

KOMMISSJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2016/545**2023/EØS/89/46****av 7. april 2016****om framgangsmåter og kriterier med hensyn til rammeavtaler for tildeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet(*)**

EUROPAKOMMISSJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde⁽¹⁾, særlig artikkel 42 nr. 8, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Når infrastrukturforvalterne inngår rammeavtaler, bør de utnytte den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten så effektivt som mulig. Samtidig kan de som søker om rammekapasitet, ha behov for større rettsikkerhet med hensyn til tilgjengelig infrastrukturkapasitet for et tidsrom som varer lenger enn én ruteplanperiode, for å kunne investere i tjenester.
- 2) Infrastrukturforvalterne må reservere kapasitet til den årlige ruteplanprosessen for å organisere forhåndsfastlagte ruteleier i samsvar med artikkel 14 nr. 3 og 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 913/2010⁽²⁾. De kan dessuten måtte stille reservekapasitet til rådighet for ad hoc-søknader i samsvar med artikkel 48 nr. 2 i direktiv 2012/34/EU. I tillegg bør ikke rammeavtaler være til hinder for den årlige ruteplanprosessen i samsvar med artikkel 42 i direktiv 2012/34/EU. Derfor bør infrastrukturforvalterne minst planlegge disse kapasitetsreservene og vurdere disse begrensningene før de tildeler deler av den resterende kapasiteten gjennom rammeavtaler.
- 3) Potensielle søkere har behov for åpenhet når det gjelder tildelt rammekapasitet og anslått resterende kapasitet på en jernbanelinje. Med sikte på å unngå den administrative byrden i forbindelse med rammeavtalene, bør potensielle søkere gis et førsteinntrykk av hvor sannsynlig det er at deres søknad vil bli godkjent. Derfor bør infrastrukturforvalterne offentliggjøre oversikter over rammekapasitet i sine netterklæringer. Oversikten over rammekapasitet bør eventuelt angi hvorvidt rammeavtalene gjelder for gods eller passasjerer, eller for begge deler.
- 4) Infrastrukturforvaltere og søkere bør ha en viss fleksibilitet når det gjelder fristen for å inngi søknader om rammekapasitet. Kriteriene for å sikre at den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten utnyttes best mulig får imidlertid størst virkning når de benyttes samtidig på så mange søknader som mulig. Før det inngås en rammeavtale, bør derfor infrastrukturforvaltere som ikke benytter seg av en fast årlig eller flerårig frist, rådføre seg med søkere som kan være interessert i rammeavtaler.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 94 av 8.4.2016, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 247/2021 av 24. september 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(1) EUT L 343 av 14.12.2012, s. 32.

(2) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 913/2010 av 22. september 2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport (EUT L 276 av 20.10.2010, s. 22).

