PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2020/2168,

ze dne 17. prosince 2020

o souladu společného návrhu týkajícího se rozšíření Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu předloženého dotčenými členskými státy s článkem 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu

(oznámeno pod číslem C(2020) 8919)

(Pouze české, estonské, francouzské, litevské, lotyšské, německé, nizozemské a polské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu ([1]), a zejména na čl. 5 odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu s čl. 5 odst. 5 nařízení (EU) č. 913/2010 ministerstva odpovědná za železniční dopravu v Belgii, Česku, Estonsku, Litvě, Lotyšsku, Německu, Nizozemsku a Polsku zaslala Komisi dvě prohlášení o záměru datovaná 6. prosince 2019. Jejich součástí byly návrhy týkající se rozšíření Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu na polsko-ukrajinskou hranici v Medyce na jedné straně a do přístavů Zeebrugge a Gent/Terneuzen na straně druhé.

(2) Výše uvedené členské státy již dříve Komisi navrhly rozšířit Severomořsko-baltský koridor pro železniční nákladní dopravu na polsko-ukrajinskou hranici do Medyky. Komise potvrdila soulad návrhu s článkem 5 nařízení (EU) č. 913/2010 a přijala prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2015/1111 ([2]). Uvedené prováděcí rozhodnutí však bylo změněno prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2017/178 ([3]), jež odstranilo odkaz na rozšíření Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu do Medyky. Změna odrážela skutečnost, že železniční infrastruktura mezi Katovicemi a Medykou nebude funkční před rokem 2020. Vzhledem k tomu, že infrastruktura je nyní funkční, je vhodné znovu zvážit rozšíření Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu do Medyky.

(3) Komise posoudila návrhy na rozšíření Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu do Medyky a do přístavů Gent/Terneuzen a Zeebrugge podle čl. 5 odst. 6 nařízení (EU) č. 913/2010 a domnívá se, že jsou v souladu s článkem 5 uvedeného nařízení.

(4) Pokud jde o rozšíření koridoru pro železniční nákladní dopravu do Medyky, úvahy stanovené v prováděcím rozhodnutí (EU) 2015/1111 zůstávají v platnosti.

(5) Pokud jde o rozšíření do přístavů Zeebrugge a Gent/Terneuzen, jsou tratě navrhované k rozšíření již součástí Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu. Jsou součástí hlavní sítě v rámci transevropské dopravní sítě (Antverpy-Gent-Zeebrugge) a globální sítě (Gent-Terneuzen), přičemž stávající infrastruktura již částečně nebo zcela splňuje hlavní požadavky na infrastrukturu, jako je elektrifikace, hmotnost na nápravu 22,5 t, rychlost 100 km/h a délka vlaku 740 m.

([1]) Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

([2]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2015/1111 ze dne 7. července 2015 o souladu společného návrhu týkajícího se rozšíření Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu předloženého dotčenými členskými státy s článkem 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 181, 9.7.2015, s. 82).

([3]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2017/178 ze dne 31. ledna 2017, kterým se mění prováděcí rozhodnutí (EU) 2015/1111 o souladu společného návrhu týkajícího se rozšíření Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu předloženého dotčenými členskými státy s článkem 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 28, 2.2.2017, s. 71).

(6) Přístavy Zeebrugge, Gent a Terneuzen jsou výchozím nebo cílovým místem řady stávajících pravidelných spojů železniční nákladní dopravy na trase Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu s výchozími a cílovými místy v Německu, Česku a Skandinávii (včetně Skandinávsko-středomořského koridoru pro železniční nákladní dopravu). Přístav Zeebrugge nahlásil železniční nákladní dopravu do mnoha destinací v Unii, což se opírá o skutečnost, že jednou z hlavních komodit přístavu jsou nová vozidla. Přístavní orgány v Gentu a Terneuzenu rovněž určily potenciál pro novou železniční nákladní dopravu do Schkopau (Německo) a Outokumpu (Finsko), jakož i do třetích zemí, konkrétně do Číny, přes Šeštokai (Litva).

(7) Navrhované rozšíření navíc nabízí výhodu v tom, že se služby poskytované stávajícím jediným kontaktním místem v rámci Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu uvedeným v článku 13 nařízení (EU) č. 913/2010, včetně předem plánovaných tras, zpřístupní provozovatelům koridorů pro železniční nákladní dopravu obsluhujícím přístavy Zeebrugge a Gent/Terneuzen. To poskytne žadatelům větší transparentnost a mohl by se tím zjednodušit proces přidělování kapacity odstraněním potřeby koordinovat některé trasy vlaků s jediným kontaktním místem jiných koridorů pro železniční nákladní dopravu. Rozšíření do Zeebrugge poskytne přímý přístup do přístavu, který je významným místem překládky pro automobilový průmysl všech členských států podél koridoru, zejména Česka, Německa a Polska.

(8) Prodloužení přispěje ke zlepšení železniční nákladní dopravy v Severomořsko-baltském koridoru pro železniční nákladní dopravu propojením s námořní dopravou.

(9) V souladu s čl. 5 odst. 5 a 6 nařízení (EU) č. 913/2010 Komise ve svém posouzení zohlednila příslušná kritéria pro rozšíření koridorů pro železniční nákladní dopravu stanovená v článku 4 uvedeného nařízení.

(10) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 62 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([4]),

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Prohlášení o záměru ze dne 6. prosince 2019 týkající se rozšíření Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu z Antverp do přístavů Zeebrugge a Gent/Terneuzen a z Katovic na polsko-ukrajinskou hranici do Medyky, která Komisi zaslala ministerstva odpovědná za železniční dopravu v Belgii, Česku, Estonsku, Litvě, Lotyšsku, Německu, Nizozemsku a Polsku, jež v nich společně navrhla trasu

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburk/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge – Gent (Terneuzen) – Antverpy – Cáchy – Hannover/Berlín – Varšava – Terespol (polsko-běloruská hranice)/Kaunas – Riga – Tallin/Falkenberg – Praha/Vratislav – Katovice – Medyka (polsko-ukrajinská hranice)

jako hlavní trasu Severomořsko-baltského koridoru pro železniční nákladní dopravu, jsou v souladu s článkem 5 nařízení (EU) č. 913/2010.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království, České republice, Spolkové republice Německo, Estonské republice, Lotyšské republice, Litevské republice, Nizozemskému království a Polské republice.

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

V Bruselu dne 17. prosince 2020.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise