

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie „społecznych konsekwencji przemian w sprzężonych branżach transportu i energii”

(2009/C 175/08)

Dnia 17 stycznia 2008 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie

społecznych konsekwencji przemian w sprzężonych branżach transportu i energii.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 10 listopada 2008 r. Sprawozdawcą była Laure BATUT.

Na 449. sesji plenarnej w dniach 3–4 grudnia 2008 r. (posiedzenie z dnia 4 grudnia 2008 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 107 do 29–15 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Wnioski

1.1.1 Transport i energia, nierozłączne i fundamentalne branże dla konkurencyjności, rozwoju, wysokiej jakości życia i dla spójności, podlegają presji na trzech płaszczyznach — gospodarczej, społecznej i ekologicznej — w sytuacji niedoboru europejskich zasobów energetycznych i niestabilności oferty zewnętrznej, która to sytuacja sprawia, że ich cena jest niestabilna i może latami utrzymywać tendencję wzrostową.

Zdaniem EKES-u użyteczne jest promowanie przekrojowej i perspektywicznej refleksji nad znaczeniem tych istotnych sprzężonych sektorów dla obywateli europejskich i nad ich wpływem na życie obywateli, szczególnie w wypadku niekorzystnych okoliczności, a także nad ewentualnymi działaniami, jakie mogłyby w każdej sytuacji podjąć Unia Europejska wobec tych sprzężonych sektorów, tak aby lepiej uwzględnić jakość życia obywateli.

1.1.2 Zachowanie europejskiego modelu społecznego zależy po części od sprzężonych branż transportu i energii, a długotrwały wzrost cen w tych sektorach wpływa na życie osób, przedsiębiorstw, pracowników, mobilność i zatrudnienie w ogólności. **Omawiane sprzężone branże stały się czwartym czynnikiem wykluczenia**, po warunkach mieszkaniowych, pracy i pensji. Fakt, że niektórzy obywatele nie mają możliwości dostępu do transportu i energii, wyklucza ich ze społeczeństwa informacyjnego. W grę wchodzi powodzenie strategii lizbońskiej w trzech wymiarach: społecznym, gospodarczym i ekologicznym.

1.1.3 Rynek i ceny: w cenach detalicznych uwzględnione są takie czynniki, jak **liberalizacja, kurs euro, sytuacja na rynkach finansowych, podatki, koszt energii ze źródeł odnawialnych, przeciwdziałanie zmianom klimatycznym i elementy zewnętrzne**. Rynek nie może wszystkiego regulować sam. Należałoby opracować szereg instrumentów mających na celu silniejszą integrację obywateli oraz sprawiedliwszy podział kosztów i cen.

1.2 Zalecenia

1.2.1 EKES jest zdania, że w okresie wzrostu cen rzeczą **społecznie użyteczną** dla pewnych kategorii odbiorców byłoby **zróżnicować — z inicjatywy szczebla wspólnotowego — część „zasadniczą”, w wypadku której możliwe jest wsparcie i część „dobrowolną” wykorzystania transportu i zużycia energii;** powinno to zostać określone w ramach dialogu.

1.2.2 Pewną rolę w zakresie solidarności energetycznej i utrzymania mobilności obywateli można by powierzyć **funduszom strukturalnym**.

1.2.3 Rozdział publicznych środków między działania w dziedzinie B+R powinien być **zrównoważony** na szczeblu UE, aby optymalnie chronić klimat i niezależność energetyczną Unii.

EKES pragnie, żeby prowadzono stałe działania zmierzające do osiągnięcia takiego poziomu badań, który prowadziłby do znaczących i szybkich postępów dotyczących nowych źródeł energii i ich wykorzystania; chodziłoby przy tym o trwałe zaangażowanie, które nie osłabłoby tak, jak to miało miejsce podczas pierwszego kryzysu naftowego, z chwilą spadku cen kursowych.

1.2.4 System prawny pomocy państwa powinien w każdym wypadku gwarantować, że krajowe fundusze pomocowe przeznaczone na badania nie podlegałyby zasadom konkurencji, co zapewniłoby inwestorom bezpieczeństwo sprzyjające wykorzystaniu nowych technologii oraz tworzeniu i utrzymywaniu miejsc pracy.

1.2.5 Rozszerzenie RSFF ⁽¹⁾ na innowacyjne MŚP pozwoliłoby na rozwijanie ich konkurencyjności i przyczyniłoby się do wprowadzenia konkretnych udoskonaleń w sprzężonych branżach transportu i energii.

⁽¹⁾ RSFF — mechanizm finansowania oparty na podziale ryzyka; porozumienie o współpracy wdrażane z udziałem EBI z 5 czerwca 2007 r. na rzecz badań w zakresie rozwoju i innowacyjności w Europie; budżet — 10 mld EUR.

1.2.6 **Rozszerzenie EFDG** ⁽²⁾ i poszerzenie kryteriów dostępu do tego funduszu, przyczyniłoby się do zmniejszenia negatywnych skutków, jakie środki przeciwdziałania zmianom klimatu mogą mieć dla pracowników.

1.2.7 W celu zachowania **konkurencyjności, a zarazem społecznej spójności** gospodarki europejskiej, Komitet uważa, że powinny istnieć:

- **ogólne kierunki wspólnej polityki przemysłowej** opierającej się na dążeniu do rozwoju zrównoważonego i poszukiwaniu dobrych rozwiązań w zakresie wspólmodalności ⁽³⁾;
- **polityka energetyczna** oparta na solidarności między państwami członkowskimi i połączona z polityką ochrony klimatu;
- **analiza w zakresie potrzeb i wykonalności** służącej obywatelom **usługi europejskiej świadczonej w interesie ogólnym w dziedzinie energii**, wraz ze wspólnym podejściem do kwestii cen, akcyz na paliwa, finansowych zasad bezpieczeństwa, rozwoju gospodarczego i ochrony klimatu; **rola usług dla ludności w państwach członkowskich w dziedzinie energii i transportu** ⁽⁴⁾, którą wspólnie wyznaczają uregulowania, działania terytorialne, poszanowanie podstawowych praw obywatela i zatrudnienie;
- **wyrażone liczbowo cele oraz narzędzia pomiaru** razem jakościowego i ilościowego odnoszące się do efektywności rozdziału między działalnością sieciową a działalnością dystrybucyjną oraz jego wpływu na ceny;
- **badania konsumentów** na temat harmonizacji europejskich akcyz na paliwa oraz szerokie publikowanie wyników oraz opracowanie użytecznych wskaźników w zakresie wpływu na środowisko środków transportu nie wynikających z wolnego wyboru;
- **otwarcie prawdziwego dialogu** dotyczącego przyszłych planów w zakresie klimatu, celem uniknięcia zakłóceń konkurencji i dumpingu społecznego.

⁽²⁾ EFDG — Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji

⁽³⁾ Wspólmodalność jest definiowana jako efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi (Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2006 r. w sprawie europejskiej polityki transportowej na 2010 r.)

⁽⁴⁾ Artykuł 73 traktatu WE: „Zgodna z niniejszym traktatem jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”. Zob. także rozporządzenie Rady (EWG) nr 1107/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. dotyczące wsparcia w dziedzinie transportu kolejowego, drogowego i drogą wodną, Dz.U. L 130 z 15.6.1970, s. 1–3 oraz rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

1.2.8 Ponadto **na płaszczyźnie przedsiębiorstw** EKES uważa, że w ramach przedsiębiorstw i usług w Unii Europejskiej konieczne są następujące kroki:

- podjęcie **dialogu społecznego i negocjacji w kwestii nieredukowalnych wydatków na transport i energię** jako elementu płacy minimalnej;
- **zalecanie negocjowania planu zrównoważonej mobilności** dla przedsiębiorstw lub usług,
- **a także wprowadzenie certyfikatów dla przedsiębiorstwa**, takich jak EMAS;
- **ocena zysków płynących z poświadczonej redukcji zużycia energii i transportu** w przedsiębiorstwie lub usłudze, zgodnie z kryteriami, które powinny zostać określone również w ramach dialogu **celem ich podziału** według zasad wynegocjowanych pomiędzy przedsiębiorstwem a jego pracownikami;
- **analizy jakościowe stanu zdrowia pracowników** w związku z korzystaniem z transportu i źródeł energii, na które są oni narażeni; celem analiz jest **określenie środków ostrożności**.

1.2.9 **Na płaszczyźnie wspólnotowej EKES uważa, że należy zainicjować dialog obywatelski na temat:**

- **wymiaru kulturowego i ludzkiego wyzwania**, którym należy stawić czoła na terytorium Unii, aby transport i energia dostępne dla wszystkich i po przystępnych cenach przyczyniały się do komfortu psychicznego i materialnego obywateli oraz do uwzględnienia całej różnorodności Unii;
- promowania **obywatelskiej edukacji** do właściwego wykorzystywania transportu i energii, **od pierwszych lat nauczania podstawowego począwszy**;
- **zdrowia pracowników w ogólności, z przeprowadzeniem szeroko zakrojonych badań**, w związku z korzystaniem z transportu i źródeł energii, na które są oni narażeni, celem **określenia środków ostrożności**;
- **zdaniem EKES-u Unia mogłaby opracować standardowy system oznakowania** porównywalnego do systemu dotyczącego VAT (nie chodzi tu o znak jakości), **w celu uwrażliwienia obywateli na kwestie transportu, energii i środowiska naturalnego**, tak że w przypadku każdego towaru konsumpcyjnego na etykiecie zamieszczano by wzmiankę: „APCO₂ — Added Production of CO₂”;
- **EKES uważa, że taki opracowany przez Europejczyków standard można by następnie wykorzystać w ogólnowiatowych negocjacjach dotyczących handlu**, a rezultaty włączyć do istniejących dokumentów handlowych, na wzór standardu EDIFACT ⁽⁵⁾, co podlegałoby corocznej kontroli społeczeństwa obywatelskiego, podobnie jak to robi Europejska Komisja Gospodarcza w systemie ONZ, która co roku

⁽⁵⁾ EDIFACT to akronim nazwy: Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport (elektroniczna wymiana danych w administracji, handlu i transporcie). Jest to standard Organizacji Narodów Zjednoczonych określający zarazem składnię i treść, dostosowywany przez krajowe i branżowe organizacje normalizacyjne w zależności od potrzeb każdego rodzaju działalności.

przedstawia Radzie Społeczno-Gospodarczej ONZ (UNECE) sprawozdanie na temat EDIFACT⁽⁶⁾; Unia mogłaby to wykorzystać na szczeblu globalnym.

2. Ewentualne obszary działania Unii

2.1 Dyplomacja

2.1.1 Niezależność energetyczna Unii, rozwój gospodarczy, utrzymanie poziomu życia Europejczyków, zrównoważony rozwój społeczeństwa i środowiska naturalnego są związane z możliwościami państw członkowskich w zakresie dostaw.

2.2 Rynki

2.2.1 Zapotrzebowanie na transport i energię oraz wytwarzanie gazów cieplarnianych stale rosną. Jeśli chodzi o **energetykę** i sektory sieciowe, **rynki europejskie** pozostają rozdrobnione, chociaż istnieje tendencja do integracji (powiązanie rynków Francji, Belgii i Holandii w 2006 r., prawdopodobnie rozszerzone na Niemcy w 2009 r.; utworzenie europejskiego rynku kasowego⁽⁷⁾; zabieganie o połączenia). Wybrana droga liberalizacji, której towarzyszy oddzielenie sieci (gazu, elektryczności) od dystrybucji, może jednakże nieść z sobą różne niebezpieczeństwa, takie jak zakup finansowany z funduszy spoza Unii (państwowe fundusze majątkowe), kryzysy bez zarządzanych wspólnie rezerw zdolności produkcyjnych, niekontrolowana polityka cenowa, która miałaby katastrofalne skutki konsumentów. Unia musi rozpatrzyć kwestię energii jądrowej, pominięcie jej na szczeblu wspólnotowym byłoby nieodpowiedzialne.

2.2.2 Możliwość przemieszczania się pozwala na podejmowanie pracy, turystykę, poznawanie innych Europejczyków i Europy. Ulega ona ograniczeniu, kiedy ceny energii są zbyt wysokie, co poważnie wpływa na życie osób, przedsiębiorstw, zatrudnienie i działalność gospodarczą.

2.2.3 Aby uniknąć dalszego rozdrobnienia rynku, należy stworzyć koszyk energetyczny i więzi wewnątrz europejskiej solidarności. Społeczeństwo mobilne, a zarazem integracyjne potrzebuje spójnej regulacji i organów regulacyjnych czuwających nad przestrzeganiem przepisów. Społeczeństwo obywatelskie może ukazać istnienie takiej potrzeby.

2.3 Kształtowanie cen

2.3.1 Na kształtowanie cen detalicznych mają wpływ następujące czynniki:

- **liberalizacja:** konsumenci nie odczuli wszystkich zapowiadanych obniżek kosztów;

⁽⁶⁾ Licząca 56 członków Europejska Komisja Gospodarcza jest jedną z pięciu komisji regionalnych UNECE, czyli Rady Ekonomiczno-Społecznej ONZ. Oprócz krajów europejskich w UNECE reprezentowane są Stany Zjednoczone, Kanada, Izrael i republiki Azji Środkowej.

⁽⁷⁾ Rynek kasowy to rynek walut, stóp procentowych lub surowców, których dostawa następuje bardzo szybko (nazajutrz lub w terminie krótszym niż jeden dzień).

- **interakcja między cenami,** ich wzajemny wpływ, oddziaływanie cen energii na ceny transportu oraz cen ropy na ceny gazu łącznie kształtują politykę sprzedaży; praktyki producentów i dystrybutorów windujących ceny i uzyskujących największe korzyści, a następnie obniżających ceny o połowę, gdy brak gotówki;

- **kurs walut:** wartość euro w stosunku do dolara powinna być czynnikiem amortyzującym wzrost cen, jednakże popyt przed kryzysem był bardzo duży, a ceny odbijają się na krajach strefy euro tym wyraźniej, że wysoki jest poziom podatków krajowych uwzględnionych w cenach detalicznych na stacjach benzynowych⁽⁸⁾; z kolei podczas kryzysu spadek wartości euro wobec dolara ogranicza skutki obniżki cen przez producentów;

- **sytuacja na rynkach finansowych:** brak aktywów płynnych spowodowany kryzysem z końca 2008 r. pociągnął za sobą spadek cen kursowych ropy naftowej — sprzedawcy, by zbyt wiele nie stracić, dostosowali się do możliwości nabywców; jednak ceny na stacjach benzynowych na początku kryzysu tylko nieznacznie spadły, podczas gdy zaczynały być odczuwalne jego skutki gospodarcze i społeczne;

- **polityka podatkowa:** podatki w państwach członkowskich są wysokie i zróżnicowane; polityka ta powinna zostać zweryfikowana i faktycznie zharmonizowana w Europie;

- **segment odnawialnych źródeł energii:** na energię pochodzącą z takich źródeł korzystnie wpływał ogólny wzrost cen, który kompensował jej koszt początkowy, jednak korzyści dla przeciętnego odbiorcy są jeszcze mało widoczne, natomiast spadek kosztów może mieć dla tego rodzaju energii negatywne skutki;

- **elementy zewnętrzne, które wchodzi w grę, to m.in.** koszt stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”; inne mogą się pojawić, jak np. rzeczywista konkurencja dostawców paliw, „europejski” olej napędowy po zharmonizowanych cenach.

2.3.2 EKES uważa, że **zadaniem Unii powinno być sprzymanie solidarności**, wspieranie ogólnych kierunków wspólnej polityki przemysłowej opierającej się na dążeniu do rozwoju zrównoważonego i poszukiwaniu dobrych rozwiązań w zakresie współmodalności oraz umacnianie politycznej stabilności europejskiej za pomocą uregulowań. Do opracowania takiej polityki przydatne byłoby przeprowadzenie poważnej analizy wpływu rozdziału między działalnością związaną z sieciami a działalnością dystrybucyjną lub eksploatacyjną na ceny.

⁽⁸⁾ DESTATIS, niemiecki federalny urząd statystyczny: ceny energii powodują wzrost cen producenta o 3,8 % rocznie. W tym samym okresie ceny wzrosły o 7 %, ceny produktów ropopochodnych — o 19 %, a ceny energii elektrycznej — o blisko 10 %. Gdyby nie wzrost cen energii, ceny wzrosłyby tylko o 2,7 % na przestrzeni roku (w: „Les Echos”, dziennik francuski, z dnia 21–22 marca 2008 r.).

2.4 Finansowanie

2.4.1 Na szczeblu publicznym

W niniejszej opinii chodzi o to, by podkreślić jedynie kilka aspektów dotyczących konsekwencji społecznych⁽⁹⁾. W dziedzinie wykorzystywania funduszy publicznych podział między działaniami przynoszącymi wyniki w perspektywie krótkoterminowej a działaniami podejmowanymi w zakresie badań naukowych powinien być rozsądnie wyważony na szczeblu UE, tak aby osiągnąć optymalne efekty pod względem ochrony klimatu, niezależności energetycznej Unii oraz komfortu psychicznego i materialnego obywateli. Wyasygnowane a niewykorzystane środki z budżetu wspólnotowego powinny być systematycznie przekazywane na fundusz wspierania badań i innowacji. System prawny pomocy państwa mógłby gwarantować, że krajowe fundusze pomocowe nie podlegałyby zasadom konkurencji, co zapewniłoby inwestorom pewność prawną sprzyjającą wykorzystywaniu nowych technologii oraz tworzeniu i utrzymywaniu miejsc pracy. Należy wspierać MŚP, aby mogły osiągnąć sensowny poziom wzrostu ustalony w Lizbonie w 2000 r., utrzymać i rozwinąć zatrudnienie oraz zachować swoją zdolność innowacyjną.

2.4.2 Na poziomie konsumentów

Unia dysponuje potężnymi narzędziami (fundusze strukturalne, polityka regionalna). Światowi eksperci przed kryzysem sądzili, że tendencja wzrostowa cen surowców energetycznych jest trwała. Komisja Europejska mogłaby podjąć rozważania na temat koniecznej do zmobilizowania solidarności we Wspólnocie w wypadku ponownego wzrostu cen, aby ograniczyć zasięg wykluczenia wskutek ubóstwa energetycznego i w ten sposób uniknąć negatywnych skutków dla PKB Unii Europejskiej, a także w wypadku depresji (m.in. spadek cen, któremu towarzyszy spadek konsumpcji spowodowany obniżeniem siły nabywczej) celem wspierania popytu.

Jedną ze społecznych konsekwencji zmian w sprzężonych branżach transportu i energii jest niewolnicze uzależnienie wszystkich od wzrostu cen, kiedy takowy ma miejsce, podczas gdy zewnętrzna presja, związana z dominacją czynnika finansowego i globalizacją w gospodarce, które doprowadziły do kryzysu, ciąży na pensjach i sile nabywczej gospodarstw domowych, a UE boryka się z problemem niewystarczającego zatrudnienia. Ponadto ceny zależą w znacznej mierze od opodatkowania pośredniego (nieprogressywnego).

EKES uważa, że rzeczą społecznie użyteczną byłoby wprowadzić — z inicjatywy szczebla wspólnotowego — różnicowanie ceny między częścią „zasadniczą” i częścią „wybraną” pierwszych przebytych kilometrów, pierwszych zużytych litrów benzyny, pierwszych kilowatów energii itp.; należałoby tego dokonać na podstawie określonych w ramach dialogu kategorii odbiorców i szacunkowego zużycia. W ten sposób można by stworzyć systemy wsparcia dla osób najgorzej sytuowanych w odniesieniu do nieredukowalnej części zasadniczej.

Zdaniem EKES-u należałoby przeanalizować możliwość stworzenia usługi europejskiej świadczonej w interesie ogólnym w dziedzinie energii, służącej wspólnej polityce energetycznej. Wspólna

⁽⁹⁾ Opinie EKES-u, w szczególności: sporządzona przez Karin Alleweldt opinia w sprawie infrastruktury transportowej w przyszłości, 28 stycznia 2004 r., CESE 93/2004; opinia sporządzona przez Mariana Krzaklewskiego w sprawie: „Sieci transeuropejskie: W kierunku podejścia zintegrowanego”, 28 marca 2008 r., Dz.U. C 204 z 9.8.2008, s. 25.

polityka cenowa przekształciłaby ten parametr w narzędzie walki mające jednocześnie na celu utrzymanie rozwoju gospodarczego i ochronę środowiska oraz interesów odbiorców dzięki sprawliwsiemu podziałowi kosztów.

2.5 Podatki

2.5.1 Podatki mają wpływ na kształtowanie cen (najświeższym przykładem jest tu winieta ekologiczna). Państwa członkowskie zachowały w tej dziedzinie pole manewru. Bardziej zintegrowana polityka rynkowa doprowadziłaby UE do przeglądu sytuacji w zakresie podatków i zwiększyła przejrzystość dla obywatela-konsumenta.

2.5.2 Podstawą opodatkowania podatkiem wewnętrznym od konsumpcji produktów ropopochodnych, czyli nałożenia akcyzy określanej przez Unię (TIPP) jest objętość, a podstawą opodatkowania podatkiem VAT jest wartość. VAT, jak każdy podatek pośredni, jest niesprawiedliwy, gdyż wymaga się jego zapłacenia bez względu na możliwości finansowe podatnika — najbardziej uderza zatem w najgorzej sytuowane grupy społeczno-gospodarcze. Obywatele państw członkowskich są jednak nierówni wobec akcyzy na paliwa; podatki te powinny zostać poddane analizom i badaniom, których wyniki należy opublikować i przedstawić konsumentom, tak aby znaleźć najlepszy system, dążąc do konwergencji. „Europejski” olej napędowy miałby natychmiastowe skutki jeśli chodzi o przejrzystość⁽¹⁰⁾.

2.6 Badania naukowe

2.6.1 Ożywienie inwestycji produkcyjnych musi osiągnąć taki poziom, który spowoduje znaczące i szybkie postępy, bez których nie można zachować ani niezależności energetycznej, ani przywództwa Unii w dziedzinie walki ze zmianami klimatycznymi, ani też poziomu życia Europejczyków, ani zapewnić Europie przyszłości. Wprowadzenie nieodpłatnej procedury przyznawania patentu europejskiego w dziedzinie energii odnawialnej oraz czystego i ekonomicznego transportu skróciłoby czas upływający między momentem odkrycia a wprowadzeniem na rynek. Taka polityka nie byłaby sprzeczna z art. 194 ust. 1 lit. c) traktatu lizbońskiego. Konieczne jest podjęcie rozsądnego ryzyka. Aby podjąć inwestycje, EBI wymaga obecnie wzrostu efektywności energetycznej w wysokości 20 %. Mogłoby to mieć na celu innowacje⁽¹¹⁾ i być udostępnione wielu przedsiębiorstwom.

⁽¹⁰⁾ Opodatkowanie paliw uzupełnia opłaty za używanie infrastruktury transportowej, tak aby włączyć koszty zewnętrzne w cenę płaconą przez użytkowników. Pozwala ono w szczególności na włączenie tej części składowej kosztów zewnętrznych, która związana jest z emisjami gazów cieplarnianych. Obecnie, jako że sektor transportu drogowego jest w pełni otwarty na konkurencję, brak zharmonizowanego opodatkowania paliw jawi się coraz wyraźniej jako przeszkoda dla właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego (biała księga Komisji Europejskiej z 2001 r. w sprawie europejskiej polityki transportowej na 2010 r.)

⁽¹¹⁾ Por. sporządzona przez Gerda Wolfa opinia EKES-u w sprawie pozytywnych i negatywnych skutków rosnących wymagań w zakresie energii i ochrony środowiska dla konkurencyjności przemysłu europejskiego, 20 lutego 2008 r., Dz.U. C 162 z 25.6.2008, s. 72.

Umożliwienie MŚP korzystania z RSFF (zob. punkt 1.2.5) mogłoby poprawić wdrażanie innowacji na szczeblu terytorialnym. Np. inicjatywy w zakresie wspólnego używania samochodów (*car-sharing*) rozwijają się, ale pozostają uzależnione od lokalnych możliwości subwencjonowania, jak dzieje się to w gminach St-Brieuc i Rennes ⁽¹²⁾, podczas gdy wpływają one korzystnie na mobilność, ograniczenie emisji CO₂, oszczędność czasu, a ponadto są to projekty dostępne dla osób mniej zamożnych ze względu na niewielkie wydatki związane z korzystaniem z nich.

2.7 Samorządy terytorialne

2.7.1 Transport i energia stanowią źródło życia regionów i szansę rozwoju lokalnego (por. skutki uruchomienia linii TGV dla regionów Francji). Jednak przemieszczanie się, które tradycyjnie było siłą napędową gospodarki i zagospodarowania przestrzennego, staje się hamulcem, gdy koszty energii są wysokie.

2.7.2 Unia dysponuje polityką w dziedzinie energii i ochrony klimatu wraz z wyrażonymi liczbowo celami i będzie potrzebować narzędzi pomiarowych. Byłoby rzeczą interesującą zmierzyć w sposób zharmonizowany aspekty jakościowe w UE i wydaje się, że ocenę wyrażonych potrzeb najważniejszą jest przeprowadzać w wymiarze terytorialnym energetyki i transportu. Na szczeblu lokalnym drobiazgowo znajomość tendencji pozwala lepiej zarządzać zasobami.

2.7.3 **Samorządy terytorialne otrzymują pomoc** za pośrednictwem polityki regionalnej Unii. Podział tej pomocy może stanowić wskaźnik dążenia do większego komfortu obywateli w dziedzinie transportu i energii. Przemiany w sprzężonych branżach transportu i energii mogą mieć wpływ na całe sektory gospodarki i poważne skutki społeczne w wypadku, gdy połączone negatywne zjawiska uderzają w dany sektor, jak np. rybołówstwo, w którym zyski znacznie spadły ze względu na wzrost kosztów transportu i energii.

2.7.4 Przestrzenny rozkład działalności gospodarczej oraz zarządzanie **mobilnością mieszkańców w miastach** ⁽¹³⁾ warunkują **codzienne przemieszczanie się osób**. Odpowiednie fundusze strukturalne mogłyby wspierać wiążącą klauzulę dotyczącą zatrudnienia lokalnego (określony odsetek miejsc pracy zarezerwowanych dla mieszkańców takich stref i zwolnienia podatkowe dla przedsiębiorstw podejmujących takie zobowiązanie). Zatrudnienie, warunki mieszkaniowe i równość szans, a także czwarty czynnik, jakim jest transport, sprzyjają lub nie sprzyjają integracji społecznej.

Można znaleźć rozwiązania, które pozwalają uniknąć dostosowania wydatków publicznych z negatywnymi skutkami społecznymi. Jest to możliwe dzięki nowym priorytetom i koordynacji w zakresie polityki publicznej w miastach w dziedzinie mieszkalnictwa, zatrudnienia i mobilności.

⁽¹²⁾ Gminy w Bretanii (Francja); w St-Brieuc odbyło się wysłuchanie grupy analitycznej przygotowującej niniejszą opinię.

⁽¹³⁾ Sporządzona przez Lutza Ribbego opinia EKES-u w sprawie transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych, CESE Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 77.

Przy odpowiednich zabezpieczeniach prawnych na szczeblu krajowym i europejskim, działania można podzielić odpowiednio między samorządy regionalne i lokalne, przedsiębiorstwa i gospodarstwa domowe.

2.8 Usługi publiczne

2.8.1 W przypadku energii mamy do czynienia bardziej z sytuacją oligopolu niż z pełną konkurencyjnością. Konsekwencje dla dostępu do sieci i polityki cenowej są źle oceniane przez obywateli (np. likwidacja niewielkich dworców i sieci autobusowych uznanych za nierentowne, wzrost cen detalicznych, kosztów energii itp.). Rolę krajowych usług publicznych wspólnie wyznaczają uregulowania, działania terytorialne, poszanowanie podstawowych praw obywatela i zatrudnienie.

Rolą zbiorowości jest łagodzenie skutków przemian i wynikających z nich dla obywateli sytuacji niepewności. Samorządy terytorialne powinny działać aktywnie na swym obszarze, tak aby amortyzować wstrząsy gospodarcze i finansowe. Ze względu na to, że w znacznym stopniu dotyczą ich przemiany w sprzężonych branżach transportu i energii, poszukują one stosownych rozwiązań.

Istnieje potrzeba nowych narzędzi sprawowania rządów na poszczególnych szczeblach: lokalnym, regionalnym, krajowym i wspólnotowym. Programy wspólnotowe powinny być lepiej rozpowszechniane i bardziej otwarte na działania eksperymentalne.

2.8.2 Rozkład zatrudnienia w zagłębiach siły roboczej mógłby ulec poprawie, gdyby był powiązany z organizacją transportu miejskiego. Bardzo istotną rolę odgrywają lokalne publiczne służby zatrudnienia; powinny one brać pod uwagę nowe ograniczenia ciężące na energetyce i transporcie.

2.8.3 Kształt sieci na szczeblu terytorialnym jest wynikiem decyzji politycznych i inwestycji. Wpływanie na proces kształtowania cen umożliwia dostęp, przystępne ceny i integrację osób znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji. **Transport**, zważywszy na jego niezbędność, wysokie koszty i niekiedy ograniczoną dostępność, stał się **czwartym czynnikiem wykluczenia**, po warunkach mieszkaniowych, pracy i pensji. Ponadto należy zachować czujność społeczną w kwestii konsekwencji nowych zobowiązań, które zostaną podjęte w odniesieniu do środków transportu (pakiet w sprawie energii i klimatu). Do skuteczności gospodarczej można dążyć za pomocą systemowego podejścia do polityki w zakresie mobilności, głównych węzłów współmodalności, konkurencyjnej opłacalności wszystkich nisz geograficznych i czasowych ⁽¹⁴⁾, badań technicznych i społecznych, tak aby optymalnie wykorzystać zasoby, ograniczając koszty. Zależy to od woli politycznej i od mobilizacji zainteresowanych podmiotów.

⁽¹⁴⁾ (Gmina St-Brieuc, Bretania, Francja, wysłuchanie z dnia 6 października br.: stworzenie wirtualnych linii komunikacji publicznej aktywowanych na żądanie na dokładnie wyznaczonych trasach dzięki centrali mobilności za pomocą procedury informatycznej przeznaczonej do całościowego zarządzania środkami transportu przez użytkowników lokalnych i informacji o innych sieciach transportu — ITS, *Intelligent Transport System*)

2.9 Zdrowie

Konsekwencje zmian w sprzężonych branżach transportu i energii odbijają się również na zdrowiu obywateli. Taka sytuacja uzasadnia podjęcie środków równoważących wcześniejsze decyzje w zgodzie z pakietem w sprawie energii i klimatu, którego zaczątki są już widoczne w białej księdze Komisji w sprawie transportu.

2.9.1 Przyczyny **pogorszenia zdrowia w wyniku codziennego wielokrotnego korzystania z transportu** na długich trasach pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pracy mają wpływ na systemy socjalne: trudności z utrzymaniem pracy, stres, astenia, szereg chorób zaobserwowanych u dorosłych: alergie, zaburzenia układu mięśniowo-szkieletowego, i u dzieci: alergie, zapalenie oskrzelików itp.

Stosowanie energii ze źródeł niezrównoważonych powoduje pogorszenie jakości powietrza, wody słodkiej i słonej, gleb, żywności z nich pochodzącej itp. Ponadto należy rozważyć powrót do korzystania z energii jądrowej i jej potencjalne niebezpieczeństwa oraz edukację ludności do jej stosowania, która staje się konieczna ze względu na wzrost zapotrzebowania na ten rodzaj energii w państwach członkowskich będących jej producentami i ze względu na starzenie się ich parku.

2.10 Zatrudnienie

2.10.1 Wzrost, zatrudnienie (strategia z **Lizbony**) i rozwój zrównoważony **zmagają się z wysokimi cenami energii i transportu oraz ze skutkami kryzysu finansowego**. Należy spojrzeć na kwestie socjalne i kwestie związane z zatrudnieniem w świetle aspektów społecznych strategii lizbońskiej. Liberalizacja wywołała już poważne konsekwencje dla pracowników sektora gazu i elektryczności.

2.10.2 Rosnące uwspólnotowanie polityki klimatycznej Unii pociąga za sobą **rozpoczęcie prawdziwego dialogu społecznego** na płaszczyźnie makroekonomicznej, który wiedzie ku negocjacjom na temat przyszłych europejskich planów w kwestii klimatu, aby uniknąć zakłóceń konkurencji i dumpingu społecznego. Komisja Europejska mogłaby wspomagać partnerów społecznych za pośrednictwem mechanizmu pozwalającego „antycypować, hamować i ewentualnie wspierać” przemiany gospodarcze i społeczne, wynikające z wdrożenia nowych strategii politycznych w dziedzinie klimatu, które miałyby wpływ na sprzężone sektory transportu i energii.

2.10.3 EKES uważa, że należy zdecydowanie zwiększyć środki przeznaczane na badania stosowane, aby rozwój innowacyjnych technologii umożliwił wzrost zatrudnienia, szczególnie w MŚP i BMŚP (bardzo małych i średnich przedsiębiorstwach).

2.10.4 EKES **opowiada się za rozszerzeniem EFDG** (Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji) w celu ograniczenia negatywnych skutków, jakie środki walki ze zmianami klimatu mogą mieć dla pracowników. EKES uważa, że powinny nim zostać objęte wszystkie osoby znajdujące się w niekorzystnej sytuacji, zagrożone ubóstwem lub wykluczone, a mechanizmy funkcjonowania funduszu powinny zostać poddane przeglądowi, poczynając od poszerzenia kryteriów dostępu do tego funduszu.

2.10.5 Zdaniem EKES-u konieczne wydatki coraz dotkliwiej obciążają budżet osób mających mniejsze możliwości i zagrażają ich **e-integracji**, co stanowi dodatkowy czynnik wykluczenia z rynku pracy i ze społeczeństwa. Unia musi być zdolna do zapewnienia swoim obywatelom akceptowalnych zmian cen przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa energetycznego.

2.11 Dialog społeczny w przedsiębiorstwie

2.11.1 Przemiany w sprzężonych branżach transportu i energii mają skutki dla przedsiębiorstw na **poziomie mikroekonomicznym** i dialog społeczny powinien ten fakt uwzględnić.

— W dialogu społecznym powinno znaleźć się miejsce dla kwestii **edukacji pracowników niższego i wyższego szczebla** do zrównoważonego, ekonomicznego korzystania z ekologicznej energii i transportu.

— W negocjacjach należy uwzględnić **obowiązek negocjowania planu zrównoważonej mobilności** dla przedsiębiorstwa lub usługi.

— Należy przekonać pracodawców, że, zależnie od skali uzgodnionej w ramach dialogu społecznego, **wydatki pracowników na transport mogłyby zostać uznane** za element płacy minimalnej.

— W ramach dialogu społecznego należałoby określić ustanowienie **certyfikatów dla przedsiębiorstw** ⁽¹⁵⁾.

— Następnie należy negocjować podział zysków uzyskanych dzięki redukcji zużycia energii i transportu w działalności zawodowej i ocenionych zgodnie z kryteriami, które powinny zostać określone również w ramach dialogu.

W tych dziedzinach istnieje szerokie pole dla dialogu społecznego w przedsiębiorstwie.

2.12 Kultura i kształcenie

2.12.1 Transport i energia już dawno uzyskały **wymiar kulturalny**, który wskutek demokratyzacji tych dziedzin został udostępniony szerokiemu gronu obywateli. Wymiar ten, związany już nierozłącznie z procesem integracji europejskiej, powinien zostać zachowany i stanowi **ludzkie wyzwanie, które należy podjąć** ze względu na rozumienie i praktykę różnorodności europejskiej.

(15) Certyfikaty typu EMAS — *Eco Management & Audit Scheme*; rozporządzenie z 1995 r. zmienione w 2002 r. i w 2004 r., rozporządzenie nr 761/2001 w sprawie dobrowolnego udziału.

2.12.2 EKES uważa, że zachodzące obecnie przemiany mogą być okazją do tego, by **poczynając od szkoły, promować edukację obywatelską** mającą na celu lepsze poznanie pozostałych Europejczyków i przemyślane korzystanie z energii i transportu. Chodziłoby tu również o kształtowanie codziennych zachowań obywatelskich, przy jednoczesnym uwzględnieniu grup społecznych znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji ze względu na niepełnosprawność, starość, wykluczenie. Edukacja ta mogłaby łączyć się z edukacją zdrowotną, którą by wzmacniała ⁽¹⁶⁾.

2.13 Działalność zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego

2.13.1 Indywidualna

Każdy obywatel UE ma obowiązek zasięgnięcia informacji i ma prawo oczekiwać, że **przejrzyste** będą decyzje podejmowane zarówno przez instytucje, jak i przez struktury takie jak agencje regulacyjne. EKES uważa, że należałoby podjąć szeroko zakrojone działania informacyjne na temat tych decyzji.

EKES ponownie wyraża poparcie dla propozycji Komisji z dnia 5 lipca 2007 r. ⁽¹⁷⁾ dotyczącej ustanowienia **karty praw odbiorców energii**, gwarantującej ich prawa, których poszanowania nie można pozostawić wyłącznie mechanizmom rynku (pkt 1.2 i 1.8 karty).

2.13.2 Globalna

Do podjęcia wyzwań polityki energetycznej niezbędna jest **mobilizacja społeczna**, która wymaga zaangażowania **obywateli i ich świadomych działań**.

W tym celu EKES przedkłada propozycję, która może **zwiększyć świadomość obywateli i odbiorców, chodzi mianowicie o umieszczanie na etykietach wszystkich produktów konsumpcyjnych informacji o produkcji dodanej CO₂**.

Bruksela, 4 grudnia 2008 r.

Przewodniczący Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Mario SEPI

Nawet jeśli obywatele mają możliwość dokonywania odpowiedzialnych wyborów, nie mają dostępu do niezbędnych informacji. Utrzymując konkurencyjność swoich przedsiębiorstw, Unia mogłaby podejmować działania na dwóch uzupełniających się poziomach:

- na poziomie **makroekonomicznym**, jak to ukazano w opinii EKES-u z 20 lutego 2008 r. ⁽¹⁸⁾;
- na poziomie **mikroekonomicznym**, na którym przedsiębiorstwa umożliwiłyby odbiorcom dokonanie wyboru, gdyby, stosując znormalizowane certyfikaty w rodzaju EMAS, **na wszystkich etapach łańcucha wartości** zamieszczały one na etykiecie każdego produktu, towaru lub usługi informację o **dodanej ilości dwutlenku węgla**; obecnie prowadzone są w tym kierunku częściowe eksperymenty w Wielkiej Brytanii, a poza UE — np. w Vancouver w Kanadzie.

Taki **system oznakowania** porównywalny do systemu dotyczącego VAT sprawiałby, że wszyscy obywatele świadomie korzystaliby z każdego towaru lub usługi: wzmianka „**Added Production of CO₂**” **pojawiałaby się** na każdym dokumencie księgowym, czy to na paragonie sklepowym, czy to na pasku płacowym, dla każdego produktu czy usługi i umożliwiłaby każdemu człowiekowi w Unii Europejskiej utożsamienie się ze sprawą na podstawie obiektywnych przesłanek.

Z tego rodzaju rozwiązaniem nie wiązałoby się pokrywanie kosztów produkcji CO₂. Pilnych działań w każdym sektorze wymaga potrzeba **uwrażliwienia** wszystkich obywateli za pomocą **prostego środka**.

EKES jest zdania, że taka europejska praktyka mogłaby przeniknąć do światowych negocjacji dotyczących handlu. Rezultaty można by włączyć do znormalizowanych już dokumentów handlowych, na wzór standardu EDIFACT, co podlegałoby corocznej kontroli ze strony społeczeństwa obywatelskiego: podobnie Europejska Komisja Gospodarcza co roku zdaje sprawę Radzie Społeczno-Gospodarczej ONZ (UNECE) na temat stanu EDIFACT.

UE zdecydowanie przoduje w świecie, jeśli chodzi o świadomość konieczności łącznego traktowania trzech rozdziałów: transportu, energii i środowiska naturalnego — jako elementów jednej polityki. Mogłaby to wykorzystać na szczeblu światowym.

Sekretarz Generalny Europejskiego Komitetu
Ekonomiczno-Społecznego
Martin WESTLAKE

⁽¹⁶⁾ Sporządzona przez Madi Sharmę opinia EKES-u w sprawie: „Otyłość w Europie — Rola i zadania podmiotów społeczeństwa obywatelskiego”, CESE Dz.U. C 24 z 31.1.2006, s. 63.

⁽¹⁷⁾ Sporządzona przez Edgarda Marię Iozię opinia EKES-u w sprawie: „W kierunku Europejskiej karty praw odbiorców energii”, 16 stycznia 2008 r., Dz.U. C 151 z 17.6.2008, s. 27.

⁽¹⁸⁾ Opinia EKES-u sporządzona przez Gerda Wolfa, por. przyp. 12