



# Netverklaring

Principes voor de capaciteitstoewijzing  
op de RFC's voor de dienstregeling 2024

**INFRABEL**





## Versiebeheer

Versie	Datum	Aanpassingen
1	16/08/2022	Eerste versie – Nederlandse vertaling van het document " <a href="#"><i>Harmonised text for Annex 4.10 of the Network Statement - 2024 timetable year</i></a> " van RailNetEurope.



# Inhoudstafel

Versiebeheer .....	1
Inhoudstafel .....	2
1. Inleiding .....	5
2. Corridor-OSS .....	5
2.1 Functie .....	5
2.2 Contact .....	5
2.3 Taal van de C-OSS .....	5
2.4 Taken van de C-OSS .....	5
2.4.1 Rijpadregister .....	7
2.5 Applicaties .....	7
3. Toewijzing van de capaciteit .....	8
3.1 Framework for Capacity Allocation .....	8
3.2 Kandidaten .....	8
3.3 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit .....	9
3.4 Jaarlijkse dienstregelingsfase .....	10
3.4.1 Van tevoren geregelde rijpaden .....	10
3.4.2 Schematische kaart van de Corridor .....	10
3.4.3 Kenmerken van de van tevoren geregelde rijpaden .....	10
3.4.4 Rijpaden op meerdere Corridors .....	11
3.4.5 Van tevoren geregelde rijpaden op overlappende gedeelten .....	11
3.4.6 Toegangsrijpaden, uitstroomrijpaden en rijpaden op maat .....	12
3.4.7 Behandeling van aanvragen .....	12
3.4.8 Hoofdapplicatie voor de behandeling van capaciteitsaanvragen .....	13
3.4.9 Controle van de aanvragen .....	13
3.4.10 Fase van vooraf reserveren .....	14
3.4.11 Prioriteitsregels bij capaciteitstoewijzing .....	14
3.4.12 Netwerk-PaP .....	15
3.4.13 Prioriteitsregel indien er geen netwerk-PaP betrokken is .....	15
3.4.14 Prioriteitsregel indien een netwerk-PaP betrokken is bij minstens een van de concurrerende aanvragen .....	16
3.4.15 Willekeurige selectie .....	16
3.4.16 Bijzondere aanvragen en hun behandeling .....	16

3.4.17 Resultaat van het vooraf reserveren .....	17
3.4.18 Behandeling van niet-aangevraagde van tevoren geregelde rijpaden .....	18
3.4.19 <i>Draft offer</i> .....	18
3.4.20 Opmerkingen .....	19
3.4.21 Verdere behandeling .....	19
3.4.22 Final Offer .....	19
3.5 Late Path Request-fase .....	20
3.5.1 Product .....	20
3.5.2 Rijpaden op meerdere Corridors .....	20
3.5.3 Late Path Requests op overlappende secties .....	20
3.5.4 Behandeling van aanvragen .....	20
3.5.5 Hoofdapplicatie voor Late Path Requests .....	20
3.5.6 Controle van de aanvragen .....	21
3.5.7 Vooraf reserveren .....	21
3.5.8 Opstellen van de rijpaden .....	21
3.5.9 Laterequest-aanbod .....	21
3.6 Ad-Hoc Request-fase .....	22
3.6.1 Reservecapaciteit .....	22
3.6.2 Rijpaden op meerdere Corridors .....	22
3.6.3 Reservecapaciteit op overlappende secties .....	22
3.6.4 Toegangsrijpaden, uitstroomrijpaden en rijpaden op maat .....	22
3.6.5 Behandeling van aanvragen .....	23
3.6.6 Hoofdapplicatie voor Ad-Hoc Requests .....	23
3.6.7 Controle van de aanvragen .....	23
3.6.8 Vooraf reserveren .....	23
3.6.9 Opstellen van de rijpaden .....	23
3.6.10 Ad-Hoc Request-aanbod .....	23
3.7 Wijzigingsverzoek door de kandidaat .....	24
3.7.1 Wijziging .....	24
3.7.2 Intrekking .....	24
3.7.3 Overdracht van capaciteit .....	24
3.7.4 Annulering .....	24
3.7.5 Ongebruikte rijpaden .....	24
3.8 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen .....	25



3.8.1 Buitengewoon vervoer .....	25
3.8.2 Vervoer van gevaarlijke goederen .....	25
3.9 Spoorgebonden diensten .....	25
3.10 Contracten en facturen .....	25
3.11 Beroepsprocedure.....	25
3.12 Tabel met deadlines .....	26



# 1. Inleiding

In deze bijlage worden de procedures beschreven voor de capaciteitstoewijzing door de Corridor One Stop Shop (C-OSS) van een Rail Freight Corridor (Corridor).

Hier worden alle regels toegelicht betreffende de kandidaten, het gebruik van de C-OSS en zijn producten - de van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit - en hoe deze aangevraagd kunnen worden. De processen, bepalingen en stappen met betrekking tot de van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit komen aan bod in Verordening (EU) nr. 913/2010 (Verordening) en gelden voor alle kandidaten. Voor alle andere topics zijn de relevante voorwaarden in andere delen van de netverklaring van toepassing.

Deze bijlage wordt voor elk dienstregelingsjaar herzien en bijgewerkt. Bij elke herziening wordt rekening gehouden met de wijzigingen in de rechtsgrondslag van deze bijlage (bijv. wijzigingen in de EU-verordeningen, het Framework for Capacity Allocation of de nationale voorschriften).

Eventuele wijzigingen tijdens de lopende toewijzingsprocedure zullen rechtstreeks aan de kandidaten worden meegedeeld via publicatie op de website van de betrokken Corridor.

# 2. Corridor-OSS

Overeenkomstig artikel 13 van de Verordening heeft de *Management board* van de Corridor een C-OSS opgericht. De taken van de C-OSS worden op niet-discriminerende wijze uitgevoerd en de vertrouwelijkheid met betrekking tot de kandidaten wordt gehandhaafd.

## 2.1 Functie

De C-OSS is de enige instantie waar kandidaten specifieke infrastructuurcapaciteit voor internationale goederentreinen op de Corridor kunnen aanvragen en ontvangen. De behandeling van de aanvragen vindt plaats op één enkele plaats en in één enkele handeling. Uitsluitend de C-OSS is verantwoordelijk voor de uitvoering van alle activiteiten met betrekking tot de publicatie en het toewijzingsbesluit van de aanvragen van van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit voor rekening van de betrokken IB's/TI's (toewijzende instanties).

## 2.2 Contact

De contactgegevens van de bevoegde C-OSS staan vermeld in het punt 1.6.7 van deze netverklaring.

## 2.3 Taal van de C-OSS

De officiële correspondentietaal van de C-OSS is het Engels.

## 2.4 Taken van de C-OSS

De C-OSS voert onderstaande taken uit tijdens de volgende processen:

- Verzamelen van de internationale capaciteitswensen:
  - Alle geïnteresseerde kandidaten raadplegen via een enquête om hun wensen en behoeften inzake internationale capaciteit voor de jaarlijkse dienstregeling in kaart te brengen. De C-OSS bezorgt de enquête aan de kandidaten en/of publiceert ze op de website van de Corridor. De resultaten van de enquête zullen deel uitmaken van de

input voor het voorontwerp van het aanbod aan tevoren geregelde rijpaden. Het is belangrijk te benadrukken dat de Corridor in geen geval kan garanderen dat aan alle geuite capaciteitswensen wordt voldaan, noch dat er bij de toewijzing voorrang wordt gegeven aan de beschikbaarstelling van soortgelijke capaciteit.

- Voorontwerp van het aanbod aan tevoren geregelde rijpaden:
  - Advies uitbrengen over het capaciteitsaanbod op basis van de input van de kandidaten en de ervaring van de C-OSS en de IB's/TI's op basis van voorgaande jaren en de resultaten van de Transport Market Study.
- Fase van samenstelling:
  - Toezicht houden op het samenstellen van de van tevoren geregelde rijpaden/reservecapaciteit om te zorgen voor geharmoniseerde grensovergangstijden, kalenderdagen en treinparameters.
- Publicatiefase:
  - De catalogus van de van tevoren geregelde rijpaden op X-11 publiceren in het *Path Coordination System* (PCS);
  - De catalogus van de van tevoren geregelde rijpaden controleren in samenwerking met de IB's/TI's, alle fouten rechtzetten die door een van de betrokken partijen zijn ontdekt tot X-10,5;
  - Het aanbod in PCS publiceren vóór de Late Path Request-fase (indien het Late Path-aanbod van toepassing is);
  - De reservecapaciteit op X-2 publiceren in PCS.
- Toewijzingsfase: jaarlijkse dienstregeling (proces jaarlijkse dienstregeling)
  - Alle aanvragen van van tevoren geregelde rijpaden verzamelen, controleren en beoordelen, en waar mogelijk fouten rechtzetten;
  - Een register van de aanvragen opstellen en up-to-date houden (zie 2.4.1);
  - Waar nodig concurrerende aanvragen oplossen door overleg;
  - In geval van concurrerende aanvragen een besluit nemen op basis van de door de Raad van Bestuur vastgestelde prioriteitsregels voor de gehele Corridor (zie 3.1 Framework for Capacity Allocation (FCA));
  - Waar mogelijk alternatieve van tevoren geregelde rijpaden voorstellen aan kandidaten wiens aanvragen een lagere prioriteitswaarde (K-waarde) hebben als gevolg van een conflict tussen verschillende aanvragen;
  - Aanvragen die niet behandeld kunnen worden door de betrokken IB/TI doorsturen, zodat een aanbod op maat uitgewerkt kan worden;
  - De capaciteit vooraf reserveren en de kandidaten op de hoogte brengen van de resultaten op X-7,5;
  - De capaciteit (van tevoren geregelde rijpaden) toewijzen overeenkomstig de relevante deadlines (zie 3.12) en processen voor internationale dienstregeling zoals gedefinieerd door RailNetEurope (RNE) en de toewijzingsregels beschreven in het FCA;
  - Toezicht houden op het samenstellen van de toegangs- en/of uitstroomrijpaden door deze aanvragen door te sturen naar de betrokken IB's/TI's en hun antwoorden/aanbiedingen te verkrijgen. In geval van onverenigbare aanbiedingen (bijv. niet-geharmoniseerde grenstijden) vragen om een correctie.;



- De antwoorden/aanbiedingen (*draft offer* en *final offer* inclusief toegang en uitstroom) namens de betrokken IB's/TI's aan de kandidaten bezorgen;
  - De catalogus van de van tevoren geregelde rijpaden up-to-date houden.
- Toewijzingsfase: *Late Path Requests* (proces jaarlijkse dienstregeling)
    - Alle *Late Path Requests* verzamelen, controleren en beoordelen, en waar mogelijk fouten rechtzetten;
    - Waar nodig capaciteit toewijzen voor de *Late Path Requests*;
    - Toezicht houden op het samenstellen van de toegangs- en/of uitstroomrijpaden door deze aanvragen door te sturen naar de betrokken IB's/TI's en hun antwoorden/aanbiedingen te verkrijgen. In geval van onverenigbare aanbiedingen (bijv. niet-geharmoniseerde grenstijden) vragen om een correctie;
    - De antwoorden/aanbiedingen namens de betrokken IB's/TI's aan de kandidaten bezorgen;
    - De betrokken catalogus up-to-date houden.
  - Toewijzingsfase: *Ad-Hoc Requests* (reservecapaciteit) (proces lopend dienstregeling)
    - Alle aanvragen met betrekking tot reservecapaciteit verzamelen, controleren en beoordelen, en waar mogelijk fouten rechtzetten;
    - Een register van de aanvragen opstellen en up-to-date houden;
    - Capaciteit toewijzen voor reservecapaciteit;
    - Toezicht houden op het samenstellen van de toegangs- en/of uitstroomrijpaden door deze aanvragen door te sturen naar de betrokken IB's/TI's en hun antwoorden/aanbiedingen te verkrijgen. In geval van onverenigbare aanbiedingen (bijv. niet-geharmoniseerde grenstijden) vragen om een correctie;
    - De antwoorden/aanbiedingen namens de betrokken IB's/TI's aan de kandidaten bezorgen;
    - De catalogus met reservecapaciteit up-to-date houden.

### 2.4.1 Rijpadregister

De C-OSS houdt een rijpadregister bij voor alle inkomende aanvragen met daarin de gegevens van de aanvragen, de namen van de kandidaten, de details over de verstrekte documenten en de incidenten die zich hebben voorgedaan. Een rijpadregister wordt vrij ter beschikking gesteld van alle betrokken kandidaten zonder dat de identiteit van andere kandidaten wordt bekendgemaakt, tenzij de betrokken kandidaten met een dergelijke bekendmaking hebben ingestemd. De inhoud van het register zal hen enkel op verzoek worden meegedeeld.

## 2.5 Applicaties

PCS is de enige applicatie die gebruikt kan worden voor de publicatie van het bindende aanbod van van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit van de Corridor en voor het plaatsen en beheren van aanvragen met betrekking tot internationale treinpaden op de Corridor.

Aanvragen met betrekking tot van tevoren geregelde rijpaden/reservecapaciteit kunnen alleen via PCS bij de betrokken C-OSS worden ingediend. Wanneer de aanvraag rechtstreeks gericht wordt tot de betrokken IB's/TI's, delen zij de kandidaat mee dat hij via de C-OSS een correcte aanvraag tot van tevoren geregelde rijpaden/reservecapaciteit in PCS moet plaatsen volgens de geldende deadlines. De



van tevoren geregelde rijpaden/reservecapaciteit die alleen via nationale applicaties wordt aangevraagd, wordt niet toegewezen.

Aanvragen met betrekking tot van tevoren geregelde rijpaden/reservecapaciteit kunnen met andere woorden niet via een andere applicatie dan PCS worden ingediend.

## 3. Toewijzing van de capaciteit

Het besluit over de toewijzing van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de Corridor wordt namens de betrokken IB's/TI's genomen door de C-OSS. Wat de toegangs- en/of uitstroomrijpaden betreft, wordt het toewijzingsbesluit genomen door de betrokken IB's/TI's en door de C-OSS aan de kandidaat meegedeeld. Er moet worden gezorgd voor een consistente samenstelling die de toegangs- en/of uitstroomrijpadsecties en de corridor gerelateerde rijpadsectie omvat.

Alle noodzakelijke contractuele betrekkingen betreffende de toegang tot het net moeten bilateraal worden geregeld tussen de kandidaat en elke afzonderlijke IB/TI.

### 3.1 Framework for Capacity Allocation

Zoals vermeld in artikel 14.1 van de Verordening zijn de Raden van Bestuur van de Rail Freight Corridors een gezamenlijk Framework for Capacity Allocation (FCA) overeengekomen. Deze documenten zijn terug te vinden op het CIP via <https://cip-online.rne.eu/>. Het FCA vormt de basis voor de capaciteitstoewijzing door de C-OSS.

### 3.2 Kandidaten

De kandidaten moeten de algemene voorwaarden van de Corridor in PCS eerst aanvaarden alvorens hun aanvraag in te dienen.

Zonder aanvaarding van de algemene voorwaarden kan de kandidaat de aanvraag niet verzenden. Indien een aanvraag door meerdere kandidaten wordt ingediend, moet elke kandidaat die een van tevoren geregeld rijpadsectie aanvraagt de algemene voorwaarden aanvaarden voor elke Corridor waarbinnen deze rijpadsectie valt. Indien een van de kandidaten enkel een toegangs- of uitstroomrijpadsectie aanvraagt, is de aanvaarding van de algemene voorwaarden niet nodig.

De aanvaarding hoeft slechts eenmaal per kandidaat en per Corridor te gebeuren en is geldig voor één dienstregelingsperiode.

Door de algemene voorwaarden te aanvaarden, verklaart de kandidaat dat hij:

- het CID van de Corridor, en met name Sectie 4, heeft gelezen, begrepen en aanvaard;
- voldoet aan alle voorwaarden van de toepasselijke wetgeving en van de IB's/TI's die betrokken zijn bij de aangevraagde rijpaden, met inbegrip van alle administratieve en financiële vereisten;
- alle voor de rijpadaanvraag vereiste gegevens zal verstrekken,
- de bepalingen van de nationale netverklaringen van toepassing op het(de) gevraagde rijpad(en) aanvaardt.

Bij een kandidaat niet-spoorwegonderneming wordt de spoorwegonderneming aangesteld die verantwoordelijk zal zijn voor het treinverkeer en worden de C-OSS en de IB's/TI's hiervan zo snel mogelijk op de hoogte gebracht, en dit uiterlijk 30 dagen voor de ritdag. Wanneer de aanstelling niet

gebeurt voor deze datum, wordt de aanvraag als geannuleerd beschouwd en zijn de nationale regels voor rijpadannulatie van toepassing.

Wanneer een kandidaat niet-spoorwegonderneming een aanvraag indient voor toegangs-/uitstroomrijpaden, zijn de nationale regels voor de aanstelling van de aangewezen spoorwegonderneming van toepassing.

### 3.3 Vereisten voor het aanvragen van capaciteit

De Corridor past de door RNE vastgestelde internationale dienstregelingstermijnen toe voor het indienen van rijpadaanvragen en voor de toewijzing ervan (zie <http://www.rne.eu/sales-timetabling/timetabling-calender/> of paragraaf 3.12 voor de kalender van de Corridor).

Alle aanvragen moeten worden ingediend via PCS, dat het enige instrument is voor het aanvragen en beheren van capaciteit op alle Corridors. De C-OSS mag geen PCS-dossiers aanmaken namens de kandidaat. Op verzoek kan de C-OSS kandidaten ondersteunen bij het aanmaken van de dossiers om inconsistenties te vermijden en de verwachtingen van de kandidaten bij te sturen (maximaal 1 week vóór de uiterste termijn voor het indienen van aanvragen). De IB's/TI's kunnen de kandidaten ondersteunen door de aanvragen te onderwerpen aan een technische controle.

Een aanvraag tot internationale goederencapaciteit via de C-OSS moet aan de volgende eisen voldoen:

- het moet via PCS worden ingediend bij een C-OSS en moet minstens één van tevoren geregelde rijpadsectie/reservecapaciteitssectie bevatten. Meer details vindt u in de PCS Gebruikershandleiding <http://cms.rne.eu/pcs/pcs-documentation/pcs-basics>);
- het moet minstens één grens van een Corridor overschrijden;
- het moet een treinrit omvatten van vertrek tot aankomst, met inbegrip van de tevoren geregelde rijpadsecties/reservecapaciteitsecties op een of meerdere Corridors alsook, indien van toepassing, de toegangs- en/of uitstroomrijpaden, voor alle ritdagen. In bepaalde gevallen, die te wijten zijn aan technische beperkingen van PCS, kan het voor een aanvraag nodig zijn meerdere dossiers in te dienen. Het gaat dan om de volgende specifieke gevallen:
  - Verschillend vertrek- en/of aankomstpunt naar gelang de ritdag (maar met gebruikmaking van identieke van tevoren geregelde rijpadcapaciteit/reservecapaciteit voor minstens één van de IB's waarvoor capaciteit werd aangevraagd).
  - Overladen van een trein naar een andere trein (of omgekeerd) wegens infrastructuurbeperkingen.
  - De IB/TI vraagt de kandidaat specifiek om de aanvraag in twee of meer dossiers op te splitsen.

Om de C-OSS in staat te stellen dergelijke dossiers als één aanvraag te identificeren en om een correcte berekening van de prioriteitswaarde (K-waarde) mogelijk te maken wanneer een aanvraag in meerdere dossiers moet worden ingediend, moet de kandidaat het verband tussen deze dossiers in PCS aangeven. Voorts moet de kandidaat in het opmerkingenveld de reden vermelden voor het gebruik van meerdere dossiers;

- De technische parameters van de rijpadaanvraag moeten binnen het bereik liggen van de oorspronkelijk gepubliceerde parameters van de aangevraagde van tevoren geregelde rijpadsecties (uitzonderingen zijn mogelijk indien toegestaan door de betrokken IB/TI, bijv. wanneer de dienstregeling van het van tevoren geregelde rijpad in acht kan worden genomen);

- Wat de rijpadsecties met flexibele tijden betreft, kan de kandidaat tijden, stops en parameters aanpassen/toevoegen naar gelang van zijn eigen behoeften binnen het gegeven bereik.

Bij sommige Corridors kunnen verdere specifieke eisen van toepassing zijn voor bijkomende gevallen. Voor de beschrijving van dergelijke eisen wordt verwezen naar de CID's van de afzonderlijke Corridors.

## 3.4 Jaarlijkse dienstregelingsfase

### 3.4.1 Van tevoren geregelde rijpaden

De van tevoren geregelde rijpaden bestaan uit een gezamenlijk aanbod aan gecoördineerde grensoverschrijdende rijpaden voor de jaarlijkse dienstregeling die door de bij de Corridor betrokken IB's/TI's wordt samengesteld. De C-OSS fungeert als enig contactpunt voor de publicatie en toewijzing van de van tevoren geregelde rijpaden.

De van tevoren geregelde rijpaden vormen een kant-en-klaar capaciteitsproduct voor internationaal goederenvervoer per spoor. Om tegemoet te komen aan de kandidaten hun nood aan flexibiliteit en aan de marktvraag op de Corridor, worden de van tevoren geregelde rijpaden opgesplitst in verschillende delen, in plaats van als volledig van tevoren geregeld rijpad te worden geleverd zoals bijvoorbeeld van 'Startpunt(en)' tot 'Eindpunt(en)'. Toch zou het aanbod ook enkele van tevoren geregelde rijpadsecties kunnen omvatten die volledig nationaal zijn en aan te vragen zijn bij de C-OSS voor goederentreinen die minstens één grens op een Corridor overschrijden in het kader van aanvragen met betrekking tot internationale rijpaden.

Ter voorbereiding van elke dienstregelingsperiode publiceert de C-OSS een catalogus van van tevoren geregelde rijpaden. Deze wordt gepubliceerd in PCS.

De van tevoren geregelde rijpaden worden op X-11 gepubliceerd in PCS. Tussen X-11 en X-10,5 mag de C-OSS in PCS alle fouten met betrekking tot de gepubliceerde van tevoren geregelde rijpaden rechtzetten die door een van de betrokken partijen worden ontdekt. In deze fase hebben de gepubliceerde van tevoren geregelde rijpaden de status 'read only' voor kandidaten die de C-OSS ook input kunnen geven over de correctie van fouten.

### 3.4.2 Schematische kaart van de Corridor

Een schematische kaart van elke Corridor wordt als bijlage bij het CID gevoegd.

### 3.4.3 Kenmerken van de van tevoren geregelde rijpaden

Een dienstregeling van de van tevoren geregelde rijpaden wordt gepubliceerd met een van de volgende kenmerken:

- Rijpadsecties met vaste tijden (de gegevens in de rijpadaanvraag kunnen niet worden gewijzigd door de kandidaat).
  - Capaciteit met vaste begin-, tussen- en eindtijden bij één IB/TI.
  - Tussenliggende Punten en Operationele Punten met vaste tijden. Aanvragen tot wijziging van de gepubliceerde van tevoren geregelde rijpaden moeten door de betrokken IB's/TI's worden onderzocht en kunnen alleen worden aanvaard indien zij haalbaar zijn en geen verandering brengen in de berekening van de prioriteitsregel in geval van concurrerende aanvragen op X-8.

- Rijpadsecties met flexibele tijden (de gegevens in de rijpadaanvraag kunnen gewijzigd worden door de kandidaat naar gelang van zijn individuele behoeften, maar zonder de gegeven reeks van standaard rij- en stoptijden en treinparameters te overschrijden. In voorkomend geval moeten het maximaal aantal haltes en de totale stoptijd per rijpadgedeelte in acht worden genomen.)
  - Het staat de kandidaten vrij hun eigen eisen in hun aanvraag tot van tevoren geregelde rijpaden op te nemen binnen de parameters die in de catalogus van de van tevoren geregelde rijpaden worden vermeld.
  - In voorkomend geval moet de vermelding van de standaard reistijden voor elke corridorsectie in acht worden genomen.
  - Optioneel: Tussenliggende Punten zonder vaste tijden. Andere punten op de Corridor kunnen worden aangevraagd.
  - Optioneel: Operationele Punten zonder vaste tijden.

Wijzigingsaanvragen die buiten de bovengenoemde flexibiliteit vallen, moeten door de betrokken IB's/TI's worden onderzocht indien zij de aanvragen aanvaarden. De wijzigingen kunnen alleen worden aanvaard indien zij haalbaar zijn.

De C-OSS promoot de van tevoren geregelde rijpaden door ze voor te stellen aan bestaande en potentiële kandidaten.

Voor de beschrijving van verdere bijzonderheden wordt verwezen naar de CID's van de afzonderlijke Corridors.

Bij sommige Corridors kan de aanpak op basis van capaciteitsbandbreedte worden toegepast. Voor een beschrijving van de specifieke kenmerken van de capaciteitsbandbreedteaanpak wordt verwezen naar de CID's van de afzonderlijke Corridors.

### 3.4.4 Rijpaden op meerdere Corridors

Het is mogelijk dat capaciteitsaanvragen betrekking hebben op meer dan één Corridor. Een door meerdere Corridors geharmoniseerd aanbod van van tevoren geregelde rijpaden kan worden gepubliceerd en als zodanig worden aangeduid. De kandidaat kan met één aanvraag meerdere van tevoren geregelde rijpadsecties binnen verschillende Corridors aanvragen. Iedere C-OSS blijft verantwoordelijk voor de toewijzing van zijn eigen van tevoren geregelde rijpadsecties, maar de kandidaat mag zijn vragen slechts richten tot één van de betrokken C-OSS'en die zo nodig overleg zal plegen met de andere betrokken C-OSS'en.

Rijpaden op meerdere Corridors moeten worden weergegeven op een kaart in bijlage 4C bij het CID van elke Corridor.

### 3.4.5 Van tevoren geregelde rijpaden op overlappende gedeelten

De lay-out van de corridorlijnen leidt tot situaties waarin sommige corridorlijnen met andere overlappen. Het doel van de Corridors is in dit geval om het best mogelijke aanbod voor te bereiden, rekening houdend met de verschillende verkeersstromen, en om de mogelijke oplossingen te tonen om de betrokken overlappende gedeelten met de rest van de betrokken Corridors te verbinden.

In het geval van overlappende gedeelten kunnen de Corridors een gemeenschappelijk aanbod ontwikkelen dat zichtbaar is via alle betrokken Corridors. Deze betrokken Corridors zullen beslissen welke C-OSS verantwoordelijk is voor de uiteindelijke beslissing over de toewijzing van de gepubliceerde capaciteit. Bij een conflict beslist de verantwoordelijke C-OSS samen met de andere C-

OSS'en welke aanvraag voorrang krijgt. In ieder geval zal de kandidaat worden geraadpleegd door de verantwoordelijke C-OSS.

De beschrijving van gemeenschappelijke aanbiedingen op overlappende gedeelten moet worden weergegeven op de kaart in bijlage 4C bij het CID van elke Corridor.

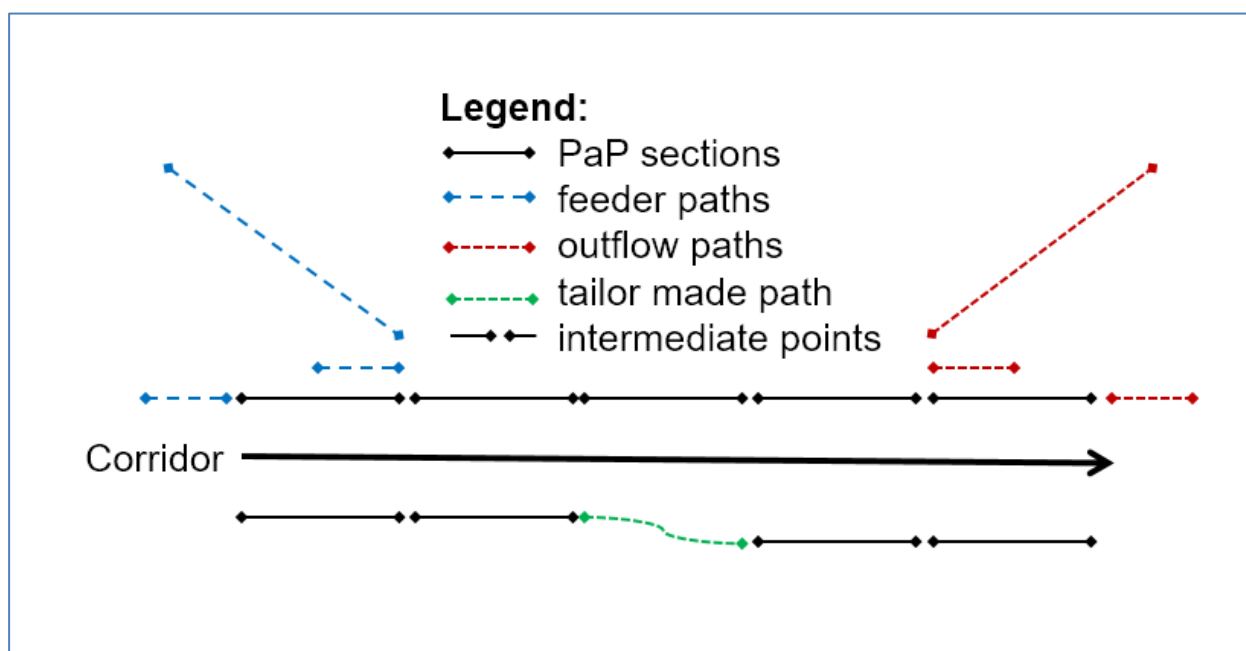
### 3.4.6 Toegangsrijpaden, uitstroomrijpaden en rijpaden op maat

Indien de beschikbare van tevoren geregelde rijpaden niet het volledige aangevraagde traject bestrijken, kan de kandidaat een toegangs- en/of uitstroomrijpad naar de van tevoren geregelde rijpadsectie(s) opnemen in de internationale aanvraag die via PCS in één enkele aanvraag aan de C-OSS wordt gericht.

Een toegangs-/uitstroomrijpad verwijst respectievelijk naar elk padgedeelte vóór een Tussenliggend Punt op een Corridor (toegangsrijpad) en elk padgedeelte na een Tussenliggend Punt (uitstroomrijpad).

De toegangs-/uitstroomrijpaden zullen op verzoek in de betrokken PCS-dossiers worden samengesteld met inachtneming van de nationale regels voor de rijpadtoewijzing. De C-OSS deelt het aanbod mee aan de kandidaat binnen hetzelfde tijdsbestek dat geldt voor de mededeling van de aangevraagde van tevoren geregelde rijpaden. Het aanvragen van een rijpad op maat tussen twee van tevoren geregelde rijpadsecties is mogelijk, maar omdat het voor IB's/TI's moeilijk is om twee van tevoren geregelde rijpadsecties met elkaar te verbinden, is een passend aanbod wellicht minder waarschijnlijk (zie 3.4.16 voor meer details).

Grafiek met mogelijke scenario's voor toegangs-/uitstroomrijpaden in het kader van een aanvraag met betrekking tot een of meerdere van tevoren geregelde rijpadsecties:



### 3.4.7 Behandeling van aanvragen

De C-OSS publiceert de catalogus met van tevoren geregelde rijpaden op X-11 in PCS, inspecteert deze in samenwerking met de IB's/TI's, en zet tot X-10,5 alle fouten recht die door een van de betrokken partijen zijn ontdekt. Kandidaten kunnen hun aanvragen indienen tot X-8. De C-OSS fungeert als enig

contactpunt voor de kandidaten, zodat zij in één keer aanvragen kunnen indienen en antwoorden kunnen krijgen met betrekking tot de corridorcapaciteit voor internationale goederentreinen die minstens één grens van een Corridor overschrijden. Op verzoek kan de C-OSS kandidaten ondersteunen bij het aanmaken van de dossiers om inconsistenties te vermijden en de verwachtingen van de kandidaten bij te sturen. De IB's/TI's kunnen de kandidaten ondersteunen door de aanvragen te onderwerpen aan een technische controle.

### 3.4.8 Hoofdapplicatie voor de behandeling van capaciteitsaanvragen

De kandidaten gebruiken PCS om hun aanvragen te verzenden naar de C-OSS. Tijdens het samenstellingsproces van de toegangs- en/of uitstroomrijpaden en de rijpaden op maat kan de kandidaat via het nationale instrument aanvullende informatie krijgen.

De volgende matrix laat voor elke stap van het proces zien naar welk instrument in de eerste plaats gekeken moet worden.

Fase	Aanvraag (tot X-8)	Intrekking (X-8)	Vooraf reserveren (X-7,5)	Draft offer (X-5)	Opmerkingen (X-5 tot X-4)	Final offer (X-3,5)	Aanvaarding (tot X-3)	Wijziging (na X-4)	Annulering (na X-4)
Hoofd-applicatie	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	Nationale applicatie/ PCS*	Nationale applicatie/ PCS*
Bijkomende applicatie			E-mail (voor informatie omtrent vooraf reserveren)						

\* Betreffende Infrabel moeten de aanpassingen/annulaties na X-4 ingediend worden via de toepassing PCS (zie punt 4.2.2.2 van het hoofddocument).

### 3.4.9 Controle van de aanvragen

De C-OSS gaat ervan uit dat de kandidaat de kenmerken van de gepubliceerde van tevoren geregelde rijpaden heeft aanvaard door het geselecteerde van tevoren geregelde rijpad aan te vragen. Alle inkomende capaciteitsaanvragen zullen echter onderworpen worden aan de volgende plausibiliteitscontroles:

- Aanvraag met betrekking tot goederentrein die gebruik maakt van een van tevoren geregeld rijpad en die minstens één grens van een Corridor overschrijdt
- Aanvraag zonder ingrijpende wijziging van de parameters

Bij plausibiliteitsfouten kan de C-OSS samen met de kandidaat nagaan of deze opgelost kunnen worden:

- Als het probleem kan worden opgelost, wordt de aanvraag door de C-OSS gecorrigeerd (na goedkeuring van de betrokken kandidaten) en verwerkt zoals alle andere aanvragen. De kandidaat moet de correcties binnen de 5 kalenderdagen aanvaarden of verwerpen. Indien de kandidaat niet antwoordt of de correcties weigert, zendt de C-OSS de oorspronkelijke aanvraag door naar de betrokken IB/TI.
- Indien het probleem niet kan worden opgelost, zal de aanvraag geweigerd worden.

Alle aanvragen die niet in overeenstemming zijn met het gepubliceerde aanbod worden door de C-OSS onmiddellijk doorgestuurd naar de betrokken IB/TI voor verdere behandeling. In die gevallen worden de antwoorden verstrekt door de betrokken IB/TI. De IB's/TI's zullen de aanvragen beschouwen als tijdig ingediend (d.w.z. tot X-8).

Bij sommige Corridors kunnen extra controles worden toegepast. Voor de beschrijving van deze aanvullende controles wordt verwezen naar de CID's van de afzonderlijke Corridors.

Bij ontbrekende of inconsistente gegevens neemt de C-OSS rechtstreeks contact op met de belangrijkste kandidaat met de vraag de bijgewerkte gegevens/wijzigingen binnen de 5 kalenderdagen aan te leveren.

Doorgaans geldt het volgende: wanneer een aanvraag wordt ingediend voor van tevoren geregelde rijpaden op meerdere Corridors, controleren de betrokken C-OSS'en de capaciteitsaanvraag in samenwerking met de andere betrokken C-OSS('en) om er zeker van te zijn dat zij betrokken worden bij de verwerking van de aanvragen op meerdere Corridors. Op deze manier wordt de cumulatieve lengte van het op elke Corridor aangevraagde van tevoren geregelde rijpad gebruikt om de prioriteitswaarde (K-waarde) van eventuele concurrerende aanvragen te berekenen (zie 3.4.11 voor meer details). De verschillende Corridors kunnen dus worden gezien als onderdeel van één gecombineerd netwerk.

#### 3.4.10 Fase van vooraf reserveren

Bij concurrerende aanvragen van van tevoren geregelde rijpaden ingediend tot X-8 wordt een prioriteitsregel toegepast. De prioriteitsregels worden vermeld in het FCA (zie 3.1) en in 3.4.11.

Namens de betrokken IB's/TI's en overeenkomstig het resultaat van de prioriteitsregels - zoals toegelicht in 3.4.11 - reserveert de C-OSS de van tevoren geregelde rijpaden.

De C-OSS stuurt de aangevraagde toegangs-/uitstroomrijpaden en/of de aanpassing door naar de betrokken IB's/TI's voor het uitwerken van een dienstregelingsaanbod dat past bij het reeds gereserveerde van tevoren geregelde rijpad, zoals ook het geval kan zijn bij aanvragen met een lagere prioriteitswaarde (zie verder voor het proces rond de prioriteitsregel). Deze laatste zal in de volgende volgorde worden behandeld:

- Er kan overleg gepleegd worden
- Er kunnen alternatieven aangeboden worden (indien beschikbaar)
- Indien geen van bovenstaande stappen werd toegepast of succesvol was, zal de aangevraagde dienstregeling aan de betrokken IB's/TI's bezorgd worden met het oog op de uitwerking van een aanbod op maat dat zo dicht mogelijk aanleunt bij de oorspronkelijke aanvraag.

#### 3.4.11 Prioriteitsregels bij capaciteitstoewijzing

Conflicten worden opgelost via het volgende stappenplan dat in overeenstemming is met het FCA:

- A) Door middel van overleg tussen de kandidaten en de C-OSS kan een oplossing gevonden worden, indien aan de volgende criteria is voldaan:
  - Het conflict heeft slechts betrekking op één Corridor.
  - Er zijn geschikte alternatieve van tevoren geregelde rijpaden beschikbaar.
- B) De prioriteitsregel wordt toegepast zoals beschreven in bijlage 1 bij het FCA (zie 3.1) en in 3.4.13 en 3.4.14.



- Gevallen waarbij geen netwerk-PaP betrokken is (zie 3.4.13)
- Gevallen waarbij een netwerk-PaP betrokken is bij minstens één van de aanvragen (zie 3.4.14)

In de tabel in bijlage 4.E van het CID van elke Corridor worden de afstanden vermeld waarmee rekening wordt gehouden bij de berekening van de prioriteitswaarde.

#### C) Willekeurige selectie (zie 3.4.15.)

Wanneer meer dan één van tevoren geregeld rijpad beschikbaar is voor het gepubliceerde van tevoren geregeld rijpad, zal de C-OSS de van tevoren geregelde rijpaden met de hoogste prioriteitswaarde al reserveren totdat de gepubliceerde drempelwaarde bereikt is. Wanneer deze drempel wordt bereikt, past de C-OSS de procedure toe voor de behandeling van de aanvragen met een lagere prioriteitswaarde zoals hierboven vermeld.

Bij sommige Corridors kan er een oplossing gevonden worden via overleg. Voor de beschrijving van een dergelijke oplossing via overleg wordt verwezen naar de CID's van de afzonderlijke Corridors.

### 3.4.12 Netwerk-PaP

Een netwerk-PaP is geen rijpadproduct. Toch kunnen sommige van tevoren geregelde rijpaden door Corridors aangeduid worden als netwerk-PaP's. Dit gebeurt meestal bij capaciteitsaanvragen waarbij meer dan één Corridor betrokken is. Netwerk-PaP's zijn ontworpen om de prioriteit van een aanvraag te kunnen bepalen, bijvoorbeeld bij van tevoren geregelde rijpadsecties met weinig capaciteit. Het doel is de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk te benutten en beter af te stemmen op de verkeersvraag.

Voorlopig wordt door geen enkele van de Corridors netwerk-PaP's aangeboden.

### 3.4.13 Prioriteitsregel indien er geen netwerk-PaP betrokken is

De prioriteit wordt berekend volgens deze formule:

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

- $K$  = De prioriteitswaarde
- $L^{PAP}$  = Totale aangevraagde lengte van alle van tevoren geregelde rijpadsecties op alle RFC's betrokken bij één aanvraag. De definitie van 'aanvraag' vindt u in 3.3.
- $L^{F/O}$  = Totale aangevraagde lengte van het(de) toegangs-/uitstroomrijpad(en) betrokken bij één aanvraag; om praktische redenen wordt hierbij de afstand in vogelvlucht genomen.
- $Y^{RD}$  = Aantal aangevraagde ritdagen voor de dienstregelingsperiode. Een ritdag wordt enkel in aanmerking genomen bij de prioriteitsberekening als deze verwijst naar een datum met een gepubliceerd aanbod aan van tevoren geregelde rijpaden voor de betrokken sectie.

Alle lengtes worden uitgedrukt in kilometers.

De methode om deze formule toe te passen is als volgt:

- Allereerst wordt de prioriteitswaarde ( $K$ ) berekend aan de hand van de totale aangevraagde lengte van het van tevoren geregelde rijpad ( $L^{PAP}$ ) vermenigvuldigd met het aantal aangevraagde ritdagen ( $Y^{RD}$ );
- Indien de aanvragen niet op deze manier van elkaar gescheiden kunnen worden, wordt de prioriteitswaarde ( $K$ ) berekend aan de hand van de totale lengte van de volledige rijpaden ( $L^{PAP}$ )

+  $L^{F/O}$ ) vermenigvuldigd met het aantal aangevraagde ritdagen ( $Y^{RD}$ ) om de aanvragen onder te verdelen;

- Indien de aanvragen ook niet op deze manier van elkaar gescheiden kunnen worden, wordt een willekeurige selectie gebruikt om de aanvragen onder te verdelen. Deze willekeurige selectie wordt beschreven in 3.4.15.

### 3.4.14 Prioriteitsregel indien een netwerk-PaP betrokken is bij minstens een van de concurrerende aanvragen

Voorlopig wordt door geen enkele van de Corridors netwerk-PaP's aangeboden.

### 3.4.15 Willekeurige selectie

Indien de aanvragen niet van elkaar gescheiden kunnen worden aan de hand van bovengenoemde prioriteitsregels, wordt een willekeurige selectie gebruikt om de aanvragen onder te verdelen.

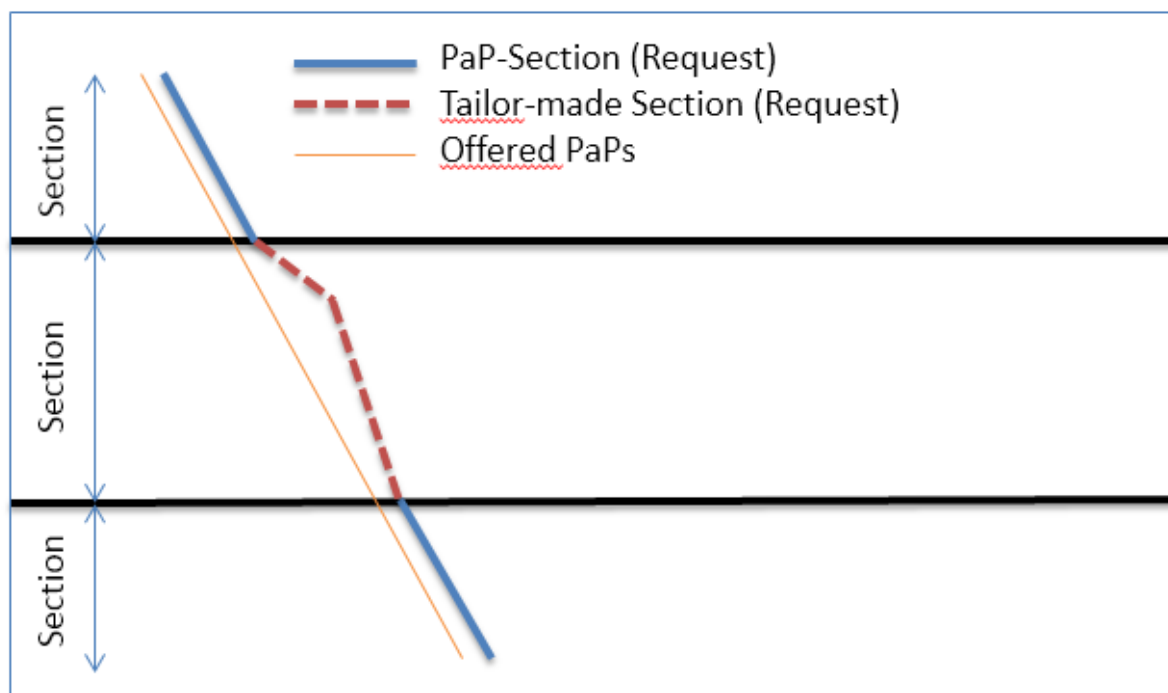
- De respectieve kandidaten zullen vóór X-7,5 op de hoogte worden gebracht van het onbesliste conflict en worden uitgenodigd voor een loting.
- De loting wordt voorbereid en uitgevoerd door de C-OSS, en dit met volledige transparantie.
- Het resultaat van de loting wordt vóór X-7,5 aan alle betrokken partijen, al dan niet aanwezig, meegedeeld via PCS en e-mail.

Bij sommige Corridors kan een andere regel voor de willekeurige selectie worden toegepast. Voor de beschrijving van deze afwijkende regels voor willekeurige selectie wordt verwezen naar de CID's van de afzonderlijke Corridors.

### 3.4.16 Bijzondere aanvragen en hun behandeling

Het volgende speciale gebruik van tevoren geregelde rijpaden bestaat uit de toewijzing binnen de voormalige dienstregelingen: verdeling van het doorlopende aanbod in stukken geïdentificeerd door de ID van het tevoren geregelde rijpad (van tevoren geregeld rijpad / geen van tevoren geregeld rijpad). Dit verwijst naar de situatie waarin de kandidaten de corridorcapaciteit (op één of meerdere Corridors) aanvragen in onderstaande volgorde:

- 1) Van tevoren geregeld rijpadsectie
- 2) Rijpadsectie op maat
- 3) Van tevoren geregeld rijpadsectie



Deze aanvragen zullen, afhankelijk van het startpunt van de samenstelling binnen de aanvraag, als volgt in aanmerking worden genomen:

- Startpunt van de samenstelling in het begin: De C-OSS reserveert al de van tevoren geregelde rijpadgedeelten vanaf het begin tot het einde van het eerste doorlopende van tevoren geregelde rijpadsectie. Geen enkele sectie na de onderbreking van de van tevoren geregelde rijpadsectie zal alvorens gereserveerd worden; zij zullen behandeld worden als een rijpad op maat.
- Startpunt van de samenstelling aan het einde: De C-OSS reserveert al de van tevoren geregelde rijpadsecties vanaf het aankomstpunt van de aanvraag tot het begin van de laatste doorlopende van tevoren geregelde rijpadsectie. Geen enkele sectie tussen het beginpunt en de onderbreking van de van tevoren geregelde rijpadsecties zal alvorens gereserveerd worden; zij zullen behandeld worden als een rijpad op maat.
- Startpunt van de samenstelling in het midden: De C-OSS reserveert al de langste van de aangevraagde van tevoren geregelde rijpadsecties voor of na de onderbreking. Geen enkele andere sectie wordt alvorens gereserveerd; zij zullen behandeld worden als een rijpad op maat.

In elk van bovengenoemde gevallen kan de aangevraagde capaciteit aan van tevoren geregelde rijpaden, die op maat uitgewerkt kan worden, in een later stadium worden toegewezen indien de IB's/TI's het rijpad op maat kunnen leveren zoals gevraagd. In geval van toewijzing behoudt het van tevoren geregelde rijpadgedeelte op maat zijn volledige bescherming. Dit type aanvraag heeft geen invloed op de toepassing van de prioriteitsregel.

### 3.4.17 Resultaat van het vooraf reserveren

De C-OSS geeft de kandidaten uiterlijk op X-7,5 tussentijdse informatie over de status van hun aanvraag.

Tijdens deze consultatie worden de betrokken kandidaten op de hoogte gebracht van het resultaat.

Indien er geen consultatie plaatsgevonden heeft, worden de kandidaten met een hogere prioriteitswaarde (K-waarde) via de tussentijdse evaluatie op de hoogte gebracht van de in hun voordeel genomen besluiten omtrent het vooraf reserveren.

In geval van concurrerende aanvragen met een lagere prioriteitswaarde, zal de C-OSS indien mogelijk een alternatief van tevoren geregeld rijpad aanbieden. De betrokken kandidaat moet het voorgestelde alternatief binnen de 5 kalenderdagen aanvaarden of verwerpen. Indien de kandidaat niet antwoordt of het alternatief weigert of er geen alternatief voorhanden is, stuurt de C-OSS de oorspronkelijke aanvraag door naar de betrokken IB/TI. De C-OSS deelt de kandidaten met een lagere prioriteitswaarde (K-waarde) tegen X-7,5 mee dat hun aanvraag werd doorgestuurd naar de betrokken IB/TI voor verdere behandeling in het kader van de normale procedure voor het opstellen van de jaarlijkse dienstregeling, en dat de C-OSS het *draft offer* aan rijpaden namens de betrokken IB/TI op X-5 zal verstrekken via PCS. Deze aanvragen worden door de betrokken IB/TI behandeld als tijdig ingediende aanvragen en worden derhalve opgenomen in het reguliere nationale proces voor het opstellen van de jaarlijkse dienstregeling.

### 3.4.18 Behandeling van niet-aangevraagde van tevoren geregelde rijpaden

Er zijn twee manieren om niet-aangevraagde van tevoren geregelde rijpaden op X-7,5 te behandelen, op basis van het besluit van de RvB.

- A) Na de reservering worden alle niet-aangevraagde van tevoren geregelde rijpaden doorgegeven aan de IB/TI.
- B) De *managing board* beslist om de capaciteit al dan niet opnieuw te publiceren na X-7,5. Deze beslissing hangt af van de 'reserveringssituatie' op dat moment. Om precies te zijn, moet minstens voldaan worden aan de volgende drie criteria in de onderstaande volgorde van belangrijkheid:
  1. Er moet voldoende capaciteit zijn voor *Late Path Requests*, indien van toepassing, en voor reservecapaciteit.
  2. Er moet rekening worden gehouden met de vraag naar internationale rijpaden voor goederentreinen die via andere applicaties dan PCS worden aangevraagd.
  3. Er moet rekening worden gehouden met wijzigingen aan het capaciteitsaanbod als gevolg van mogelijke wijzigingen in de planning van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen (TCR).

Informatie over de manier waarop de niet-aangevraagde van tevoren geregelde rijpaden behandeld worden, vindt u in het CID van elke Corridor.

### 3.4.19 Draft offer

Nadat de C-OSS de beslissing over het vooraf reserveren heeft meegedeeld, werken de betrokken IB's/TI's de flexibele onderdelen van de aanvragen uit, met name:

- de toegangs- en uitstroomrijpaden of de tussenliggende secties
- de vooraf gereserveerde secties waarvoor de gepubliceerde dienstregeling niet meer beschikbaar is als gevolg van externe invloeden zoals tijdelijke capaciteitsbeperkingen
- wanneer de kandidaat wijzigingen heeft aangevraagd voor de gepubliceerde dienstregeling
- wanneer een alternatief aanbod door de kandidaat werd afgewezen of niet beschikbaar is

Indien de IB's/TI's het *draft offer* niet kunnen samenstellen omdat de specifieke wensen van de kandidaat niet haalbaar zijn, moet de C-OSS de aanvraag afwijzen.

De C-OSS'en worden op de hoogte gehouden van de voortgang, met name van de delen waaraan niet kon worden voldaan, alsmede van conflicten en problemen bij het harmoniseren van de rijpadaanbiedingen.

Op de door RNE bepaalde uiterste datum voor de voorlopige dienstregeling (X-5) deelt de C-OSS de kandidaat via PCS en namens de betrokken IB/TI het *draft offer* voor de dienstregeling mee voor elke afgehandelde aanvraag betreffende vooraf gereserveerde van tevoren geregelde rijpaden, met inbegrip van toegangs- en/of uitstroomrijpaden, rijpaden op maat en op maat uitgewerkte aanbiedingen in geval van concurrerende aanvragen.

#### Specifieke kenmerken van een Corridor

De IB's/TI's kunnen de zones waar de flexibiliteit ook na het *final offer* beschikbaar blijft (wanneer de IB's/TI's de eigenlijke dienstregeling pas kort voor de exploitatie opstellen) als 'Flexibel na toewijzing' markeren.

### 3.4.20 Opmerkingen

Kandidaten kunnen één maand na de in punt 3.12 vermelde datum via PCS opmerkingen indienen bij het *draft offer* van de dienstregeling. Deze opmerkingen zullen door de C-OSS worden opgevolgd. De C-OSS kan de kandidaten ondersteunen bij hun opmerkingen. Deze procedure heeft alleen betrekking op opmerkingen over de oorspronkelijke rijpadaanvraag, terwijl wijzigingen aan de oorspronkelijke aanvragen worden behandeld zoals beschreven in 3.7.1 (zonder verdere betrokkenheid van de C-OSS).

### 3.4.21 Verdere behandeling

Op basis van de opmerkingen kunnen de IB's/TI's het aanbod herzien tussen X-4 en X-3,5. Het bijgewerkte aanbod wordt verstrekt aan de C-OSS die het definitieve aanbod na een consistentiecontrole via PCS voorlegt aan de kandidaat.

### 3.4.22 Final Offer

Op de uiterste datum voor het *final offer* (X-3,5) deelt de C-OSS de kandidaten via PCS en namens de betrokken IB/TI het *final offer* van de dienstregeling mee voor elke geldige aanvraag van tevoren geregelde rijpaden, met inbegrip van toegangs- en/of uitstroomrijpaden, rijpaden op maat en op maat uitgewerkte aanbiedingen in geval van concurrerende aanvragen. Indien de publicatie om operationele redenen toch via nationale applicaties moet gebeuren (bijvoorbeeld om documenten voor treinbestuurders op te stellen), moeten de IB's/TI's ervoor zorgen dat er geen discrepanties zijn tussen PCS en de nationale applicatie.

#### Specifieke kenmerken van een Corridor

De IB's/TI's kunnen de zones waar de flexibiliteit ook na het *final offer* beschikbaar blijft (wanneer de IB's/TI's de eigenlijke dienstregeling pas kort voor de exploitatie samenstellen) als 'Flexibel na toewijzing' markeren.

De betrokken kandidaten moeten het definitieve aanbod binnen de 5 kalenderdagen aanvaarden of verwerpen via PCS.

- Aanvaarding > leidt tot toewijzing
- Weigering > leidt tot de intrekking en afsluiten van de aanvraag

- Geen antwoord > De C-OSS zal actief proberen een antwoord te krijgen. Indien de kandidaten niet antwoorden, beëindigt de C-OSS de procedure (geen toewijzing).

Indien niet alle kandidaten akkoord gaan met het *final offer*, zal de aanvraag als onbeantwoord worden beschouwd.

## 3.5 Late Path Request-fase

*Late Path Requests* verwijzen naar de capaciteitsaanvragen betreffende de jaarlijkse dienstregeling die aan de C-OSS bezorgd worden binnen de periode van X-7,5 tot X-2.

In het CID van elke Corridor wordt vermeld of het mogelijk is om *Late Path Requests* in te dienen.

### 3.5.1 Product

Capaciteit voor *Late Path Requests* kan aangeboden worden op de volgende manieren:

- Op dezelfde wijze als voor van tevoren geregelde rijpaden, hetzij voor speciaal samengestelde rijpaden voor *Late Path Requests*, hetzij voor van tevoren geregelde rijpaden die niet gebruikt werden voor de jaarlijkse dienstregeling;
- Op basis van capaciteitsslots. De slots worden per corridorsectie weergegeven en de standaard rijtijd wordt vermeld. Om capaciteit te bestellen voor *Late Path Requests*, zijn er in PCS corridorsecties zonder tijdsaanduiding beschikbaar. De kandidaat kan zijn individuele wensen met betrekking tot vertrek- en/of aankomsttijden, en de toegangs- en uitstroomrijpaden, alsook het startpunt voor het samenstellen aangeven. De aanduidingen moeten voldoen aan de opgegeven standaard rijtijden.

De capaciteit voor *Late Path Requests* moet via PCS worden aangevraagd, hetzij op dezelfde wijze als voor de van tevoren geregelde rijpaden, hetzij door gebruik te maken van capaciteitsslots in PCS.

Indien de Corridor de mogelijkheid biedt om *Late Path Requests* in te dienen, wordt in het CID van die Corridor vermeld welke van de bovenstaande varianten toegepast wordt.

### 3.5.2 Rijpaden op meerdere Corridors

Het is mogelijk dat capaciteitsaanvragen betrekking hebben op meer dan één Corridor indien er capaciteit wordt aangeboden. Zie 3.4.4

### 3.5.3 Late Path Requests op overlappende secties

Zie 3.4.5

De beschrijving van gemeenschappelijke aanbiedingen op overlappende secties is te vinden op een kaart in bijlage 4C bij het CID van elke Corridor.

### 3.5.4 Behandeling van aanvragen

De C-OSS ontvangt en verzamelt alle rijpadaanvragen die via PCS worden ingediend.

### 3.5.5 Hoofdapplicatie voor Late Path Requests

De kandidaten gebruiken PCS om hun *Late Path Requests* te verzenden naar de C-OSS. In het kader van het samenstellingsproces kan de kandidaat aanvullende informatie krijgen via de nationale applicatie.

De volgende tabel laat voor elke stap van het proces zien naar welke applicatie in de eerste plaats moet worden gekeken.

Fase	Aanvraag (X-7,5 tot X-2)	Intrekking (X-8 tot X-2)	Aanbod (X-1)	Aanvaarding (tot X-0,75)	Wijziging	Annulering
Hoofd-applicatie	PCS	PCS	PCS	PCS	Nationale applicatie/ PCS*	Nationale applicatie/ PCS*

\* Betreffende Infrabel moeten de aanpassingen/annulaties ingediend worden via de toepassing PCS (zie punt 4.2.2.2 van het hoofddocument).

### 3.5.6 Controle van de aanvragen

De C-OSS controleert alle aanvragen zoals beschreven in 3.4.9.

### 3.5.7 Vooraf reserveren

De C-OSS coördineert het aanbod met de betrokken IB's/TI's of indien nodig met andere C-OSS'en volgens de regel 'wie het eerst komt, het eerst maalt'.

### 3.5.8 Opstellen van de rijpaden

Tijdens de fase waarin de rijpaden worden opgesteld, stellen de betrokken IB's/TI's in overleg met de C-OSS het Late Path-aanbod op.

### 3.5.9 Laterequest-aanbod

Alle betrokken kandidaten moeten het laterequest-aanbod binnen de 5 kalenderdagen in PCS aanvaarden, weigeren of dienen om aanpassingen te vragen. Door de 'ask for adaptation'-functie te activeren, kunnen de kandidaten bij het laterequest-aanbod opmerkingen plaatsen die door de C-OSS zullen worden opgevolgd. Deze procedure heeft alleen betrekking op opmerkingen met betrekking tot de oorspronkelijke rijpadaanvraag, terwijl wijzigingen aan de oorspronkelijke aanvragen worden behandeld zoals beschreven in 3.7.1 (zonder verdere betrokkenheid van de C-OSS).

- Aanvaarding > leidt tot toewijzing;
- Aanpassingen vragen > het latepathaanbod kan opnieuw uitgewerkt worden op basis van de opmerkingen; IB/TI zal een alternatief voorstel doen; indien er geen alternatieven voorhanden zijn, zal de kandidaat een nieuwe aanvraag moeten indienen;
- Weigering > leidt tot de intrekking en het afsluiten van de aanvraag;
- Geen antwoord > De C-OSS zal actief proberen een antwoord te krijgen. Indien de kandidaten nog steeds niet antwoorden, zal de C-OSS het proces stopzetten (geen toewijzing).

Indien niet alle kandidaten akkoord gaan met het definitieve aanbod, zal de aanvraag als onbeantwoord worden beschouwd.



## 3.6 Ad-Hoc Request-fase

### 3.6.1 Reservecapaciteit

Tijdens de fase van de *Ad-Hoc Requests* biedt de C-OSS reservecapaciteit aan op basis van de van tevoren geregelde rijpaden of capaciteitsslots om een snel en optimaal antwoord te kunnen bieden op *Ad-Hoc Requests*:

- A. De reservecapaciteit op basis van de van tevoren geregelde rijpaden zal bestaan uit een verzameling van verschillende trajecten langs de Corridor, hetzij van niet-aangevraagde van tevoren geregelde rijpaden en/of van tevoren geregelde rijpaden die worden samengesteld uit de overgebleven capaciteit van de IB's/TI's na de toewijzing van de totale capaciteit voor de jaarlijkse dienstregeling, hetzij in de fase van de *Late Path Requests*.
- B. Indien reservecapaciteit wordt aangeboden op basis van capaciteitsslots, worden de slots weergegeven per corridorsectie en wordt de standaard rijtijd vermeld. De betrokken IB's/TI's bepalen tussen X-3 en X-2 gezamenlijk de hoeveelheid reservecapaciteit voor het volgende dienstregelingsjaar. De vastgestelde slots mogen door de IB's/TI's niet worden verkleind gedurende de laatste drie maanden vóór het ingaan.

Om slots met reservecapaciteit te kunnen reserveren, zijn er in PCS corridorsecties zonder tijdsaanduiding beschikbaar. De kandidaat kan zijn individuele wensen met betrekking tot vertrek- en/of aankomsttijden, en de toegangs- en uitstroomrijpaden, alsook het startpunt voor het samenstellen aangeven. De aanduidingen moeten in de mate van het mogelijke voldoen aan de aangegeven standaard rijtijden.

In het CID van elke Corridor staat vermeld via welke variant die Corridor reservecapaciteit aanbiedt. Indien een Corridor reservecapaciteit aanbiedt via variant B, worden de desbetreffende tijdschema's ook gespecificeerd in het CID van die Corridor.

De C-OSS publiceert de reservecapaciteit op X-2 in PCS.

De IB's kunnen de reservecapaciteit voor een bepaalde periode wijzigen of intrekken ingeval de capaciteit door overmacht niet beschikbaar is. Kandidaten kunnen tot 30 dagen voor de ritdag reservecapaciteit reserveren via de C-OSS. Om *Ad-Hoc Requests* in te dienen minder dan 30 dagen voor de ritdag, moeten zij rechtstreeks contact opnemen met de IB's/TI's.

### 3.6.2 Rijpaden op meerdere Corridors

Het is mogelijk dat capaciteitsaanvragen betrekking hebben op meer dan één Corridor. Zie 3.4.4

### 3.6.3 Reservecapaciteit op overlappende secties

Zie 3.4.5

De beschrijving van gemeenschappelijke aanbiedingen op overlappende gedeelten moet worden weergegeven op de kaart in bijlage 4C bij het CID van elke Corridor.

### 3.6.4 Toegangsrijpaden, uitstroomrijpaden en rijpaden op maat

Zie 3.4.6 Bij de jaarlijkse dienstregeling gelden voor de reservecapaciteit dezelfde regels als voor de van tevoren geregelde rijpaden.

### 3.6.5 Behandeling van aanvragen

De C-OSS ontvangt en verzamelt alle via PCS ingediende rijpadaanvragen met betrekking tot reservecapaciteit tot 30 dagen voor de ritdag. Op verzoek kan de C-OSS kandidaten ondersteunen bij het aanmaken van de dossiers om inconsistenties te vermijden en de verwachtingen van de kandidaten bij te sturen. De IB's/TI's kunnen de kandidaten ondersteunen door de aanvragen te onderwerpen aan een technische controle.

### 3.6.6 Hoofdapplicatie voor Ad-Hoc Requests

De kandidaten gebruiken PCS om hun aanvragen van reservecapaciteit te verzenden naar de C-OSS. In het kader van het samenstellingsproces kan de kandidaat aanvullende informatie krijgen via de nationale applicatie.

De volgende tabel laat voor elke stap van het proces zien naar welke applicatie in de eerste plaats gekeken moet worden.

Fase	Aanvraag en toewijzing (X-2 tot X+12)	Intrekking	Aanbod (10 kalenderdagen voor de treinrit)	Antwoord (binnen de 5 kalenderdagen na het aanbod)	Wijziging	Annulering
Hoofd-applicatie	PCS	PCS	PCS	PCS	Nationale applicatie /PCS*	Nationale applicatie/PCS*

\* Betreffende Infrabel moeten de aanpassingen/annulaties ingediend worden via de toepassing PCS; behalve in real time wanneer de toepassing *Book In* moet gebruikt worden (zie punt 4.2.2.2 van het hoofddocument).

### 3.6.7 Controle van de aanvragen

De C-OSS controleert alle aanvragen zoals beschreven in 3.4.9.

### 3.6.8 Vooraf reserveren

De C-OSS past de regel 'wie het eerst komt, het eerst maalt' toe.

### 3.6.9 Opstellen van de rijpaden

Tijdens de fase waarin het rijpad wordt uitgewerkt, stellen de betrokken IB's/TI's het aanbod samen in overleg met de C-OSS.

### 3.6.10 Ad-Hoc Request-aanbod

De kandidaten ontvangen het ad-hocaanbod uiterlijk 10 kalenderdagen voor de treinrit. Alle betrokken kandidaten moeten het ad-hocaanbod binnen de 5 kalenderdagen in PCS aanvaarden of weigeren of om aanpassingen vragen. Door de 'ask for adaptation'-functie te activeren, kunnen de kandidaten bij het ad-hocaanbod opmerkingen plaatsen die door de C-OSS opgevolgd zullen worden. Deze procedure heeft alleen betrekking op opmerkingen met betrekking tot de oorspronkelijke rijpadaanvraag, terwijl wijzigingen aan de oorspronkelijke aanvragen worden behandeld zoals beschreven in 3.7.1 (zonder verdere betrokkenheid van de C-OSS).

- Aanvaarding > leidt tot toewijzing

- Aanpassingen vragen > het ad-hoc-aanbod kan opnieuw uitgewerkt worden op basis van de opmerkingen; IB/TI zal een alternatief voorstel doen; indien er geen alternatieven voorhanden zijn, zal de kandidaat een nieuwe aanvraag moeten indienen
- Weigering > leidt tot de intrekking van het aanbod en de sluiting van de aanvraag
- Geen antwoord > De C-OSS zal actief proberen een antwoord te krijgen. Indien de kandidaten nog steeds niet antwoorden, zal de C-OSS het proces stopzetten (geen toewijzing)

Indien niet alle kandidaten akkoord gaan met het definitieve aanbod, zal de aanvraag als onbeantwoord worden beschouwd.

## 3.7 Wijzigingsverzoek door de kandidaat

### 3.7.1 Wijziging

Het Sectorhandboek voor de communicatie tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders (*RU/IM Telematics Sector Handbook*) vermeldt de specificaties van de Verordening TAF-TSI (EG) nr. 1305/2014. Volgens het UML-model van de rijpadaanvragen met betrekking tot de jaarlijkse dienstregeling in bijlage 12.2 is het voor de kandidaten niet mogelijk om tussen X-8 en X-5 wijzigingen aan te vragen (zelfs niet voor van tevoren geregelde rijpaden). Het enige wat zij in deze periode kunnen doen, is de rijpadaanvraag annuleren oftewel intrekken.

### 3.7.2 Intrekking

Het intrekken van een aanvraag is alleen mogelijk

- Na het indienen van de aanvraag (tot X-8) tot het *final offer*;
- Vóór de toewijzing tijdens de *Late Path Request*-fase (indien van toepassing) en de *Ad-Hoc Path Request*-fase.

Het opnieuw ingediende dossier zal slechts tot X-8 als een jaarlijkse aanvraag worden beschouwd.

De nationale regels betreffende de kosten en deadlines voor intrekking zijn van toepassing.

### 3.7.3 Overdracht van capaciteit

Wanneer de capaciteit eenmaal gereserveerd of toegewezen is aan een kandidaat, kan deze door de ontvanger niet meer worden overgedragen aan een andere kandidaat. Het gebruik van capaciteit door een spoorwegonderneming die handelt voor rekening van een kandidaat niet-spoorwegonderneming, wordt niet gezien als een overdracht.

### 3.7.4 Annulering

De annulering heeft betrekking op de fase tussen de definitieve toewijzing en de treinrit. Annulering kan betrekking hebben op één, meerdere of alle ritdagen en op één, meerdere of alle secties van het toegewezen rijpad.

Indien een rijpad om welke reden dan ook geannuleerd moet worden, moet dit gebeuren volgens de nationale procedures.

### 3.7.5 Ongebruikte rijpaden

Indien een kandidaat of aangewezen spoorwegonderneming geen gebruik maakt van het toegewezen rijpad, wordt de zaak behandeld volgens de nationale voorschriften.

## 3.8 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen

### 3.8.1 Buitengewoon vervoer

De van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit omvatten niet de mogelijkheid om buitengewone ladingen te beheren (bijv. ladingen buiten profiel). De parameters van de aangeboden van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit moeten in acht worden genomen, met inbegrip van de gepubliceerde profielen voor gecombineerd vervoer.

Aanvragen omtrent buitengewone ladingen worden door de C-OSS rechtstreeks doorgestuurd naar de betrokken IB's/TI's voor verdere behandeling.

### 3.8.2 Vervoer van gevaarlijke goederen

Gevaarlijke goederen mogen op treinen worden geladen die gebruik maken van van tevoren geregelde rijpaden of reservecapaciteit als zowel de internationale als de nationale voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen worden nageleefd (bijv. overeenkomstig het RID - Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen).

Gevaarlijke goederen moeten bij alle IB's/TI's op de Corridor worden aangegeven bij de rijpadaanvraag.

## 3.9 Spoorgebonden diensten

Spoorgebonden diensten zijn specifieke diensten, waarvan de toewijzing gebeurt volgens nationale regels, met deels andere deadlines dan diegene vastgelegd in het proces voor de rijpadtoewijzing. Daarom moet het verzoek rechtstreeks gericht worden aan de betrokken IB's/TI's.

Als de C-OSS vragen krijgt over spoorgebonden diensten, neemt hij contact op met de betrokken IB's/TI's die binnen een redelijke termijn een antwoord geven.

## 3.10 Contracten en facturen

De contracten voor de toegang tot het netwerk worden gesloten tussen de IB's/TI's en de kandidaat op basis van de nationale voorwaarden voor de toegang tot de sporen.

De C-OSS schrijft geen facturen uit voor het gebruik van de toegewezen rijpaden. Alle kosten (kosten voor het gebruik van een rijpad, administratiekosten enz.) worden door de betrokken IB's/TI's gefactureerd volgens de nationale regels.

## 3.11 Beroepsprocedure

Op basis van artikel 20 van de Verordening: in geval van klachten over de toewijzing van van tevoren geregelde rijpaden (bijv. als gevolg van een besluit op basis van de prioriteitsregels voor toewijzing) kunnen de kandidaten zich wenden tot het bevoegde toezichthoudende orgaan, zoals vermeld in de samenwerkingsovereenkomst tussen de toezichthoudende organen op de Corridor.

Voor een link naar de samenwerkingsovereenkomsten tussen de toezichthoudende organen wordt verwezen naar het CID van elke Corridor.

### 3.12 Tabel met deadlines

Datum / Deadline	Datum in X-systeem	Beschrijving van de activiteiten
9 januari 2023	X-11	Publicatie van de catalogus van de van tevoren geregelde rijpaden
10 januari 2023 - 23 januari 2023	X-11 – X-10,5	Correctiefase (rechtzetten van fouten in de gepubliceerde van tevoren geregelde rijpaden)
11 april 2023	X-8	Laatste dag om een van tevoren geregeld rijpad aan te vragen
17 april 2023		Laatste dag om de kandidaten te informeren over het alternatieve aanbod aan van tevoren geregelde rijpaden
24 april 2023	X-7,5	Laatste dag voor de C-OSS om informatie over het vooraf reserveren van tevoren geregelde rijpaden naar de kandidaten te sturen
3 juli 2023	X-5	Publicatie van de voorlopige dienstregeling
4 juli 2023 - 4 augustus 2023	X-5 – X-4	Opmerkingen en commentaar van de kandidaten
25 april 2023 - 16 oktober 2023	X-7,5 – X-2	Late Path Request-fase via de C-OSS
22 augustus 2023 - 13 november 2023	X-3,5 – X-1	Toewijzingsfase Late Path Requests
21 augustus 2023	X-3,5	Publicatie <i>final offer</i>
26 augustus 2023	X-3	Aanvaarding <i>final offer</i>
9 oktober 2023	X-2	Publicatie van reservecapaciteit
10 december 2023	X	Wijziging dienstregeling
10 oktober 2023 - 14 december 2024	X-2 – X+12	Aanvraag- en toewijzingsfase voor reservecapaciteit