UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2020/2168 VAN DE COMMISSIE

van 17 december 2020

betreffende de overeenstemming van het gezamenlijk voorstel van de betrokken lidstaten voor de uitbreiding van de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor met artikel 5 van Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2020) 8919)

(Slechts de teksten in de Duitse, Estse, Franse, Letse, Litouwse, Nederlandse, Poolse en Tsjechische taal zijn authentiek)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer ([1]), en met name artikel 5, lid 6,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overeenkomstig artikel 5, lid 5, van Verordening (EU) nr. 913/2010 hebben de ministeries die bevoegd zijn voor het spoorvervoer in België, Duitsland, Estland, Letland, Litouwen, Nederland, Polen en Tsjechië op 6 december 2019 twee intentieverklaringen naar de Commissie gestuurd. Daarin stellen zij voor om de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor te verlengen tot de Pools-Oekraïense grens te Medyka, enerzijds, en tot de havens van Zeebrugge en Gent/Terneuzen, anderzijds.

(2) De bovengenoemde lidstaten hadden de Commissie reeds eerder voorgesteld de Noordzee-Oostzeecorridor uit te breiden tot de Pools-Oekraïense grens te Medyka. De Commissie heeft bevestigd dat dit voorstel in overeenstemming is met artikel 5 van Verordening (EU) nr. 913/2010 en heeft Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1111 van de Commissie ([2]) vastgesteld. Dat uitvoeringsbesluit is echter gewijzigd bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/178 van de Commissie ([3]), waarin de uitbreiding van de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor tot Medyka nog niet was opgenomen. Het amendement weerspiegelde het feit dat de spoorweginfrastructuur tussen Katowice en Medyka niet vóór 2020 operationeel zou zijn. Aangezien dat nu wel het geval is, moet opnieuw worden overwogen de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor te verlengen tot Medyka.

(3) De Commissie heeft de voorstellen tot uitbreiding van de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor tot Medyka, enerzijds, en tot de havens van Gent/Terneuzen en Zeebrugge, anderzijds, onderzocht overeenkomstig artikel 5, lid 6, van Verordening (EU) nr. 913/2010 en is van oordeel dat deze in overeenstemming zijn met artikel 5 van die verordening.

(4) Wat de uitbreiding van de goederencorridor tot Medyka betreft, blijven de overwegingen van Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1111 geldig.

(5) De voor de uitbreiding tot de havens van Zeebrugge en Gent/Terneuzen voorgestelde lijnen maken reeds deel uit van de goederencorridor Noordzee-Middellandse Zee. Die lijnen maken deel uit van het kernnetwerk van het trans-Europees vervoersnetwerk (Antwerpen-Gent-Zeebrugge) en het uitgebreide netwerk (Gent-Terneuzen); de bestaande infrastructuur voldoet reeds volledig of gedeeltelijk aan de essentiële infrastructuureisen zoals elektrificatie, een toegestane aslast van 22,5 t, een lijnsnelheid van 100 km/u en geschikt voor treinen van 740 m.

([1]) PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

([2]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1111 van de Commissie van 7 juli 2015 betreffende de overeenstemming van het gezamenlijk voorstel van de betrokken lidstaten voor de uitbreiding van de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor met artikel 5 van Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 181 van 9.7.2015, blz. 82).

([3]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2017/178 van de Commissie van 31 januari 2017 tot wijziging van Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/1111 betreffende de overeenstemming van het gezamenlijk voorstel van de betrokken lidstaten voor de uitbreiding van de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor met artikel 5 van Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 28 van 2.2.2017, blz. 71).

(6) De havens van Zeebrugge, Gent en Terneuzen zijn het vertrekpunt of de bestemming van diverse bestaande geregelde goederenvervoersdiensten per spoor op de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor vanuit of naar Duitsland, Tsjechië en Scandinavië (onder meer via de Scandinavisch-mediterrane goederencorridor). Vanuit de haven van Zeebrugge rijden goederentreinen naar een groot aantal bestemmingen in de Unie, wat wordt gestaafd door het feit dat het vervoer van nieuwe voertuigen een van de hoofdactiviteiten is van deze haven. De havenautoriteiten van Gent en Terneuzen zien potentieel voor nieuwe goederenverbindingen per spoor naar Schkopau (Duitsland) en Outokumpu (Finland), alsook naar derde landen, namelijk naar China, via Šeštokai (Litouwen).

(7) Bovendien biedt de voorgestelde uitbreiding het voordeel dat exploitanten op de corridors voor goederenvervoer per spoor voor hun verkeer vanuit de havens Zeebrugge en Gent/Terneuzen een beroep zullen kunnen doen op de diensten van het in artikel 13 van Verordening (EU) nr. 913/2010 bedoelde bestaande éénloketsysteem van de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor. Dit zal aanvragers meer transparantie bieden en zou het proces van capaciteitstoewijzing kunnen vereenvoudigen door het wegvallen van de noodzaak om bepaalde treinpaden te coördineren met het enig loket van andere corridors voor goederenvervoer per spoor. De uitbreiding tot Zeebrugge zal rechtstreekse toegang bieden tot de haven, een belangrijk overslagpunt voor de automobielindustrie in alle lidstaten langs de corridor en met name Tsjechië, Duitsland en Polen.

(8) Dankzij nieuwe verbindingen met het maritiem vervoer zal de uitbreiding van de corridor bijdragen tot de verbetering van het goederenvervoer per spoor op de Noordzee-Oostzeecorridor.

(9) Overeenkomstig artikel 5, leden 5 en 6, van Verordening (EU) nr. 913/2010 heeft de Commissie bij haar beoordeling rekening gehouden met de relevante criteria van artikel 4 van die verordening voor de uitbreiding van de corridors voor goederenvervoer per spoor.

(10) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het comité dat is ingesteld bij artikel 62 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ([4]),

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De op 6 december 2019 door de voor het spoorvervoer bevoegde ministeries van België, Tsjechië, Duitsland, Estland, Letland, Litouwen, Nederland en Polen bij de Commissie ingediende intentieverklaringen betreffende de uitbreiding van de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor van Antwerpen tot de havens van Zeebrugge en Gent/Terneuzen, enerzijds, en van Katowice tot de Pools-Oekraïense grens bij Medyka, anderzijds, waarin de route

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge — Gent (Terneuzen) — Antwerpen — Aken — Hannover/Berlijn — Warschau — Terespol (Pools-Belarussische grens)/Kaunas — Riga — Tallinn/Falkenberg — Praag/Wroclaw — Katowice — Medyka (Pools-Oekraïense grens)

wordt voorgesteld als hoofdroute voor de Noordzee-Oostzeecorridor voor goederenvervoer per spoor zijn in overeenstemming met artikel 5 van Verordening (EU) nr. 913/2010.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk België, de Tsjechische Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, de Republiek Estland, de Republiek Letland, de Litouwse Republiek, het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Polen.

([4]) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

Gedaan te Brussel, 17 december 2020.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie