*) gäller endast den tilldelning som är kopplad till de på förhand iordningställda tåglägen och den reservkapacitet som getts korridorens enda kontaktpunkt (C-OSS) för godståg som passerar minst en gräns i en korridor enligt artikel 14.4 i förordningen, nämligen där tilldelningen av kapacitet av C-OSS är obligatorisk enligt artikel 13 i förordningen.

Direktionen kommer att utvärdera hur korridorramverket fungerar med beaktande av den övervakning som fastställs i bilaga 1. Regleringsorganen kommer att informera direktionen om sina observationer.

2. Ramverket ska tillämpas på infrastrukturförvaltare och tilldelningsorgan (IM/AB) för att fastställa tydliga och transparenta principer för tilldelningsförfarandet för på förhand iordningställda tåglägen och reservkapacitet till C-OSS. IM och AB kommer att verkställa genomförandet av ramverket genom att infoga de relevanta bestämmelserna i sina beskrivningar av järnvägsnäten.

Tillämpningsområdet för ramverket kommer att definieras i korridorens genomförandeplan där linjer och anslutande linjer kommer att definieras.

II. PRINCIPER FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV PÅ FÖRHAND IORDNINGSTÄLLDA TÅGLÄGEN

Den kapacitet som tillhandahålls av IM/AB för de på förhand iordningställda tåglägen och reservkapacitet till C-OSS tas från den nationella kapacitet som är avsatt för godstrafik. Uppförandet av på förhand

iordningställda tåglägen och definitionen av reservkapacitet genomförs av IM/AB i enlighet med artikel 14 i förordningen med beaktande av bland annat följande:

- Transportmarknadsundersökningen, som analyserar efterfrågan på internationell godstrafik i korridoren och som omfattar alla olika typer av trafik, särskilt passagerartrafik.
- Ansökan om infrastrukturkapacitet som avser tidigare och nuvarande tågplaner.
- De nationella ramavtalen.

Uppgifter om tillhandahållandet av de på förhand iordningställda tåglägena förklaras i korridorinformationsdokumentet.

Dessa på förhand iordningsställda tåglägen överlämnas till C-OSS för exklusiv styrning senast X-11 och för reservkapacitet minst 60 dagar innan tåget ska köra (X-2).

IM/AB kommer att ha som mål att inkludera tillhandahållandet av på förhand iordningställda tåglägen, tillträdet och de tåglägen som förbinder terminaler där så är möjligt.

De på förhand iordningställda tåglägen som förvaltas av C-OSS för tilldelning i den årliga tågplanen och reservkapaciteten är avsatta för korridoren. Det är därför nödvändigt att den visade avsatta kapaciteten skyddas mot senare anpassningar av IM/AB som är kritiska för de sökande.

Styrelsen ska bestämma, om och i så fall i vilken omfattning, den oanvända kapaciteten ska lämnas tillbaka av C-OSS till de relevanta IM/AB den X-7,5, i enlighet med en princip som offentliggjorts i korridorinformationsdokumentet och med beaktande av behovet av tillräcklig reservkapacitet av god kvalitet.

III. PRINCIPERNA FÖR TILLDELNING AV DE PÅ FÖRHAND IORDNINGSTÄLLDA TÅGLÄGENA OCH RESERVKAPACITETEN GENOM C-OSS

Beslutet om tilldelningar på förhand iordningställda tåglägen och reservkapacitet på godskorridoren ska fattas av C-OSS i enlighet med artikel 13 i förordningen.

I likhet med IM/AB måste C-OSS respektera bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU, särskilt artikel 29.

Verksamheterna i de tågplansförfaranden som avser på förhand iordningställda tåglägen och reservkapacitet beskrivs i bilaga 2.

1. Allmänna bestämmelser avseende inrättandet av C-OSS

C-OSS måste inrättas och styras i enlighet med principerna för öppenhet, icke-diskriminering, oberoende, jämvikt och rättvisa.

Styrelsen är ansvarig för att utse eller inrätta C-OSS inklusive dess verksamhetsvillkor. Genomförandeplanen, som kommer att vara en del av det korridorinformationsdokument som ska offentliggöras av styrelsen i enlighet med artikel 18 i förordningen, kommer att beskriva behörigheterna, organisationens form, tillträdesrätterna, ansvaret gentemot sökande och hur C-OSS fungerar och dess villkor för användning.

2. Principer för öppenhet och icke-diskriminering

När korridorinformationsdokumentet är antaget kommer IM/AB att offentliggöra hur C-OSS fungerar och hur det inrättats i sina beskrivningar av järnvägsnätet. De kommer också att nämna korridorinformationsdokumentet i sina egna beskrivningar av järnvägsnätet.

I enlighet med artikel 13 i förordningen kommer varje ansökan av på förhand iordningställda tåglägen och reservkapacitet för korridorinfrastrukturkapacitet som passerar åtminstone en gräns i godskorridoren från ett järnvägsföretag eller godkänd sökande att hanteras (ansökan om behandling, samordning med IM/AB, övervakning, beslut och svar) genom C-OSS. Varje ansökan bör registreras av C-OSS och bli föremål för ett korrekt svar.

Efter mottagande av ansökningar om tåglägen för på förhand iordningställda tåglägen den X-8 (vanlig tidsfrist för att lämna in ansökningar om tåglägen för den årliga tågplanen) kommer C-OSS att utan dröjsmål besluta om tilldelningen av på förhand iordningställda tåglägen fram till X-7,5 och markera tilldelningen i registret för tåglägen i enlighet med detta.

I enlighet med artikel 13.3 och 13.4 i förordningen ska C-OSS likaledes utan dröjsmål informera de behöriga IM/AB om de mottagna ansökningarna och om fattade beslut om dessa. Det krävs också att, för varje ansökan som inte kan uppfyllas, C-OSS utan dröjsmål ska vidarebefordra ansökan om infrastrukturkapacitet till de behöriga IM/AB som ska fatta beslut om deras tillämpning och meddela detta beslut till C-OSS för vidare behandling. Detta förfarande möjliggör en uppföljning om ansökningar om tåglägen för internationella godstransporter i korridoren som C-OSS kan få.

3. Principer för rättvisa och oberoende

C-OSS respekterar sekretesskraven vad gäller de ansökningar som har tagits emot.

Vad gäller korridoren, och följaktligen ur det internationella samarbetets synvinkel, ska experterna bland personalen på C-OSS, i enlighet med sina mandat, arbeta oberoende från sina IM:s/AB:s uppgifter och säkerställa tilldelningsbeslut för på förhand iordningställda tåglägen och reservkapacitet på korridornivå. C-OSS experter får emellertid arbeta med IM/AB för att samordna tilldelningen av korridorlägen med tilldelningen av nationella tåglägen för matning/utflöde.

4. Principer för samarbete och jämvikt

IM/AB ska samordna och slå samman sina på förhand iordningställda korridorlägen med C-OSS på förhand iordningställda lägeskatalog för att beakta marknadens behov som bland annat kommer till uttryck i transportmarknadsundersökningen. Styrelsen kommer att informera direktionen på årlig basis om den kvantitativa och kvalitativa utvecklingen av korridorlägen i enlighet med artikel 19.2 i förordningen (se bilaga 1 för en minsta uppsättning indikatorer).

5. Prioriteringar som ska tillämpas av C-OSS om det finns konkurrerande ansökningar

Efter mottagande av alla ansökningar om på förhand iordningställda tåglägen den X-8, kommer C-OSS att besluta om tilldelning av dem.

I händelse av konkurrerande ansökningar kommer C-OSS att tillämpa den gemensamma prioriteringsregeln för samordning som fokuserar på att belöna de sökande med högre kommersiellt värde ur IM/AB:s synvinkel, samt att maximera deras kapacitetsanvändning (längre på förhand iordningställda tåglägesavsnitt och mer frekvent). Denna formel beskrivs i bilaga 3.

Ändringar till denna bilaga kan göras under förutsättning att det finns ett gemensamt avtal från både direktionen och styrelsen.

Denna prioriteringsregel för samordning avser endast de på förhand iordningsställda tåglägena i korridoren och tillämpas endast mellan X-8 och X-7,5 vid konkurrerande ansökningar.

När tilldelningsbeslutet är fattat efter ansökningar fram till X-8 kommer C-OSS att föreslå alternativa på förhand iordningställda tåglägen för missnöjda sökande. Om dessa alternativa lösningar inte är tillfredsställande för den sökande kommer C-OSS att vidarebefordra ansökningarna till behöriga IM/AB i enlighet med artikel 13.4 i förordningen. Dessa ansökningar om trafikläge bör av IM/AB betraktas som inlämnade före tidsfristen den X-8.

Vad gäller ansökningar som har inlämnats efter den X-8 ska prioriteringsregeln för samordning enligt principen "först till kvarn" tillämpas.

Dessa regler ska läggas in i de nationella beskrivningarna av järnvägsnätet för varje medlem i styrelsen för korridoren, och de ska beskriva korridor aspekterna och kommer sedan att offentliggöras i korridorinformationsdokumentet.

IV. TILLSYN

Ramavtalets inverkan på kapacitetstilldelningen för den årliga tilldelningen är, när det gäller klagomål, föremål för tillsyn i efterhand av regleringsorganen. Regleringsorganen får också inleda undersökningar på eget initiativ.

Enligt artikel 20 i förordningen ska regleringsorganen i varje korridor samarbeta. Ministrar uppmanar regleringsorganen att beskriva sina samarbetssätt för tillsyn av C-OSS, och särskilt genom att nå ett samarbetsavtal som definierar hur klagomål avseende tilldelningsförfarandet i C-OSS ska registreras och hur man ska fatta ett beslut till följd av ett klagomål. Detta avtal bör offentliggöras.

Enligt de nationella bestämmelserna i en del länder måste regleringsorganen vara inblandade i tilldelningsförfarandet (t.ex. om en ansökan inte kan uppfyllas). I detta fall ska regleringsorganet vara behörigt att övervaka IM/AB på sitt eget territorium i enlighet med artikel 56.1 i direktiv 2012/34/EU.

V. GODKÄNDA SÖKANDE

Enligt artikel 15 i förordningen får en godkänd sökande ansöka direkt till C-OSS för tilldelningen av på förhand iordningställda tåglägen/reservkapacitet. Om det på förhand iordningställda tågläget/reservkapaciteten tilldelats av C-OSS bör den godkända sökanden informera C-OSS inom den tiden, såsom beslutats av styrelsen, om den/det utsedda järnvägsföretaget/järnvägsföretagen som kommer att använda tågläget/reservkapaciteten på den godkända sökandens vägnar. Det utsedda järnvägsföretaget måste därför sluta de nödvändiga enskilda avtalen med berörda IM eller AB och förlita sig på deras respektive nationella nättillträdesvillkor.

Korridorinformationsdokumentet kommer att beskriva de sökandes rättigheter och skyldigheter gentemot C-OSS, särskilt där inget järnvägsföretag ännu har utsetts. Beskrivningarna av järnvägsnätet bör innehålla reservationsavgifter som incitament för effektiv användning av det tilldelade tågläget.

GENOMFÖRANDE

Detta korridorramverk träder i kraft i och med undertecknandet av detta ramverk. En första utvärdering av korridorramverket av direktionerna kommer att äga rum två månader efter det mottagande av övervakningsrapporten för år 2014 som föreskrivs i artikel 19.2. Denna version av detta ramverk måste offentliggöras i korridorinformationsdokumentet.

BILAGOR

1. Övervakning av tilldelningsförfarandet
2. Verksamheter i de tågplanförfaranden som avser på förhand iordningställda tåglägen och reservkapacitet

3. Beskrivning av prioriteringsregeln för samordning den X-8 i händelse av konkurrerande ansökningar för på förhand iordningställda tåglägen

Undertecknat i Bryssel den 20 december 2012, upprättat i ett enda original på franska, tyska, italienska och nederländska språken, vilka alla är lika giltiga.

Melchior WATHELET

Staatssecretaris voor Mobiliteit

Secrétaire d'Etat à la mobilité

Staatssekretär für Mobilität

Voor het Federal Overheid Dienst Mobiliteit and Vervoer van België

Pour le service publique fédéral mobilité et transports de Belgique

Für den Föderaler Öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen

Peter RAMSAUER

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von 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 ministre 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

Pour le Département des Transports 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

—

BILAGA 1

Övervakning av tilldelningsförfarandet

Förfarandet för kapacitetstilldelning kommer att på årlig basis utvärderas avseende korridoren i syfte att ständigt förbättra förfarandet. Utvärderingen kommer att genomföras efter tilldelningen av den årliga tågplanen, dvs. under perioden mitten av augusti till oktober varje år.

Utvärderingen kommer att genomföras av styrelsen i samråd med järnvägsföretagets rådgivande grupp och terminalens rådgivande grupp.

Ett utkast av utvärderingsrapporter med rekommendationer kommer att diskuteras i direktionen under fjärde kvartalet varje år.

Resultaten av övervakningen kommer att offentliggöras av styrelsen i enlighet med artikel 19 i förordningen.

Den första utvärderingsrapporten kommer att genomföras för 2014.

Indikatorer som ska övervakas två gånger om året (period 1: mitten av december till mitten av juni, period 2: mitten av juni till mitten av december (ändring av tågplan)):

- på förhand iordningställt tågläge:
 - antalet på förhand iordningställda tåglägen den X-11 per avsnitt
 - antalet ansökningar under perioden X-11 till X-8 och X-8 (– 1 dag) till X-2 (utan matar/utflödesavsnitt)
 - antalet tåglägen som ska tilldelas av C-OSS
 - antal tåglägen som nått den aktiva tågplansfasen
 - antalet konkurrerande ansökningar (dubbelbokning den X-8)
 - indikator för reservkapacitet som ska tilldelas av C-OSS den X-2:
 - erbjudna tåglägen
 - tilldelade tåglägen
 - tåglägen som nått aktiv tågplanstatus
-

BILAGA 2

Verksamheter i de tågplanförfaranden som avser på förhand iordningställda tåglägen och reservkapacitet

Datum/Period	Verksamhet
X-11	Offentliggörande av på förhand iordningställda tåglägen tillhandahållna av IM/AB
X-8	Tidsfrist för att skicka in ansökningar om tåglägen
X-7,5	Vidarebefordring av "flexibla strategier" (t.ex. första/sista kilometern) eller "särskilda behandlingar" till IM/AB
X-7,5	Eventuell återlämning av vissa återstående (oanvända) på förhand iordningställda tåglägen till behöriga IM/AB – baserat på beslutet i korridorens MB – för användning under utarbetandet av den årliga tidplanen av IM/AB
X-5,5	Färdigställande av uppförandet av tåglägen för begärda "flexibla strategier" av IM/AB och överlämnande av resultaten till C-OSS för information och framtagning av utkastet till tågplanen
X-5	Offentliggörande av utkastet till tågplanen för på i förhand iordningställda tåglägen – inklusive avsnitt som tillhandahållits av IMs/ABs för "flexibla strategier" som C-OSS ansökt om
X-5 – X-4	Observationer från sökande
X-4 – X-3,5	Behandling i efterhand och slutlig tilldelning
X-4 – X-2	Planering (produktion) av reservkapacitet för tillfällig trafik
X-2	Offentliggörande av reservkapacitet för tillfällig trafik

BILAGA 3

Beskrivning av prioriteringsregeln för samordning den X-8 i händelse av konkurrerande ansökningar för på förhand iordningställda tåglägen

L^{PAP} = Total begärd längd på i förhand iordningställt tågläge

L^{TP} = Total begärd längd för hela tågläget

Y^{RD} = Antal begärda trafikerade dagar för tågplanperioden.

K = Prioriteringsgrad

Alla längder räknas i kilometer.

Prioriteringen ska beräknas i enlighet med följande formel:

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

Denna formel kan användas så att i ett första steg prioriteringsvärdet (K) beräknas genom att använda endast den begärda längden för det på i förhand iordningställda tågläget (L^{PAP}) multiplicerat med antalet begärda trafikerade dagar (Y^{RD}).

Om ansökan inte kan skiljas åt på detta sätt kommer den totala begärda längden för hela tågläget (L^{TP}) att adderas till beräkningen för att för att skilja ansökningen åt.
