



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Wiceprezes

Członek Zarządu Dyrektor ds. strategii i rozwoju

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: +4822 473 20 07, fax: +4822 473 33 34

ISR1e-084-2/10

Warszawa, 10 września 2010r.

Pan Siim Kallas
Komisarz ds. transportu
Komisja Europejska

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powitała publikację dokumentu Komisji Europejskiej „Konsultacje na temat przyszłej polityki w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej COM(2010)212” z zadowoleniem i zdecydowała wziąć udział w publicznych konsultacjach, zabierając głos w dyskusji na temat przyszłej unijnej polityki w zakresie transeuropejskich sieci transportowych.

W załączeniu przekazujemy stanowisko PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w dwóch wersjach językowych (polskiej i angielskiej).

Proszę wziąć pod uwagę, iż w przypadku jakichkolwiek wątpliwości, polska wersja językowa jest wiążąca.

WICEPREZES ZARZĄDU
Marek Pawlik



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Wiceprezes

Członek Zarządu Dyrektor ds. strategii i rozwoju

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: +4822 473 20 07, fax: +4822 473 33 34

ISR1e-084-2/10

Warsaw, 10 September 2010

Mr. Siim Kallas
Transport Commissioner
European Commission

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP Polish Railway Lines JSC) welcomed European Commission's publication of „*Commission working document: Consultation on the future trans-European transport network policy COM(2010)212*” with gladness and decided to take part in the public consultations, giving its voice in the discussion on the future EU trans-European transport network policy.

Please find attached PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. position paper in two language versions (Polish and English).

Please take note, that in case of any doubt, Polish version is binding.

WICEPREZES ZARZĄDU

Marek Pawlik



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Odpowiedź PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na konsultacje w sprawie przyszłej polityki w zakresie sieci TEN-T, zainicjowane Komunikatem Komisji nr COM(2010)212

Wstęp

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK S.A.) z zadowoleniem przyjęły opublikowanie przez Komisję Europejską w dniu 4 maja 2010 r. dokumentu nr KOM(2010)212, który zainicjował kolejne konsultacje na temat przyszłej polityki w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej.

Tak, jak w czasie pierwszych konsultacji, tak i teraz PKP PLK S.A. pragnie zabrać głos w dyskusji i przedstawić swoje stanowisko na temat przyszłości TEN-T poprzez udzielenie odpowiedzi na pytania Komisji postawione w przedmiotowym dokumencie.

Wybrana przez Komisję Europejską opcja wprowadzenia struktury dwupoziomowej w podejściu do sieci TEN-T, z siecią kompleksową (comprehensive network) i siecią bazową (core network), obejmującą zdefiniowaną geograficznie sieć priorytetową oraz filar koncepcyjny, wymaga dokładnego rozważenia i próby odpowiedzi na szereg pytań związanych z celem wprowadzenia takiej zmiany. Przede wszystkim wymaga przygotowania odpowiedniej metodologii nie tylko dla wyboru elementów do włączenia do sieci bazowej, ale także dla uzupełnienia sieci kompleksowej, a także zapewnienia ciągłości rozpoczętych projektów i finansowania realizacji nowego podejścia.

Realizując tak gruntowną zmianę w podejściu do funkcjonowania sieci TEN-T, punktem wyjścia dla rozważań nad wszelkimi kwestiami związanymi z tym zagadnieniem powinny być założenia traktatowe (obecnie Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej), które wskazują, jako cel UE harmonijny jej rozwój, zmniejszenie dysproporcji między regionami, umożliwienie obywatelom, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym, czerpanie korzyści z powstania obszaru bez granic (art. 170 i 174 TFUE). Unia przyczyniać się ma do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki. W ramach systemu otwartych i konkurencyjnych rynków, działanie Unii zmierza do sprzyjania wzajemnym połączeniom oraz interoperacyjności sieci krajowych, jak również do poprawy dostępu do tych sieci. Uwzględnia ona w szczególności potrzebę łączenia wysp, regionów zamkniętych i peryferyjnych z centralnymi regionami Unii.

Cele te wymagają odpowiednich przedsięwzięć. Jednym z nich jest właśnie transeuropejska sieć transportowa, której stworzenie, o czym często zapominamy, nie jest celem samym w sobie, ale środkiem do realizacji wspomnianych wyżej celów nadrzędnych.

Rozpatrując, więc aspekty związane zarówno z metodologią, finansowaniem jak i konkretnym procesem tworzenia sieci bazowej, a także uzupełnianiem sieci kompleksowej, nie można zapominać o jej usługowej roli wobec celów traktowych. Jej utworzenie w nowym kształcie musi nieść za sobą wartość dodaną, która nie może być postrzegana jedynie jako dodatkowe korzyści wyrażone w pieniądzu, ale też jako pozytywne efekty, których nie jesteśmy w prosty sposób wycenić.

Komisja Europejska wskazując walkę ze zmianami klimatu jako jedno z najważniejszych zadań Europy na najbliższe lata, musi konsekwentnie przekładać to na poszczególne konkretne

działania, dbając o to by transeuropejska sieć transportowa efektywnie przyczyniała się do realizacji tego celu.

Niezmiernie ważne jest, co staramy się podkreślać przy wielu okazjach, aby zapewniona była spójność zarówno pomiędzy dokumentami politycznymi i strategicznymi kierującymi rozwój UE, jak i pomiędzy narzędziami do realizacji celów. Nie zapominajmy o wielu działaniach już podjętych, o stworzonych korytarzach i ich planach rozwoju (np. plan wdrożenia ERTMS). Nie jest możliwe uzyskanie wysokiego poziomu zwrotu z poczynionych inwestycji istotnych z punktu widzenia Unii, jeśli nie są one planowane i wykonywane komplementarnie do siebie.

Plany Komisji powinny także uwzględniać poziom gęstości sieci TEN-T, który diametralnie różni się od siebie, gdy porównamy „stare” i „nowe” kraje UE.

Odpowiedzi na pytania:

1. Czy przedstawione powyżej zasady i kryteria projektowania sieci bazowej są wystarczające i wykonalne? Jakie są ich mocne i słabe punkty? Co jeszcze można wziąć pod uwagę?

Wizja rozwojowa, powinna zapewnić szeroko rozumianą dostępność, multimodalność i interoperacyjność, zwiększyć wydajność systemu transportowego oraz zminimalizować negatywne oddziaływanie na środowisko, a także przynieść optymalizację powiązań między- i wewnątrz-regionalnych „starych” i „nowych” państw członkowskich, połączeń wschód-zachód, północ-południe w ramach UE i z krajami trzecimi. Do swej realizacji wymaga ona odpowiedniej metodologii, opartej zarówno na kryteriach w ujęciu geograficznym, ekonomicznym, jak i środowiskowym.

Przede wszystkim należy odpowiedzieć sobie na pytanie, czy przyszła sieć TEN-T to tylko zbiór wybranych projektów, czy może sieć spełniająca odpowiednie standardy techniczne i jakościowe, pozwalająca na realizację celów traktatowych. Zdaniem PKP PLK S.A., powinna być to sieć tworząca spójny system transportowy, który będzie miał kluczowe znaczenie w rozwoju UE. W związku z tym nowe podejście nie powinno skupiać się na odrębnych projektach, ale na wykorzystaniu całej sieci do pobudzenia rozwoju gospodarczego UE.

W dokumencie konsultacyjnym Komisja skupia uwagę na sieci bazowej, wskazując jedynie generalne podejście do rewizji sieci kompleksowej. Nie jest to naszym zdaniem odpowiednie podejście, zakładając, iż obecna rewizja dotyczy całej sieci, a sieć bazowa będzie częścią sieci kompleksowej.

Zdaniem PKP PLK S.A. sieć kompleksowa powinna być możliwie szeroka, by móc wspomagać sieć bazową w przypadku zmian w popycie i pojawiającego się zapotrzebowania na nowe ciągi transportowe.

Nowe podejście do budowy sieci w strukturze dwupoziomowej stwarza większe możliwości rozwojowe dla sieci kompleksowej, w ramach której powinny się znaleźć wszystkie elementy sieci TEN-T pozwalające na realizację celów traktatowych i zapewniające połączenia z siecią bazową. Sieć kompleksowa nie może być traktowana jako ten poziom w dwuwarstwowej sieci, który ma znaczenie drugorzędne. Budowana latami powinna w końcu przynieść oczekiwane efekty. Obie sieci powinny być traktowane równorzędnie, jednak przy założeniu realizacji nałożonych na nie różnych zadań.

Sieć kompleksowa daje rzeczywistą możliwość połączenia wszystkich rodzajów transportu tak, aby stworzyć jednolity multimodalny system transportowy. Naszym zdaniem ograniczenie znaczenia sieci kompleksowej może utrudnić integrację wewnątrz Unii i pozostawić dotychczasowe podziały.

Przechodząc do omówienia sieci bazowej, przede wszystkim należy zwrócić uwagę, iż Komisja opiera budowanie jej na wyznaczeniu podstawowych węzłów o najważniejszym znaczeniu strategicznym i ekonomicznym dla całej UE i połączeń między nimi. Sieć bazowa ma łączyć wszystkie rodzaje transportu, w tym zawierać w sobie inteligentne systemy transportowe.

Wskazane przez Komisję elementy stanowiące główne węzły są logiczną konsekwencją przyjętych założeń. Nie mamy jednak jasności, co kryje się pod tymi pojęciami, jakie warunki trzeba będzie spełnić, aby się takim węzłem stać np. co będzie traktowane jako miasto lub aglomeracja o ponadregionalnym znaczeniu w administracji. Za dużo jest jeszcze niewiadomych w koncepcji aby można było ją na tym etapie bezkrytycznie poprzeć.

Zdaniem PKP PLK S.A., przy projektowaniu sieci bazowej należy unikać kryteriów opartych wyłącznie na wielkości przewozów, gdyż takie rozwiązanie byłoby korzystne przede wszystkim dla dużych punktów węzłowych na zachodzie Europy, a przecież sieć TEN-T ma zapewnić rozwój, spójność, dostępność transportową dla całej unii.

Niezwykle istotnym aspektem, który należy wziąć pod uwagę przy projektowaniu sieci, jest zapewnienie połączeń pomiędzy UE a krajami sąsiadującymi (w tym kandydującymi) oraz połączenia z Azją, nie tylko morskiego, ale także lądowego.

Oczywistym jest, że filar geograficzny sieci bazowej powinien zostać utworzony po uprzedniej analizie popytu na usługi transportowe, a planowana sieć ma być ekonomicznie uzasadniona. Jednak trzeba też pamiętać o tych zadaniach UE i poszczególnych państw członkowskich, realizowanych w ogólnym interesie gospodarczym, bez oczekiwania na wymierny zysk, do których należy zapewnienie transportu.

Ponadto, przy definiowaniu sieci bazowej należy położyć większy nacisk na przyjazne środowisku rodzaje transportu, takie jak kolej i żegluga śródlądowa.

Ochrona środowiska to też konieczność wdrożenia zasady internalizacji kosztów zewnętrznych i wybór jako priorytetowych tych środków transportu, które tych kosztów generują najmniej. Specjalizacja usług, w ograniczonym zakresie separacja ruchu, powinna być zatem traktowana jako narzędzie do osiągnięcia celów.

Ważnym elementem na drodze do budowania sprawnej sieci jest próba specjalizacji linii kolejowych. Transport kolejowy jest w trakcie realizacji budowy sieci dużych prędkości. Oczekiwane jest ustanowienie korytarzy towarowych po ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym UE Rozporządzenia „*W sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy*”. Nie wyobrażamy sobie sytuacji, w której w sieci bazowej (core network) nie znalazłyby się zarówno istniejące, jak i planowane, elementy europejskiej sieci kolei dużych prędkości, korytarze ERTMS czy utworzone korytarze towarowe.

Należy zapewnić ciągłość w realizacji dotychczasowych projektów, dlatego oczywistym jest, że znajdują się one w zakresie sieci bazowej. Wymagają one jednak uzupełnienia. Dla przykładu na terytorium Polski, wśród kolejowych projektów priorytetowych znalazły się jedynie projekty leżące w relacji północ – południe, brak jest projektów na osi wschód-zachód. Sieć bazowa musi uzupełnić luki dotyczące dotychczasowych projektów priorytetowych, biorąc pod uwagę cały obecny kontekst ekonomiczny, gospodarczy i społeczny.

Podsumowując, uważamy, iż europejska sieć transportowa powinna być przede wszystkim spójna technicznie i ekonomicznie wydajna oraz przyjazna dla środowiska naturalnego. Powinna tworzyć spójne multimodalne łańcuchy transportowe, korzystając z tego co każdy z rodzajów transportu ma do zaoferowania. Jej spójność nie zostanie osiągnięta, gdy nie będą zapewnione połączenia sieci drogowej i kolejowej z portami i lotniskami.

2.W jakim stopniu uzupełniające środki w zakresie infrastruktury wnoszą wkład w realizację celów systemu transportowego nastawionego na przyszłość? W jaki sposób można zwiększyć ten wkład?

Uważamy, iż inteligentne systemy transportowe powinny być traktowane jako systemy wspomagające infrastrukturę konwencjonalną. Powinny być wykorzystywane dla optymalizacji przewozu, jako procesu wykorzystującego różne środki transportu. Wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych powinno także korzystnie wpłynąć na środowisko naturalne. Środki uzupełniające (multimodalność, interoperacyjność, ITS, redukcja emisji gazów etc.) są istotnym czynnikiem tworzącym system transportowy.

Z punktu widzenia transportu kolejowego, bardzo istotny dla jego rozwoju jest program wdrażania systemu ERTMS i zapewnienie dla niego odpowiedniego finansowania. Plan wdrożenia ERTMS, zawarty w Decyzji Komisji nr 2009/561/WE z 22 lipca 2009 r., określa horyzont czasowy i wskazuje zasięg geograficzny wdrożenia ERTMS. Transport kolejowy jest na dobrej drodze do osiągnięcia wyznaczonych przez Komisję w tym zakresie celów.

Także wyspecjalizowane narzędzia telematyczne dla transportu kolejowego, czyli TAF TSI dla transportu towarowego i spodziewany TAP TSI dla pasażerskiego, wymagają wsparcia w rozwoju i wdrożeniu, by przyczynić się w przyszłości do poprawy funkcjonowania i spójności europejskiego systemu transportowego.

Nie można jednak zapominać o potrzebach związanych z poprawą tzw. twardej infrastruktury, bowiem jej budowa i modernizacja jest podstawą wszelkich działań w tym zakresie (modernizacja infrastruktury liniowej i punktowej, usunięcie wąskich gardeł, budowa linii dużych prędkości, budowa centrów logistycznych, poprawa sytuacji w krajach Europy wschodniej i centralnej).

3.Jaką dokładnie rolę mogłoby odgrywać ogólne planowanie TEN-T w zwiększeniu wkładu sektora transportu w realizację celów strategicznych „Europa 2020”?

Główne priorytety strategii „Europa 2020” to rozwój inteligentny (*intelligent growth*), rozwój zrównoważony (*sustainable growth*) i rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu (*inclusive growth*). Sektor transportu może przyczynić się do realizacji tych priorytetów poprzez rozwój nowych technologii (nowoczesna infrastruktura, ITS, nowe standardy, działalność badawcza) oraz poprzez wykorzystywanie zrównoważonych systemów transportowych. Zrównoważony transport odpowiada potrzebom społeczeństwa, jest dostępny, konkurencyjny i proekologiczny. Jeden z głównych celów powyższej strategii - „20/20/20 *climate/energy target*” - zakłada redukcje emisji gazu i konsumpcji energii. Aby sprostać tym wymogom potrzebna jest realizacja przesunięcia modalnego („modal shift”) w kierunku przyjaznym środowisku środkom transportu (kolej, żegluga), jednak inicjatywy takie powinny mieć charakter konkretnych działań, a nie wyłącznie postulatów.

Bardzo istotnym wkładem w realizację celów strategicznych może być przezwyciężenie impasu w kwestii internalizacji kosztów zewnętrznych. Opłaty transportowe powinny odzwierciedlać rzeczywiste koszty ponoszone przez społeczeństwo, co przyczyniłoby się do wypełnienia

zobowiązań unijnych w zakresie emisji gazów cieplarnianych i ograniczenia negatywnego wpływu gospodarki na środowisko.

4. W jaki sposób można lepiej skoordynować lub połączyć różne źródła finansowania unijnego w celu przyspieszenia realizacji projektów TEN-T i celów polityki? Jaka ewentualna unijna strategia finansowania może skoordynować lub połączyć różne źródła finansowania unijnego i krajowego oraz publicznego i prywatnego? Czy ustanowienie europejskich ram finansowych zaradziłoby w wystarczającym stopniu opóźnieniom w realizacji projektów TEN-T i celów polityki?

Zdaniem PKP PLK S.A. źródłem finansowania sieci TEN-T powinien być fundusz sieci TEN-T, którego wielkość powinna odpowiadać skali sieci. Zasadne jest zatem zwiększenie budżetu sieci TEN-T, tak by odpowiadał ambitnym celom nakreślonym przez Komisję w zakresie sieci bazowej i kompleksowej. Przy alokowaniu środków Komisja nie może skupiać się jedynie na sieci bazowej, ale musi zapewnić także rozwój sieci kompleksowej.

Sieć transeuropejska to projekt o charakterze ponadnarodowym, wykraczającym poza interesy poszczególnych państw członkowskich, w związku z czym powinna być finansowana przez Unię Europejską, przy współdziałaniu poszczególnych państw.

W dokumencie konsultacyjnym Komisja sama przyznaje, że w bieżącej perspektywie finansowej projekty na sieci TEN-T finansowane są głównie z budżetów państw członkowskich, przy niewielkim udziale środków UE. Tym bardziej zasadne jest zwiększenie budżetu sieci TEN-T, bowiem obecne środki będące w dyspozycji funduszu (8 miliardów €) są wysoce niewystarczające.

Należałoby również rozważyć możliwość spopularyzowania w krajach członkowskich partnerstwa publiczno-prywatnego. Obecnie brakuje europejskich uregulowań prawnych w tym zakresie. Ponadto konieczne wydaje się opracowanie systemu zachęt finansowych służących temu celowi.

Biorąc pod uwagę proponowane przez Komisję stworzenie zintegrowanych europejskich ram finansowania, w celu koordynacji instrumentów UE w zakresie transportu, takich jak Fundusz TEN-T i wkład Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności w ramach TEN-T, mamy nadzieję, że plany te nie będą miały negatywnego wpływu na dostępność środków i poziom finansowania z Funduszu Spójności i Funduszy Strukturalnych dla państw, które kwalifikują się do korzystania z nich w związku z niskim poziomem PKB na mieszkańca w regionach (odpowiednio PKB na poziomie poniżej 90% średniej unijnej dla państwa członkowskiego i poniżej 75% dla regionu). Cele, dla realizacji których fundusze te zostały utworzone są inne niż cel dla którego został utworzony fundusz sieci TEN-T. Fundusze strukturalne mają pomóc w restrukturyzacji i modernizacji gospodarki państw członkowskich w kluczowych sektorach i regionach (poprawa struktury). Fundusz Spójności ma za zadanie integrowanie słabiej rozwiniętych krajów poprzez budowę wielkich sieci transportowych oraz obiektów infrastruktury ochrony środowiska o dużym obszarze oddziaływania. Polityka spójności nie powinna być zepchnięta na drugi plan w czasie rewizji sieci TEN-T.

Popieramy natomiast narzędzia koordynacji, które usprawnią efektywność wykorzystywania funduszy i ich komplementarność. Ważne jest, aby możliwe było finansowanie danego projektu z różnych źródeł. Pozwolić to powinno na łatwiejsze „domykanie” budżetów poszczególnych projektów.

Opóźnienia w realizacji projektów na sieci TEN-T, to po części wynik skomplikowanych procedur pozyskiwania środków, a także skomplikowanych procedur przetargowych. W kolejnych latach daje się zaobserwować ciągle usztywnianie procedur zamiast ich łagodzenia.

5. W jaki sposób polityka w zakresie TEN-T może skorzystać z nowych instrumentów i przepisów prawnych, o których mowa powyżej?

Zdaniem PKP PLK S.A. nowe instrumenty prawne będą bardzo korzystne dla przyszłej polityki TEN-T. Mogą one wpłynąć na lepszą koordynację i większą kompatybilność pomiędzy priorytetami TEN-T a środkami finansowymi. Stworzenie wspólnego rozporządzenia nada przepisom spójny charakter, a zastąpienie decyzji w zakresie wytycznych – rozporządzeniem, wpłynie pozytywnie na proces wdrożenia. Zakończy to spory dotyczące mocy obowiązywania aktu prawnego, jakim jest decyzja, w sytuacji, gdy jest ona skierowana do wszystkich Państw Członkowskich.

Ponadto objaśnienie obowiązków państw członkowskich na poszczególnych etapach projektów TEN-T sprawi, że proces ich realizacji będzie przebiegał bardziej płynnie. Dokładne określenie uprawnień nadanych Komisji w celu uzupełnienia i zmiany niektórych elementów rozporządzenia powinno ułatwić spełnienie celu dotyczącego elastyczności, tak ważnego dla realizacji zadań w zakresie TEN-T.

Podsumowując pragniemy stwierdzić, iż popieramy zdanie Komisji, iż sieć TEN-T ma wspomóc UE w gospodarowaniu swoimi zasobami w celu realizacji projektów strategicznych o wysokiej europejskiej wartości dodanej, zmierzając do rozładowania największych przeciążeń, przede wszystkim na odcinkach trans granicznych i w węzłach intermodalnych. Sieć TEN-T powinna wspierać utworzenie zintegrowanego europejskiego systemu transportowego, który lepiej odpowiada na wyzwania związane ze środowiskiem i zmianą klimatu.

Ponadto, zgadzamy się z opinią Komitetu Regionów (2010/C 141/07), że sieci transportowe, jako jeden z zasadniczych warunków zapewnienia spójności terytorialnej w UE, w przyszłości muszą oferować dobre połączenia z wszystkimi regionami Europy. Aspekt ten ma decydujący wpływ na pogłębienie integracji społecznej i ekonomicznej oraz na zapewnienie zrównoważonego rozwoju.

Realizacja polityki transportowej wymaga od państw członkowskich większej woli politycznej i wsparcia dla zrównoważonych i innowacyjnych strategii transportowych. Przyszła polityka transportowa powinna przyczynić się do integracji regionów oraz promować rozwój ekologicznych usług przewozowych, zapewniając jednocześnie sprawiedliwe warunki konkurencyjności dla wszystkich rodzajów transportu, uwzględniając uwarunkowania legislacyjne, opłaty, wymogi techniczne, bezpieczeństwa, etc.

Już najwyższy czas, aby Europa przestała się dzielić na Europę dwóch prędkości. Naszym celem nie jest utrzymywanie takiego stanu i czerpanie z tego korzyści, ale dołączenie do poziomu rozwoju starej 15 i stanie się równoprawnym partnerem.

Przedkładając powyższe stanowisko, mamy nadzieję, iż nasz głos w dyskusji wpłynie konstruktywnie na opracowywanie oficjalnego stanowiska UE w tej sprawie.

WICEPREZES ZARZĄDU
Marek Pawlić



PKP PLK position paper on public consultations on the Future TEN-T Policy initiated by Commission Communication COM(2010)212

Introduction

PKP Polish Railway Lines JSC (PKP PLK) welcomes the 4th May 2010 publication of a document COM(2010)212, which has initiated the next consultations on the future TEN-T policy.

The same as during the first consultations, PKP PLK would like to participate in discussion and present its position on future TEN-T policy through responding to the Commission's questions contained in the document.

The option consisting in introducing two-layer structure for TEN-T, with a comprehensive network and a core network covering a geographically defined priority network and a conceptual pillar requires precise analysis and responding to many questions concerning the purpose of this change. First of all, it requires preparing appropriate methodology, not only for selection of elements to be included into the core network, but also for complementing of comprehensive network, as well as assuring the continuity of projects already started and financing the realization of the new approach.

Introducing such a crucial change in approach to TEN-T functioning, the Treaty's provisions (TEC, later TFEU) should be the starting point for all deliberations on this aspect. The Treaty indicates the necessity of harmonious development of the European Union, reducing disparities between regions, allowing citizens of the EU, business entities, regional and local communities to fully take advantage of the establishment of the area with no internal boundaries (art. 170 and 174 of TFEU). The Union shall contribute to establishment and development of trans-European networks in the areas of transport, telecommunication and energy infrastructure. Within the system of free and competitive markets the activity of the Community shall aim at promoting the interconnection and interoperability of national networks as well as access to such networks. It shall take account in particular of the need to link island, landlocked and peripheral regions with the central regions of the Community.

These aims require adequate undertakings and one of them is trans-European transport network, the creation of which – as we tend to forget – is not the aim of its own, but the measure for meeting the superior aims.

Thus, regarding methodological and financial aspects, as well as the concrete process of the core network's creation and complementing the comprehensive network, one should not forget about its service role according to the Treaty aims. Its creation in a new shape must bring the added-value, which must not be considered only as money profits, but also as positive non-countable effects.

The European Commission, by indicating over-fighting climate changes as one of the most important future tasks for Europe, ought to consequently reforge this into concrete actions, having in mind that TEN-T should contribute to the realization of this aim.

The absolutely important thing is – what we stress on different occasions – assuring the coherence between both political and strategic documents directing the development of EU, as well as

between tools for aims' realization. We should not forget about already undertaken actions, created corridors and plans of their development (i.e. ERTMS implementation plan). It is not possible to gain high-level investment return if the investments are not planned and realized in a complementary way.

The Commission's plans should also take into account TEN-T density which is totally different in "old" and "new" EU countries.

Responses to the questions:

1. Are the principles and criteria for designing the core network, as set out above, adequate and practicable? What are the strengths and weaknesses? What else could be taken into account?

The development concept should assure – in the broad sense of the term - accessibility, multimodality and interoperability, increase transport system's efficiency, minimize negative impact on environment, as well as provide optimization of links between and inside of „old" and „new" Member States, East-West and North-South connections in the EU and with third countries. It requires adequate methodology based on geographical, economic and environmental criteria.

First of all, one should answer the question whether future TEN-T will be only the set of selected projects, or rather the network meeting appropriate technical and quality standards, which would allow for the Treaty aims realization. In opinion of PKP PLK, it should be the network forming the coherent transport system which will play a crucial role in EU development. Minding the above, new approach should not focus on separate projects, but on using the whole network for stimulating economic growth of EU.

In the consultation document, the Commission focuses on the core network, indicating only general approach to the comprehensive network's provision. We do not consider this to be an appropriate approach assuming that current revision relates to the whole network and the core network will be the part of the comprehensive network.

In PKP PLK opinion, the comprehensive network should be as broad as it is possible in order to support the core network in case of changes in demand and emerging the need for new transport routes.

New approach to network's creation in dual-layer structure gives better development possibilities for the comprehensive network within which all TEN-T elements enabling the Treaty's aims realization and assuring connection with core network should be placed. The comprehensive network cannot be treated as a secondary level in dual-layer network. As it has been built for years, it should finally bring expected effects. Both networks should be treated in equivalent way, having regard for realization of roles they will play.

The comprehensive network gives a real possibility of integrating all transport modes, so that they would form a homogeneous multimodal transport system. In our opinion, reducing the meaning of the comprehensive network may impede integration inside EU and sustain its hitherto partitions.

As far as the core network is concerned, one should pay attention to the fact that the Commission relies its building on selection of basic nodes with the biggest strategic and economic meaning for EU and links between them. The core network is to integrate all transport modes, including intelligent transport systems.

Elements indicated by the Commission as main nodes are the logical consequence of chosen assumptions. However, we are not sure what these terms cover, what conditions will have to be met to become such a node (i.e. what will be treated as a city or an agglomeration with supra-regional meaning in administration). There are too many ambiguities in the conception to support it without restrictions.

From PKP PLK point of view, while creating the core network, criteria based only on traffic volumes should be avoided as such solution would bring profits only for big nodes in Western Europe, yet TEN-T must assure development, cohesion, transport accessibility for the whole Union.

The next very important aspect that should be taken into account is guaranteeing connections (both sea and surface) between EU and neighboring countries (also the candidate countries) and Asia.

It is obvious that the geographical pillar of the core network should be created after previous analysis of transport demand and that the planned network must be economically justified. However, it should not be forgotten about those EU and MSs tasks (like providing transport services) which are to be realized for general economic interest without expecting measurable profits.

Besides, while defining the core network, one should stress environment-friendly modes of transport like railways and waterborne transport.

Environment protection requires also the implementation of internalization of external costs and selection – as a priority – of those transport modes which generate less costs of this kind. Specialization of services, separation of traffic to the limited extend should then be treated as a tool for achieving aims.

An important element in building an efficient network is attempt to carry out railway lines' specialization. In railway transport, construction of high-speed lines is taking place and freight corridors will be established after announcement in the EU Official Journal of *Regulation concerning European Rail Network for competitive freight*. We cannot imagine the situation when both existing and planned elements of European high-speed network, ERTMS corridors or created freight corridors would not be placed in the core network.

Continuity of hitherto projects' realization must be guaranteed and it is obvious that they will be the part of the core network. However, they need to be complemented. For example, among priority railway projects in Poland there are only North-South projects and there is a lack of East-West links. The core network must complete gaps in previous priority projects, taking into account the whole current economic and social context.

Summing up, we think that European transport network should be first of all technically coherent, economically efficient and environment-friendly. It should form homogeneous multimodal transport chains using this, what each transport mode offers. Its coherence will not be achieved unless road and railway connections with ports and airports are provided.

2. To what extent do the supplementary infrastructure measures contribute to the objectives of a future-oriented transport system? Are there ways to strengthen it?

We think that intelligent transport systems should be treated as systems supporting conventional infrastructure. They ought to be used for optimization of traffic exploiting different modes of transport. Introducing intelligent transport systems should also bring a positive effect for



environment. Supplementary measures (multimodality, interoperability, ITS, reduction of gas emissions etc.) are the meaningful component of transport system.

From the railway transport development, the programme of ERTMS implementation and providing sufficient financing of it are crucial. ERTMS implementation plan contained in the Commission's Decision no. 2009/561/EC of 22 July 2009 defines time horizon and indicates geographical scope for ERTMS deployment. Railway transport is on the road to achieving aims pointed out by the Commission.

Also specialized telematic tools for railway transport, namely TAF TSI for freight transport and expected TAP TSI for passenger transport, need support in development and implementation to improve functioning and coherence of European transport system.

Yet, one should not forget about needs related to improving so called „hard infrastructure“ as its construction and modernization is the basis of all actions in this field (modernization of point and line infrastructure, removing bottlenecks, construction of high-speed lines, creation of logistic centres, improving situation in Eastern and Central Europe).

3. What specific role could TEN-T planning in general play in boosting the transport sector's contribution to the “Europe 2020” strategic objectives?

Main priorities of strategy Europe 2020 are: intelligent growth, sustainable growth and inclusive growth. Transport sector may contribute to realization of these priorities through new technologies' development (modern infrastructure, ITS, new standards, research activities) and through using sustainable transport systems. Sustainable transport meets society's needs and is available, competitive, pro-ecological. One of the main aims of the above strategy - „20/20/20 climate/energy target“ – presumes reduction in gas emissions and energy consumption. In order to meet these requirements, modal shift towards environment-friendly modes of transport (rail, waterborne transport) must be carried out , but such initiatives should be concrete actions not only postulates. An important contribution to strategic aims' realization may be overcoming impasse in the field of external costs' internalization. Transport charges should reflect the real costs borne by society, which would contribute to meeting obligation of the Union concerning greenhouse gases emissions and reducing negative impact of economy on environment.

4. In which way can the different sources of EU expenditure be better coordinated and/or combined in order to accelerate the delivery of TEN-T projects and policy objectives? How can an EU funding strategy coordinate and/or combine the different sources of EU and national funding and public and private financing? Would the setting up of a European funding framework adequately address the implementation gap in the completion of the TEN-T projects and policy objectives?

In PKP PLK opinion, the source of TEN-T financing should be the TEN-T fund whose size should be corresponding with network's scale. Thus, it is justifiable to increase TEN-T budget so that it would correspond with ambitious aims outlined by the Commission for core and comprehensive networks. During allocation of funds, one should not focus only on the core network, but the development of the comprehensive network must be also assured.

Trans-European network is the supranational project which goes beyond interests of particular Member States, so it should be financed by the European Union, including cooperation with those countries.

In the consultation document, the Commission admits that in current financial perspective TEN-T projects are financed mainly from Member States' budgets, with a little participation of EU sources. The more justified is increasing TEN-T budget, as current sources in the fund's disposal (8 bln €) are highly insufficient.

Popularization of public-private partnership (PPP) in MSs should also be regarded. Currently, there is a lack of European legal regulations in this field. Moreover, the system of financial stimuli for that purpose should be elaborated.

Regarding the creation of integrated European funding framework, which was proposed by the Commission to coordinate EU instruments for transport (such as TEN-T fund and contribution from Structural and Cohesion funds within TEN-T), we hope that those plans will not have a negative influence on resources' availability and level of financing from the Structural and Cohesion funds for countries qualified to using them for the sake of low GDP per capita (respectively: GDP lower than 90% of Union average for a Member State and lower than 75% for a region). Aims for which those funds were established are different from the aim of TEN-T fund's creation. Structural funds are to help in restructuring and modernizing of Member States' economy in key sectors and regions (structure's improvement). Cohesion fund was established to integrate less developed countries through building big transport networks and environment-protection and infrastructure objects with great areas of influence. Cohesion policy should not be pushed away during TEN-T revision.

We support the tools for coordination which will improve the efficiency of funds' using and their complementarity. It is important to finance given projects from different possible sources. It should facilitate "closing" the budgets of particular projects.

Delays in TEN-T projects' realization are partly the result of complicated procedures for gaining financial sources and complicated tender procedures. In next programming years it is observed that in spite of softening the procedures, they are getting strained.

5. In which way can the TEN-T policy benefit from the new legal instruments and provisions as set out above?

In PKP PLK view, new legal instruments will be very profitable for future TEN-T policy. They can influence on better coordination and bigger compatibility between TEN-T priorities and financial resources. Creation of common regulation will make the provisions coherent, and replacing a decision on guidelines with a regulation will positively affect the process of implementation. It will finish disputes on the power of such a legal act as decision in situation when it is directed to all Member States.

Besides, explanation of MSs' obligations at particular stages of TEN-T projects will make the process of their realization smoother. Exact defining of authorizations of the Commission in order to complement and modify some elements of a regulation should facilitate elasticity aim which is so important for TEN-T tasks realization.

Summing up, we would like to stress that we support the Commission position that TEN-T must help EU in managing its assets in order to realize strategic projects with high added-value, aiming at relieving biggest overloads, especially at transboundary sections and intermodal nodes. TEN-T



should support the creation of an integrated European transport system which better corresponds with challenges related to environment and climate changes.

What's more, we agree with the opinion of the Committee of the Regions (2010/C 141/07) that transport networks, as one of the key conditions for assuring territorial cohesion in EU, must offer in future good connections with all regions of Europe. This aspect has a crucial meaning in deepening social and economic integration and sustainable development.

Realization of transport policy requires from MSs greater political will and support for sustainable and innovative transport strategies. Future transport policy should contribute to the integration of regions and promote the development of ecological transport services. At the same time, it must guarantee fair competition for all modes of transport, taking into account legislation, charges, technical and safety requirements etc.

This is the highest time Europe was not divided into Europe of two speeds. Our goal is not to maintain this state and derive profits from it, but to join the development level of "old 15" in order to become an equal partner.

By submitting the above position, we hope that our voice in discussion will be constructive in elaborating the official EU position in this field.

WICEPREZES ZARZADU
Marek Pawlik