

**PRACE NAUKOWE**

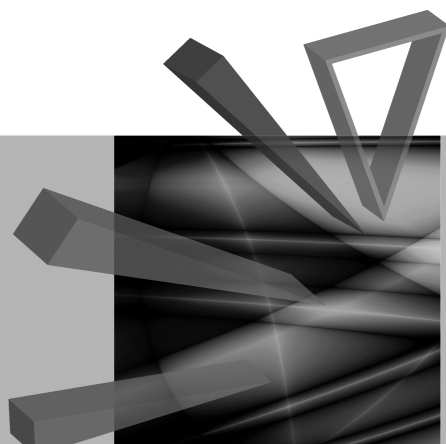
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

**RESEARCH PAPERS**

of Wrocław University of Economics

**318**

# Polityka zrównoważonego i zasobooszczędnego gospodarowania



Redaktor naukowy

**Andrzej Graczyk**



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2013

Redakcja wydawnicza: Anna Grzybowska

Redakcja techniczna i korekta: Barbara Łopusiewicz

Łamanie: Agata Wiszniewska

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),

w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej [www.dbc.wroc.pl](http://www.dbc.wroc.pl),

The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się

na stronie internetowej Wydawnictwa

[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie

wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

Wrocław 2013

**ISSN 1899-3192**

**ISBN 978-83-7695-339-7**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:

EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.

ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

## Spis treści

Wstęp .....	11
-------------	----

---

### Część 1. Reorientacja strategii zrównoważonego rozwoju

---

<b>Małgorzata Gotowska, Mitsuo Shigenobu:</b> Diagnosis actions for sustainable development – a comparative study .....	15
<b>Ewa Jastrzębska, Paulina Legutko-Kobus:</b> Reorientacja strategii zrównoważonego rozwoju – w stronę ekonomii społecznej i ekonomii daru .....	23
<b>Joost Platje:</b> A theoretical assessment of the EU's smart, sustainable and inclusive growth policy on resource use .....	37
<b>Bożena Ryszawska:</b> Koncepcja zielonej gospodarki jako odpowiedź na kryzys gospodarczy i środowiskowy .....	47
<b>Bożydar Ziółkowski:</b> Ewolucja idei zrównoważonego rozwoju .....	57
<b>Andrzej Graczyk:</b> Strategia Europa 2020 a rynkowa orientacja polityki ekologicznej .....	65
<b>Małgorzata Śliczna:</b> Charakterystyka ustawodawstwa i wybranych metod certyfikacji „zielonego budownictwa” .....	75
<b>Adam Zawadzki:</b> Outsourcing jako narzędzie zasobooszczędnego gospodarowania .....	84
<b>Justyna Zabawa:</b> Inwestycje w odnawialne źródła energii. Próba oceny wybranych przykładów i ich efektywności .....	95
<b>Jerzy Mieszaniec, Romuald Ogrodnik:</b> Zakres działalności innowacyjnej przynoszącej korzyści dla środowiska w przedsiębiorstwach górniczych .	105
<b>Romuald Ogrodnik, Jerzy Mieszaniec:</b> Górnictwo węgla kamiennego w kontekście zrównoważonego rozwoju .....	116
<b>Agnieszka Ciechelska, Zbigniew Szkop:</b> Instrumenty ekonomiczne w gospodarce odpadami komunalnymi na przykładzie uprawnień zbywalnych do składowania odpadów biodegradowalnych w Anglii .....	126

---

### Część 2. Polityka ekologiczna i jej instrumenty

---

<b>Elżbieta Broniewicz:</b> Analiza efektywności kosztowej polityki ekologicznej – przegląd teorii i doświadczeń .....	139
<b>Agnieszka Ciechelska:</b> Poprawa wykorzystania instrumentów opłatowych w gospodarce odpadami - propozycje modyfikacji prawnych.....	147
<b>Joanna Sikora:</b> Jak zmniejszyć emisyjność gospodarki? .....	157

<b>Agnieszka Lorek:</b> Problemy i uwarunkowania gospodarki odpadami komunalnymi w województwie śląskim.....	168
<b>Joanna Godlewska:</b> Instrumenty wspierania lokalnej polityki energetycznej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.....	178
<b>Małgorzata Karpińska-Karwowska:</b> Kreatywność i przedsiębiorczość mieszkańców miasta i gminy Pisz w świetle badań .....	188
<b>Krzysztof Posłuszny:</b> Etykietowanie opon jako element programu zrównoważonej mobilności Unii Europejskiej.....	200
<b>Bartosz Bartniczak:</b> Udzielanie pomocy publicznej w kontekście zasad zrównoważonego rozwoju.....	210
<b>Anna Dubel:</b> Regionalne preferencje dotyczące dofinansowania przez Unię Europejską adaptacji do zmian klimatycznych na poziomie regionalnym na przykładzie zlewni Warty.....	220

---

### Część 3. Zarządzanie w duchu zrównoważonego rozwoju

---

<b>Radosław Dziuba:</b> Możliwości wdrożeniowe założeń hotelu ekologicznego na przykładzie certyfikatu „Czysta Turystyka” w regionie łódzkim. Częściowe wyniki badań.....	231
<b>Barbara Kryk:</b> Polityka regionalna w kontekście wyzwania efektywnego wykorzystania zasobów .....	242
<b>Agnieszka Panasiewicz:</b> Zarządzanie ryzykiem środowiskowym jako narzędzie wspierania gospodarki bardziej przyjaznej środowisku .....	255
<b>Ksymena Rosiek:</b> Przedsiębiorstwo społeczne jako odpowiedź na wyzwania rozwoju zrównoważonego .....	264
<b>Agnieszka Rzeńca:</b> Kłastory energetyczne w Polsce – nowa forma współpracy w ochronie środowiska .....	275
<b>Łukasz Szalata:</b> Zarządzanie środowiskiem poprzez implementację modelu miasta niskowęglowego/niskoemisyjnego drogą do zrównoważonego rozwoju aglomeracji miejskich.....	286
<b>Dorota Bargiel:</b> Bariery we wdrażaniu idei społecznej odpowiedzialności biznesu w przedsiębiorstwie.....	294
<b>Lidia Kłos:</b> Ślad ekologiczny jako wskaźnik zrównoważonej konsumpcji i produkcji.....	303
<b>Agnieszka Sobol:</b> Ekoinnowacje w gospodarce komunalnej jako narzędzie realizacji polityki zrównoważonego rozwoju – na przykładzie miasta Bielsko-Biała ..	314

---

### Część 4. Zrównoważona konsumpcja

---

<b>Robert Karaszewski, Małgorzata Gotowska, Grzegorz Hoppe, Anna Jakubczak:</b> Społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw i konsumentów – studium przypadku .....	325
--	-----

<b>Robert Karaszewski, Anna Jakubczak, Grzegorz Hoppe, Małgorzata Gotowska, Piotr Dudziński:</b> Znaczenie społecznej odpowiedzialności konsumentów i biznesu w zrównoważonym rozwoju.....	334
<b>Dariusz Kielczewski:</b> Zasobooszczędne gospodarowanie a modele konsumpcji zrównoważonej .....	343
<b>Monika Paradowska:</b> Wybrane problemy kształtowania zrównoważonych zachowań konsumpcyjnych w transporcie indywidualnym .....	353
<b>Irena Rumianowska:</b> Ekokonsumpcja jako warunek efektywniejszego wykorzystania zasobów przyrodniczych a świadomość i zachowania konsumentów polskich.....	364
<b>Sylvia Słupik:</b> Uwarunkowania rozwoju zrównoważonej konsumpcji energii w Polsce .....	376

## Summaries

---

### Part 1. Reorientation of sustainable development strategy

---

<b>Małgorzata Gotowska, Mitsuo Shigenobu:</b> Działania diagnostyczne na rzecz zrównoważonego rozwoju – studium porównawcze: Japonia i Polska.....	22
<b>Ewa Jastrzębska, Paulina Legutko-Kobus:</b> Reorientation of strategies for sustainable development – towards a social economy and the gift economy ...	36
<b>Joost Platje:</b> Teoretyczna ocena inteligentnej, zrównoważonej i sprzyjającej społecznemu włączeniu polityki Unii Europejskiej korzystania z zasobów ..	45
<b>Bożena Ryszawska:</b> The concept of the green economy as an answer to the economic and environmental crisis .....	56
<b>Bożydar Ziółkowski:</b> Evolution of sustainable development idea.....	64
<b>Andrzej Graczyk:</b> Strategy Europe 2020 and the market orientation of ecological policy.....	74
<b>Małgorzata Śliczna:</b> Description of regulations and chosen certification's methods of green buildings.....	83
<b>Adam Zawadzki:</b> Outsourcing as a tool of resource-efficient use .....	94
<b>Justyna Zabawa:</b> Investments in renewable energy sources. An attempt to evaluate selected examples and their effectiveness .....	104
<b>Jerzy Mieszaniec, Romuald Ogrodnik:</b> The scope of innovation activity for the benefit of environment in mining enterprises .....	115
<b>Romuald Ogrodnik, Jerzy Mieszaniec:</b> Hard coal mining in the context of sustainable development.....	124
<b>Agnieszka Ciechelska, Zbigniew Szkop:</b> Economic instruments for municipal waste management – case study of the Landfill Allowance Trading Scheme in England .....	135

---

**Part 2. Ecological policy and its tools**


---

<b>Elżbieta Broniewicz:</b> Cost-effectiveness analysis of environmental policy – theory and practice overview.....	146
<b>Agnieszka Ciechelska:</b> Charge instruments using improvement in waste management – law adjustments proposals.....	156
<b>Joanna Sikora:</b> How to reduce the emission level of economy? .....	167
<b>Agnieszka Lorek:</b> Problems and conditions of municipal waste management in Silesian Voivodeship.....	177
<b>Joanna Godlewska:</b> Support instruments for local energy policy compatible with sustainable development principles .....	187
<b>Małgorzata Karpińska-Karwowska:</b> Creativity and entrepreneurship of citizens from town and community of Pisz in the light of analysis.....	198
<b>Krzysztof Posłuszny:</b> Labelling of tyres as a part of sustainable mobility policy in the European Union .....	209
<b>Bartosz Bartniczak:</b> Granting state aid in the context of sustainable development principles .....	219
<b>Anna Dubel:</b> Regional preferences concerning European Union subsidies to climate change adaptation at the regional level: case study of the Warta catchment.....	228

---

**Part 3. Management in the spirit of sustainable development**


---

<b>Radosław Dziuba:</b> Possibilities of implementation of ecology hotel assumptions on the example of ecological certification “Clean Tourism” in the region of Lodz. Partial research results .....	241
<b>Barbara Kryk:</b> Regional policy in the context of the challenge of effective use of resources .....	254
<b>Agnieszka Panasiewicz:</b> Environmental risk management as a tool of greener economy support.....	263
<b>Ksymena Rosiek:</b> Social enterprises as a response to the challenges of sustainable development.....	273
<b>Agnieszka Rzeńca:</b> Renewable energy clusters in Poland – a new form of cooperation in the area of environmental protection .....	284
<b>Lukasz Szalata:</b> Environmental management through the implementation of low-carbon city model as a way to sustainable urban development.....	293
<b>Dorota Bargiel:</b> Barriers in implementing the idea of Corporate Social Responsibility in company.....	302
<b>Lidia Kłos:</b> Ecological footprint as an indicator of sustainable consumption and production .....	313

---

<b>Agnieszka Sobol:</b> Ecoinnovations in municipal economy as a tool towards the policy of sustainable development – a case study of Bielsko-Biała city .....	322
--	-----

---

#### **Part 4. Sustainable consumption**

---

<b>Robert Karaszewski, Małgorzata Gotowska, Grzegorz Hoppe, Anna Jakubczak:</b> Corporate Social Responsibility and Consumers Social Responsibility – case study .....	333
<b>Robert Karaszewski, Anna Jakubczak, Grzegorz Hoppe, Małgorzata Gotowska, Piotr Dudziński:</b> The importance of Consumer Social Responsibility and Corporate Social Responsibility in sustainable development .....	342
<b>Dariusz Kielczewski:</b> Resource efficient economy and sustainable models of consumption.....	352
<b>Monika Paradowska:</b> Selected problems of creating sustainable consumer behaviour in individual transport.....	363
<b>Irena Rumianowska:</b> Eco-consumption as a condition for more effective use of natural resources and the awareness and behavior of Polish consumers	374
<b>Sylwia Słupik:</b> Determinants for the development of sustainable energy consumption in Poland .....	385

**Monika Paradowska**

Uniwersytet Opolski

---

## WYBRANE PROBLEMY KSZTAŁTOWANIA ZRÓWNOWAŻONYCH ZACHOWAŃ KONSUMPCYJNYCH W TRANSPORCIE INDYWIDUALNYM

---

**Streszczenie:** Niniejszy artykuł zarysowuje problematykę związaną z indywidualnymi zachowaniami transportowymi w kontekście działań na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, przedstawionych w strategii UE *Europa 2020* oraz dokumentów jej pochodnych. W pierwszej kolejności omówiono główne przesłanki powodujące potrzebę zmiany zachowań transportowych poprzez ograniczenie motoryzacji indywidualnej. Następnie przybliżono specyfikę determinant wpływających na zachowania użytkowników transportu. W końcowej części artykułu zaprezentowano podstawowe kierunki działań ujęte w dokumentach UE, a także podjęto próbę skrótovej oceny ich efektywności z punktu widzenia kreowania zrównoważonych zachowań jednostek.

**Słowa kluczowe:** zrównoważony transport, motoryzacja indywidualna, zachowania konsumenckie, strategia Europa 2020.

DOI: 10.15611/pn.2013.318.34

### 1. Wstęp

Bez wątpienia transport odgrywa niebagatelną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym współczesnego świata. Rozliczne pozytywne efekty<sup>1</sup> generowane przez ten sektor w istotny sposób wpływają na procesy rozwojowe na wszystkich szczeblach,

---

<sup>1</sup> Zarówno korzyści, jak i koszty związane z funkcjonowaniem systemów transportowych określane są mianem efektów zewnętrznych transportu. Według Fiedora i in. [*Podstawy ekonomii środowiska ...* 2002, s. 9-10] „efekty zewnętrzne występują wówczas, gdy decyzje gospodarcze podejmowane przez jeden lub więcej podmiotów gospodarczych oznaczają powstawanie takich zmian w środowiskowych warunkach gospodarowania, które bezpośrednio – negatywnie (koszty, niekorzyści) lub pozytywnie (korzyści) – oddziałują na możliwości produkcyjne lub konsumpcyjne innych podmiotów”. W ramach transportu pozytywne efekty zewnętrzne obejmują w sferze ekonomicznej m.in. większą mobilność czynników produkcji, specjalizację i podział pracy, handel zagraniczny i ekspansję gospodarek czy integrację gospodarczą, a w sferze społecznej determinują znacząco poziom życia ludności np. poprzez dostępność infrastruktury społecznej, dóbr konsumpcyjnych czy przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu.



od lokalnego po globalny (szerzej m.in. [*Efektywny transport ... 2009; Transport 2007*]). Z tego względu rozwój transportu odgrywał i odgrywa niezwykle ważną rolę w polityce różnych szczebli praktycznie na całym świecie. Dynamika procesów rozwojowych, a także zmiany w stylu życia oraz poziomie konsumpcji społeczeństw pociągnęły jednak za sobą znaczący wzrost potrzeb transportowych, co odzwierciedliło się z jednej strony w gwałtownym wzroście przewozów towarowych i osobowych, a z drugiej takimi przeobrażeniami systemów transportowych, które doprowadziły do eskalacji negatywnych efektów zewnętrznych omawianego sektora. Kongestia, zanieczyszczenie powietrza i emisja gazów cieplarnianych, wzrost natężenia hałasu, wypadki, wysoka tereno- oraz energochłonność to główne kategorie kosztów zewnętrznych, za które w pierwszym rządzie odpowiedzialna jest najpopularniejsza gałąź, czyli transport drogowy, zarówno towarowy, jak i osobowy, w tym zwłaszcza motoryzacja indywidualna. Dlatego też konieczność zmiany trendów rozwoju transportu w kierunku zgodnym z założeniami zrównoważonego rozwoju, w tym zmniejszenia wykorzystania zasobów naturalnych na potrzeby transportowe, stanowi priorytetowy cel polityki transportowej większości rozwiniętych, ale też rozwijających się państw. Cele te przyświecają również Unii Europejskiej (UE), która od lat pięćdziesiątych rozwija w swych dokumentach politykę zrównoważonego rozwoju transportu. Nacisk na niezbędne zmiany w transporcie widoczny jest też w strategii *Europa 2020* [2010] i pochodnych jej dokumentach [*Europa efektywnie korzystająca z zasobów ... 2011; Biała Księga Plan utworzenia... 2011*], wyznaczających priorytety unijnej polityki w horyzoncie do 2020 i docelowo do 2050 roku.

Niniejszy artykuł skupia się w głównej mierze na wycinkowym obszarze związanym z problematyką (nie)zrównoważonego rozwoju transportu, obejmującym kwestie niezrównoważonych wzorców konsumpcyjnych warunkujących popularność motoryzacji indywidualnej. W pierwszym rządzie omówione zostały motywy i procesy podejmowania decyzji determinujące wybór środków przemieszczania się. Rozważania te posłużyły do próby oceny głównych założeń strategii *Europa 2020*, komunikatu dotyczącego inicjatywy przewodniej strategii z punktu widzenia efektywnego wykorzystania zasobów, a także Białej Księgi wyznaczającej główne kierunki działań w polityce transportowej Unii na najbliższą dekadę. Omawiane w artykule zagadnienia nie wyczerpują poruszanej problematyki, stanowią raczej swego rodzaju zarys problemu, który powinien zostać rozwinięty zarówno od strony teoretycznej, jak też badawczej i praktycznej.

## 2. Uwarunkowania zachowań transportowych jednostek

Podejmując próbę analizy zachowań transportowych<sup>2</sup>, ukierunkowanych na zaspokojenie indywidualnych potrzeb transportowych jednostek, należy uwzględnić sze-

---

<sup>2</sup> Bardzo ogólnie zachowanie konsumentów można określić jako „ogół działań związanych z uzyskaniem i użytkowaniem produktów i usług oraz dysponowanie nimi, wraz z decyzjami poprzedzają-

reg różnego rodzaju determinant kształtujących postawę użytkowników transportu i wpływających na podejmowanie decyzji transportowych. W literaturze problematyka dotycząca motywacji do zachowań istotnie oddziałujących na środowisko<sup>3</sup>, zarówno w kontekście jednostek, jak i np. społeczności lokalnych czy społeczeństw, jest coraz szerzej omawiana i rozwijana (zob. m.in. [Stern 1999; 2000]), co wynika głównie z coraz większej antropogennej presji na środowisko i związanych z tym zagrożeń. O ile pojedyncze decyzje i zachowania transportowe nie wydają się znaczące, o tyle ich masowość implikuje już istotne oddziaływanie na środowisko. W tym kontekście, w odniesieniu do zachowań transportowych i rosnącej popularności motoryzacji indywidualnej, największego znaczenia wydają się nabierać dwa rodzaje decyzji konsumentów: dotyczące wyboru środka (sposobu) transportu (samochód prywatny a alternatywne, bardziej ekologiczne sposoby przemieszczania się), ale także dotyczące kupna nowego samochodu (pojazdy „ekologiczne” i „nieekologiczne”). Poniższa skrótowa analiza ma charakter raczej schematyczny, może więc nie uwzględniać wielu różnic, które występują pomiędzy tymi dwoma głównymi rodzajami decyzji transportowych.

W bardzo ogólnym ujęciu determinanty zachowań konsumentów można podzielić na ekonomiczne, psychologiczne i społeczno-kulturowe (por. [Antonides, Raaij 2003; Jachnis 2007]). Z punktu widzenia działań na rzecz zrównoważonego rozwoju należałoby z tych kategorii wyodrębnić pobudki ekologiczne. Nie bez znaczenia są również bezpośrednie regulacje prawno-administracyjne, zobowiązujące do określonych zachowań.

Za punkt wyjścia analizy zachowań transportowych należałoby uznać potrzeby transportowe<sup>4</sup> jednostek oraz ich źródła. Indywidualne podróże wynikają przede wszystkim z konieczności dojazdów do pracy czy szkoły, ale także na zakupy, w celu załatwienia różnych spraw urzędowych, wizyt u lekarza itp. czy wreszcie w celach towarzyskich lub rekreacyjnych. W zależności od charakteru i źródła, wyróżnić można potrzeby systematyczne i obligatoryjne (głównie do/z pracy czy szkoły), niesystematyczne o charakterze incydentalnym (np. do lekarza lub urzędu) oraz fakultatywne (np. wizyty towarzyskie, rodzinne, rekreacyjne) [*Transport ... 2007*,

---

cymi i warunkującymi te działania. Obejmują [one] nabywanie, posiadanie oraz użytkowanie środków zaspokojenia potrzeb” [Karczewska 2010].

<sup>3</sup>Należy zwrócić uwagę na zachowania proekologiczne oraz istotnie oddziałujące na środowisko. Pierwsze umotywowane są dążeniem do takiego zaspokajania własnych potrzeb, które wywiera jak najmniejszą presję na środowisko (szerzej m.in. [Clark, Kotchen, Moore 2003; *Promoting Pro-environmental Behaviour...* 2006]). Drugie natomiast obejmują zachowania konsumpcyjne, które w znaczący sposób negatywnie oddziałują na środowisko (szerzej m.in. [Stern 2000]). Motoryzacja indywidualna uznawana jest za jedno z zachowań konsumpcyjnych w największym stopniu oddziałujących na środowisko [*Zrównoważona konsumpcja i produkcja ... 2007*, s. 256-258; Stern 2000].

<sup>4</sup>Potrzeba transportowa definiowana jest przez Rydzkowskiego i Wojewódzką-Król jako „zgłaszana przez gospodarke i społeczeństwo potencjalna, wyodrębniona spośród innych, potrzeba przemieszczania osób, ładunków i wiadomości w danym czasie na określoną odległość” [*Transport ... 2007*, s. 26].

s. 30]. Podział ten jest niezwykle istotny. Odmiennosć potrzeb transportowych warunkuje bowiem z jednej strony dobór i hierarchię kryteriów ich zaspokajania, czyli postulowaną jakość realizacji (tzw. postulaty transportowe) [Marszałek 2001, s. 85], z drugiej natomiast elastycznosć cenową popytu na transport. Oba te aspekty wpłynąć będą na akceptację indywidualną i w konsekwencji społeczną oraz polityczną (zob. m.in. [Banister, Pucher, Lee-Gosselin 2007]) rozwiązań na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, a także ich skuteczność i efektywnosć kosztową (ekonomiczną). Na przykład w odniesieniu do podróży obligacyjnych liczyć się mogą w większym stopniu punktualność, bezpośredniość i niezawodność, a w podróżach o charakterze incydentalnym czy fakultatywnym może to być koszt. Wówczas np. restrykcje dla użytkowników samochodów prywatnych podróżujących do pracy w sytuacji, gdy transport publiczny nie będzie w należyty sposób spełniał postulatów punktualności i niezawodności, mogą spotkać się z bardzo dużym sprzeciwem społeczeństwa i nie będą użytkowane.

Oczywiście, ekonomiczne determinanty zachowań transportowych obejmują również dochody jednostek i ceny (koszty) związane z określonym sposobem przemieszczania się. Jednak elastycznosć cenowa popytu na motoryzację indywidualną wydaje się niewielka<sup>5</sup>. Świadczyć o tym może kilka kwestii. Na przykład ceny benzyny wzrosły w UE-27 w latach 2005-2012 z ok. 1,04 do niecałych 1,6 euro za litr (ok. 53%), oleju napędowego z ok. 0,94 do 1,49 (ok. 58%), a LPG z ok. 0,5 do ok. 0,76 euro za litr (ok. 52%) [Oilbulletin ... 2011]. Tymczasem liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w latach 2005-2010, zamiast się zmniejszyć, zwiększyła się z nieco ponad 220 mln do niemal 239 mln (ok. 8,6%) [EU transport in figures ... 2012, s. 84], podobnie jak podróże samochodem osobowym (ponad 4%) [EU transport in figures ... 2012, s. 46], nawet pomimo kryzysu i jego ekonomiczno-społecznych skutków, jak spadek zatrudnienia i dochodów ludności.

Zarysowane powyżej dane zdają się potwierdzać tezę dotyczącą niewielkiej cenowej elastycznosci popytu na motoryzację indywidualną. Co więcej, wydaje się, że odpowiadają za nią w dużej mierze pozaekonomiczne uwarunkowania zachowań transportowych<sup>6</sup>. A to oznacza, że dążąc do bardziej zrównoważonego, a tym bardziej zasobooszczędnego rozwoju transportu i opracowując różnego rodzaju narzędzia, należy zwrócić na nie zdecydowanie większą uwagę. Czynniki psychologiczne, jak osobowościowe, systemy wartości, proces uczenia się, nawyki i zwyczaje czy przyjęty styl życia, a także społeczno-kulturowe, w tym wpływ rodziny, grup społecznych i liderów, zdają się w największym stopniu decydować o postawach użytkowników transportu i ostatecznych decyzjach dotyczących zaspokajania potrzeb transportowych.

---

<sup>5</sup> Ponieważ elastycznosć cenowa popytu zależy od poziomu ceny oraz wielkości udziału wydatków na dane dobro, można założyć, że np. osoby o niższych dochodach będą bardziej „czułe” na ekonomiczno-rynkowe instrumenty na rzecz ograniczania motoryzacji indywidualnej.

<sup>6</sup> Należy także uwzględnić wysoki poziom zaspokajania przez motoryzację indywidualną pozostałych (poza kosztem) postulatów transportowych, jak bezpośredniość, komfort podróży itp.

Oczywiście, „miękkie” narzędzia, tzn. obejmujące środki edukacyjne, informacyjne czy moralne, ukierunkowane na takie oddziaływanie na nakreślone powyżej determinanty, które doprowadzi do proekologicznych, zrównoważonych zachowań transportowych, zostały w dużym zakresie wypracowane i są w różnym stopniu wykorzystywane w państwach członkowskich UE<sup>7</sup>. Jak się jednak okazuje, nie są one wystarczające, skoro motoryzacja indywidualna stanowi nadal główny sposób przemieszczania się obywateli Unii, a jej popularność rośnie. O wiele skuteczniejsze okazują się niejednokrotnie narzędzia polegające na bezpośrednich regulacjach, często połączone z instrumentami ekonomicznymi, np. zakaz wjazdu do określonych stref, wprowadzanie stref opłat za wjazd samochodem<sup>8</sup> czy możliwość poruszania się wyłącznie pojazdami spełniającymi określone normy środowiskowe<sup>9</sup>. Instrumenty „miękkie” często odgrywają w takim przypadku raczej rolę drugorzędną, uzupełniającą i nierzadko mają na celu doraźne zwiększenie akceptacji społecznej wprowadzanych akurat rozwiązań. Pojawia się tu zatem swego rodzaju paradoks. Pomimo stosunkowo niewielkiej elastyczności cenowej popytu na prywatny transport drogowy, stosowane są narzędzia ekonomiczne wraz z regulacjami bezpośrednimi, ponieważ przynoszą oczekiwane efekty w krótkim terminie, a ogromna rola psychologicznych i społeczno-kulturowych determinant zachowań transportowych nie przesądza o skuteczności „miękkich” narzędzi na rzecz budowania zrównoważonego transportu. Można to powiązać m.in. z rozważaniami Platje (zob. [Platje 2007; 2011]). Systemy wartości, nawyki i ogólnie pojmowana świadomość ekologiczna stanowią instytucje nieformalne, które zmieniają się w długim okresie. Ponadto muszą one być przychylnie instytucjom formalnym, np. regulacjom na rzecz ograniczania lub podwyższania kosztów korzystania z motoryzacji indywidualnej, aby te były skuteczne i akceptowane. Z tego względu już teraz należałoby dążyć do zmiany świadomości i postaw społeczeństwa na proekologiczne. Natomiast argumentacji tej przeczy fakt, iż niejednokrotnie osoby wykazujące względnie dużą wiedzę i świadomość ekologiczną przejawiają niezrównoważone wzorce transportowe czy słabą akceptację indywidualną rozwiązań zrównoważonego transportu (zob. m.in. [Kollmuss, Agyeman 2002]). Dzieje się tak, ponieważ na spodziewany poziom zaspokojenia potrzeby transportowej i ostateczne zachowania transportowe oddziałuje szereg licznych, zaznaczonych powyżej czynników.

Warto tutaj odnieść się do rozważań Sterna dotyczących zachowań istotnie oddziałujących na środowisko [Stern 2000, s. 419-420]. Prowadząc różnego rodzaju badania, doszedł on do wniosku, że w rzeczywistości najbardziej skuteczne okazują się te programy na rzecz zmiany zachowań konsumentów na proekologiczne, które zakładają kombinację wielu instrumentów i bodźców. Na przykład ekonomiczne

<sup>7</sup> Przegląd narzędzi zrównoważonego rozwoju transportu, a także zagadnienia dotyczące ich implementacji, skuteczności i efektywności można znaleźć m.in. w następujących opracowaniach: [EST!... 2000; *Sustainable Urban Transport Plans ...* 2007; Paradowska 2011, s. 89-102].

<sup>8</sup> Przykładem są pierścienie opłat w trzech miastach skandynawskich (Trondheim, Oslo i Sztokholm) czy opłaty za wjazd do centrum Londynu.

<sup>9</sup> To rozwiązanie zostało wprowadzone m.in. w Berlinie.

zachęty dają pozytywne rezultaty wtedy, gdy połączone są z akcjami informacyjnymi i uświadamiającymi, co wiąże się z jednoczesnym usuwaniem kilku barier blokujących zmianę zachowań<sup>10</sup>. Z kolei Coad, Haan i Wörsdorfer [2008, s. 5] zwracają uwagę na różnice pomiędzy wewnętrzną oraz zewnętrzną motywacją do proekologicznych zachowań i argumentują, że instrumenty kojarzone z motywacją zewnętrzną, np. zakazy czy środki ekonomiczne w postaci dodatkowych opłat, mogą negatywnie wpłynąć na motywację wewnętrzną. Na przykład nałożenie na użytkowników samochodów opłaty za emisję spalin (co jest zgodne z postulowaną przez UE zasadą „użytkownik płaci”) mogłoby wykształcić wśród niektórych osób przeświadczenie, że „mają prawo” zanieczyszczać, ponieważ wnoszą stosowną opłatę. To z kolei mogłoby doprowadzić do osłabienia proekologicznych postaw i motywacji wewnętrznej. Z tego względu niezwykle istotne staje się nie tylko jednoczesne oddziaływanie na motywację wewnętrzną jednostek, ale też angażowanie ich w proces podejmowania decyzji.

Próbując odnieść powyższe rozważania do UE, należy nadmienić, że problematykę związaną z budowaniem skutecznych narzędzi polityki zrównoważonego rozwoju transportu poprzez oddziaływanie na zmianę indywidualnych zachowań transportowych komplikuje dodatkowo istnienie różnic nie tylko pomiędzy odmienną motywacją wewnętrzną i zewnętrzną poszczególnych jednostek. Niezwykle istotną rolę odgrywają również różnice kulturowe, polityczne, ekonomiczne czy w modelach współrzędzenia (w tym w kontekście dialogu pomiędzy władzą różnych szczebli a społeczeństwem) pomiędzy poszczególnymi regionami Europy.

### 3. Strategie Europa 2020 a zmiany zachowań transportowych jednostek

Na gruncie przedstawionych powyżej rozważań nietrudno zauważyć, że zmiana zachowań użytkowników motoryzacji indywidualnej w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego, zasobooszczędnego transportu nie jest zadaniem prostym i wymaga opracowania spójnych narzędzi, uwzględniających liczne aspekty determinujące te zachowania. Należy też zauważyć, że o ile niektóre z narzędzi dają pozytywne rezultaty w krótkim okresie (np. instrumenty administracyjne oraz narzędzie ekonomiczne), o tyle w rzeczywistości często nie budują zrównoważonych zachowań w długim czasie, a wręcz mogą powodować osłabienie postaw proekologicznych.

W trzech wzmiankowanych we wstępie dokumentach UE kwestie dotyczące narzędzi na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu zajmują istotne miejsce. O ile w samej strategii *Europa 2020* największy nacisk położono na rozwój technologii w transporcie, co ma sprzyjać mniejszemu zużyciu zasobów oraz ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych i innych szkodliwych związków przez ten sektor [*Europa*

---

<sup>10</sup> Według Sterna instrument uwzględniający jeden rodzaj determinant, np. ekonomiczne, nierzadko jest nieskuteczny z tego względu, iż nie jest w stanie usunąć barier wynikających z pozostałych uwarunkowań, np. nawyków czy wpływu grup społecznych.

2020... 2010], o tyle w dwóch kolejnych dokumentach rozwinięto nieco listę działań, które należy podjąć. Komunikat *Europa efektywnie korzystająca z zasobów* podkreśla konieczność budowy „niskoemisyjnego, efektywnie korzystającego z zasobów, bezpiecznego i konkurencyjnego systemu transportu do 2050 r., usuwającego wszelkie przeszkody na rynku wewnętrznym w zakresie transportu, promującego zastosowanie czystych technologii i modernizującego sieci transportowe” [*Europa efektywnie korzystająca z zasobów ... 2011*, s. 14], a przedsięwzięcia w tym zakresie miała przedstawić Biała Księga w dziedzinie transportu. Zauważyć można zatem (podobnie jak w innych dokumentach) nacisk na zwiększenie pozytywnych efektów zewnętrznych transportu. Zagadnienia dotyczące zmiany zachowań użytkowników transportu zostały w komunikacie także poruszone, ale w kontekście wprowadzenia takiego systemu cen, który odzwierciedlałby rzeczywiste, społeczne (a zatem prywatne i zewnętrzne) koszty przemieszczania się. Podkreślone zostało więc jedno z głównych narzędzi ekonomiczno-rynkowych w postaci internalizacji kosztów zewnętrznych transportu.

Biała Księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu* została opublikowana w dwa miesiące po komunikacie. Wprawdzie jeden z postulowanych w niej kierunków działań ma na celu zmianę zachowań użytkowników transportu, lecz również tutaj w odniesieniu do motoryzacji indywidualnej jako jedno z podstawowych narzędzi wskazywana jest internalizacja kosztów zewnętrznych zgodnie z zasadą „użytkownik i zanieczyszczający płacą”. W planowanych inicjatywach uwzględniono „promowanie zachowania zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju”, jednak tylko przejrzysty system informacji o alternatywnych sposobach przemieszczania się czy wymagania dotyczące ekologicznego stylu jazdy to te narzędzia, które bezpośrednio odwołują się do zachowań zwolenników motoryzacji indywidualnej. Oczywiście tu również silny akcent położono na różnego rodzaju rozwiązania technologiczne, w tym w transporcie publicznym i infrastrukturze.

W kontekście konieczności zmiany zachowań transportowych jednostek i próby budowy skutecznych i efektywnych narzędzi nie można nie zwrócić uwagi na różne, zarysowane w unijnych dokumentach rozwiązania i ich wielorakie skutki. W pierwszym rzędzie należy uwzględnić wspomniany już ogromny nacisk na rozwiązania technologiczne. Oznaczałoby to m.in., że w ramach oddziaływania na użytkowników motoryzacji indywidualnej zrównoważony, zasobooszczędny transport miałby być zapewniony w dużej mierze dzięki zamianie pojazdów na bardziej „ekologiczne”, co nie stanowi bodźca do zmiany sposobu przemieszczania się np. na transport publiczny. Co więcej, również może wymagać opracowywania narzędzi na rzecz przeobrażeń w zachowaniach transportowych (decyzja zakupowa dotycząca nabycia „ekologicznego” i „nieekologicznego” pojazdu). W dokumentach Unii, w tym zwłaszcza Białej Księdze dotyczącej transportu, mocno podkreśla się też takie aspekty przemian w transporcie, które dotyczą np. ochrony transportu, bezpieczeństwa i jakości zatrudnienia, wspierania jednolitego rynku, spójności społecznej czy sprzyjania wzrostowi gospodarczemu Europy. Uwydatniono również jeden z kluczowych problemów zrównoważonego rozwoju transportu z punktu widzenia konkurencyjności i kondycji gospodarczej Unii

Europejskiej, a mianowicie znaczenie przemysłu motoryzacyjnego, przedsiębiorstw działających w dziedzinie infrastruktury, logistyki, zarządzania ruchem itp. [Biała Księga *Plan utworzenia ...* 2011, s. 9]. O ile pęd do innowacji można tłumaczyć dążeniem do zachowania konkurencyjnej pozycji wywodzących się z Europy „liderów światowych”, o tyle liczne działania na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, jak np. ograniczenie motoryzacji indywidualnej, może negatywnie oddziaływać na wiele sektorów, co odzwierciedli się m.in. w spadku zatrudnienia, PKB czy konkurencyjności Unii na arenie globalnej.

#### 4. Podsumowanie – wnioski

Skrótowa analiza zawarta w niniejszym artykule wskazuje, że działania na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu z punktu widzenia redukcji motoryzacji indywidualnej powinny być kompleksowe, wpływające na wszystkie determinanty motywujące jednostki do określonego sposobu zaspokajania potrzeb transportowych. Nakreślone w dokumentach UE cele i rozwiązania zdają się w małym stopniu uwzględniać te kwestie, podkreślają bowiem w pierwszym rzędzie znaczenie postępu technologicznego i innowacji, a także rolę instrumentów ekonomiczno-rynkowych. Tymczasem – jak pokazuje doświadczenie – mechanizm rynkowy niekoniecznie jest w stanie zapewnić zrównoważony i trwały rozwój, a słaba elastyczność cenowa popytu na motoryzację indywidualną dodatkowo komplikuje sytuację. W tym kontekście można uznać, że strategia Unii opierać się powinna na oddziaływaniu na motywację zewnętrzną, co nie musi iść w parze z kreowaniem zrównoważonych zachowań, chociaż może dawać krótko- czy średniookresowe efekty np. w postaci mniejszego zużycia zasobów. Co więcej, brak spójnych działań na rzecz zmiany motywacji wewnętrznej spowoduje, że tak naprawdę w długim okresie prawdopodobnie nie nastąpią również zmiany zachowań jednostek w kierunku zrównoważonej konsumpcji. Powiązać to należy z zarysowanymi w strategii *Europa 2020* innymi celami, jak np. wzrost gospodarczy i konkurencyjność, zatrudnienie czy włączenie społeczne. Ograniczanie motoryzacji indywidualnej może tak naprawdę nieść ze sobą niekorzystne efekty dla każdego z tych priorytetów. Na przykład spadek popytu na samochody osobowe doprowadzić może do problemów przemysłu motoryzacyjnego oraz paliwowego, co negatywnie wpłynie na PKB i konkurencyjność Unii oraz zatrudnienie. Z kolei internalizacja efektów zewnętrznych w transporcie drogowym przy słabej elastyczności cenowej popytu może sprawić, że tak naprawdę całkowite koszty przemian ponosić będą grupy społeczne o niższych dochodach, ponieważ najbogatszych i tak będzie stać na dodatkowe opłaty. W rezultacie zwiększyć się mogą dysproporcje społeczne. Wreszcie dla wielu osób korzystanie z samochodu jest najbardziej korzystne np. ze względów zdrowotnych – transport publiczny zawsze wiązać się będzie z koniecznością dojazdu na przystanek, przesiadką itp. Gdy motoryzacja indywidualna stanie się dla nich mniej dostępna, np. cenowo bądź ze względu na zakazy, osoby te w większym stopniu zostaną zagrożone wykluczeniem

społecznym. Wydaje się, że czynnik ten jest istotny z punktu widzenia starzenia się europejskiego społeczeństwa.

Działanie nastawione na internalizację i postęp technologiczny jako jedne z głównych narzędzi zrównoważonego rozwoju transportu może powodować negatywne konsekwencje także w kontekście spójności pomiędzy regionami Unii Europejskiej. Biorąc pod uwagę różnice w poziomie rozwoju państw członkowskich, można przypuszczać, że w większym stopniu dodatkowe opłaty czy nowe technologie (jeśli np. wprowadzony zostanie nakaz kupowania wyłącznie nowoczesnych, „ekologicznych” pojazdów bądź zakaz korzystania ze starych samochodów) sprawdzą się w społeczeństwach o wyższych dochodach. W państwach „biedniejszych” negatywne konsekwencje społeczne czy gospodarcze mogą okazać się większe, co w dłuższym okresie zagrozić może korzyściom z integracji.

Stanowisko Unii wydaje się z jednej strony propagować wiarę w technologię jako rozwiązanie problemów wynikających z niezrównoważonego rozwoju, a z drugiej nie dostrzegać niepełności rozwiązań czy niektórych negatywnych aspektów związanych z proponowanymi działaniami, co może też warunkować ich efektywność. Być może wrażenie to zatrą kolejne dokumenty na szczeblu europejskim, uszczegóławiające politykę na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu.

