

**AGREEMENT REGARDING THE EXECUTIVE BOARD OF RAIL FREIGHT
CORRIDOR**

NORTH SEA MEDITERRANEAN

BETWEEN

THE MINISTERS IN CHARGE OF TRANSPORT OF

**THE KINGDOM OF BELGIUM, THE FRENCH REPUBLIC, THE GRAND DUCHY
OF LUXEMBOURG, THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, THE SWISS
CONFEDERATION AND THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND**

The Ministers signing the present agreement

In order to comply with the provisions laid down in Article 8, paragraph 1 of Regulation (EU) No 913/2010, and, as regards Switzerland, their equivalent in Swiss law,

Having regard to

- The Letter of Intent for the deployment of ERTMS on Corridor C “Antwerpen – Basel / Lyon” signed on 6 June 2006 by the Ministers of Belgium, France, Luxembourg and Switzerland;
- The definition of six ERTMS corridors in July 2009 by Decision 2009/561/EC, amending Decision 2006/679/EC, now recast in Decision 2012/88/EU on the technical specification for interoperability relating to the control-command and signalling subsystems of the trans-European rail system;
- The Rotterdam Declaration of Ministers to develop the rail freight corridors Rotterdam/Antwerp – Genoa, Rotterdam – Antwerp – Lyon / Basel and Rotterdam /Antwerp – Hannover – Warsaw – Kaunas also in cooperation with the Czech Republic, signed on 14 June 2010 by representatives of the Netherlands, Belgium, Luxembourg, France, Switzerland, Italy, Germany, Poland, the Czech Republic and Lithuania;
- Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight; and in particular Articles 8, 11, 13, 14, 15, 18, 19 and 20 of the Regulation;
- Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility;
- Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the Trans-European Transport Network.

Whereas :

- The Executive Board of Rail Freight Corridor N°2, as referred to in Article 8 of the Regulation (EU) No 913/2010, has been created and its Mission Statement adopted by consensus at the Antwerp Conference, on 27 June 2011;
- The Chairperson of the Executive Board of Rail Freight Corridor N°2 informed the European Commission of the adoption of the mission statement of its Board by letter dated 11 July 2011;
- The European Commission responded by letter dated 19 October 2011, welcoming the creation of the Executive Board of Rail Freight Corridor N°2;
- Switzerland is in the process of integrating provisions in its legislation, which will be equivalent to Regulation (EU) No 913/2010; as member of the Executive Board, Switzerland fully accepts all provisions and responsibilities defined in this agreement but European law cannot create any obligations of a legally binding character for Switzerland. Therefore, Switzerland provides an assurance that all necessary steps will be undertaken to amend the relevant legal provisions to bring them in line with the decisions of the Executive Board;
- The Annex to Regulation (EU) No 913/2010, as amended by Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, renames Rail Freight Corridor N°2 “North Sea Mediterranean” and extends it to the United Kingdom;

- Recognising the contribution of rail freight to Europe's socio-economic development and to the environment;
- Welcoming the establishment of rail freight corridors as promoting market-oriented management of the European rail system;
- Sharing the ambition to continue working together to develop a network of freight corridors both by the management of the corridors and their interconnections, and by the improvement of quality and of interoperability, the removal of bottlenecks, the harmonisation of operational rules, and capacity management;
- Desirous to comply with their obligation, under Regulation (EU) No 913/2010, to admit a representative of the United Kingdom to the Executive Board of Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean;
- Wishing the tasks of that Executive Board to be, in practice, in line with those set out in respect of the Executive Board for Rail Freight Corridor N°2 in the letter to the European Commission dated 11 July 2011 mentioned above, and to further clarify its role;
- Noting the content of the Mission Statement adopted at Antwerp on 27 June 2011;
- Considering that the Mission Statement should now be replaced by a new instrument;
- Noting that Regulation (EU) No 913/2010 emphasises, in recital 10 of its preamble, the need for the coordinated development of the Rail Freight Corridors and the ERTMS Corridors;
- Noting that the Executive Board of Corridor C, created by the Letter of Intent of 6 June 2006 and the Rotterdam Declaration signed on 14 June 2010, became, by virtue of the Mission Statement adopted in Antwerp on 27 June 2011, the Executive Board of Rail Freight Corridor N°2;
- Desirous to continue to avoid duplication of work and of governance structures between Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean and ERTMS Corridor C;
- Wishing, therefore, the Executive Board of Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean to continue to be able to perform the functions relating to ERTMS Corridor C conferred upon it by the Letter of Intent signed on 6 June 2006 and by the Rotterdam Declaration signed on 14 June 2010, both referred to above;
- Noting that the UK, not being part of ERTMS Corridor C, and not having taken part in the drawing up of that Letter and that Declaration, should not take part in the functions of the Executive Board conferred by these;
- Considering, therefore, that this Agreement should not of itself confer functions on the Executive Board concerning ERTMS Corridor C, but should limit itself to permitting the Executive Board to continue to act as the Executive Board set up by the Letter and Declaration referred to above, by virtue of that Letter and that Declaration, and without the participation of the United Kingdom;
- Noting that the complexity of the deployment of ERTMS has led to important cost increase as well as delays in some countries compared to the initial estimates put forward in the mid-2000s on the ERTMS corridor C;
- Noting that the economic situation and the community obligation to restore economic balance require close monitoring of public investment expenses;
- Noting that the decision of the Executive Board of Rail Freight Corridor N°2 making operational the corridor was signed on 12th of December 2013;
- Noting that, pursuant to its Article 11(2), Regulation (EU) No 913/2010, and therefore both the measures to be taken by Switzerland as mentioned above and this agreement,

are without prejudice to the competence of the Member States and Switzerland regarding planning and funding of the rail infrastructure on their territories;

Taking into consideration the above, **agree as follows:**

Generally

The Mission Statement, adopted by consensus at the Antwerp Conference, on 27 June 2011, shall be replaced by this Agreement.

Accession of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

The United Kingdom shall be represented on the Executive Board of Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean (“the Board”).

Composition and responsibilities of the Board

The Board is composed of representatives of the authorities of the Member States concerned and Switzerland.

In accordance with Regulation (EU) No 913/2010, and in particular its Article 8(1), together with the corresponding Swiss measures referred to in the preamble to this Agreement, the responsibilities of the Board include:

General responsibility

- To implement Regulation (EU) No 913/2010, and the Swiss measures referred to in the preamble to this Agreement, with regard to Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean.

Cooperation responsibilities

- to ensure, as far as it can, that the development and implementation of Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean are conducted in a manner consistent with those of ERTMS Corridor C;
- to work together where necessary with the European institutions and organisations, the national railway safety authorities, and the regulatory bodies of its members;
- in accordance with Article 48 of Regulation (EU) No 1315/2013, and the equivalent Swiss measures, to coordinate the work of the Rail Freight Corridor North Sea-Mediterranean and the Trans-European Transport Network North Sea-Mediterranean core network corridor with the European coordinator and national authorities.

Operational responsibilities:

- to ask the Management Board to report on any matter relating to the smooth functioning of the corridor;
- to ensure that the extensions of the Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean are duly established;
- to take decisions on general matters of common interest concerning the internal functioning of the Rail Freight Corridor North Sea Mediterranean without prejudice to

the competence of Member States and Switzerland regarding the planning and funding of rail infrastructure;

- to consider, and where appropriate to support, the requests of the Management Board for European subsidies;
- to support the Management Board's work, in particular if the latter encounters any difficulties in fulfilling its tasks.

General rules for the functioning of the Board

The Board takes decisions which are provided for by Regulation (EU) No 913/2010. They are signed by all the members of the Board. These decisions are legally binding on their addressees and shall be published.

The working languages of the Board are French and English. All signed decisions have to be written in both languages.

The Board takes its decisions on the basis of mutual consent of the representatives of the authorities of the Member States and Switzerland.

The Board shall adopt its rules of procedure.

ERTMS Corridor C :

This Agreement shall be without prejudice to the exercise by the Board of the functions relating to ERTMS Corridor C conferred upon it by the Letter of Intent signed on 6 June 2006 and by the Rotterdam Declaration signed on 14 June 2010, both referred to above.

The functions of the Board under the above Letter of Intent and Rotterdam Declaration include:

- the coordination of deployment of ERTMS along ERTMS Corridor C, and
- ERTMS coordination along the Rail Freight Corridor in accordance with national deployment plans, as well as coordination of decommissioning of national systems in order to foster the implementation of ERTMS on Corridor C.

For the purposes of the exercise of the functions of the Board under the above Letter of Intent and Rotterdam Declaration and relating to ERTMS Corridor C, the representative of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall not be considered to be a member of the Board.

**ACCORD CONCERNANT LE COMITÉ EXÉCUTIF DU CORRIDOR DE FRET
FERROVIAIRE
MER DU NORD-MÉDITERRANÉE**

**ENTRE
LES MINISTRES EN CHARGE DES TRANSPORTS
DU ROYAUME DE BELGIQUE, DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, DU GRAND-
DUCHÉ DE LUXEMBOURG, DU ROYAUME DES PAYS-BAS,
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE ET DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-
BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD**

Les ministres signant le présent accord

Pour se conformer aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1^{er} du règlement (UE) n° 913/2010 et, concernant la Suisse, à leur équivalent en droit suisse,

Considérant

- La lettre d'intention pour le déploiement de l'ERTMS sur le corridor C « Anvers-Bâle/Lyon », signée le 6 juin 2006 par les ministres de Belgique, de France, du Luxembourg et de Suisse ;
- La définition de six corridors ERTMS en juillet 2009 par la décision 2009/561/CE, modifiant la décision 2006/679/CE, actuellement refondue en décision 2012/88/UE, relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen ;
- La déclaration des ministres de Rotterdam sur le développement des corridors de fret ferroviaire Rotterdam/Anvers – Gênes, Rotterdam – Anvers – Lyon /Bâle et Rotterdam /Anvers – Hanovre – Varsovie – Kaunas, également en coopération avec la République tchèque, signée le 14 juin 2010 par des représentants des Pays-Bas, de la Belgique, du Luxembourg, de la France, de la Suisse, de l'Italie, de l'Allemagne, de la Pologne, de la République tchèque et de la Lituanie ;
- Le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, et en particulier les articles 8, 11, 13, 14, 15, 18, 19 et 20 du règlement ;
- Le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe ;
- Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

Attendu que :

- Le comité exécutif du Corridor de fret ferroviaire n° 2, tel que visé à l'article 8 du règlement (UE) n° 913/2010, a été constitué et son énoncé de mission a été adopté par consensus à la conférence d'Anvers, le 27 juin 2011 ;
- Le président du comité exécutif du Corridor de fret ferroviaire n° 2 a informé la Commission européenne de l'adoption de l'Énoncé de missions de son comité par une lettre en date du 11 juillet 2011 ;
- La Commission européenne a répondu par une lettre en date du 19 octobre 2011, saluant la création du comité exécutif du Corridor de fret ferroviaire n° 2 ;
- La Suisse intègre actuellement dans sa législation des dispositions, qui seront équivalentes au règlement (UE) n° 913/2010 ; en tant que membre du comité exécutif, la Suisse accepte pleinement toutes les dispositions et responsabilités définies dans le présent accord mais le droit européen ne peut créer d'obligations présentant un caractère juridiquement contraignant pour la Suisse. Par conséquent, la Suisse donne l'assurance que toutes les mesures nécessaires seront prises pour modifier les dispositions légales concernées afin de les harmoniser avec les décisions du comité exécutif ;
- L'annexe au règlement (UE) n° 913/2010, telle que modifiée par le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, renomme le Corridor de fret ferroviaire n° 2 « Mer du Nord-Méditerranée » et l'élargit au Royaume-Uni ;

- Reconnaissant la contribution du fret ferroviaire au développement socio-économique et à l'environnement en Europe ;
- Saluant l'établissement de corridors de fret ferroviaire comme un outil de promotion d'une gestion orientée vers le marché du système ferroviaire européen ;
- Partageant l'ambition de continuer à travailler ensemble au développement d'un réseau de corridors de fret à la fois dans le cadre de la gestion des corridors et de leurs interconnexions et par l'amélioration de la qualité et de l'interopérabilité, l'élimination des goulets d'étranglement, l'harmonisation des règles opérationnelles et la gestion des capacités ;
- Désireux de se conformer à l'obligation qui leur est faite en vertu du règlement (UE) n° 913/2010, d'admettre un représentant du Royaume-Uni au comité exécutif du corridor de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée ;
- Souhaitant que les tâches de ce comité exécutif soient, en pratique, conformes à celles qui avaient été établies concernant le comité exécutif du Corridor de fret ferroviaire n° 2 dans la lettre à la Commission européenne datée du 11 juillet 2011 et mentionnée ci-dessus, et désireux de clarifier davantage son rôle ;
- Prenant note du contenu de l'énoncé de mission adopté à Anvers le 27 juin 2011 ;
- Estimant que l'énoncé de mission doit être désormais remplacé par un nouvel instrument ;
- Prenant note que le règlement (UE) n° 913/2010 souligne dans le 10^{ème} considérant de son préambule la nécessité du développement coordonné des corridors de fret ferroviaire et des corridors ERTMS ;
- Prenant note que le comité exécutif du corridor C, créé par la lettre d'intention du 6 juin 2006 et la déclaration de Rotterdam signée le 14 juin 2010, est devenu, en vertu de l'énoncé de mission adopté à Anvers 27 juin 2011, le comité exécutif du Corridor de fret ferroviaire n° 2 ;
- Désireux de continuer à éviter les doubles emplois, en termes de travaux et de structures de gouvernance, entre le corridor de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée, et le Corridor C ERTMS ;
- Souhaitant par conséquent que le comité exécutif du corridor de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée continue à être en mesure d'assumer les fonctions relatives au corridor C ERTMS établies par la lettre d'intention signée le 6 juin 2006 et par la déclaration de Rotterdam signée le 14 juin 2010, toutes deux susmentionnées ;
- Notant que le Royaume-Uni, ne faisant pas partie du corridor C ERTMS et n'ayant pas pris part à la rédaction de cette lettre et de cette déclaration, ne doit pas assumer les fonctions du comité exécutif instituées par ces documents ;
- Considérant, par conséquent, que le présent accord ne confère pas en lui-même de fonction au comité exécutif concernant le corridor C ERTMS, mais se limite à permettre au Comité exécutif de continuer à agir comme le Comité exécutif établi par la lettre et la déclaration mentionnées ci-dessus, et sans la participation du Royaume-Uni ;
- Notant que la complexité du déploiement de l'ERTMS a engendré une importante augmentation des coûts ainsi que des retards dans certains pays par rapport aux estimations initiales élaborées au milieu des années 2000 pour le corridor C ERTMS ;
- Notant que la situation économique et que l'obligation communautaire de rétablir les équilibres économiques exigent une surveillance étroite des dépenses publiques en matière d'investissement ;
- Notant que la décision du comité exécutif du corridor de fret n°2 rendant opérationnel le corridor a été signée le 12 décembre 2013 ;

- Notant qu'en vertu de son article 11(2), le règlement (UE) n° 913/2010 et, par conséquent, à la fois les mesures à prendre par la Suisse comme indiqué ci-dessus et le présent accord ne portent pas préjudice de la compétence des États membres et de la Suisse en matière de planification et de financement de l'infrastructure ferroviaire sur leur territoire ;

Prenant en considération les éléments qui précèdent, **conviennent de ce qui suit :**

De manière générale

L'énoncé de mission adopté par consensus à la conférence d'Anvers, le 27 juin 2011 est remplacé par le présent accord.

Adhésion du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Le Royaume-Uni sera représenté au comité exécutif du Corridor de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée (« le comité »).

Composition et responsabilités du comité

Le comité est composé de représentants des autorités des États membres concernés et des autorités suisses.

Conformément au règlement (UE) n° 913/2010, et en particulier son article 8(1), ainsi qu'aux mesures suisses correspondantes visées dans le préambule du présent accord, les responsabilités du comité sont les suivantes :

Responsabilité générale

- La mise en œuvre du règlement (UE) n° 913/2010 et des mesures suisses visées dans le préambule du présent accord concernant le corridor de fret ferroviaire « Mer du Nord-Méditerranée ».

Responsabilités en matière de coopération

- veiller dans toute la mesure du possible à ce que le développement et la mise en œuvre du corridor de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée soient cohérents avec le développement et la mise en œuvre du Corridor C ERTMS ;
- collaborer si nécessaire avec des institutions et les organisations européennes, les autorités nationales chargées de la sécurité ferroviaire et les autorités de régulation de ses membres ;
- conformément à l'article 48 du règlement (UE) n° 1315/2013 et aux mesures suisses équivalentes, coordonner le fonctionnement du corridor de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée et du corridor de réseau central du réseau transeuropéen de transport Mer du Nord-Méditerranée avec le coordonnateur européen et les autorités nationales.

Responsabilités opérationnelles :

- demander au comité de gestion de faire rapport sur toutes les questions relatives au bon fonctionnement du corridor ;

- veiller à ce que les extensions du corridor de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée soient dûment établies ;
- prendre des décisions sur des questions générales d'intérêt commun concernant le fonctionnement interne du corridor de fret ferroviaire Mer du Nord-Méditerranée, sans préjudice des compétences des États membres et de la Suisse en matière de planification et de financement de l'infrastructure ferroviaire ;
- examiner et, le cas échéant, soutenir les demandes du comité de gestion pour des subventions européennes ;
- soutenir le travail du comité de gestion, en particulier si celui-ci rencontre des difficultés dans l'accomplissement de ses tâches.

Règles générales pour le fonctionnement du comité

Le comité prend les décisions visées par le règlement (UE) n° 913/2010. Ces décisions sont signées par tous les membres du comité. Elles sont juridiquement contraignantes pour leurs destinataires et sont publiées.

Les langues de travail du comité sont le français et l'anglais. Toutes les décisions signées doivent être rédigées dans ces deux langues.

Le comité adopte ses décisions sur la base de l'accord mutuel des représentants des autorités des États membres et de la Suisse.

Le comité adoptera des règles de procédure.

Corridor C ERTMS

Le présent accord ne porte pas préjudice à l'exercice par le comité des fonctions relatives au corridor ERTMS C qui lui ont été conférées par la lettre d'intention signée le 6 juin 2006 et par la déclaration de Rotterdam signée le 14 juin 2010 et auxquelles il est fait référence ci-avant.

Les fonctions du comité selon la lettre d'intention et la déclaration de Rotterdam susmentionnées comprennent :

- la coordination du déploiement de l'ERTMS le long du corridor C ERTMS, et ;
- la coordination de l'ERTMS le long du corridor de fret ferroviaire conformément aux plans nationaux de déploiement ainsi que la coordination de mise hors service des systèmes nationaux afin de mettre en œuvre de l'ERTMS sur le corridor C.

Aux fins de l'exercice des fonctions qui incombent au comité selon la lettre d'intention et la déclaration de Rotterdam susmentionnées et concernant le corridor ERTMS C, le représentant du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ne sera pas considéré comme un membre du comité.

The present Agreement will take effect the day following the date of its signing.

Done in English and in French, at Luxembourg on 8 October 2014, both versions being equally authentic

Le présent accord prend effet le jour qui suit la date de signature.

Fait en anglais et en français, à Luxembourg, le 8 octobre 2014, les deux versions faisant également foi.

Catherine FONCK,

State Secretary for Mobility for the Kingdom of Belgium

Secrétaire d'État à la Mobilité du Royaume de Belgique

Alain VIDALIES

Minister of State reporting to the Minister for Ecology, Sustainable Development and Energy, with responsibility for Transport, Oceans and Fisheries for the French Republic

Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie de la République française

For the Minister of Sustainable Development and Infrastructure,

Pour le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

Camille GIRA

Secretary of State of Sustainable Development and Infrastructure for the Grand Duchy of Luxembourg

Secrétaire d'Etat du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg

Wilma J. MANSVELD

State Secretary of Infrastructure and the Environment of the Kingdom of The Netherlands

Secrétaire d'État à l'infrastructure et l'Environnement du Royaume des Pays-Bas

Doris LEUTHARD

Federal Councillor,

Head of the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications
of the Swiss Confederation

Conseillère fédérale,

Cheffe du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la
Communication de la Confédération suisse

Rt Hon Patrick MC LOUGHLIN MP

Secretary of State for Transport of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Secrétaire d'État au Transport pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord