



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK

ARGUMENTY ZA BYDGOSZCZĄ W SIECI BAZOWEJ TEN-T

Wrzesień 2023

Najważniejsze fakty:

1. 14 grudnia Komisja Europejska zaprezentowała propozycję rewizji sieci TEN-T ((COM(2021) 812)). Ta propozycja nie stawia Bydgoskiego Węzła Logistycznego w sieci bazowej TEN-T;
2. Wiosną 2022 roku skierowana została petycja do Parlamentu Europejskiego z wnioskiem o uznanie Bydgoszczy za węzeł sieci bazowej. Parlament Europejski petycję zarejestrował formalnie 13 września 2022 roku.;
3. Po posiedzeniu komisji PETI w dniu 25 września 2023 roku petycje przekazano do komisji TRAN;
4. Komisja TRAN 13 kwietnia 2023 roku przyjęła w imieniu Parlamentu Europejskiego stanowisko, które uwzględnia Bydgoszcz w sieci bazowej TEN-T;
5. Obecnie trwa procedura trilogu, która ma wypracować ostateczny kształt rewizji.

Stanowisk Komisji Europejskiej do petycji

W styczniu 2023 roku otrzymaliśmy stanowisko KE:

European Parliament

2019-2024



Committee on Petitions

8.12.2022

NOTICE TO MEMBERS

Subject: Petition No 0510/2022 by L.R. (Polish), on behalf of New Amber Route Association (Nowy Bursztynowy Szlak), signed by 18 other persons, on the recognition of Bydgoszcz as a TEN-T core node in Poland

According to the methodology on which the trans-European transport network is based¹, terminals are included in the transport network if they reach minimum threshold of 800 000

¹ SWD(2021)471 final of 14.12.2021 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0471&from=EN>

CM\1269430EN.docx

PE739.862v01-00

EN

United in diversity

EN

tonnes per year in their turnover. 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 2013².

Stanowisk Komisji Europejskiej do petycji

According to the methodology on which the trans-European transport network is based¹, terminals are included in the transport network if they reach minimum threshold of 800 000

¹ SWD(2021)471 final of 14.12.2021 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021SC0471&from=EN>

CM\1269430EN.docx

PE739.862v01-00

EN

United in diversity

EN

tonnes per year in their turnover. 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 2013².

W tym stanowisku KE wskazała na warunki dla sieci bazowej:

- minimum threshold of 800 000 tonnes per year in their turnover
- 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.
-

Ta metodologia nie ma podstawy prawnej

Rozporządzenie 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 oraz propozycja jego zmiany (COM(2021) 812 z dnia 14 grudnia 2021 roku wskazują jedynie:

- iż w sieci TEN-T znajdować będą się terminale z przeładunkami na poziomie przynajmniej 800 tys. ton rocznie - **artykuł 27**

- 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 provision of this Chapter by 31 December 2030 - czyli osiągnięcie tego wskaźnika do końca 2030 roku - **artykuł 38.**

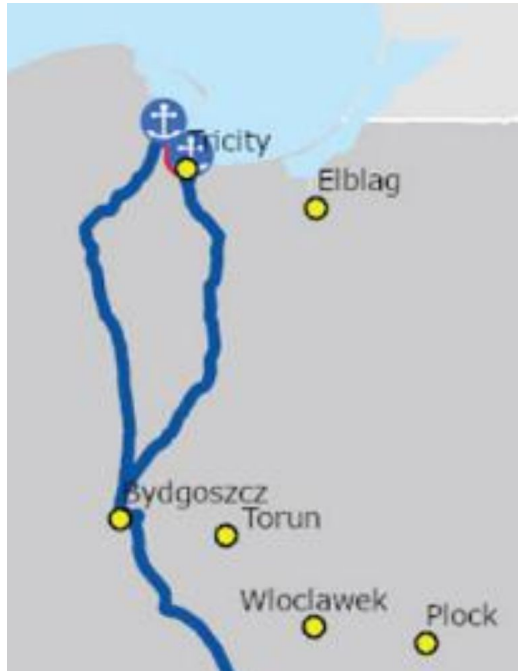
WNIOSEK: KE opiera się na swojej wewnętrznej metodologii a nie na prawie

Posiedzenie PETI - 25 stycznia 2023

- Podczas tego posiedzenia wskazywaliśmy na spełnienie przez Węzeł Logistyczny Bydgoszcz 2 wymogów, które postawiła Komisja Europejska.
- Wnieśliśmy o przekazanie petycji do komisji TRAN.



are located at a branching or crossing points of core network rail links



W Bydgoszczy według propozycji KE z grudnia 2021 roku krzyżować będą się dwie linie sieci bazowej TEN-T 131 i 201

near a core maritime are part of the core network.

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

Raport rozbieżności

W lutym opublikowaliśmy „Raport rozbieżności” dla pokazania różnic w ocenie sytuacji jakie występują po naszej stronie i Komisji Europejskiej.

W toku rozmów kularowych oraz wymiany korespondencji pojawił się bowiem inny szczegół:

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.”*

Raport rozbieżności

W raporcie wskazaliśmy, iż gdyby trzymać się wprost tego elementu to:

1. **Największy unijny port na Bałtyku - Port Gdańsk - nie byłby skomunikowany z liniami kolejowymi sieci bazowej TEN-T**
2. Wiele węzłów, które są w sieci bazowej, nie powinno w niej się znajdować. Przykładowe węzły:
 - Wilno
 - Tuluza
 - San Sebastian

Wilno i Tuluza położone są na skrzyżowaniu linii kolejowych sieci bazowej z kompleksową, zatem bydgoski węzeł powinien mieć w świetle tych wytycznych znacznie większą rangę.

Dziękuję za uwagę

Łukasz Religa

l.religa@bursztynowyszlak.eu



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK