PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2020/2168

od 17. prosinca 2020.

o usklađenosti zajedničkog prijedloga koji su dotične države članice podnijele za produženje željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik u skladu s člankom 5. Uredbe (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2020) 8919)

(Vjerodostojni su samo tekstovi na češkom, estonskom, francuskom, latvijskom, litavskom, nizozemskom, njemačkom i poljskom jeziku)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe ([1]), a posebno njezin članak 5. stavak 6.,

budući da:

(1) U skladu s člankom 5. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 913/2010, nadležna ministarstva za željeznički prijevoz u Belgiji, Češkoj, Estoniji, Latviji, Litvi, Nizozemskoj, Njemačkoj i Poljskoj poslala su Komisiji 6. prosinca 2019. dva pisma namjere. Ministarstva su iznijela prijedloge za produženje jednog kraja željezničkog teretnog koridora Sjeverno more-Baltik do poljsko-ukrajinske granice u Medyki te drugog do luka Zeebrugge i Gent/Terneuzen.

(2) Gore navedene države članice prethodno su Komisiji predložile produženje željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik do poljsko-ukrajinske granice u Medyki. Komisija je potvrdila usklađenost prijedloga s člankom 5. Uredbe (EU) br. 913/2010 i donijela Provedbenu odluku Komisije (EU) 2015/1111 ([2]). No ta je odluka izmijenjena Provedbenom odlukom Komisije (EU) 2017/178 ([3]) kojom je uklonjeno upućivanje na produženje željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik do Medyke. Do te je izmjene došlo jer željeznička infrastruktura između Katowica i Medyke nije mogla biti puštena u promet prije 2020. Budući da je infrastruktura sada u upotrebi, primjereno je ponovno razmotriti produženje željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik do Medyke.

(3) Komisija je ispitala prijedloge za produženje željezničkog teretnog koridora Sjeverno more-Baltik do Medyke i do luka Gent/Terneuzen i Zeebrugge u skladu s člankom 5. stavkom 6. Uredbe (EU) br. 913/2010 i smatra ih usklađenima s člankom 5. te Uredbe.

(4) S obzirom na produženje željezničkog teretnog koridora do Medyke, razmatranja iz Provedbene odluke (EU) 2015/1111 i dalje su valjana.

(5) Trase obuhvaćene prijedlogom za produženje do luka Zeebrugge i Gent/Terneuzen već su dio željezničkog teretnog koridora Sjeverno more-Mediteran. One su dio središnje transeuropske prometne mreže (Antwerpen-Gent-Zeebrugge) i sveobuhvatne mreže (Gent-Terneuzen), a postojeća infrastruktura već djelomično ili u cijelosti ispunjava ključne zahtjeve koji se odnose na, primjerice, elektrifikaciju, osovinsko opterećenje od 22,5 t, brzinu od 100 km/h i duljinu vlaka od 740 metara.

([1]) SL L 276, 20.10.2010., str. 22.

([2]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2015/1111 od 7. srpnja 2015. o usklađenosti zajedničkog prijedloga koji su dotične države članice podnijele za produženje željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik u skladu s člankom 5. Uredbe (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 181, 9.7.2015., str. 82.).

([3]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2017/178 od 31. siječnja 2017. o izmjeni Provedbene odluke (EU) 2015/1111 o usklađenosti zajedničkog prijedloga koji su dotične države članice podnijele za produženje željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik u skladu s člankom 5. Uredbe (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 28, 2.2.2017., str. 71.).

(6) Luke Zeebrugge, Gent i Terneuzen polazište su ili odredište niza postojećih redovnih usluga željezničkog prijevoza tereta na trasi željezničkog teretnog koridora Sjeverno more-Baltik s polazištima i odredištima u Njemačkoj, Češkoj i Skandinaviji (uključujući preko skandinavsko-mediteranskog željezničkog teretnog koridora). Luka Zeebrugge izvijestila je o povezanosti teretnim vlakovima s nizom odredišta u Uniji, što potvrđuje činjenica da su nova vozila među robom koja se najčešće izvozi preko te luke. Uprave luka Gent i Terneuzen utvrdile su i da postoji potencijal za nove usluge željezničkog teretnog prometa do Schkopaua (Njemačka) i Outokumpua (Finska), kao i do trećih zemalja, konkretno Kine, preko Šeštokaia u Litvi.

(7) Štoviše, prednost predloženog produženja je u tome što će usluge koje pruža postojeća jedinstvena kontaktna točka željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik, kako je navedeno u članku 13. Uredbe (EU) br. 913/2010, uključujući unaprijed određene trase vlakova, postati dostupne operatorima željezničkih teretnih koridora koji opslužuju luke Zeebrugge i Gent/Terneuzen. To će osigurati veću transparentnost za podnositelje zahtjeva i moglo bi pojednostavniti postupak dodjele kapaciteta jer neće biti potrebe za koordiniranjem nekih trasa vlakova s jedinstvenim kontaktnim točkama drugih željezničkih teretnih koridora. Produženjem do luke Zeebrugge postiže se izravan pristup luci koja je važna pretovarna točka za automobilsku industriju svih država članica duž koridora, a posebno Češke, Njemačke i Poljske.

(8) Produženjem će se pridonijeti poboljšanju prijevoza tereta duž željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik zahvaljujući vezama s pomorskim prijevozom.

(9) U skladu s člankom 5. stavcima 5. i 6. Uredbe (EU) br. 913/2010, procjenom Komisije u obzir su uzeti relevantni kriteriji za produženje željezničkih teretnih koridora utvrđeni u njezinu članku 4.

(10) Mjere predviđene u ovoj Odluci u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog na temelju članka 62. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([4]),

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Pisma namjere od 6. prosinca 2019. u vezi s produženjem željezničkog teretnog koridora Sjeverno more – Baltik od Antwerpena do luka Zeebrugge i Gent/Terneuzen te od Katowica do poljsko-ukrajinske granice u Medyki, koja su Komisiji uputila ministarstva nadležna za željeznički prijevoz u Belgiji, Češkoj, Njemačkoj, Estoniji, Latviji, Litvi, Nizozemskoj i Poljskoj te u kojima su zajedno predložila trasu

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge – Gent (Terneuzen) – Antwerpen – Aachen – Hannover/Berlin – Varšava – Terespol (granica Poljske i Bjelarusa)/Kaunas – Riga – Tallinn/Falkenberg – Prag/Wroclaw – Katowice – Medyka (poljsko-ukrajinska granica)

kao glavnu trasu željezničkog teretnog koridora Sjeverno more-Baltik u skladu su s člankom 5. Uredbe (EU) br. 913/2010.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Belgiji, Češkoj Republici, Republici Estoniji, Republici Latviji, Republici Litvi, Kraljevini Nizozemskoj, Saveznoj Republici Njemačkoj i Republici Poljskoj.

([4]) Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

Sastavljeno u Bruxellesu 17. prosinca 2020.

Za Komisiju
Adina VĂLEAN
Članica Komisije