



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

ISR1c-084-1/10

Warsaw, 13 January 2010

European Commission Secretariat-General

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP Polish Railway Lines JSC) welcomed European Commission's publication of „*Commission working document consultation on the future "EU 2020" strategy*” with gladness and decided to take part in the public consultations, giving its voice in the discussion on the future EU strategy.

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.

WICEPRZESZ ZARZĄDU

Marek Pawlik



Stanowisko PKP PLK S.A. w odpowiedzi na konsultacje dotyczące przyszłej strategii „UE 2020”

Wraz z końcem obowiązywania strategii lizbońskiej istnieje potrzeba stworzenia nowych ram strategicznych dla Unii Europejskiej. Komisja Europejska ogłaszając konsultacje dotyczące przyszłej strategii „UE 2020” rozpoczęła dyskusję w tym zakresie i stworzyła okazję do wyrażenia opinii przez zainteresowane podmioty. Ramy strategiczne są podstawą funkcjonowania Unii i wyznacznikiem dla formułowania poszczególnych polityk, dlatego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pragnie zabrać głos w dyskusji nad nową strategią UE.

Koniec pierwszego dziesięciolecia XXI wieku to ważny moment dla Europy. Kończy się okres intensywnych zmian, które zaowocowały prawie dwukrotnym zwiększeniem liczby członków Unii Europejskiej – w ciągu kilku lat do 15 państw dołączyło 12 kolejnych, a na sytuację gospodarczą Unii wpłynął światowy kryzys gospodarczy z 2008r. Ponadto Unia zmagala się z problemami związanymi z koniecznością przeprowadzenia niezbędnych reform, które umożliwiłyby sprawne funkcjonowanie w nowej przestrzeni geopolitycznej i zapewnienie trwałego wzrostu gospodarczego. Po niepowodzeniu jakim była próba stworzenia traktatu konstytucyjnego, 1 grudnia 2009r. wszedł w życie długo wyczekiwany Traktat Lizboński. Traktat ten wprowadza zmiany do zasad funkcjonowania instytucji europejskich, które mają usprawnić ich działanie. Traktat Lizboński to nowy początek oraz nowe możliwości dla Unii Europejskiej.

Obecnie „odnowiona” Unia staje przed nowymi wyzwaniami: koniecznością utrzymania konkurencyjności oraz przezwyciężenia kryzysu gospodarczego, który w znaczący sposób pogorszył funkcjonowanie unijnej gospodarki i wpłynął pesymistycznie na perspektywy dalszego rozwoju.

Nowa strategia „UE 2020” powinna zatem, opierając się na postanowieniach nowego Traktatu, stwarzać perspektywy wyjścia z trudnej sytuacji gospodarczej, a także wyznaczać obszary, w których Unia mogłaby stać się światowym liderem.

W związku z tym, iż Traktat Lizboński nie zmienił głównych założeń dotychczas obowiązujących traktatów, jednym z głównych celów Unii Europejskiej pozostaje w dalszym ciągu kontynuacja działań dla ustanowienia **rynku wewnętrznego jako obszaru bez barier wewnętrznych**. Cel ten opisany został w Artykule 26 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dawny Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską):

„Artykuł 26 TFUE

1. Unia przyjmuje środki w celu ustanowienia lub zapewnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatów.
2. Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym jest zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału, zgodnie z postanowieniami Traktatów. (...)”

Jednakże realne wdrożenie idei obszaru bez granic nie może się odbyć bez sprawnie działającego transportu, a więc i bez odpowiedniej **infrastruktury**, która jest kluczowym elementem na drodze do osiągnięcia tego celu. Samo zniesienie granic instytucjonalnych nie zapewni funkcjonowania spójnego rynku wewnętrznego, jeżeli nie zostaną stworzone rzeczywiste możliwości czerpania korzyści z zalet wspólnej gospodarki. Swobodny przepływ towarów, który pozwala na korzystanie z jej zalet, warunkowany jest istnieniem wydajnych połączeń infrastrukturalnych, gotowych do zapewnienia niezakłóconego i efektywnego transportu. Nie można również zapominać o narzędziu, jakim jest wspólna polityka w zakresie sieci transeuropejskich, która docelowo ma zapewnić pełną integrację infrastruktury transportowej na poziomie europejskim.

W Traktacie nacisk położony jest również na **spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną** (Artykuł 174 TFUE):

„Artykuł 174 TFUE

W celu wspierania harmonijnego rozwoju całej Unii rozwija ona i prowadzi działania służące wzmocnieniu jej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

W szczególności Unia zmierza do zmniejszenia dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz zacofania regionów najmniej uprzywilejowanych. (...)”

Zarówno wspólny rynek, jak i spójność terytorialna nie może zostać osiągnięta bez udziału polityki transportowej i zapewnienia wydajnej infrastruktury, która poprawi komunikację pomiędzy regionami i pomoże w niwelowaniu dysproporcji między nimi.

Jak widać z powyższych przykładów, Traktat jest podstawowym źródłem celów nadrzędnych dla Unii, które w opracowywaniu przyszłej strategii muszą być brane pod uwagę.

Poza założeniami Traktatu, tworząc nową strategię, która będzie podstawą wszystkich późniejszych działań w ramach Unii Europejskiej, trzeba wziąć pod uwagę wiele czynników, także **zmiany, które zaszły w Europie** w trakcie obowiązywania poprzedniej strategii. Są to m.in.:

- postępujący proces starzenia się społeczeństwa, a co za tym idzie, zwiększone zapotrzebowanie na udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- walka ze zmianami klimatu, w tym zobowiązanie UE do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 20% do 2020r.;
- akcesja nowych Państw Członkowskich – zmiana skali geograficznej Wspólnoty, różnice w poziomie rozwoju między „nowymi” a „starymi” Państwami Członkowskimi;
- zmiany polityczne i ekonomiczne w globalnej perspektywie, a w szczególności dynamiczny rozwój Chin i rynków azjatyckich (kwestia dobrego połączenia Europy z Azją);
- boom technologiczny na początku XXI wieku, rozwój technologii, w tym informatycznych i telekomunikacyjnych (internet, telefonia komórkowa), także dla celów przemysłowych i biznesowych;
- kryzys gospodarczy, i to co się z nim wiąże czyli, konieczność lepszego zabezpieczenia różnych sektorów gospodarki, w tym sektora transportowego, przed tego rodzaju zdarzeniami na przyszłość. **Kryzys gospodarczy**, który zaczął się w 2008r., poczynił wielkie spustoszenia w gospodarce europejskiej. Zniwelował osiągnięcia ostatnich lat oraz zahamował wzrost gospodarczy. Skutki kryzysu będą odczuwalne jeszcze przez wiele lat, co w negatywny sposób oddziaływać będzie na potencjał rozwoju Unii. Konieczne jest stworzenie takich ram strategicznych na najbliższe 10 lat, które umożliwią wykorzystanie wszelkich możliwości do przezwyciężenia kryzysu.

W przedmiotowym Komunikacie Komisji Europejskiej, w analizie wyzwań stojących przed Europą, jako jedno z najważniejszych zadań wskazuje się **walkę ze zmianami klimatu**. Realizacja tego celu ma służyć wzmocnieniu roli Europy jako światowego lidera. W tym zakresie także Traktat Lizboński uzupełnił listę głównych celów strategicznych Unii o walkę ze zmianami klimatu. Oczywiście, zgadzamy się z tym, że przeciwdziałanie zmianom klimatycznym, jest ogromnym wyzwaniem, w realizacji którego transport kolejowy powinien odegrać znaczącą rolę. Kolej jest bowiem jednym z najbardziej wydajnych energetycznie rodzajów transportu, a jego bezpośredni wpływ na środowisko naturalne jest relatywnie niski. Realizacja celu jakim jest przesunięcie modalne tzw. „modal shift” w kierunku transportu kolejowego będzie miało pozytywne skutki dla całego systemu transportowego, zgodnie z zasadą jego zrównoważonego rozwoju. Takie działania w realny sposób wpłyną na bardziej efektywne wdrażanie polityki ochrony środowiska.

W ramach strategii powinny zostać skoordynowane różne polityki sektorowe,

a polityka transportowa powinna wspierać także inne obszary m.in. politykę ochrony środowiska w osiągnięciu celów związanych ze zmianami klimatu oraz politykę spójności, w celu osiągnięcia konwergencji i spójności terytorialnej, dzięki wydajnej infrastrukturze transportowej. Zgadząmy się zatem ze stwierdzeniem zawartym w Komunikacie, iż

„Przekształcenie gospodarki w inteligentniejszą i bardziej przyjazną środowisku będzie wymagało zwiększonej koordynacji polityki, aby uczynić naszą gospodarkę bardziej konkurencyjną. Jeśli mamy osiągnąć nasze priorytety tematyczne na rok 2020, nasze cele społeczne, gospodarcze i cele w dziedzinie środowiska naturalnego muszą się wzajemnie uzupełniać.”

Jak wspomniano powyżej, ma to szczególne znaczenie dla sektora transportu, gdyż jest to jedyny sektor gospodarki, w którym w latach 1990-2006 nastąpił wzrost emisji gazów cieplarnianych¹. Dlatego też szczególne wsparcie powinny otrzymać te rodzaje transportu, które są przyjazne środowisku.

Obecnie **polityka transportowa Unii** w zakresie ochrony środowiska pełna jest rozbieżności. Z jednej strony podkreśla się konieczność ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, a z drugiej, nie jest to poparte konkretnymi inicjatywami, a co więcej, wiele działań w tej dziedzinie leży w sprzeczności z założeniami strategicznymi.

Przykładem może być blokowanie korzystnych zmian w kwestii internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie drogowym, co nie tylko urealniałoby opłaty za transport, ale także umożliwiłoby podniesienie znaczenia przyjaznych środowisku rodzajów transportu. Innym przykładem może być kontynuowanie prac nad dopuszczeniem na europejskie drogi tzw. mega trucks, pomimo wiarygodnych badań, które dowiodły, iż w niedługim czasie dopuszczenie cięższych i dłuższych pojazdów zaowocowałoby zwiększeniem emisji gazów cieplarnianych w sektorze², a także dalszą marginalizacją przyjaznych środowisku rodzajów transportu.

Wyrażone w Komunikacie pragnienie Komisji, aby gospodarka europejska była bardziej przyjazna środowisku może zostać zrealizowane jedynie poprzez kompleksowe i spójne podejście do tworzenia poszczególnych polityk sektorowych, tak, aby przyniosły one wartość dodaną w staraniach związanych z ochroną środowiska.

W odniesieniu do polityki transportowej zgadzamy się ze stwierdzeniem z Komunikatu, iż wymaga ona przeformułowania.

¹ Panorama of Transport, Eurostat, 2009 edition.

² Rebound Effect of Climate Benefits from Mega-Trucks, Claus Doll, March 2008.

„Łącznie z rozwojem szybkiego Internetu także rozwój inteligentnej, ulepszonej infrastruktury transportowej i energetycznej przyczynia się do realizacji wielu celów, w tym zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, zwiększenia bezpieczeństwa transportu, bezpieczeństwa energetycznego oraz konkurencyjności naszej wzajemnie powiązanej gospodarki.

Do osiągnięcia takiej kompleksowej zmiany niezbędne będzie przeformułowanie polityki transportowej. Podstawowymi elementami będą: lepsza integracja sieci transportowych, opracowanie rozwiązań alternatywnych do transportu drogowego, propagowanie czystych technologii oraz modernizacja infrastruktury. Duże projekty europejskie takie jak Galileo, GMES czy inteligentne systemy zarządzania ruchem drogowym, kolejowym (ERTMS) czy lotniczym (SESAR) będą odgrywały kluczową rolę w integracji sieci transportowych.”

Osiągnięcie tych celów wymaga spełnienia odpowiednich warunków. Przede wszystkim formułując politykę transportową na kolejne lata należy zapewnić jej spójność z innymi, podejmowanymi działaniami o znaczeniu strategicznymi dla UE. Obecnie bowiem przygotowywana jest rewizja sieci TEN-T oraz trwają prace nad nową strategią dla transportu. Nie można dopuścić do tego, aby kluczowe dla transportu dokumenty czy działania były ze sobą sprzeczne.

Ponadto nie można porzucić realizacji wciąż aktualnych założeń, ujętych w dotychczas obowiązujących dokumentach strategicznych, a które nie zostały jeszcze całkowicie wdrożone. Muszą one być kontynuowane, oczywiście po dokonaniu weryfikacji, zgodnie z obowiązującymi realiami. Biała Księga „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na podjęcie decyzji” z 2001r. zakładała osiągnięcie określonych celów związanych z usprawnieniem funkcjonowania całego systemu transportowego poprzez m.in. inwestycje w infrastrukturę czy liberalizację rynku, a w przypadku transportu kolejowego poprzez wdrożenie interoperacyjności. Zakładała również promowanie przyjaznych środowisku środków transportu i wspomniany już wcześniej „modal shift”. Wiele z tych postulatów nie zostało jeszcze w pełni zrealizowanych, potrzebne są odpowiednie decyzje polityczne, a także zwiększenie nakładów na ich realizację.

Przykładem może być idea wdrożenia interoperacyjności systemu kolei w Unii, która ma zostać osiągnięta m.in. poprzez wdrożenie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS. ERTMS jest projektem nowatorskim, którego wdrożenie ma być przełomem w funkcjonowaniu systemu kolei w Europie. Tak wielka zmiana będzie wdrażana stopniowo przez wiele lat, tak jak i cała idea interoperacyjności, co wymaga zaangażowania, także finansowego, Unii.

Stworzenie strategii do roku 2020 pociągnie za sobą konieczność wdrożenia instrumentów wykonawczych w celu urzeczywistnienia jej postanowień. Konsekwencja w realizowaniu założeń jest kluczem do sukcesu. Należy pamiętać, iż odpowiedzialność za realizację polityki to także **odpowiedzialność za finansowanie** jej wdrożenia. Nie może być akceptowane działanie polegające na wskazywaniu coraz to nowych celów do realizacji i planów do wdrożenia, bez realistycznego podejścia do koniecznych do poniesienia kosztów i zapewnienia źródeł ich pokrycia.

Jeszcze raz chcemy podkreślić konieczność przełamania impasu w sprawie internalizacji kosztów zewnętrznych. Opłaty za transport powinny odzwierciedlać rzeczywiste koszty ponoszone przez społeczeństwo. Pomoże to w osiągnięciu zobowiązań Unii, dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz ograniczenia negatywnego wpływu gospodarki na środowisko naturalne.

Podsumowując, można stwierdzić, czerpiąc z doświadczeń wdrażania strategii lizbońskiej, iż polityczne inicjatywy to za mało, aby osiągnąć wyznaczone cele, jeśli nie są poparte skutecznymi działaniami i decyzjami wykonawczymi. Dotyczy to nie tylko sektora transportu, ale także całej gospodarki.

Przedkładając powyższe stanowisko, mamy nadzieję, iż nasz głos w dyskusji będzie miał konstruktywny wpływ na opracowywanie oficjalnego stanowiska UE w tej sprawie.



PKP Polish Railway Lines JSC position paper in response to consultations on future “EU 2020” strategy

Together with expiration of the Lisbon Strategy, there is a need of creating new strategic framework for the European Union. The European Commission, through opening consultations on future “EU 2020” Strategy, has commenced discussion on that issue and has given a possibility for engaged parties to express their opinions. Strategic framework is the basis for EU’s functioning and the determinant of particular policies’ formulating, therefore PKP Polish Railway Lines JSC would like to participate in the discussion on new strategy.

The end of first decade of 21st century is an important time for Europe. The period of intensive changes is coming to an end. Those changes have entailed almost a double increase in EU Members – within a few years 12 new countries joined previous 15 ones and economic situation in the European Union has been afflicted by global economic crisis of 2008. Moreover, the Union faced problems related to carrying out indispensable reforms which could enable convenient functioning in new geopolitical space and ensuring permanent economic growth. After the failure of trying to create a constitutional treaty, the long-awaited Lisbon Treaty came into effect. The above Treaty introduces changes to European institutions’ functioning rules which are supposed to improve their working. The Lisbon Treaty is a new beginning as well as new opportunities for the European Union.

Currently, the “renewed” Union must face new challenges, namely the necessity of maintaining competitiveness and overcoming economic crisis which meaningfully deteriorated functioning of Union’s economy and pessimistically affected perspectives for further development.

The new “EU 2020” strategy should then - as it is described in the new Treaty – create perspectives for solutions to difficult economic situation, as well as indicate fields where the Union could become a world-wide leader.

Regarding the fact that the Lisbon Treaty has not changed main assumptions from previous treaties in force, establishing **internal market as an area with no internal boundaries** remains one of the main European Union’s goals. This objective has been described in the Article 26 of the Treaty on the Functioning of the European Union (former Treaty of Establishing the European Community).

„Article 26 TFEU

1. The Union shall adopt measures with the aim of establishing or ensuring the functioning of the internal market, in accordance with the relevant provisions of the Treaties.

2. The internal market shall comprise an area without internal frontiers in which the free movement of goods, persons, services and capital is ensured in accordance with the provisions of the Treaties.(...)”

However the real introducing of the „area with no boundaries” idea cannot take place without well functioning transport, therefore it cannot do without relevant infrastructure, which is a key element in the process of achieving this goal. Getting rid of institutional boundaries itself will not guarantee that a coherent internal market will be functioning unless the real opportunities to benefit from common economy are created. Free movement of goods, which allows for drawing benefits from common economy, is determined by the existence of efficient infrastructural connections ready for assuring flawless and efficient transport. One should also not forget about a tool which is a common policy on trans-European networks and which is to guarantee the full integration of transport infrastructure at the European level.

The Treaty focuses also on **economic, social and territorial cohesion** (Article 174 TFEU):

„Article 174 TFEU

In order to promote its overall harmonious development, the Union shall develop and pursue its actions leading to the strengthening of its economic, social and territorial cohesion.

In particular, the Union shall aim at reducing disparities between the levels of development of the various regions and the backwardness of the least favoured regions. (...)”

Both common market and territorial cohesion cannot be achieved without contribution of transport policy and efficient infrastructure which will improve communication between regions and will help to reduce disproportions between them.

As it has been shown above, the Treaty is a basic source of superior goals for the Union which must be taken into account while working out future strategy.

Apart from the Treaty’s assumptions, while creating new strategy which will be a basis for all further activities within the European Union, many other factors should be considered, such as **changes which took place in Europe** when former strategy was binding. Among others, they are as follows:

- progressive process of society’s ageing, thus an increased need for facilities for people with restricted mobility;

- overcoming climate changes, including EU commitment to limit greenhouse gases emissions by 20% until 2020;
- accession of new Member States – change in the Community’s geographical scale, differences in development levels between “new” and „old” Member States;
- political and economic changes in a global perspective, in particular dynamic development of China and Asian markets (question of a convenient connection between Europe and Asia);
- technological boom at the beginning of 21st century, technological development, including computer science and telecommunications (the Internet, mobile telephone services), also for industry and business aims;
- economic crisis and everything that is connected, namely the necessity of better securing different economic sectors, including transport sector, against such events in future. The **economic crisis**, which started in 2008, has severely devastated European economy. It has decreased previous years’ achievements and impeded economic growth. The effects of the crisis will be noticeable for many years yet, which is going to have negative impact on the Union’s development potential. It is necessary to create such strategic framework for upcoming ten years which will enable to use all possible methods to overcome crisis.

In an objective Communication of the European Commission, in the analysis of challenges for Europe, one of the most important tasks is **overcoming climate changes**. Realization of this goal is supposed to serve strengthening the role of Europe as a world-wide leader. In this context, also the Lisbon Treaty has supplemented the Union’s list of main strategic objectives with fighting over climate changes. We certainly agree that overcoming climate changes is a huge challenge and railway transport should play an important role in making it real, since rail is one of the most energetically efficient modes of transport. Its direct impact on environment is relatively low. Realization of so-called “modal shift” toward railway transport will have positive effects for a whole transport system, in accordance with its sustainable development principle. Such activities will truly influence on more efficient introduction of environment protection policy.

Different sector policies ought to be coordinated within the strategy and transport policy should support also other areas, inter alia environment protection policy, in achieving climate changes’ aims, as well as cohesion policy in order to achieve convergence and territorial cohesion through efficient transport infrastructure. We, therefore, agree with the content of the Communication stating that:

„The challenge of becoming a smarter, greener economy will require increased policy coordination to make the economy more competitive. Our social, economic and environmental objectives must go hand in hand if we are to deliver on our thematic priorities for 2020.”

As it was mentioned before, it has a special meaning for transport sector since it is the only sector of economy that in 1990-2006 generated growth in greenhouse gases emissions¹. That is why, special support should be given to those modes of transport which are environment friendly.

Currently, **Union's transport policy**, as far as environment protection is concerned, is full of discrepancies. On one hand, the necessity of restricting the negative transport influence on environment is stressed, on the other hand, it is not supported by concrete initiatives, and even more, many activities undertaken in this fields are in conflict with strategic assumptions.

The example might be obstructing advantageous changes for external costs' internalization process in road transport, which would not only make transport prices real, but also could increase importance of environment friendly modes of transport. Another example is continuation of works on introducing so-called "mega trucks" to European roads despite credible data proving that allowing longer and heavier vehicles on roads would soon entail an increase in greenhouse emissions of the sector², as well as further marginalization of environment friendly modes of transport.

The Commission's desire expressed in the Communication that European economy was more environment friendly, can be put in practice only through complex and coherent approach to particular sector policies' creation, so that they would bring added value to efforts aiming at environment protection.

As far as transport policy is concerned, we support the statement from the Communication that it requires rethinking.

„Together with the roll-out of high speed internet, the development of smart, upgraded transport and energy infrastructures contributes to multiple objectives including decarbonisation, transport safety, energy security, and the competitiveness of our network economy.

A rethink of transport policy will be needed in order to achieve such a comprehensive shift. Better integration of transport networks, developing alternatives to road transport, promoting clean technologies, and upgrading infrastructure will be essential elements. Big European projects such as Galileo, GMES, and smart road, rail (ERTMS), and air traffic management (SESAR) will play a key role in the integration of transport networks.”

¹ Panorama of Transport, Eurostat, 2009 edition.

² Rebound Effect of Climate Benefits from Mega-Trucks, Claus Doll, March 2008.

Achieving these goals demands fulfilling of certain conditions. First of all, while formulating transport policy for next years, one must make sure that it is coherent with other undertaken activities which have strategic importance for EU. It is crucial, since currently TEN-T revision is being prepared and works on new transport strategy are in progress. It would be unacceptable if key transport documents or undertakings were inconsistent with each other.

Furthermore, realization of still valid assumptions from previous strategic documents which have not been implemented, cannot be given up. They must be continued, after being verified, according to current standards. The White Paper "European transport policy for 2010 : time to decide " of 2001 assumed gaining particular goals related to improving the functioning of a whole transport system through, inter alia, infrastructural investments or liberalization of market, an in a case of railway transport, through implementation of interoperability. It also assumed the promotion of environment friendly modes of transport and, already mentioned, "modal shift". Many of these postulates have not been realized yet. Relevant political decisions are necessary, as well as increasing funds for their realization.

The example of the above might be the idea of interoperability's implementation in the Union's railway system, which is supposed to be achieved, inter alia, through implementing of The European Railway Traffic Management System ERTMS. ERTMS is an innovative project and its introducing is expected to be a turning point in functioning of European Railway System. Such a big change will be implemented gradually for many years, the same as the idea of interoperability itself, what requires the Union's commitment (also in a financial context).

Creating strategy up to 2020 will entail the necessity of introducing executive instruments in order to make its assumptions real. Consequence in realization of its resolutions is a key to success. One should remember that responsibility for policy realization means also the responsibility for financing its implementation. Indicating growing number of new aims to be realized and plans to be implemented cannot be acceptable without realistic approach to necessary costs and sources of funds.

We would like to underline once more the necessity of overcoming impasse in the process of external costs internalization. Transport charges should reflect real costs borne by society. This will help in fulfilling the Union's responsibilities for greenhouse emissions' reduction and for limiting negative economy's impact on environment.

Summing up, judging by experiences from the Lisbon Strategy implementation, it can be said that political initiatives are not enough to achieve fixed objectives if they are not supported by efficient operation and executive decisions. It applies not only to transport sector, but to the economy at all.

By submitting the above position, we hope that our voice in discussion will have constructive influence on official EU statement in this matter.