

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/2168****z dnia 17 grudnia 2020 r.****w sprawie zgodności przedłożonego wspólnie przez zainteresowane państwa członkowskie wniosku dotyczącego przedłużenia kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie z art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy***(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 8919)***(Jedynie teksty w języku czeskim, estońskim, francuskim, litewskim, łotewskim, niderlandzkim, niemieckim i polskim są autentyczne)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 5 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 5 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 ministerstwa odpowiedzialne za transport kolejowy w Belgii, Czechach, Estonii, na Litwie, na Łotwie, w Niemczech i Polsce przesyłały Komisji dwa listy intencyjne w dniu 6 grudnia 2019 r. Zawierały one wnioski dotyczące przedłużenia kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie do polsko-ukraińskiej granicy w Medyce, z jednej strony, i do portów Zeebrugge i Gandawa/Terneuzen, z drugiej strony.
- (2) Wyżej wymienione zainteresowane państwa członkowskie wcześniej wystąpiły do Komisji z wnioskiem o przedłużenie kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie do polsko-ukraińskiej granicy w Medyce. Komisja potwierdziła zgodność wniosku z art. 5 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 i przyjęła decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2015/1111 <sup>(2)</sup>. Wymieniona decyzja wykonawcza została jednak zmieniona decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2017/178 <sup>(3)</sup>, w której usunięto odniesienie do przedłużenia kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie do Medyki. Zmiana wynikała z faktu, że infrastruktura kolejowa między Katowicami a Medyką nie byłaby operacyjna przed 2020 r. Jako że infrastruktura jest obecnie operacyjna, należy ponownie rozważyć przedłużenie kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie do Medyki.
- (3) Komisja przeanalizowała wnioski dotyczące przedłużenia kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie do Medyki oraz do portów Gandawa/Terneuzen i Zeebrugge zgodnie z art. 5 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 i uznaje je za zgodne z art. 5 tego rozporządzenia.
- (4) W odniesieniu do przedłużenia kolejowego korytarza towarowego do Medyki, uwagi zawarte w decyzji wykonawczej (UE) 2015/1111 pozostają aktualne.
- (5) W odniesieniu do przedłużenia do portów Zeebrugge i Gandawa/Terneuzen, odcinki zaproponowane do przedłużenia stanowią już część kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie. Są częścią sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (Antwerpia–Gandawa–Zeebrugge) oraz sieci kompleksowej (Gandawa–Terneuzen), przy czym istniejąca infrastruktura spełnia już częściowo lub w pełni kluczowe wymogi, takie jak elektryfikacja, nacisk osi 22,5 t, prędkość 100 km/h i długość pociągu wynosząca 740 m.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

<sup>(2)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2015/1111 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie zgodności przedłożonego wspólnie przez zainteresowane państwa członkowskie wniosku dotyczącego przedłużenia kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie z art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 181 z 9.7.2015, s. 82).

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2017/178 z dnia 31 stycznia 2017 r. zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2015/1111 w sprawie zgodności przedłożonego wspólnie przez zainteresowane państwa członkowskie wniosku dotyczącego przedłużenia kolejowego korytarza towarowego Morze Północne – Morze Bałtyckie z art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 28 z 2.2.2017, s. 71).

- (6) Porty Zeebrugge, Gandawa i Terneuzen to miejsce rozpoczęcia lub miejsce docelowe wielu istniejących regularnych usług kolejowych przewozów towarowych wykonywanych wzdłuż trasy kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie z miejscami rozpoczęcia lub miejscami docelowymi w Niemczech, Czechach i Skandynawii (w tym przez skandynawsko-śródziemnomorski kolejowy korytarz towarowy). Port Zeebrugge zadeklarował ruch pociągów towarowych do wielu miejsc docelowych w Unii, co potwierdza fakt, że jednym z głównych towarów portu są nowe pojazdy. Organy portowe Gandawy i Terneuzen stwierdziły również istnienie potencjału w zakresie nowych kolejowych przewozów towarowych do Schkopau (Niemcy) i Outokumpu (Finlandia), a także do państw trzecich, mianowicie do Chin, przez Šeštokai (Litwa).
- (7) Ponadto zaproponowane przedłużenie oferuje korzyść polegającą na umożliwieniu operatorom kolejowych korytarzy towarowych obsługującym porty Zeebrugge i Gandawa/Terneuzen korzystania z usług oferowanych przez istniejący punkt kompleksowej obsługi kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie, o którym mowa w art. 13 rozporządzenia (UE) nr 913/2010, w tym z wstępnie ustalonych tras pociągów. To zapewni wnioskodawcom większą przejrzystość; mogłoby to również uprościć proces alokacji zdolności poprzez wyeliminowanie konieczności koordynowania niektórych tras pociągów z punktami kompleksowej obsługi innych kolejowych korytarzy towarowych. Przedłużenie do Zeebrugge zapewni bezpośredni dostęp do portu, który jest ważnym punktem przeładunkowym dla przemysłu motoryzacyjnego wszystkich państw członkowskich położonych wzdłuż korytarza, zwłaszcza Czech, Niemiec i Polski.
- (8) Przedłużenie przyczyni się do poprawy kolejowych przewozów towarowych w kolejowym korytarzu towarowym Morze Północne–Morze Bałtyckie dzięki połączeniom z infrastrukturą transportu morskiego.
- (9) Zgodnie z art. 5 ust. 5 i 6 rozporządzenia (UE) nr 913/2010 ocena Komisji uwzględniła odpowiednie kryteria w odniesieniu do przedłużenia kolejowych korytarzy towarowych, o których mowa w art. 4 tego rozporządzenia.
- (10) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 62 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>(4)</sup>,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Listy intencyjne z dnia 6 grudnia 2019 r. dotyczące przedłużenia kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie z Antwerpii do portów Zeebrugge i Gandawa/Terneuzen oraz z Katowic do polsko-ukraińskiej granicy w Medyce, przesłane do Komisji przez ministerstwa odpowiedzialne za transport kolejowy w Belgii, Czechach, Estonii, na Litwie, na Łotwie, w Niderlandach, Niemczech i Polsce, oraz zawierające wspólną propozycję trasy

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Zeebrugge – Gandawa (Terneuzen) – Antwerpia – Aachen – Hannover/Berlin – Warszawa – Terespol (granica polsko-białoruska)/Kowno – Ryga – Talin/Falkenberg – Praga/Wrocław – Katowice – Medyka (granica polsko-ukraińska)

jako głównej trasy kolejowego korytarza towarowego Morze Północne–Morze Bałtyckie są zgodne z art. 5 rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii, Republiki Czeskiej, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Estońskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Królestwa Niderlandów oraz Rzeczypospolitej Polskiej.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

Sporządzono w Brukseli dnia 17 grudnia 2020 r.

*W imieniu Komisji*  
Adina VĂLEAN  
*Członek Komisji*

---