

ZDZISŁAW BRODECKI

POLITYKA WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ W DZIEDZINIE TRANSPORTU

1. STAN REGULACJI PRAWNEJ

Przed przystąpieniem do analizy polityki Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie transportu warto zwrócić uwagę na stan regulacji prawnej. Konstrukcję przyjętą przez Traktat o Wspólnocie Europejskiej odzwierciedla następujący schemat:

Część III TWE

Polityka Wspólnoty

Tytuł V
Transport
(art. 70-80)

Tytuł VI
Wspólne przepisy
o zasadach konkurencji
podatków i o zbliżaniu
ustawodawstw
(art. 81-97)

Tytuł XVI
Sieci
transeuropejskie
(art. 154-156)

Tytuł V części III TWE określa obowiązki państw członkowskich związane z prowadzeniem wspólnej polityki transportowej. Przepisy niniejszego tytułu mają zastosowanie do transportu kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego. Żegluga morskiej i powietrznej dotyczą one wówczas, gdy Rada Unii Europejskiej skorzysta ze swoich uprawnień do wydawania aktów prawnych w tych dziedzinach.

Wspólne przepisy kreują zasady konkurencji w postaci zakazu niektórych porozumień i zakazu nadużywania pozycji dominującej. Są one stosowane we wszystkich sektorach gospodarki, w tym i w transporcie. Przepisy tytułu VI części III TWE są adresowane do wszystkich państw świata, których działalność gospodarcza wypacza lub zagraża wypaczeniem konkurencji we Wspólnocie.

Nowe przepisy traktatowe są związane z rozwojem sieci transeuropejskich w dziedzinie infrastruktury transportu, telekomunikacji i energetyki. Traktat stara się „w ramach systemu wolnych i konkurencyjnych rynków” tak ukształtować działalność Wspólnoty, aby jej instytucje mogły wspierać wzajemne połączenia i współdziałania operacyjne sieci krajowych. Bystry obserwator z pewnością zauważy, że prawo wspólnotowe tworzy pojęcie infrastruktury łączącej regiony zamknięte i peryferyjne z centralnymi regionami Wspólnoty. Jest to krok na drodze ku rządowi federacyjnemu.

2. EUROPA BEZ GRANIC WEWNĘTRZNYCH

2.1. WSPÓLNA POLITYKA TRANSPORTOWA

Wprowadzenie do traktatu o Unii Europejskiej (TUE) określenia „obszar pozabawiony granic wewnętrznych” zmienia optykę spojrzenia na funkcjonowanie Unii i wchodzących w jej skład Wspólnot. Jest to obszar „rynku wewnętrznego”, który jeszcze dzisiaj utożsamiany jest z rynkiem wspólnym i integracją społeczną, a już jutro może stać się nową kategorią prawa gospodarczego Unii Europejskiej.



Wspólny rynek cechuje: brak ceł w wewnętrznych stosunkach między państwami członkowskimi, wspólna zewnętrzna taryfa celna oraz swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. Związane z nim wolności gospodarcze są wyjątkami od teorii zamkniętych granic. Kolejnym etapem rozwoju europejskiej integracji jest Unia Gospodarczo-Walutowa, którą cechuje: harmonizacja polityki gospodarczej oraz wspólna polityka kursowa i pieniężna. Realizowana przez nią polityka jest fundamentem dla zasady wolności gospodarczej, która – jak niegdyś zasada wolności mórz – kreuje określone prawa. Z chwilą upowszechnienia się tej zasady dostrzec będzie można jakościową różnicę między wspólnym rynkiem i rynkiem jednolitym.

Warto podkreślić, że przepisy związane z infrastrukturą transportu, telekomunikacji i energetyki potwierdzają dążenie Europy do zniesienia granic wewnętrznych, a tym samym do wzmocnienia rynku wewnętrznego.

Od początku swego istnienia Wspólnota poświęcała wiele uwagi wspólnej polityce transportowej. Transport został wyeksponowany w Traktacie¹. Jego przepisy mają zastosowanie zwłaszcza do transportu kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego. O wydaniu przepisów dotyczących żeglugi morskiej i powietrznej decyduje Rada².

Hasło „bezpieczne statki i czyste morza” jest aktualne nie tylko w świetle legislacji Międzynarodowej Organizacji Morskiej”, lecz i aktów prawa wspólnotowego. Już w pierwszej fazie prac nad wspólną polityką żeglugową Wspólnota zwróciła baczność

¹ Tej problematyce jest poświęcony tytuł V (transport) części trzeciej (Polityki Wspólnoty) TWE.

² Takie uprawnienie daje jej art. 80 ust. 2 TWE, który jednocześnie zobowiązuje Radę do stosowania procedury określonej w art. 71. Z treści tego przepisu wyraźnie wynika, że żegluga morska i powietrzna nie pozostają poza zakresem stosowania postanowień Traktatu. Takie stanowisko potwierdza wyrok ETS w sprawie *Marins français*, w którym jednoznacznie została przesądzona kwestia stosowania „ogólnych postanowień Traktatu do żeglugi morskiej” (sprawa C- 167/73, *Commission v. France*). Zob. także sprawę C- 13/63 *Parlament v. Rada*.

uwagę na bezpieczeństwo morskie³ i ochronę środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków⁴. Ostanie działania prawotwórcze Wspólnoty w zakresie bezpiecznych i czystych mórz stają się coraz bardziej radykalne⁵.

Wiele więcej emocji wywołały dyskusje nad otwarciem rynków i stosowaniem zasad konkurencji w dziedzinie żeglugi morskiej⁶. Próba wyeliminowania barier w zakresie swobodnego świadczenia usług żeglugowych natrafiło na zdecydowany opór państw członkowskich w bezkompromisowym otwarciu morskich granic wewnętrznych Wspólnoty⁷.

Przewoźnicy lotniczy uzyskali dostęp do połączeń między wszystkimi lotniskami otwartymi dla żeglugi cywilnej na terytorium wspólnotowym⁸. Warunki wydawania licencji przewoźnikom lotniczym gwarantują, że wyłącznie towarzystwa pod kontrolą wspólnotową, o wystarczającej zdolności ekonomicznej i technicznej, będą korzystały z „otwarcia” nieba na obszarze Wspólnoty⁹.

³ Pierwsze akty prawa wspólnotowego dotyczące żeglugi morskiej koncentrowały się na minimalnych warunkach bezpieczeństwa dla statków-cysem wchodzących i wychodzących z portów Wspólnoty (dyrektywa Rady: Dz. Urz. 1979 L 33), kwalifikacji pilotów żeglugi dalekomorskiej świadczących usługi na Morzu Północnym i w kanale La Manche (dyrektywa Rady: Dz. Urz. 1979. L33) i ratyfikacji konwencji międzynarodowej z 1978 r. o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (rekomendacja Rady nr 79/144, Dz. Urz. 1979, L 33).

⁴ Katastrofa zbiornikowca „Amoco Cadiz” była impulsem do wydania przez Radę decyzji dotyczącej wspólnego systemu informacji w celu kontroli i zmniejszania zanieczyszczenia morza olejami (Dz. Urz. 1981, L 365) i decyzji dotyczącej wspólnego nadbrzeżnego systemu wspomagania nawigacji (Dz. Urz. 1982, L 378), a z czasem do uchwalenia słynnego Memorandum Paryskiego o Portowej Kontroli Statków.

⁵ Komisja przedstawiła komunikat (Dz. Urz. 1993, C 271) w sprawie bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków. Na tej podstawie wydanych zostało wiele dyrektyw i rozporządzeń dotyczących: minimalnych wymagań dla statków zawijających do portów Wspólnoty i przewożących ładunki niebezpieczne (dyrektywa Rady: Dz. Urz. 1995, L 247), wspólnych reguł i norm w zakresie organów inspekcyjnych statków oraz działalności właściwych organów administracji morskiej (dyrektywa Rady, Dz. Urz. 1994, L 319), obliczania pojemności zbiorników balastowych zbiornikowców (rozp. Rady, Dz. Urz. 1994, L 319), zarządzania bezpieczeństwem pasażerskich promów ro-ro (rozp. Rady, Dz. Urz. 1998, L 315), reguł i norm bezpieczeństwa dla statków pasażerskich (dyrektywa Rady, Dz. Urz. 1998, L 144). Nie można też zapomnieć o propozycji utworzenia rejestru wspólnotowego „EUROS” (obok rejestrów krajowych – zwykłych i tzw. drugich rejestrów), Dz. Urz. 1989, C 263.

⁶ Już pierwsze akty prawa wspólnotowego dotyczyły swobody świadczenia usług w transporcie morskim między państwami członkowskimi i państwami trzecimi (rozporządzenie Rady, Dz. Urz. 1986, L 373), stosowania art. 85 i 86 TWE (obecnie 81 i 82) w transporcie morskim (rozporządzenie Rady, Dz. Urz. 1986, L 378), przeciwdziałania nieuczciwym praktykom taryfowym w transporcie morskim (rozporządzenie Rady 1986, L 378) i współdziałania na rzecz zapewnienia swobodnego dostępu do przewozów w żegludzie oceanicznej (rozporządzenie Rady, Dz. Urz. 1986, L 378).

⁷ Rozporządzenie Rady nr 3577/92 dotyczące zasady swobodnego świadczenia usług żeglugowych w obrębie państw członkowskich (kabotaż), Dz. Urz. 1992, L 364. Zob. zwłaszcza J. K u j a w a, *Wspólna polityka żeglugowa Unii Europejskiej*, Gdańsk 1993, s. 31.

⁸ Z wyjątkiem lotów kabotażowych.

⁹ Trudności z realizacją rozporządzenia Rady (Dz. Urz. 1992, L 240) spowodowały, że Komisja zobowiązała Francję do otwarcia linii Orly–Marsylia i Orly–Tuluza m.in. dla TAT European Airlines, kontrolowanego przez British Airways.

W ramach wspólnej polityki transportowej określa się wspólne zasady w zakresie transportu międzynarodowego do lub z terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich; warunki, na jakich przewoźnicy nie mający stałej siedziby w państwie członkowskim, mogą świadczyć usługi transportowe na terytorium państwa członkowskiego; środki zwiększające bezpieczeństwo transportu oraz wszelkie inne odpowiednie postanowienia¹⁰.

2.2. SŁUŻBA PUBLICZNA

Raport *Europa, konkurencja i służba publiczna*¹¹ świadczy o dostrzeganiu przez lobby gospodarcze konieczności opracowania strategii rozwoju europejskiego sektora publicznego na podstawie pojęcia „infrastruktury publicznej”¹², jej integracji w ujęciu wertykalnym (przy współpracy regionów, państw członkowskich i Wspólnoty)¹³ i horyzontalnym (z udziałem wszystkich sektorów gospodarczych)¹⁴ oraz nowych zasad organizacji i zarządzania infrastrukturą publiczną (zasady funkcjonowania tzw. operatora publicznego)¹⁵.

Odstąpienie od reguł wolnej konkurencji jest możliwe w wyjątkowych sytuacjach faktycznych. Zazwyczaj dokonuje się to pod kontrolą Komisji Europejskiej, która jest upoważniona do wydawania tzw. regulacji przejściowych¹⁶ oraz wydawania dyrektyw lub decyzji związanych z funkcjonowaniem „przedsiębiorstw świadczących usługi w ogólnym interesie gospodarczym lub mających charakter monopolu skarbowego”¹⁷. Z tych wyjątków korzysta się w rozsądnych granicach ocenianych przez wysokich funkcjonariuszy Wspólnoty i sędziów ETS¹⁸.

