

REALIZACJA POLITYKI TRANSPORTOWEJ NA SZCZEBLU MIĘDZYNARODOWYM, KRAJOWYM I LOKALNYM

REALIZATION OF THE TRANSPORT POLICY AT THE INTERNATIONAL, NATIONAL AND REGIONAL LEVEL

W niniejszym artykule przedstawione zostały kierunki realizowania polityki transportowej na poszczególnych szczeblach tj. międzynarodowym, krajowym i lokalnym. Ponadto w krótkim rysie przedstawiono dokumenty, które są swoistym fundamentem dla całej polityki transportowej oraz dla poszczególnych gałęzi transportu. Po wejściu Polski do UE sposób prowadzenia polityki musiał ulec znaczącym zmianom i przeobrażeniom. Konieczne były zmiany prawne związane z ujednoczeniem przepisów prawnych. Przeobrażenia dotyczyły transportu kolejowego, drogowego, lotniczego, morskiego, zmian w ruchu drogowym, finansowania dróg publicznych, czasu pracy kierowców, przewozu towarów niebezpiecznych, portów.

Słowa kluczowe: polityka transportowa, transport, wspólna polityka transportowa, Biała Księga.

The present paper discusses some directions of the transport policy realization at the international, national and regional level. Moreover, it briefly presents the documents constituting the foundations for the overall transport policy and each mode. Poland having entered the EU was obliged to change and transform the way of this policy management. Some changes in the legislation with regard to unification of legal rules were essential. The transformations considered the rail, road, air, maritime transport, changes in road traffic, public roads financing, drivers' work time, dangerous goods shipping, ports.

Keywords: transport policy, transport, common transport policy, White Paper

1. Wprowadzenie

Przeobrażenia polityczno - gospodarcze po 1989 roku zarówno w Europie jak i w Polsce doprowadziły do znaczących zmian w obrębie transportu. Pierwszoplanowym czynnikiem, który przyczynił się do rozwoju usług transportowych, to przemiany geopolityczne i ustrojowe w Europie Środkowej i Wschodniej prowadzące do ukształtowania się nowych granic państwowych a w konsekwencji otwarcia rynków rosyjskich na Zachód.

Intensywna integracja z Unią Europejską wywarła pozytywny wpływ na jakość usług transportowych oraz infrastrukturę. Państwa Europy Zachodniej dysponują bardzo dobrze rozwiniętą siecią dróg o twardej nawierzchni oraz siecią kolejową w przeciwieństwie do państw bloku wschodniego. Nowe kraje członkowskie w pierwszej kolejności muszą zająć się niwelowaniem dysproporcji w zakresie infrastruktury. Sytuacja „budownictwa drogowego” sukcesywnie ulega poprawie dzięki środkom finansowym pochodzącym z UE na inwestycje drogowe.

Główną barierą i przeszkodą zbliżenia się do państw Zachodu jest brak autostrad, dróg ekspresowych i problemy z utrzymaniem sprawności komunikacyjnej.

Dla polskiego prawidłowego funkcjonowania transportu drogowego nie bez znaczenia jest modernizacja i budowa przejść granicznych zwłaszcza na wschodniej granicy Polski, która jest również wschodnią granicą Unii Europejskiej. Wszystkie zabiegi mające na celu unowocześnianie, wzrost i podniesienie jakości usług transportowych są wprost proporcjonalnie do sytuacji gospodarczej państwa bądź danego regionu.

W tym miejscu nie można pominąć znaczenia transportu lotniczego, który od kilku lat jest wiodącą gałęzią transportu. Analizując przewozy pasażerskie zarówno kontynentalne jak

1. Introduction

The political-economical transformations after 1989 gave rise to some considerable changes within the transport in both, Poland and Europe. A crucial factor that induced development of the transport services proved to be the geopolitical and structural changes in central and eastern Poland leading to new state borders creation and as a consequence, opening of the Russian markets to West. Intensive integration with the European Union positively influenced the quality of transport services and infrastructure. The states of western Europe are characterized by very efficient network of hard surface roads and railway system as opposed to the countries of the eastern block. The New Member-States are expected to engage promptly in leveling the disproportions in infrastructure. A situation of “road construction” has been still improving thanks to the financial aid from the EU allocated to the road investments.

A main barrier and obstacle hampering the western countries approximation is a lack of motorways, express roads as well as hardships regarding communication efficiency maintenance.

The appropriate functioning of the Polish road transport relies on the modernization and construction of border crossings, especially at the eastern frontier of Poland, which became the eastern border of the European Union. All the measures aiming at modernization, growth and improvement of transport services quality are directly proportional to the economical situation of a state or region.

The air transport should also be taken into account as it has been a leading significant sector of the economy for a couple of years. Analysing passenger continental and intercontinental air transport, its predominance is evident. The national carriers are

i międzykontynentalne łatwo można zauważyć że jest to transport dominujący. Przewoźnicy narodowi są w większości własnością rządów poszczególnych państw ale w ostatnich latach notowany jest rozwój tanich linii lotniczych co powoduje wzrost konkurencji również w tym sektorze.

Transport ma na celu przemieszczanie osób i towarów w odpowiednim czasie i w przestrzeni, ma duży wpływ na politykę ekonomiczną rozwój turystyki i międzynarodowy prestiż państw dlatego jest to dziedzina w której rządzący nie mogą pozwolić sobie na jakiegokolwiek zaniedbanie.

Transport to jeden z działów gospodarki o strategicznym znaczeniu dla kraju, swym zasięgiem obejmuje kilka sfer między innymi: gospodarczą, polityczną czy turystyczną w wymiarze międzynarodowym, krajowym i regionalnym.

Prosperity gospodarki światowej, szeroko rozumiana integracja oraz wzmoczony ruch turystyczny, stały się czynnikiem sprawczym intensywnego rozwoju „komunikacji” czyli usług transportowych oraz łączności.

Kontynent europejski uznawany jest jako obszar o najintensywniejszych przewozach międzynarodowych.

Zróżnicowanie Europy pod względem geograficznym oraz dynamiczny rozwój gospodarki europejskiej wymusiły na decydentach poszczególnych państw zharmonizowanie i koordynację polityki transportowej na całym kontynencie.

Słabe punkty w zakresie polityki transportowej, które negatywnie wpływają na zwartość sieci transportowych w Europie to przede wszystkim [2]:

1. Przejścia graniczne, różnice standardów technicznych i jakości usług transportowych w poszczególnych państwach, zróżnicowanie technologii, stanu utrzymania, zdolności do rozbudowy i modernizacji infrastruktury technicznej transportu
2. Zmiany powiązań w handlu międzynarodowym, brakuje nowych korzystnych powiązań między krajami należącymi do Unii Europejskiej a krajami Europy Wschodniej i Środkowowschodniej.

W związku z licznymi barierami i utrudnieniami w europejskiej polityce transportowej podjęte zostały systematyczne działania niezbędne do przezwyciężenia zaistniałych problemów. Do priorytetowych celów zaliczono [2]:

1. ujednoczenie ekonomicznych warunków działalności przedsiębiorstw transportowych (opłat, podatków, itp.),
2. ujednoczenie standardów i technicznych parametrów środków transportu,
3. wyeliminowanie przeszkód na przejściach granicznych,
4. stworzenie ogólnoeuropejskiej sieci spedycyjno – akwizytorskiej, pracującej na podstawie powszechnie akceptowanych zasad,
5. transfer technologii w celu wyrównania różnic technicznych deformujących ogólnoeuropejski system transportowy,
6. współfinansowanie przedsięwzięć z zakresu budowy międzynarodowej infrastruktury transportu,
7. harmonizacja reguł i przepisów dotyczących dostępu do zawodu przewoźnika, warunków socjalnych, norm w dziedzinie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa ruchu.

2. Polityka transportowa Wspólnoty Europejskiej

Transport jako jeden z działów gospodarki podlega prawnym regulacjom Wspólnotowym.

in the majority the property of the state authority, yet recently development of so called “cheap airlines” has been observed that results in increased competition in this field.

The objective of transport is to carry people and goods from one place to another at suitable time and area, thus it affects the economical policy, development of tourism and the international esteem of the states. Therefore, it is a domain which cannot be neglected in any measure.

Transport proves to be one of the economy sectors of the strategic importance in a country as it includes a number of domains, like, among others, economy, politics or tourism in an international, national or regional aspect.

The world economy prosperity, widely comprehended integration and enhanced tourist movement constitute a causative factor of the very intensive development of “communication”, that is transport services and telecommunications.

The European continent is regarded the area of the most intensive international transport services.

Differentiation of Europe in respect of geography and dynamic development of the European economy imposed the harmonization and co-ordination of the transport policy all over the continent on the decision-making powers in each country.

The drawbacks concerning the transport policy that exert a negative impact on the compactness of the transport network in Europe include following [2]:

1. Frontier crossing points, differences between technological standards and quality of transport services in the countries, varied technologies, maintenance status, capacity for expansion and modernization of the technical infrastructure of transport,
2. Changes in connections in the international trade, a lack of new efficient links between the Member States of the EU and those from eastern and central Europe.

Owing to numerous barriers and hindrances in the European transport policy there have been undertaken some systematic activities essential to overcome the existing problems. The primary objectives are [2]:

1. unification of the economical terms of transport enterprises operation (charges, taxes, etc),
2. unification of standards and technical parameters of the transport modes,
3. removal of obstacles at the border crossings,
4. development of the all-European forwarding-solicitation network operating on the ground of common approved rules,
5. engineering transfer to equalize the technical differences that hamper the all-European transport system,
6. co-financing of the undertakings in the international transport infrastructure construction,
7. harmonization of rules and provisions concerning admission to a carrier's occupation, social conditions and standards in the environmental protection and traffic safety.

2. Transport policy of the European Community

Transport being one of the economy sectors is liable to the regulation by the law of the Community.

Podstawą Traktatową jest art. 3 ust. 1 pkt f, art. 70 – 80, art. 154 – 156 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

Regulacje traktatowe obejmują cały system transportowy składający się z sześciu gałęzi transportu: drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego, morskiego, lotniczego i przesyłowego.

Warto jednak wskazać iż założenia odnoszące się do transportu kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego formułuje art. 70 – 84 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Regulację z zakresu transportu morskiego i lotniczego wyznacza Rada kwalifikowaną większością głosów.

Celem wspólnej polityki transportowej jest przede wszystkim usuwanie barier we wszystkich gałęziach transportu poprzez ujednoczenie przepisów technicznych, podatkowych i socjalnych, promowanie swobodnej konkurencji między operatorami wszystkich państw członkowskich oraz znoszenie dyskryminacji wynikającej z miejsca siedziby przewoźnika [1].

Wspólna polityka transportowa skupia się wokół sformułowanych już w latach 60 – tych następujących zasad: wolnej ale kontrolowanej konkurencji, swobody wyboru środka transportu przez użytkownika, równemu traktowaniu przez władze poszczególnych państw środków transportowych i przewoźników oraz wspólnej koordynacji inwestycji w infrastrukturę transportu.

Głównym dokumentem dotyczącym wspólnej polityki transportowej była *Biała Księga z 2 grudnia 1992 r.* zakładająca między innymi stworzenie sieci transeuropejskich dla poprawy integracji ekonomicznej i społecznej, wprowadzenie ścisłych standardów technicznych w celu zredukowania emisji zanieczyszczeń i poprawy środowiska naturalnego, poprawę bezpieczeństwa, działania w sferze socjalnej oraz wzmocnienie zewnętrznych powiązań wspólnego rynku transportowego [2].

Kolejnym krokiem na rzecz rozwoju wspólnej polityki transportowej, był program z 1995 r. przedstawiony przez Komisję Europejską, w którym zawarte zostały dezyderaty dotyczące poprawy jakości transportu przy jednoczesnym zachowaniu dbałości o środowisko naturalne oraz sprawy socjalne. Ponadto Komisja wyznaczyła kierunek działań na lata 2000 – 2004, gdzie z szczególną uwagą potraktowano takie kwestie jak: polityka cenowa w sektorze bezpieczeństwa, poprawa bezpieczeństwa morskiego oraz liberalizacja transportu kolejowego.

Polityka transportowa jest dziedziną dynamiczną a co za tym idzie wymagającą nowych rozwiązań, programów i regulacji prawnych, dlatego 12 września 2001 r. Komisja Europejska przedstawiła nową Białą Księgę, w której wyznaczone zastały nowe cele: poprawa bezpieczeństwa, przeniesienie obciążeń transportowych na kolej i śródlądowe drogi wodne, wspieranie praw pasażerów, podwyższanie poziomu jakości usług transportowych, realizacja dużych inwestycji drogowych, rozwój i wysoki poziom transportu miejskiego, sprawne poruszanie się w nowych warunkach wynikających z procesu globalizacji, działalność przyjazna środowisku [5].

Przepisy prawne odnoszące się do polityki transportowej szczegółowo regulują cały funkcjonujący system transportowy czyli poszczególne gałęzie. Transport drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy oraz transeuropejskie sieci transportowe reguluje szereg dyrektyw, rozporządzeń i innych aktów prawnych, które wchodzą w zakres wspólnej polityki transportowej jest to jednak tak obszerne zagadnienie, że dokładne ich omówienie wymaga osobnych, kolejnych publikacji.

The ground of the Treaty is the Article 3 statue 1 point f, Art.70-80, Art.154-156 of the Treaty establishing the European Community.

The Treaty regulations include the whole transport system composing of the six transport modes: road, rail, inland waterway, maritime, air and shipping.

However, it is worth-while to point that the guidelines regarding the rail, road and inland waterway transport are formulated by the Articles 70-80 of the Treaty establishing the European Community. The regulation of the maritime and air transport falls under the competence of the Council qualified by the required majority of votes.

The objective of the joint transport policy is first and foremost elimination of the barriers in all the transport modes through the unification of standard code of practice, taxation and social regulations, promotion of free competition between the operators of all the Members States as well as abolition of discrimination due to a carrier's seat location [1].

The common transport policy focuses on the following principles formulated as early as in the sixties : free, yet controlled competition, freedom of choice of a transport mode by a user, equality of the transport modes and carriers before the government of every state and finally joint co-ordination of investments in the transport infrastructure.

The main document treating the common transport policy is the *White Paper of 02.12.1992* setting a goal, among others, to construct the Trans European Network to improve the economical and social integration, implementation of strict technological standards to reduce the pollutants emission and betterment of the natural environment, higher safety, activities in the social spheres as well as enhancement of the external links in the common transport market [2].

Another step in favour of development of the common transport policy appeared to be the project of 1995 put forward by the European Commission, which comprised some desiderates concerning improvement of transport quality with a deep concern in the natural environment and the social issues. Moreover, The Commission has fixed a direction of the operation for the years 2000-2004 with the special attention given to such problems like, safe pricing policy, maritime safety betterment and liberalization of the rail transport.

The transport policy is a dynamic realm and as a consequence it requires modern solutions, projects and legal regulations. Therefore, on 12.09.2001 The European Commission introduced a new White Paper laying down the new purposes: safety improvement, switching the transport burden to rail and inland waterway, reinforce passengers' rights, higher quality of transport services, realization of great road investments, development and a high level of the urban transport, efficient management at the new conditions arising from the globalization process, the environmentally friendly activity [5].

The legal regulations concerning the transport policy control the whole functioning transport system, that is each mode in a very scrupulous way. The road, rail, inland waterway, maritime, air transport as well as trans European transport network are regulated by a number of directives, regulations and other legal acts included into the common transport policy, still they constitute a really vast problem. That is why, some further works are needed to discuss them in detail.

Odpowiedzialność za prawidłowy rozwój polityki transportowej na szczeblu europejskim ponoszą odpowiednie podmioty do których należą:

1. Komisja Europejska
 - a. Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu,
 - b. Komisarz Jacques Barrot, odpowiedzialny za wspólną politykę transportową,
2. Parlament Europejski: Komisja Transportu i Turystyki,
3. Rada Unii Europejskiej: Transport, Telekomunikacja i Energia,
4. European Maritime Safety Agency (Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu),
5. European Aviation Safety Agency (Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego),
6. European Railway Agency (Europejska Agencja Kolejowa) [4].

3. Realizacja polityki transportowej w kraju

Polityka transportowa międzynarodowa czy europejska ma znaczący wpływ na kształt i kierunek polityki krajowej.

Na szczeblu krajowym formułowane są ogólne założenia i strategię, kompatybilne z prawem i tendencjami międzynarodowymi, w Polsce polityka transportowa realizowana jest przez następujące podmioty:

1. Ministerstwo Transportu

Status prawny

- Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 159, poz. 1548, Nr 162, poz. 1568, Nr 190, poz. 1864, z 2004 r. Nr 19, poz. 177, Nr 69, poz. 624, Nr 91, poz. 873, Nr 96, poz. 959, Nr 238, poz. 2390, Nr 273, poz. 2702 oraz z 2005 r. Nr 17, poz. 141, Nr 33, poz. 288, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1414 i 1417)
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 maja 2006 r. w sprawie utworzenia Ministerstwa Transportu oraz zniesienia Ministerstwa Transportu i Budownictwa (Dz. U. z 2006 r. Nr 76, poz. 534)
 - Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwu Transportu (M.P. NR 33, poz. 357)
 - Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 lipca 2006 r. w sprawie nadania statutu Ministerstwa Transportu[5]
2. Urząd Lotnictwa Cywilnego
 3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
 4. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
 5. Urząd Transportu Kolejowego

Do najważniejszych zadań realizowanych w ramach szczebla państwowego należy: współpraca z instytucjami międzynarodowymi, dbałość o infrastrukturę (drogi publiczne krajowe, państwowe linie kolejowe, lotniska cywilne w tym centralne lotnisko w Warszawie i najważniejsze lotniska regionalne) oraz odpowiednia polityka informacyjna.

Polityka transportowa prowadzona przez odpowiednie organy władzy w państwie podlega regułom wyznaczonym przez Unię Europejską. Proces dostosowania polskiego transportu do wymogów unijnych był jednym z bardziej złożonych i długotrwałych zadań w gospodarce państwa. Sytuacja ta była spowodowana znaczącą ilością luk w polskim prawodawstwie transportowym w stosunku do *acquis communautaire*. Zasady znalezienia systemu prawnego zgodnego ze standardami

Responsibility for the appropriate development of the transport policy at the European level lays on the following subjects:

1. European Commission
 - a. Directorate General for Energy and Transport,
 - b. Commissioner Jacques Barrot in charge of common transport policy,
2. European Parliament: Commission for Transport and Tourism,
3. Council of the European Union: Transport, Telecommunications and Energy,
4. European Maritime Safety Agency,
5. European Aviation Safety Agency,
6. European Railway Agency [4].

3. Realization of the Polish transport policy

The Polish international or European policy exerts a significant impact on a shape and direction of the national policy.

At the national level, there are general guidelines and strategies compatible with the international legislation and tendencies. In Poland the transport policy is realized by the following subjects:

1. Ministry of Transport

Legal status

- Act of 04.09.1997 on the departments of state administration (Journal of Law of 2003 No 159, entry 1548, No 162, entry 1568, No 190, entry 1864, of 2004 No 19, entry 177, No 69, entry 624, No 91, entry 873, No 96, entry 959, No 238, entry 2390, No 273, entry 2702 and of 2005 No 17, entry 141, No 33, entry 288, No 155, entry 1298, No 169, entry 1414 and 1417)
 - Ordinance of the Council of Ministers dated 05.05.2006 on establishment of the Ministry of Transport and repeal of the Ministry of Transport and Construction (Journal of Law of 2006 No 76, entry 534)
 - Regulation of Prime Minister of 11.05.2006 on granting the statute to Ministry of Transport (M.P. No 33, entry 357)
 - Regulation of Prime Minister dated 31.07.2006 on granting the statute to the Ministry of Transport[5].
2. Civil Aviation Office
 3. Directorate General of National Roads and Motorways
 4. Chief Inspectorate of Road Transport
 5. The Office for Railway Transport

The priorities realized at the state level include the following: co-operation with the international institutions, concern for infrastructure (public national roads, state railway lines, civil airports in that the central airport in Warsaw and the most important regional ones) as well as suitable information policy.

The transport policy conducted by the State authority in a country is liable to the principles fixed by the European Union. The adaptation process of the Polish transport to the Union requirements proved to be one of the most complex and long-lasting tasks in the state economy. This situation resulted from a number of lacunas in the Polish transport law compared to *acquis communautaire*. The rules for the law amending according to the Union standards were stated in the White Paper of the Community Commission dated 1995: Preparation of the Associated Countries

unijnymi zostały wyznaczone w Białej Księdze Komisji Wspólnot z 1995 r. „Przygotowanie krajów stowarzyszonych Europy Środkowej i Wschodniej do integracji z Rynkiem Wewnętrznym Unii Europejskiej” [4].

Po 1995 r. ówczesne Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej przedstawiło szereg dokumentów, w których zostały wyznaczone cele i warunki realizacji polityki transportowej w Polsce. Wiodącymi dokumentami „Polityka transportowa – program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie” oraz „Plan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do roku 2015” (dokumencie wewnętrznym MTiGM z 1998 roku).

Do najważniejszych zadań zaliczono między innymi: zwiększenie efektywności funkcjonowania krajowego systemu transportowego, stworzenie podobnych warunków konkurencji dla wszystkich gałęzi transportu, liberalizację rynku usług transportowych, włączenie polskiego transportu do europejskiego systemu transportowego, ograniczenie szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne.

Obecnie polityka transportowa realizowana jest w oparciu o dokument przyjęty przez Radę Ministrów z dnia 29 czerwca 2005 r. *Polityka transportowa Państwa na lata 2006 – 2025*.

W dokumencie tym postuluje się o unowocześnienie sieci transportowej, podniesienie jakości usług transportowych. Szeroko potraktowano również problem bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdzie główne założenie (na które decydenci polityczni nie mają większego wpływu) to zredukowanie liczby śmiertelnych ofiar do 2800 do roku 2013 czyli uratowanie przed śmiercią 17 tys. osób, zmniejszenie liczby rannych o 180 tys., a także redukcja kosztów wypadków o 68 mld. zł [3].

Zrównoważony rozwój kraju to przede wszystkim komplementarności przedsięwzięć na szczeblu krajowym, wojewódzkim oraz powiatowym i gminnym.

Uprawnienia i zadania regionalne lokalne określają stosowne przepisy prawne dotyczące budowy i utrzymania dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych jak również mostów czy przejść granicznych. Dodatkowym zadaniem i obciążeniem dla regionów przygranicznych jest rozwój infrastruktury granicznej finansowanej przede wszystkim z budżetu odpowiednich organów władzy. Utrzymanie, i modernizacja istniejących przejść granicznych, oraz budowa nowych jest prowadzona przez wojewodów. Inwestycje finansowane są przede wszystkim z budżetów wojewodów, rezerwy celowej budżetu państwa i części budżetu państwa wydzielonego na finansowanie inwestycji wieloletnich oraz ze środków pomocowych Unii Europejskiej, które stanowią od 20 do 25 % całości wydatków.

Podsumowując należy podkreślić iż realizacja polityki transportowej będzie skuteczna tylko wtedy kiedy będzie opierać się na dwóch zasadach: pomocniczości i komplementarności działań poszczególnych szczebli ogólnoeuropejskiej struktury gospodarczej. Szczebel jakim jest Wspólnota Europejska odpowiedzialny jest za wypracowanie standardów jakości oraz wspieranie inwestycji poszczególnych państw członkowskich.

Natomiast na poziomie krajowym formułowane są ogólne zasady i strategię polityki oraz wdrażane są wykonawcze instrumenty polityki transportowej takie jak odpowiednie akty prawne, zabezpieczenia finansowe poszczególnych inwestycji a także organizowanie prac badawczo – szkoleniowych. Z kolei szczebel lokalny odgrywa niezwykle istotną rolę między innymi poprzez rozwój i finansowanie inwestycji regionalnych, które

of Central and Eastern Europe for Integration into the Internal Market of the Union COM(95)163, May 1995 [4].

After 1995, the contemporary Ministry of Transport and Maritime Management brought forward some documents presenting the objectives and conditions of the transport policy realization in Poland. The leading documents were “The transport policy – operational project to transform transport into the system concordant with requirements of the market economy and new conditions of economical co-operation in Europe” and “The plan of transport infrastructure development in Poland by the year 2015” (internal document of MT and MM of 1998). The most fundamental tasks included among others: to increase efficiency of national transport system functioning, establishment of equal conditions of competition for all the transport modes, liberalization of transport services market, inclusion of the Polish transport into the European transport system, limitation of the harmful impact of transport on the natural environment.

Currently, the transport policy is realized on the grounds of the document accepted by the Council of Ministers dated 29.06.2005 *Transport policy of the State for the years 2006-2025*.

This document postulates for modernization of the transport network, improvement of the transport services. It also treats of at large the safety of road traffic, where the main assumption (which the political authorities cannot influence) is reduction of fatalities to 2800 road victims by the year 2013, that is saving life of 17 th people, decreasing a number of the injured by 180 th as well as the costs of accidents by 68 bn zloties [3].

Balanced development of the country relies, in the first place, on the complementary undertakings at the national, provincial along with district and community levels.

The rights and regional-local duties are defined by the suitable legal regulations concerning the construction and maintenance of the provincial, district and community roads as well as bridges or border crossings. Another task and burden for the areas adjoining the border appear to be development of border infrastructure financed mainly from the budget of the State authority. Maintenance and modernization of the present frontier crossings and construction of new ones is managed by the voivode. The investments are made from the voivode's budget, single-purpose reserves of the state budget and part of state budget portioned out to support the long-term investments as well as from the financial aids of the European Union that constitute from 20 up to 25% of the whole expenditure.

Summing up the present paper it should be emphasized that the realization of the transport policy is expected to be based on two following principles: instrumentality and complementation of the activities undertaken at each level of the authority. The level of the European Community is responsible for the elaboration of quality standards and partial financial contribution in the investments of each Member-State. At the national level, however, the general rules and policy strategies should be formulated as well as the policy instruments implemented. These are passing appropriate legal acts, finance securing of an investment and organization of the research-training work. The regional level is equally important due to, among others, development and financing of investments in a region that have great weight for the state, e.g. construction and modernization of the border crossings, airports, roads.

mają niejednokrotnie znaczenie dla całego państwa np. budowa i modernizacja przejść granicznych, lotnisk, itd.

4. Literatura:

- [1] Januszkiewicz W., Synowiec E.: *Wspólna polityka transportowa i polityka ochron środowiska*, [w:] Unia Europejska, Tom I, Warszawa 2004 r, s. 245.
- [2] Januszkiewicz W. (red.) *TRANS' 95. Wspólna Europa. Szanse i zagrożenia dla transportu*, , SGH, Warszawa 1995, s. 30 – 31.
- [3] *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025*, [w:] *Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego*, nr 2/2005, s. 5 – 6.
- [4] *White Paper: Preparation of the Associated Countries of Central and Eastern Europe for Integration into the Internal Market of the Union*. COM(95) 163, May 1995.
- [5] *European transport policy for 2010: time to decide*, Brussels, 12.09.2001, COM (2001) 370.
- [6] libr.sejm.gov.pl/oide/index.php?topik=polityki&id=transport
- [7] www.mt.gov.pl/article/menu_gorne/ministerstwo/status_prawny/index.php

Mgr Joanna SIDOR

Wyższa Szkoła Ekonomii i Innowacji
20–209 Lublin
Ul. Melgiewska 7/9
