ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI ŚLĄSKIEJ 2003
Seria: TRANSPORT z. 47 Nr kol. 1586

Józef PERENC[1]

DOSTOSOWANIE KRAJOWEGO TRANSPORTU DO UREGULOWAŃ W UNII EUROPEJSKIEJ - ASPEKT REGIONALNY

Streszczenie. W artykule autor wskazuje, że głównym zadaniem państw UE i Polski powinno być stworzenie takich systemów prawnego, fiskalnego, celnego itp., aby podmioty transportowe były zachęcane do: przedsiębiorczości i innowacyjności, inwestowania w rozwój firm, nowej techniki i technologii, stwarzania nowych miejsc pracy i osiągania jak najlepszych wyników finansowych.

Jednocześnie w najbliższej przyszłości czeka nas bardzo złożony i kosztowny program modernizacji infrastruktury i środków transportowych.

W następnej kolejności autor wymienia wyzwania wobec transportu i dylematy rynku transportowego, z których najważniejsze jest pytanie, jak sprawić, aby państwo było strażnikiem szeroko rozumianej wolności gospodarczej. Problemy konkurencji na rynku transportowym, racjonalizacji transportu miejskiego i regionalnego, jakości służby publicznej w regionach oraz kierunków prac naukowo-badawczych (w ramach 6 ramowego programu badań i rozwoju) to kolejne zagadnienia omówione w artykule.

ADAPTATION OF NATIONAL TRANSPORT DO EU REGULATIONS – REGIONAL ASPECT

Summary. The author of the paper points out that the main task of EU states and Poland should be the creation of such legal, fiscal, customs etc. systems, that would encourage initiative and innovation activities of transport subjects, investing in the development of enterprises, new technics and technologies, creating new work places and achieving the best financial results.

At the same time in the nearest future one awaits a very complicated and costly programme of modernising infrastructure and transport means.

In the following parts the author specifies challenges to transport and transport market dilemmas, of which the most important is the question how to make the state to perform the role of a guard of broadly comprehended freedom of economy. Problems of competition on transport market, rationalisation of urban and regional transport, quality of civil service in regions and directions of R&D (in the 6th Framework Programme) these are following subjects handled in the paper.

[1] Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

1. PRZEWIDYWANA EWOLUCJA ZASAD GRY RYNKOWEJ W UE I EUROPIE ŚRODKOWO-WSCHODNIEJ

U schyłku XX wieku, w okresie wielu istotnych przemian społeczno-gospodarczych świata, Europy i Polski trudno jest dokładnie nakreślić kierunki ewolucji zasad gospodarki rynkowej. Wiele krajów w Europie środkowo-wschodniej dokonuje radykalnego zwrotu w gospodarce. Po wielu latach hegemonii niesprawdzonych systemów nakazowo-rozdzielczych kraje te budują zręby gospodarki rynkowej oraz nakreślają strategie działania firmy. Główną determinantą strategii działania firmy transportowej według R. Bauera[2] jest charakter rynku, na którym dany podmiot działa. Strategie te powinny być oddzielnie budowane dla transportu towarowego i komunikacji pasażerskiej.

Polska począwszy od 1989 r. też realizuje swój program naprawy i restrukturyzacji systemu transportowego. Należy mieć nadzieję i ufność, że ekonomia wolnego nieskrępowanego rynku, ograniczony (do potrzeb) interwencjonizm państwa, swoboda wejścia na rynek transportowy nowych podmiotów, wolna i nieskrępowana konkurencja będą nadal tymi kanonami, które będą nadawały ogólny ton i stwarzały ramy funkcjonowania podmiotów transportowych w Polsce.

Głównym zadaniem państw UE i Polski powinno być stworzenie takiego ustawodawstwa, takich przepisów wykonawczych, takich reguł systemu fiskalnego, celnego, bhp, ekologii itp., aby podmioty transportowe były zachęcane do:

- przedsiębiorczości i innowacyjności,
- inwestowania w rozwój firm, nowej techniki i technologii,
- stwarzania nowych miejsc pracy,
- osiągania jak najlepszych wyników finansowych.

Podmioty transportowo-spedycyjne UE i Polski powinny wiele wysiłku włożyć w dostosowanie zasad kształtowania ofert, sposobów świadczenia usług, zasad rozliczeń itp. Do tego, co jest stosowane w krajach UE, Polska w okresie stowarzyszenia z UE uczyniła już wiele w swoim prawie (przewozowym, celnym, zasadach wejścia na rynek, zasadach funkcjonowania rynku transportowego).

W najbliższej przyszłości czeka nas bardzo złożony i kosztowny program modernizacji:

- infrastruktury liniowej i punktowej,
- środków transportowych,
- warunków i zasad kształtowania systemów kompleksowego świadczenia usług transportowo – spedycyjnych,
- przejść granicznych, odpraw granicznych itp.

System transportowy Polski powinien być systemem spójnym i zintegrowanym z systemem krajów UE. Budowane struktury tego systemu oraz kształtowane mechanizmy powinny umożliwiać zwiększanie jego zdolności do świadczenia usług na coraz wyższym poziomie, ogólnej poprawy kondycji finansowej, oraz do odnowy jego substancji materialnej oraz do stwarzania szans do dynamicznego rozwoju[3].

Należy sądzić, że trzy główne elementy procesu naprawy i dostosowań transportu w Polsce do standardów UE, tj.:

- demonopolizacja rynku,
- liberalizacja,

---

[2] Por. R. Bauer: *Strategia działania dużych firm komunikacji autobusowej w Polsce*, w materiałach konferencji EKTRA 96, Międzyzdroje 1996, s.13.

[3] J. Jastrzębska: *Harmonizacja zasad funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce z transportem kolejowym Unii Europejskiej*, SGH Warszawa (praca doktorska), Warszawa 1998, s.162

- prywatyzacja,

doprowadzą polskie firmy transportowe do takiego kształtu, aby mogły one sprostać rosnącej (a czasami wręcz drapieżnej) konkurencji krajowej i międzynarodowej.

2. UNIA EUROPEJSKA A WYZWANIA WOBEC TRANSPORTU

Bardzo ważnym dokumentem w ostatnich latach jest dokument pt.: „Biała księga". Białą Księgę podzielono na następujące części:

- Część I. Zmiany proporcji między gałęziami transportu,
- Część II. Eliminacja wąskich gardeł,
- Część III. Użytkownicy w centrum uwagi polityki transportowej,
- Część IV. Radzenie sobie z globalizacją.

Jedną z ważniejszych diagnoz zdefiniowanych w tej „Białej Księdze..." jest stwierdzenie o zbyt małej harmonizacji polityki transportowej.[4] Do przyczyn mało zharmonizowanej polityki transportowej w krajach Unii Europejskiej zalicza się m.in.:

- nierówny rozwój poszczególnych gałęzi,
- kongestię na drogach, na kolei, w miastach i w portach lotniczych,
- szkodliwe skutki działalności transportu dla środowiska naturalnego (sprawca nie zawsze płaci).

Także w Polsce obecny dokument pt.: „Polityka transportowa Polski do 2015 roku" - pomimo deklaracji i obietnic – nie gwarantuje, że realizacja tej polityki będzie miała znamiona harmonizacji.

Do podstawowych środków proponowanych w „Białej Księdze" zalicza się:

- poprawę jakości w sektorze transportu drogowego,
- ożywienie kolei w Europie,
- poprawę bezpieczeństwa na drogach,
- promowanie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej,
- prawa i obowiązki użytkownika,
- równowagę między wzrostem w lotnictwie a środowiskiem,
- wdrażanie intermodalności, powinna stawać się rzeczywistością,
- budowanie transeuropejskiej sieci,
- wzrost skuteczności pobierania opłat za transport,
- możliwość radzenia sobie ze skutkami globalizacji.

Wg J. Truszczyńskiego[5] do tej pory 5 spośród 12 negocjujących państw kandydujących zamknęło tymczasowo rozdział „Polityka transportowa" (Słowenia, Malta, Węgry, Litwa oraz Łotwa), dwa kolejne (Czechy oraz Słowacja) są w trakcie przygotowania odpowiedzi na przedłożone im przez UE DCP. Szczególnie drażliwą kwestią jest problem kabotażu w transporcie drogowym towarowym, mając na uwadze zaproponowane przez Komisję Europejską, będącą pod naciskiem Niemiec i Austrii, okresy przejściowe wobec kandydatów, którym przedłożono już DCP. Chociaż Polska formalnie nie otrzymała stanowiska UE w tej sprawie, to należy się liczyć z nieuchronnością wprowadzenia okresów przejściowych również wobec polskich przewoźników na wykonywanie kabotażu na obszarze Unii.

---

[4] Por. Opracowanie zbiorowe Komisji Wspólnot Europejskich pt. *Biała Księga. Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na podjęcie decyzji*, Bruksela 12.09.2001 COM(2001)370

[5] Por. Wystąpienie Ministra J. Truszczyńskiego na II Kongresie Transportowym pt. „Polski transport samochodowy w Unii Europejskiej", Warszawa 5 kwietnia 2002 r.

W tym celu, na przełomie stycznia i lutego 2003 r. zorganizowano konsultacje z przedstawicielami środowisk transportowych (w tym z Polską Izbą Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji, Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz Krajową Konfederacją Prywatnych Pracodawców) oraz ekspertami Ministerstwa Infrastruktury w sprawie problemów negocjacyjnych. Wyniki i wnioski z tych konsultacji oraz materiały zawierające wzmocnienie argumentacji Polski przeciwko wprowadzeniu OP przez UE na kabotaż dla polskich przewoźników, które zostały przekazane na moje ręce przez środowisko transportowe, stanowiły cenny wkład w przygotowanie ostatniej marcowej modyfikacji polskiego stanowiska negocjacyjnego.

W wyniku zakończenia wspólnych prac w dniu 12 marca br. Rząd RP przyjął nową zmodyfikowaną wersję stanowiska negocjacyjnego w transporcie, w której wprowadzono istotne zmiany:

Jednocześnie - mając na uwadze fakt, iż posiadamy dostateczne podstawy zarówno z punktu widzenia wdrożonej legislacji, jak i zdolności administracyjnej do egzekwowania przestrzeni prawa w drogowym transporcie rzeczy – strona polska zadeklarowała gotowość, że wraz z momentem członkostwa w UE otworzymy – na zasadach wzajemności – rynek przewozów kabotażowych rzeczy dla przewoźników z państw członkowskich UE.

W zakresie implementacji Dyrektywy 96/53 wystąpiliśmy o zastosowanie okresu przejściowego w odniesieniu do wdrożenia całości punktu 2.2.2. (c) oraz punktu 3.4. Załącznika I do Dyrektywy Rady 96/53/WE. **Postulowany okres przejściowy byłby skrócony o 5 lat i trwałby do 31.12.2010 r.** W czasie trwania okresu przejściowego pojazdy o maksymalnym nacisku na pojedynczą oś do 11,5 tony byłyby – od 01.01.2004 r. – dopuszczane do ruchu na odcinkach sieci drogowej o znaczeniu międzynarodowym przy wymogu każdorazowego uzyskiwania zezwoleń o charakterze administracyjnym (wydawanych automatycznie wszystkim wnioskującym) na przejazd po odcinkach dróg niedostosowanych. Zezwolenia będą wydawane po wniesieniu dodatkowej opłaty proporcjonalnej w stosunku do przekroczenia dopuszczalnego na danej drodze nacisku i długości przejazdu na niedostosowanym odcinku sieci drogowej. Zasady te byłyby stosowane także w odniesieniu do przewoźników polskich. Pozostała sieć dróg o znaczeniu międzynarodowym będzie przez Polskę modernizowana tak, aby długość odcinków, za które pobierana będzie dodatkowa opłata, rokrocznie się zmniejszała i w taki sposób, aby po roku 2010 za przejazd tymi drogami nie były pobierane dodatkowe opłaty wynikające z przekroczenia dopuszczalnego nacisku na oś.

Oceniając dotychczasowy przebieg procesów integracyjnych można stwierdzić, iż transport samochodowy jest bardzo prężną i dynamicznie rozwijającą się gałęzią na tle innych rodzajów transportu. W ciągu minionych 30 lat nastąpił wzrost wielkości transportu towarowego ogółem wewnątrz Wspólnoty, w skali rocznej średnio o 3% (tj. około 2% PKB ogółem). Według istniejących prognoz, tendencja ta ma się utrzymać w nadchodzących latach, przy czym w ciągu najbliższych 15 lat popyt na przewozy towarowe ma ulec podwojeniu. Prognozy przewozowe UE napawają optymizmem, otwierając tym samym dalsze możliwości rozwojowe w obsłudze handlu zagranicznego towarów przez transport samochodowy.

