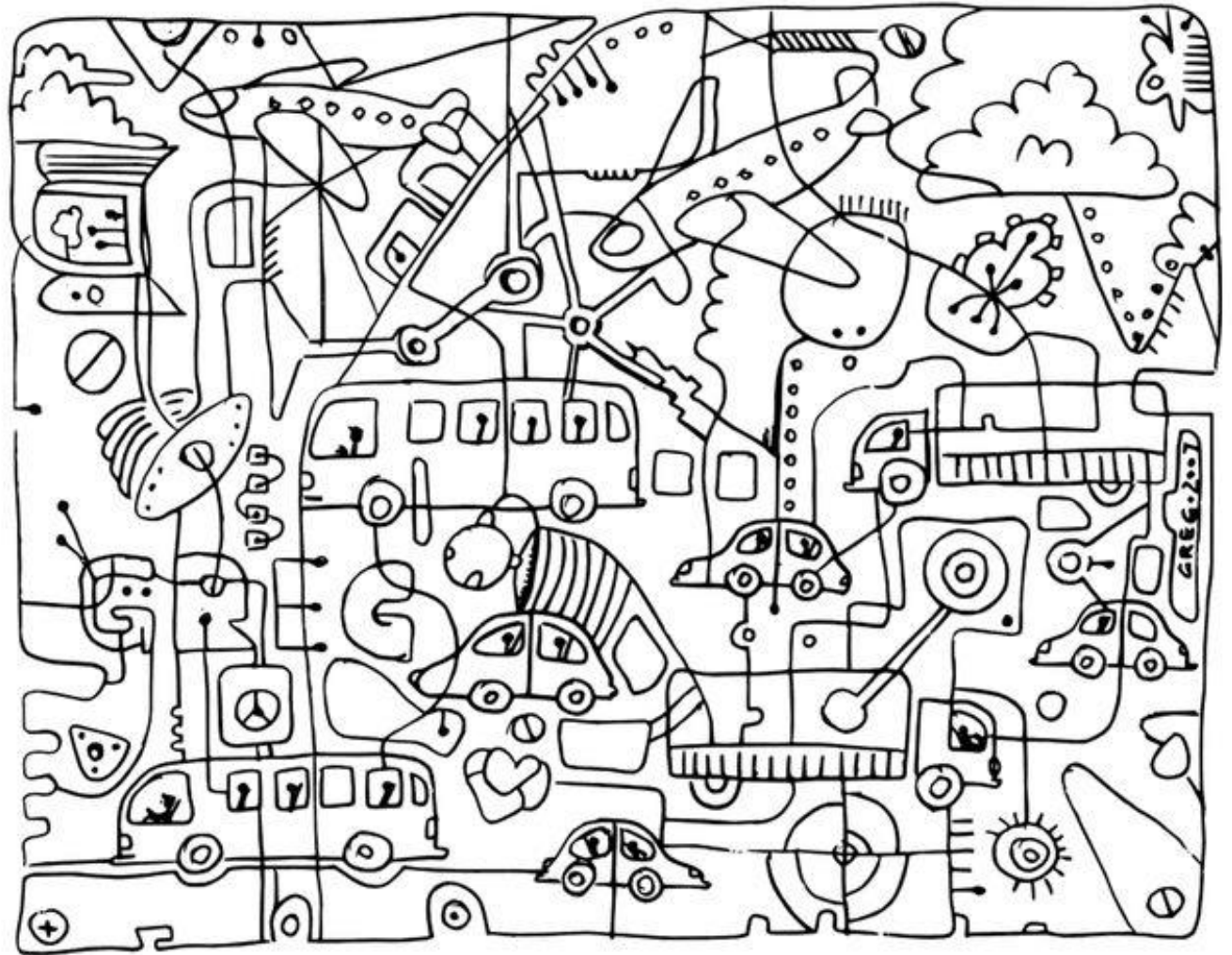


WSPÓLNA POLITYKA TRANSPORTOWA UE

Dr Agnieszka Nitszke

IE, ćwiczenia 2016/17 (14)



Podstawy traktatowe

Tytuł VI TFUE

Art. 90

Cele Traktatów, w odniesieniu do kwestii uregulowanych w niniejszym tytule, są realizowane w ramach **wspólnej polityki transportowej**.

Art. 91

1. W celu wykonania artykułu 90 i z uwzględnieniem specyficznych aspektów transportu, Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i Komitetem Regionów, ustanawiają:

- a) wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium Państwa Członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednej lub większej liczby Państw Członkowskich;
- b) warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu krajowego w Państwie Członkowskim;
- c) środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu;
- d) wszelkie inne potrzebne przepisy.

2. Przy przyjmowaniu środków, o których mowa w ustępie 1, uwzględnia się przypadki, w których zastosowanie tych środków może poważnie wpływać na jakość życia i poziom zatrudnienia w pewnych regionach, jak również na funkcjonowanie infrastruktury transportowej.

Art. 99

Komitet doradczy, złożony z ekspertów wyznaczonych przez rządy Państw Członkowskich, jest ustanowiony przy Komisji. Komisja konsultuje z nim kwestie transportu zawsze, gdy uzna to za pożądane.

Art. 100

1. Postanowienia niniejszego tytułu stosują się do **transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej**.

2. Parlament Europejski i Rada, stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, **mogą ustanowić odpowiednie przepisy dotyczące transportu morskiego i lotniczego**. Stanowią one po konsultacji z Komitetem Ekonomiczno-Społecznym i Komitetem Regionów.

GENEZA I EWOLUCJA

- Traktat rzymski o EWG;
- 1961 r. - Memorandum Schausa „Memorandum o głównych kierunkach polityki transportowej;
- 1962 r. - Dyrektywa Rady dotycząca polityki transportowej;
- 1962 r. - Program działania dla wprowadzenia wspólnej polityki transportowej;
- 1975 r. – Komitet Infrastruktury (od 1978 r.).

ZASADY:

Wolna i uczciwa, choć kontrolowana konkurencja; Dowolność wyboru środka transportu przez użytkownika; Równe warunki działalności dla państwowych i prywatnych firm; Równe traktowanie wszystkich środków transportu i przewoźników; Koordynacja działalności infrastrukturalnej.

ORZECZENIE TS

Orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z 22 maja 1985 r.: „Rada Ministrów EWG naruszyła postanowienia traktatu, nie zapewniając swobodnego przepływu usług w dziedzinie transportu międzynarodowego pomiędzy krajami EWG i powinna możliwie szybko naprawić ten błąd”;

TRANSPORT LOTNICZY

1987 r. - Pierwszy Pakiet Lotniczy - możliwość zawierania umów bilateralnych między PC dotyczących przewozów lotniczych;

1990 r. - Drugi Pakiet Lotniczy;

1992 r. - Trzeci Pakiet Lotniczy - licencje wspólnotowe, które otwierały rynek usług lotniczych w obrębie Wspólnoty. O licencje mogli się ubiegać operatorzy, których większościowym właścicielem było przedsiębiorstwo pochodzące z któregoś z państw członkowskich; wolność ustalania cen oraz liczby i terminów lotów – początek „tanich linii lotniczych”.

Umowy o „otwartym niebie” podpisano z USA, Kanadą, Izraelem, krajami bałkańskimi, Marokiem, Jordanią, Gruzją i Mołdawią.

TRANSPORT MORSKI

1992 r. - Rozporządzenie Komisji (3577/92/EEC19) otwarcie rynków narodowych PC na konkurencję ze strony przewoźników z innych PC. Kabotaż morski został dozwolony z dniem 1 stycznia 1999 r.

75% wymiany handlowej Europy z pozostałymi krajami i 40% transportu towarów w Europie odbywa się drogą morską. Z europejskich dróg wodnych korzysta rocznie około 400 mln osób.

Do 2025 r. rozwój podstawowej sieci punktów zaopatrywania w skroplony gaz ziemny i punkty ładowań elektrycznych w najważniejszych portach – odejście od napędu olejowego.

TRANSPORT DROGOWY

1985 r. - Biała Księga KE - kabotaż drogowy miał być wolny od 1988 r., w rzeczywistości od 1998 r. - rozporządzenie Rady z 1993 w sprawie warunków, na jakich przewoźnicy z innego kraju mogą świadczyć usługi krajowego przewozu drogowego w danym kraju członkowskim.

1993 r. - zniesiono kontyngenty ilościowe dla dostępu do rynku, wprowadzono zezwolenia umożliwiające świadczenie usług w zakresie międzynarodowego transportu towarów w każdym miejscu WE.

1993 r. - wprowadzono kontyngent na świadczenie usług w ramach kabotażu na poziomie 30 tys. zezwoleń, z dwumiesięcznym okresem ważności. Kontyngent był zwiększany corocznie o 30 % do 1998 r., czyli pełnej liberalizacji przewozów kabotażowych w transporcie drogowym.

TRANSPORT KOLEJOWY

- 1991 – Dyrektywa wprowadzająca zasadę oddzielenia kosztów utrzymania infrastruktury od działalności przewozowej;
- 1996 r. - Biała Księga KE „Strategia odnowy kolei Wspólnoty” - konieczność rewitalizacji kolei jako niezbędnej dla zrównoważonego, ekologicznego rozwoju transportu europejskiego oraz całej WE - rozwój technologiczny i demonopolizacja.

PROBLEMY:

- Monopolizacja;
- Różne systemy sygnalizacji, sześć różnych napięć trakcji, cztery rodzaje dostosowanych do nich lokomotyw, a także odmienne systemy kształcenia maszynistów.

INFRASTRUKTURA

1990 r. – raport KE „W kierunku transeuropejskich sieci” zaakceptowany w TM, jako nowy kierunek wspólnej polityki transportowej – „sieci transeuropejskie stanowią wsparcie tworzonego wspólnego rynku, wzajemnych powiązań między krajami członkowskimi i interoperacyjności gałęzi”.

W TM oraz w dokumencie programowym „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej” z 1992 r. zdefiniowano bezpieczeństwo i konieczność jego poprawy, jako element wspólnej polityki transportowej.

NOWE PODEJŚCIE

- KE projektuje działania w obszarze transportu na bazie segmentów transportu, czyli transport na średnie odległości, dalekie odległości i transport miejski.
- Zamiast podejścia sektorowego – **podejście HORYZONTALNE**;

Działania UE oparte na trzech założeniach:

- zwiększenie efektywności energetycznej pojazdów;
- optymalizacja działań multimodalnych „łańcuch logistyczny”;
- większe zaangażowanie systemów zarządzania ruchem i informacjami.

TRANSPORT MULTIMODALNY (INTERMODALNY)

2011 r. KE - *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*

- KE zakłada, że do 2030 r. transport towarów do 300 km w 30% zostanie przeniesiony na kolej lub transport wodny, a do 2050 r. będzie to 50%
- Do 2030 r. potrojenie długości obecnie istniejących sieci kolejowych;
- Do 2050 r. ukończenie sieci szybkich kolei; także połączenia kolei dużych prędkości do lotnisk i portów morskich.
- Instrument „Łącząc Europę” do 2020 r. dysponuje budżetem 26 mld euro;
- Trzyletni plan inwestycyjny KE - 315 mld euro (2015-2017) – inwestycje publiczne i prywatne.

Literatura:

- J. Barcz, E. Kawecka-Wyrzykowska, K. Michałowska-Gorywoda, *Integracja europejska w okresie przemian*, Warszawa 2016.
- J. Dyduch, M. Klimowicz, M. Michalewska-Pawlak, *Selected Policies of the European Union*, Warszawa 2012.
- J.C. Martín, *Transportation Changes in Europe*, “Transportation Journal” 2011, Vol. 50, No. 1.
- M. Cini, N. Perez-Solorzano Borragan, *European Union Policies*, Oxford 2016.