KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2020/2168

av den 17 december 2020

om överensstämmelsen hos det gemensamma förslag som lagts fram av de berörda medlemsstaterna för utbyggnad av godskorridoren Nordsjön–Östersjön med artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik

[delgivet med nr C(2020) 8919]

(Endast de estniska, franska, lettiska, litauiska, nederländska, polska, tjeckiska och tyska texterna är giltiga)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ([1]), särskilt artikel 5.6, och

av följande skäl:

(1) I enlighet med artikel 5.5 i förordning (EU) nr 913/2010 skickade de ministerier som ansvarar för järnvägstransporter i Belgien, Tjeckien, Tyskland, Estland, Lettland, Litauen, Nederländerna och Polen två avsiktsförklaringar, daterade den 6 december 2019, till kommissionen. De innehöll förslag om utbyggnad av godskorridoren Nordsjön–Östersjön dels till gränsen mellan Polen och Ukraina vid Medyka i öst, dels till hamnarna i Zeebrugge och Gent/Terneuzen i väst.

(2) Ovannämnda medlemsstater hade tidigare inkommit med ett förslag till kommissionen om utbyggnad av godskorridoren Nordsjön–Östersjön till gränsen mellan Polen och Ukraina vid Medyka. Kommissionen slog fast att förslaget var i överensstämmelse med artikel 5 i förordning (EU) nr 913/2010 och antog kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/1111 ([2]). Det genomförandebeslutet ändrades dock genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2017/178 ([3]), i vilket hänvisningen till en utbyggnad av järnvägskorridoren Nordsjön–Östersjön till Medyka ströks. Skälet till ändringen var att järnvägsinfrastrukturen mellan Katowice och Medyka inte skulle vara i drift före 2020. Eftersom infrastrukturen nu är i drift är det lämpligt att på nytt överväga en utbyggnad av godskorridoren Nordsjön–Östersjön till Medyka.

(3) Kommissionen granskade förslagen om utbyggnad av godskorridoren Nordsjön–Östersjön till Medyka och till hamnarna i Gent/Terneuzen och Zeebrugge i enlighet med artikel 5.6 i förordning (EU) nr 913/2010 och anser att de är i överensstämmelse med artikel 5 i den förordningen.

(4) När det gäller utbyggnaden av godskorridoren till Medyka är de överväganden som anges i genomförandebeslut (EU) 2015/1111 fortfarande giltiga.

(5) När det gäller utbyggnaden till hamnarna i Zeebrugge och Gent/Terneuzen är de linjer som föreslås för utbyggnaden redan en del av godskorridoren Nordsjön–Medelhavet. De utgör en del av stomnätet för det transeuropeiska transportnätet (Antwerpen–Gent–Zeebrugge) och det övergripande nätet (Gent–Terneuzen), och den befintliga infrastrukturen uppfyller redan helt eller delvis grundläggande krav som elektrifiering, 22,5 t axellast, 100 km/tim och 740 m tåglängd.

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

([2]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2015/1111 av den 7 juli 2015 om förenligheten av det gemensamma förslag som lagts fram av de berörda medlemsstaterna för utbyggnad av godskorridoren Nordsjön–Östersjön med artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 181, 9.7.2015, s. 82).

([3]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2017/178 av den 31 januari 2017 om ändring av genomförandebeslut (EU) 2015/1111 om förenligheten av det gemensamma förslag som lagts fram av de berörda medlemsstaterna för utbyggnad av godskorridoren Nordsjön–Östersjön med artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 28, 2.2.2017, s. 71).

(6) Hamnarna i Zeebrugge, Gent och Terneuzen är start- eller slutpunkter för flera befintliga regelbundna godsförbindelser på järnväg längs godskorridoren Nordsjön–Östersjön, med gods till eller från Tyskland, Tjeckien och Skandinavien (via t.ex. godskorridoren Skandinavien–Medelhavet). Hamnen i Zeebrugge rapporterade godstrafik på järnväg till många destinationer i unionen, vilket stöds av det faktum att en av hamnens viktigaste typer av gods är nya fordon. Hamnmyndigheterna i Gent och Terneuzen har också identifierat potentialen för ny godstrafik på järnväg till Schkopau i Tyskland och Outokumpu i Finland samt till tredjeländer, framför allt Kina, via Šeštokai i Litauen.

(7) Den föreslagna utbyggnaden har dessutom fördelen att de tjänster som erbjuds via den befintliga enda kontaktpunkten för godskorridoren Nordsjön–Östersjön som avses i artikel 13 i förordning (EU) nr 913/2010, inklusive på förhand iordningställda tåglägen, blir tillgängliga för operatörer som är verksamma i godskorridorerna och som har trafik till och från hamnarna i Zeebrugge och Gent/Terneuzen. Detta kommer att öka insynen för sökandena och kan förenkla processen för kapacitetstilldelning genom att man undanröjer behovet av att samordna vissa tåglägen med de enda kontaktpunkterna för andra godskorridorer. Utbyggnaden till Zeebrugge kommer att ge direkt tillträde till hamnen, som är en viktig omlastningspunkt för fordonsindustrin i samtliga medlemsstater längs korridoren, särskilt Tjeckien, Tyskland och Polen.

(8) Utbyggnaden kommer att bidra till att förbättra godstrafiken på järnväg i korridoren Nordsjön–Östersjön med anslutningar till sjötransporter.

(9) I enlighet med artikel 5.5 och 5.6 i förordning (EU) nr 913/2010 beaktade kommissionen i sin bedömning de relevanta kriterier för utbyggnad av godskorridorerna som anges i artikel 4 i denna förordning.

(10) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 62 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ([4]).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De avsiktsförklaringar av den 6 december 2019 om utbyggnad av godskorridoren Nordsjön–Östersjön från Antwerpen till hamnarna i Zeebrugge och Gent/Terneuzen, och från Katowice till gränsen mellan Polen och Ukraina vid Medyka, som skickades till kommissionen av ministerierna med ansvar för järnvägstransporter i Belgien, Tjeckien, Tyskland, Estland, Lettland, Litauen, Nederländerna och Polen, vilka tillsammans föreslår att linjen

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge–Gent (Terneuzen)–Antwerpen–Aachen–Hannover/Berlin–Warszawa–Terespol (gränsen mellan Polen och Belarus)/Kaunas–Riga–Tallinn/Falkenberg–Prag/Wroclaw–Katowice–Medyka (gränsen mellan Polen och Ukraina)

ska vara huvudlinje för godskorridoren Nordsjön–Östersjön, är i överensstämmelse med artikel 5 i förordning (EU) nr 913/2010.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien, Republiken Tjeckien, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Estland, Republiken Lettland, Republiken Litauen, Konungariket Nederländerna och Republiken Polen.

([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

Utfärdat i Bryssel den 17 december 2020.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen