KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2020/2168

af 17. december 2020

om overensstemmelsen af det fælles forslag fra de berørte medlemsstater om udvidelse af godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen med artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

(meddelt under nummer C(2020) 8919)

(Kun den estiske, den franske, den lettiske, den litauiske, den nederlandske, den polske, den tjekkiske og den tyske udgave er autentiske)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport ([1]), og særlig artikel 5, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 5, stk. 5, i forordning (EU) nr. 913/2010 har de ministerier, som er ansvarlige for jernbanetransport i Belgien, Estland, Letland, Litauen, Nederlandene, Polen, Tjekkiet og Tyskland, sendt Kommissionen to hensigtserklæringer dateret den 6. december 2019. De indeholdt forslag om udvidelse af godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen til den polsk-ukrainske grænse ved Medyka på den ene side og havnene i Zeebrugge og Gent/Terneuzen på den anden side.

(2) De førnævnte medlemsstater havde tidligere foreslået Kommissionen at udvide godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen til den polsk-ukrainske grænse ved Medyka. Kommissionen bekræftede dette forslags overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EU) nr. 913/2010 og vedtog Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/1111 ([2]). Denne gennemførelsesafgørelse blev imidlertid ændret ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/178 ([3]), hvorved henvisningen til udvidelsen af godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen til Medyka udgik. Ændringen afspejlede det forhold, at jernbaneinfrastrukturen mellem Katowice og Medyka ikke ville blive sat i drift før 2020. Da infrastrukturen i mellemtiden er sat i drift, bør det på ny overvejes at udvide godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen til Medyka.

(3) Kommissionen undersøgte forslagene om at udvide godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen til Medyka og til havnene i Gent/Terneuzen og Zeebrugge i henhold til artikel 5, stk. 6, i forordning (EU) nr. 913/2010 og anser dem for at være i overensstemmelse med forordningens artikel 5.

(4) Hvad angår udvidelsen af godstogskorridoren til Medyka gælder betragtningerne i gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/1111 fortsat.

(5) Med hensyn til udvidelsen til havnene i Zeebrugge og Gent/Terneuzen indgår de strækninger, som den foreslåede udvidelse vedrører, allerede i godstogskorridoren Nordsøen-Middelhavet. De udgør en del af hovednettet i det transeuropæiske transportnet (Antwerpen-Gent-Zeebrugge) og det samlede net (Gent-Terneuzen) med centrale krav til infrastrukturen såsom elektrificering, 22,5 ton akseltryk, en strækningshastighed på 100 km/t. og en toglængde på 740 m, der allerede helt eller delvis opfyldes af den eksisterende infrastruktur.

([1]) EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

([2]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/1111 af 7. juli 2015 om, at det fælles forslag fra de berørte medlemsstater om udvidelse af godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen er i overensstemmelse med artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 181 af 9.7.2015, s. 82).

([3]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2017/178 af 31. januar 2017 om ændring af gennemførelsesafgørelse (EU) 2015/1111 om, at det fælles forslag fra de berørte medlemsstater om udvidelse af godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen er i overensstemmelse med artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 28 af 2.2.2017, s. 71).

(6) Havnene i Zeebrugge, Gent og Terneuzen er oprindelses- eller bestemmelsessted for en række eksisterende regelmæssige jernbanegodstransporter ad ruten for godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen med oprindelse og destinationer i Tyskland, Tjekkiet og Skandinavien (herunder via godstogskorridoren mellem Skandinavien og Middelhavet). Zeebrugge havn rapporterede godstogstrafik til en lang række destinationer i Unionen, hvilket underbygges af, at nye køretøjer tælles blandt havnens vigtigste omladningsgods. Havnemyndighederne i Gent og Terneuzen har også peget på potentialet for ny godstogstrafik til Schkopau (Tyskland) og Outokumpu (Finland) samt til tredjelande, navnlig Kina, via Šeštokai, Litauen.

(7) Desuden indebærer den foreslåede udvidelse den fordel, at de tjenester, der leveres af den eksisterende one-stop-shop i godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen, jf. artikel 13 i forordning (EU) nr. 913/2010, herunder på forhånd fastlagte kanaler, stilles til rådighed for operatører af godstogskorridorer, der betjener havnene i Zeebrugge og Gent/Terneuzen. Dette vil skabe større gennemsigtighed for ansøgerne, og det kan forenkle kapacitetstildelingsprocessen ved at fjerne behovet for at koordinere visse togkanaler med one-stop-shops for andre godstogskorridorer. Udvidelsen til Zeebrugge vil give direkte adgang til havnen, som er et vigtigt omladningspunkt for bilindustrien i alle medlemsstater langs korridoren, navnlig Tjekkiet, Tyskland og Polen.

(8) Udvidelsen vil bidrage til at forbedre godstogstrafikken på godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen via sammenkoblinger med søtransporten.

(9) I overensstemmelse med artikel 5, stk. 5 og 6, i forordning (EU) nr. 913/2010 tog Kommissionens vurdering hensyn til de relevante kriterier for udvidelser af godstogskorridorerne, jf. forordningens artikel 4.

(10) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 62 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU ([4]) —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Hensigtserklæringerne af 6. december 2019 om udvidelser af godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen fra Antwerpen til havnene i Zeebrugge og Gent/Terneuzen og fra Katowice til den polsk-ukrainske grænse ved Medyka, som er sendt til Kommissionen af ministerierne med ansvar for jernbanetransport i Belgien, Estland, Letland, Litauen, Nederlandene, Polen, Tjekkiet og Tyskland, og hvori der stilles forslag om ruten

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge — Gent (Terneuzen) — Antwerpen — Aachen — Hannover/Berlin — Warszawa — Terespol (grænsen mellem Polen og Belarus)/Kaunas — Riga — Tallinn/Falkenberg — Prag/Wroclaw — Katowice — Medyka (grænsen mellem Polen og Ukraine)

som hovedrute for godstogskorridoren Nordsøen-Østersøen, er i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EU) nr. 913/2010.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien, Den Tjekkiske Republik, Forbundsrepublikken Tyskland, Republikken Estland, Republikken Letland, Republikken Litauen, Kongeriget Nederlandene og Republikken Polen.

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. december 2020.

På Kommissionens vegne
Adina VĂLEAN
Medlem af Kommissionen