

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Véleménye „A közlekedés/energia kettős kérdés fejlődésének társadalmi következményei”

(2009/C 175/08)

2008. január 17-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Eljárási Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdésével összhangban elhatározta, hogy saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban:

A közlekedés/energia kettős kérdés fejlődésének társadalmi következményei.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. november 10-én elfogadta véleményét. (Előadó: Laure BATUT.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. december 3–4-én tartott 449. plenáris ülésén (a december 4-i ülésnapon) 107 szavazattal 29 ellenében, 15 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt:

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Következtetések

1.1.1 **A közlekedésre és az energiaellátásra**, melyek a versenyképesség, a fejlődés, a jólét és a kohézió **elválaszthatatlan, létfontosságú feltételeit** alkotják, három irányból – gazdasági, szociális és környezeti szempontból is – erőteljes nyomás nehezedik a gyér európai energiakínálat és a külső források bizonytalansága miatt, melyek az energiaárak ingadozását eredményezik, és éveken keresztül emelkedésben tarthatják.

Az EGSZB véleménye szerint átfogó és előretekinő megfontolás tárgyává kellene tenni a közlekedés/energia páros európai polgárok számára való alapvető fontosságát, illetve a polgárok életmódjára gyakorolt hatását, főként kedvezőtlen körülmények esetén, valamint azokat a cselekvési lehetőségeket, amelyekkel az Európai Unió felléphet ezen a területen polgárai jólétének nagyobb fokú figyelembevételére érdekében.

1.1.2 Az európai szociális modell **fenntartása** részben a közlekedés/energia kettős kérdés függvénye, ezek drágulása hosszú távon kihat a polgárok, a vállalkozások, a munkavállalók életére, a mobilitásra és általában a foglalkoztatásra. Ez a **kettős kérdés** mára a lakhatás, a munkahely és a bér után a **4. számú kirekesztő tényezővé lépett elő**. A közlekedéshez és az energiához való hozzáférés lehetetlensége egyes polgárokat korunk „e-társadalmából” is kizár. Mindez három fejezet – a szociális, a gazdasági és a környezeti – tekintetében is fenyegeti a lisszaboni stratégia sikerét.

1.1.3 **A piac és az árak**: a fogyasztói árakban olyan tényezők játszanak közre, mint a **liberalizáció, az euró árfolyama, a pénzügyi piac helyzete, az adópolitika, a megújuló energia költségei, az éghajlatváltozás elleni küzdelem és egyes külső tényezők**. A piac egymagában nem oldhat meg mindent. Több kiegészítő eszköz kidolgozását is meg kellene kezdeni a polgárok jobb beilleszkedése, illetve a költségek és az árak igazságosabb elosztása érdekében.

1.2 Ajánlások

1.2.1 Az EGSZB úgy véli, hogy az áremelkedések időszakában **szociális szempontból** a fogyasztók egyes kategóriái számára **hasznos volna európai kezdeményezésre differenciálni a közlekedési és energiafogyasztás „létfontosságú”, vagyis támogatható, illetve „választott” részét**, melyeket társadalmi párbeszéd keretében kellene meghatározni.

1.2.2 A **strukturális alapok** szerepet kaphatnának az energiaellátási szolidaritásban és a polgárok mobilitásának fenntartásában.

1.2.3 Az **állami források** K+F fellépések közötti **elosztásának** EU-szinten **kiegyensúlyozottnak** kell lennie, a klíma megóvása és az Unió energetikai függetlenségének optimalizálása érdekében.

Az EGSZB folyamatos fellépést szorgalmaz egy olyan színvonalú kutatásért, amely képes jelentős és gyors eredményeket produkálni az új energiaforrások és használatuk területén – a kutatás melletti állandó elkötelezettség az árfolyamok csökkenése esetén nem lanyhulhat, mint az első kőolajsokk idején.

1.2.4 Az **állami támogatásokra vonatkozó jogszabályoknak** rendszeresen mentességet kellene biztosítaniuk a nemzeti támogatási alapok számára a kutatással kapcsolatos versenyszabályok alól, megfelelő biztonságot garantálva az új technológiák kiaknázását és ezzel munkahelyek létesítését vagy megtartását támogató befektetőknek.

1.2.5 Az RSFF⁽¹⁾ -nek az innovatív kkv-kra történő kiterjesztése lehetővé tenné versenyképességük fejlesztését a közlekedés/energia páros javítására irányuló konkrét intézkedések előmozdítása mellett.

(1) RSFF: Kockázatmegosztási pénzügyi mechanizmus, az EBB 2007. június 5-i együttműködési megállapodása hozta létre a kutatás/fejlesztés és az innováció előmozdítására Európában, 10 milliárd eurós kerettel.

1.2.6 Az EGA ⁽²⁾ **kiterjesztése**, a hozzáférés kritériumainak bővítése hozzájárulna a klímaváltozás elleni küzdelem munkavállalókat terhelő negatív következményeinek enyhítéséhez.

1.2.7 Az európai gazdaság **versenyképességének és egyúttal társadalmi kohéziójának** megóvása érdekében az EGSZB támogatja:

- **egy közös iparpolitikára vonatkozó iránymutatási séma** kidolgozását, a fenntartható fejlődés, illetve a közlekedési módok sikeres komodalitásának ⁽³⁾ jegyében,
- egy, a tagállamok közötti szolidaritásra alapuló **energiapolitikát**, mely a klíma megóvásának törekvésével párosul,
- **tanulmányok elvégzését egy európai általános érdekű energiaszolgáltatás lehetőségével és megvalósíthatóságával kapcsolatban** a polgárok szolgálatában, közös koncepcióval az árak, az üzemanyagadók, a biztonsági pénzügyi szabályok, a gazdasági fejlődés és a klímaváltozás elleni küzdelem tekintetében; mindez javítaná a **tagállamok nemzeti energia- és közlekedési közszolgáltatásának szerepét** ⁽⁴⁾, mely a szabályozások, a területek, a polgárok alapvető jogainak védelme és a foglalkoztatás találkozási pontját alkotja,
- egyszerre mennyiségi és minőségi, **számszerű célkitűzéseket és mérési eszközöket** az energetikai hálózatok, illetve az elosztási tevékenységek szétválasztásának hatékonyságára és az árakra kifejtett hatásra vonatkozóan,
- a **fogyasztók körében** az eredmények széles körű terjesztésével az európai üzemanyagadók rendszerének harmonizációjáról, valamint hasznos mutatók kidolgozását követően a közlekedés környezetre gyakorolt hatásáról **végzett felméréseket**,
- egy **valódi párbeszéd megindítását** a jövőbeli „klímatervekről”, a versenytorzulások és a szociális dömping kiküszöbölése érdekében.

⁽²⁾ A globalizációhoz való alkalmazkodás elősegítését célzó európai alap.

⁽³⁾ A komodalitás meghatározása: „A módköziség, vagyis a különböző szállítási módok hatékony alkalmazása külön és kombináltan egyaránt” – Az Európai Bizottság 2010-ig szóló közlekedéspolitikai fehér könyvének féldéi felülvizsgálata 2006 júniusában.

⁽⁴⁾ Az EK-Szerződés 73. cikke: „E szerződéssel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”. Lásd a Tanács 1970. június 4-i 1107/70/EGK rendeletét a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról, HL L 130., 1970.6.15., 1–3. o., valamint AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2007. október 23-i, 1370/2007/EK RENDELETÉT a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról és a Tanács 1191/69/EGK és 1107/70/EGK rendeleteinek hatályon kívül helyezéséről.

1.2.8 Ezen túlmenően az EGSZB a **vállalkozások szintjén** szükségesnek tartja az Európai Unió vállalatai és szolgáltatásai esetében:

- **társadalmi párbeszéd és tárgyalások** megkezdésének előmozdítását a **megkerülhetetlen közlekedési és energia-költségekről** mint a minimálbér eleméről,
- egy **fenntartható mobilitási terv megvitatásának előírását** az adott vállalaton vagy szolgálaton belül,
- **valamint új vállalat-tanúsítványok kialakítását**, az EMAS mintájára,
- **ezt követően az energiafogyasztás és közlekedés terén igazolható megtakarításokból származó nyereség értékelésének elvégzését** a vállalatokon, illetve szolgálatokon belül, melynek kritériumait szintén a párbeszéd keretében határoznák meg, és e nyereség **elosztása** a vállalat és a munkavállalók között kialakított módon történne,
- **kvalitatív tanulmányok készítését a munkavállalók egészségi állapotáról** a közlekedési eszközök és energiaforrások használatából eredő kitettség tükrében, **megelőző intézkedések foganatosításának céljából**.

1.2.9 **Közösségi szinten az EGSZB szerint a következő témákról volna szükséges társadalmi párbeszédet kezdeményezni:**

- az Unió területén előttünk álló feladatok **kulturális dimenziójáról és emberi kihívásáról**, hogy a mindenki számára elérhető áron hozzáférhető közlekedés és energia hozzájárulhasson a polgárok jólétéhez és az Unió sokféleségének megértéséhez,
- a közlekedéssel és az energiával való megfelelő gazdálkodásra történő **általános nevelés** előmozdításáról **az elemi oktatás alsó tagozatától kezdve**,
- **átfogó felmérések révén** általánosságban a **polgárok egészségi állapotáról** a közlekedési eszközök és energiaforrások használatából eredő kitettség tükrében, **megelőző intézkedések foganatosításának céljából**,
- úgy ítéli meg, hogy az Unió kialakíthatna egy **szabvány megjelölési rendszert** – a HÉA jelölés mintájára (nem védjegyet) –, a **közlekedés/energia/környezet hármastétel polgárokban való tudatosításának céljából**, minden egyes fogyasztási termék esetében előírva, hogy a **címkéjükön külön sort kell feltüntetni „APCO₂ – Added Production of CO₂”** megjelöléssel,
- **az EGSZB szerint a kereskedelemről folytatott tárgyalások keretében** később felhasználhatnák az európaiak által kifejlesztett szabványt, és az eredményeket belefoglalhatnák a kereskedelmi dokumentumokba is, az Edifact ⁽⁵⁾ mintájára,

⁽⁵⁾ Edifact: Az igazgatási, kereskedelmi és közlekedési adatok elektronikus cseréjének rövidítése – az ENSZ szabványa, amely egyszerre határozza meg a szerkezetet és a tartalmat; a nemzeti és szektorális szabványhivatalok megfelelően kiigazították, hogy minden egyes tevékenység követelményeit figyelembe vegye.

a civil társadalom évente elvégzett ellenőrzése mellett, ahogyan az Európai Gazdasági Tanács esetében láthatjuk az ENSZ-rendszeren belül, amely évről évre jelentést tesz az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsának (UNECE) az Edifact aktuális helyzetéről⁽⁶⁾, mindez globális szinten előnyösnek bizonyulhatna az Unió számára.

2. Az Unió lehetséges cselekvési területei

2.1 Diplomácia

2.1.1 Az Unió energetikai függetlensége, a gazdaság fejlődése, az európai polgárok életszínvonalának megőrzése, a társadalmi és környezeti fenntarthatóság mind összefüggnek azzal, hogy a tagállamok hogyan képesek biztosítani energiaellátásukat.

2.2 Piacok

2.2.1 A közlekedés és az energia iránti kereslet, illetve az üvegházhatást okozó gázok (GHG) kibocsátása egyre fokozódik. Az **energia** és a hálózati iparágak tekintetében az **európai piacok** továbbra is széttagoltak, bár körvonalazódik egyfajta integrációs tendencia (a franciaországi, belgiumi és hollandiai piacok 2006-os „összekötése”, mely várhatóan 2009-ben Németországra is kiterjed; az európai „spot” piac kialakítása⁽⁷⁾; fúziós törekvések). A liberalizáció választott útja, mely a hálózatok (gáz, villamos energia, vasúti közlekedés) szétválasztásával jár, ugyanakkor sajátos veszélyeket rejt magában, például az Unión kívüli tulajdonban lévő külföldi alapok (szuverén alapok) általi felvásárlást, válságok esetén a közösen kezelhető tartalék-kapacitások hiányát, ellenőrizetlen és a fogyasztók számára katasztrofális árpolitikákat. A nukleáris energia ismét megkerülhetetlen kérdéssé lép elő az Unióban: e kérdést közösségi szinten nem tárgyalni felelőtlenség volna.

2.2.2 Az utazás lehetősége egyet jelent a munkával, a turizmussal, a többi európai és Európa megismerésének lehetőségével. Az energiaárak szűkítik e lehetőségeket, és súlyos hatással lehetnek a polgárok, a vállalkozások életére, a foglalkoztatásra és a gazdasági tevékenységre.

2.2.3 Megfelelő *energiaszerkezetet* és Európán belüli szolidaritást kell kiépíteni, a piac további elaprózódásának elkerülésére. Az Unión belül igény van a koherens szabályokra és az azok tiszteletben tartását felügyelő szabályozó szervekre, az egyszerre mobil és befogadó társadalom érdekében. Ennek kezdeményezője éppen a civil társadalom lehet.

2.3 Árkialakítási politika

2.3.1 A fogyasztói árak alakulását befolyásoló tényezők:

- **a liberalizáció:** a fogyasztók nem érezték meg a beharangozott költségcsökkenést,

⁽⁶⁾ Az ENSZ 56 tagú Európai Gazdasági Tanácsa egyike az ENSZ GSZB-jeként működő UNECE öt regionális bizottságának. Az európai országok mellett tagjai közé tartozik az Egyesült Államok, Kanada, Izrael és a közép-ázsiai köztársaságok is.

⁽⁷⁾ A „spot” piac a valutaárfolyamokkal, kamatlábakkal vagy nyersanyagárral spekulál, ultragyors szállításokat köve le másnapi vagy akár egy napon belüli határidővel.

- **az árak kölcsönös hatása egymásra:** az energiaár hatása érződik a közlekedésben, a kőolajár hatása a földgáz árában, egymással összefonódva alakítják az árpolitikát; az árakat felhajtó, és abból a legnagyobb hasznot húzó termelők és a forgalmazók árakat a felére csökkentik, amikor a fizetőképesség romlik,

- **az európai valuta árfolyama:** az euró dollárral szembeni átváltási árfolyama az áremelkedést enyhítő tényező lehetne, de a válságot megelőző túlságosan nagy kereslet és árak az euró-övezetben csapódnak le, annál keményebben, mivel itt igen magas az üzemanyagárrakra kivetett nemzeti adó szintje⁽⁸⁾, a válság alatt pedig az euró csökkenése a dollárral szemben gyengíti a termelési ár csökkenését,

- **a pénzügyi piacok helyzete:** a 2008. év végi válság által előidézett likviditási hiány a nyers kőolaj árának csökkenését vonta maga után, az eladók a vevők lehetőségeihez igazodtak a túlzott veszteség elkerülése érdekében; azonban az üzemanyagárrak a válság kezdetén kevéssé profitáltak az árak csökkenéséből, miközben a válság gazdasági és társadalmi következményei kezdtek érezhetővé válni,

- **az adópolitika:** súlyosan nehezedik az energiára, tagállamonként változó, melyet európai szinten felül kell vizsgálni, és valóban harmonizálni kell,

- **a megújuló energia piaci lehetőségei:** ezek az energiák profitáltak az árak globális emelkedéséből, amely elfedte magas induló költségeiket, ám az átlagos fogyasztó számára egyelőre kevéssé kézzelfoghatók e tendencia előnyei; ellenben az árak csökkenése gyengítheti helyzetüket,

- **külső tényezők** is szerepet játszanak, például „a szennyező fizet” elvével járó költségek, vagy szerepet játszhatnak a kőolajtermékek szállítói közötti valódi verseny beindítása és a harmonizált árú európai gázolaj révén.

2.3.2 Az EGSZB szerint **az Unió szerepének a szolidaritás erősítésében kell megmutatkoznia**, támogatva a fenntartható fejlődésre és a közlekedési módok sikeres komodalitására alapuló közös iparpolitika irányadó sémájának kidolgozását, szabályozási eszközökkel biztosítva az európai politika stabilitását. E politika kidolgozásához hasznosnak bizonyulna komoly vizsgálatot végezni a hálózatok és az elosztási vagy működtetési tevékenységek szétválasztásának áráról.

⁽⁸⁾ DESTATIS (Német Szövetségi Statisztikai Hivatal): az energiaárak éves szinten 3,8 %-kal húzzák felfelé a termelési árakat. Ugyanezen időszak alatt az árak összességében 7 %-kal, a kőolajszármazékoké 19 %-kal, a villamos energiáé 10 %-kal nőtt. Az energiát leszámítva az árak csak évi 2,7 %-kal nőttek volna (in: Les ECHOS napilap, francia kiadás, 2008. március 21–22.).

