

**Decision of the Executive Board of Rail Freight Corridor North  
Sea – Mediterranean (RFC2)**

adopting the Framework for capacity allocation  
on the Rail Freight Corridor

**Décision du comité exécutif du Corridor de fret ferroviaire Mer  
du Nord - Méditerranée (RFC2)**

adoptant le cadre pour la répartition des capacités sur le corridor de  
fret ferroviaire



Having regard to:

- Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council and in particular Article 14 thereof;
- Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council and in particular Chapter IV (Section 3) thereof;

Whereas:

- Directive 2012/34/EU provides the general conditions and objectives of infrastructure capacity allocation;
- Article 14 of Regulation (EU) No 913/2010 provides the particular conditions applicable in the context of rail freight corridors;
- Article 14(1) of Regulation (EU) No 913/2010 requires the Executive Board to define the framework for the allocation of infrastructure capacity on the rail freight corridor;
- Articles 14(2) to (10) of Regulation (EU) No 913/2010 establish the procedures to be followed by the Management Board, Infrastructure Managers and Allocation Bodies, with reference to the general rules contained in Directive 2012/34/EU;
- The Executive Board invites the Management Board to cooperate with the other Management Boards in order to harmonise as far as possible the time limit mentioned in Article 14(5) of Regulation (EU) No 913/2010;

Acting in accordance with its internal rules of procedure,

HAS ADOPTED THIS DECISION ON JANUARY 11, 2017:

## Chapter I

### PURPOSE, SCOPE AND CHARACTER OF THE FRAMEWORK

#### *Article 1*

1. This framework for the allocation of infrastructure capacity on the rail freight corridor (“Corridor Framework”) concerns the allocation of pre-arranged paths as defined according to Article 14(3) of Regulation (EU) No 913/2010 (“the Regulation”), and of reserve capacity as defined according to Article 14(5) of the Regulation, displayed by the Corridor One-Stop-Shop (“C-OSS”) for freight trains crossing at least one border on a rail freight corridor. It describes the key activities of the C-OSS and Management Board in this respect, and also identifies the responsibilities of the Regulatory Bodies in accordance with Article 20 of the Regulation.
2. The scope of application of the Corridor Framework is the railway network defined in the rail freight corridor implementation plan where principal, diversionary and connecting lines are designated.
3. The Executive Board may decide to allow specific rules within this Corridor Framework for networks which are applying the provisions permitted in accordance with Article 2(6) of Directive 2012/34/EU.

#### *Article 2*

The document to be published by the Management Board in accordance with Article 18 of the Regulation – hereinafter referred to as the Corridor Information Document (“CID”) – shall reflect the processes in this Corridor Framework.

## Chapter II

### PRINCIPLES FOR THE OFFER OF PRE-ARRANGED PATHS AND RESERVE CAPACITY

#### *Article 3*

1. The offer displayed by the C-OSS contains pre-arranged paths and reserve capacity. The pre-arranged paths and reserve capacity are jointly defined and organised by the IMs/ABs in accordance with Article 14 of the Regulation. In addition they shall take into account as appropriate:
  - recommendations from the C-OSS based on its experience;
  - customer feedback concerning previous years (e.g. received from the Railway Undertaking Advisory Group);
  - customer expectations and forecast (e.g. received from the Railway Undertaking Advisory Group);
  - results from the annual users satisfaction survey of the rail freight corridor;
  - findings of any investigation conducted by the Regulatory Body in the previous year.
2. The infrastructure managers and allocation bodies (IMs/ABs) shall ensure that the pre-arranged path catalogue and reserve capacity are appropriately published. Before publication of the pre-arranged path catalogue and reserve capacity, the Management Board shall inform the Executive Board about the offer and its preparation.

3. Upon request of the Regulatory Bodies and in accordance with Articles 20(3) and 20(6) of the Regulation, IMs/ABs shall provide all relevant information allowing Regulatory Bodies to assess the non-discriminatory designation and offer of pre-arranged paths and reserve capacity and the rules applying to them.

#### *Article 4*

The pre-arranged paths shall be handed over to the C-OSS for exclusive management at the latest by X-11<sup>1</sup>, and reserve capacity at the latest by X-2. The Management Board is required to decide whether, and if so to what extent, unused pre-arranged paths are to be returned by the C-OSS to the relevant IMs/ABs at X-7.5 or kept by the C-OSS after X-7.5 in order to accept late requests, taking into account the need for sufficient reserve capacity. The Management Board shall publish in the CID the principles on which it will base its decision.

#### *Article 5*

1. The pre-arranged paths managed by the C-OSS for allocation in the annual timetable and the reserve capacity are dedicated solely to the rail freight corridor. Therefore it is essential that the displayed dedicated capacity is protected between its publication in the pre-arranged path catalogue and the allocation decision by the C-OSS at X-7.5 against unilateral modification by the IMs/ABs.
2. Following the allocation decision by the C-OSS at X-7.5, an IM/AB and an applicant may agree to minor modifications of the allocated capacity that do not impact the results of the allocation decision. In that case, the modified capacity shall have the same level of protection as that applied to the original capacity.

#### *Article 6*

1. Certain pre-arranged paths may be designated by the Management Board for the application of the network pre-arranged path priority rule "Network PaP rule" (defined in Annex 1) aimed at better matching traffic demand and best use of available capacity, especially for capacity requests involving more than one rail freight corridor. The Network PaP rule may apply to pre-arranged path sections linked together within one single or across several rail freight corridors. These sections are designated to promote the optimal use of infrastructure capacity available on rail freight corridors. A pre-arranged path on which the Network PaP rule applies is called "Network PaP".
2. The designation of Network PaPs, in terms of origin and destination and quantity should take into account the following as appropriate:
  - scarcity of capacity;
  - the number and characteristics of conflicting requests as observed in previous years;
  - number of requests involving more than one rail freight corridor as observed in previous years;
  - number of requests not satisfied, etc. as observed in previous years.
3. Explanations for the designation of Network PaPs, the rail freight corridor sections to be covered by Network PaPs and an indicative share of Network PaPs as a proportion of all pre-arranged paths offered on the rail freight corridor shall be published in the CID.

---

<sup>1</sup> X indicates the date of the timetable change; figures refer to months. Therefore X-11 is 11 months before the timetable change etc.

4. Where Network PaPs relate to more than one rail freight corridor, the Management Board shall cooperate with the Management Board(s) of the other relevant rail freight corridor(s) to engage the IMs/ABs in the designation process. If one rail freight corridor identifies a need for Network PaPs on several rail freight corridors, the other rail freight corridor(s) involved should if possible meet the request. These Network PaPs can only be designated if the Management Boards of all relevant rail freight corridors agree.

### Chapter III

#### PRINCIPLES OF ALLOCATION OF PRE-ARRANGED PATHS AND RESERVE CAPACITY

##### *Article 7*

1. The decision on the allocation of pre-arranged paths and reserve capacity on the rail freight corridor shall be taken by the C-OSS, in accordance with Article 13 of the Regulation.
2. The activities under the timetabling processes concerning pre-arranged paths and reserve capacity are set out in Annex 2.

#### III-A GENERAL PRINCIPLES RELATED TO THE FUNCTIONING OF THE C-OSS

##### *Article 8*

1. The CID to be published by the Management Board shall describe at least the competences, the form of organisation, the responsibilities vis-à-vis applicants and the mode of functioning of the C-OSS and its conditions of use.
2. The corridor capacity shall be published and allocated via an international path request coordination system, which is as far as possible harmonised with the other rail freight corridors.

#### III-B PRINCIPLES OF ALLOCATION

##### *Article 9*

1. The C-OSS is responsible for the allocation of pre-arranged paths and reserve capacity on its own rail freight corridor.
2. An applicant requesting pre-arranged paths or reserve capacity covering more than one rail freight corridor may select one C-OSS to act as a single point of contact to co-ordinate its request, but that C-OSS remains responsible for the allocation of capacity on its own rail freight corridor only.
3. Where the same pre-arranged paths are jointly offered by more than one rail freight corridor, the Management Board shall coordinate with the other Management Board(s) concerned to designate the C-OSS responsible for allocating those paths and publish this in the CID.

##### *Article 10*

1. After receipt of all path requests for pre-arranged paths at X-8 (standard deadline for submitting path requests for the annual timetable) the C-OSS shall decide on the -

allocation of pre-arranged paths by X-7.5 and indicate the allocation in the path register accordingly.

2. Requests for pre-arranged paths that cannot be met pursuant to Article 13(3) of the Regulation and that are forwarded to the competent IMs / ABs in accordance with Article 13(4) are to be considered by IMs/ABs as having been submitted before the X-8 deadline. The IMs/ABs shall take their decision and inform the C-OSS within the timescales set out in Annex VII of Directive 2012/34/EU and described in Annex 2 of this Corridor Framework. The C-OSS shall complete the processing of the request and inform the applicant of the decision as soon as possible after receiving the decision from the competent IMs/ABs.
3. The Management Board is invited to decide the deadline for submitting requests for reserve capacity to the C-OSS in a harmonised way at 30 days before the running date.
4. The C-OSS shall provide a first response to requests for reserve capacity within five working days of receiving the path request.

### III-C PRINCIPLES OF FAIRNESS AND INDEPENDENCE

#### *Article 11*

1. The C-OSS shall respect the commercial confidentiality of information provided to it.
2. In the context of the rail freight corridor, and consequently from the point of view of international cooperation, C-OSS staff shall, within their mandate, work independently of their IMs/ABs in taking allocation decisions for pre-arranged paths and reserve capacity on a rail freight corridor. However, the C-OSS staff should work with the IMs/ABs for the purpose of coordinating the allocation of pre-arranged paths and reserve capacity with the allocation of feeder/outflow national paths.

### III-D PRIORITIES TO BE APPLIED BY THE C-OSS IN CASE OF CONFLICTING REQUESTS

#### *Article 12*

1. In the event of conflicting requests, the C-OSS may seek resolution through consultation as a first step, if the following criteria are met:
  - The conflict is only on a single rail freight corridor;
  - Suitable alternative pre-arranged paths are available.
2. Where consultation is undertaken, the C-OSS shall address the applicants and propose a solution. If the applicants agree to the proposed solution, the consultation process ends.
3. If for any reason the consultation process does not lead to an agreement between all parties by X-7.5 the priority rules described in Annex 1 apply.

#### *Article 13*

1. Where consultation under Article 12 is not undertaken, the C-OSS shall apply the priority rules and the process described in Annex 1 immediately.
2. The priority rules concern only pre-arranged paths and are applied only between X-8 and X-7.5 in the event of conflicting applications.

3. Once the allocation decision is made for requests received by X-8, the C-OSS shall propose suitable alternative pre-arranged paths, if available, to the applicant(s) with the lower priority ratings or, in the absence of suitable alternative pre-arranged paths, shall without any delay forward the requests to the competent IMs/ABs in accordance with Article 13(4) of the Regulation. These path requests are to be considered by IMs/ABs as having been submitted before the X-8 deadline.
4. Experience of the conflict resolution process should be assessed by the Management Board and taken into consideration for the pre-arranged path planning process in following timetable periods, in order to reduce the number of conflicts in following years.

#### *Article 14*

With regard to requests placed after X-8, the principle “first come, first served” shall apply.

### Chapter IV

## APPLICANTS

#### *Article 15*

1. An applicant may apply directly to the C-OSS for the allocation of pre-arranged paths or reserve capacity.
2. Applicants shall accept the rail freight corridor’s general terms and conditions as laid down in the CID in order to place requests for pre-arranged path and reserve capacity. A copy of these general terms and conditions shall be provided free of charge upon request. The applicant shall confirm that :
  - it accepts the conditions relating to the procedures of allocation as described in the CID,
  - it is able to place path requests via the system referred to in Article 8,
  - it is able to provide all data required for the path requests.The conditions shall be non-discriminatory and transparent.
3. The allocation of pre-arranged paths and reserve capacity by the C-OSS to an applicant is without prejudice to the national administrative provisions for the use of capacity.
4. Once the pre-arranged path/reserve capacity is allocated by the C-OSS, the applicant shall appoint the railway undertaking(s) which will use the train path/reserve capacity on its behalf and shall inform the C-OSS and the IMs / ABs accordingly. If this appointment is not provided by the applicant by 30 days before the running day at the latest, regardless of whether it is a prearranged path or reserve capacity, the allocated path shall be considered as cancelled.
5. The CID shall describe the rights and obligations of applicants vis-à-vis the C-OSS, in particular where no undertaking has yet been appointed.

### Chapter V

## REGULATORY CONTROL

#### *Article 16*

1. The application of this Corridor Framework on the annual allocation of capacity shall be subject to the control of the Regulatory Bodies.

2. Article 20 of the Regulation requires the relevant Regulatory Body in each rail freight corridor to collaborate with other relevant Regulatory Bodies. The Executive Board invites the Regulatory Bodies involved on the corridor to set out the way in which they intend to cooperate on regulatory control of the C-OSS, by developing and publishing a cooperation agreement defining how complaints regarding the allocation process of the C-OSS are to be filed and how decisions following a complaint are to be taken. The Executive Board also invites the Regulatory Bodies to set out the procedures they envisage for co-operation across rail freight corridors.
3. Where a cooperation agreement has been developed and published, the CID should provide a link to it.

## Chapter VI

### FINAL PROVISIONS

#### *Article 17*

The Management Board shall inform the Executive Board on an annual basis, using the indicators identified in Annex 3, of the quantitative and qualitative development of pre-arranged paths and reserve capacity, in accordance with Article 9(1)c and 19(2) of the Regulation. On this basis, the Executive Board shall evaluate the functioning of the Corridor Framework annually and exchange the findings with the other rail freight corridors applying this Corridor Framework. The Regulatory Bodies may inform the Executive Board of their own observations on the monitoring of the relevant freight corridor.

#### *Article 18*

1. The Executive Board has taken this Decision on the basis of mutual consent of the representatives of the authorities of all its participating States, in accordance with the provisions of Article 14(1) of the Regulation. This Decision is legally binding on its addressees and shall be published.
2. This Corridor Framework replaces any previous Corridor Framework. It shall come into force for the timetable period 2017.
3. Changes to this Corridor Framework can be made but only after consultation with the Management Board and with all rail freight corridors' Executive Boards and Regulatory Bodies.

#### *Article 19*

1. The priority rule and the process described in Annex 1, which are based on frequency and distance criteria, shall be evaluated by the rail freight corridor in the second half of 2018. This evaluation shall be based on a general assessment undertaken by the rail freight corridor taking into account its experience in terms of allocation.
2. In addition in order to broaden the scope of the above evaluation, the Management Board may decide to define and carry out an ex-post evaluation to measure the importance for society and the efficient use of the network under the allocation process for solving conflicting requests.
3. If the rail freight corridor undertakes this additional ex-post evaluation it shall, by the end of 2016, develop a model that can be applied for analytical purposes to the allocation for timetable periods 2018 and 2019. It shall also inform the other rail freight corridors, and

make its evaluation and model available to the other rail freight corridors for their consideration.

4. In accordance with the results of the evaluation of the priority rule, as described above, any potential modification would take effect for the timetable period 2020 and onwards.

*Article 20*

A reference to this Corridor Framework will be included in the CID and in the network statements of the IMs/ABs.

*Article 21*

This Decision is addressed to the IMs/ABs and the Management Board of the rail freight corridor.

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,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION LE 11 JANVIER 2017 :

## 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 publié 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>2</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 ;
  - le nombre de demandes impliquant plus d'un corridor de fret ferroviaire, telles qu'observées au cours des années précédentes ;

---

<sup>2</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 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-E 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-F 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. Le C-OSS fournit une première réponse aux demandes relatives à la réserve de capacités dans les cinq jours ouvrables suivant la réception de la demande.

### III-G 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-H 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.
3. 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 lorsqu'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 documents 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 2017.
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 décrits à l'annexe 1, qui sont basés 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 répartir 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.



Valerie Verzele

Member of the Executive Board for the Minister for Mobility of the Kingdom of Belgium  
Membre du comité exécutif pour la Ministre de la mobilité du Royaume de Belgique



Guillaume Brodard

Member of the Executive Board for the Secretary in charge of Transport, Oceans and Fisheries reporting to the Minister for Ecology, Sustainable Development and Energy of the French Republic

Membre du comité exécutif pour le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche auprès de la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie de la République Française



Pierre-André Meyrat

Member of the Executive Board for the Federal Councillor, Head of the Federal Department of Environment, Transport, Energy and Communications of the Swiss Confederation

Membre du comité exécutif pour la Conseillère fédérale, cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication de la Confédération suisse

Jeannot Poeker

Member of the Executive Board for the Minister for Sustainable Development and Infrastructures of the Grand Duchy of Luxembourg

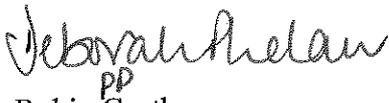
Membre du comité exécutif du Ministre du développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg



Peter Hondebrink

Member of the Executive Board for the Secretary of Infrastructure and the Environment  
of the Kingdom of the Netherlands

Membre du comité exécutif pour le Secrétaire d'État à l'Infrastructure et à l'Environnement du  
Royaume des Pays-Bas



Robin Groth

Member of the Executive Board for the Secretary of State for Transport of the United  
Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Membre du comité exécutif pour le Secrétaire d'État aux transports du Royaume-Uni de  
Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

## ANNEXES

1. Description of the priority rule at X-8 in the event of conflicting requests for pre-arranged paths
2. Activities within the timetabling processes concerning pre-arranged paths and reserve capacity
3. Evaluation of the allocation process

## 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 repartition des capacités.



## ANNEX 1

### **Description of the priority rule at X-8 in the event of conflicting requests for pre-arranged paths.**

#### **If no “Network PaP” is involved in the conflicting requests**

The priority is calculated according to this formula:

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

$L^{\text{PAP}}$  = Total requested length of all PaP sections on all involved RFCs included in one dossier

$L^{\text{F/O}}$  = Total requested length of the feeder/outflow path(s); for the sake of practicality, is assumed to be the distance as the crow flies.

$Y^{\text{RD}}$  = Number of requested running days for the timetable period. A running day will only be taken into account for the priority calculation if it refers to a date with a published PaP offer for the given section.

K = The rate for priority

All lengths are counted in kilometres.

The method of applying this formula is:

in a first step the priority value (K) is calculated using only the total requested length of pre-arranged path ( $L^{\text{PAP}}$ ) multiplied by the Number of requested running days ( $Y^{\text{RD}}$ );

- if the requests cannot be separated in this way, the priority value (K) is calculated using the total length of the complete paths ( $L^{\text{PAP}} + L^{\text{F/O}}$ ) multiplied by the number of requested running days ( $Y^{\text{RD}}$ ) in order to separate the requests;
- if the requests cannot be separated in this way, a random selection is used to separate the requests. This random selection shall be defined in the CID.

#### **If a “Network PaP” is involved in at least one of the conflicting requests:**

- If the conflict is not on a “Network PaP”, the priority rule described above applies
- If the conflict is on a “Network PaP”, the priority is calculated according to the following formula:

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

K = Priority value

$L^{\text{NetPAP}}$  = Total requested length (in kilometres) of the PaP defined as “Network PaP” on either RFC included in one dossier

$L^{\text{Other PAP}}$  = Total requested length (in kilometres) of the PaP (not defined as “Network PaP”) on either RFC included in one dossier

$L^{F/O}$  = Total requested length of the feeder/outflow path(s); for the sake of practicality, is assumed to be the distance as the crow flies.

$Y^{RD}$  = Number of requested running days for the timetable period. A running day will only be taken into account for the priority calculation if it refers to a date with a published PaP offer for the given section.

The method of applying this formula is:

- in a first step the priority value (K) is calculated using only the total requested length of the “Network PaP” ( $L^{NetPaP}$ ) multiplied by the Number of requested running days ( $Y^{RD}$ )
- if the requests cannot be separated in this way, the priority value (K) is calculated using the total length of all requested “Network PaP” sections and other PaP sections ( $L^{NetPaP} + L^{Other PaP}$ ) multiplied by the Number of requested running days ( $Y^{RD}$ ) in order to separate the requests
- if the requests cannot be separated in this way, the priority value (K) is calculated using the total length of the complete paths ( $L^{NetPaP} + L^{Other PaP} + L^{F/O}$ ) multiplied by the Number of requested running days ( $Y^{RD}$ ) in order to separate the requests

If the requests cannot be separated in this way, a random selection is used to separate the requests. This random selection shall be defined in the CID.

## ANNEX 2

### Activities under the timetabling processes concerning pre-arranged paths and reserve capacity.

Date/period	Activity
X-19 – X-16	Preparation phase
X-16 – X-12	Construction phase
X-12 – X-11	Approval and publication
X-11	Publication of pre-arranged paths provided by the IMs/ABs and identification among them of the designated Network PaPs
X-11 – X-8	Application for the Annual Timetable
X-8	Deadline for submitting path requests
X-8 – X-7.5	Pre-booking phase
X-7.5	Forwarding requests with “flexible approaches” (e.g. Feeder/Outflow) “special treatments” and requests where the applicant has neither received the requested pre-arranged path nor accepted – if applicable – an appropriate alternative pre-arranged path to IMs/ABs
X-7.5	Possible return of some remaining (unused) pre-arranged paths to the competent IMs/ABs – based on the decision of the rail freight corridor Management Board – for use during the elaboration of the annual timetable by the IMs/ABs
X-7.5 – X-5.5	Path construction phase for the “flexible approaches”
X-5.5	Finalisation of path construction for requested “flexible approaches” by the IMs/ABs and delivering of the results to C-OSS for information and development of the draft timetable
X-5	Publication of the draft timetable for pre-arranged paths – including sections provided by the IMs/ABs for requested “flexible approaches” by the C-OSS - and for tailor-made alternatives in case the applicant has neither received the requested pre-arranged path nor accepted – if applicable – an appropriate alternative pre-arranged path
X-5 – X-4	Observations from applicants
X-4 – X-3.5	Post-processing and final allocation
X-8 – X-4	Late path request application phase
X-4 – X-2	Late path request allocation phase
X-4 – X-2	Planning (production) reserve capacity for ad-hoc traffic
X-2	Publication reserve capacity for ad-hoc traffic
X-2 – X+12	Application and allocation phase for ad hoc path requests
X+12 – X+15	Evaluation phase

## ANNEX 3

### Evaluation of the allocation process

The process of capacity allocation on the rail freight corridor shall be evaluated throughout the allocation process, with a focus on continuous improvement of the working of the C-OSS. The evaluation shall take place after the major deadlines:

X-11: Publication of PaPs

X-8: Deadline for submitting path requests in the annual timetabling process

X-7.5: Deadline for treatment of PaP requests for the annual timetable by the C-OSS

X-2: Publication of reserve capacity for ad-hoc traffic

The evaluation shall be undertaken by the Management Board. Furthermore, the Management Board shall compile an annual evaluation report which includes recommendations for improvements of the capacity allocation process. The Annual report shall be addressed to the Executive Board.

The results of the monitoring shall be published by the Management Board, and to be included in the reporting as referred to in Article 19 of the Regulation.

The following basic indicators shall at least be evaluated using the methodology outlined below:

Indicator	Calculation formula	Timing
Volume of offered capacity	Km*days offered	At X-11 and X-2
Volume of requested capacity	Km*days requested	At X-8
Volume of requests	Number of requests	At X-8
Volume of capacity (pre-booking phase)	Km*days -(pre-booking phase)	At X-7.5
Number of conflicts	Number of requests submitted to the C-OSS which are in conflict with at least one other request	At X-8

## ANNEXE 1

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

#### 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 un dossier

$L^{\text{F/O}}$  = Longueur totale demandée de(s) sillon(s) de pré-/post-acheminement ; 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

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

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

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

$Y^{RD}$  = 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 » ( $L^{NetPAP}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{RD}$ )
- 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 ( $L^{NetPAP} + L^{Other\ PAP}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{RD}$ ) 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 ( $L^{NetPAP} + L^{Other\ PAP} + L^{F/O}$ ) multipliée par le nombre de jours de circulation demandés ( $Y^{RD}$ ) 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-8 – X-4	Phase pour les demandes tardives de sillons
X-4 – X-2	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-réservation)	Km*jours - (phase de pré-réservation)	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

## GLOSSARY OF ABBREVIATIONS

- **AB:** Allocation Body
- **IM:** Infrastructure Manager
- **C-OSS:** Corridor One Stop Shop
- **PaP:** Pre-arranged path
- **X:** Starting date of a timetable
- **F/O:** Feeder / Outflow
- **RD:** Running days
- **RFC:** Rail Freight Corridor
- **Network PaP:** Pre-arranged path on which the “Network PaP rule” applies.
- **CID:** Corridor Information Document

## GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS

- **ORC :** Organisme de repartition 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 »)