Z kolei, doświadczenia UE w liberalizacji transportu samochodowego wskazują, iż nie wszystkie państwa członkowskie UE są zwolennikami utrzymywania barier w dostępie do swojego rynku towarowego drogowego i same chciałyby skorzystać z liberalizacji dostępu do rynku nowych państw członkowskich. Komisja Europejska rozważa stopniową liberalizację, zwłaszcza w odniesieniu do kabotażu, tak jak to miało do tej pory miejsce etapami w ramach Unii, kiedy kabotaż towarowy został całkowicie zliberalizowany z dniem 1.07.1998 r. Z raportów Konwentu Integracji Europejskiej wynika, iż liberalizacja przewozów kabotażowych ma niewielki wpływ na rynek i nie spowodowała dotąd zjawisk kryzysowych

w żadnym państwie UE, przy czym zaledwie 0,45% przewozów krajowych było wykonywanych w ramach kabotażu. Stwierdzono również, że największe sukcesy w przewozach kabotażowych odnoszą przedsiębiorcy, którzy posiadają najbardziej efektywne firmy.

Mocnym argumentem Polski na rzecz całkowitego otwarcia rynku międzynarodowego i kabotażowego z dniem akcesji, a zarazem atutem polskich firm, który bierzemy pod uwagę w dalszych negocjacjach, jest to, iż polscy przewoźnicy międzynarodowego transportu drogowego ładunków osiągnęli już obecnie wysoki stopień dostosowania do wymagań UE zarówno pod względem kompetencji zawodowych, stosowania i przestrzegania kluczowych przepisów unijnych w zakresie wykonywania transportu samochodowego, stosowania dokumentów wymaganych w transporcie międzynarodowym, pod względem standardów technicznych i ekologicznych taboru (wiele polskich firm posiada tabor nowy o przeciętnym wieku od 1 do 5 lat), a także z punktu widzenia stawek podatków od środków transportu i opłat za użytkowanie infrastruktury.

W „Białej Księdze" Unia Europejska proponuje wdrożyć nowe przepisy i regulacje, w tym m.in.:

- reorganizację czasu pracy (przeciętnie 48 godz., max 60),
- harmonizację jazd ciężarówek w weekendy,
- wprowadzenie świadectwa kierowcy,
- rozwijanie regularnych szkoleń zawodowych.

Unia Europejska nie chce jeszcze doprowadzić do pełnej, wolnej konkurencji. W wielu dziedzinach działalności, w tym także w transporcie drogowym, postuluje się regulowaną konkurencję, w tym zmianę jakości w transporcie drogowym poprzez:

1. potrojenie liczby samochodów z 62,5 do 175 mln (1970-2000),
2. pokrycie każdego dnia 10 ha drogami,
3. eliminację wąskich gardeł + internalizację external cost,
4. przewidziany na 2010 r. wzrost popytu na przewozy o ok. 50 %,
5. jeden z dylematów do rozwiązania, czy dalej niskie ceny i elastyczność? (czy firmy transportowe to „wytrzymają"?),
6. trudną sytuację finansową wielu małych firm samochodowych (wzrost cen paliwa, nadmierne podatki, mała rentowność lub strata).

Jednym z narzędzi dyscyplinowania rynku i podmiotów na nim funkcjonujących mają być nowe kontrole i kary. Zaostrzenie kontroli i kary w UE:

- będzie wspierana efektywność i dążność do jednolitej interpretacji ustawodawstwa,
- harmonizacja kar i warunków unieruchomienia pojazdów, zwiększenie liczby kontroli,
- zachęcenie do systematycznej wymiany informacji,
- do końca 2003 r. zostanie wdrożony tachograf cyfrowy,
- upowszechnienie nawigacji satelitarnej (dzięki programowi Galileo).

Po okresie rozdrobnienia i tworzenia zbyt wielu podmiotów transportowych należy oczekiwać, że nastąpi proces łączenia (konsolidacji, fuzji), poszukiwania inwestorów strategicznych.

Małe firmy, pojedynczy przewoźnicy będą zmuszeni do łączenia się (konsolidacji), do poprawy jakości oferowanych usług, do sprostania wymogom ekologii itp.

Wiek XX to ostra walka o zachowanie gestii transportowej. Firmy, które zawierają kontrakty eksportowe, importowe, firmy, które świadczą usługi tranzytowe, coraz częściej spotykają się z negatywnym zjawiskiem oddawania zagranicznym firmom gestii transportowej.

Dobrze zorganizowany, dobrze wyposażony, nowoczesny transport w Polsce w końcu XX wieku jest jedną z istotnych szans generujących wzrost naszej gospodarki.

Polskie firmy transportowe mają bardzo ważny atut, tj. dobrze wykształcony personel. Jest to wielka szansa naszych firm – aby rosnącą konkurencję na międzynarodowym rynku transportowym nadal wygrywać.

3. WSPÓŁCZESNE DYLEMATY RYNKU TRANSPORTOWEGO (W EUROPIE I W POLSCE)

Współczesnym dylematem wielu państw jest to, jak sprawić, aby państwo było strażnikiem szeroko rozumianej wolności. Jednym z możliwych rozwiązań problemów wolności gospodarczej jest liberalizm. Rdzeniem tego rozwiązania powinien być porządek państwowo-prawny, który daje poszczególnym ludziom szeroki zakres wolności oraz ochronę przed jego naruszeniem ze strony innych osób.[6]

Wiele krajów dąży do realizacji strategii rozwoju gospodarczego, rozumianego nie tylko jako systematyczna, długofalowa poprawa materialnych warunków życia ludzi, ale także jako wzrost produktywności oraz wzrost liczby produktywnych miejsc pracy.

Szansa na szybki rozwój podmiotów gospodarczych powinna być nierozerwalnie związana z równością szans pojedynczych ludzi oraz poszczególnych rodzajów podmiotów gospodarczych. Jeżeli w gospodarce przeważa taki system, w którym zyski zależą od dostępu do polityków i urzędników, to stan ten hamuje rozwój, potęguje nierówność szans oraz powoduje nierówność dochodów. Tego typu patologie i wypaczenia należy eliminować. Tylko zdrowe i uczciwe reguły gry ekonomicznej, równość podmiotów, innowacje produktowe, stałe myślenie o rynku, o klientach i ich potrzebach są szansą na polepszanie oferty usługowej, a tym samym mogą się przyczynić do stopniowej poprawy udziału danej firmy w rynku.

Podmioty na rynku nie są same. Nasila się coraz bardziej konkurencja. Wskazane jest, aby się zastanowić nad odpowiedziami na następujące pytania:

Dzisiaj	**W przyszłości (za 5, 10 lat)**
Jakich klientów obsługujemy dziś?	Jakich klientów będziemy obsługiwać w przyszłości?
Jakimi kanałami dystrybucji docieramy do naszych klientów dzisiaj?	Jakimi kanałami będziemy docierali do klientów przyszłości?
Na czym jest oparta nasza obecna przewaga konkurencyjna?	Kim będą nasi konkurenci w przyszłości?
Na czym uzyskujemy dziś najwyższą marżę?	Na czym będziemy uzyskiwali najwyższą marżę w przyszłości?
Jakie umiejętności i cechy sprawiają, że nasza firma jest liderem rynkowym?	Jakich umiejętności będzie potrzebowała firma w najbliższej przyszłości?
Na jakich rynkach i na jakich segmentach jesteśmy dzisiaj obecni?	Na jakich rynkach jutra chcemy być obecni?

Ważne jest, aby kadra kierownicza w polskich firmach potrafiła udzielić szczegółowo odpowiedzi na powyższe pytania, a szczególnie na pytania dotyczące przyszłości.

W warunkach wolnego rynku transport zaczyna w coraz większej mierze funkcjonować na zasadach czysto handlowych, poddając się wymogom zaostrzonej konkurencji. Zmiany pod wpływem ewolucji warunków (zmiennych) w otoczeniu

[6] L.Balcerowicz: *Wolność i rozwój. Ekonomia wolnego rynku*, Znak Kraków 1995, s.10

przedsiębiorstwa, uwidaczniające się najwyraźniej w presji wdrażana nowych rozwiązań, które przyciągnęłyby klienta, mają charakter ciągły. Wynika więc stąd, iż co jakiś czas każde przedsiębiorstwo może dochodzić do pewnego punktu krytycznego - etapu, na którym następuje zmiana dotychczasowego sposobu zarządzania przedsiębiorstwem, polegająca na pełniejszym wykorzystaniu możliwości tkwiących w koncepcji marketingowej.

Nie podlega dyskusji, że firmy, pragnące przynajmniej utrzymać swoją dotychczasową pozycję na rynku, powinny w swoich strukturach posiadać wyodrębnione piony organizacyjne, zajmujące się w sposób nieprzerwany szukaniem nowych koncepcji marketingowych i praktycznym wdrażaniem ich w życie.

W latach 70. 80. dominował w wielu podmiotach gospodarczych Europy tzw. „marketing klasyczny". Był on utożsamiany z typowym marketingiem-mix czterech historycznych P (product, price, place, promotion). Obserwacja rynku i przemian dokonywanych w obrębie rynku i jego instytucji pozwala zauważyć, że wielu producentów i dystrybutorów poprzez wzrost wymagań obecnych i przyszłych klientów coraz więcej uwagi poświęca jakości produktów oraz elastycznie kształtowanym cenom produktów lub usług.

Wiele firm nie koncentruje już tak dużej uwagi na unikatowej ofercie sprzedaży swoich produktów, lecz stara się w swojej ofercie uwypuklić indywidualne cechy, niepowtarzalne zalety, a nawet unikatowość oferowanego produktu. Producenci coraz rzadziej mogą „zbierać śmietankę" dzięki korzystnemu poziomowi cen – na rzecz cen negocjowanych oraz ustalanych indywidualnie (występuje to szczególnie przy dużych klientach, przy dużych transakcjach). W tzw. „nowym marketingu" nie można stosować mechanicznego trybu postępowania z klientami, lecz należy wykorzystywać dialogowe systemy informacyjne oraz szeroko rozumianą personalizację, która m.in. ma polegać na:

- indywidualnej rozmowie z klientem,
- szerokim systemie informacyjnym,
- stosowaniu porad, tworzeniu funkcji opiekuna klienta.

Tego typu personalizacja prowadzi do nowej filozofii myślenia marketingowego[7] nazywanego marketingiem relacyjnym[8].

Restrukturyzacja podmiotów gospodarczych, a szczególnie przekształcenia własnościowe wymuszają niejako dobór takiej kadry kierowniczej, która potrafi sprostać nowym zadaniom, nowemu otoczeniu, nowym regułom gry sił rynkowych. Warunki gospodarki rynkowej stawiają przed podmiotami gospodarczymi i ich organami kierowniczymi odmienne wyzwania. Jeżeli dany podmiot będzie zmierzał do pełnej prywatyzacji, to ciąg koniecznych procesów prawnych, ekonomiczno-finansowych, techniczno-technologicznych i organizacyjnych spowoduje, że kadra kierownicza stanie się:

- "motorem" i główną siłą tych przekształceń,
- "sternikiem" jednolitego i sprawnego kierownictwa,
- "gwarantem" i "strażnikiem" zachowania substancji materialnej przedsiębiorstwa w postaci gwarantującej efektywne jego funkcjonowanie,
- "propagatorem" długookresowej polityki rozwojowej (inwestycyjnej),
- "orędownikiem" dopływu kapitału,
- "strażnikiem" prawidłowości i zgodności procesów restrukturyzacyjnych z obowiązującym ustawodawstwem (krajowym i zagranicznym - np. UE).

---

[7] J. Perenc: *Marketingowe myślenie i działanie kadry kierowniczej*, „Marketing i Rynek" 1996, nr 12

[8] K.Rogoziński: Cywilizacja usługowa - samorealizujące się niespełnienie, AE, Poznań 2003, s.72-80

4. ROLA TRANSPORTU W POPRAWIE JAKOŚCI SŁUŻBY PUBLICZNEJ W REGIONACH

Transport jest głównym składnikiem służby publicznej zapewniającym fizyczne powiązanie spójności społecznej i zrównoważonego rozwoju regionalnego. Ponadto jest to jedyny obszar, dla którego Traktat Rzymski wyraźnie rezerwuje pojęcie służby publicznej. Artykuł 73 Traktatu WE określa, że ***„Pomoc będzie zgodna z niniejszym Traktatem, jeżeli zaspokoi potrzebę koordynacji transportu lub jeżeli będzie stanowić refundację za zwolnienie z pewnych obowiązków właściwych dla koncepcji służby publicznej".***

W deklaracji w sprawie przewozów w interesie ogólnym, konferencja Rady Europejskiej w Nicei w grudniu 2000 roku specjalnie podkreślała znaczenie takich usług, uwzględniających między innymi, że *„istnieje tutaj potrzeba szczególnie wyjaśnienia wzajemnych relacji między metodami finansowania przewozów w ogólnym interesie gospodarczym i zastosowania zasad pomocy państwa. W szczególności, zgodność pomocy przeznaczonej na zrównoważenie dodatkowych kosztów ponoszonych przy wykonywaniu zadań w ogólnym interesie gospodarczym powinna być uznana zgodnie z Artykułem 86(2)".*

Rola służby publicznej może zatem łączyć się ze szczególnymi ustaleniami dotyczącymi prawa konkurencji lub swobody świadczenia usług, ale musi także stosować się do zasad neutralności i proporcjonalności. Rola służby publicznej polega na służeniu interesom i potrzebom jej użytkowników, nie zaś jej pracownikom i zwierzchnikom, oraz na zapewnieniu tego, żeby przewozy funkcjonowały bez zakłóceń i przez cały czas. Jednakże, ostatnie działania przemysłu w niektórych krajach doprowadziły operatorów korzystających z transportu kolejowego do kolejnych przemyśleń z powodu jego zawodności i do przerzucenia się na transport drogowy.

Wymagania w zakresie służby publicznej (np. częstotliwość i punktualność przewozów, dostępność miejsc, preferencyjne opłaty za przejazd dla pewnych kategorii użytkowników) są głównym narzędziem zapewnienia tego, żeby przewozy w ogólnym interesie gospodarczym były realizowane w sektorze transportu. W związku z tym państwa członkowskie lub jakikolwiek inny organ władzy publicznej może - na pewnych warunkach i bez utrudniania konkurencji - wymagać lub osiągnąć porozumienie z przedsiębiorstwem prywatnym lub publicznym w zakresie zaspokojenia potrzeb społecznych, czego to przedsiębiorstwo mogłoby nie przyjąć (lub przynajmniej nie w taki sam sposób), jeżeli tylko uwzględnia to jego interesy handlowe.

5. DYLEMAT: WOLNA CZY TEŻ REGULOWANA KONKURENCJA?

Komisja Europejska ostatnio zaproponowała nowe podejście do transportu lądowego, żeby otworzyć się na rynek, przy zagwarantowaniu przejrzystości, jakości i wyników działalności w zakresie przewozów transportem publicznym **za pomocą regulowanej konkurencji.** Projekt rozporządzenia[88] określa, że władze krajowe i lokalne muszą obserwować to, czy usługi transportu publicznego funkcjonują właściwie w oparciu o kryteria minimalne, takie jak zdrowie i bezpieczeństwo pasażerów, dostępność usług, poziom i przejrzystość opłat za przejazd oraz ograniczony czas ważności kontraktów. W tym celu inicjatywy władz przybiorą formę kontraktów służby publicznej przyznawanych w wyniku przetargu na okres pięciu lat. Niemniej jednak operatorzy transportu publicznego będą w stanie - w drodze zwolnienia z tej procedury - zawierać kontrakty służby publicznej z określonym operatorem poniżej rocznej wartości progowej 800 000 euro oraz uwzględnić sprawy bezpieczeństwa pewnych przewozów

kolejowych. Są także planowane postanowienia, które będą kontrolować fuzje i ochraniać pracowników w razie zmiany operatora.

Ogólnie biorąc, doświadczenia pokazały, że ograniczone kwoty pomocy *nie zagrażały* wypaczeniem konkurencji lub wpłynięciem na swobodny handel. Niemniej jednak i przeciwnie do praktyki w innych sektorach gospodarczych, cała pomoc dla transportu nadal ma być zgłaszana z wyprzedzeniem Komisji.

Propozycja rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie *działań* państw członkowskich dotyczących wymagań służby publicznej i *przyznania* kontraktów służby publicznej w przewozie pasażerów transportem kolejowym, drogowym i żeglugą śródlądową, COM(2000)7: **Prawny obowiązek wydaje się nieproporcjonalny, zwłaszcza kiedy pomoc ma na celu uzyskanie rekompensaty za wykonywanie obowiązków służby publicznej w połączeniach z regionami oddalonymi od centrum Wspólnoty i małymi wyspami. Komisja zaproponuje zrównanie procedur w tej dziedzinie.**

Aby zagwarantować użytkownikom wysoką jakość, dostępność cenową i ciągłość wykonywania usług w całej Wspólnocie oraz kontrolować, czy stosuje się ona do zasad konkurencji Wspólnoty, Komisja będzie kontynuować swoje prace nad zapewnieniem, żeby usługi transportowe w ogólnym interesie gospodarczym były regulowane według serii ogólnych zasad, a mianowicie:

- wykorzystanie procedur przetargowych w ramach jasnych ogólnych ram określonych na poziomie Wspólnoty,
- nadanie wyjątkowych lub wyłącznych praw, jeśli to konieczne,
- przyznanie rekompensaty finansowej dla operatorów odpowiedzialnych za wykonywanie *zadań* służby publicznej.

6. RACJONALIZACJA TRANSPORTU MIEJSKIEGO I REGIONALNEGO

Rozszerzanie się struktur miejskich, budowa wielu aglomeracji, zmiany w stylu życia i elastyczność prywatnego samochodu połączone z nie zawsze odpowiednim funkcjonowaniem transportu publicznego spowodowały w ciągu ostatnich 40 lat ogromny zalew ruchu w miastach. Pomimo że decentralizacja miejsc działalności lub zamieszkania może być czasami wspierana rozwojem odpowiedniej infrastruktury transportowej lub przewozów, brak zintegrowanego podejścia polityki do planowania miast i transportu pozwala samochodom osobowym na niemal całkowity monopol. Są one wszechobecne, choć obciążenie wywołane przez nie może występować w centrach miast, przede wszystkim występuje jednak na obszarach peryferyjnych mniejszych i większych miast, gdzie wzrost wielkości ruchu przebiegał najszybciej. Widać to szczególnie na przykładzie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.

Zwiększony ruch i zatłoczenie miast (np. w aglomeracji Śląska) idą w parze z większym zanieczyszczeniem powietrza i hałasem oraz wypadkami. Częste krótkie przejazdy dokonywane na zimnym silniku gwałtownie zwiększają zużycie paliwa, a emisje mogą być trzy lub cztery razy wyższe, gdy prędkość ruchu jest trzy lub cztery razy mniejsza. W związku z tym transport miejski powoduje 40% emisji CO_2 odpowiedzialnej za zmiany klimatyczne, jak również inne polutanty, które mają niepokojący wpływ na zdrowie mieszkańców miast, zwłaszcza tlenki azotu, których wydzielanie zmniejsza stężenie ozonu i nieregularnych mikrocząstek stałych. Najbardziej zagrożone grupy ludności, takie jak dzieci, ludzie starsi i chorzy (np. z respiratorem, rozrusznikiem serca), są głównymi ofiarami, a niektóre badania określiły ten koszt dla społeczeństwa na 1,7% GNP. Pod względem bezpieczeństwa jeden wypadek

śmiertelny na dwa ma miejsce na obrzeżach miast, a największa liczba ofiar to piesi, rowerzyści i motocykliści.

Nawet jeśli zasada subsydiarności narzuca, że odpowiedzialność za transport miejski należy głównie do władz krajowych i lokalnych, „choroby" prześladujące transport na obszarach miejskich i psujące jakość życia nie mogą być ignorowane. Dużym problemem, który władze będą musiały rozwiązać, wcześniej niż można by pomyśleć, jest zarządzanie ruchem, a w szczególności rola samochodów prywatnych w dużych ośrodkach miejskich. Jednak, jeśli spojrzy się na ten problem (zanieczyszczenie, zatory, niedostatek infrastruktury), **to społeczeństwo jest zdania, że musi on być opanowany.** Alternatywą jest promowanie „czystych" pojazdów i rozwijanie dobrej jakości transportu publicznego (kolejowego lub autobusowego). **Na Śląsku istnieje dobra sieć kolejowa od Pyskowic do Zawiercia oraz od Tarnowskich Gór do Tych. W aglomeracji śląskiej istnieje też korzystny układ połączeń miejską komunikacją autobusową** (WPKM).

Zasada subsydiarności zezwala Unii Europejskiej na podjęcie inicjatyw, w tym w zakresie przepisów prawa, żeby zachęcić do korzystania ze zróżnicowanych rodzajów energii w transporcie. Z drugiej strony, Unia nie może wykorzystać przepisów jako środków narzucania rozwiązań alternatywnych wobec samochodu osobowego w mniejszych i większych miastach. Dlatego Komisja ograniczyła się do promowania dobrej praktyki.

7. ZRÓŻNICOWANE RODZAJE ENERGII DLA POSZCZEGÓLNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU

Konwencjonalne pojazdy z silnikami cieplnymi, których efektywność energetyczna jest daleka od optymalnej, są jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia i gazów cieplarnianych w miastach oraz przyczyniają się nadmiernego uzależnienia Unii Europejskiej od energii. Znaczny postęp został dokonany dzięki normom przeciw zanieczyszczeniom dla pojazdów mechanicznych[9] i normom jakości[10].

Prawdziwy postęp nie powinien przesłaniać niedostateczności środków podejmowanych do tej pory w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych z pojazdów mechanicznych oraz zmniejszenia uzależnienia Unii Europejskiej od energii. Porozumienie ze Stowarzyszeniem Europejskich Producentów Samochodów powinno przynieść 25% zmniejszenie średnich wielkości emisji dwutlenku węgla z nowych samochodów osobowych do 2008 roku. Do tego porozumienia, dla którego powinny być ustalone nowe cele obniżki emisji po 2008 roku i rozszerzone na użytkowane samochody, należy podjąć dodatkowe kroki na poziomie Wspólnoty, aby wprowadzić paliwa zastępcze, zwłaszcza biopaliwa, i stymulować popyt w drodze przeprowadzania doświadczeń. Ostatnia debata w polskim parlamencie uwidoczniła różnice w interesach producentów biopaliw oraz przedstawicieli kół rządowych.

7.1. Ustanowienie nowych ogólnych ram przepisów dla paliw zastępczych

Prace badawczo-rozwojowe przyniosły postęp również w opracowaniu nowych pojazdów, poruszanych alternatywnymi rodzajami energii o mniejszej emisji. Transport miejski już zapewnia rynek przydatny do rozszerzania zastosowania **alternatywnych**

[9] Por.J.Perenc:Społeczne aspekt transportu w Białej Księdze, Biuletyn Polskiej Izby Transportu Samochodowego i Spedycji , nr 23/2003

[10] Światowa Organizacja Zdrowia (WHO). Koszty zdrowia z powodu ruchu drogowego związane z zanieczyszczeniem powietrza. Ocena wpływu dla Austrii, Francji i Szwajcarii. Czerwiec 1999.

rodzajów energii. Szereg miast europejskich już to rozpoczęło: Paryż, Florencja, Sztokholm i Luksemburg, żeby podać tylko kilka; używają już autobusów na gaz ziemny, biologiczny olej napędowy (biodiesel) czy bezsiarkowy olej napędowy (zerosulphur diesel). W przyszłości samochody prywatne, a także pojazdy ciężarowe mogłyby być poruszane energią alternatywną.

Najbardziej obiecującymi formami w krótkim i średnim okresie są biopaliwa, gaz ziemny w średnim i długim okresie oraz wodór w bardzo długim okresie. Dlatego Komisja w Zielonej Księdze w sprawie zapewnienia Unii Europejskiej dostaw energii zaproponowała, żeby celem dla transportu drogowego było **zastąpienie 20% paliw konwencjonalnych paliwami zastępczymi do 2020 roku.**

Upowszechnienie się biopaliw pomoże zmniejszyć zależność Unii Europejskiej od energii, poprawi środowisko naturalne, a także zróżnicuje produkcję i miejsca pracy w rolnictwie. Właściwie produkcja surowców do biopaliw może być przedmiotem szczególnego zainteresowania Wspólnej Polityki Rolnej do stworzenia nowych zasobów gospodarczych i ochronienia zatrudnienia w społeczności wiejskiej[11].

Aby promować biopaliwa, Komisja zamierza przedstawić dwa specjalne przedsięwzięcia w 2001 roku:

Dyrektywę w sprawie stopniowego wprowadzenia w każdym państwie członkowskim pewnego minimalnego udziału obowiązkowego zużycia biopaliw: wskaźnik 2% zostanie zaproponowany jako pierwszy etap, przy całkowitej elastyczności wobec tego, czy cel ten jest osiągany w drodze mieszania biopaliw z paliwami kopalnymi, czy używania czystych biopaliw. W ten sposób uniknie się nieprzewidzianych skutków dla silników i środowiska naturalnego. Jednocześnie stworzy to stabilny rynek i powinno podnieść pięciokrotnie zdolność produkcyjną istniejących biopaliw. Drugi etap będzie musiał mieć na celu osiągnięcie wskaźnika prawie 6% udziału w rynku do 2010 roku.

7.2. Nowe przepisy Wspólnoty w sprawie obniżenia podatku od biopaliw

Chociaż spełniany jest wymóg przybliżenia uregulowań krajowych w sprawie opodatkowania biopaliw, propozycja pomoże także państwom członkowskim[90]. Jeżeli biopaliwa stanowią 1% ogólnego zużycia paliw kopalnych przez Unię, mogłoby to dać rezultat w postaci miejsc pracy stworzonych dla około od 45 000 do 75 000 ludzi. Należy stworzyć konieczne warunki gospodarcze i prawne do osiągnięcia, a nawet przekroczenia celów ustalonych w wyżej wspomnianej propozycji dyrektywy dotyczącej przepisów prawa. Propozycja ta mogłaby dać możliwość państwom wprowadzenia opcji obniżek podatków zgodnych z ich ograniczeniami budżetowymi, z uwzględnieniem okoliczności lokalnych (np. dla upraw rolniczych) oraz wyborami technicznymi, których one dokonują.

Niezbędne będzie również dokonanie przeglądu ogólnej zgodności podatków od samochodów z zakresem stworzenia szerszych ogólnych ram na poziomie Wspólnoty do wprowadzenia mechanizmów zróżnicowania podatków od pojazdów w przewozie pasażerów, zgodnie z kryteriami środowiskowymi. To nowe podejście - które może być zaprojektowane tak, żeby nie miało wpływu na przychody budżetowe państw - mogłoby spowodować, że taksówki stałyby się „bardziej zielone" poprzez zachęcenie ludzi do zakupu i używania bardziej ekologicznych pojazdów.

---

[11] Także w Polsce w ostatnim okresie obserwowaliśmy debatę publiczną na temat biopaliw. Zawetowanie przez Prezydenta RP projektu ustawy o biopaliwach spowodowało odsunięcie decyzji o biopaliwach na kilka miesięcy

8. STYMULOWANIE PRAC BADAWCZYCH (W RAMACH 6. RAMOWEGO PROGRAMU BADAŃ I ROZWOJU)

W odniesieniu do gazu ziemnego i wodoru nadal niezbędne są prace w celu wybrania najbardziej efektywnego podejścia dla stworzenia zachęt do rozpowszechnienia tych paliw na skalę odpowiadającą osiągnięciu ambitnego celu 20% udziału paliw zastępczych we wszystkich paliwach. Jak już podkreślano w Zielonej Księdze w sprawie zapewnienia dostaw energii, **dostępne nowe technologie produkcji „czystych samochodów" będą wymagały w przyszłości uzyskania większego wsparcia Wspólnoty, szczególnie w ramach 6. Ramowego Programu Badań i Rozwoju.**

Na najbliższą przyszłość Komisja zestawiła szereg źródeł finansowania w inicjatywie CIYITAS. Uruchomiona w październiku 2000 r. ma ona na celu pomoc w realizacji nowatorskich projektów w sprawie „czystego" transportu miejskiego. Budżet 50 mln euro został przydzielony w ramach 5. Ramowego Programu Badań i Rozwoju.

Wstępnie wybrano czternaście pionierskich miast[91]. Do nich dołączono pięć miast w krajach kandydujących do przystąpienia do UE[92]: Aalbord, Barcelona, Berlin, Brema, Bristol, Cork, Góteborg, Graz, Lillie, Nantes, Rzym, Rotterdam, Sztokholm i Winchester. Bukareszt, Gdynia, Kowno, Pecs i Praga. **Należy dodać, że wielką szkodą jest to, że na tej liście nie ma miast polskich (np. ze Śląska lub innej dużej polskiej aglomeracji).**

Wielkie nadzieje wiązane są z rozwojem nowej generacji hybrydowych samochodów elektrycznych (silnik elektryczny sprzężony z silnikiem cieplnym)[93], samochodów na gaz ziemny, a w dłuższym okresie - samochodów na wodorowe ogniwo paliwowe. Samochód napędzany bateriami elektrycznymi jest również przykładem technologii możliwej do bezpośredniego stosowania. Jednak, ze swoim zasięgiem ograniczonym obecnie do 100 km, wielkość sprzedaży jest ograniczona do niszy rynkowej zwykle tworzonej przez poruszające się blisko bazy parki pojazdów miejskich lub służb publicznych (wodnej, energii elektrycznej, gazowej, usług pocztowych itd.), które przemierzają tylko krótkie odległości każdego dnia.

W La Rochelle eksperyment „Liselec " umożliwia operatorowi transportu publicznego oferowanie swoim klientom parku 50 pojazdów elektrycznych dostępnych na zasadach samoobsługi w miejscach o wysokiej intensywności ich wykorzystania. Ponad 400 uczestników tego eksperymentu korzysta z tej nowej oferty. Po przykładzie, jaki dala Genua, władze miejskie ustaliły strefy, gdzie priorytet dostępu/ parkowania przyznano „czystym" samochodom. Aby takie eksperymenty, jak te, przyniosły owoce, muszą być popierane na taką skalę, która wystarcza do wywierania znaczącego wpływu na jakość powietrza. Pojazdy włączone do eksperymentu nie powinny używać paliw na bazie ropy naftowej, tak żeby obniżyć emisję gazów cieplarnianych i zmniejszyć naszą zależność od ropy naftowej.

Dlatego można by poddać pod rozwagę rozwijanie zastosowania taksówek w mniejszych i większych miastach oraz używania pojazdów, które są poruszane energią elektryczną lub otrzymywaną z gazu ziemnego, czy nawet z wodoru (ogniwo paliwowe), aby wykonywać dostawy (w tym usługi w interesie publicznym). Według zasady subsydiarności, wszelkie zachęty leżałyby w kompetencjach władz krajowych lub regionalnych.

9. PROMOCJA DOBREJ PRAKTYKI W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

Zatory w ruchu i zanieczyszczenie - oba zjawiska pozostające w ścisłym powiązaniu - są wśród rzeczy, które szczególnie zakłócają życie w mieście. Można by także wymienić pojazdy hybrydowe, z silnikiem cieplnym o małej pojemności, który działa jako generator do ładowania baterii. Daje to im większy zasięg, niż mają konwencjonalne pojazdy elektryczne.

Dlatego potrzebujemy rozwiązań alternatywnych wobec samochodu osobowego, bardziej atrakcyjnych pod względem zarówno infrastruktury (linie metra - tramwaje - ścieżki rowerowe[12] - pasy ruchu z pierwszeństwem dla transportu publicznego), jak i przewozów (jakość usług, informacja udzielana użytkownikom). **Transport publiczny musi osiągać oczekiwany poziom komfortu, jakość i prędkość, które zbliżają się do oczekiwań ludzi.** Ta opcja jakościowa była wyborem wielu miast europejskich, które zdecydowały się wprowadzić nowości przez uruchomienie nowych linii metra lub linii tramwajowych czy autobusowych z łatwiejszym dostępem dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się. Jest istotne dla transportu publicznego, żeby dostosował się on do zmian społecznych: podróże coraz częściej rozkładane są na całą dobę, co może sprawić, że oddzielanie godzin szczytowych od pozaszczytowych stanie się sprawą przeszłości. Podobnie budowa nowego centrum mieszkaniowego lub zakupów na obrzeżach miasta wymaga przeprowadzenia zmiany tras i środków transportu wykorzystywanych przez operatorów transportu publicznego.

Lekkie pojazdy szynowe poruszające się po wydzielonych torach - dzisiaj wysoko cenione przez wiele mniejszych i większych miast - są ekonomiczną formą transportu, która jest także popularna wśród pasażerów, ponieważ projektanci ożywili tramwaje w swoim wyraźnie futurystycznym spojrzeniu. Miasta, takie jak Wiedeń, Stuttgart, Freiburg, Strasbourg i Nantes, dokonały rzeczywistego postępu w zmienianiu proporcji między ich gałęziami transportu w drodze opowiedzenia się za tą formą transportu. Zahamowały one korzystanie z samochodu osobowego przez inwestowanie w „pozadrogowe" gałęzie transportu i pokazały, że udział użytkowania samochodu osobowego może być zmniejszany o 1% rocznie. Niektóre miasta przyjęły takie regulaminy, aby utrzymać ściśle wyznaczoną minimalną liczbę miejsc parkingowych. Chronione są one tak, żeby rowerzyści nie narażali życia za każdym razem, kiedy z nich korzystają.

Dostępność transportu została poprawiona, również dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się, dzięki wprowadzeniu specjalnie zbudowanych tramwajów niskopodłogowych. Nowe projekty, finansowane częściowo z funduszy Wspólnoty, umożliwiły opracowanie innych nowatorskich rozwiązań, które zmierzają do zrewolucjonizowania wizerunku tramwaju.

Niektóre władze lokalne planują przydzielać pasy ruchu z pierwszeństwem przejazdu dla publicznych środków transportu (autobusy i taksówki), ale także dla pojazdów prywatnych, które są używanie na przykład w ramach wspólnego parku samochodów (car pooling), przy rosnącej liczbie pasów ruchu zarezerwowanych dla rowerzystów, a nawet motocyklistów. W miastach i zespołach miejskich mogłyby być wspierane inicjatywy mające na celu przekonanie największych pracodawców (firmy lub administracje) do pomocy w organizowaniu przejazdów ich pracowników lub nawet płacenia za transport publiczny. Zrobiono tak na przykład w Wiedniu, gdzie metro jest częściowo finansowane przez firmy podlegające władzom miasta.

W ciągu ostatnich lat można było zaobserwować obiecujący rozwój nowatorskich form mobilności, łączących „dzielenie się samochodem" z innymi środkami transportu[13]. Obok rozwoju nowych środków transportu publicznego, zmniejszenie kongestii w miastach musi także łączyć się z zakładaniem systemów pobierania opłat za infrastrukturę miejską, których najprostszą formą jest pobieranie opłat za parkowanie. Niektóre miasta, w tym Londyn, przewidują inne, bardziej dopracowane formy łączące się z pobieraniem opłat w oparciu o technologię elektronicznej identyfikacji pojazdów i systemu elektronicznego zbierania opłat, które mogłyby być zharmonizowane na poziomie Wspólnoty[97]. Jednakże systemy pobierania opłat za drogi miejskie są dobrze odbierane przez miejscową ludność tylko wtedy, jeżeli oferowane są konkurencyjne warianty w kategoriach transportu publicznego i infrastruktury. Dlatego zasadnicze znaczenie ma wykorzystanie przychodów na

[12] W Polsce tylko nieliczne miasta i aglomeracje posiadają wytyczone trasy i ścieżki rowerowe

[13] Szczególnie w takich miastach, jak Brema i Wiedeń

pomoc w finansowaniu nowej infrastruktury dla wszechstronnego poprawienia usług transportu miejskiego[14].

W zgodzie z zasadą subsydiarności oraz świadomością, że większość środków będzie leżała w kompetencji władz krajowych, regionalnych lub lokalnych, Komisja zamierza promować, co następuje:

- wsparcie (wykorzystanie funduszy Wspólnoty) dla pionierskich mniejszych i większych miast", przy odpowiedzialności każdego państwa członkowskiego za opracowanie planów krajowych;
- zwiększone wykorzystanie „czystych" pojazdów i form transportu publicznego, dostępnych dla wszystkich użytkowników, w tym osób o zmniejszonej zdolności poruszania się (zwłaszcza tych z kalectwem i starszych);
- wskazanie i rozpowszechnienie najlepszej praktyki w zakresie systemów transportu miejskiego, w tym miejskich i regionalnych przewozów kolejowych, oraz najlepszej praktyki w zarządzaniu odpowiednią infrastrukturą.

Literatura

1. Balcerowicz L.: Wolność i rozwój. Ekonomia wolnego rynku, Znak, Kraków 1995.
2. Bajer R.: Strategia działania dużych firm komunikacji autobusowej w Polsce, w materiałach konferencji EKTRA 96, Międzyzdroje 1996.
3. Jastrzębska J.: Harmonizacja zasad funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce z transportem kolejowym Unii Europejskiej, SGH Warszawa (praca doktorska), Warszawa 1998.
4. Opracowanie zbiorowe Komisji Wspólnot europejskich pt. Biała Księga. Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na podjęcie decyzji, Bruksela 12.09.2001 COM(2001)370.
5. Perenc J.: Społeczne aspekty transportu w Białej Księdze, Biuletyn Polskiej Izby Transportu Samochodowego i Spedycji, nr 23/2003.
6. Perenc J.: Marketingowe myślenie i działanie kadry kierowniczej, „Marketing i Rynek" 1996, nr 12.
7. Rogoziński K.: Cywilizacja usługowa - samorealizujące się niespełnienie, AE, Poznań 2003.
8. Tomanek R.: Konkurencyjność transportu miejskiego, AE, Katowice, 2002.
9. Wystąpienie J. Truszczyńskiego na II Kongresie Transportowym pt. „Polski transport samochodowy w Unii Europejskiej", Warszawa 5 kwietnia 2002.

Abstract

The transport system in Poland should be a compact system and integrated with the system of EU states. In the nearest future one awaits a very complicated and costly program of modernising infrastructure and transport means as well as modernisation of transport system functioning. The actions should incorporate three main elements of the process of reform and adaptation of the transport in Poland to EU standards that is demonopolisation of the market, liberalisation and privatisation of the transport sector.

[14] Miasta, takie jak Rzym, Genua, Kopenhaga, Londyn, Bristol i Edynburg badają i testują opłaty za drogi miejskie, jako część zintegrowanego programu, mającego doprowadzić do zmniejszenia zatłoczenia i znacznej poprawy ich sieci transportu publicznego