

**Decisão do Conselho Executivo do Corredor Ferroviário de  
Mercadorias do Atlântico**  
de 11.04.2017  
que estabelece o Quadro relativo à Atribuição de Capacidade  
no Corredor Ferroviário de Mercadorias


**Decisión de la Comisión Ejecutiva del Corredor ferroviario  
de transporte de mercancías**  
de Atlántico. 11.04.2017  
por la que se adopta un marco para la adjudicación de la capacidad  
en el corredor ferroviario de mercancías

**Décision du comité exécutif du corridor de fret ferroviaire Atlantique**  
du 11.04.2017  
adoptant le cadre pour la répartition des capacités sur le corridor de fret  
ferroviaire

**Entscheidung des Exekutivrats des Schienengüterverkehrskorridors Atlantik**  
vom 11.04.2017  
über die Annahme der Rahmenregelung für die Zuweisung von  
Fahrwegkapazität im Schienengüterverkehrskorridor

Assinado em Lisboa, em 14 Março 2017, redigido em exemplar único nas línguas portuguesa, espanhola, francesa e alemã, fazendo igualmente fé todos os textos.

A representante do Ministério do Planeamento e Infra-estruturas de Portugal na Comissão Executiva

  
(Cristina ELVAS)

Firmado en Madrid, el 3 Abril 2017, otorgado en un único original en los idiomas portugués, español, francés y alemán. Cada una de estas versiones será auténtica.


POR EL MINISTERIO DE FOMENTO, RESPONSABLE EN MATERIA DE TRANSPORTES.



FDO. JORGE BALLESTEROS SANCHEZ.


Signé à PARIS, le 06 Avril 2017, établi en un seul original pour les langues portugaise, espagnole, française et allemande, chaque texte faisant également foi.

Pour le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche et par délégation,

  
Joseph LUNET DE LA MALENE

Unterzeichnet in Bonn, am 17.04.17, in einer Urschrift in portugiesischer, spanischer, französischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

  
(Wolfgang Klöpper)

Tendo em consideração

- O Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e, em especial, o Artigo 14.º do mesmo;
- A Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho e, em especial, o Capítulo IV (Secção 3) do mesmo;

Considerando:

- A Diretiva 2012/34/UE que prevê as condições gerais e os objetivos da atribuição de capacidade de infraestrutura;
- O Artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010 que prevê as condições específicas aplicáveis no âmbito de corredores ferroviários de mercadorias;
- O Artigo 14.º (1) do Regulamento (UE) n.º 913/2010 que exige que o Conselho Executivo defina o quadro para a atribuição da capacidade de infraestrutura no corredor ferroviário de mercadorias;
- Os Artigos 14.º (2) a (10) do Regulamento (UE) n.º 913/2010 que estabelecem os procedimentos a seguir pelo Conselho de Gestão, Gestores da Infraestrutura e Organismos de Atribuição de Capacidade, com referência às regras gerais previstas na Diretiva 2012/34/UE;
- O Conselho Executivo convida o Conselho de Gestão a cooperar com os outros Conselhos de Gestão com vista à harmonização, tanto quanto possível, do prazo referido no Artigo 14.º (5) do Regulamento (UE) n.º 913/2010.

Agindo em conformidade com as respetivas regras de procedimento interno,

**O CONSELHO EXECUTIVO ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:**

## Capítulo I

### OBJETIVO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E NATUREZA DO QUADRO

#### *Artigo 1.º*

1. Este quadro para a atribuição de capacidade de infraestrutura no corredor ferroviário de mercadorias («Quadro do Corredor») diz respeito à atribuição de canais horários pré-estabelecidos, conforme definido de acordo com o Artigo 14.º (3), do Regulamento (UE) n.º 913/2010 («o Regulamento») e da reserva de capacidade, conforme definido de acordo com o Artigo 14.º (5) do Regulamento, apresentado pelo balcão único («C-OSS») para comboios de mercadorias que atravessem pelo menos uma fronteira de um corredor ferroviário de mercadorias. Descreve igualmente as principais atividades do C-OSS e do Conselho de Gestão, identificando também as responsabilidades das Entidades Reguladoras de acordo com o Artigo 20.º do Regulamento.
2. O âmbito de aplicação do Quadro do Corredor é a rede ferroviária definida no plano de implementação do corredor ferroviário de mercadorias onde são designadas as linhas principais, alternativas e de ligação.
3. O Conselho Executivo pode decidir permitir regras específicas neste Quadro do Corredor para redes que estão a aplicar as disposições permitidas nos termos do Artigo 2.º (6) da Diretiva 2012/34/UE.

#### *Artigo 2.º*

O documento a ser publicado pelo Conselho de Gestão nos termos do Artigo 18.º do Regulamento - doravante referido como o Documento de Informação do Corredor («CID») - deve refletir os processos constantes neste Quadro do Corredor.

## Capítulo II

### PRINCÍPIOS PARA A OFERTA DE CANAIS HORÁRIOS PRÉ-ESTABELECIDOS E DE RESERVA DE CAPACIDADE

#### *Artigo 3.º*

1. A oferta apresentada pelo C-OSS contém canais horários pré-estabelecidos e a reserva de capacidade. Os canais horários pré-estabelecidos e a reserva de capacidade são definidos e organizados em conjunto pelos GI/OAC nos termos do Artigo 14.º do Regulamento. Para além disso, devem ter em consideração, conforme adequado:
  - recomendações do C-OSS com base na sua experiência;
  - comentários dos clientes relativos a anos anteriores (por exemplo, recebidos do Grupo Consultivo da Empresa Ferroviária);
  - expectativas dos clientes e previsões (por exemplo, recebidas do Grupo Consultivo das Empresas Ferroviárias);
  - resultados do inquérito anual de satisfação dos utilizadores do corredor ferroviário de mercadorias;
  - factos descobertos no seguimento de qualquer investigação realizada pela Entidade Reguladora no ano anterior.
2. Os gestores de infraestruturas (GI) e organismos de atribuição de capacidade (OAC) devem assegurar que o catálogo de canais horários pré-estabelecidos e da reserva de

capacidade são adequadamente publicados. Antes da publicação do catálogo de canais horários pré-estabelecidos e da reserva de capacidade, o Conselho de Gestão deverá informar o Conselho Executivo sobre a oferta e respetiva preparação.

3. A pedido das Entidades Reguladoras e nos termos dos Artigos 20.º (3) e 20.º (6) do Regulamento, os GI/OAC devem fornecer todas as informações pertinentes que permitam às Entidades Reguladoras avaliar a oferta e alocação não discriminatória de canais horários pré-estabelecidos e da reserva de capacidade e as regras aplicáveis aos mesmos.

#### *Artigo 4.º*

Os canais horários pré-estabelecidos devem ser entregues ao C-OSS para gestão exclusiva, o mais tardar até X-11<sup>1</sup>, e a reserva de capacidade, o mais tardar até X-2. O Conselho de Gestão deverá decidir se, e em que medida, canais horários pré-estabelecidos não utilizados devem ser restituídos pelo C-OSS aos GI/OAC relevantes até X-7,5 ou mantidos pelo C-OSS após X-7,5 com vista a aceitar pedidos tardios, tendo em consideração a necessidade de uma reserva de capacidade suficiente. O Conselho de Gestão deverá publicar no CID os princípios nos quais irá basear a sua decisão.

#### *Artigo 5.º*

1. Os canais horários pré-estabelecidos geridos pelo C-OSS para atribuição no horário anual e a reserva de capacidade são unicamente dedicados ao corredor ferroviário de mercadorias. Portanto, é essencial que a capacidade dedicada apresentada seja protegida entre a respetiva publicação no catálogo de canais horários pré-estabelecidos e a decisão de atribuição pelo C-OSS em X-7,5 face à modificação unilateral pelos GI/OAC.
2. Na sequência da decisão de atribuição pelo C-OSS em X-7,5, um GI/OAC e um candidato podem acordar pequenas modificações da capacidade atribuída que não afetem os resultados da decisão de atribuição. Nesse caso, a capacidade modificada deve ter o mesmo nível de proteção aplicado à capacidade original.

#### *Artigo 6.º*

1. Certos canais horários pré-estabelecidos podem ser selecionados pelo Conselho de Gestão para a aplicação da regra de prioridade de canais horários pré-estabelecidos da rede «Regra de PaP de Rede» (definida no Anexo 1) que tem como objetivo uma melhor correspondência da procura de tráfego e da melhor utilização da capacidade disponível, especialmente para pedidos de capacidade envolvendo mais do que um corredor ferroviário de mercadorias. A Regra de PaP de Rede pode aplicar-se a secções de canais horários pré-estabelecidos ligadas entre si dentro de um único ou em vários corredores de ferroviários de mercadorias. Estas secções são definidas para promover a melhor utilização da capacidade de infraestrutura disponível nos corredores ferroviários de mercadorias. Um canal horário pré-estabelecido ao qual é aplicável a Regra de PaP de Rede é intitulado de «PaP de Rede».
2. A seleção de PaPs de Rede, em termos de origem e destino e quantidade, deve ter em consideração o seguinte, conforme adequado:
  - a escassez de capacidade;
  - o número e características dos pedidos conflitantes, conforme observado em anos anteriores;

---

<sup>1</sup> X indica a data da mudança do horário; os números referem-se a meses. Portanto, X-11 corresponde a 11 meses antes da mudança de horário, etc.

- o número de pedidos envolvendo mais do que um corredor ferroviário de mercadorias, conforme observado em anos anteriores;
  - o número de pedidos não satisfeitos, etc., conforme observado em anos anteriores.
3. Devem ser publicadas no CID explicações para a seleção dos PaPs de Rede, as secções do corredor ferroviário de mercadorias a cobrir pelos PaPs de Rede e uma quota indicativa de PaPs de Rede como uma proporção de todos os canais horários pré-estabelecidos oferecidos no corredor ferroviário de mercadorias.
  4. Quando os PaPs de Rede estiverem relacionados com mais do que um corredor ferroviário de mercadorias, o Conselho de Gestão deve cooperar com o(s) Conselho(s) de Gestão de outro(s) corredor(es) ferroviário(s) de mercadorias relevante(s) para incluir os GI/OAC no processo de seleção. Se um corredor ferroviário de mercadorias identificar uma necessidade de PaPs de Rede em vários corredores ferroviários de mercadorias, o(s) outro(s) corredor(es) ferroviário(s) de mercadorias envolvido(s) deve(m), se possível, satisfazer o pedido. Estes PaPs de Rede só podem ser selecionados no caso de aceitação por parte dos Conselhos de Gestão de todos os corredores ferroviários de mercadorias relevantes.

### Capítulo III

#### PRINCÍPIOS DE ATRIBUIÇÃO DE CANAIS HORÁRIOS PRÉ-ESTABELECIDOS E DE RESERVA DE CAPACIDADE

##### *Artigo 7.º*

1. A decisão de atribuição de canais horários pré-estabelecidos e de reserva de capacidade no corredor ferroviário de mercadorias deve ser tomada pelo C-OSS, nos termos do Artigo 13.º do Regulamento.
2. As atividades no âmbito dos processos de definição de horários respeitantes aos canais horários pré-estabelecidos e à reserva de capacidade encontram-se descritas no Anexo 2.

#### III-A PRINCÍPIOS GERAIS RELACIONADOS COM O FUNCIONAMENTO DO C-OSS

##### *Artigo 8.º*

1. O CID a ser publicado pelo Conselho de Gestão deverá descrever, pelo menos, as competências, a forma de organização, as responsabilidades em relação a candidatos e o modo de funcionamento do C-OSS, bem como as suas condições de utilização.
2. A capacidade do corredor deverá ser publicada e atribuída através de um sistema de coordenação de pedidos de canais internacionais, que deverá ser, na medida do possível, harmonizado com o de outros corredores ferroviários de mercadorias.

#### III-B PRINCÍPIOS DE ATRIBUIÇÃO

##### *Artigo 9.º*

1. O C-OSS é responsável pela atribuição de canais horários pré-estabelecidos e da reserva de capacidade no seu próprio corredor ferroviário de mercadorias.
2. Um candidato que solicite canais horários pré-estabelecidos ou reserva de capacidade que abranjam mais do que um corredor ferroviário de mercadorias poderá selecionar um C-

OSS para atuar como único ponto de contacto para coordenar o seu pedido, mas esse C-OSS permanece responsável pela atribuição da capacidade apenas no seu próprio corredor ferroviário de mercadorias.

3. Quando os mesmos canais horários pré-estabelecidos forem oferecidos conjuntamente por mais do que um corredor ferroviário de mercadorias, o Conselho de Gestão deverá coordenar com o(s) outro(s) Conselho(s) de Gestão envolvido(s) a designação de um C-OSS responsável pela atribuição desses canais e pela publicação destes no CID.

#### *Artigo 10.º*

1. Após receção de todos os pedidos de canais horários pré-estabelecidos até X-8 (prazo standard para a apresentação de pedidos de canais para o horário anual) o C-OSS deve decidir a atribuição de canais horários pré-estabelecidos até X-7,5 e indicar a atribuição no registo dos canais horários, em conformidade.
2. Os pedidos de canais horários pré-estabelecidos que não possam ser atendidos em conformidade com Artigo 13.º (3) do Regulamento e que sejam encaminhados para os GI/OAC competentes nos termos do Artigo 13.º (4) devem ser considerados pelos GI/OAC como tendo sido apresentados antes do prazo de X-8. Os GI/OAC deverão tomar a sua decisão e informar o C-OSS dentro do calendário estabelecido no Anexo VII da Diretiva 2012/34/UE e descrito no Anexo 2 do presente Quadro do Corredor. O C-OSS deverá concluir o processamento do pedido e informar o candidato da decisão assim que possível após a receção da decisão dos GI/OAC competentes.
3. O Conselho de Gestão é convidado a decidir o prazo limite para envio de pedidos de reserva de capacidade ao C-OSS de uma forma harmonizada até 30 dias antes da data de circulação.
4. Sem prejuízo do estabelecido no Artigo 48.º (1) da Diretiva 2012/34/EU, o C-OSS deve empenhar-se em fornecer uma primeira resposta aos pedidos de reserva de capacidade no prazo de cinco dias de calendário após a receção do pedido de canal.

### III-C PRINCÍPIOS DE EQUIDADE E INDEPENDÊNCIA

#### *Artigo 11.º*

1. O C-OSS deve respeitar a confidencialidade comercial das informações que lhe são fornecidas.
2. No contexto do corredor ferroviário de mercadorias, e, por conseguinte, de um ponto de vista da cooperação internacional, os colaboradores do C-OSS devem, no âmbito do respetivo mandato, trabalhar de forma independente em relação aos respetivos GI/OAC no que respeita a tomar decisões de atribuição de canais horários pré-estabelecidos e de reserva de capacidade relativamente a um corredor ferroviário de mercadorias. Contudo, os colaboradores do C-OSS devem trabalhar com os GI/OAC para efeitos de coordenação da atribuição de canais horários pré-estabelecidos e reserva de capacidade com a atribuição de canais horários nacionais, adutores e distribuidores.

### III-D PRIORIDADES QUE OS C-OSS DEVEM APLICAR EM CASO DE PEDIDOS CONFLITUANTES

#### *Artigo 12.º*

1. Em caso de situações de pedidos conflitantes, o C-OSS poderá procurar solucionar a situação através de consulta, como primeiro passo, se forem cumpridos os seguintes critérios:
  - O conflito resume-se apenas a um corredor ferroviário de mercadorias;
  - Encontram-se disponíveis canais horários pré-estabelecidos alternativos adequados.
2. Quando é efetuada uma consulta, o C-OSS deverá abordar os candidatos e propor uma solução. Se os candidatos concordarem com a solução proposta o processo de consulta termina.
3. Se, por qualquer motivo, o processo de consulta não resultar num acordo entre todas as partes até X-7,5, aplicam-se as regras de prioridade descritas no Anexo 1.

#### *Artigo 13.º*

1. Quando não for efetuada uma consulta ao abrigo do Artigo 12.º, o C-OSS deverá aplicar imediatamente as regras de prioridade e o processo descrito no Anexo 1.
2. As regras de prioridade apenas dizem respeito a canais horários pré-estabelecidos e aplicam-se unicamente entre X-8 e X-7,5 no caso de pedidos conflitantes.
3. Uma vez tomada a decisão de atribuição para pedidos recebidos até X-8, o C-OSS deverá propor canais horários pré-estabelecidos alternativos adequados, se disponíveis, ao(s) candidato(s) com a classificação de prioridade mais baixa ou, no caso de inexistência de canais horários pré-estabelecidos alternativos adequados, deverá, sem demora, encaminhar os pedidos para os GI/OAC competentes nos termos do Artigo 13.º (4) do Regulamento. Estes pedidos de canais devem ser considerados pelos GI/OAC como tendo sido apresentados antes do prazo limite de X-8.
4. A experiência do processo de resolução de conflitos deve ser avaliada pelo Conselho de Gestão e tida em consideração para o processo de planeamento dos canais horários pré-estabelecidos em períodos de horários posteriores com vista a reduzir o número de conflitos nos anos seguintes.

#### *Artigo 14.º*

Relativamente a pedidos formulados após X-8, aplica-se o princípio «primeiro a chegar, primeiro a ser servido».

### Capítulo IV

### CANDIDATOS

#### *Artigo 15.º*

1. Um candidato poderá realizar um pedido diretamente ao C-OSS para a atribuição de canais horários pré-estabelecidos ou de reserva de capacidade.
2. Os candidatos devem aceitar os termos e condições gerais do corredor ferroviário de mercadorias conforme estipulado no CID com vista a efetuar pedidos de canais horários pré-estabelecidos e de reserva de capacidade. Deve ser fornecida uma cópia desses termos e condições gerais, gratuitamente, mediante pedido. O candidato deve confirmar que:
  - aceita as condições relativas aos procedimentos de atribuição, conforme descrito no CID;
  - tem capacidade para realizar pedidos através do sistema referido no Artigo 8.º;



– tem capacidade para fornecer todos os dados requeridos para os pedidos de canais.

As condições devem ser transparentes e não discriminatórias.

3. A atribuição de canais horário pré-estabelecidos e de reserva de capacidade pelo C-OSS a um candidato não prejudica as disposições administrativas nacionais para a utilização de capacidade.
4. Uma vez atribuído o canal horário pré-estabelecido/reserva de capacidade pelo C-OSS, o candidato deverá nomear a ou as empresas ferroviárias que irão utilizar o canal horário pré-estabelecido/reserva de capacidade em seu nome e deverá informar o C-OSS e os GI/OAC, em conformidade. Se esta nomeação não for fornecida pelo candidato até 30 dias, o mais tardar, antes do dia de circulação, independentemente de se tratar de um canal horário pré-estabelecido ou de reserva de capacidade, o canal atribuído deverá ser considerado cancelado.
5. O CID deverá descrever os direitos e as obrigações dos candidatos em relação ao C-OSS, em particular quando ainda não tiver sido nomeada a empresa ferroviária.

## Capítulo V

### CONTROLO PELAS ENTIDADES REGULADORAS

#### *Artigo 16.º*

1. A aplicação deste Quadro do Corredor na atribuição anual de capacidade deverá estar sujeito ao controlo das Entidades Reguladoras.
2. O Artigo 20.º do Regulamento requer que a Entidade Reguladora relevante em cada corredor ferroviário de mercadorias colabore com outras Entidades Reguladoras relevantes. O Conselho Executivo convida as Entidades Reguladoras envolvidas no corredor a definir a forma como pretendem cooperar no controlo regulatório do C-OSS, através do desenvolvimento e publicação de um acordo de cooperação que defina como as reclamações relativas ao processo de atribuição do C-OSS devem ser apresentadas e como as decisões na sequência de uma reclamação devem ser tomadas. O Conselho Executivo também convida as Entidades Reguladoras a definir os procedimentos pretendidos pelas mesmas para cooperação entre corredores ferroviários de mercadorias.
3. Quando tiver sido desenvolvido e publicado um acordo de cooperação, o CID deve fornecer uma ligação para o mesmo.

## Capítulo VI

### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### *Artigo 17.º*

O Conselho de Gestão deverá informar o Conselho Executivo anualmente, utilizando os indicadores identificados no Anexo 3, relativamente ao desenvolvimento quantitativo e qualitativo de canais horários pré-estabelecidos e da reserva de capacidade, nos termos do Artigo 9.º (1)c e 19.º (2) do Regulamento. Nesta base, o Conselho Executivo deverá avaliar o funcionamento do Quadro do Corredor anualmente e partilhar os resultados com os outros corredores ferroviários de mercadorias que apliquem este Quadro do Corredor. As Entidades Reguladoras poderão informar o Conselho Executivo das suas próprias observações resultantes da monitorização do corredor de mercadorias relevante.

#### *Artigo 18.º*

1. O Conselho Executivo tomou esta decisão com base no acordo mútuo dos representantes das autoridades de todos os seus Estados participantes, nos termos do disposto no Artigo 14.º (1) do Regulamento. Esta decisão é juridicamente vinculativa para os seus destinatários e deve ser publicada.
2. Este Quadro do Corredor substitui qualquer Quadro de Corredor anterior. Deverá entrar em vigor para o período do horário de 2018.
3. Podem ser efetuadas alterações ao presente Quadro do Corredor, mas unicamente após consulta do Conselho de Gestão e de todos os Conselhos Executivos e Entidades Reguladoras dos corredores ferroviários de mercadorias.

#### *Artigo 19.º*

1. A regra de prioridade e o processo descritos no Anexo 1, que se baseiam nos critérios de frequência e distância, devem ser avaliados pelo corredor ferroviário de mercadorias no segundo semestre de 2018. Esta avaliação deve basear-se na apreciação geral realizada pelo corredor ferroviário de mercadorias tendo em consideração a sua experiência em termos de atribuição.
2. Para além disso, com vista a alargar o âmbito da avaliação acima descrita, o Conselho de Gestão poderá decidir definir e realizar uma avaliação ex-post para medir a importância para a sociedade e a utilização eficiente da rede ao abrigo do processo de atribuição para a resolução de pedidos conflitantes.
3. Se o corredor ferroviário de mercadorias realizar esta avaliação ex-post adicional este deverá, até ao final de 2016, desenvolver um modelo que possa ser aplicado para fins analíticos à atribuição para os períodos dos horários de 2018 e 2019. Deverá também informar os outros corredores ferroviários de mercadorias e disponibilizar a sua avaliação e modelo aos outros corredores ferroviários de mercadorias para consideração destes.
4. De acordo com os resultados da avaliação da regra de prioridade, conforme acima descrito, qualquer potencial modificação seria válida para o período do horário de 2020 e em diante.

#### *Artigo 20.º*

Será incluída uma referência a este Quadro do Corredor no CID e nos diretórios de rede dos GI/OAC.

#### *Artigo 21.º*

Esta decisão destina-se aos GI/OAC e ao Conselho de Gestão do corredor ferroviário de mercadorias.

## ANEXOS

1. Descrição da regra de prioridade em X-8 no caso de pedidos conflitantes de canais horários pré-estabelecidos
2. Atividades no âmbito dos processos de definição de horários no que diz respeito a canais horários pré-estabelecidos e à reserva de capacidade
3. Avaliação do processo de atribuição.

## ANEXO 1

### **Descrição da regra de prioridade em X-8 no caso de pedidos conflitantes de canais horários pré-estabelecidos.**

Para efeitos do presente Anexo, um pedido compreende a circulação de um comboio desde a sua origem até ao seu destino, incluindo secções num ou mais corredores ferroviários de mercadorias, bem como os canais horários adutores e/ou distribuidores, em todos os dias de circulação. Em certos casos, devido a limitações técnicas do sistema de informação utilizado, um pedido pode ter de ser apresentado sob a forma de mais do que um dossiê. Estes casos devem ser descritos no CID.

#### **Se não estiver envolvido um «PaP de Rede» nos pedidos conflitantes**

A prioridade é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

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

$L^{\text{PAP}}$  = Comprimento total solicitado de todas as secções de PaP em todos os RFC envolvidos incluídos num pedido

$L^{\text{F/O}}$  = Comprimento total solicitado dos canais horários adutores e distribuidores incluídos num pedido; por uma questão prática, é assumido como sendo a distância em linha reta.

$Y^{\text{RD}}$  = Número de dias de circulação pedidos para o período do horário. Um dia de circulação será tido em consideração unicamente para o cálculo da prioridade se este se referir a uma data com uma oferta de PaP publicada para a uma dada secção.

K = Nível de prioridade

Todos os comprimentos são calculados em quilómetros.

O método de aplicação desta fórmula é:

numa primeira etapa, o valor relativo à prioridade (K) é calculado usando apenas o comprimento total solicitado do canal horário pré-estabelecido ( $L^{\text{PAP}}$ ) multiplicado pelo número de dias de circulação pedidos ( $Y^{\text{RD}}$ ).

- se os pedidos não puderem ser separados desta forma, o valor relativo à prioridade (K) é calculado usando o comprimento total dos canais completos ( $L^{\text{PAP}} + L^{\text{F/O}}$ ) multiplicado pelo número de dias de circulação pedidos ( $Y^{\text{RD}}$ ) com vista a separar os pedidos;
- se os pedidos não puderem ser separados desta forma, é usada uma seleção aleatória para separar os pedidos. Esta seleção aleatória deve ser definida no CID.

#### **Se um «PaP de Rede» estiver envolvido em pelo menos um dos pedidos conflitantes:**

- Se o conflito não é sobre um «PaP de Rede», aplica-se a regra de prioridade acima descrita
- Se o conflito diz respeito a um «PaP de Rede», a prioridade é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$K = (L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}} + L^{\text{F/O}}) \times Y^{\text{RD}}$$

K = Nível de prioridade

$L^{\text{NetPAP}}$  = Comprimento total solicitado (em quilómetros) do PaP definido como «PaP de Rede» em qualquer RFC num pedido

$L^{\text{Other PAP}}$  = Comprimento total solicitado (em quilómetros) do PaP (não definido como «PaP de Rede») em qualquer RFC num pedido

$L^{\text{F/O}}$  = Comprimento total solicitado dos canais horários adutores e distribuidores incluídos num pedido; por uma questão prática, é assumido como sendo a distância em linha reta.

$Y^{\text{RD}}$  = Número de dias de circulação pedidos para o período do horário. Um dia de circulação será tido em consideração unicamente para o cálculo da prioridade se este se referir a uma data com uma oferta de PaP publicada para a uma dada secção.

O método de aplicação desta fórmula é:

- numa primeira etapa, o valor relativo à prioridade (K) é calculado usando apenas o comprimento total solicitado do «PaP de Rede» ( $L^{\text{NetPAP}}$ ) multiplicado pelo número de dias de circulação pedidos ( $Y^{\text{RD}}$ )
- se os pedidos não puderem ser separados desta forma, o valor relativo à prioridade (K) é calculado usando o comprimento total de todas as secções de «PaP de Rede» pedidas e de outras secções de PaP ( $L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}}$ ) multiplicado pelo número de dias de circulação pedidos ( $Y^{\text{RD}}$ ) com vista a separar os pedidos
- se os pedidos não puderem ser separados desta forma, o valor relativo à prioridade (K) é calculado usando o comprimento total dos canais completos ( $L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}} + L^{\text{F/O}}$ ) multiplicado pelo número de dias de circulação pedidos ( $Y^{\text{RD}}$ ) com vista a separar os pedidos

Se os pedidos não puderem ser separados desta forma, é usada uma seleção aleatória para separar os pedidos. Esta seleção aleatória deve ser definida no CID.

## ANEXO 2

**Atividades no âmbito dos processos de definição de horários no que diz respeito a canais horários pré-estabelecidos e à reserva de capacidade.**

Data/Período	Atividade
X-19 – X-16	Fase de preparação
X-16 – X-12	Fase de construção
X-12 – X-11	Aprovação e publicação
X-11	Publicação de canais horários pré-estabelecidos fornecida pelos GI/OAC e identificação entre os mesmos dos PaP de Rede designados
X-11 – X-8	Aplicação para o Horário Anual
X-8	Prazo limite para a apresentação de pedidos de canais horários
X-8 – X-7,5	Fase de pré-reserva
X-7,5	Encaminhamento para os GI/OAC de pedidos com «abordagens flexíveis» (por ex., Adutores/Distribuidores), «tratamentos especiais» e pedidos nos quais o candidato não recebeu o canal horário pré-estabelecido pedido nem aceitou – se aplicável – um canal horário pré-estabelecido alternativo adequado.
X-7,5	Possibilidade de devolução de alguns canais horários pré-estabelecidos restantes (não utilizados) aos GI/OAC competentes - com base na decisão do Conselho de Gestão do corredor ferroviário de mercadorias - para utilização durante a elaboração do horário anual pelos GI/OAC
X-7,5 – X-5,5	Fase de construção de canais para as «abordagens flexíveis»
X-5,5	Conclusão, pelos GI/OAC, da construção de canais horários para «abordagens flexíveis» e apresentação dos resultados ao C-OSS para informação e elaboração do projeto de horário
X-5	Publicação do projeto de horário de canais horários pré-estabelecidos — incluindo secções fornecidas pelos GI/OAC para as «abordagens flexíveis» pedidas pelo C-OSS - e para alternativas customizadas no caso de o candidato nunca ter recebido o canal horário pré-estabelecido pedido nem ter aceite – se aplicável – um canal horário pré-estabelecido alternativo adequado
X-5 – X-4	Observações dos candidatos
X-4 – X-3,5	Pós-tratamento e atribuição final
X-7,5 – X-2	Fase de candidatura de pedido tardio do canal
X-4 – X-1	Fase de atribuição de pedido tardio do canal
X-4 – X-2	Planeamento (produção) da reserva de capacidade para tráfego ad-hoc
X-2	Publicação da reserva de capacidade para tráfego ad-hoc
X-2 – X+12	Fase de candidatura e atribuição para pedidos de canais ad hoc
X+12 – X+15	Fase de avaliação

## ANEXO 3

### Avaliação do processo de atribuição

O processo de atribuição de capacidade no corredor ferroviário de mercadorias deverá ser avaliado durante o processo de atribuição focando-se na melhoria contínua do funcionamento do C-OSS. A avaliação deverá ocorrer após os principais prazos limite:

X-11: Publicação de PaPs

X-8: Prazo limite para a apresentação de pedidos de canais horários no processo anual de definição de horários

X-7,5: Prazo limite para tratamento de pedidos de PaP para o horário anual pelo C-OSS

X-2: Publicação da reserva de capacidade para tráfego ad-hoc

A avaliação deve ser realizada pelo Conselho de Gestão. Além disso, o Conselho de Gestão deverá compilar um relatório de avaliação anual que inclui recomendações de melhorias do processo de atribuição de capacidade. O relatório anual deve ser enviado ao Conselho Executivo.

Os resultados da monitorização deverão ser publicados pelo Conselho de Gestão e devem ser incluídos no relatório, conforme referido no Artigo 19.º do Regulamento.

Devem ser avaliados, pelo menos, os seguintes indicadores básicos usando a metodologia descrita abaixo:

Indicador	Fórmula de cálculo	Data
Volume da capacidade oferecida	Km*dias oferecidos	Em X-11 e X-2
Volume de capacidade pedida	Km*dias pedidos	Em X-8
Volume de pedidos	Número de pedidos	Em X-8
Volume de capacidade (fase de pré-reserva)	Km*dias (fase de pré-reserva)	Em X-7,5
Número de conflitos	Número de pedidos enviados ao C-OSS que estão em conflito com pelo menos um outro pedido	Em X-8

## **GLOSSÁRIO DE ABREVIATURAS**

- **OAC:** Organismo de Atribuição de Capacidade
- **GI:** Gestor da Infraestrutura
- **C-OSS:** Balcão único do corredor
- **PaP:** Canal horário pré-estabelecido
- **X:** Data de início de um horário
- **F/O:** Adutor/ distribuidor
- **RD:** Dias de circulação
- **RFC:** Corredor Ferroviário de Mercadorias
- **PaP de Rede:** Canal pré-estabelecido, em que se aplica a «Regra de PaP de Rede».
- **CID:** Documento de Informação do Corredor



Vistos:

- el Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y en particular su artículo 14
- la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y en particular el capítulo IV (sección 3) de la misma;

Considerando lo siguiente:

- La Directiva 2012/34/UE establece las condiciones generales y objetivos de la adjudicación de la capacidad de infraestructura.
- El artículo 14 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 establece las condiciones particulares aplicables en el contexto de los corredores ferroviarios de mercancías.
- El artículo 14, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 913/2010 dispone que la comisión ejecutiva defina el marco para la adjudicación de la capacidad de infraestructura en el corredor ferroviario de mercancías.
- El artículo 14, apartados del 2 al 10, del Reglamento (UE) n.º 913/2010 establece los procedimientos que deben seguir el consejo de administración, los administradores de infraestructuras y los organismos adjudicadores, con referencia a la normativa general dispuesta en la Directiva 2012/34/UE.
- La comisión ejecutiva invita al consejo de administración a colaborar con el resto de consejos de administración para armonizar en la medida de lo posible el plazo indicado en el artículo 14, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

De acuerdo con su normativa interna de procedimiento

**LA COMISIÓN EJECUTIVA HA ADOPTADO LA SIGUIENTE DECISIÓN:**

## Capítulo I

### OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y CARÁCTER DEL MARCO

#### *Artículo 1*

1. Este marco para la adjudicación de la capacidad de infraestructura del corredor ferroviario de mercancías («marco del corredor») aborda la adjudicación de las franjas preestablecidas definidas conforme al artículo 14, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 913/2010 («el Reglamento») y de la capacidad de reserva definida conforme al artículo 14, apartado 5, del Reglamento, comunicadas por la ventanilla única del corredor para los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera en un determinado corredor. Describe las actividades claves del consejo de administración y de la ventanilla única en este sentido, e identifica también las responsabilidades de los organismos reguladores de conformidad con el Artículo 20 del Reglamento.
2. El ámbito de aplicación del marco del corredor es la red ferroviaria definida en el plan de implantación del corredor donde se establezcan las líneas principales, las líneas alternativas y las conexiones.
3. La comisión ejecutiva podrá permitir la definición de normativas específicas dentro de este marco del corredor para las redes que estén aplicando las disposiciones permitidas de conformidad con el artículo 2, apartado 6, de la Directiva 2012/34/UE.

#### *Artículo 2*

El documento a publicar por el consejo de administración de conformidad con el artículo 18 del Reglamento - en adelante denominado el documento de información del corredor («DIC») - reflejará los procedimientos en este marco del corredor.

## Capítulo II

### PRINCIPIOS DE LA OFERTA DE LAS FRANJAS PREESTABLECIDAS Y CAPACIDAD DE RESERVA

#### *Artículo 3*

1. La oferta comunicada por la ventanilla única contiene franjas preestablecidas y capacidad de reserva. Las franjas preestablecidas y la capacidad de reserva serán definidas y organizadas por los administradores de infraestructuras y los organismos adjudicadores (AI/OA) de conformidad con el artículo 14 del Reglamento. Además, se tendrá en cuenta, según corresponda:
  - recomendaciones de la ventanilla única basadas en su experiencia
  - opiniones de los clientes respecto a años anteriores (por ej. recibidas del grupo consultivo de empresas ferroviarias)
  - expectativas y previsiones de los clientes (por ej. recibidas del grupo consultivo de empresas ferroviarias)
  - resultados de las encuestas anuales de satisfacción de los usuarios del corredor ferroviario de mercancías;
  - hallazgos de cualquier investigación realizada por el organismo regulador en el año anterior.
2. Los administradores de infraestructuras y organismos adjudicadores (AI/OA) se asegurarán de que se publique de manera apropiada el catálogo de franjas preestablecidas y la capacidad de reserva. Antes de la publicación del catálogo de franjas preestablecidas

y la capacidad de reserva, el consejo de administración informará de la oferta y de su elaboración a la comisión ejecutiva.

3. A petición de los organismos reguladores y de conformidad con el artículo 20, apartados 3 y 6 del Reglamento, los AI/OA facilitarán toda la información relevante que permita a los organismos reguladores evaluar la designación no discriminatoria y la oferta de franjas preestablecidas y capacidad de reserva, así como la normativa aplicable.

#### *Artículo 4*

Las franjas preestablecidas deben transferirse a la ventanilla única que las gestiona de forma exclusiva en el plazo máximo de X-11<sup>1</sup>, y, en el caso de la capacidad de reserva, en el plazo máximo de X-2. El consejo de administración deberá decidir si la ventanilla única devolverá la capacidad no utilizada a los AI/OA en X-7,5, y en qué medida, o si, por el contrario, la conservará con posterioridad a dicha fecha a fin de aceptar solicitudes tardías, teniendo en cuenta la necesidad de contar con una capacidad de reserva suficiente. El consejo de administración publicará en el DIC los principios en los que se basará su decisión.

#### *Artículo 5*

1. Las franjas ferroviarias preestablecidas gestionadas por la ventanilla única para la adjudicación en el horario de servicio anual, así como la capacidad de reserva, están exclusivamente destinadas al corredor ferroviario de mercancías. Por consiguiente, es esencial que la capacidad dedicada mostrada esté protegida entre su publicación en el catálogo de franjas preestablecidas y la decisión de adjudicación por la ventanilla única en X-7,5 frente a la modificación unilateral de los AI/OA.
2. Tras la decisión de adjudicación por la ventanilla única en X-7,5, un AI/OA y un candidato pueden acordar modificaciones menores de la capacidad adjudicada que no afecten al resultado de la decisión de adjudicación. En tal caso, la capacidad modificada tendrá el mismo nivel de protección que el aplicado a la capacidad original.

#### *Artículo 6*

1. El consejo de administración podrá designar determinadas franjas preestablecidas para la aplicación de la norma prioritaria de franjas preestablecidas de red (definida en el anexo 1) destinada a mejorar tanto la adecuación de la demanda de tráfico como el uso de la capacidad disponible, especialmente para las solicitudes de capacidad que impliquen más de un corredor. La norma prioritaria de franjas preestablecidas de red podrá aplicarse a los tramos de una franja conectados entre sí dentro de uno o varios corredores. Estas secciones están designadas para fomentar el uso óptimo de la capacidad de infraestructura disponible en el corredor. Una franja preestablecida en la que se aplique la norma prioritaria será denominada «FP de Red».
2. En la designación de las FP de Red, en lo que respecta a origen, destino y cantidad, se debe tener en cuenta lo siguiente, según corresponda:
  - escasez de capacidad;
  - cantidad y características de solicitudes conflictivas observadas en los años anteriores;

---

<sup>1</sup> X indica la fecha del cambio de horario; las cifras se refieren a meses. Por tanto, X-11 significa 11 meses antes del cambio de horario, etc.

- cantidad de solicitudes que impliquen más de un corredor observadas en años anteriores;
  - cantidad de solicitudes no satisfechas, etc. observadas en años anteriores
3. Se publicarán en el documento de información del corredor (DIC) las explicaciones para la designación de las FP de Red, los tramos del corredor que abarcarán, así como una parte indicativa de las mismas como porcentaje de todas las franjas preestablecidas ofrecidas en el corredor.
  4. Cuando las FP de Red se refieran a más de un corredor, el consejo de administración cooperará con el(los) consejo(s) de administración de los otros corredores relevantes para implicar a los AI/OA en el procedimiento de designación. Si un corredor identifica la necesidad de designar diversas FP de Red en varios corredores, el resto de corredores implicados deben satisfacer dicha solicitud en la medida de lo posible. Solo podrán designarse dichas FP de Red si los consejos de administración de los correspondientes corredores se ponen de acuerdo.

### Capítulo III

#### PRINCIPIOS DE LA ADJUDICACIÓN DE FRANJAS FERROVIARIAS PREESTABLECIDAS Y DE CAPACIDAD DE RESERVA

##### *Artículo 7*

1. Las decisiones de adjudicación de franjas ferroviarias preestablecidas y de capacidad de reserva correrán a cargo de la ventanilla única, según dispone el artículo 13 del Reglamento.
2. Las actividades en virtud de los procedimientos de fijación de los horarios de las franjas ferroviarias preestablecidas y la capacidad de reserva se recogen en el anexo 2.

#### III-A PRINCIPIOS GENERALES RELATIVOS AL FUNCIONAMIENTO DE LA VENTANILLA ÚNICA

##### *Artículo 8*

1. El DIC publicado por el consejo de administración describirá las funciones, la forma de organización, las responsabilidades para con los candidatos y el modo de funcionamiento de la ventanilla única, así como sus condiciones de utilización.
2. La capacidad del corredor será publicada y adjudicada mediante un sistema de coordinación de solicitudes de franja internacionales, que estará armonizado al máximo con otros corredores.

#### III-B PRINCIPIOS DE ADJUDICACIÓN

##### *Artículo 9*

1. La ventanilla única es responsable de la adjudicación de franjas preestablecidas y capacidad de reserva en su propio corredor.
2. Los candidatos que soliciten franjas preestablecidas o capacidad de reserva que abarquen más de un corredor podrán seleccionar una ventanilla única como punto único de contacto

para coordinar su solicitud, aunque dicha ventanilla única seguirá siendo responsable exclusivamente de la adjudicación de capacidad en su propio corredor.

3. Cuando las mismas franjas preestablecidas sean ofrecidas por más de un corredor de forma conjunta, el consejo de administración se coordinará con los otros consejos de administración afectados para designar la ventanilla única responsable de la adjudicación de dichas franjas y lo publicará en el DIC.

#### *Artículo 10*

1. Tras recibir todas las solicitudes de franjas ferroviarias preestablecidas en X-8 (plazo normal para la presentación de solicitudes de franjas para incluirlas en el horario de servicio anual), la ventanilla única decidirá sobre la adjudicación de franjas preestablecidas hasta X-7,5 y consignará tal adjudicación en el registro de franjas.
2. Las solicitudes de franjas preestablecidas que no puedan satisfacerse de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento y que sean remitidas a los AI/OA correspondientes de conformidad con el artículo 13, apartado 4, deberán ser consideradas por los AI/OA como si hubieran sido presentadas antes de la finalización de X-8. Los AI/OA adoptarán su decisión e informarán a la ventanilla única en el plazo establecido en el anexo VII de la Directiva 2012/34/UE y descrito en el anexo 2 del presente marco del corredor. La ventanilla única terminará la tramitación de la solicitud y comunicará la decisión al candidato tan pronto como sea posible tras la recepción de la decisión adoptada por los correspondientes AI/OA.
3. Se invita al consejo de administración a decidir el plazo para presentar solicitudes para capacidad de reserva a la ventanilla única de una forma armonizada 30 días antes de la fecha de ejecución.
4. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 48, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, la ventanilla única tratará de proporcionar una primera respuesta a las solicitudes de reserva de capacidad en el plazo de cinco días naturales después de recibir la solicitud.

### III-C PRINCIPIOS DE EQUIDAD E INDEPENDENCIA

#### *Artículo 11*

1. La ventanilla única respetará la confidencialidad comercial de la información que le sea facilitada.
2. En el contexto del corredor y, consiguientemente, desde el punto de vista de la cooperación internacional, el personal de la ventanilla única trabajará, en el marco de su mandato, con independencia de sus AI/OA en lo que respecta a la adopción de decisiones de adjudicación de franjas preestablecidas y de capacidad de reserva a nivel de corredor. Sin embargo, dicho personal deberá trabajar con los AI/OA a efectos de coordinar la adjudicación de franjas preestablecidas y capacidad de reserva con la adjudicación de franjas nacionales de entrada o salida.

### III-D PRIORIDADES A APLICAR POR LA VENTANILLA ÚNICA EN CASO DE SOLICITUDES EN CONFLICTO

#### *Artículo 12*

1. En el caso de conflicto entre solicitudes, la ventanilla única puede buscar la resolución mediante consultas, como primer paso, si se satisfacen los siguientes criterios:

- El conflicto está solamente en un único corredor ferroviario de mercancías;
  - Hay disponibles franjas preestablecidas alternativas apropiadas.
2. Cuando se lleven a cabo consultas, la ventanilla única se dirigirá a los candidatos y propondrá una solución. Si los candidatos están de acuerdo con la solución propuesta, el procedimiento de consultas finaliza.
  3. Si por algún motivo el procedimiento de consultas no termina en acuerdo entre las partes en X-7,5, serán aplicables las normas prioritarias descritas en el anexo 1.

#### *Artículo 13*

1. Cuando no se lleven a cabo consultas en virtud del artículo 12, la ventanilla única aplicará inmediatamente las normas prioritarias y el procedimiento descritos en el anexo 1.
2. En caso de conflicto entre solicitudes, las normas prioritarias se aplican únicamente a las franjas ferroviarias preestablecidas del corredor y solo en un plazo entre X-8 y X-7,5.
3. Una vez se haya tomado la decisión de adjudicación para las solicitudes recibidas en X-8, la ventanilla única propondrá franjas preestablecidas alternativas apropiadas, si se dispone de las mismas, al candidato o a los candidatos con menores calificaciones de prioridad o, en ausencia de franjas preestablecidas alternativas apropiadas, enviará sin demora las solicitudes a los AI/OA competentes de conformidad con el artículo 13, apartado 4, del Reglamento. Las solicitudes de franja deberán ser analizadas por los AI/OA como solicitudes presentadas antes de finalizar el plazo X-8.
4. La experiencia del procedimiento de resolución de conflictos debe ser evaluada por el consejo de administración y tenida en cuenta en el procedimiento de planificación de franjas preestablecidas de los siguientes periodos de horario, con el fin de reducir el número de conflictos en años siguientes.

#### *Artículo 14*

Por lo que se refiere a las solicitudes presentadas después de finalizar el plazo X-8, se aplicará el principio de adjudicar por orden de llegada.

### Capítulo IV

## CANDIDATOS

#### *Artículo 15*

1. Un candidato puede solicitar directamente a la ventanilla única la adjudicación de franjas preestablecidas o de capacidad de reserva.
2. Los candidatos aceptarán las condiciones generales del corredor ferroviario de mercancías impuestas en el DIC para poder realizar solicitudes de franjas preestablecidas y capacidad de reserva. Se proporcionará una copia de dichas condiciones generales gratuitamente a su solicitud. El candidato confirmará que:
  - acepta las condiciones relativas a los procedimientos de adjudicación tal como se describen en el DIC,
  - puede solicitar franjas a través del sistema al que se hace referencia en el artículo 8,
  - puede proporcionar todos los datos requeridos para las solicitudes de franjas.

Las condiciones deben ser transparentes y no discriminatorias.

3. La adjudicación a un candidato de franjas preestablecidas y capacidad de reserva por parte de la ventanilla única no afectará a las estipulaciones administrativas nacionales respecto al uso de la capacidad.
4. Una vez que la ventanilla única haya adjudicado la franja preestablecida/capacidad de reserva, el candidato designará a la(s) empresas ferroviarias que utilizarán la franja/capacidad de reserva del tren en su nombre e informará a la ventanilla única y a los AI/OA debidamente. Si esta designación no es proporcionada por el candidato en los 30 días anteriores al día de circulación, a más tardar, independientemente de si se trata de una franja preestablecida o de capacidad de reserva, la franja adjudicada será considerada cancelada.
5. El DIC determinará los derechos y obligaciones de los candidatos para con la ventanilla única, en particular cuando todavía no se hayan designado empresas ferroviarias.

## Capítulo V

### CONTROL REGULADOR

#### *Artículo 16*

1. La aplicación de este marco del corredor sobre las adjudicaciones anuales de capacidad estará sometida a un control por parte de los organismos reguladores.
2. El artículo 20 del Reglamento determina que el organismo regulador correspondiente de cada corredor debe colaborar con el resto de organismos reguladores. La comisión ejecutiva invita a los organismos reguladores implicados en el corredor a establecer la forma en la que pretenden colaborar en materia de control de la ventanilla única mediante la elaboración y publicación de un acuerdo de cooperación que defina cómo han de presentarse las reclamaciones relativas al procedimiento de adjudicación aplicado por la ventanilla única y cómo han de tomarse las decisiones sobre aquellas. La comisión ejecutiva invita a los organismos reguladores a establecer los procedimientos previstos para la colaboración entre los distintos corredores ferroviarios.
3. Cuando se elabore y publique un acuerdo de cooperación, el DIC debe contener un enlace al mismo.

## Capítulo VI

### DISPOSICIONES FINALES

#### *Artículo 17*

El consejo de administración informará anualmente a la comisión ejecutiva, utilizando los indicadores identificados en el anexo 3, acerca del desarrollo cuantitativo y cualitativo de las franjas preestablecidas y la capacidad de reserva, según dispone el artículo 19, apartados 1 y 2, del Reglamento. Sobre esta base, la comisión ejecutiva evaluará el funcionamiento del marco del corredor anualmente e intercambiará los hallazgos con el resto de corredores ferroviarios de mercancías aplicando dicho marco. Los organismos reguladores pueden informar a la comisión ejecutiva de sus propias observaciones sobre la supervisión del corredor ferroviario de mercancías pertinente.

#### *Artículo 18*

1. La comisión ejecutiva ha adoptado esta decisión consensuada con los representantes de las autoridades de todos sus Estados participantes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14, apartado 1, del Reglamento. Esta decisión es jurídicamente vinculante para sus destinatarios y será publicada.
2. Este marco del corredor sustituye a cualquier marco previo. Entrará en vigor para el período de horario de 2018.
3. Podrán realizarse cambios a este marco pero solamente después de consultar con el consejo de administración y con todas las comisiones ejecutivas y organismos reguladores de los corredores.

#### *Artículo 19*

1. La norma prioritaria y el procedimiento descritos en el anexo 1, que se basan en criterios de frecuencia y de distancia, serán evaluados por el corredor ferroviario de mercancías en la segunda mitad de 2018. Esta evaluación se basará en una evaluación general emprendida por el corredor ferroviario de mercancías, tomando en cuenta su experiencia en términos de adjudicación.
2. Asimismo, para ampliar el alcance de la evaluación anterior, el consejo de administración podrá decidir definir y llevar a cabo una evaluación ex-post para medir la importancia para la sociedad y el uso eficiente de la red bajo el procedimiento de adjudicación para la resolución del conflicto entre solicitudes.
3. Si el corredor ferroviario de mercancías realiza esta evaluación ex-post adicional, desarrollará, para finales de 2016, un modelo que pueda ser aplicado con fines analíticos a la adjudicación para los períodos de horario de 2018 y 2019. También informará al resto de corredores y realizará su evaluación y pondrá el modelo a disposición del resto de corredores para su consideración.
4. De conformidad con los resultados de la evaluación de la norma prioritaria, tal como se describe anteriormente, cualquier modificación potencial tendría efecto para el período de horario de 2020 y en adelante.

#### *Artículo 20*

El DIC y las declaraciones sobre la red de los AI/OA deberán hacer referencia al presente marco.

#### *Artículo 21*

Esta decisión se dirige a los AI/OA y al consejo de administración del corredor ferroviario.



## ANEXOS

1. Descripción de la norma prioritaria en X-8 en caso de conflicto entre solicitudes de franjas ferroviarias preestablecidas
2. Actividades del procedimiento de fijación de los horarios de las franjas ferroviarias preestablecidas y la capacidad de reserva
- 3 Evaluación del procedimiento de adjudicación

## ANEXO 1

### **Descripción de la norma prioritaria en X-8 en caso de conflicto entre solicitudes de franjas ferroviarias preestablecidas**

A los efectos del presente anexo, una solicitud comprende una circulación desde el origen hasta el destino, incluyendo tramos de uno o más corredores ferroviarios de mercancías, así como las rutas de entrada y salida en todos los días de circulación. En ciertos casos, debido a limitaciones técnicas del Sistema de Información usado, una solicitud puede ser enviada en más de un expediente. Estos casos deben ser descritos en el DIC.

### **Si no hay ninguna FP de Red implicada en el conflicto entre solicitudes**

La prioridad se calcula de acuerdo con la fórmula siguiente:

$$K = (L^{FP} + L^{ES}) \times Y^{DC}$$

$L^{FP}$  = longitud total solicitada de todos los tramos de franjas preestablecidas en todos los corredores incluidos en una solicitud.

$L^{ES}$  = longitud total solicitada de todas las rutas de entrada o salida, incluida en una solicitud; en aras de un sentido práctico, se supone que es la distancia a vuelo de pájaro.

$Y^{DC}$  = número de días de circulación solicitados en el periodo del horario. Un día de circulación sólo se tendrá en cuenta para el cálculo de prioridad si hace referencia a una fecha con una oferta de FP publicada para la sección dada.

K = El índice para prioridad

Las longitudes se cuentan en kilómetros.

El método para aplicar esta fórmula es:

en un primer paso, el índice de prioridad K se calcula teniendo en cuenta solamente la longitud total solicitada de una franja preestablecida ( $L^{FP}$ ) multiplicada por el número de días de circulación solicitados ( $Y^{DC}$ );

- si las solicitudes no pueden diferenciarse de esta manera, el índice de prioridad K se calcula teniendo en cuenta la longitud total de las franjas completas ( $L^{FP} + L^{ES}$ ) multiplicada por el número de días de circulación solicitados ( $Y^{DC}$ ) a fin de diferenciar las solicitudes;
- si las solicitudes no pueden diferenciarse de esta manera, se hace utilizando un método de selección aleatorio. Esta selección aleatoria debe estar definida en el DIC.

### **Si hay una FP de Red implicada en como mínimo un conflicto entre solicitudes:**

- Si el conflicto no se produce en una FP de Red, se aplica la norma prioritaria indicada anteriormente
- Si el conflicto se produce en una FP de Red, la prioridad se calcula de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$K = (L^{\text{FPRED}} + L^{\text{Otras FP}} + L^{\text{ES}}) \times Y^{\text{DC}}$$

K = índice de prioridad

$L^{\text{FPRED}}$  = La longitud total solicitada (en kilómetros) de la franja preestablecida definida como FP de Red en uno de los corredores incluidos en una solicitud.

$L^{\text{OtrasFP}}$  = La longitud total solicitada (en kilómetros) de la franja preestablecida (no definida como FP de Red) en uno de los corredores incluido en una solicitud.

$L^{\text{ES}}$  = longitud total solicitada de todas las rutas de entrada o salida incluida en una solicitud. En aras de un sentido práctico, se supone que es la distancia a vuelo de pájaro.

$Y^{\text{DC}}$  = número de días de circulación solicitados en el periodo del horario. Un día de circulación sólo se tendrá en cuenta para el cálculo de prioridad si hace referencia a una fecha con una oferta de FP publicada para la sección dada.

El método para aplicar esta fórmula es:

- en un primer paso, el índice de prioridad K se calcula teniendo en cuenta solamente la longitud total solicitada de la FP de Red ( $L^{\text{FPRED}}$ ) multiplicada por el número de días de circulación solicitados ( $Y^{\text{DC}}$ )
- si las solicitudes no pueden diferenciarse de esta manera, el índice de prioridad K se calcula teniendo en cuenta la longitud total de todos los tramos de la FP de Red y los tramos de otras franjas preestablecidas solicitados ( $L^{\text{FPRED}} + L^{\text{OtrasFP}}$ ) multiplicada por el número de días de circulación solicitados ( $Y^{\text{DC}}$ ) a fin de diferenciar las solicitudes
- si las solicitudes no pueden diferenciarse de esta manera, el índice de prioridad K se calcula teniendo en cuenta la longitud total de las franjas completas ( $L^{\text{FPRED}} + L^{\text{OtrasFP}} + L^{\text{ES}}$ ) multiplicada por el número de días de circulación solicitados ( $Y^{\text{DC}}$ ) a fin de diferenciar las solicitudes

Si las solicitudes no pueden diferenciarse de esta manera, se hace utilizando un método de selección aleatorio. Esta selección aleatoria debe estar definida en el DIC.

## ANEXO 2

### Actividades del procedimiento de fijación de los horarios de las franjas ferroviarias preestablecidas y la capacidad de reserva

Fecha/periodo	Actividad
X-19 – X-16	Fase de elaboración
X-16 – X-12	Fase de construcción
X-12 – X-11	Aprobación y publicación
X-11	Publicación de las franjas preestablecidas ofrecidas por los AI/OA y, entre ellas, identificación de las FP de Red designadas
X-11 – X-8	Solicitud del horario anual
X-8	Final del plazo de presentación de solicitudes de franjas
X-8 – X-7,5	Fase de reserva previa
X-7,5	Traslado a los AI/OA de las solicitudes con «flexibilidad» (p.ej.: entrada/salida) o «con tramitación especial» y solicitudes en las que el candidato ni ha recibido la franja preestablecida solicitada ni ha aceptado - si procede - una franja preestablecida alternativa apropiada
X-7,5	Posible retorno de algunas franjas preestablecidas (sin utilizar) a los AI/OA competentes, a partir de una decisión del consejo de administración del corredor, para su utilización en la elaboración por los AI/OA del horario anual
X-7,5 – X-5,5	Fase de construcción de las franjas correspondientes a solicitudes «con flexibilidad»
X-5,5	Finalización de la construcción por parte de los AI/OA de las franjas correspondientes a solicitudes «con flexibilidad» y entrega de los resultados a la ventanilla única para su información y la elaboración del proyecto de horario de servicio
X-5	Publicación del borrador de horario de franjas preestablecidas – incluidas las secciones proporcionadas por los AI/OA para solicitudes «con flexibilidad» de la ventanilla única – y para alternativas personalizadas en caso de que el candidato ni haya recibido la franja preestablecida solicitada ni haya aceptado – si procede – una franja preestablecida alternativa apropiada
X-5 – X-4	Observaciones de los candidatos
X-4 – X-3,5	Final del procedimiento y adjudicación definitiva
X-7,5 – X-2	Fase de presentación de solicitudes tardías de franjas ferroviarias
X-4 – X-1	Fase de adjudicación de solicitudes tardías de franjas ferroviarias
X-4 – X-2	Planificación (producción) de la reserva de capacidad para tráficos específicos
X-2	Publicación de la reserva de capacidad para tráficos específicos
X-2 – X+12	Fase de solicitud y adjudicación para solicitudes de franjas específicas

X+12 – X+15	Fase de evaluación
-------------	--------------------

## ANEXO 3

### Evaluación del procedimiento de adjudicación

El procedimiento de adjudicación de capacidad del corredor ferroviario de mercancías será evaluado a lo largo del procedimiento de adjudicación, centrándose en la mejora continua del trabajo de la ventanilla única. La evaluación tendrá lugar después de los plazos principales:

X-11: Publicación de FP

X-8: Plazo para la presentación de solicitudes de franjas en el procedimiento de fijación de horarios anual

X-7,5: Plazo para el tratamiento de solicitudes de FP para el horario anual por parte de la ventanilla única

X-2: Publicación de la capacidad de reserva para tráficos específicos

La evaluación será emprendida por el consejo de administración. Asimismo, el consejo de administración recopilará un informe de evaluación anual que incluya recomendaciones de mejoras del procedimiento de adjudicación de capacidad. El informe anual será enviado a la comisión ejecutiva.

Los resultados de la supervisión serán publicados por el consejo de administración, y deberán incluirse en los informes como ordena el artículo 19 del Reglamento.

Los siguientes indicadores básicos serán evaluados, como mínimo, utilizando la metodología esbozada a continuación:

Indicador	Fórmula de cálculo	Horario
Volumen de la capacidad ofrecida	Km*días ofrecidos	En X-11 y X-2
Volumen de la capacidad solicitada	Km*días solicitados	En X-8
Volumen de solicitudes	Número de solicitudes	En X-8
Volumen de la capacidad (fase de reserva previa)	Km*días (fase de reserva previa)	En X-7,5
Número de conflictos	Número de solicitudes presentadas a la ventanilla única que están en conflicto con otra solicitud, como mínimo	En X-8

## **GLOSARIO DE ABREVIATURAS**

- **OA:** Organismo de adjudicación
- **DI:** Administrador de infraestructuras
- **VU:** Ventanilla única del corredor
- **FP:** Franja preestablecida
- **X:** Fecha de comienzo de un horario
- **E/S:** Entrada / Salida
- **DC:** Días de circulación
- **CFM:** Corredor ferroviario de transporte de mercancías
- **FP de Red:** Franja preestablecida en la que se aplica la norma de la FP de Red.
- **DIC:** Documento de información del corredor

Vu :

- Le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil et notamment son article 14 ;
- La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil et notamment son chapitre IV (section 3) ;

Considérant que :

- La directive 2012/34/UE établit les conditions et les objectifs généraux de la répartition des capacités de l'infrastructure ;
- L'article 14 du règlement (UE) n° 913/2010 établit les conditions particulières applicables dans le cadre des corridors de fret ferroviaire ;
- L'article 14 (1) du règlement (UE) n° 913/2010 exige que le comité exécutif définisse le cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure sur le corridor de fret ferroviaire ;
- Les articles 14 (2) à (10) du règlement (UE) n° 913/2010 établissent les procédures à suivre par le comité de gestion, les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de répartition en faisant référence aux règles générales établies dans la directive 2012/34/UE ;
- Le comité exécutif invite le comité de gestion à coopérer avec les autres comités de gestion afin d'harmoniser autant que possible le délai mentionné à l'article 14 (5) du règlement (UE) n° 913/2010 ;

Agissant conformément à son règlement intérieur,

**LE COMITE EXECUTIF A ADOPTE LA PRESENTE DECISION :**



## Chapitre I

### OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET NATURE DU CADRE

#### *Article 1*

1. Le présent cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure sur le corridor de fret ferroviaire (« cadre du corridor ») porte sur la répartition des sillons préétablis tels que définis conformément à l'article 14 (3) du règlement (UE) n° 913/2010 (« le règlement ») et de la réserve de capacités telle que définie conformément à l'article 14 (5) du règlement, attribués 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 de fret ferroviaire. Il décrit les principales activités du C-OSS et du comité de gestion à cet égard. Il identifie également les responsabilités des organismes de contrôle conformément à l'article 20 du règlement.
2. Le champ d'application du cadre du corridor est le réseau ferroviaire défini dans le plan de mise en œuvre du corridor de fret ferroviaire où sont désignées les lignes principales, les itinéraires de contournement et les lignes de connexion.
3. Le comité exécutif peut décider d'autoriser des règles spécifiques au sein du présent cadre du corridor pour les réseaux qui appliquent les dispositions autorisées en vertu de l'article 2 (6) de la directive 2012/34/UE.

#### *Article 2*

Le document qui doit être publié par le comité de gestion en vertu de l'article 18 du règlement – ci-après dénommé le document d'information du corridor (« CID » pour « Corridor Information Document » en anglais) – reflète les procédures du présent cadre du corridor.

## Chapitre II

### PRINCIPES RELATIFS A L'OFFRE DE SILLONS PRÉÉTABLIS ET A LA RÉSERVE DE CAPACITÉS

#### *Article 3*

1. L'offre affichée par le C-OSS comprend des sillons préétablis et une réserve de capacités. Les sillons préétablis et la réserve de capacités sont définis et organisés conjointement par les GI/ORC conformément à l'article 14 du règlement. En outre, ils tiennent compte, le cas échéant :
  - des recommandations du C-OSS sur base de son expérience ;
  - du feedback des clients relatifs aux années antérieures (émanant par exemple du Groupe consultatif des entreprises ferroviaires) ;
  - des attentes et des prévisions des clients (formulées par exemple par le Groupe consultatif des entreprises ferroviaires) ;
  - des résultats de l'enquête annuelle de satisfaction des utilisateurs du corridor de fret ferroviaire ;
  - des résultats de toute enquête menée par l'organisme de contrôle au cours de l'année précédente.
2. Les gestionnaires de l'infrastructure et les organismes de répartition des capacités (GI/ORC) veillent à ce que le catalogue des sillons préétablis et la réserve de capacités soit publiés de façon appropriée. Avant la publication du catalogue des sillons préétablis

et de la réserve de capacités, le comité de gestion informe le comité exécutif de l'offre et de son élaboration.

3. À la demande des organismes de contrôle et conformément à l'article 20 (3) et 20 (6) du règlement, les GI/ORC fournissent toutes les informations pertinentes permettant à ces organismes d'évaluer le caractère non-discriminatoire de l'offre de sillons préétablis et de la réserve de capacités, de sa conception ainsi que des règles qui les régissent.

#### *Article 4*

Les sillons préétablis sont transmis au C-OSS à des fins de gestion exclusive au plus tard à X-11<sup>1</sup>, et la réserve de capacités au plus tard à X-2. Le comité de gestion est tenu de décider si, et dans l'affirmative, dans quelle mesure, les sillons préétablis non utilisés doivent être rendus par le C-OSS aux GI/ORC pertinents à X-7.5 ou s'ils doivent être conservés par le C-OSS après X-7.5 en vue d'accepter les demandes tardives, eu tenant compte de la nécessité d'une réserve de capacités suffisante. Le comité de gestion publie dans le document d'information du corridor les principes sur lesquels il base sa décision.

#### *Article 5*

1. Les sillons préétablis gérés par le C-OSS pour la répartition des capacités dans l'horaire de service annuel et la réserve de capacités sont exclusivement dédiés au corridor de fret ferroviaire. Il est par conséquent essentiel que la capacité dédiée affichée soit protégée entre sa publication dans le catalogue des sillons préétablis et la décision de répartition des capacités par le C-OSS à X-7.5 contre toute modification unilatérale par les GI/ORC.
2. À la suite de la décision de répartition des capacités par le C-OSS à X-7.5, un GI/ORC et un candidat peuvent convenir de modifications mineures de la capacité attribuée qui n'affectent pas les résultats de la décision de répartition. Dans ce cas, la capacité modifiée offre le même niveau de protection que celui dont bénéficiait la capacité initiale.

#### *Article 6*

1. Certains sillons préétablis peuvent être identifiés par le comité de gestion en vue de l'application de la règle de priorité en matière de sillons préétablis « réseau » dite règle « Network PaP » (définie à l'annexe 1) visant à faire mieux coïncider la demande de trafic et l'utilisation optimale de la capacité disponible, en particulier pour les demandes de capacité impliquant plus d'un corridor de fret ferroviaire. Cette règle de priorité peut s'appliquer à des sections de sillons préétablis connectés entre eux au sein d'un seul ou à travers plusieurs corridors de fret ferroviaire. Ces sections sont conçues pour promouvoir l'utilisation optimale des capacités disponibles de l'infrastructure sur les corridors de fret ferroviaire. Un sillon préétabli pour lequel la règle de priorité « Network PaP » s'applique est appelé « Network PaP ».
2. L'identification des « Network PaP », en termes d'origine, de destination et de quantité doit tenir compte, le cas échéant, de ce qui suit :
  - La rareté de la capacité ;
  - le nombre et les caractéristiques des demandes concurrentes, telles qu'observées au cours des années précédentes ;

---

<sup>1</sup> X indique la date du changement d'horaire de service ; les termes font référence aux mois. X-11 signifie donc 11 mois avant le changement d'horaire de service, etc.

- le nombre de demandes impliquant plus d'un corridor de fret ferroviaire, telles qu'observées au cours des années précédentes ;
  - le nombre de demandes non satisfaites, etc., telles qu'observées au cours des années précédentes.
3. Les explications relatives à l'identification des « Network PaP », les sections de corridor de fret ferroviaire qui doivent être couvertes par des « Network PaP » ainsi qu'une indication de la part représentée par les « Network PaP » par rapport à l'ensemble des sillons préétablis proposés sur le corridor de fret ferroviaire sont publiés dans le document d'information du corridor.
  4. Lorsque les « Network PaP » concernent plus d'un corridor de fret ferroviaire, le comité de gestion coopère avec le(s) comité(s) de gestion des autres corridors de fret ferroviaire pertinents afin d'impliquer les GI/ORC dans leur élaboration. Si un corridor de fret ferroviaire identifie un besoin pour des « Network PaP » sur plusieurs corridors de fret ferroviaire, l'/les autre(s) corridor(s) de fret ferroviaire impliqué(s) doi(ven)t dans la mesure du possible répondre à cette demande. Les « Network PaP » en question ne peuvent être désignés comme tels que si les comités de gestion de tous les corridors de fret ferroviaire concernés en conviennent par consensus.

### Chapitre III

#### PRINCIPES DE RÉPARTITION DES SILLONS PRÉÉTABLIS ET DE LA RÉSERVE DE CAPACITÉS

##### *Article 7*

1. La décision relative à la répartition des sillons préétablis et à la réserve de capacités sur le corridor de fret ferroviaire est prise par le C-OSS, conformément à l'article 13 du règlement.
2. Les activités relatives aux sillons préétablis et à la réserve de capacités ayant lieu dans le cadre des procédures d'établissement de l'horaire de service sont décrites à l'annexe 2.

#### III-A PRINCIPES GÉNÉRAUX RELATIFS AU FONCTIONNEMENT DU C-OSS

##### *Article 8*

1. Le document d'information du corridor, qui doit être publié par le comité de gestion, décrit au moins les compétences, la forme d'organisation, les responsabilités à l'égard des candidats et les modalités de fonctionnement du C-OSS, ainsi que les conditions de son utilisation.
2. La capacité du corridor est publiée et répartie au moyen d'un système de coordination des demandes des sillons internationaux qui est, dans toute la mesure du possible, harmonisé avec les autres corridors de fret ferroviaire.

#### III-B PRINCIPES DE RÉPARTITION

##### *Article 9*

1. Le C-OSS est responsable de la répartition des sillons préétablis et de la réserve de capacités sur son corridor de fret ferroviaire.

2. Un candidat qui demande des sillons préétablis ou de la capacité de réserve couvrant plus d'un corridor de fret ferroviaire peut choisir un C-OSS pour agir en tant que point de contact unique afin de coordonner sa demande, mais ce C-OSS demeure seulement responsable de la répartition des capacités sur son propre corridor de fret ferroviaire.
3. Lorsque les mêmes sillons préétablis sont offerts conjointement par plusieurs corridors de fret ferroviaire, le comité de gestion assure la coordination avec l'/les autre(s) comité(s) de gestion concernés pour désigner le C-OSS responsable de la répartition de ces sillons. Ils publient cette décision dans le document d'information du corridor.

#### *Article 10*

1. Après réception de toutes les demandes de sillons préétablis à X-8 (délai standard de soumission des demandes de sillons pour l'horaire de service annuel), le C-OSS décide de la répartition des sillons préétablis à X-7.5 et transcrit celle-ci dans le registre des sillons.
2. Les demandes de sillons préétablis qui ne peuvent être satisfaites en vertu de l'article 13 (3) du règlement et qui sont transmises aux GI/ORC compétents conformément à l'article 13 (4) sont considérées par les GI/ORC comme ayant été soumises avant l'échéance de X-8. Les GI/ORC prennent les décisions qui leur incombent et en informent le C-OSS dans le délai prévu à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE et décrit à l'annexe 2 du présent cadre du corridor. Le C-OSS achève le traitement de la demande et informe le candidat de la décision prise dès que possible après avoir reçu la décision des GI/ORC compétents.
3. Le comité de gestion est invité à déterminer de manière harmonisée à 30 jours avant la date de circulation la date limite pour soumettre au C-OSS des demandes relatives à la réserve de capacités.
4. Sans préjudice de l'article 48(1) de la directive 2012/34/EU, le C-OSS s'efforce de fournir une première réponse aux demandes relatives à la réserve de capacités dans les cinq jours calendaires suivant la réception de la demande.

### III-C PRINCIPES D'EQUITÉ ET D'INDÉPENDANCE

#### *Article 11*

1. Le C-OSS respecte la confidentialité commerciale des informations qui lui sont communiquées.
2. Dans le cadre du corridor de fret ferroviaire, et donc du point de vue de la coopération internationale, le personnel du C-OSS travaille, dans le cadre de son mandat, de manière indépendante par rapport aux GI/ORC dont ils proviennent, lors de la prise de décision relative à la répartition des sillons préétablis et de la réserve de capacités sur un corridor de fret ferroviaire. Cependant, le personnel du C-OSS est tenu de travailler avec les GI/ORC afin de coordonner la répartition des sillons préétablis et de la réserve de capacités avec l'attribution des sillons nationaux de pré-/post-acheminement.

### III-D PRIORITÉS À APPLIQUER PAR LE C-OSS EN CAS DE DEMANDES CONCURRENTES

#### *Article 12*

1. En cas de demandes concurrentes, le C-OSS peut, dans un premier temps, chercher une solution au problème au moyen d'une procédure de consultation si les critères suivants sont réunis :

- Le conflit ne porte que sur un seul corridor de fret ferroviaire ;
  - Des sillons préétablis alternatifs convenables sont disponibles.
2. Lorsque la procédure de consultation est engagée, le C-OSS s'adresse aux candidats et leur propose une solution. Si les candidats s'accordent sur la solution proposée, le processus de consultation prend fin.
  2. Si pour une raison quelconque, le processus de consultation ne débouche pas sur un accord entre toutes les parties à X-7.5, les règles de priorité décrites à l'annexe 1 sont d'application.

#### *Article 13*

1. Lorsque la procédure de consultation prévue par l'article 12 n'est pas engagée, le C-OSS applique immédiatement les règles de priorité et la procédure décrite à l'annexe 1.
2. Les règles de priorité ne concernent que les sillons préétablis et ne sont d'application qu'entre X-8 et X-7.5 en cas de demandes concurrentes.
3. Une fois que la décision de répartition est prise pour les demandes reçues à X-8, le C-OSS propose des sillons préétablis alternatifs appropriés au(x) candidat(s) affichant des scores de priorité plus faibles si ceux-ci sont disponibles ou, en l'absence de sillons préétablis alternatifs appropriés, transmet sans délai les demandes aux GI/ORC compétents conformément à l'article 13 (4) du règlement. Les GI/ORC sont tenus de considérer ces demandes de sillons comme ayant été soumises avant l'échéance X-8.
4. L'expérience de la procédure de résolution des conflits doit être évaluée par le comité de gestion et prise en considération lors du processus de planification des sillons préétablis pour les horaires de service ultérieurs afin de réduire le nombre de conflits au cours des années suivantes.

#### *Article 14*

En ce qui concerne les demandes introduites après X-8, le principe du « premier arrivé, premier servi » est d'application.

### Chapitre IV

### CANDIDATS

#### *Article 15*

1. Un candidat peut s'adresser directement au C-OSS pour la répartition de sillons préétablis ou de la réserve de capacités.
2. Les candidats sont tenus d'accepter les conditions générales du corridor de fret ferroviaire telles qu'elles sont formulées dans le document d'information du corridor pour pouvoir introduire des demandes de sillons préétablis ou de réserve de capacités. Une copie de ces conditions générales est fournie gratuitement sur demande. Le candidat confirme qu' :
  - il accepte les conditions relatives aux procédures de répartition telles que décrites dans le document d'information du corridor,
  - il est en mesure d'introduire des demandes de sillons au moyen du système visé à l'article 8,
  - il est en mesure de fournir toutes les données requises pour les demandes de sillons.

Les conditions doivent être non discriminatoires et transparentes.

3. L'attribution à un candidat de sillons préétablis ou de réserve de capacités par le C-OSS est sans préjudice des dispositions administratives nationales pour l'utilisation de la capacité de l'infrastructure.
4. Une fois les sillons préétablis/la réserve de capacités attribués par le C-OSS, le candidat désigne les entreprises ferroviaires qui utiliseront les sillons/la réserve de capacités en son nom. Il en informe le C-OSS et les GI/ORC. Si cette désignation n'est pas communiquée par le candidat au plus tard 30 jours avant la date de circulation, qu'il s'agisse d'un sillon préétabli ou de réserve de capacités, le sillon attribué est considéré comme annulé.
5. Le document d'information du réseau décrit les droits et obligations des candidats à l'égard du C-OSS, en particulier lorsque aucune entreprise n'a encore été désignée.

## Chapitre V

### CONTRÔLE RÉGLEMENTAIRE

#### *Article 16*

1. L'impact du présent cadre du corridor sur la répartition annuelle de la capacité est soumis à la surveillance des organismes de contrôle.
2. L'article 20 du règlement exige des organismes de contrôle compétents pour chaque corridor de fret ferroviaire qu'ils coopèrent avec les autres organismes de contrôle concernés. Le comité exécutif invite les organismes de contrôle impliqués dans le corridor à indiquer la façon dont ils entendent coopérer en matière de contrôle réglementaire du C-OSS, en élaborant et en publiant un accord de coopération qui définisse les modalités d'introduction des réclamations relatives à la procédure de répartition de la capacité par le C-OSS et qui précise les modalités d'adoption par les organismes de contrôle des décisions y afférentes. Le comité exécutif invite également les organismes de contrôle à formuler les procédures qu'ils envisagent pour la coopération entre les corridors de fret ferroviaire.
3. Lorsqu'un accord de coopération a été élaboré et publié, le document d'information du corridor doit contenir un lien permettant d'y accéder.

## Chapitre VI

### DISPOSITIONS FINALES

#### *Article 17*

Le comité de gestion informe le comité exécutif, sur une base annuelle, de l'évolution quantitative et qualitative des sillons préétablis et de la réserve de capacités en utilisant les indicateurs définis à l'annexe 3, conformément à l'article 9 (1) c et à l'article 19, (2) du règlement. Sur cette base, le comité exécutif évalue chaque année le fonctionnement du cadre du corridor et échange les conclusions qu'il en tire avec les autres corridors de fret ferroviaire appliquant le présent cadre du corridor. Les organismes de contrôle peuvent informer le comité exécutif de leurs propres observations découlant du suivi du corridor de fret concerné.

#### *Article 18*

1. Le comité exécutif a pris la présente décision sur la base du consentement mutuel des représentants des autorités de tous les États participants, conformément aux dispositions de l'article 14 (1) du règlement. Cette décision est juridiquement contraignante pour ses destinataires et fera l'objet d'une publication.
2. Le présent cadre du corridor remplace tout cadre du corridor antérieur. Il entre en vigueur pour l'horaire de service 2018.
3. Des modifications peuvent être apportées à ce cadre du Corridor, mais uniquement après consultation du comité de gestion et de tous les comités exécutifs et organismes de contrôle des corridors de fret ferroviaire.

#### *Article 19*

1. La règle de priorité et la procédure décrites à l'annexe 1, qui sont basées sur les critères de fréquence et de distance, feront l'objet d'une évaluation par le corridor de fret ferroviaire au cours du deuxième semestre 2018. Cette évaluation reposera sur une analyse générale effectuée par le corridor de fret ferroviaire eu égard à son expérience en termes de répartition de la capacité.
2. En outre, en vue d'élargir la portée de l'évaluation décrite ci-dessus, le comité de gestion peut décider de concevoir et d'effectuer une évaluation a posteriori afin de mesurer l'impact de la procédure de répartition destinée à départager les demandes concurrentes sur la société et l'utilisation optimale du réseau.
3. Si le corridor de fret ferroviaire entreprend cette évaluation a posteriori additionnelle, il élabore, avant la fin 2016, un modèle qui peut être appliqué à des fins analytiques à la répartition de la capacité pour les horaires de service 2018 et 2019. Il en informe également les autres corridors de fret ferroviaire. Il met son évaluation et son modèle à disposition des autres corridors de fret ferroviaire pour leur permettre de les prendre en considération.
4. En fonction des résultats de l'évaluation de la règle de priorité, ainsi que décrite ci-avant, toute modification éventuelle entrerait en vigueur à partir de l'horaire de service 2020.

#### *Article 20*

Une référence au présent cadre du corridor est incluse dans le document d'information du corridor et dans les documents de référence du réseau des GI/ORC.

#### *Article 21*

La présente décision est adressée aux GI/ORC et au comité de gestion du corridor de fret ferroviaire.

## ANNEXES

1. Description de la règle de priorité à X-8 en cas de demandes concurrentes pour les sillons préétablis
2. Activités relatives aux sillons préétablis et à la réserve de capacités ayant lieu dans le cadre des procédures d'établissement de l'horaire de service
3. Évaluation du processus de répartition des capacités.



## ANNEXE 1

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

Au sens de la présente annexe, une demande comprend le trajet d'un train depuis son origine jusqu'à sa destination, ce qui inclut les sections sur un ou plusieurs corridors de fret ferroviaire, ainsi que les sillons pré-/post-acheminement, durant tous les jours de circulation. Dans certains cas, en raison des limites techniques du système informatique, une demande peut être présentée sous la forme de plusieurs dossiers. Ces cas doivent être décrits dans le CID.

### **Si aucun « Network PaP » n'est impliqué dans les demandes concurrentes**

La priorité est calculée selon cette formule :

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

$L^{\text{PAP}}$  = Longueur totale demandée de toutes les sections de sillons préétablis sur tous les corridors de fret ferroviaire impliqués comprises dans une demande

$L^{\text{F/O}}$  = Longueur totale demandée de(s) sillon(s) de pré-/post-acheminement incluse dans une demande ; pour des raisons pratiques, la distance est exprimée à vol d'oiseau.

$Y^{\text{RD}}$  = Nombre de jours de circulation demandés pour la période couverte par l'horaire de service. Un jour de circulation n'est pris en considération pour le calcul de la priorité que s'il s'agit d'une date pour laquelle une offre de sillons préétablis a été publiée pour la section concernée.

K = La valeur de priorité

Toutes les longueurs sont mesurées en kilomètres.

La méthode pour appliquer cette formule est la suivante :

dans un premier temps, la valeur de la priorité (K) est calculée uniquement à l'aide de la longueur totale demandée de sillons préétablis ( $L^{\text{PAP}}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{\text{RD}}$ ) ;

- si les demandes ne peuvent pas être départagées de cette manière, la valeur de la priorité (K) est calculée à l'aide de la longueur totale des sillons complets ( $L^{\text{PAP}} + L^{\text{F/O}}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{\text{RD}}$ ) afin de départager les demandes ;
- si les demandes ne peuvent être départagées de cette manière, une sélection aléatoire est opérée. La sélection aléatoire utilisée est définie dans le document d'information du corridor.

### **Si un « Network PaP » est impliqué dans au moins une des demandes concurrentes :**

- Si le conflit ne porte pas sur un « Network PaP », la règle de priorité décrite ci-dessus est d'application

- Si le conflit porte sur un « Network PaP », la priorité est calculée selon la formule suivante :

$$K = (L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}} + L^{\text{F/O}}) \times Y^{\text{RD}}$$

K = Valeur de priorité

$L^{\text{NetPAP}}$  = Longueur totale demandée (en kilomètres) des sillons préétablis identifiés comme « Network PaP » sur tout corridor de fret ferroviaire compris dans un demande

$L^{\text{Other PAP}}$  = Longueur totale demandée (en kilomètres) des sillons préétablis (non identifiés comme « Network PaP ») sur tout corridor de fret ferroviaire compris dans un demande

$L^{\text{F/O}}$  = Longueur totale demandée de(s) sillon(s) de pré-/post-acheminement incluse dans une demande ; pour des raisons pratiques, la distance est exprimée à vol d'oiseau.

$Y^{\text{RD}}$  = Nombre de jours de circulation demandés pour la période couverte par l'horaire de service. Un jour de circulation ne sera pris en considération pour le calcul de la priorité que s'il s'agit d'une date pour laquelle une offre de sillons préétablis a été publiée pour la section concernée.

La méthode pour appliquer cette formule est la suivante:

- dans un premier temps, la valeur de la priorité (K) est calculée uniquement à l'aide de la longueur totale demandée de « Network PaP » ( $L^{\text{NetPAP}}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{\text{RD}}$ )
- si les demandes ne peuvent pas être départagées de cette manière, la valeur de la priorité (K) est calculée à l'aide de la longueur totale des sections « Network PaP » et des autres sections de sillons préétablis ( $L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{\text{RD}}$ ) afin de départager les demandes
- si les demandes ne peuvent pas être départagées de cette manière, la valeur de la priorité (K) est calculée à l'aide de la longueur totale des sillons complets ( $L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}} + L^{\text{F/O}}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{\text{RD}}$ ) afin de départager les demandes

Si les demandes ne peuvent pas être départagées de cette manière, une sélection aléatoire est opérée. La sélection aléatoire utilisée est définie dans le document d'information du corridor.

## ANNEXE 2

### Les activités relatives aux sillons préétablis et à la réserve de capacités ayant lieu dans le cadre des procédures d'établissement de l'horaire de service

Date/période	Activité
X-19 – X-16	Phase de préparation
X-16 – X-12	Phase de construction
X-12 – X-11	Approbation et publication
X-11	Publication des sillons préétablis fournis par les GI/ORC et identification parmi eux des « Network PaP » désignés
X-11 – X-8	Demandes pour l'horaire de service annuel
X-8	Échéance pour la soumission des demandes de sillons
X-8 – X-7.5	Phase de pré-réservation
X-7.5	Transmission aux GI/ORC des demandes avec « des approches flexibles » (par exemple pré-/post-acheminement), de « traitements spéciaux » et des demandes où le candidat n'a ni reçu le sillon préétabli demandé, ni accepté, le cas échéant, un sillon préétabli alternatif approprié
X-7.5	Retour possible de certains sillons préétablis (non utilisés) aux GI/ORC compétents – sur la base de la décision du comité de gestion du corridor de fret ferroviaire – pour utilisation par les GI/ORC lors de l'élaboration de l'horaire de service annuel
X-7.5 – X-5.5	Phase d'élaboration des sillons pour les « approches flexibles »
X-5.5	Finalisation par les GI/ORC de l'élaboration des sillons pour les « approches flexibles » demandées et transmission des résultats au C-OSS pour information et élaboration du projet d'horaire de service
X-5	Publication par le C-OSS du projet d'horaire de service pour les sillons préétablis – en ce compris les sections fournies par les GI/ORC pour les « approches flexibles » demandées – et pour les alternatives personnalisées dans le cas où le candidat n'a ni reçu le sillon préétabli demandé, ni accepté, le cas échéant, un sillon préétabli alternatif approprié
X-5 – X-4	Observations des candidats
X-4 – X-3.5	Finalisation du traitement et attribution définitive
X-7.5 – X-2	Phase pour les demandes tardives de sillons
X-4 – X-1	Phase de répartition pour les demandes tardives de sillons
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
X-2 – X+12	Phase de demande et de répartition pour les demandes de sillon ad hoc
X+12 – X+15	Phase d'évaluation

## ANNEXE 3

### Évaluation du processus de répartition

Le processus de répartition des capacités sur le corridor de fret ferroviaire est évalué tout au long du processus de répartition, en vue d'une amélioration continue du fonctionnement du C-OSS. L'évaluation a lieu après les principales échéances :

X-11 : Publication des sillons préétablis

X-8 : Échéance pour la soumission des demandes de sillons dans le cadre de la procédure d'établissement de l'horaire de service annuel

X-7.5 : Échéance pour le traitement par le C-OSS des demandes de sillons pour l'horaire de service annuel

X-2 : Publication de la réserve de capacités pour le trafic ad hoc

L'évaluation est entreprise à l'initiative du comité de gestion. En outre, le comité de gestion établit un rapport annuel d'évaluation qui comprend des recommandations pour l'amélioration de la procédure de répartition des capacités. Le rapport annuel est adressé au comité exécutif.

Les résultats du processus de suivi sont publiés par le comité de gestion et sont mentionnés dans les rapports prévus à l'article 19 du règlement.

Les indicateurs de base suivants sont au moins évalués, à l'aide de la méthodologie décrite ci-dessous :

Indicateur	Formule de calcul	Calendrier
Volume de la capacité offerte	Km*jours offerts	À X-11 et X-2
Volume de la capacité demandée	Km*jours demandés	À X-8
Volume des demandes	Nombre de demandes	À X-8
Volume de la capacité (phase de pré-réserve)	Km*jours - (phase de pré-réserve)	À X-7.5
Nombre de conflits	Nombre de demandes soumises au C-OSS qui sont en concurrence avec au moins une autre demande	À X-8

## **GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS**

- **ORC** : Organisme de répartition des capacités
- **GI** Gestionnaire de l'infrastructure
- **C-OSS** : Guichet unique du corridor («Corridor One-Stop Shop »)
- **PaP** : Sillon préétabli
- **X** : Date de début de l'horaire de service
- **F/O** : Pré-/Post-acheminement («Feeder / Outflow »)
- **RD** : Jours de circulation («Running Day »)
- **RFC** : Corridor de fret ferroviaire (« Rail Freight Corridor »)
- **Network PaP** : Sillon préétabli auquel s'applique la « règle Network PaP ».
- **CID** : Document d'information du corridor (« Corridor Information Document »)

In Anbetracht

- der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates, und insbesondere des Artikels 14;
- der Richtlinie 2012/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, und insbesondere des Kapitels IV (Abschnitt 3);

In der Erwägung, dass

- die Richtlinie 2012/34/EU die allgemeinen Bedingungen und Zielsetzungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsieht;
- Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 die besonderen Bedingungen festlegt, die im Zusammenhang mit Schienengüterverkehrskorridoren gelten;
- gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 der Exekutivrat die Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienengüterverkehrskorridor festlegt;
- Artikel 14 Absätze 2 bis 10 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 die Verfahren festlegen, die vom Verwaltungsrat, den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen in Bezug auf die allgemeinen Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU zu befolgen sind;
- der Exekutivrat den Verwaltungsrat auffordert, mit den anderen Verwaltungsräten zusammenzuarbeiten, um die in Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 genannte Frist so weit wie möglich zu harmonisieren;

In Einklang mit seinen Verfahrensregeln -

**DER EXEKUTIVRAT HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ANGENOMMEN:**

## Kapitel I

### Zweck, Anwendungsbereich und Art der Rahmenregelung

#### *Artikel 1*

1. Diese Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienengüterverkehrskorridor („Korridor-Rahmenregelung“) betrifft die Zuweisung von vorab vereinbarten Zugtrassen gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 („die Verordnung“) und von Kapazitätsreserven gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung, die von der einzigen Anlaufstelle des Korridors („C-OSS“) für Güterzüge angezeigt werden, die mindestens eine Grenze entlang eines Schienengüterverkehrskorridors überqueren. Sie beschreibt die diesbezüglichen Schwerpunktaktivitäten der C-OSS und des Verwaltungsrates und legt ebenfalls die Zuständigkeiten der Regulierungsstellen gemäß Artikel 20 der Verordnung fest.
2. Der Anwendungsbereich der Korridor-Rahmenregelung erstreckt sich auf das im Durchführungsplan für den Korridor festgelegte Eisenbahnnetz, in dem Haupttrouten, Umleitungs- und Verbindungsstrecken benannt sind.
3. Der Verwaltungsrat kann innerhalb dieser Rahmenregelung beschließen, spezifische Regelungen für Netze zuzulassen, die die gemäß Artikel 2 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU erlaubten Bestimmungen anwenden.

#### *Artikel 2*

Das vom Verwaltungsrat gemäß Artikel 18 der Verordnung zu veröffentlichende Dokument, im Folgenden als Korridorinformationsdokument („CID“) bezeichnet, spiegelt die Prozesse in dieser Korridorrahmenregelung wider.

## Kapitel II

### Grundsätze für das Angebot von vorab festgelegten Trassen und Kapazitätsreserven

#### *Artikel 3*

1. Das Angebot der einzigen Anlaufstelle enthält vorab vereinbarte Trassen und Kapazitätsreserven. Die vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven werden von den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen gemäß Artikel 14 der Verordnung gemeinsam festgelegt und organisiert. Zusätzlich berücksichtigen sie gegebenenfalls:
  - Empfehlungen der einzigen Anlaufstelle aufgrund ihrer Erfahrungen;
  - Rückmeldungen der Kunden aus den vorangegangenen Jahren (z.B. über die beratende Gruppe der Eisenbahnunternehmen);
  - Erwartungen der Kunden und Prognosen (z.B. über die beratende Gruppe der Eisenbahnunternehmen);
  - Ergebnisse der jährlichen Zufriedenheitsbefragung bei den Nutzern des Schienengüterverkehrskorridors;
  - Ergebnisse aus Untersuchungen der Regulierungsstelle aus dem vorangegangenen Jahr.

2. Die Infrastrukturbetreiber und die Zuweisungsstellen (IMs/ABs) stellen sicher, dass der Katalog vorab festgelegter Trassen und die Kapazitätsreserven in geeigneter Weise veröffentlicht werden. Vor der Veröffentlichung des Katalogs der vorab festgelegten Trassen und der Kapazitätsreserven unterrichtet der Verwaltungsrat den Exekutivrat über das Angebot und seine Erstellung.
3. Auf Verlangen der Regulierungsstellen und gemäß Artikel 20 Absätze 3 und 6 der Verordnung stellen die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen alle sachdienlichen Informationen zur Verfügung, um es diesen zu ermöglichen, die diskriminierungsfreie Bestimmung und Bereitstellung vorab festgelegter Trassen und Kapazitätsreserven und die für sie geltenden Regeln zu bewerten.

#### *Artikel 4*

Die vorab vereinbarten Trassen werden der einzigen Anlaufstelle zur ausschließlichen Verwaltung bis spätestens X-11<sup>1</sup> und als Kapazitätsreserve bis spätestens X-2 übergeben. Der Verwaltungsrat muss darüber befinden, ob und wenn ja, bis zu welchem Umfang ungenutzte, vorab vereinbarte Trassen von der einzigen Anlaufstelle an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur / Zuweisungsstellen bis X-7.5 zurückgegeben werden oder von der einzigen Anlaufstelle nach X-7.5 behalten werden, um unter Berücksichtigung des Bedarfs an ausreichenden Kapazitätsreserven späte Anfragen anzunehmen. Der Verwaltungsrat veröffentlicht im Korridorinformationsdokument die Grundsätze, auf die er seine Entscheidung stützt.

#### *Artikel 5*

1. Die von der einzigen Anlaufstelle im Hinblick auf die Vergabe für den Jahresfahrplan verwalteten, vorab vereinbarten Trassen und die Kapazitätsreserven werden ausschließlich dem Schienengüterverkehrskorridor zur Verfügung gestellt. Deshalb ist es wichtig, dass die angezeigten, fest zugewiesenen Kapazitäten zwischen der Veröffentlichung im Katalog der vorab vereinbarten Trassen und dem Zuweisungsbeschluss durch die einzige Anlaufstelle bis X-7.5 vor einer einseitigen Änderung durch die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen geschützt werden.
2. Nach dem Zuweisungsbeschluss durch die einzige Anlaufstelle bis X-7.5 können ein Infrastrukturbetreiber / eine Zuweisungsstelle und ein Antragsteller kleinere Änderungen bei den zugewiesenen Kapazitäten vereinbaren, die keine Auswirkungen auf die Ergebnisse des Zuweisungsbeschlusses haben. In diesem Fall soll für die geänderten Kapazitäten das gleiche Maß an Schutz gelten wie für die ursprünglichen Kapazitäten.

---

<sup>1</sup> X bezeichnet das Datum des Fahrplanwechsels; die Zahlen beziehen sich auf die Monate. X-11 entspricht somit 11 Monaten vor dem Fahrplanwechsel usw.



## Artikel 6

1. Der Verwaltungsrat kann bestimmte, vorab vereinbarte Trassen im Hinblick auf die Anwendung der „Vorrangregel für vorab festgelegte Netztrassen“ (in Anlage 1 definiert) benennen, die darauf abzielt, die Verkehrsnachfrage und die beste Nutzung der verfügbaren Kapazitäten, insbesondere bei Beantragung von Fahrwegkapazität in mehr als einem Schienengüterverkehrskorridor besser aufeinander abzustimmen. Die Vorrangregel für vorab festgelegte Netztrassen kann auf vorab vereinbarte Trassenabschnitte Anwendung finden, die innerhalb eines einzigen oder über mehrere Schienengüterverkehrskorridore hinweg miteinander verknüpft sind. Mit diesen Abschnitten soll die bestmögliche Nutzung der vorhandenen Fahrwegkapazität in den Schienengüterverkehrskorridoren gefördert werden. Eine vorab vereinbarte Trasse, auf die die Vorrangregel für vorab festgelegte Netztrassen Anwendung findet, wird als „vorab festgelegte Netztrasse“ bezeichnet.
2. Bei der Bestimmung von vorab festgelegten Netztrassen ist in Bezug auf Ausgangs- und Zielpunkt und Quantität gegebenenfalls Folgendes zu berücksichtigen:
  - Kapazitätsengpässe,
  - Anzahl und Merkmale nicht miteinander zu vereinbarender Anträge in den vorangegangenen Jahren,
  - Anzahl der Anträge in den vorangegangenen Jahren, die mehr als einen Schienengüterverkehrskorridor betreffen,
  - Anzahl der nicht bewilligten Anträge usw. in den vorangegangenen Jahren.
3. Im Korridorinformationsdokument müssen Erläuterungen zur Bestimmung von vorab festgelegten Netztrassen, die unter die vorab festgelegten Netztrassen fallenden Abschnitte von Schienengüterverkehrskorridoren und ein Richtwert für den Anteil von vorab festgelegten Netztrassen an allen vorab vereinbarten Trassen, die im Schienengüterverkehrskorridor angeboten werden, veröffentlicht werden.
4. In Fällen, in denen vorab festgelegte Netztrassen mehr als einen Schienengüterverkehrskorridor betreffen, arbeitet der Verwaltungsrat mit dem (den) Verwaltungsrat(räten) des (der) entsprechenden Schienengüterverkehrskorridors bzw. -korridore zusammen, um die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen in den Prozess der Bestimmung einzubinden. Wenn ein Schienengüterverkehrskorridor einen Bedarf an vorab festgelegten Netztrassen in verschiedenen Schienengüterverkehrskorridoren feststellt, sollen der/die andere(n) beteiligte(n) Schienengüterverkehrskorridor(e) wenn möglich dem Antrag entsprechen. Diese vorab vereinbarten Netztrassen können nur bestimmt werden, wenn die Verwaltungsräte aller betroffenen Schienengüterverkehrskorridore zustimmen.

## Kapitel III

### Grundsätze für die Zuweisung von vorab vereinbarten Zugtrassen und Kapazitätsreserven

#### *Artikel 7*

1. Die einzige Anlaufstelle fasst gemäß Artikel 13 der Verordnung einen Beschluss über die Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven im Schienengüterverkehrskorridor.
2. Die Vorgänge bei der Fahrplanerstellung betreffend vorab vereinbarte Trassen und Kapazitätsreserven sind in Anlage 2 beschrieben.

#### III-A Allgemeine Grundsätze im Zusammenhang mit der Funktionsweise der einzigen Anlaufstelle

#### *Artikel 8*

1. Im Korridorinformationsdokument, das der Verwaltungsrat veröffentlicht, sind mindestens die Aufgaben, die Form der Organisation, die Haftung gegenüber Antragstellern und die Funktionsweise der einzigen Anlaufstelle und ihre Nutzungsbedingungen näher ausgeführt.
2. Die Korridorkapazität ist über ein internationales Antragssystem für die Koordinierung von Zugtrassen zu veröffentlichen und zuzuweisen, das so weit wie möglich mit den anderen Schienengüterverkehrskorridoren abgestimmt ist.

#### III-B Grundsätze der Zuweisung

#### *Artikel 9*

1. Die einzige Anlaufstelle ist für die Zuweisung der vorab vereinbarten Trassen und der Kapazitätsreserven in ihrem eigenen Schienengüterverkehrskorridor zuständig.
2. Ein Antragsteller, der vorab vereinbarte Trassen oder Kapazitätsreserven für mehr als einen Schienengüterverkehrskorridor beantragt, kann eine Anlaufstelle als einzige Anlaufstelle für die Koordinierung seines Antrags auswählen, doch ist diese einzige Anlaufstelle weiterhin nur für die Zuweisung von Fahrwegkapazität in ihrem eigenen Schienengüterverkehrskorridor zuständig.
3. In Fällen, in denen dieselben vorab vereinbarten Trassen gemeinsam von mehr als einem Schienengüterverkehrskorridor angeboten werden, stimmt sich der Verwaltungsrat mit den anderen betroffenen Verwaltungsräten bei der Bestimmung der für die Zuweisung dieser Trassen zuständigen einzigen Anlaufstelle ab und veröffentlicht dies im Korridorinformationsdokument.

### *Artikel 10*

1. Nach Eingang aller Anträge auf vorab vereinbarte Trassen bis X-8 (übliche Frist für die Beantragung von Trassen für den Jahresfahrplan) entscheidet die einzige Anlaufstelle bis X-7.5 über die Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und vermerkt die Zuweisung entsprechend im Trassenregister.
2. Anträge auf vorab vereinbarte Trassen, die gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung nicht bewilligt werden können und gemäß Artikel 13 Absatz 4 an die zuständigen Betreiber der Infrastruktur/Zuweisungsstellen weitergeleitet werden, sind von den Betreibern der Infrastruktur/Zuweisungsstellen als vor der X-8 Frist übermittelt anzusehen. Die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen treffen ihre Entscheidung und unterrichten die einzige Anlaufstelle innerhalb der in Anlage VII der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehenen und in Anlage 2 dieser Korridor-Rahmenregelung genannten Fristen. Die einzige Anlaufstelle schließt die Bearbeitung des Antrags ab und unterrichtet den Antragsteller so rasch wie möglich über die Entscheidung nach Erhalt der Entscheidung der zuständigen Betreiber der Infrastruktur und Zuweisungsstellen.
3. Der Verwaltungsrat wird aufgefordert, die Frist für die Einreichung von Anträgen auf Kapazitätsreserven an die einzige Anlaufstelle in einer harmonisierten Weise 30 Tage vor dem Betriebstag zu bestimmen.
4. Unbeschadet des Artikels 48 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU strebt die einzige Anlaufstelle binnen fünf Kalendertagen nach Eingang der Trassenbeantragung eine erste Antwort auf Anträge auf Kapazitätsreserven an.

### III-C Grundsätze der Fairness und Unabhängigkeit

#### *Artikel 11*

1. Die einzige Anlaufstelle beachtet hinsichtlich der eingegangenen Informationen die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses.
2. Im Rahmen des Schienengüterverkehrskorridors und somit aus Sicht einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sollen die Mitarbeiter der einzigen Anlaufstelle im Rahmen ihres Auftrags unabhängig von ihren Betreibern der Infrastruktur / Zuweisungsstellen bei der Beschlussfassung über die Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven in einem Schienengüterverkehrskorridor arbeiten. Jedoch sollte das Personal der einzigen Anlaufstelle mit den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen bei der Koordinierung der Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven im Rahmen der Zuweisung von nationalen Zu- und Ablauftrassen zusammenarbeiten.

### III-D Prioritäten der einzigen Anlaufstelle im Fall von nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen

#### *Artikel 12*

1. Im Falle von nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen kann die einzige Anlaufstelle in einem ersten Schritt eine Lösung über Konsultationen anstreben, wenn die folgenden Kriterien erfüllt sind:
  - Der Konflikt ist auf einen Schienengüterverkehrskorridor beschränkt.
  - Es stehen geeignete alternative, vorab vereinbarte Trassen zur Verfügung.
2. Kommt es zu Konsultationen, wendet sich die einzige Anlaufstelle an die Antragsteller und schlägt eine Lösung vor. Stimmen die Antragsteller der vorgeschlagenen Lösung zu, endet das Konsultationsverfahren.
3. Wenn das Konsultationsverfahren aus irgendeinem Grund nicht zu einer Vereinbarung zwischen allen Parteien bis X-7.5 führt, kommen die in Anlage 1 beschriebenen Vorrangregeln zur Anwendung.

#### *Artikel 13*

1. Kommt es nicht zu einem Konsultationsverfahren gemäß Artikel 12, wendet die einzige Anlaufstelle umgehend die in Anlage 1 beschriebenen Verfahren an.
2. Die Vorrangregeln betreffen nur vorab vereinbarte Trassen und kommen nur zwischen X-8 und X-7.5 bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen zur Anwendung.
3. Sobald für Anträge, die bis X-8 eingegangen sind, ein Beschluss über eine Zuweisung getroffen worden ist, schlägt die einzige Anlaufstelle dem/den Antragsteller(n) mit niedrigeren Prioritätswerten alternative, vorab vereinbarte Trassen, sofern vorhanden, vor, oder leitet den Antrag bei Fehlen von geeigneten alternativen, vorab vereinbarten Trassen unverzüglich an die zuständigen Infrastrukturbetreiber / Zuweisungsstellen gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung weiter. Diese Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind von den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen als vor Ablauf der X-8-Frist eingegangen anzusehen.
4. Die Erfahrungen aus dem Konfliktbeilegungsprozess sind durch den Verwaltungsrat zu bewerten und bei der Planung der vorab vereinbarten Trassen in nachfolgenden Fahrplanzeiträumen zu berücksichtigen, um in den Folgejahren die Zahl der Konflikte zu verringern.

#### *Artikel 14*

Bei Anträgen, die nach X-8 eingehen, gilt der Grundsatz „first come, first served“ (Windhundverfahren).

## Kapitel IV Antragsteller

### *Artikel 15*

1. Ein Antragsteller kann sich für die Zuweisung von vorab vereinbarten Zugtrassen oder Kapazitätsreserven direkt an die einzige Anlaufstelle wenden.
2. Für die Beantragung von vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven akzeptieren die Antragsteller die im Korridorinformationsdokument niedergelegten allgemeinen Geschäftsbedingungen. Eine Kopie dieser allgemeinen Geschäftsbedingungen ist auf Anfrage kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Der Antragsteller muss bestätigen, dass
  - er sich mit den Bedingungen im Zusammenhang mit den Zuteilungsverfahren gemäß Beschreibung im Korridorinformationsdokument einverstanden erklärt.
  - er in der Lage ist, Trassenanfragen über das in Artikel 8 genannte System zu stellen.
  - er in der Lage ist, alle für die Trassenanfragen erforderlichen Angaben zu machen.

Die Bedingungen sollen diskriminierungsfrei und transparent sein.

3. Die Zuweisung von vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven durch die einzige Anlaufstelle an einen Antragsteller erfolgt unbeschadet der nationalen Verwaltungsvorschriften für die Nutzung von Fahrwegkapazität.
4. Sobald die vorab vereinbarten Trassen/Kapazitätsreserven von der einzigen Anlaufstelle zugewiesen worden sind, benennt der Antragsteller das/die Eisenbahnunternehmen, das bzw. die die Zugtrasse/Kapazitätsreserve für den Antragsteller nutzen wird, und unterrichtet die einzige Anlaufstelle und die Betreiber der Infrastruktur / Zuweisungsstellen entsprechend. Erfolgt diese Benennung durch den Antragsteller nicht spätestens innerhalb von 30 Tagen vor dem Betriebstag, unabhängig davon, ob es sich um eine vorab vereinbarte Trasse oder eine Kapazitätsreserve handelt, gilt die zugewiesene Trasse als storniert.
5. Im Korridorinformationsdokument sind die Rechte und Pflichten der Antragsteller gegenüber der einzigen Anlaufstelle beschrieben, insbesondere dort, wo noch kein Eisenbahnunternehmen benannt worden ist.

## Kapitel V Regulatorische Kontrolle

### *Artikel 16*

1. Die Anwendung dieser Korridor-Rahmenregelung auf die jährliche Zuweisung von Fahrwegkapazität unterliegt der Kontrolle der Regulierungsstellen.
2. Nach Artikel 20 der Verordnung arbeitet die zuständige Regulierungsstelle jedes Korridors mit anderen zuständigen Regulierungsstellen zusammen. Der Exekutivrat fordert die Regulierungsstellen des Korridors auf, ihre Art der Zusammenarbeit bei der regulatorischen Kontrolle der einzigen Anlaufstelle zu beschreiben und insbesondere im Rahmen einer von ihnen erarbeiteten und veröffentlichten Kooperationsvereinbarung festzulegen, wie Beschwerden zum Zuteilungsprozess der einzigen Anlaufstelle einzureichen und wie Entscheidungen im Nachgang auf eine Beschwerde zu treffen sind.

Der Exekutivrat fordert die Regulierungsstellen ebenfalls auf, die Verfahren für eine korridorübergreifende Zusammenarbeit zu beschreiben.

3. In Fällen, in denen eine Kooperationsvereinbarung erarbeitet und veröffentlicht worden ist, soll das Korridorinformationsdokument einen Link darauf zur Verfügung stellen.

## KAPITEL VI SCHLUSSBESTIMMUNGEN

### *Artikel 17*

Der Verwaltungsrat unterrichtet den Exekutivrat gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung jährlich mit Hilfe der in Anlage 3 beschriebenen Indikatoren über die quantitative und qualitative Entwicklung von vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven. Der Exekutivrat beurteilt auf dieser Grundlage jährlich die Funktionsweise der Korridorrahmenregelung und tauscht die Ergebnisse mit den anderen Schienengüterverkehrskorridoren aus, die diese Rahmenregelung anwenden. Die Regulierungsstellen können dem Exekutivrat ihre eigenen Anmerkungen zur Überwachung des entsprechenden Schienengüterverkehrskorridors mitteilen.

### *Artikel 18*

1. Der Exekutivrat hat diese Entscheidung auf der Grundlage des gegenseitigen Einverständnisses der Vertreter der Behörden aller teilnehmenden Staaten gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung getroffen. Diese Entscheidung ist für ihre Adressaten rechtsverbindlich und wird veröffentlicht.
2. Diese Korridor-Rahmenregelung ersetzt die vorangegangene Korridor-Rahmenregelung. Sie tritt für den Fahrplanzeitraum 2018 in Kraft.
3. Änderungen dieser Korridor-Rahmenregelung können nur nach Konsultation mit dem Verwaltungsrat und mit den Exekutivräten und Regulierungsstellen aller Schienengüterverkehrskorridore erfolgen.

### *Artikel 19*

1. Die Vorrangregel und das in Anlage 1 beschriebene Verfahren, die auf Frequenz- und Entfernungskriterien beruhen, sollen in der zweiten Jahreshälfte 2018 durch den Schienengüterverkehrskorridor beurteilt werden. Diese Beurteilung soll sich auf eine allgemeine Bewertung durch den Schienengüterverkehrskorridor stützen, bei der seine Erfahrungen bei der Zuteilung berücksichtigt werden.
2. Zusätzlich kann der Verwaltungsrat zur Erweiterung des Umfangs der genannten Beurteilung beschließen, eine Ex-post-Beurteilung festzulegen und durchzuführen, um die Bedeutung für die Gesellschaft und die effiziente Nutzung des Netzes im Rahmen des Zuteilungsprozesses bei der Lösung von nicht miteinander zu vereinbarenden Anfragen zu messen.
3. Wenn der Schienengüterverkehrskorridor diese zusätzliche Ex-post-Beurteilung vornimmt, soll er bis Ende 2016 ein Modell entwickeln, das zu Untersuchungszwecken bei der Zuteilung für die Fahrplanzeiträume 2018 und 2019 angewandt werden kann.

Auch soll er die anderen Schienengüterverkehrskorridore unterrichten und seine Beurteilung wie auch sein Modell den anderen Schienengüterverkehrskorridoren zur Verfügung stellen.

4. Entsprechend den Ergebnissen der oben beschriebenen Beurteilung der Vorrangregel würde jede etwaige Änderung im Fahrplanzeitraum 2020 und später zum Tragen kommen.

#### *Artikel 20*

Ein Verweis auf diese Korridor-Rahmenregelung wird in das Korridorinformationsdokument sowie in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Betreiber der Infrastruktur und der Zuweisungsstellen aufgenommen.

#### *Artikel 21*

Diese Entscheidung richtet sich an die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen und den Verwaltungsrat des Schienengüterverkehrskorridors.

## Anlagen

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



## Anlage 1

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

Im Sinne dieser Anlage beinhaltet ein Antrag eine Zugfahrt vom Ursprungs- zum Bestimmungsort, einschließlich der Streckenabschnitte auf einem oder mehreren Schienengüterverkehrskorridoren sowie auf Zulauf-/Ablauftrassen an allen Betriebstagen. In bestimmten, aufgrund von technischen Beschränkungen des verwendeten IT-Systems auftretenden Fällen muss ein Antrag ggfs. in Form von mehreren Dossiers eingereicht werden. Diese Fälle sind im CID zu beschreiben.

### **Wenn keine „vorab vereinbarte Netztrasse“ bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen vorliegt**

Der Vorrang wird nach folgender Formel berechnet:

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

$L^{\text{PAP}}$  = Beantragte Gesamtlänge aller Abschnitte von vorab festgelegten Trassen in allen beteiligten Schienengüterverkehrskorridoren eines Antrags

$L^{\text{F/O}}$  = Beantragte Gesamtlänge der in einem Antrag angegebenen Zulauf-/Ablauftrasse(n); aus praktischen Erwägungen wird von der Luftlinienentfernung ausgegangen.

$Y^{\text{RD}}$  = Anzahl der beantragten Betriebstage für den Fahrplanzeitraum. Ein Betriebstag wird nur dann für die Vorrangberechnung berücksichtigt, wenn er sich auf ein Datum mit einem veröffentlichten PaP-Angebot für den betreffenden Abschnitt bezieht.

K = Prioritätsgrad

Alle Längen sind in Kilometern angegeben.

Die Formel wird nach folgender Methode angewandt:

In einem ersten Schritt wird der Prioritätswert (K) berechnet, indem nur die beantragte Gesamtlänge der vorab vereinbarten Trasse ( $L^{\text{PAP}}$ ) multipliziert mit der Anzahl der beantragten Betriebstage verwendet wird ( $Y^{\text{RD}}$ );

- Können die Anträge nicht auf diese Weise getrennt werden, wird der Prioritätswert (K) unter Verwendung der Gesamtlänge der vollständigen Trassen berechnet ( $L^{\text{PAP}} + L^{\text{F/O}}$ ), multipliziert mit der Anzahl der beantragten Betriebstage ( $Y^{\text{RD}}$ ), um die Anträge zu trennen;
- können die Anträge so nicht getrennt werden, erfolgt die Auswahl nach dem Zufallsprinzip, um die Anträge zu trennen. Diese Auswahl nach dem Zufallsprinzip ist im Korridorinformationsdokument festzulegen.

**Wenn bei mindestens einem der nicht miteinander zu vereinbarenden Anträge eine „vorab festgelegte Netztrasse“ vorliegt:**

- Wenn der Konfliktfall keine „vorab festgelegte Netztrasse“ betrifft, gilt die oben beschriebene Vorrangregel.
- Wenn der Konfliktfall eine „vorab festgelegte Netztrasse“ betrifft, wird der Vorrang nach folgender Formel berechnet:

$$K = (L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}} + L^{\text{F/O}}) \times Y^{\text{RD}}$$

K = Prioritätswert

$L^{\text{NetPAP}}$  = Beantragte Gesamtlänge (in Kilometer) der als „vorab vereinbarte Netztrasse“ definierten, vorab vereinbarten Trasse in einem beliebigen Schienengüterverkehrskorridor im Rahmen eines Antrags

$L^{\text{Other PAP}}$  = Beantragte Gesamtlänge (in Kilometer) der vorab vereinbarten Netztrasse (nicht als „vorab vereinbarte Netztrasse“ definiert) in einem beliebigen Schienengüterverkehrskorridor im Rahmen eines Antrags

$L^{\text{F/O}}$  = Beantragte Gesamtlänge der in einem Antrag angegebenen Zulauf-/Ablauftrasse(n); aus praktischen Erwägungen wird von der Luftlinienentfernung ausgegangen.

$Y^{\text{RD}}$  = Anzahl der beantragten Betriebstage für den Fahrplanzeitraum Ein Betriebstag wird nur dann für die Vorrangberechnung berücksichtigt, wenn er sich auf ein Datum mit einem veröffentlichten PaP-Angebot für den betreffenden Abschnitt bezieht.

Die Formel wird nach folgender Methode angewandt:

- In einem ersten Schritt wird der Prioritätswert (K) berechnet, indem nur die beantragte Gesamtlänge der „vorab festgelegten Netztrasse“ ( $L^{\text{NetPAP}}$ ) multipliziert mit der Anzahl der beantragten Betriebstage ( $Y^{\text{RD}}$ ) verwendet wird;
- Können die Anträge nicht auf diese Weise getrennt werden, wird der Prioritätswert (K) unter Verwendung der Gesamtlänge aller beantragten Abschnitte „vorab festgelegter Netztrassen“ und anderen Abschnitten von vorab vereinbarten Trassen ( $L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}}$ ) multipliziert mit der Anzahl der beantragten Betriebstage ( $Y^{\text{RD}}$ ) berechnet, um die Anträge zu trennen.
- Können die Anträge nicht auf diese Weise getrennt werden, wird der Vorrangwert (K) unter Verwendung der Gesamtlänge der vollständigen Trassen ( $L^{\text{NetPAP}} + L^{\text{Other PAP}} + L^{\text{F/O}}$ ) multipliziert mit der Anzahl der beantragten Betriebstage ( $Y^{\text{RD}}$ ) berechnet, um die Anträge zu trennen

Können die Anträge so nicht getrennt werden, erfolgt die Auswahl nach dem Zufallsprinzip, um die Anträge zu trennen. Diese Auswahl nach dem Zufallsprinzip ist im Korridorinformationsdokument festzulegen.

## Anlage 2

### **Vorgänge innerhalb der Fahrplanerstellung betreffend die vorab vereinbarten Trassen und Kapazitätsreserven.**

Datum/Zeitraum	Vorgang
X-19 – X-16	Vorbereitungsphase
X-16 – X-12	Konstruktionsphase
X-12 – X-11	Genehmigung und Veröffentlichung
X-11	Veröffentlichung vorab vereinbarter Trassen, die die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen zur Verfügung gestellt haben, und Ermittlung der benannten, vorab festgelegten Netztrassen
X-11 – X-8	Antrag für den jährlichen Fahrplan
X-8	Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Trassen
X-8 – X-7.5	Vorbuchungsphase
X-7.5	Übersendung von Anträgen mit „flexiblen Ansätzen“ (z.B. Zulauf/Ablauf) oder auf „besondere Behandlung“ sowie von Anträgen, bei denen der Antragsteller weder die beantragte vorab vereinbarte Trasse erhalten noch - falls zutreffend - eine geeignete alternative, vorab vereinbarte Trasse von den Infrastrukturbetreiber / Zuweisungsstellen akzeptiert hat.
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 Schienengüterverkehrskorridor zur Nutzung während der Erarbeitung des jährlichen Fahrplans durch die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen
X-7.5 – X-5.5	Trassenkonstruktionsphase für „flexible Ansätze“
X-5.5	Abschluss der Trassenkonstruktion für beantragte „flexible Ansätze“ durch die Betreiber der Infrastruktur und die Zuweisungsstellen und Weitergabe der Ergebnisse an die einzige Anlaufstelle zur Unterrichtung und Erarbeitung des Fahrplanentwurfs .
X-5	Veröffentlichung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs für vorab vereinbarte Trassen - einschließlich Abschnitten, die von den Betreibern der Infrastruktur und den Zuweisungsstellen für beantragte „flexible Ansätze“ durch die einzige Anlaufstelle bereitgestellt werden, und für maßgeschneiderte Alternativen für den Fall, dass der Antragsteller weder die beantragte vorab vereinbarte Trasse erhalten noch - falls zutreffend - eine geeignete alternative, vorab vereinbarte Trasse angenommen hat.
X-5 – X-4	Anmerkungen der Antragsteller
X-4 – X-3.5	Nachbearbeitung und endgültige Zuweisung

X-7.5 – X-2	Durchführungsphase bei später Trassenbeantragung
X-4 – X-1	Durchführungsphase bei später Trassenzuweisung
X-4 – X-2	Planung- (Erstellung ) der Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehr
X-2	Veröffentlichung der Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehr
X-2 – X+12	Durchführungs- und Zuweisungsphase für Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Trassen
X+12 – X+15	Bewertungsphase

## Anlage 3

### Beurteilung des Zuweisungsprozesses

Das Verfahren der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienengüterverkehrskorridor wird während des gesamten Zuweisungsverfahrens mit Blick auf eine kontinuierliche Verbesserung der Arbeit der einzigen Anlaufstelle einer Bewertung unterzogen. Die Bewertung soll nach den wichtigsten Fristen erfolgen:

X-11: Veröffentlichung der PaPs

X-8: Frist für die Einreichung von Trassenanträgen im Rahmen der jährlichen Fahrplanerstellung

X-7.5: Frist für die Bearbeitung von Anträgen auf vorab festgelegte Trassen für die jährliche Fahrplanerstellung durch die einzige Anlaufstelle

X-2: Veröffentlichung der Kapazitätsreserve für Ad-hoc-Verkehr

Die Bewertung wird durch den Verwaltungsrat vorgenommen. Darüber hinaus erstellt der Verwaltungsrat einen jährlichen Bewertungsbericht mit Empfehlungen für Verbesserungen des Kapazitätswuweisungsprozesses. Der Jahresbericht ergeht an den Exekutivrat.

Die Ergebnisse der Kontrolle werden durch den Verwaltungsrat veröffentlicht und sind gemäß Artikel 19 der Verordnung in den Bericht aufzunehmen.

Die folgenden Basisindikatoren sollen mit Hilfe der im Folgenden ausgeführten Methode mindestens beurteilt werden:

Indikator	Berechnungsformel	Terminierung
Umfang der angebotenen Kapazität	Angebotene km*Tage	Bis X-11 und X-2
Umfang der angefragten Kapazität	Beantragte km*Tage	Bis X-8
Umfang der Anträge	Anzahl der Anträge	Bis X-8
Kapazität (Vorbuchungsphase)	km*Tage - (Vorbuchungsphase)	Bis X-7.5
Anzahl der nicht miteinander zu vereinbarenden Anträge	Anzahl der bei der einzigen Anlaufstelle eingereichten Anträge, die mit mindestens einem anderen Antrag nicht zu vereinbaren sind	Bis X-8

## Abkürzungsverzeichnis

- **AB:** Zuweisungsstelle
- **IM:** Betreiber der Infrastruktur
- **C-OSS:** Einzige Anlaufstelle
- **PaP:** vorab vereinbarte Trasse
- **X:** Beginn eines Fahrplans
- **F/O:** Zulauf / Ablauf
- **RD:** Betriebstage
- **RFC:** Schienengüterverkehrskorridor
- **Network PaP:** Vorab vereinbarte Trasse, für die die „Regel für im Voraus vereinbarte Netztrassen“ gilt.
- **CID:** Korridorinformationsdokument