

**Rozbieżności w ocenie potencjału Węzła Logistycznego Bydgoszcz
z perspektywy Komisji Europejskiej
RAPORT**



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK

Luty, 2023

Słowem wstępu

Komisja Europejska przedkładając 14 grudnia 2021 roku propozycję rewizji sieci TEN-T ustanowionej Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 nie umieściła Bydgoszczy wśród węzłów sieci bazowej. Pod koniec marca 2022 roku grupa sygnatariuszy, reprezentowana przez Nowy Bursztynowy Szlak skierowała do Parlamentu Europejskiego petycję w sprawie uznania Bydgoszczy za węzeł sieci bazowej TEN-T. W stanowisku z dnia 8 grudnia 2022 roku Komisja Europejska wyraziła ocenę, że Bydgoszcz nie spełnia kryteriów dla sieci bazowej. Polemikę z tą tezą podjął 25 stycznia 2023 roku podczas posiedzenia Komisji Petycji PETI przedstawiciel Nowego Bursztynowego Szlaku. Przedstawiciel Komisji Europejskiej podtrzymał swoje stanowisko, nie wskazał jednak w jaki sposób Bydgoszcz nie spełnia wytycznych.

Niniejszy raport powstał z uwagi na wyżej wskazane niejasności w celu wskazania mających miejsce rozbieżności oraz podkreślenia merytorycznych argumentów, że Bydgoszcz stawiane przez Komisję Europejską warunki spełnia.

Dla sprawniejszego procesu komunikacji, w tym dokumencie opieramy się na zapisach dokumentów w wersji angielskiej, aby uniknąć potencjalnych niejasności jakie mogą powstawać w procesie tłumaczenia.

Z perspektywy unijnych przepisów

Kluczowym dokumentem regulującym funkcjonowanie sieci TEN-T jest wspomniane Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 z 2013 roku. Do analizy sprawy pod kątem jednolitych dla całej UE wytycznych można też odnieść się do propozycji Komisji Europejskiej (COM(2021) 812 z dnia 14 grudnia 2021).

Oryginalny tytuł tego dokumentu brzmi „Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing”, czyli można powiedzieć, że jest to właśnie dokument o wytycznych dotyczących zasad funkcjonowania sieci TEN-T.

Węzłom sieci bazowej TEN-T w tym dokumencie jest poświęcony jest artykuł 41, w którym wskazuje się:

1. *The nodes of the core network are set out in Annex II and include:*
 - (a) *urban nodes, including their ports and airports;*
 - (b) *maritime ports and inland waterways ports;*
 - (c) *border crossing points to neighbouring countries;*
 - (d) *rail-road terminals;*
 - (e) *passenger and freight airports.*

Kluczowy wydaje się też artykuł 38 wskazujący na **potrzebę wdrożenia sieci bazowej TEN-T do końca 2030 roku.**

Without prejudice to Article 1(4) and Article 41(2) and (3), Member States shall take the appropriate measures for the core network to be developed in order to comply with the provisions of this Chapter by 31 December 2030.

Propozycja rewizji (COM(2021) 812 z dnia 14 grudnia 2021, która na dzisiaj nie ma statusu oficjalnego dokumentu należy zwrócić uwagę na artykuł 10:

„The core network and extended core network shall consist of those parts of the comprehensive network which shall be developed as a matter of priority for achieving the objectives of the trans-European transport network policy. References to ‘core network’ in Regulation (EU) 2021/1153 shall be construed as including ‘extended core network’ as defined in this Regulation. References to ‘core network’ in Regulation (EU) [...] [on the deployment of alternative fuels infrastructure] shall be construed as references to ‘core network’ as defined in this Regulation. References to ‘comprehensive network’ in Regulation (EU) [...] [on the deployment of alternative fuels infrastructure] shall be construed as references to ‘extended core network’ and ‘comprehensive network’ as defined in this Regulation. „

Powyższy zapis wskazuje, że infrastruktura sieci bazowej powinna powstawać w pierwszej kolejności, co trzymając się w duchu rozporządzenia może oznaczać tworzenie jej przed 2030 rokiem.

Mając powyższe kwestie na uwadze, w tym przede wszystkim możliwe przeładunki w terminalu drogowo-kolejowym Bydgoszcz Emilinaowo powyżej minimum ujętego w rozporządzeniu (ponad 800 tys. ton rocznie), w marcu 2022 roku została skierowana petycja.

Krótkie omówienie założeń petycji

W petycji do Parlamentu Europejskiego w uzasadnieniu w głównej mierze skazano się wykazać, że opracowane na potrzeby inwestycyjne prognozy dla terminalu Bydgoszcz – Emilianowo, który znajduje się na obszarze bydgoskiego węzła, prognozuje się uzyskanie ponad 1,1 mln ton przeładunków w roku 2030 oraz prawie 1,5 mln ton w roku 2031, czyli znacznie powyżej wymogów dla sieci TEN-T. Przyjmując zatem wytyczne z Rozporządzenia 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 oraz z propozycje (COM(2021) 812 z dnia 14 grudnia 2021 roku, uda się osiągnąć cel jakim jest wdrożenie sieci bazowej TEN-T do 2030 roku. W uzasadnieniu wskazano również, że bydgoski węzeł będzie kluczowy dla rozwoju logistyki w Polsce.

Stanowisko Komisji Europejskiej z 8 grudnia 2022 roku

W niniejszym piśmie tym piśmie (załącznik nr 1 do niniejszego raportu) nie wskazano wprost, że Bydgoszcz nie spełnia wytycznych ujętych w Rozporządzeniu 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 oraz z propozycji (COM(2021) 812 z dnia 14 grudnia 2021 roku.

Komisja Europejska informuje, że propozycja rewizji sieci TEN-T (COM(2021) 812 została sporządzona w oparciu następującą metodologię:

Only terminals, which are located at a branching or crossing points of core network rail links or near a core maritime or inland port, are part of the core network. This methodology was used for the preparation of the Commission proposal adopted on 14 December 2021 revising the TEN-T regulation of 2013.

Trzeba jednak jasno zaznaczyć, że wskazana metodologia nie wynika wprost z omawianego rozporządzenia o wytycznych oraz propozycji jego zmiany.

Stanowisko Nowego Bursztynowego Szlaku z 25 stycznia 2023 roku

W dniu 25 stycznia podczas posiedzenia Komisji Petycji PETI prezes Nowego Bursztynowego Szlaku odnosząc się do wskazanych przez Komisję Europejską wytycznych wskazał, że ta metodologia wymaga spełnienia jednego z trzech warunków. Następnie wskazał na dwa warunki

- *branching or crossing points of core network rail links*

Bydgoszcz w kontekście propozycji rewizji (COM(2021) 812) znajduje się na połączeniu dwóch kluczowych linii sieci bazowej TEN-T: nr 201, która biegnie z portu morskiego w Gdyni oraz 131 biegnącej od strony portu morskiego w Gdańsku.



Źródło: (COM(2021) 812)

- *near a core maritime*

Bydgoszcz jest pierwszym węzłem w sieci TEN-T, gdzie krzyżują się linie kolejowe biegnące bezpośrednio z portów morskich w Gdańsku i w Gdyni, mogąc tworzyć tzw. extended gate. Pozwala to też mówić o bliskości portów morskich.

Obecny na posiedzeniu przedstawiciel Komisji Europejskiej podtrzymał stanowisko, że należy trzymać się wytycznych, przy czym w żaden sposób nie podważył, że Bydgoszcz spełnia warunki „branching or crossing points of core network rail links” oraz „near a core maritime „

Pojawiające się niejasności

Teoretycznie można kwestionować położenie węzła Bydgoszcz na skrzyżowaniu dwóch linii kolejowych sieci bazowej, gdy oprzemy się o wprowadzaną przez propozycję aktualizacji rozporządzenia (COM(2021) 812) kategoryzacji linii kolejowych sieci bazowej na towarową i pasażerską, w takiej sytuacji można zakładać, że przez Bydgoszcz przebiega tylko jedna linia typu „rail freight” sieci bazowej. W takim wypadku jednak propozycja rewizji sieci TEN-T nie odzwierciedlałaby realnych potrzeb, nie służąc realizacji celów dla jakich została powołana ponieważ:

- 1. Port Morski w Gdańsku, drugi największy (pod względem przeładunków) na Bałtyku, a największy na terytorium Unii Europejskiej znajdowałby się poza liniami kolejowymi sieci bazowej TEN-T;**
- 2. Planowany od wielu lat przez prywatny kapitał terminal pod Tczewem znajdowałby się daleko na uboczu sieci TEN-T.**

Brak równych kryteriów

Gdyby przyjąć, że sieć bazową tworzą tylko węzły:

„which are located at a branching or crossing points of core network ~~rail links~~ rail freight or near a core maritime or inland port, are part of the core network. This methodology was used for the preparation of the Commission proposal adopted on 14 December 2021 revising the TEN-T regulation of 20131.”

Wówczas kierując się zasadą sprawiedliwości w sieci bazowej nie powinny znaleźć się też węzły:

- Wilno;
- Tuluza;
- San Sebastian;

Przy czym Tuluza oraz Wilno leżą na skrzyżowaniu linii kolejowych sieci bazowej z kompleksową, czyli sytuacja Bydgoszczy, gdzie mamy dwie linie bazowe, ale z różnymi docelowymi przeznaczeniami.

Zakończenie

Mając na uwadze powyższe argumenty oczekiwania społeczności lokalnej o ujęcie węzła Bydgoszcz w sieci bazowej TEN-T, mają podstawy merytoryczne.