2.4 Finanszírozás

2.4.1 Az állam szintjén:

E vélemény a társadalmi következmények tekintetében csupán néhány aspektust kíván jelezni ⁽⁹⁾. Ami a központi források felhasználását illeti, a rövidtávú eredményekkel járó intézkedések és a kutatási erőfeszítések közötti forráselosztás során EU-szinten meg kell találni a kényes egyensúlyt az éghajlatváltozás elleni védekezés, az Unió energetikai függetlensége, illetve a polgárok jólétének törekvése között. Az előirányzott és felhasználásra nem kerülő, fennmaradó közösségi forrásokat rendszeresen egy kutatás- és innováció-támogatási alapba kellene utalni. Az állami támogatásokra vonatkozó jogszabályoknak a kutatás területén mentességet kellene biztosítani a nemzeti támogatási alapok számára a versenyszabályok alól, jogbiztonságot garantálva az új technológiák kiaknázását és ezzel munkahelyek létesítését vagy megtartását támogató befektetőknek. A kvv-kat támogatni kellene a Lisszabonban 2000-ben meghatározott hasznos növekedési szint elérésében, a munkahelyek fenntartásában és fejlesztésében és innovációs képességük megőrzésében.

2.4.2 A fogyasztók szintjén:

Az Unió hatékony eszközökkel rendelkezik (strukturális alapok, regionális politika). A szakértők a válságot megelőzően világszerte úgy becsülték, hogy az energiaipari alapanyagok árának növekvő tendenciája tartós lesz. Az Európai Bizottságnak el kell gondolkodnia, hogy az árfolyamok emelkedése esetén hogyan mozgósítsa a közösségi szolidaritást az energiaszegénység általi kirekesztődés enyhítése érdekében, amely az EU GDP-jére is kihatással van, valamint hogy válság esetén (az árak csökkenését a vásárlóerő csökkenése hatására többek között a fogyasztás csökkenése követi) hogyan cselekedjen az igénylések támogatása érdekében.

A közlekedés/energia kettős kérdés alakulásának egyik társadalmi következménye, hogy az áremelkedések alkalmával mindannyiunkat ennek a csapdájába ejt, miközben a globalizációból és a világgazdaság pénzügyi dominanciájából eredő külső nyomás – mely a válsághoz vezetett –, amúgy is érezteti hatását a bérekben és a háztartások vásárlóerejében, és az EU alulfoglalkoztatottság-ákkal küzd. Egyébiránt az árak jelentős részben közvetett és differenciálatlan adók függvényei.

Az EGSZB úgy véli, szociális szempontból hasznos volna európai kezdeményezésre differenciálni a megtett kilométerek, az elfogyasztott üzemanyag, a villamos energia kilowattok, stb. „létfonosságú” illetve „választott” részét, átlagos becslések illetve fogyasztói kategóriák alapján, melyeket társadalmi párbeszéd keretében kellene meghatározni. Így új támogatási rendszereket lehetne kialakítani a hátrányosabb helyzetűek számára az elkerülhetetlen, létfontosságú részre.

Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy meg kellene vizsgálni az integrált európai energiapiac megvalósíthatóságát, melyet a közös energiapolitika szolgálatába lehetne állítani. A közös árkonceptió a gazdasági fejlődés fenntartásáért – s egyúttal a klímaváltozás ellen és

⁽⁹⁾ Lásd az EGSZB véleményeit, nevezetesen: Allewelt, „A jövő közlekedési infrastruktúrája”, 2004.1.28., ces93.2004; Krzaklewski, „TEN: egy integrált megközelítés felé”, 2008.3.28., HL C 204., 2008.8.9., 25. o.

a fogyasztók érdekeiért – folytatott küzdelem eszközévé tenné e rendszert, a költségek igazságosabb elosztása révén.

2.5 Adópolitika

2.5.1 Az adópolitika is befolyásolja az árak alakulását (az ökológiai címke ennek legújabb eleme). A tagállamok e téren megőriztek bizonyos mozgásteret. Egy integráltabb piaci politika kialakítása rábírhatná az EU-t, hogy vizsgálja felül az adópolitika terén kialakult helyzetet, és növelné az átláthatóságot a fogyasztó/polgár számára.

2.5.2 A kőolajtermékek forgalmi adójának Unió által meghatározott mértéke a mennyiségen, a HÉA az értéken alapul; mint minden közvetett adó, a HÉA is igazságtalan, hiszen a hozzájárulási kapacitástól függetlenül érvényesül: így a leghátrányosabb helyzetű társadalmi-gazdasági csoportokat sújtja a leginkább. A tagállamok állampolgárai azonban nem egyenlők az üzemanyagadók tekintetében, ezért az utóbbiakról nyilvánosságra szánt tanulmányokat és felméréseket kellene végezni a fogyasztók körében a legjobb rendszer megtalálása érdekében a konvergencia irányába. Egy „európai” gázolajnak azonnali hatása lenne az átláthatóság tekintetében ⁽¹⁰⁾.

2.6 Kutatás

2.6.1 A produktív beruházások fellendítése révén olyan szintet kell elérni, amely jelentős és gyors eredményekhez vezet, ami nélkül sem az energetikai függetlenség, sem az Unió klímaváltozás elleni küzdelemben elfoglalt vezető pozíciója nem őrizhető meg, és sem az európai életszínvonal, sem pedig Európa jövője nem tartható fent. A megújuló energiákkal és a tiszta és gazdaságos közlekedéssel kapcsolatos európai szabadalom ingyenes engedélyezési eljárása csökkentené a lappangási időt a felfedezés és a piacra bocsátás között. Egy hasonló politika nem mondana ellent a Lisszaboni Szerződés 194. cikke 1. bekezdése c) pontjának. Elkerülhetetlen bizonyos ésszerű kockázatokat vállalni. Az EBB ma már befektetéseit az energiahatékonyság 20 %-os növeléséhez köti. Ez a rendszer az innováció támogatására is vonatkozhatna ⁽¹¹⁾ és számos vállalkozásnak fel kellene kínálni.

⁽¹⁰⁾ Az üzemanyagokra vonatkozó adópolitika kiegészíti a közlekedési infrastruktúrák használatának díjszabását annak érdekében, hogy a külső költségek beépüljenek a felhasználók által fizetett árakba. Ezáltal lehetővé válik az üvegházhatású gázok kibocsátásához kapcsolódó külső költségek összetevőjének beépítése. Márpedig, miután a közúti szállítási szektort teljes egészében liberalizálták, a belső piac zökkenőmentes működése elé a harmonizált üzemanyag-adóztatás hiánya állít egyre nagyobb akadályt. Az Európai Bizottság 2010-ig szóló közlekedéspolitikai fehér könyve, 2001.

⁽¹¹⁾ Ld. az EGSZB véleményét, előadó: Wolff, „A környezetvédelem illetve energiahasználat szigorúbb politikai követelményeinek hatása az európai ipar versenyképességére”, 2008.2.20., ces HL C 162., 2008.6.25., 72. o.

A kockázatmegosztási pénzügyi mechanizmushoz való hozzáférés lehetősége a kkv-k számára (lásd az 1.2.5. pontot) növelhetné az innovatív tevékenységek megvalósítását az egész területen. Például fejlődnek a *car-sharing* kezdeményezések, azonban, mint St Briec vagy Rennes városában ⁽¹²⁾, továbbra is függenek a helyi támogatások lehetséges szintjétől, pedig mobilitást, CO₂-csökkenést, időnyeréséget és szociális projekteket biztosítanak a hátrányos helyzetűek hozzáférése és a használatukkal járó csekély kiadások révén.

2.7 Területek

2.7.1 A közlekedés és az energia a régiók vérkeringése, a helyi fejlődés esélye (lásd a TGV gyorsvasút vonalak megnyitásának hatását a franciaországi régiókra). Az utazások azonban, melyek hagyományosan a gazdaság és a területrendezés motorjai voltak, magas energiaköltségek esetén fékezőleg hatnak.

2.7.2 Az Unió számszerű célkitűzésekhez kötött energia- és klímapolitikát fogadott el, amihez megfelelő mérési eszközökre lesz szüksége. Megfontolásra érdemes a minőségi aspektusok harmonizált mérése az Unióban, az energia és a közlekedés területi dimenziója különösen alkalmasnak tűnik a **szükségletek felmérésére**. Helyi szinten a tendenciák kifinomult ismerete segíthet a források jobb kezelésében.

2.7.3 Az Unió regionális politikáján keresztül **a területek támogatásokban részesülnek**. E támogatások lebontásának tükröznie kellene a polgárok közlekedési és energiaellátási jólétének fokozására irányuló törekvést. A közlekedés/energia kettős kérdés alakulása a gazdaság teljes rétegeit érintheti, súlyos társadalmi következményekkel, amikor a kapcsolódó negatív hatások egy olyan ágazatot sújtanak, mint a halászat, ahol a költségek növekedése felemészti a profitot.

2.7.4 A gazdasági tevékenységek elosztása és **a városokon belüli mobilitás kezelése** ⁽¹³⁾ kondicionálja a napi kétszeri ingázást. A strukturális alapok támogathatják a helyi munkaerő felvételére vonatkozó kötelező előírást (a kijelölt zónákban lakók számára fenntartott munkahelyek százalékos aránya, adómentességek az elkötelezett vállalkozásoknak). A foglalkoztatás, a lakhatás és az esélyegyenlőség, vagyis a fizetés mellett negyedik tényezőként a közlekedés is alapvetően elősegíti vagy gátolja a társadalmi beilleszkedést.

Azok a megoldások, melyek elkerülik a közösségre háruló költségek kiigazításának negatív szociális hatását, fellelhetőek a lakhatással, a foglalkoztatással és a mobilitással kapcsolatos állami várospolitikák új prioritásaiban és koordinálásában.

⁽¹²⁾ Bretagne (22), Franciaország; Saint-Briec városa meghallgatás tárgyát képezte a jelen véleményen dolgozó tanulmányozócsoport részéről.

⁽¹³⁾ EGSZB-vélemény: Ribbe, „Közlekedés a városi és nagyvárosi területeken”, ces HL C 168., 2007.7.20., 77. o..

Megfelelő jogi garanciákat nyújtó nemzeti, illetve európai keretek között az intézkedések felosztása tehát a legmegfelelőbbben a regionális és helyi testületek, vállalkozások és háztartások szintjén valósulhatna meg.

2.8 Közszolgáltatások

2.8.1 Az energia tekintetében a helyzet inkább „oligopolisztikus”, semmint valóban konkurenciális képet mutat. A polgárok kedvezőtlenül fogadják a hálózatokhoz való hozzáférésben és az árpolitikában mutatkozó hatásokat (pl. a gazdaságtalannak kikiáltott szárnyvonalak és buszhálózatok megszüntetése, fogyasztói árak növekedése, energiaköltség stb.). A nemzeti közszolgáltatások a szabályozás, a területi fellépések, a polgárok alapvető jogainak védelme és a foglalkoztatás metszéspontjában állnak.

A közösség szerepe, hogy enyhítse a helyzet alakulásának következményeit és a polgárokat érintő bizonytalanságot. A helyi önkormányzatoknak aktívan kellene területükön fellépniük a gazdasági és pénzügyi sokk mérséklése érdekében. A közlekedés/energia kettős kérdés alakulásában erősen érintett lévén megoldásokat keresnek.

Új kormányzati eszközökre van szükség a különböző – helyi, regionális, közösségi – fellépési szintek között. A közösségi programokat ismertebbé kellene tenni a nagyközönség számára, illetve nyitottabbá a kísérletezésre.

2.8.2 A munkahelyek eloszlása a foglalkoztatási medencékben javítható volna azzal, ha a tömegközlekedési hálózatok szerveződéséhez kötődne. A helyi foglalkoztatási szolgálatok rendkívül fontos szerepet töltenek be; e szervezeteknek tekintettel kellene lenniük az energiára és a közlekedésre nehezedő új kényszerekre.

2.8.3 A területek hálózatba szerveződése politikai döntések és beruházások függvénye. Az árképzés befolyásolása révén biztosítható a hozzáférés és a megfizethető ár, illetve a kevésbé előnyös helyzetűek beilleszkedése. A közlekedés, a maga szükségességével, drágaságával és olykor ritkaságával együtt a kirekesztődés 4. számú tényezőjévé vált a lakhatás, a munkahely és a bér után. Társadalmi éberségre van szükség a közlekedésre kirótt újabb kötelezettségek következményeivel kapcsolatban (Energia-Klíma-változás Intézkedéscsomag). A gazdasági hatékonyságra a következők módszeres megközelítése révén kellene törekedni: az utazással kapcsolatos politikák, intermodális kapcsolódások, valamennyi földrajzi tér és időbeli egység versenyképes jövedelmezővé tétele ⁽¹⁴⁾, műszaki és társadalmi kutatás a források optimalizálása érdekében, a költségek csökkentése mellett. Ez a szereplők politikai akarátólól és aktivizálódásától függ.

⁽¹⁴⁾ Saint-Briec település, Bretagne (22), Franciaország, október 6-i meghallgatás: „virtuális” helyi közlekedési vonalak felállítása, kérésre aktívulva konkrét útvonalakon, egy olyan mobilitási központnak köszönhetően, mely a közlekedési módok helyi felhasználók általi integrált irányítását kezelő számítógépes eljárás révén működik, illetve tájékoztat a többi hálózatról (ITS, Intelligent Transport System).

