



SZKOŁA GŁÓWNA GOSPODARSTWA WIEJSKIEGO Wydział Nauk Ekonomicznych

Warszawskie Dni Logistyki



Transformacja Wspólnej Polityki Transportowej UE

Dr inż. Joanna Rakowska
Katedra Polityki Europejskiej, Finansów Publicznych i Marketingu
Wydział Nauk Ekonomicznych SGGW

Streszczenie

Wspólna Polityka Transportowa jest jedną z trzech najstarszych, fundamentalnych polityk wspólnotowych. Przeprowadzona analiza dokumentów strategicznych oraz wyników realizacji programów i działań wskazała, iż Wspólna Polityka Transportowa określona w Traktacie Rzymskim z 1957r. o powstaniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, podlegała w latach 1957-2010 istotnym zmianom zarówno w kwestii swoich celów, zadań i zasad, jak i zakresu terytorialnego oraz tempa rozwoju.

1. Wprowadzenie

W ujęciu krajowym, polityka transportowa to działalność państwa i reprezentujących go organów, mająca na celu zapewnienie ilościowej i przestrzennej dostępności usług transportowych o optymalnej strukturze przy danych zasobach inwestycyjnych i eksploatacyjnych¹.

Z punktu widzenia procesu integracji europejskiej, w aspekcie przestrzennym, polityka transportowa Unii odnosi się do celów i zadań o zasięgu ponadpaństwowym. Jest postrzegana jako jeden z głównych czynników wpływających na integrację państw europejskich, ponieważ umożliwia realizację podstawowych założeń Jednolitego Rynku Wewnętrznego Unii Europejskiej, tj. swobodnego przepływu towarów, usług i osób. Wspólna polityka transportowa ma zapewnić spójność ekonomiczną i terytorialną UE poprzez skoordynowany rozwój sieci infrastruktury transportowej oraz ma zapewnić zrównoważony rozwój poszczególnych regionów poprzez ułatwienie przepływu dóbr i osób w obrębie jednolitego rynku. Szczególnie istotne jest jej znaczenie dla regionów słabiej rozwiniętych, dla których koszty transportu są kluczowym elementem rywalizacji o odbiorców dóbr i usług oraz o lokalizację inwestycji.² Rozbudowa infrastruktury oraz efektywne funkcjonowanie rynku przewozów może zminimalizować lub znacznie złagodzić peryferyzację takich obszarów.

¹ Szczepaniak T.: *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002, str. 168.

² Gawlikowska-Hueckel G., Zielińska-Głębocka A.: *Integracja europejska. Od jednolitego rynku do unii walutowej*, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2004

Wspólna polityka transportowa określa zasady działania wspólnego rynku transportowego, który ma dwojaką funkcję: nie tylko warunkuje działanie jednolitego rynku wewnętrznego poprzez wzmocnienie mechanizmów rynkowych³, ale jest także jego integralną częścią, ponieważ pełni w gospodarce trzy podstawowe funkcje:

- funkcję konsumpcyjną, opartą na zaspokajaniu potrzeb transportowych;
- funkcję produkcyjną, polegającą na zaspokajaniu potrzeb produkcyjnych, czyli na kreowaniu warunków do działalności gospodarczej;
- funkcję integracyjną, prowadzącą do integracji państwa i społeczeństwa.

Sprawia to, iż transport ma dwojaką rolę: jest zarówno przedmiotem, jak i czynnikiem integracji europejskiej.⁴

Pomimo swego ogromnego znaczenia dla procesu integracji oraz faktu, iż jest jedną z trzech najstarszych polityk wspólnotowych, wspólna polityka transportowa podlegała bardzo niewielkim i powolnym zmianom aż do lat 80-tych XXw. Doprowadziło to do nawarstwienia się problemów istniejących wcześniej oraz kumulacji nowych, pojawiających się wraz z przystępowaniem do Wspólnot kolejnych państw, szczególnie w przypadku, gdy były to kraje o znacznie niższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego. Negatywne skutki takiego stanu skłoniły instytucje wspólnotowe oraz państwa członkowskie do podjęcia radykalnych działań w tym zakresie, co w przeciągu ostatnich 25 lat doprowadziło do przełamania wielu barier w rozwoju wspólnej polityki transportowej, realizacji pewnej części pierwotnych celów oraz do weryfikacji poprzednich oraz nadania nowych kierunków jej rozwoju.

Historia rozwoju Wspólnej Polityki Transportowej potwierdza słuszność założenia, że „Rozwój transportu, zarówno w sensie sieci komunikacyjnej, jak i w sensie zdolności transportowej, powinien wyprzedzać ogólny rozwój gospodarczy, tak aby stać się czynnikiem pobudzającym, a nie hamującym ogólny rozwój gospodarczy i społeczny, a więc aby nie stać się barierą tego rozwoju”⁵.

³ Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzikowski W.: *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994, str. 121.

⁴ Bąk M.: *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1997

⁵ Madeyski M., Lissowska E., Morawski W.: *Transport. Rozwój i integracja*, WKŁ, Warszawa 1978, str. 8

2. Geneza oraz rozwój wspólnej polityki transportowej do końca XXw.

Jeszcze przed podpisaniem traktatów rzymskich, transport stanowił główny temat wybrany do analizy w rezolucji z Messyny w 1955r.: „Ekspansja handlu oraz przepływ osób wskazują na konieczność wspólnego utworzenia zakrojonych na szeroką skalę dobrych warunków komunikacji. Mając na uwadze ten cel, zostaną przedsięwzięte wspólne badania dotyczące europejskiej sieci kanałów, autostrad, elektrycznych linii kolejowych oraz standaryzacji wyposażenia...”, stwierdzono także, iż „ze względu na swój transgraniczny charakter, transport implikuje współpracę międzynarodową.”⁶

Dwa lata później, polityka transportowa, jako jedna z trzech polityk określonych mianem „wspólnej”, została opisana w Traktacie Rzymskim z 25 marca 1957r., ustanawiającym Europejską Wspólnotę Gospodarczą (Tytuł IV, art. 74-84). Podobnie jak wspólna polityka rolna, transport został uznany za fundament EWG i był postrzegany jako środek realizacji integracji oraz przyspieszenia rozwoju gospodarczego⁷. Jako główny cel wyznaczono „wspieranie wzajemnych połączeń i interoperacyjności między sieciami krajowymi oraz ich dostępności” (art.154, ust.2). Zgodnie z postanowieniami Traktatu, polityka transportowa EWG opierała się na trzech podstawowych założeniach⁸:

- inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej zaowocują korzyściami w postaci rozwoju gospodarczego,
- sprzyjanie wolnej konkurencji oraz uwalnianie przewoźników od wielu regulacji ograniczających ich działalność podniesie ich wydajność, co doprowadziło do wysunięcia postulatu deregulacji,
- zarządzanie czasem, skracanie czasu dostawy jest równoznaczne z poprawą zaopatrzenia w usługi, co dało podstawy postulatowi zarządzania logistycznego.

Pierwotne ramy traktatowe koncentrowały się głównie na transporcie drogowym i kolejowym, wspominały transport śródlądowy, pomijały natomiast transport lotniczy i morski. Wynikało to zarówno z lokalizacji i potrzeb transportowych państw założycielskich, jak i z charakteru ówczesnych przewozów pasażerskich i towarowych. Bardzo ogólne założenia

⁶ Nicoll W., Salmon T. C.: *Zrozumieć Unię Europejską*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 2002, str. 273.

⁷ Ciamaga L., Latoszek E. Michałowska-Gorywoda K., Oręziak L., Teichman E.: *Unia Europejska*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998, str. 191.

traktatowe określały zasady przyznawania przewoźnikom pomocy państwa, wspominały o obowiązku służby publicznej pełnionej przez transport publiczny oraz podkreślały konieczność uwzględnienia ekonomicznych warunków działania przewoźników. W rozdziale Traktatu o EWG, poświęconym transportowi, przewidziano m.in.: przyjęcie wspólnych zasad dotyczących międzynarodowego transportu na lub z terytorium państwa członkowskiego, tranzytu, warunków, na jakich przewoźnicy nie mający siedziby w danym państwie członkowskim mogą wykonywać na jego terytorium usługi transportowe oraz dostępność środków zwiększających bezpieczeństwo transportu.

W kolejnych latach opracowano wiele raportów i programów, spośród których najważniejsze to:

- *Memorandum Schausa z 1961 r.*⁹, w którym wytyczono trzy główne cele ówczesnej wspólnej polityki transportowej: wyeliminowanie wszystkich barier uniemożliwiających utworzenie jednolitego, wspólnego rynku transportowego, zapewnienie swobody przepływu usług transportowych na obszarze Wspólnoty, zagwarantowanie w ramach Wspólnoty wspólnej organizacji transportu.

- *Program działania w zakresie wspólnej polityki transportowej z 1962 r.*¹⁰, który nakreślił podstawowe, w dużej mierze obowiązujące do chwili obecnej zasady WPT, tj.: wolną, ale kontrolowaną konkurencję; wolność wyboru środka transportu przez użytkownika; równe traktowanie środków transportowych i przewoźników przez władze, koordynację inwestycji strukturalnych w skali Wspólnoty.

- *Decyzja Rady nr 65/27/EEC* wprowadzająca w życie harmonizację niektórych warunków mieszczących się w sferze fiskalnej, interwencji państwowej i spraw socjalnych – decyzja dotyczyła tylko lądowych gałęzi transportu publicznego.¹¹

- *Rozwój wspólnej polityki transportowej z 1972 r.*¹², który dodał do obowiązującego zakresu WPT także transport lotniczy i morski, co w dużej mierze wynikało z faktu, iż w 1972r. podpisano traktaty akcesyjne o przystąpieniu do Wspólnot Europejskich Danii, Irlandii i Wielkiej Brytanii, uznawanych powszechnie za państwa morskie;

⁸ Januskiewicz W. (red): *Europejska polityka transportowa i jej wpływ na transport Polski*, Seria: Prace i Materiały nr 130, Wydaw. SGH, Warszawa 1995, str. 5.

⁹ *Schaus Memorandum*, European Commission, 1961

¹⁰ *Program działania w zakresie wspólnej polityki transportowej z 1962 r.*, V/COM/62/88 final

¹¹ Ciamaga L. (et al.): *Unia Europejska*, op. cit.

- *Ku wspólnej polityce transportowej z 1983 r.*¹³

Cele i zadania postawione WPT w powyższych dokumentach nie znalazły jednakże odzwierciedlenia w rzeczywistych działaniach instytucji wspólnotowych. Doprowadziło to do bezprecedensowej sytuacji, gdy Parlament spowodował, że Komisja wystąpiła do Trybunału Sprawiedliwości przeciwko Radzie, z zarzutem o jej beczynność prowadzącą do niewypełnienia postanowień Traktatu o EWG w kwestiach wspólnej polityki transportowej. Trybunał uznał zasadność skargi i nakazał Radzie wzmocnienie działań w zakresie WPT¹⁴, co doprowadziło do opracowania w 1985r. Białej Księgi zakładającej utworzenie wspólnego europejskiego rynku transportowego do 1992r.

W 1992r. powstała Zielona Księga¹⁵ omawiająca oddziaływanie transportu na środowisko, wyróżniając cztery grupy negatywnych efektów: emisję zanieczyszczeń, powodowanie kongestii (zatłoczenia, przeciążenia na szlakach komunikacyjnych), zajmowanie terenu, zagrożenia związane z przewożeniem ładunków niebezpiecznych. Był to punkt zwrotny we Wspólnej Polityce Transportowej, nastawionej wcześniej wyłącznie na rozwój transportu bez uwzględniania tzw. kosztów zewnętrznych, w tym także kosztów zanieczyszczania środowiska.

Bardzo istotnym dokumentem była opracowana w tym samym roku Biała Księga pt.: „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej”¹⁶, upowszechniająca całościowe, globalne podejście do systemu zrównoważonego przemieszczania. Zakładała, że transport należy rozpatrywać przez pryzmat zintegrowanego systemu, polegającego na zachowaniu równowagi między rozwojem gospodarczym a ochroną środowiska naturalnego i odpowiednią jakością życia, co stanowiło bezpośrednie odniesienie do wniosków prezentowanych w Zielonej Księdze. Za ówczesne najważniejsze problemy uznano przeciążenie sieci infrastruktury transportowej, nierównomierne rozłożenie ruchu (popytu) między gałęzie transportu, istnienie „wąskich gardeł”, występowanie licznych „obszarów peryferyjnych”, niedostateczne i malejące finansowanie inwestycji infrastrukturalnych, rosnące zanieczyszczenie atmosfery powodowa-

¹² *Rozwój wspólnej polityki transportowej z 1972 r.*, COM(73)850 final

¹³ *Ku wspólnej polityce transportowej z 1983 r.* COM(83)58 final/2

¹⁴ Gawlikowska-Hueckel K., et al.: *Integracja...*, op. cit.

¹⁵ *Green Paper on the impact of transport on the environment - A Community strategy for "sustainable mobility"*, COM(92) 46, February 1992

¹⁶ COM(92) 494 z 2 grudnia 1992 r.: „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej”, Biała Księga

ne przez transport oraz niski poziom bezpieczeństwa na drogach. Do ówczesnych celów polityki transportowej zaliczono¹⁷:

- likwidację istniejących barier w kabotażu dla przedsiębiorstw działających na terenie UE;
- rezygnację z ograniczeń ilościowych i kontyngentów dwustronnych w przewozach towarów;
- eliminację czynników zakłócających konkurencję, w celu stworzenia systemu gałęziowej równowagi w transporcie;
- ograniczenie emisji CO₂ do atmosfery przez środki transportu;
- podniesienie bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach transportu;
- liberalizację transportu morskiego i lotniczego w obrębie Wspólnoty;
- podniesienie standardów socjalnych poprzez m.in. wprowadzenie Karty Społecznej w dziedzinie transportu;
- wzmocnienie połączeń transportowych z krajami spoza wspólnego rynku UE, szczególnie ze Szwajcarią i niektórymi krajami sąsiadującymi z Grecją.

Zastosowanie zintegrowanego podejścia do transportu, polegającego na zachowaniu równowagi między rozwojem gospodarczym a ochroną środowiska naturalnego i odpowiednią jakością życia, stanowi jedno z fundamentalnych założeń Wspólnej Polityki Transportowej w XXIw.

3. Wspólna Polityka Transportowa w pierwszej dekadzie XXIw.

W 2001r. Komisja przedstawiła kolejną Białą Księgę „Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji”, w której zgodnie z tytułem nakreślono agendę dla WPT na następne 10 lat, zaliczając do jej podstawowych celów¹⁸:

- zapewnienie sprawnego funkcjonowania rynku transportowego w skali Wspólnoty – pełne otwarcie rynków krajowych, harmonizacja prawa, przestrzeganie zasad uczciwej konkurencji;
- stworzenie spójnego i wydajnego paneuropejskiego systemu transportowego – kombinowane systemy przewozów pasażerów i ładunków;

¹⁷ Marszałek A. (red.): *Integracja europejska*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2004, str. 261.

¹⁸ *Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*, Biała Księga 2010, COM(2001)370.

- bardziej zrównoważone obciążenie poszczególnych gałęzi transportu pracą przewozową;
- rewitalizacja transportu kolejowego, promocja transportu morskiego i żeglugi śródlądowej oraz właściwe zarządzanie popytem na transport lotniczy;
- ograniczenie kosztów zewnętrznych generowanych przez transport, poprawę bezpieczeństwa osób i ładunków oraz poprawę socjalnych warunków pracy w sektorze.

Program ten został zaktualizowany podczas śródkresowego przeglądu w 2006r., którego wyniki opublikowana w Komunikacie Komisji „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu.”¹⁹ Utrzymano w mocy cele WPT z 2001r., podkreślając jednocześnie konieczność zapewnienia zrównoważonej mobilności dla obywateli poprzez niezawodny, bezpieczny i pełny transport. Wskazano konkretne działania, które należy podjąć w kwestiach zatrudnienia i warunków pracy w transporcie, praw pasażera, bezpieczeństwa na drogach, ochrony przed zagrożeniami terrorystycznymi, rozwoju transportu miejskiego, a także w kwestiach optymalizacji infrastruktury oraz zależności polityki transportowej i polityki energetycznej.

Przyspieszenie tempa rozwoju WPT oraz efektywną realizację celów nakreślonych w powyższych dokumentach strategicznych, tj. w Białej Księdze 2001r. oraz w przeglądzie śródkresowym 2006r., potwierdziły wyniki zewnętrznego badania ewaluacyjnego „Evaluation of the Common Transport Policy (CTP) of the EU from 2000 to 2008”²⁰ przeprowadzonego na zlecenie Komisji w 2009r. Wskazano jednak także na szereg opóźnień i obszarów nadal problemowych w umacnianiu wspólnego rynku transportowego w UE. W związku ze zbliżającym się terminem opracowania kolejnego programu rozwoju WPT, Białej Księgi na lata 2011-2020, wyniki badania służą do weryfikacji obecnych i wyznaczenia nowych kierunków działań w zakresie Wspólnej Polityki Transportowej.

4. Zrównoważona przyszłość Wspólnej Polityki Transportowej

Kierunki rozwoju Wspólnej Polityki Transportowej w najbliższej dekadzie muszą być dostosowane do kontekstu społeczno-gospodarczego, którego kluczowe elementy to starzenie

¹⁹ COM(2006) 314 wersja ostateczna, Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.”, Bruksela 2006

się społeczeństwa UE, migracje oraz mobilność, ochrona środowiska, wzrastający niedobór paliw kopalnych, urbanizacja i globalizacja, czy wydłużenie się zewnętrznych granic Unii, a tym samym zwiększenie liczby krajów sąsiadujących, z których niektóre oficjalnie zostały już uznane za kraje kandydujące, co wiąże się z koniecznością jak najszybszego, przynajmniej częściowego dopuszczenia ich do udziału we wspólnym rynku transportowym²¹.

Kwestie te uwzględnił w swojej opinii Komitet Regionów²², wskazując jako priorytetowe zadanie Europejskiej Polityki Transportowej (czyli nowej Wspólnej Polityce Transportowej, realizowanej również poza terytorium UE) tworzenie warunków dla efektywnego i zrównoważonego transportu transeuropejskiego poprzez usunięcie słabych stron sieci TEN-T na poziomie transgranicznym. Ma to zmniejszyć izolację obszarów przygranicznych, która jest pozostałością byłego podziału Europy oraz połączyć unijne obszary leżące przy granicach UE z krajami kandydującymi oraz z innymi krajami i regionami sąsiadującymi z UE.

Powyższe tendencje społeczno-ekonomiczne oraz opinie Komitetu uwzględnione zostały w głównych wnioskach Komunikatu Komisji z 2009r. „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”.²³ Komunikat nie zawiera konkretnych rozwiązań, jest jednak próbą wskazania strategicznej wizji przyszłości transportu. Dokument wskazuje jako podstawowy cel europejskiej polityki transportowej „stworzenie systemu transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, zaspokajającego gospodarcze, społeczne i ekologiczne potrzeby społeczeństwa oraz sprzyjającego budowaniu zintegrowanego społeczeństwa i całkowicie zintegrowanej i konkurencyjnej Europy”²⁴. Wspólna Polityka Transportowa ma być ukierunkowana na:

- transport wysokiej jakości zapewniający ochronę i bezpieczeństwo,
- dobrze utrzymaną i w pełni zintegrowaną sieć transportową,
- bardziej zrównoważony i ekologiczny system transportowy,

²⁰ *Evaluation of the Common Transport Policy (CTP) of the EU from 2000 to 2008 and analysis of the evolution and structure of the European transport sector in the context of the long-term development of the CTP*, wersja ostateczna, Steer Davies Gleave for European Commission, August 2009.

²¹ *Building Bridges, Extension of the major trans-european transport axes to the neighbouring countries*, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, Brussels 2007

²² *Opinia Komitetu Regionów „Przegląd śródkresowy Białej Księgi Europejskiej dotyczącej transportu z 2001r.”*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 146/85.

²³ KOM(2009) 279, wersja ostateczna, *Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu*, Komunikat Komisji, Bruksela 2009

- utrzymanie UE w czołówce usług transportowych i technologii,
- ochronę i rozwój kapitału ludzkiego,
- „inteligentne ceny” jako sygnał dla użytkowników,
- planowanie z myślą o transporcie prowadzące do poprawy dostępności,
- rozwój infrastruktury poprzez utrzymanie, rozwój i integrację sieci modalnych,
- znalezienie źródeł finansowania dla transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju,
- przyspieszenie powstania społeczeństwa niskoemisyjnego i ukierunkowanie globalnej innowacyjności,
- dalsze wspieranie procesu otwarcia rynku i konkurencyjności,
- kształcenie, informowanie i kampanie służące podnoszeniu świadomości,
- skuteczne i skoordynowane działania we Wspólnej Polityce Transportowej.

5. Zakończenie

Analiza założeń strategicznych oraz działań podejmowanych w ramach Wspólnej Polityki Transportowej w latach 1957-2010 wskazuje na jej wyraźną transformację:

1. od polityki transportowej obejmującej wyłącznie transport drogowy i kolejowy w początkowym okresie, do polityki rozwoju wszystkich modułów transportu, koncentrującej się szczególnie na ich współdziałaniu w ramach transportu multi- i intermodalnego,
2. od polityki skoncentrowanej na zwiększaniu efektywności przepływu towarów, usług i osób wyłącznie w granicach Wspólnot Europejskich, do polityki transportowej wychodzącej poza granice UE i obejmującej swym zasięgiem także państwa kandydujące oraz państwa sąsiadujące; ewolucja WPT w tym zakresie znalazła swoje odbicie także w zmianie nazwy ze Wspólnej Polityki Transportowej na Europejską Politykę Transportową,
3. od polityki pasywnej, opierającej się wyłącznie na opracowywaniu analiz i dokumentów strategicznych (do 1983r.), do polityki aktywnej, efektywnie realizującej wyznaczone cele i zadania,

²⁴ Ibidem, str. 9.

4. od polityki realizującej założenia integracji negatywnej, nastawionej na eliminację barier w transporcie między państwami członkowskimi, do polityki integracji pozytywnej, tworzącej nowe ramy instytucjonalne, prawne i organizacyjne dla funkcjonowania wspólnego rynku transportowego,
5. od polityki stawiającej za cel wyłącznie rozwój transportu, bez uwzględnienia zewnętrznych kosztów tego procesu, do polityki transportu zrównoważonego, kładącej ogromny nacisk na zmniejszenie negatywnego wpływu rozwoju transportu na środowisko naturalne i zdrowie człowieka.

Literatura

1. Bąk M.: *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1997.
2. *Building Bridges, Extension of the major trans-european transport axes to the neighbouring countries*, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, Brussels 2007.
3. Ciamaga L., Latoszek E. Michałowska-Gorywoda K., Oreziak L., Teichman E.: *Unia Europejska*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998.
4. *Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*, Biała Księga 2010, COM(2001) 370.
5. *Evaluation of the Common Transport Policy (CTP) of the EU from 2000 to 2008 and analysis of the evolution and structure of the European transport sector in the context of the long-term development of the CTP*, final report, Steer Davies Gleave for European Commission, August 2009.
6. Gawlikowska-Hueckel G., Zielińska-Głębocka A.: *Integracja europejska. Od jednolitego rynku do unii walutowej*, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2004.
7. *Green Paper on the impact of transport on the environment - A Community strategy for "sustainable mobility"*, COM(92) 46, February 1992
8. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzikowski W.: *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1994.
9. Januszkiewicz W. (red): *Europejska polityka transportowa i jej wpływ na transport Polski*, Seria: Prace i Materiały nr 130, Wydaw. SGH, Warszawa 1995.
10. *Ku wspólnej polityce transportowej*, COM(83) 58, wersja ostateczna, 1983.
11. Madeyski M., Lissowska E., Morawski W.: *Transport. Rozwój i integracja*, WKŁ, Warszawa 1978.
12. Marszałek A. (red.): *Integracja europejska*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2004.
13. Nicoll W., Salmon T. C.: *Zrozumieć Unię Europejską*, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 2002.
14. *Opinia Komitetu Regionów „Przegląd śródkresowy Białej Księgi Europejskiej dotyczącej transportu z 2001r.”*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 146/85.

15. *Program działania w zakresie wspólnej polityki transportowej*, V/COM/62/88, wersja ostateczna, 1962.
16. *Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej*, Biała Księga, COM(92) 494, 1992.
17. *Rozwój wspólnej polityki transportowej*, COM(73) 850, wersja ostateczna, 1972.
18. *Schaus Memorandum*, European Commission, 1961.
19. Szczepaniak T.: *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002.
20. *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.*”, COM(2006) 314 wersja ostateczna, Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego, Bruksela 2006.
21. *Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu*, Komunikat Komisji, KOM(2009) 279, wersja ostateczna, Bruksela 2009.

Transformation of EU Common Transport Policy

Summary

Common Transport Policy is one of the three oldest, fundamental policies of EU. Analysis of strategic documents and results of carried out programmes proved, that CTP defined in the Treaty of Rome of 1957 on establishing European Economic Community, has changed significantly since that time, in the field of its aims, tasks and principles. CTP has also embraced a much larger area and has begun to develop faster.

CTP moved from:

1. road and rail transport focused policy to a policy promoting all transport modes, and particularly their cooperation within multi- and intermodal nets,
2. policy of transportation within EU borders only to a policy promoting transport to EU candidate and neighbouring countries, this change is reflected in CTP's new name – European Transport Policy,
3. a passive policy resulting in elaboration of analyses and documents only (till 1983), to an active policy effectively carrying out its tasks and achieving its aims,
4. a policy targeted at eliminating bottlenecks in transportation (negative integration) to a policy creating new institutional, legal and organizational basis for development of single transport market (positive integration),
5. a policy aimed at transport development solely and not taking into account any external costs, to a policy of sustainable transport, highlighting the must to decrease negative impact of transport development onto the natural environment and human health.