- 5) Søkerne bør være klar over at infrastrukturforvalterne er forpliktet til å utnytte den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten så effektivt som mulig, både på sine egne jernbanenett og sammen på hele det felles europeiske jernbaneområdet. Denne forpliktelsen bør gjelde i hele rammeavtalens varighet, og også for ruteleier som er tildelt i henhold til rammeavtaler. Når de beslutter å inngå en rammeavtale, bør derfor begge avtalepartene allerede ha vurdert kriteriene angitt i denne forordningen for å sikre best mulig utnyttelse av den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten.
- 6) En rammeavtale bør ikke angi noen bestemt ruteleie, men bør fastsette en tidsramme som gir tilstrekkelig fleksibilitet fram til den årlige planleggingen av ruteleier. Samtidig kan det for togtrafikken finnes forskjellige krav til presisjon med hensyn til når den enkelte ruten skal kjøres, noe som bør gjenspeiles i de forskjellige tidsrammene.
- 7) Innføringen av nye jernbaneruter krever at det på forhånd innhentes tekniske tillatelser og sikkerhetsgodkjenninger eller innkjøp av rullende materiell, eller begge deler, og dette kan ta flere år. Investorene trenger sikkerhet for tilgjengelig kapasitet før de treffer beslutninger om slike investeringer. Dette berettiger at søkerne gis en viss tid mellom inngåelse av rammeavtalen og oppstart av ruten som er gjenstand for avtalen, og i løpet av denne tiden kan de blant annet innhente nødvendige tillatelser og sertifikater og anskaffe rullende materiell. Søkere som beviselig trenger denne tiden før de kan starte drift, bør ikke straffes ved at varigheten på deres rammeavtaler forkortes.
- 8) Fastsettelsen av kriteriene for inngåelse av rammeavtaler bør gi infrastrukturforvalteren mulighet til å markedsføre og utnytte den tilgjengelige infrastrukturkapasiteten så effektivt som mulig i samsvar med artikkel 26 i direktiv 2012/34/EF.
- 9) Rammeavtalene bør gjøre det mulig å samordne innbyrdes motstridende søknader og derfor overholde visse kriterier med hensyn til tildeling av tilgjengelig kapasitet til andre søkere, endring og tilbakeføring av rammekapasitet.
- 10) Samordning og samråd med søkere som allerede er part i en rammeavtale, kan skape en byrde for infrastrukturforvaltere og søkere. Denne byrden kan være uforholdsmessig på jernbanelinjer og på tider av døgnet der kapasiteten som brukes gjennom rammeavtaler, uansett er betydelig lavere enn ved maksimal utnyttelse. Følgelig bør infrastrukturforvalterne i slike tilfeller gis mulighet til unntak fra framgangsmåtene eller kriteriene angitt i denne forordningen. Dersom beregningen av en slik maksimal utnyttelse eller gjennomføringen av terskelverdier viser seg å være vanskelig eller vilkårlig, er det imidlertid mulig at medlemsstatene ikke ønsker at infrastrukturforvalterne skal benytte dette unntaket. I sistnevnte tilfelle bør reguleringsorganet godkjenne alle rammeavtaler før de inngås, i et forsøk på å redusere den administrative byrden.
- 11) Det kan oppstå konflikter mellom søknader om nye rammeavtaler og eksisterende rammeavtaler, eller mellom ruteleier det søkes om i henhold til en rammeavtale og ruteleier det søkes om utenom en rammeavtale ved den årlige ruteplanleggingen. I slike tilfeller bør infrastrukturforvalteren samordne mellom partene og oppfordre dem til å tilpasse sine krav med sikte på å skape enighet. En slik enighet kan innebære en endring av de tildelte tidsrammene eller omlegging av ruter. I artikkel 46 i direktiv 2012/34/EU er det fastsatt en framgangsmåte for å løse problemet med innbyrdes motstridende søknader om ruteleier, og den bør også fungere som en modell for rammeavtaler.
- 12) Dersom prioriteringskriteriene i henhold til ruteplanprosessen som er fastsatt og offentliggjort i samsvar med artikkel 47 nr. 3–6 i direktiv 2012/34/EU, går foran spørsmålet om hvorvidt en søknad i den årlige ruteplanprosessen er inngitt i henhold til en rammeavtale, bør infrastrukturforvalteren ikke måtte anvende kriteriene som er fastsatt for rammeavtaler, men derimot de prioriteringskriteriene som er fastsatt for den årlige ruteplanprosessen.
- 13) Det er viktig at infrastrukturforvalteren gis størst mulig fleksibilitet ved tildeling av infrastrukturkapasitet, men dette bør være forenlig med å oppfylle søkerens rimelige behov. Infrastrukturforvalterne bør ta hensyn til kriteriene om åpenhet før det inngås nye rammeavtaler.
- 14) Søkerne bør bare søke om rammekapasitet som de faktisk har behov for. Dersom hele eller deler av den rammekapasiteten det søkes om, ikke brukes over en viss tid, bør rammeavtalen gjennomgås på nytt med sikte på at søkeren skal tilbakeføre den kapasiteten som ikke brukes, etter prinsippet om at man mister ubrukt kapasitet, med mindre vedkommende kan berette at den ubrukte kapasiteten er en følge av forhold som ligger utenfor vedkommendes kontroll.

- 15) Infrastrukturforvalterne bør utvikle sitt samarbeid slik at rammeavtaler for ruter som bruker mer enn ett jernbanenett, er ensartede og gir togarter av en kvalitet som søkerne med rimelighet kan forvente. Slik ensartethet er nødvendig ved inngåelse av rammeavtaler fram til det tidspunktet det tildeles ruteleier.
- 16) Fastsettelse av rimelige sanksjoner kan oppmuntre søkerne til å inngi realistiske søknader om rammeavtaler og til å melde fra om eventuelle endringer i kapasitet som trengs i henhold til en rammeavtale så snart søkeren blir klar over det.
- 17) Sanksjoner som avtales mellom partene ved endring eller heving av rammeavtaler, bør ikke innebære forskjellsbehandling. Sanksjonenes nivå bør fastsettes slik at man når det ønskede målet, bøtene bør faktisk betales, og om nødvendig bør betalingen innkreves. For å opprettholde den oppmuntrende effekten og unngå forskjellsbehandling bør rammeavtalen ikke gi infrastrukturforvalteren mulighet til å ettergi betaling av en bot når søkeren inngår en ny rammeavtale.
- 18) I tillegg bør medlemsstatene i et begrenset tidsrom ha mulighet til ikke å anvende visse bestemmelser i denne forordningen på rammeavtaler inngått fra og med 15. mars 2003, det vil si den datoen som er fastsatt for innarbeiding av europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF i nasjonal rett⁽¹⁾, eller når det gjelder medlemsstater som tiltrådte Den europeiske union etter denne datoen, deres tiltredelsesdato. Siden det imidlertid i artikkel 17 nr. 3 i direktiv 2001/14/EF er fastsatt at det bør være mulig å endre rammeavtaler eller begrense deres vilkår for å kunne utnytte jernbaneinfrastrukturen på en bedre måte, bør disse bestemmelsene i denne forordningen få anvendelse på endringer av slike rammeavtaler, dersom disse endringene er vesentlige og er avtalt etter denne forordningens ikrafttredelsesdato.
- 19) Kommisjonen kan gjennomgå denne forordningen på nytt i lys av den erfaring som er gjort ved gjennomføringen av den, eller ved gjennomføringen av forordning (EU) nr. 913/2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport.
- 20) Tiltakene fastsatt i denne forordningen er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 62 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

Formål

Denne forordningen fastsetter den framgangsmåten og de kriteriene som skal følges ved inngåelse av rammeavtaler.

Artikkel 2

Definisjoner

I tillegg til definisjonene fastsatt i artikkel 3 i direktiv 2012/34/EF menes i denne forordningen med

- 1) «rammekapasitet» infrastrukturkapasitet som er tildelt i henhold til en rammeavtale,
- 2) «oversikt over rammekapasitet» en oversikt over både den rammekapasiteten som er tildelt på jernbanelinjene i et bestemt jernbanenett, og en angivelse av omfanget og arten av den kapasiteten som er tilgjengelig på slike linjer; som kan inneholde en grafisk framstilling som informasjon til potensielle søkere til rammeavtaler,

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering (EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29).

- 3) «tidsramme» det tidsrommet angitt i en rammeavtale som ett eller flere ruteleier etter planen skal tildeles innenfor i forbindelse med ruteplanprosessen,
- 4) «kontrollperiode» et tidsrom på høyst to timer som definert av infrastrukturforvalteren for å sammenligne den tildelte rammekapasiteten med den gjenværende ledige kapasiteten, i den hensikt å angi for potensielle søkere til rammeavtaler anslagsvis hvor mye rammekapasitet som er tildelt og hvor mye som er tilgjengelig.

Artikkel 3

Oversikt over rammekapasitet

1. Infrastrukturforvalteren skal utarbeide en oversikt over rammekapasitet der det på hvert linjeavsnitt per kontrollperiode, og eventuelt for hver type trafikk, angis følgende opplysninger:
 - a) den rammekapasiteten som allerede er tildelt og antall ruteleier,
 - b) den anslåtte kapasiteten som fortsatt er tilgjengelig for inngåelse av rammeavtaler på infrastruktur der det allerede er inngått rammeavtaler,
 - c) hvor mye kapasitet som maksimalt er tilgjengelig for rammeavtaler på hvert linjeavsnitt, dersom det er relevant.
2. Oversikten over rammekapasitet skal overholde reglene for fortrolig behandling av forretningsopplysninger.
3. I samsvar med artikkel 42 nr. 7 i direktiv 2012/34/EU skal infrastrukturforvalteren i netterklæringen inneholde en oversikt over rammekapasitet eller en lenke til et offentlig nettsted der denne oversikten over rammekapasitet, eller minst det generelle innholdet i hver inngått rammeavtale, gjøres tilgjengelig. Artikkel 27 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU, der betaling for og språk i netterklæringen omhandles, får også anvendelse på oversikten over rammekapasitet.
4. Infrastrukturforvalteren skal ajourføre oversikten over rammekapasitet senest tre måneder etter inngåelsen av en rammeavtale, en vesentlig endring av den eller heving av den. Den skal gjøre disse opplysningene tilgjengelige på en måte som sikrer fortrolig behandling av forretningsopplysninger.

Artikkel 4

Tilpasning av netterklæringer

Infrastrukturforvalterne skal tilpasse sine netterklæringer til kravene i denne forordningen og offentliggjøre oversikten over rammekapasitet på datoen for den første ruteplanendringen etter at forordningen er offentliggjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 5

Tildeling av rammekapasitet

1. Infrastrukturforvalteren kan invitere potensielle søkere til å inngi søknader om rammeavtaler innen en årlig eller flerårig frist. Når den relevante fristen er utløpt, skal den omgående behandle de inngitte søknadene. Dersom infrastrukturforvalteren inviterer til å inngi søknader om rammeavtaler innen en flerårig frist, skal den offentliggjøre årlige frister som den omgående skal behandle søknadene mottatt etter den flerårige fristen innen.

2. Dersom infrastrukturforvalteren ikke setter en årlig eller flerårig frist og mottar en søknad om å inngå eller endre en rammeavtale, skal den treffe rimelige tiltak for å underrette andre potensielle søkere om at den har til hensikt å inngå en rammeavtale, og gi dem en svarfrist på én til fire måneder. Infrastrukturforvalteren kan beslutte at den ikke skal underrette andre potensielle søkere dersom den mottar en søknad om en mindre endring av en rammeavtale som ikke påvirker andre rammeavtaler.

Infrastrukturforvalteren skal omgående treffe beslutning om søknader om rammeavtaler.

3. Dersom det inngis to eller flere søknader om en rammeavtale for samme kapasitet, skal infrastrukturforvalteren foreta undersøkelser og treffe beslutninger om disse samtidig.

4. Dersom en rammeavtale som skal inngås eller endres vesentlig, gjelder jernbanelinjer i en godstransportkorridor, og dersom styret har bedt om å bli underrettet om dette, skal infrastrukturforvalteren underrette styret for den eller de aktuelle godstransportkorridorene som nevnt i artikkel 13 i forordning (EU) nr. 913/2010. Infrastrukturforvalteren skal gi disse opplysningene minst én måned før rammeavtalen inngås eller endres vesentlig.

5. Uten hensyn til en beslutning om å inngå rammeavtaler kan infrastrukturforvalteren uten forskjellsbehandling beslutte, eventuelt med forhåndsgodkjenning av reguleringsorganet, at den ikke skal tilby rammeavtaler på alle jernbanelinjer som er erklært som overbelastet i samsvar med artikkel 47 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU. Infrastrukturforvalteren skal i oversikten over rammekapasitet angi de jernbanelinjene der den ikke tilbyr rammeavtaler, før den inviterer søkere til å inngi søknader om rammeavtaler for andre linjer i samsvar med nr. 1. Den eventuelle godkjenningen fra reguleringsorganet skal være gyldig i høyst to år, og skal ikke fornyes automatisk.

6. Infrastrukturforvalteren skal begrunne sin beslutning om å avvise, inngå eller endre en rammeavtale. Årsakene skal begrunnes skriftlig overfor den søkeren som søkte om inngåelsen eller endringen.

Artikkel 6

Inngåelse av rammeavtaler

1. Før det inngås en ny rammeavtale eller en eksisterende rammeavtale forlenges eller dens rammekapasitet økes vesentlig, skal infrastrukturforvalteren blant annet ta hensyn til følgende:

- a) garanti for best mulig utnyttelse av tilgjengelig infrastrukturkapasitet, herunder bruk av andre jernbanenett, idet det tas hensyn til planlagte kapasitetsbegrensninger,
- b) søkerens legitime forretningsmessige behov dersom søkeren har dokumentert at den faktisk har til hensikt og er i stand til å utnytte kapasiteten det er søkt om i rammeavtalen,
- c) behovene til passasjerene, godssektoren og investorene, herunder statlige enheter og andre offentlige og private enheter,
- d) garanti for adgang uten forskjellsbehandling til infrastruktur og tilgjengeligheten til tilknyttede anlegg og de tjenestene som ytes i disse anleggene, i den grad slike opplysninger gjøres tilgjengelig for infrastrukturforvalteren,
- e) finansiering av infrastrukturforvalteren og framtidig utvikling av jernbanenettet,
- f) fremming av effektiviteten i driften av infrastrukturen og i så stor grad som mulig tilknyttede anlegg, herunder planlagt vedlikehold, forbedring og fornyelse,
- g) kapasitetskravene i internasjonale godstransportkorridorer som fastsatt i artikkel 14 i forordning (EU) nr. 913/2010,
- h) garanti for forholdsmessig, målrettet, åpen og rettferdig forvaltning av jernbanenettet med tilstrekkelige ressurser,

- i) eventuell tidligere manglende utnyttelse av rammekapasitet, samt årsakene til dette, i samsvar med artikkel 11 nr. 2 og 3 i denne forordningen,
- j) prioriteringskriteriene som gjelder for tildeling av ruteleier i ruteplanprosessen, som nevnt i artikkel 47 i direktiv 2012/34/EU og erklæringene om overbelastet infrastruktur,
- k) eventuelt behovet for å sikre langsiktige økonomiske resultater i forbindelse med den offentlige transporten som ytes i henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

Infrastrukturforvalteren skal i netterklæringen, i tillegg til det som er oppført i bokstav a)–k), offentliggjøre de andre punktene de har til hensikt å ta hensyn til.

2. En rammeavtale skal inneholde følgende:

- a) bestemmelser som gjør det mulig å søke om endring av rammekapasitet ved de omstendighetene som er fastsatt i henhold til artikkel 8–11 og artikkel 13 i denne forordningen,
- b) bestemmelser som gjør det mulig å søke om endring av rammekapasitet dersom permanente endringer i jernbaneinfrastrukturen er nødvendig for å sikre bedre utnyttelse av den,
- c) bestemmelser som gjør det mulig å tilbakeføre eller overdra rammekapasitet frivillig.

Den skal ikke inneholde bestemmelser som vil hindre infrastrukturforvalteren, dersom det er tilgjengelig kapasitet, i å gi adgang rett til en annen søker på én eller flere jernbanelinjer i infrastrukturforvalterens jernbanenett.

3. Søkere kan be om at rammekapasitet som tildeles i samsvar med rammeavtalen, begynner å gjelde på et bestemt tidspunkt, men ikke senere enn fem år fra den datoen søknaden ble inngitt. Infrastrukturforvalterne skal ikke avvise slike søknader dersom tiden som kreves før ruten igangsettes, er berettiget av en av følgende årsaker:

- a) rammeavtalen er en forutsetning for å finansiere rullende materiell som kreves for en ny rute,
- b) tillatelsesprosessen for det rullende materiellet som nevnt i bokstav a) må gjennomføres,
- c) det foreligger bestemte vilkår for planlegging av driftsstart ved avsendersteder eller lasteterminaler eller åpning av et forbindelsesledd i infrastrukturen,
- d) det må foretas investeringer i infrastruktur der det ennå ikke er tilgjengelig økt kapasitet,
- e) en bestemmelse i en eksisterende kontrakt om offentlig tjenesteyting.

Infrastrukturforvalteren eller søkeren kan be reguleringsorganet om å godkjenne en lengre frist enn den som er nevnt i første ledd første punktum. Reguleringsorganet kan gi godkjenning av andre årsaker enn dem som er fastsatt i første ledd bokstav a)–e). Den kapasiteten som er tildelt i henhold til rammeavtalen, men ikke er brukt som følge av den tiden som kreves før ruten igangsettes, skal fortsatt være tilgjengelig for bruk av andre søkere.

4. En søknad om en rammeavtale skal ikke avvises med begrunnelse i at infrastrukturforvalteren mottok søknaden etter fristen nevnt i artikkel 5 nr. 1, men skal behandles i forbindelse med den neste prosessen uten forskjellsbehandling i samsvar med artikkel 5. Dersom infrastrukturforvalteren inviterer de potensielle søkerne til å inngi søknader om rammeavtaler innen en flerårig frist, og den mottar slike søknader etter denne fristen, skal den behandle dem enten innen en årlig frist i samsvar med artikkel 5 nr. 1 eller i samsvar med artikkel 5 nr. 2.

For søknader som oppfyller kriteriene fastsatt i nr. 3 i denne artikkel, skal datoen for mottak av søknaden om rammeavtale ikke tas hensyn til når det gjelder fastsettelse av rammeavtalens varighet. Dette får ikke anvendelse på de søkerne som allerede har fått tildelt annen rammekapasitet eller andre ruteleier på den aktuelle jernbanelinjen.

*Artikkel 7***Avtale om en tidsramme**

Infrastrukturforvalteren skal i hvert enkelt tilfelle inngå avtale med søkeren om en tidsramme, og tidsrammen bør i så stor grad som mulig sammenfalle med kontrollperioden, for å forenkle tildelingen av den tilknyttede rammekapasiteten. Tidsrammen skal gjenspeile behovene til togtrafikken.

Tidsrammen skal være på inntil 24 timer. I unntakstilfeller, på anmodning fra søkeren og med forbehold for forhåndsgodkjenning fra reguleringsorganet, kan infrastrukturforvalteren inngå avtale om en tidsramme på mer enn 24 timer.

I tilfelle av en tidsramme på mer enn to timer skal infrastrukturforvalteren tildele rammekapasiteten så nær opptil en kontrollperiode på to timer som mulig.

Tidsrammer i henhold til én rammeavtale eller forskjellige rammeavtaler kan overlappe hverandre. Partene i en rammeavtale kan inngå avtale om rutens hyppighet.

*Artikkel 8***Tak for tildeling av rammekapasitet**

1. Infrastrukturforvalteren skal dele hver 24-timersperiode inn i kontrollperioder på høyst to timer. Ved tildeling av rammekapasitet skal infrastrukturforvalteren fordele tidsrammene på kontrollperioder.

2. Dersom infrastrukturforvalteren tildeler rammekapasitet tilsvarende høyst 70 % av den maksimale kapasiteten i en gitt kontrollperiode på en jernbanelinje, kan den beslutte ikke å anvende artikkel 9 nr. 3–6, artikkel 10 og artikkel 11 nr. 1 med hensyn til disse kontrollperiodene. Den maksimale kapasiteten skal beregnes på grunnlag av eksisterende og planlagte togbevegelser og det anslåtte antall tog på den aktuelle jernbanelinjen. Infrastrukturforvalteren skal i netterklæringen offentliggjøre sin metode for beregning av maksimal kapasitet i henhold til dette nummer.

3. Dersom det er fastsatt at rammeavtaler skal forhåndsgodkjennes av reguleringsorganet i samsvar med artikkel 42 nr. 1 annet ledd i direktiv 2012/34/EU, kan en medlemsstat beslutte ikke å anvende hele eller deler av nr. 2, artikkel 9 nr. 3–6 og artikkel 10.

*Artikkel 9***Samordning ved innbyrdes motstridende søknader om rammeavtaler for ethvert tidsrom etter utløpet av neste ruteplanperiode**

1. Dersom infrastrukturforvalteren støter på konflikter mellom eksisterende rammeavtaler og søknader om nye eller endrede rammeavtaler, eller mellom søknader om nye rammeavtaler, får prinsippene for samordningsprosessen for søknader om ruteleier fastsatt i artikkel 46 nr. 3 og 4 i direktiv 2012/34/EU anvendelse.

2. Infrastrukturforvalteren skal gjennom den første samordningen forsøke å oppnå den best mulige tilpasningen mellom innbyrdes motstridende søknader eller mellom en søknad og eksisterende rammeavtaler.

3. Dersom det ikke kan oppnås enighet om eksisterende rammeavtaler og søknader om nye rammeavtaler eller søknader om å endre avtaler etter en første samordningsrunde, som følge av at den løsningen som infrastrukturforvalteren har foreslått, er avvist av de berørte partene, skal infrastrukturforvalteren vurdere disse søknadene og eventuelt eksisterende rammeavtaler, idet det tas hensyn til kriteriene fastsatt i artikkel 10 nr. 2–4.

4. På grunnlag av vurderingen i samsvar med nr. 3 skal infrastrukturforvalteren gjennomføre en ny samordningsrunde. Dersom den andre samordningsrunden ikke lykkes, og dersom den rammeavtalen det søkes om, gir bedre utnyttelse av infrastrukturen, skal infrastrukturforvalteren be om endring av den rammekapasiteten som er tildelt i eksisterende rammeavtaler.
5. Dersom den andre samordningsrunden ikke lykkes, og dersom den rammeavtalen det søkes om, ikke gir bedre utnyttelse av infrastrukturen enn én eller flere av de eksisterende innbyrdes motstridende rammeavtalene, skal infrastrukturforvalteren avvise søknaden.
6. Infrastrukturforvalteren kan avvise en rammeavtale det søkes om dersom den ytterligere inntekten fra inngåelse av den nye rammeavtalen minst ikke vil veie opp for de sanksjonene som i henhold til artikkel 13 kan pålegges som følge av endringen nevnt i nr. 4 i denne artikkel.
7. Dersom det ikke er mulig å oppfylle søknader om rammeavtaler på grunn av faktisk eller forventet mangel på infrastrukturkapasitet, kan infrastrukturforvalteren erklære at det aktuelle avsnittet på infrastrukturen er overbelastet, i samsvar med artikkel 47 i direktiv 2012/34/EU.

Artikkel 10

Samordning av innbyrdes motstridende søknader om ruteleier i henhold til rammeavtaler under ruteplanleggingen

1. Dersom det på grunn av en konflikt med en eksisterende rammeavtale ikke er mulig å oppfylle søknader om ruteleier i samsvar med ruteplanleggingen fastsatt i artikkel 45 i direktiv 2012/34/EU, skal infrastrukturforvalteren gjennomføre en første samordningsrunde i samsvar med artikkel 46 i direktiv 2012/34/EU. Denne samordningen skal gjennomføres selv om partene i rammeavtalene frivillig har frasagt seg eller endret sine tidsrammer. Dersom infrastrukturforvalteren ikke klarer å oppnå enighet om søknadene, skal den vurdere rammeavtalene og søknadene om ruteleier i samsvar med kriteriene fastsatt i nr. 2 og 3.

Dersom de ruteleiene det søkes om, på bakgrunn av disse kriteriene, vil gi bedre utnyttelse av infrastrukturen, og dersom den ytterligere inntekten fra tildeling av disse ruteleiene minst vil veie opp for de sanksjonene som kan pålegges i henhold til artikkel 13 som følge av endring eller heving av én eller flere eksisterende rammeavtaler, skal infrastrukturforvalteren be om endring av eksisterende rammeavtaler i neste ruteplanperiode.

2. Infrastrukturforvalteren skal ta hensyn til følgende kriterier:
 - a) en endring vil ikke sette i fare levedyktigheten til forretningsmodellen til den søkeren som innehar rammekapasiteten, eller den økonomiske modellen i en kontrakt om offentlig tjenesteyting,
 - b) en endring vil ikke sette i fare levedyktigheten til forretningsmodellen til infrastrukturforvalteren dersom den bare forvalter den aktuelle jernbanelinjen,
 - c) rammeavtalen gir svakere resultat dersom den vurderes mot prioriteringskriteriene som gjelder for tildeling av ruteleier i ruteplanprosessen, i samsvar med reglene for kapasitetstildeling som nevnt i artikkel 39 i direktiv 2012/34/EU, herunder de som er fastsatt i henhold til artikkel 47 og 49 i direktiv 2012/34/EU,
 - d) den samlede kapasiteten som innehas eller søkes om av én søker på den aktuelle jernbanelinjen, er vesentlig,
 - e) søkerens legitime forretningsmessige behov dersom søkeren har dokumentert sin faktiske hensikt og evne til å utnytte kapasiteten det er søkt om i rammeavtalen,
 - f) lengden på ruten, herunder strekninger på andre jernbanenett, som hører inn under en av de innbyrdes motstridende søknadene, er vesentlig kortere enn den andre,
 - g) den gjenværende varigheten av rammeavtalen eller forretningsplanen er kort, og hele eller en stor del av investeringen er avskrevet.

Medlemsstatene kan definere en prioritert rekkefølge for disse kriteriene i rammen for kapasitetstildeling som nevnt i artikkel 39 i direktiv 2012/34/EF.

3. Med forbehold for godkjenning fra reguleringsorganet kan infrastrukturforvalteren beslutte å innføre ytterligere kriterier i tillegg til dem som er oppført i bokstav a)–g). Dersom infrastrukturforvalteren beslutter å vektlegge kriteriene forskjellig, skal vektleggingen av kriteriene godkjennes av reguleringsorganet.

4. Når det gjelder trafikk over landegrensene, kan de berørte infrastrukturforvalterne sammen beslutte å anvende ytterligere kriterier og å endre vektleggingen av dem.

5. Som unntak fra nr. 1, 2 og 3 kan infrastrukturforvalteren beslutte at ved innbyrdes motstridende søknader om ruteleie skal reglene for kapasitetstildeling som nevnt i artikkel 39 i direktiv 2012/34/EU, herunder prioriteringskriteriene som anvendes ved den årlige ruteplanprosessen i samsvar med artikkel 47 og 49 i direktiv 2012/34/EU, få anvendelse på både søknader om ruteleie i henhold til en rammeavtale og alle andre søknader om ruteleie. Dersom infrastrukturforvalteren beslutter det, og dersom det ikke oppnås enighet om innbyrdes motstridende søknader etter en første samordning som nevnt i nr. 1, skal den også anvende reglene for kapasitetstildeling som nevnt i artikkel 39 i direktiv 2012/34/EU, herunder prioriteringskriteriene fastsatt i samsvar med artikkel 47 og 49 i direktiv 2012/34/EU. Dersom infrastrukturforvalteren beslutter å anvende dette nummer, skal det framgå tydelig i den inngåtte rammeavtalen.

Artikkel 11

Justering av rammekapasitet i rammeavtalen

1. Infrastrukturforvalteren skal jevnlig gjennomgå rammeavtalen på nytt med søkerne for å vurdere rammekapasiteten. Søkerne skal omgående underrette infrastrukturforvalteren dersom de har til hensikt ikke å bruke hele eller deler av rammekapasiteten permanent.

2. Dersom søkeren ved den årlige ruteplanleggingen ikke søker om ruteleier på grunnlag av rammeavtalen i samsvar med artikkel 44 nr. 3 i direktiv 2012/34/EU, skal infrastrukturforvalteren redusere rammekapasiteten tilsvarende for den inneværende årlige ruteplanperioden. Dette gjelder med mindre søkeren omgående begrunner hvorfor vedkommende ikke søker om ruteleier, og årsakene ligger utenfor søkerens kontroll.

3. Infrastrukturforvalteren skal i netterklæringen fastsette og offentliggjøre kravene som gjelder for den andelen av rammekapasiteten som skal brukes av partene i rammeavtaler. Denne andelen skal stå i forhold til den kapasiteten som brukes på jernbanelinjen. Reguleringsorganet kan be om at andelen endres dersom dette ikke er tilfelle.

Dersom avtaleparten ikke har til hensikt å bruke denne andelen av rammekapasiteten i et tidsrom på mer enn én måned, skal den omgående og minst én måned på forhånd underrette infrastrukturforvalteren om dette.

Dersom avtaleparten ikke bruker hele eller deler av rammekapasiteten i et tidsrom på mer enn én måned, og ikke har underrettet infrastrukturforvalteren minst én måned på forhånd om sin hensikt om ikke å bruke den, skal infrastrukturforvalteren redusere den kapasiteten som er tildelt denne parten for den inneværende ruteplanperioden, med mindre årsaken til at kapasiteten ikke brukes, ligger utenfor vedkommendes kontroll. Infrastrukturforvalteren kan redusere rammekapasiteten som denne parten er tildelt, for perioden etter inneværende ruteplanperiode.

Infrastrukturforvalteren skal tilby en søker rammekapasitet uten at det berører en avtaleparts rett til å søke om denne kapasiteten i samsvar med bestemmelsene om ad hoc-søknader nevnt i artikkel 48 nr. 1 i direktiv 2012/34/EU.

4. Når en søker tilbys ny rammekapasitet, skal infrastrukturforvalteren vurdere eventuelle mangler med hensyn til bruk av rammekapasitet eller til å søke om ruteleier på bakgrunn av en rammeavtale og årsakene til det.

*Artikkel 12***Samarbeid om tildeling av rammekapasitet på mer enn ett jernbanenett**

1. De berørte infrastrukturforvalterne som har en rute som går over mer enn ett jernbanenett i jernbanesystemet i Unionen, skal i så stor grad som mulig sikre at

- a) dersom én eller flere rammeavtaler er inngått for en slik togrute, tidsrammene det søkes om, samsvarer med dem som er avtalt eller søkt om i rammeavtalen, og den forventede tilgjengelige kapasiteten i hver rammeavtale samsvarer med hverandre,
- b) ruteleiene samsvarer med hverandre når de planlegges.

Når det søkes om en rammeavtale, eller når en slik brukes på en togrute som går over mer enn ett jernbanenett, skal de berørte infrastrukturforvalterne på søkerens anmodning utpeke en av de berørte infrastrukturforvalterne med sikte på å samordne søknadene om rammeavtaler eller søknadene om endring av rammeavtaler.

2. Dersom det ikke er mulig å tilpasse tidsrammer og togruter, skal de berørte infrastrukturforvalterne samarbeide om å gi et hensiktsmessig alternativ eller gi en skriftlig begrunnelse dersom det ikke kan gis noe hensiktsmessig alternativ. Søkeren skal underrette de infrastrukturforvalterne som mottok søknaden, om en eventuell mulig eller faktisk søknad om en annen rammeavtale som gjelder samme togrute.

Ved samordningen skal infrastrukturforvalterne ta hensyn til kapasitetsbegrensninger, for eksempel slike som følger av vedlikeholdsarbeid, så snart de får kjennskap til det.

3. Ved gjennomføringen av denne forordningen skal de berørte infrastrukturforvalterne samarbeide i samsvar med artikkel 40 i direktiv 2012/34/EU, også når én eller flere av dem ikke foreslår rammeavtaler, og når de samarbeider med sikte på kapasitetstildeling.

*Artikkel 13***Sanksjoner**

1. Dersom en part ber om at det skal fastsettes sanksjoner i rammeavtalen i samsvar med artikkel 42 nr. 4 i direktiv 2012/34/EU, kan denne ikke avvise lignende anmodninger om sanksjoner fra den andre parten.

2. Rammeavtalen skal ikke fastsette sanksjoner på et nivå som overstiger de kostnadene, direkte tapene og utgiftene (herunder tap av inntekt) som rimeligvis har oppstått eller som rimeligvis kan forventes å oppstå hos den erstatningsberettigede parten som følge av endring eller heving av avtalen. Den erstatningsberettigede parten skal treffe rimelige tiltak for å hindre eller redusere endringen av avtalen, eller for å hindre at den heves eller redusere konsekvensene av dette, og for å kreve inn kostnader, tap og utgifter eller på annen måte redusere kostnader, direkte tap og utgifter (herunder tap av inntekt).

3. Infrastrukturforvalteren skal ikke be om betaling av bøter som er større enn de administrative kostnadene i forbindelse med endring eller heving av rammeavtalen i følgende tilfeller:

- a) årsaken til endringen eller hevingen av avtalen lå utenfor søkerens kontroll, og infrastrukturforvalteren ble umiddelbart underrettet om dette,
- b) søkeren fikk avslag på en supplerende søknad om rammekapasitet som den planlagte togruten ikke var levedyktig uten,
- c) infrastrukturforvalteren kunne tildele ruteleier og rammekapasitet på nytt på en måte som gjorde at tapene som oppstod som følge av endringen eller hevingen av rammeavtalen, allerede er gjenvunnet.

4. Rammeavtalen skal ikke inneholde noen bestemmelse om at en sanksjon kan oppheves dersom søkeren søker separat om annen kapasitet enn den som er annullert. Det skal ikke anmodes om sanksjoner dersom en endring innebærer bare en marginal endring i den avtalte kapasiteten.

5. På anmodning fra reguleringsorganet skal infrastrukturforvalteren godtgjøre at bøter er betalt til rett tid.

Artikkel 14

Unntak

Dersom en infrastrukturforvalter ikke foreslår rammeavtaler, og ikke har noen slike gjeldende avtaler, får artikkel 1–11 og artikkel 13 ikke anvendelse på dens jernbanenett. En erklæring om dette skal offentliggjøres i netterklæringen.

Medlemsstatene kan beslutte at artikkel 1–11 ikke får anvendelse på rammeavtaler som er inngått før 15. mars 2003.

Artikkel 15

Unntak fra anvendelse av visse bestemmelser

Når det gjelder rammeavtaler som er inngått før 28. april 2016, kan medlemsstatene beslutte at artikkel 6 nr. 2, artikkel 7–11 eller artikkel 13 ikke skal få anvendelse i et tidsrom på høyst fem år etter denne forordningens ikrafttredelsesdato.

Som unntak fra nr. 1 skal medlemsstatene ikke ha muligheten nevnt i første punktum når det gjelder endringer av rammeavtaler som er inngått etter 28. april 2016, og som vil medføre en økning i den tildelte rammekapasiteten eller en forlengelse av rammeavtalens varighet.

Artikkel 16

Denne forordningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 1. desember 2016.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Brussel 7. april 2016.

For Kommissjonen

Jean-Claude JUNCKER

President
