KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2020/2168

(2020. gada 17. decembris)

par kopīgā priekšlikuma, kuru par Ziemeļjūras-Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarināšanu iesniegušas attiecīgās dalībvalstis, atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem 5. pantam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 8919)

(Autentisks ir tikai teksts čehu, franču, igauņu, latviešu, lietuviešu, nīderlandiešu, poļu un vācu valodā)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem ([1]) un jo īpaši tās 5. panta 6. punktu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 5. panta 5. punktu Beļģijas, Čehijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Nīderlandes, Polijas un Vācijas par dzelzceļa transportu atbildīgās ministrijas nosūtīja Komisijai divas nodomu vēstules, kas datētas ar 2019. gada 6. decembri. Tajās bija priekšlikumi par Ziemeļjūras-Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarināšanu līdz Polijas un Ukrainas robežai Medikā (*Medyka*), no vienas puses, un līdz Zēbriges un Ģentes/Ternēzenes ostām, no otras puses.

(2) Iepriekš minētās dalībvalstis jau agrāk ir ierosinājušas Komisijai pagarināt Ziemeļjūras-Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru līdz Polijas un Ukrainas robežai Medikā. Komisija apstiprināja priekšlikuma atbilstību Regulas (ES) Nr. 913/2010 5. pantam un pieņēma Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2015/1111 ([2]). Tomēr minētais īstenošanas lēmums tika grozīts ar Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2017/178 ([3]), ar ko atsauce uz Ziemeļjūras-Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarināšanu līdz Medikai tika svītrota. Grozījumā tika ņemts vērā tas, ka dzelzceļa infrastruktūra starp Katovici un Mediku vēl nebūtu ekspluatējama līdz 2020. gadam. Tā kā šī infrastruktūra tagad ir ekspluatējama, ir lietderīgi atkārtoti apsvērt Ziemeļjūras-Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarināšanu līdz Medikai.

(3) Komisija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 5. panta 6. punktu ir izskatījusi priekšlikumu pagarināt Ziemeļjūras-Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru līdz Medikai un līdz Zēbriges un Ģentes/Ternēzenes ostām un uzskata to par atbilstīgu minētās regulas 5. pantam.

(4) Attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarināšanu līdz Medikai joprojām ir spēkā apsvērumi, kas izklāstīti Īstenošanas lēmumā (ES) 2015/1111.

(5) Attiecībā uz pagarināšanu līdz Zēbriges un Ģentes/Ternēzenes ostām dzelzceļa līnijas, kuras ierosināts pagarināt, jau ir daļa no Ziemeļjūras–Vidusjūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora. Tās ir daļa no Eiropas transporta tīkla pamattīkla (Antverpene-Ģente-Zēbrige) un visaptverošā tīkla (Ģente-Ternēzene), un tām noteiktas tādas svarīgas infrastruktūras prasības kā elektrifikācija, 22,5 t ass slodze, 100 km/h ātrums un 740 m sastāva garums, kuras daļēji vai pilnībā jau ir izpildītas ar esošo infrastruktūru.

([1]) OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.

([2]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2015/1111 (2015. gada 7. jūlijs) par kopīgā priekšlikuma, kuru par Ziemeļjūras–Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarināšanu iesniegušas attiecīgās dalībvalstis, atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem 5. pantam (OV L 181, 9.7.2015., 82. lpp.).

([3]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2017/178 (2017. gada 31. janvāris), ar ko groza Īstenošanas lēmumu (ES) 2015/1111 par kopīgā priekšlikuma, kuru par Ziemeļjūras–Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarināšanu iesniegušas attiecīgās dalībvalstis, atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem 5. pantam (OV L 28, 2.2.2017., 71. lpp.).

(6) Zēbriges, Ģentes un Ternēzenes ostas ir daudzu Ziemeļjūras-Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā veikto regulāro dzelzceļa kravu pārvadājumu sākumpunkts vai galapunkts, un to sākumpunkti un galapunkti ir Vācijā, Čehijā un Skandināvijā (arī izmantojot Skandināvijas–Vidusjūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru). Zēbriges osta ir ziņojusi par kravas vilcienu satiksmi uz daudziem galapunktiem Savienībā, un tā pamatā ir tas, ka viena no ostas galvenajām precēm ir jauni transportlīdzekļi. Ģentes un Ternēzenes ostu iestādes arī ir norādījušas par iespējamu jaunu dzelzceļa kravu satiksmi uz Škopavu (*Schkopau*) (Vācija) un Outokumpu (Somija), kā arī uz trešām valstīm, proti, uz Ķīnu, caur Šeštokiem (Lietuva).

(7) Turklāt ierosinātā pagarinājuma priekšrocība ir tā, ka Regulas (ES) Nr. 913/2010 13. pantā minētās Ziemeļjūras–Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora vienas pieturas aģentūras pakalpojumi, tai skaitā iepriekš sagatavotie vilcienu ceļi, būs pieejami dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora uzņēmumiem, kas apkalpo Zēbriges un Ģentes/Ternēzenes ostas. Tas pretendentiem nodrošinās lielāku pārredzamību un var vienkāršot jaudas piešķiršanas procesu, jo nebūs vajadzības saskaņot dažus vilcienu ceļus ar citu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru vienas pieturas aģentūrām. Pagarinājums līdz Zēbrigei nodrošinās tiešu piekļuvi ostai, kas ir svarīgs pārkraušanas punkts visu gar koridoru esošo dalībvalstu autobūves nozarei, jo īpaši Čehijai, Polijai un Vācijai.

(8) Šāds pagarinājums Ziemeļjūras–Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā sekmēs dzelzceļa kravu pārvadājumus un starpsavienojumus ar jūras transportu.

(9) Ievērojot Regulas (ES) Nr. 913/2010 5. panta 5. un 6. punktu, Komisijas novērtējumā ir ņemti vērā minētās regulas 4. pantā noteiktie kritēriji par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru pagarinājumiem.

(10) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES ([4]) 62. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

2019. gada 6. decembra nodomu vēstules par Ziemeļjūras–Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora pagarināšanu no Antverpenes līdz Zēbriges un Ģentes/Ternēzenes ostām un no Katovices līdz Polijas un Ukrainas robežai Medikā, kuras Komisijai nosūtīja Beļģijas, Čehijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Nīderlandes, Polijas un Vācijas par dzelzceļa transportu atbildīgās ministrijas, kas kopā ierosinājušas maršrutu

Vilhelmshāfene/Brēmerhāfene/Hamburga/Amsterdama/Roterdama/Zēbrige–Ģente (Ternēzene)–Antverpene–Āhene–Hanovere/Berlīne–Varšava–Terespole (Polijas un Baltkrievijas robeža)/Kauņa–Rīga–Tallina/Falkenberga–Prāga/Vroclava–Katovice–Medika (Polijas un Ukrainas robeža)

noteikt par galveno Ziemeļjūras–Baltijas jūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora maršrutu, atbilst Regulas (ES) Nr. 913/2010 5. pantam.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Beļģijas Karalistei, Čehijas Republikai, Igaunijas Republikai, Latvijas Republikai, Lietuvas Republikai, Nīderlandes Karalistei, Polijas Republikai un Vācijas Federatīvajai Republikai.

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

Briselē, 2020. gada 17. decembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN