

Andrzej S. Grzelakowski
Akademia Morska w Gdyni

Wpływ internalizacji kosztów zewnętrznych na funkcjonowanie rynków transportowych w UE (cz. 2)

Koniecznym będzie też zastosowanie komplementarnych względem nich instrumentów i form działań ze sfery polityki gospodarczej, takich jak: instrumenty regulacyjne, na przykład w odniesieniu do rozwoju infrastruktury transportu, promocji nowych technologii i innowacji oraz wspierania badań i prac naukowych w tej dziedzinie.

Dążąc stopniowo poprzez rozwiązania określone w pakiecie do wprowadzenia ustalonej formuły internalizacji kosztów zewnętrznych, KE nie zamierza zatem rezygnować z dotychczas już stosowanych narzędzi z tego zakresu. Chcąc je tylko uzupełnić skutecznymi instrumentami ekonomicznymi, do których zalicza: 1) podatki, 2) opłaty drogowe (myto) oraz 3) handel emisjami (pozwolenia na emisję). Nie można jednakże do celów internalizacji kosztów stosować ich arbitralnie. Każdy ze składników kosztów zewnętrznych posiada bowiem określone cechy specyficzne, które powodują, że dla jego prawidłowego włączenia do bazy cenowej i zachowania odpowiednich (pożądanych) relacji między nim a poziomem opłat, koniecznym jest zastosowanie właściwego instrumentu ekonomicznego.

I tak, niektóre koszty zewnętrzne związane z użyciem infrastruktury transportu zmieniają się w zależności od czasu i miejsca, rodzaju sieci i typu pojazdu oraz użytego paliwa. Należą do nich na przykład koszty będące funkcją kongestii, zanieczyszczenia po-

wietrza, hałasu i wypadków. Przyjęcie zatem tych samych kryteriów w odniesieniu do konstrukcji opłat – ich różnicowania, jest najlepszą metodą prawidłowej internalizacji kosztów i najwłaściwszym sposobem ich redukcji⁴. W wypadku natomiast innych kosztów zewnętrznych, takich jak te, które wiążą się na przykład ze zmianami klimatycznymi i są skutkiem emisji gazów cieplarnianych, a w szczególności CO₂, nie ma potrzeby stosowania zróżnicowanych opłat⁵. W takiej sytuacji bardziej odpowiednimi z punktu widzenia charakteru tej kategorii kosztów instrumentami ekonomicznymi, bezpośrednio odnoszącymi się do źródła powstawania tych kosztów (zużycia paliwa), będą na przykład podatki paliwowe i/lub mechanizm handlu emisjami CO₂.

Przyjęcie tego zestawu narzędzi do celów internalizacji kosztów zewnętrznych oraz ogólnej metody ustalania cen za usługi transportowe, opartej na bazie społecznych kosztów krańcowych, wymaga także oprócz wyboru właściwej formuły kosztowej, to jest krótko- lub długookresowych kosztów krańcowych, precyzyjnego doboru składników kosztowych wchodzących w zakres kosztów zewnętrznych. W tym ostatnim przypadku postanowiono generalnie uwzględnić następujące rodzaje kosztów, powstające na skutek: zmian klimatycznych powodowanych głównie przez emisję CO₂, lokalnych zanieczyszczeń, hałasu, kongestii i wypadków. W praktyce jednakże, w celu realizacji zasady budowy prawidłowych cen

opartych na kosztach społecznych, ograniczono się faktycznie do kosztów będących skutkiem zanieczyszczenia powietrza, nadmiernego hałasu, emisji CO₂ i kongestii.

W odniesieniu z kolei do wyboru samej formuły kosztowej ustalania cen, to jest społecznych kosztów krańcowych, proponuje się przyjęcie następującej zasady, zgodnie z którą:

- krótkookresowe koszty krańcowe (SRMSC) stanowią podstawę kształtowania opłat za korzystanie z infrastruktury we wszystkich tych obszarach transportu, gdzie stosunkowo trudno jest w szybkim czasie dostosować potencjał przewozowy (podaż potencjalną usług) do popytu, a więc na przykład w sektorze transportu kolejowego, wodnego śródlądowego, a także częściowo drogowego (*scarcity costs*)
- długookresowe koszty krańcowe (LRMSC) natomiast wszędzie tam, gdzie możliwości dostosowania popytu potencjalnego do podaży efektywnej i potencjalnej są relatywnie łatwiejsze i mogą nastąpić w stosunkowo krótkim okresie przy znacznej przepustowości sieci infrastruktury, a więc na przykład w terminalach portowych, lotniczych lub niekiedy w transporcie drogowym⁶.

Tak określone ceny w poszczególnych segmentach transportu powinny:

- dawać producentom i konsumentom usług prawidłowe sygnały dotyczące

⁴ Należy jednak pamiętać o tym, że zmienność społecznych kosztów krańcowych ogranicza w praktyce możliwość określenia ich dokładnego poziomu w danym czasie i miejscu, co może oddziaływać na prawidłowość wyznaczonej na tej podstawie struktury cenowej. W związku z tym, niezbędnym okazuje się w tym zakresie przyjęcie pewnego dopuszczalnego stopnia dowolności, który wyznaczyć można na podstawie wyliczenia błędu standardowego szacunku. W efekcie na skutek działania tego elementu (dynamiki zmian poziomu kosztów), społeczne koszty krańcowe w praktyce zbliżają się do kategorii przeciętnych kosztów zmiennych. Por. Strategy for the internalisation of external costs. COM(2008) 435 final, EC, Brussels 2008, s.4.

⁵ W odróżnieniu od pierwszej grupy kosztów, nie mają one bowiem wymiaru lokalnego lecz globalny i nie zmieniają się w zależności od czasu i miejsca, będąc pochodną głównie zużytego paliwa.

⁶ Por. Ph. Goodwin, Ch. Nash, J. Baird, Using the revenues from transport charging: an intermodal perspective. IMPRINT-NET Final Conference. Brussels, 30.6.2008.

wyboru środka transportu, drogi przewozu i terminu (czasu) realizacji kontraktu

- wskazywać im kierunki racjonalnych średnio- i długookresowych działań i zachowań w układzie mechanizmu rynkowego o zmodyfikowanych parametrach cenowych.

Aby ten mechanizm, oparty na nowych relacjach cen, działał efektywnie i skutecznie, należy je tak kalkulować z włączeniem składnika kosztów zewnętrznych, by:

- uniknąć błędu podwójnego wliczania niektórych kosztów zewnętrznych do bazy cenowej opartej na kosztach bezpośrednich, gdyż na skutek braku prawidłowego rachunku kosztów mogłoby to prowadzić do zawyżania poziomu opłat (*overcharging*) i tym samym negatywnie oddziaływać na mobilność, efektywność wyborów środka transportu i układ rynku wewnętrznego
- nie generować nadmiernych obciążeń w ramach systemu transportowego
- nie ograniczać mobilności i tym samym nie obniżać konkurencyjności gospodarki
- nie doprowadzić zarazem, redukując do niezbędnego minimum koszty zewnętrzne, do nadmiernego zużycia zasobów w skali tak sektora transportu, jak i całej gospodarki.

Ponadto, w ramach procesu internalizacji kosztów zewnętrznych, należy przestrzegać następujących zasad:

- a) niedyskryminacji podmiotów rynkowych,
- b) utrzymania pełnej przejrzystości rynku transportowego i unikania działań mogących prowadzić do jego fragmentaryzacji,
- c) zachowania proporcjonalności między poziomem opłat za korzystanie z infrastruktury, a wysokością kosztów zewnętrznych,
- d) tworzenia stanów równowagi interesów wspólnotowych, narodo-

wych i lokalnych w sferze podziału korzyści.

W rezultacie przyjęcia proponowanej metody internalizacji kosztów i przestrzegania ustalonych zasad, koncepcja ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej na bazie społecznych kosztów krańcowych, pozwala zrealizować w praktyce:

- powszechnie uznany i teoretycznie poprawny postulat wskazujący na to, że ceny w transporcie powinny korespondować z krótko- lub długookresowymi dodatkowymi kosztami społecznymi, jakie generuje każdy kolejny podmiot korzystający z infrastruktury, przy założeniu, że ten dodatkowy koszt, jako koszt społeczny, zawiera zarówno wszystkie koszty bezpośrednio ponoszone przez użytkownika tej infrastruktury (*private costs*), jak również wszelkie obciążenia zewnętrzne, jakie jego działalność generuje (*external costs*)⁷
- zasadę równego traktowania wszystkich użytkowników transportu, zobowiązanych do ponoszenia pełnych dodatkowych kosztów, jakie w danym czasie generują oni dla społeczeństwa, co oznaczać będzie zarazem równe traktowanie nie tylko ich, ale również pozostałych podmiotów gospodarczych, które nie są użytkownikami sieci infrastruktury transportu
- wprowadzone wcześniej do sfery polityki transportowej UE (traktat, Eurowinjeta), ale nie wykorzystywane dotychczas efektywnie w praktyce zasady: 1) zanieczyszczający płaci (*polluter pays*), która ma zastosowanie w odniesieniu do wymogu internalizacji kosztów zewnętrznych transportu, 2) użytkownik płaci (*user pays*), która z kolei określa obowiązek odpłatności użytkownika za korzystanie z infrastruktury i stwarza możliwość jej finansowania z opłat uzyskanych z tego tytułu, 3) pełnego pokrycia kosztów (*full costs recovery*), nakazującej ustalanie cen za korzystanie z infrastruktury transportu na podstawie pełnych, społecznych

kosztów krańcowych jej użycia; zasady te stosowane w praktyce – w nawiązaniu do poprzedniej (równego traktowania podmiotów) – pozwalają zrealizować wymóg zapewnienia bezpośredniego związku między dostępem i korzystaniem ze wspólnych zasobów, a odpłatnością za nie⁸

- wymóg bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportu i w konsekwencji: a) zmniejszyć (zracjonalizować) zapotrzebowanie na nowe jej składniki, b) uniknąć niekorzystnego zjawiska fragmentaryzacji przestrzeni i jej długookresowej blokady (konsumpcja terenów) na cele transportowe
- wymóg redukcji ogromnych i nadal narastających kosztów zewnętrznych w transporcie, stanowiących poważne obciążenie dla gospodarki i społeczeństwa UE
- pilną potrzebę modernizacji sektora transportu, poprzez zwiększenie – w wyniku wygenerowania nowych źródeł dochodów z opłat za infrastrukturę – jego chłonności na nowe technologie, wdrażanie innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie techniki oraz organizacji i zarządzania transportem (ITS), pozwalając w efekcie na racjonalne wykorzystanie możliwości, jakie stworzy system Galileo (w tym w ramach elektronicznego systemu poboru opłat).

Wartością samą w sobie staje się w tych warunkach możliwość realizacji dostrzegalnej od dawna potrzeby wyeliminowania zniekształceń konkurencji w układzie funkcjonowania rynków transportowych, występujących na skutek stosowania nieprawidłowego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury (*market failures*) i tym samym usprawnienia działania mechanizmu rynkowego. Mechanizm ten oparty na nowym systemie cen, zdolny do indukowania prawidłowych sygnałów rynkowych do własnego układu i otoczenia, powinien zmienić dotychczasowe, nie zawsze racjonalne ze społecznego punktu widzenia, zachowania konsumentów usług

⁷ Są to, nawet jeśli nie mają bezpośredniego odniesienia do wartości rynkowych, koszty realne, ponoszone zasadniczo przez państwo i jego obywateli. Zalicza się do nich np. takie koszty, jak: obniżenie jakości życia, część wydatków w sferze publicznej służby zdrowia, opłaty szpitalne, koszty zarządzania infrastrukturą, wydatki na policję, itp. Por. Strategy..., op.cit., s.3-4.

⁸ Stosowanie zasady „zanieczyszczający płaci” możliwe jest jedynie wówczas, gdy użytkownik nie korzysta z jakiegokolwiek formy kompensaty (subwencji, dotacji), która niwelowałaby efekty internalizacji jego kosztów zewnętrznych.

na reakcje pożądane przez społeczeństwo i podmioty kształtujące politykę transportową i ekologiczną Wspólnoty.

Ograniczenia procesu internalizacji kosztów i działania wspomagające

Wizja budowy nowego ładu rynkowego, opartego na strategii internalizacji kosztów zewnętrznych, stanowiąca integralny element nowego Pakietu KE zakłada, że: 1) zostanie ona wdrożona stopniowo we wszystkich gałęziach transportu, 2) stworzy wszystkim użytkownikom infrastruktury transportu dostatecznie silny i skuteczny system bodźców, stymulujący ich do efektywnego korzystania z istniejącej infrastruktury. Realizacja tych celów, wspartych na ustalonej wspólnej, jednolitej metodologii kalkulacji kosztów zewnętrznych i ich internalizacji z wkomponowanym składnikiem tak zwanych zalecanych szacunkowych wartości domyślnych (*recommended default values*), wymaga jednak dalszych intensywnych działań legislacyjnych, tak KE, jak też Rady i PE⁹.

By wartość dodana, jaką powinna wygenerować internalizacja kosztów zewnętrznych w transporcie, była możliwie pełna, musi być ona przeprowadzona w sposób kompleksowy i poprawny, to jest zgodny z przyjętą wspólną dla wszystkich krajów UE metodologią obliczania kosztów oraz zasadą ustalania cen na bazie społecznych kosztów krańcowych. Oznacza to, że należy w tym przypadku również wyraźnie określić granice jej racjonalnej wdrażalności, a więc także takie obszary, gdzie jej zastosowanie w proponowanym kształcie nie ma praktycznie sensu. Dotyczyć to może między innymi takich sytuacji, gdzie: 1) występują bardzo wysokie koszty stałe prowadzonej działalności transportowej, a jednocześnie intensywność przewozów jest relatywnie mała, 2) elastyczność cenowa popytu na usługi jest bardzo niska i w średnim przedziale czasu nie ma możliwości jej

wzrostu; w efekcie zmiany wysokości cen nie spowodują istotnych zmian w zachowaniach konsumentów, gdyż sygnał cenowy jest zbyt słaby, 3) sieć infrastruktury transportowej jest niedoinwestowana i nie stwarza dostatecznych alternatyw wyboru użytkownikom transportu – brak jest równorzędnej sieci dróg i form przewozu, 4) zachodzi uzasadnione przypuszczenie, że przy już istniejących znacznych obciążeniach użytkowników transportu, dodatkowe koszty spowodowałyby poważne obniżenie ich konkurencyjności lub mogłyby doprowadzić do masowych bankructw firm transportowych, 5) udział kosztów transportu w cenach zbytu określonych towarów w ramach łańcuchów dostaw jest relatywnie wysoki i nawet ich nieznaczny wzrost mógłby spowodować konieczność ich wycofania z rynków zbytu, 6) internalizacja kosztów mogłaby stymulować procesy inflacyjne w gospodarce, szczególnie tam, gdzie są one już dość zaawansowane. W takich sytuacjach stosować należy również inne rozwiązania i metody, pozwalające w sposób pośredni internalizować koszty zewnętrzne.

Do takich pośrednich (pozacenowych) metod internalizacji kosztów zewnętrznych transportu można zaliczyć wspomniane już wcześniej formuły oparte na zestawie instrumentów ekonomiczno-rynkowych. W UE stosowane są one już od dość dawna. Ich przejawem są między innymi: ustalone w UE zasady opodatkowania paliwa silnikowego (minimalne progi), z których jednakże w większości przypadków transport morski i lotniczy zostały wyłączone; stworzenie możliwości uwzględnienia w cenach za dostęp do infrastruktury kolejowej kosztów zewnętrznych (dyrektywa 2001/14/EC z tak zwanego I pakietu kolejowego); wspieranie rozwoju infrastruktury kolejowej, morskiej (autostrady morskie) i wodno-śródlądowej oraz promocja rozwoju transportu intermodalnego (program PACT i Marco Polo I i II); wprowadzenie obowiązku stosowania procedur oceny

wpływu infrastruktury transportu na środowisko naturalne; harmonizacja podatków energetycznych dokonana w 2003 roku (jeszcze w 2008 roku ją zmodyfikowano z zamiarem uwzględnienia w większym stopniu emisji CO₂); nowelizacja dyrektywy 1999/62/EC; próby uwzględnienia emisji CO₂ w systemie podatków rejestracyjnych pojazdów, podatków drogowych i w rocznych podatkach od obrotu, a także podejmowane próby włączenia od 2011 roku sektora transportu lotniczego do europejskiego systemu handlu emisjami (ETS).

Działania te, mające na celu internalizację kosztów, jako jedyne podejmowane dotychczas lub od pewnego czasu proponowane, miały jednak charakter cząstkowy, rozproszony (niesystemowy) i w istocie swej nie mogły prowadzić do uzyskania oczekiwanych skutków, wyrażających się w postaci usprawnienia mechanizmu funkcjonowania rynku transportowego – eliminacji jego dotychczasowych niedoskonałości regulacyjno-decyzyjnych. Wbrew oczekiwaniom, nie mobilizowały one również skutecznie do rozwoju i wdrażania innowacji, nowych technologii i form przewozów, nowych metod zarządzania w transporcie oraz nie pobudzały do pożądanych zmian zachowań konsumentów¹⁰. W obecnych warunkach, występując jedynie w roli instrumentów uzupełniających i wspomagających zasadniczą, cenową formułę internalizacji kosztów zewnętrznych, odpowiednio skoordynowane i zharmonizowane z nią, by nie doprowadzić do nadmiernego finansowego obciążenia operatorów transportowo-logistycznych, mogą w sposób dość skuteczny spełniać swoje zadania w tym zakresie.

Wymogi i spodziewane efekty rynkowej internalizacji kosztów zewnętrznych

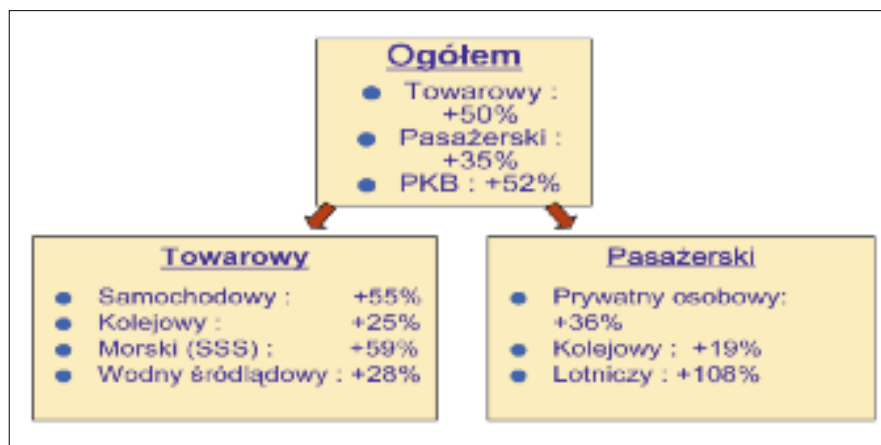
Internalizacja kosztów zewnętrznych, proponowana w obecnym czasie i kształcie przez KE, wynika: a) z jednej

⁹ Należy zaznaczyć, że w wyniku zbliżającego się końca kadencji mogą one być znacznie wyhamowane, a nowe, powołane po wyborach w 2009 r. struktury unijne, jeśli zechcą je realizować w obecnym kształcie, podejmą inicjatywy dopiero po 2010 r.

¹⁰ SV. Pedet Cusco w opracowaniu pt.: Charging for infrastructure use and the internalization of external costs. In the context of the Mid-term review of the European Commission's 2001 White Paper on Transport. Presentation to the UWE, Wavre 20.7.2008, s.4, działania KE w tym okresie (2001-2007) ujmuje w następującej formie "A broader and more flexible toolbox to meet new challenges: from LIPS* in 2001 to LIPS + LUIS** in 2006 To optimise transport modes separately and in conjunction: "co-modality". In the short term, decoupling of negative effects of transport". **Liberalisation, Investment (TENS), Pricing, Safety*, ** *Logistics, Urban transport, Innovation (ITS, biofuels), Security*.

strony z celów i zadań polityki transportowej i ekologicznej UE oraz szeregu zobowiązań międzynarodowych, jakie podpisano w tym zakresie (na przykład protokół z Kioto), b) z drugiej z realnie istniejących zagrożeń środowiska naturalnego i lawinowo narastających kosztów zewnętrznych, wynikających w znacznej części z wadliwie działającego mechanizmu rynkowego, opartego na systemie cen odzwierciedlających wyłącznie koszty bezpośrednie, czyli te, które ponosi obecnie użytkownik¹¹. Te dwie grupy czynników, w powiązaniu z : a) obserwowaną w ostatnim 10-leciu silną dynamiką wzrostu popytu na usługi transportowe w UE oraz b) spodziewaną nie mniejszą dynamiką wzrostu popytu w perspektywie do 2020 roku (rysunek 2), a w tym głównie transportu drogowego (rysunek 3), spowodowały konieczność podjęcia kompleksowych działań na rzecz redukcji kosztów zewnętrznych przy użyciu przede wszystkim narzędzi ekonomiczno-rynkowych¹².

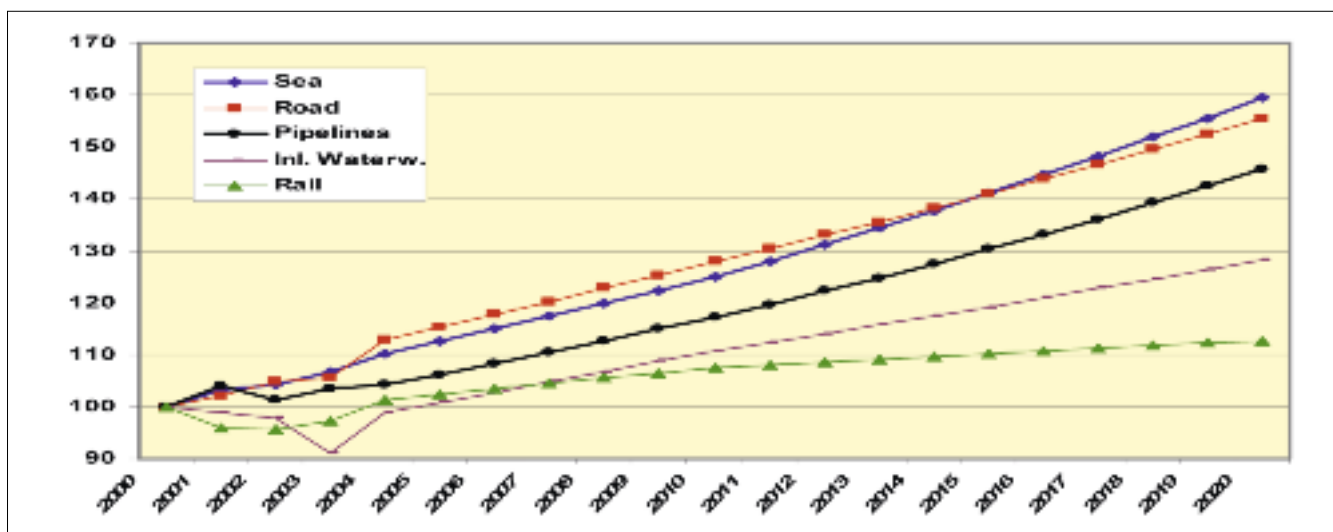
W tych warunkach, pod presją realiów rynku, przeważała świadomość narastających zagrożeń; faktu, iż w przypadku zaniechania wszelkich działań szacowane koszty zewnętrzne,



Rys. 2. Szacowany wzrost popytu na usługi transportowe do roku 2020 (2000 = 100). Źródło: opracowano na podstawie: V. Pedet Cusco, *Charging for infrastructure use and the internalisation of external costs*. Op. cit., s.10.

odnoszące się tylko do skażenia środowiska naturalnego przez transport, mogłyby osiągnąć wysokość 210 mld euro, a kongestie objęłyby swym zakresem ¼ istniejącego układu sieci drogowej Wspólnoty¹³. U podstaw podjętych inicjatyw (Pakietu KE) legło też przekonanie, że internalizacja kosztów zewnętrznych i wprowadzenie opłat opartych na społecznych kosztach krańcowych (SMCP) spowoduje ogólną redukcję kosztów zewnętrznych, głównie będących skutkiem negatywnego

oddziaływania transportu na środowisko, o około 1 mld euro rocznie (skala oszczędności kosztów społecznych w relacji do scenariusza zaniechanych działań)¹⁴. W przypadku tylko kongestii (drogowych), których koszty szacowane są w UE na 1,1% jej łącznego PKB w skali roku (135 mld euro w 2007 roku), redukcja w takim stopniu możliwa jest przede wszystkim dzięki oszczędności na kosztach paliwa, którego zużycie w warunkach silnego zatłoczenia przeciętnie wzrasta o 10 - 30%¹⁵.



Rys. 3. Przewidywany wzrost popytu na przewozy do 2020 r. w układzie gałęziowym w UE. Źródło: jak na rys. 2, s.11.

¹¹ Należy tutaj uwzględnić wymóg realizacji do 2020 r. ustalonych w 2007 r. celów strategii ekologicznej, ukierunkowanych na wyhamowanie procesu zmian klimatycznych, a wyrażających się w: a) konieczności redukcji gazów cieplarnianych o 20% (30% w ramach umowy międzynarodowej), b) zmniejszeniu zużycia energii o 20%, c) wzroście udziału energii pozyskiwanej z odnawialnych źródeł do 20%. Por. Resolution of 11.3.2008 on sustainable European transport Policy, taking into account European energy and environment policies. European Parliament i European Council resolution. March 2008.

¹² W latach 1995-2006 przewozy towarowe wzrosły o ponad 36%, a 3/4 z nich zrealizował transport drogowy; podczas gdy pasażerskie o 20%. PKB krajów UE zwiększył się w tym okresie natomiast o 28,4%.

¹³ Strategy for the internalisation of external costs. Op.cit., s.2.

¹⁴ Było ono poparte licznymi badaniami, zawartymi w zrealizowanych projektach UE, głównie takich jak: IMPACT, GRACE, REVENUE, IMPRINT-NET.

¹⁵ PKB UE-27 w 2007 r. osiągnął poziom 12 276,2 mld euro. Por. Jak wyżej, s.5 oraz Summary of the Impact assessment on the internalisation of external costs. Commission Staff Working Document accompanying the Strategy for an internalisation of external costs. SEC(2008) 2209, s.5 i Greening Transport. COM(2008) 433 final,s.9.

Oczekuje się ponadto, iż internalizacja kosztów zewnętrznych i wprowadzenie systemu cen opartych na społecznych kosztach krańcowych, pozwoli wygenerować poszczególnym krajom członkowskim znaczne dodatkowe dochody, które powinny być przeznaczone na finansowanie infrastruktury transportowej, a nie na inne, pozatransportowe cele (*earmarking*)¹⁶. W tych okolicznościach rośnie szansa na przyspieszenie realizacji inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu i zarazem odciążenie funduszy UE – możliwa restrukturyzacja wydatków budżetowych Wspólnoty. Jednocześnie KE zakłada, że jednym z kryteriów podziału tych dodatkowych środków finansowych z opłat powinny być korzyści, jakie uzyskuje Wspólnota z rozwoju transportu międzynarodowego, którego udział w łącznych przewozach towarowych w UE wynosi obecnie 9%. W wielu wypadkach to ta właśnie forma przewozów generuje największe dochody. W transporcie drogowym UE-27, przewozy międzynarodowe stanowią jednak aż 27% ogółu przewozów, a w 7 krajach ich udział wynosi ponad 50% (najwyższy w Estonii – 85%, Luksemburgu – 77%, Belgii – 74%). Szacuje się ponadto, że przy obecnej dynamice wzrostu przewozów samochodowych wkrótce osiągną one 33% udział w UE, a w Estonii wzrosną nawet do 90%¹⁷. Korzyści finansowe tych krajów mogą być w tych warunkach największe, pozwalając realizować szereg dodatkowych inwestycji w sektorze transportu bez dodatkowych obciążeń budżetu.

Tak więc, spodziewane korzyści ekonomiczne i finansowe (mikro- i makroekonomiczne) oraz niewątpliwie pozytywne efekty polityczne, społeczne,

ekologiczne i techniczno-innowacyjne, a także regulacyjno-porządkowe w sferze rynku transportowego, zdecydują niewątpliwie o (etapowej) realizacji koncepcji internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie w UE. Ich rozdział w układzie krajów członkowskich, regionów, gałęzi transportu, operatorów przewozowych i firm logistycznych oraz szeroko pojętego sektora biznesu, będzie jednakże znacznie zróżnicowany. Największymi beneficjentami nowego porządku rynkowo-regulacyjnego powinny być firmy z sektora transportu kolejowego, morskiego, wodnego-śródlądowego, a w szczególności operatorzy zaangażowani w sferze przewozów intermodalnych. Alokacja tych korzyści – tak bezpośrednich, jak i pośrednich, w układzie podmiotowym i przestrzennym, z uwzględnieniem aspektów makro- i mikroekonomicznych, powinna być przedmiotem wnikliwych badań i analiz – tak na obecnym etapie projektowania nowych rozwiązań rynkowo-regulacyjnych, jak też na etapie ich wdrażania.

Każdy kraj UE powinien określić najbardziej korzystny dla siebie (optymalny) model wdrażania nowego systemu rynkowego w transporcie. Problem sprowadza się bowiem nie tylko do maksymalizacji i formy rozkładu korzyści, ale także do minimalizacji, bądź eliminacji potencjalnych strat i zakłóceń, jakie niewątpliwie będą towarzyszyć wprowadzaniu nowej koncepcji cenowej w życie. A tych może być również wiele, poczynając od upadłości wielu firm transportowych, nasilenia konkurencji i procesów koncentracji w transporcie, wzrostu cen za usługi transportowo-logistyczne, a następnie cen towarów i usług, nasilenia zjawisk inflacyjnych, zmiany dotychczasowego

modelu rozkładu popytu i dystrybucji wartości dodanej, etc. W pierwszym okresie wdrażania reformy cen negatywne efekty mogą wręcz przewyższać potencjalne korzyści, jakie uzyska gospodarka z tego tytułu. Dlatego też duże znaczenie ma nie tylko właściwe etapowanie tego procesu i zarządzanie nim w sensie logistyczno-operacyjnym oraz dobre przygotowanie wszystkich uczestników rynku transportowego do tej operacji, ale też uzyskanie, dzięki zaangażowaniu NGOs i wszystkich potencjalnych interesariuszy, niezbędnego wsparcia społecznego dla tego procesu.

Nowy, kreowany obecnie ład rynkowo-regulacyjny stworzy także nowe, dodatkowe wyzwania operatorom logistycznym. Dotyczyć one będą nie tylko tych, którzy działają w układzie rynku UE, ale również w wymiarze globalnym. W wielu wypadkach zmusi ich do przewartościowania swoich dotychczasowych koncepcji zarządzania łańcuchami transportowymi i łańcuchami dostaw, a często również do zmiany strategii funkcjonowania i rozwoju w ramach tak rynków transportowo-logistycznych, jak i towarowych. Te ostatnie bowiem znajdują się pod silną presją nowego reżimu funkcjonowania rynków transportowych, i z racji istniejących powiązań między nimi, w znacznym stopniu odczuwają także skutki nowych regulacji cenowych, jakie dokonają się w wyniku internalizacji kosztów zewnętrznych w ramach rynków transportowych. Okaże się wówczas, jak silne relacje istnieją między rynkami towarowymi i transportowo – logistycznymi, i w jakim stopniu rynki te współcześnie oddziałują na gospodarkę poszczególnych krajów i regionów (UE).

¹⁶ Szacuje się, że dochody z opłat pobieranych w ramach różnych modeli, obciążone będą kosztami operacyjnymi w wysokości 12-25%. Nie uwzględnia się tutaj już istniejących rozwiązań w takich krajach jak: Niemcy, Austria i Czechy, które zastosowały już elektroniczny system poboru opłat, gdzie koszty operacyjne kształtują się w przedziale 15-20% uzyskiwanych dochodów. Por. Summary of the Impact assessment on the internalisation of external costs. Op.cit., s.5.

¹⁷ Ibidem, s.5 oraz Strategy for the internalisation of external costs. Op.cit., s.8.