## Literatura

- Antonides G., Raaij W.F. van, *Zachowanie konsumenta*, PWN, Warszawa 2003.
- Banister D., Pucher J., Lee-Gosselin M., *Making Sustainable Transport Politically and Publicly Acceptable*, [w:] *Institutions and Sustainable Transport: Regulatory Reform in Advanced Economies*, red. P. Rietveld, R. Stough, Edward Elgar Publishing, Cheltenham 2007.
- Biała Księga *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. KOM(2011) 144 wersja ostateczna.
- Clark C.F., Kotchen M.J., Moore M.R., *Internal and external influences on pro-environmental behavior: Participation in a green electricity program*, „Journal of Environmental Psychology” 2003, nr 23, <http://environment.yale.edu/kotchen/pubs/internal.pdf> [dostęp: 05.12.2012].
- Coad A., Haan P. de, Wörsdorfer J.S., *The role of knowledge, incentives and consumption behavior in environmental innovations: An application to car purchases*, DIME Workshop „Empirical Analyses of Environmental Innovations”, Karlsruhe 2008, <http://www.dime-eu.org/files/active/0/ISI-WorkshopCoad.pdf> [dostęp: 05.12.2012].
- Czas oczyścić powietrze*, „Przyroda dla Europejczyków”, Magazyn Dyrekcji Generalnej ds. Środowiska, [http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article\\_2434\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article_2434_pl.htm) [dostęp: 27.12.2008].
- Efektowny transport – konkurencyjna gospodarka*, red. M. Michałowska, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego, Katowice 2009.
- EST! Environmentally sustainable transport. Future, strategies and best practices*, Synthesis Report of the OECD project on Environmentally Sustainable Transport EST, 14.02.2002 ENV/EPOC/WPNP/T(2001)8/FINAL; [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?doclanguage=en&cote=env/epoc/wpnp/t\(2001\)8/final](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?doclanguage=en&cote=env/epoc/wpnp/t(2001)8/final) [data dostępu: 27.12.2012].
- EU transport in figures. Statistical pocketbook 2012*, European Union 2012, <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf> [dostęp: 01.12.2012].
- Jachnis A., *Psychologia konsumenta. Psychologiczne i socjologiczne uwarunkowania zachowań konsumentów*, Oficyna Wydawnicza Branta, Bydgoszcz 2007.



- Karczevska M., *Determinanty zachowań konsumenckich na rynku*, [w:] Materiały Krakowskiej Konferencji Młodych Uczonych 2010”, Sympozja i Konferencje KKMU NR 5, Grupa Naukowa Pro Futuro, Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie, Kraków 2010, [http://www.profuturo.agh.edu.pl/pliki/Referaty\\_V\\_KKMU/NE/r475-484\\_Karczevska.pdf](http://www.profuturo.agh.edu.pl/pliki/Referaty_V_KKMU/NE/r475-484_Karczevska.pdf).
- Kollmuss A., Agyeman J., *Mind the Gap: why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior?*, „Environmental Education Research” 2002, nr 8(3), s. 239-260, <http://www.ecocreditz.com.au/downloads/379819/Mind+Gap+Kollmuis+and+Agyeman.pdf> [dostęp: 05.12.2012].
- Europa efektywnie korzystająca z zasobów – inicjatywa przewodnia strategii „Europa 2020”*, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM(2011) 21 wersja ostateczna.
- Marszałek S., *Ekonomika, organizacja i zarządzanie w transporcie*, Wydawnictwo Śląskiej Wyższej Szkoły Zarządzania, Katowice 2001.
- Oil bulletin. History from 2005 onwards*, European Communities 2011, [http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm) [dostęp: 05.12.2012].
- Paradowska M., *Rozwój zrównoważonych systemów transportowych polskich miast i aglomeracji w procesie integracji z Unią Europejską – przykład aglomeracji wrocławskiej*, Uniwersytet Opolski, Studia i Monografie nr 457, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2011.
- Platje J., *Bodźce i koszty transakcyjne a zmiany instytucjonalne oraz stan polskiej gospodarki w latach 1970-2000*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2007.
- Platje J., *Institutional capital – creating capacity and capabilities for sustainable development*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2011.
- Podstawy ekonomii środowiska i zasobów naturalnych*, red. B. Fiedor, C.H. Beck, Warszawa 2002.
- Promoting Pro-environmental Behaviour: Existing Evidence to Inform Better Policy Making. Summary Report*, The Centre for Sustainable Development University of Westminster, 2006, <http://www.thepep.org/ClearingHouse/docfiles/Promoting.Pro-environmental.Behaviour.pdf> [dostęp: 05.12.2012].
- Rolka M., *Paliwa – detaliczne ceny na stacjach paliw od 20.03.2004 do 29.11.2012*, 2012, <http://mrc.tychy.pl/ceny.paliw/> [dostęp: 05.12.2012].
- Stern P.C., *Information, Incentives, and Proenvironmental Consumer Behavior*, „Journal of Consumer Policy” 1999, nr 22, s. 461-478.
- Stern P.C., *Toward a Coherent Theory of Environmentally Significant Behavior*, „Journal of Social Issues” 2000, vol. 56, no 3, s. 407-424.
- Stern P.C., *Understanding Individuals’ Environmentally Significant Behavior*, „Environmental Law Review” 2005, no 11(35), s. 1078-1090.
- Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*. Komunikat Komisji *Europa 2020*, KOM(2010) 2020 wersja ostateczna.
- Sustainable Urban Transport Plans. Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment. Main Document and Annex*, European Commission, Luxembourg 2007.
- Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
- Zrównoważona konsumpcja i produkcja. Środowisko Europy. Czwarty Raport Oceny*. Raport nr 1/2007, Europejska Agencja Środowiska, 2007, <http://www.eea.europa.eu/pl/publications/srodowisko-europy-2014-czwarty-raport-oceny> [dostęp: 03.12.2012].

## SELECTED PROBLEMS OF CREATING SUSTAINABLE CONSUMER BEHAVIOUR IN INDIVIDUAL TRANSPORT

**Summary:** In this paper, some selected problems related to individual transport behaviour are discussed in the context of activities aimed at sustainable development of transport presented in the EU strategy *Europe 2020* and related documents. First, the main causes leading to the need of change in transport behaviour and the related reduction of individual motorisation are discussed. Then, the determinants of behaviour of transport users are analysed. In the last part of the paper, the main directions of EU actions included in the latest EU documents are presented. An attempt is made to briefly assess the expected effectiveness of the initiatives in terms of creating sustainable transport behaviour of individuals.

**Keywords:** sustainable transport, individual motorisation, consumer behaviour, *Europe 2020* strategy.