¹⁰ Jeśli postanowienia regulujące zasady transportu miałyby wywierać poważny wpływ na poziom życia i zatrudnienie na określonych obszarach oraz na funkcjonowanie infrastruktury transportu, wówczas Rada w drodze wyjątku może podjąć decyzję po to, by uwzględnić potrzebę zastosowania się tych obszarów do rozwoju gospodarczego.

¹¹ Tenże raport został opracowany na zlecenie Komisji w 1995 r. Zob. J. F o u n i e r, *Pour une nouvelle approche du service public communautaire: l'exemple du chemin de fer*, [w:] *Critique de la raison communautaire*, Paris 1996, s. 145-180.

¹² Nie chodzi tutaj tylko o infrastrukturę transportową (w tym zwłaszcza „sieci transeuropejskie”), lecz o cały sektor publiczny, oddzielony od administracji państwowej i od sfery eksploatacji.

¹³ Jest to najbardziej widoczne w transporcie, czego przykładem są porozumienia zawierane między dyrekcjami regionalnymi (np. kolejowymi) a państwami członkowskimi i Wspólnotą. J. F o u n i e r, *op. cit.*, s. 148-154.

¹⁴ Zob. A. P e r n i n, *Des dysfonctionnements de la raison communautaire: une analyse a partir du controle des transferts Etat-Enterprises*, [w:] *Critique...*, s. 181-226.

¹⁵ Ich przykładem mogą być publiczne zarządy portów, które dominują we Wspólnocie. Zob. Z. B r o d e c k i, *Porty morskie w perspektywie integracji europejskiej*, [w:] Z. B r o d e c k i, P. L e w a n d o w s k i, R. M ł y ń s k i, W. S z c z u r e k, *Prawo w portach morskich*, Warszawa 1998, s. 126-139.

¹⁶ Z mocy art. 15 TWE.

¹⁷ Z mocy art. 86 ust. 2 TWE.

¹⁸ Trybunał wypowiedział się m.in. w sprawie taryf stosowanych w transporcie lotniczym (zob. sprawa 66/86, *Ahmed Saeed Flugreisen and Silver Line Reisburo v. Zentrale Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs*) i w sprawie opłat pocztowych (zob. sprawa C-320/91, *Procureur de Roi v. Paul Corbeau*).

Traktat zabrania takiej pomocy świadczonej przez państwo lub pochodzącej z funduszy państwowych (i to bez względu na formę)¹⁹, która przez uprzywilejowanie określonego przedsiębiorstwa lub określonej gałęzi produkcji wypacza konkurencję²⁰. Takie postępowanie wywiera negatywny wpływ na handel między państwami członkowskimi.

2.3. SIECI TRANSEUROPEJSKIE

Ustanowienie i rozwój sieci transeuropejskich w dziedzinie infrastruktury transportu, telekomunikacji i energetyki stanowi nerw gospodarczego obszaru bez wewnętrznych granic. Poprzez sieci zmierza się stopniowo do utworzenia rynku wewnętrznego²¹ oraz do zredukowania różnic w rozwoju poszczególnych regionów i zmniejszenia zacofania najmniej uprzywilejowanych regionów lub wysp.

Wspólnota ustala zbiór wytycznych dotyczących celów, priorytetów i ogólnych kierunków działań przewidzianych w sferze sieci transeuropejskich i podejmuje wszelkie działania, które mogą okazać się konieczne dla działania operacyjnego sieci, zwłaszcza z dziedziny harmonizacji norm technicznych, a nadto wspiera projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania państw członkowskich, w szczególności przez badania wykonalności, gwarancje kredytowe lub subwencje stopy procentowej.

Wprowadzenie do Traktatu tytułu o sieciach transeuropejskich²² wywiera znaczący wpływ m. in. na wspólną politykę transportową²³. W ramach systemu wolnych i konkurencyjnych rynków działalność Wspólnoty ma bowiem na celu wspieranie wzajemnych połączeń i współdziałania operacyjnego sieci krajowych, jak również ich dostępności²⁴.

Komisja dąży do bardziej kompleksowego podejścia do problemów transportu, a zwłaszcza kolei. Opowiada się ona za realizacją europejskiej sieci pociągów o wielkiej szybkości (TGV), proponując Radzie przyjęcie ogólnego schematu przyszłej sieci europejskiej, zapewniającego kompatybilność różnych sieci narodowych²⁵.

Ważną rolę w rozwoju sieci transeuropejskich w dziedzinie transportu odgrywają również porty morskie. Początkowo o portach morskich wspomiano w dyskusjach nad wspólną polityką transportową²⁶. Stosunkowo dużo miejsca tej polityce poświęciła Biała Księga, czego wyrazem są propozycje dotyczące wprowadzenia uczciwych opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej, gwarantujących uczciwą i wolną

¹⁹ Por. G. D r u e s n e, *Prawo materialne i polityki Wspólnot i Unii Europejskiej*, Warszawa 1996, s. 229.

²⁰ Art. 87 ust. 1.

²¹ Art. 154 ust. 1 TWE nawiązuje wprost do celu określonego w art. 14 TWE, a za jego pośrednictwem i w innych artykułach TWE (15, 26, 47 ust. 2, 49, 80, 93 i 95).

²² Tytuł XV w części trzeciej o polityce Wspólnoty.

²³ Tej problematyce poświęcony jest tytuł V (transport) części trzeciej o polityce Wspólnoty.

²⁴ Art. 154 ust. 2 TWE.

²⁵ Dz. Urz. 1990 c 34.

²⁶ Świadczą o tym publikowane raporty (Kapteyna z 1961 r., Seifriza z 1967 r., Seefeldta z 1972 r. i Corossino z 1988 r.).

konkurencję międzyportową; poprawy efektywności portów m.in. przez wprowadzenie nowych technologii multimedialnych oraz modernizacji infrastruktury portowej i przyportowej w celu dostępności portów morskich dla regionów peryferyjnych²⁷. O wciąż rosnącym zainteresowaniu portamiorskimi świadczą: rezolucja Parlamentu dotycząca ponadeuropejskiej polityki transportowej²⁸, raport pt. „W kierunku ponadeuropejskiej sieci transportowej”²⁹ oraz Zielona Księga dotycząca portów morskich i infrastruktury morskiej³⁰. Przyświeca im myśl o włączeniu portów morskich do strategii transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Dążenie do rozwoju sieci transeuropejskich wywiera też znaczący wpływ na wspólną politykę energetyczną. Już podczas pierwszego szoku naftowego w 1973 r. instytucje wspólnotowe zaczęły rozważać cele i formy działań w tej dziedzinie oraz środki koordynacji programów opracowywanych przez państwa członkowskie³¹. Zarys nowej strategii dla energetyki Rada opracowała w 1986 r., zakładając kontrolę zużycia energii, zwiększenie udziału paliw stałych i utrzymanie udziału gazu ziemnego w bilansie energetycznym oraz zwiększenie udziału nowych i odnawialnych źródeł energii w miejsce paliw tradycyjnych. Dla rozwoju tej strategii ważne okazało się wydanie kilku dyrektyw (dotyczących cen gazu i energii elektrycznej dla odbiorców przemysłowych, zwiększenia wymiany energii elektrycznej i gazu między wielkimi sieciami oraz ograniczenie zużycia gazu w elektrowniach)³² oraz rozporządzenia określającego zasady przyznawania pomocy finansowej na rozwój oszczędności w energetyce, poszukiwanie alternatywnych źródeł energii³³ i „Europejskiej Karty Energetycznej”³⁴.

W podręcznikach zwraca się nadto uwagę na aspekty sektorowe, albowiem Wspólnota opracowała procedurę dotyczącą informacji i konsultacji w sprawie cen ropy i produktów naftowych³⁵, postępowanie na wypadek kryzysu³⁶, system rejestracji importu produktów naftowych i ropy surowej³⁷, a jednocześnie określiła minimalny poziom zapasów bezpieczeństwa³⁸ i warunki korzystania ze wsparcia finansowego³⁹.

²⁷ K. M i s z t a l, *Wymogi Unii Europejskiej wobec portów morskich i generalna ocena polskich przygotowań dostosowawczych*, XVI Sejmik Morski, „Żegluga i porty morskie w perspektywie integracji Polski z Unią Europejską”, Kołobrzeg 2000, s. 76-77.

²⁸ OJ C 380 z 16 XII 1996 r.

²⁹ Towards a Pan-European Transport Network; 1997.

³⁰ Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure, Komisja (97) 678, z 10 XII 1997 r.

³¹ Zob. G. D r u e s n e, *op. cit.*, s. 385.

³² *Ibid.*, s. 386.

³³ Dz. Urz. L 350 z 27 XII 1985r. Zob. też programy „Therme” w zakresie promocji technologii energetycznej (Dz. Urz. L 185 z 17 XII 1990 r.).

³⁴ Została podpisana z inicjatywy Komisji w Hadze w 1991 r. przez 38 państw.

³⁵ Dyrektywa Rady (Dz. Urz. L 140 z 28 V 1976 r.) i decyzja Komisji (Dz. Urz. L 61 z 5 III 1977 r.).

³⁶ Decyzje Rady (Dz. Urz. 1977, L 61 i Dz. Urz. 1979, L 270) i decyzja Komisji (Dz. Urz. 1979, L 183).

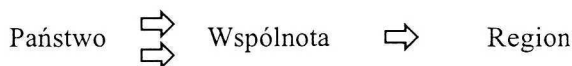
³⁷ Rozporządzenia Rady (Dz. Urz. 1979, L 220 i Dz. Urz. 1979 L 297).

³⁸ Dz. Urz. 1968, L 308.

³⁹ Rozporządzenie Rady (Dz. Urz. 1985, L 350).

3. PROCES REGIONALIZACJI

Współczesna gospodarka jest wypadkową dwóch orientacji: procesu globalizacji (związanego z walką o bezpieczeństwo militarne, społeczne i ekologiczne) i procesu regionalizacji (będącego efektem głębokich przemian strukturalnych zachodzących we współczesnej gospodarce w międzynarodowym podziale pracy). W realizacji procesu regionalizacji istotną rolę odgrywa zasada subsydiarności, której aspekt kompetencyjny ukazuje schemat:



Idea subsydiarności przenika do „Europy Regionów”. W istocie państwa przekazują swoje kompetencje przez Wspólnotę do regionów. Wspólnota zatrzymuje dla siebie tylko te kompetencje, które są niezbędne dla jej funkcjonowania. Pozostałe uprawnienia powinny być przekazane w dół, na szczebel „jak najbliższy obywatelowi”. Wynika z tego, że Wspólnota realizuje postulat decentralizacji władzy. Spojrzenie na Europę przez pryzmat polityki regionalnej zmusza do przewartościowania wielu schematów, które zakorzeniły się m. in. w gospodarce morskiej. O prowadzeniu polityki morskiej państwa zdecydować jej synchronizacja z polityką transportową (żegluga i porty morskie) i z polityką rolną (rybołówstwo morskie) oraz przede wszystkim z polityką regionalną Wspólnoty.

W trakcie realizacji programów pomocowych wciąż ważna jest pomoc regionalna i pomoc sektorowa, chociaż punkt ciężkości wszelkiej pomocy z wolna przenosi się na wspieranie środków przeznaczanych przez państwa członkowskie na realizację projektów ogólnoeuropejskich. Zmierza się do znacznego przyspieszenia rozwoju i zmiany sposobu myślenia.

Polityka regionalna jest prowadzona przez państwa członkowskie we współpracy z europejskimi funduszami regionalnymi (m.in. Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego). Dąży się do tego, aby pomoc regionalna nie zniekształcała zasad konkurencji i koncentrowała się na inwestycjach służących likwidacji bezrobocia. Dzięki synchronizacji programów pomocowych z racjami wyższego rzędu polityka regionalna nabiera właściwego kształtu⁴⁰.

Widmo Europy sektorowej wciąż krąży we Wspólnotach. Pomoc „ratunkowa” jest widoczna w hutnictwie⁴¹, w przemyśle stoczniowym⁴², w sektorze tekstylnym⁴³ i w innych sektorach, w których zwykle ogranicza się do prac badawczo-rozwojowych⁴⁴.

Ochronie wspólnego interesu służą projekty nowych konstrukcji lotniczych, informatyczne i przemysłu elektronicznego oraz projekty zmierzające do poszukiwania alternatywnych źródeł energii lub wspierające walkę o czyste środowisko⁴⁵.

⁴⁰ Służą temu m.in. komunikaty pt. „Zasady harmonizacji reżimów pomocy o charakterze regionalnym”, ogłaszane regularnie przez Komisję w Dzienniku Urzędowym.

⁴¹ W tym sektorze obowiązuje „kodeks pomocy”, wydany na podstawie art. 95 Traktatu EWWiS.

⁴² Przedłużający się kryzys światowy w przemyśle stoczniowym zmusił Radę do utrzymania tej pomocy, z zastrzeżeniem kontroli ze strony Komisji.

⁴³ Pomoc istnieje m.in. w przemyśle włókien syntetycznych, Dz. Urz. 1992, C 346.

⁴⁴ Zob. Dz. Urz. 1989, C 123, a także Dz. Urz. 1991, C 81.

⁴⁵ W dniu 18 XII 1985 r. Komisja przyjęła m.in. informację dotyczącą ram wspólnotowej pomocy na rzecz badań i rozwoju (Dz. Urz. 1986, C 85). Na temat ochrony środowiska zob. Dz. Urz. 1994, C 72.

Gro spraw związanych z finansowaniem tradycyjnego sektora gospodarki morskiej będzie zależała od właściwego ukształtowania „kontraktów wojewódzkich”, które już w najbliższym czasie będą zawierane przez Radę Ministrów i sejmiki wojewódzkie. Sejmiki będą miały największy wpływ na sposób korzystania ze strukturalnych funduszy Wspólnoty.

THE TRANSPORT POLICIES OF THE EUROPEAN UNION

(S u m m a r y)

The author analyzes the transport policies of the European Union. Section V, part III of the European Union Treaty (articles 70-80) defines the responsibilities of member states in terms of introducing a common transport policy. The regulations of this section mainly apply to rail, road, and internal waterway transport. The regulations of section VI, part III of the European Union Treaty (articles 81-97) are addressed to all states in the world whose economic activities distort or threaten to distort competition in the European Union. The establishment and development of a transeuropean transport, telecommunications, and energy network (articles 154-156) constitute the central element in an economic zone without internal borders.

The contemporary economy is a result of two trends: a process of globalization and a process of regionalization. The principle of subsidiarity plays a major role in the process of regionalization. It filters through to the idea of the „Europe of Regions.” In essence, states transfer their responsibilities and authority via the Union to regions. The Union only retains those responsibilities and authority that are essential to its functioning. Remaining rights should be transferred downwards, to the level „as near as possible to the citizen.” The Union implements the principle of the decentralization of power.

Matters connected with the financing of the traditional sector of the maritime economy will depend on the appropriate formulation of the „voivodeship contracts” that will soon be concluded by the Council of Ministers and voivodeship assemblies. The assemblies will have the most influence on the way in which European Union structural funds can be used.