2.9 Egészségügy

A közlekedés/energia kettős kérdés alakulásának következményei a polgárok egészségében is jelentkeznek. Indokolt volna tehát a korábbi választásokat ellensúlyozó intézkedéseket hozni, az „Energia-Klíma-változás Intézkedéscsomag” tiszteletben tartása mellett, mellyel az Európai Bizottság közlekedéspolitikai fehér könyve már foglalkozik.

2.9.1 Az **egészségromlás okai a közlekedés** hosszú munkahely/otthon útvonalakon való **mindennapos, ismétlődő használatával összefüggésben** hatást gyakorolnak a szociális rendszerekre, ezek a következők: a munkaerőpiacon maradás nehézségei, stressz, aszténia, a felnőtteknél megfigyelt betegségek sorozata: allergiák, izom- és ízületi betegségek, a fiataloknál pedig allergiák, hörghurut stb.

A nem fenntartható energiák használatával összefüggésben: a levegő, az édes és a sós vizek, a talaj, a talajból nyert élelmiszer minőségének romlása stb. Egyébiránt újra kell gondolni a nukleáris energiához való visszatérést és annak potenciális veszélyeit, illetve a népesség felvilágosítását, a nukleáris energiatermelő tagállamokban mutatkozó kereslet növekedése, illetve az erdőműpark előregedése okán.

2.10 Foglalkoztatás

2.10.1 A növekedésnek, a foglalkoztatásnak (**lisszaboni stratégia**) és a fenntartható fejlődésnek **az energia és a közlekedés drágulásával, majd a pénzügyi válság következményeivel kell szembenéznie**. A lisszaboni stratégia szociális fejezetéhez kapcsolódó szociális kérdések és a foglalkoztatáshoz kapcsolódó kérdések újrarendelődésre várnak. A liberalizáció már eddig is jelentős következményekkel járt az európai földgáz/villamos energia ágazatban dolgozóakra nézve.

2.10.2 Az Európai Unió klímapolitikájának erősödő közösségi dimenziója magába foglalja egy **valódi makrogazdasági szintű társadalmi párbeszéd kezdeményezését**, amelynek végcélja Európa jövőbeli „klímatervének” megtárgyalása lenne, a versenytorzulások és a szociális dömping elkerülése érdekében. Az Európai Bizottság a társadalmi partnereket egy olyan mechanizmus kialakításával támogathatná, amely lehetővé teszi számukra – a közlekedés/energia kettős kérdésre is kiható – új klímapolitikából következő gazdasági és társadalmi átalakulási folyamatok „előrejelzését, megelőzését és adott esetben kezelését”.

2.10.3 Az EGSZB véleménye szerint jelentősen növelni kell az alkalmazott kutatásokra fordított eszközöket, hogy az innovatív technológiák fejlesztése valóban a munkahelyek számának növekedéséhez vezethessen, különös tekintettel a kkv-kra és mikroállalkozásokra.

2.10.4 Az EGSZB **támogatja az EGA** (Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap) **kiterjesztésének gondolatát**, a klímaváltozás elleni küzdelem jegyében hozott intézkedések munkavállalókra kifejtett negatív hatásainak enyhítése érdekében. Az EGSZB szerint minden nehézségekkel küzdő, a szegénység által fenyegetett vagy kirekesztett népességet támogatni kell, és ezért a szóban forgó alap működési mechanizmusát is felül kell vizsgálni az EGA-hoz való hozzáférés kritériumainak bővítésével kezdve.

2.10.5 Az EGSZB úgy érzi, a kényszerű kiadások egyre nagyobb terhet rónak a kevésbé jómódúakra, és fenyegetik e népesség **e-integrációját**, újabb tényezővel súlyosbítva munkaerőpiaci és társadalmi kirekesztődésüket. Az Uniónak képesnek kell lennie arra, hogy az árak alakulását ezen polgárai számára is elviselhető szinten tartsa, mindeközben növelve az energiaellátás biztonságát.

2.11 Szociális párbeszéd a vállalatokon belül

2.11.1 A közlekedés/energia kettős kérdés alakulása **mikrogazdasági szinten** következményekkel jár a vállalatokra is, és ezzel a szociális párbeszéd keretében is foglalkozni kell.

– A szociális párbeszédnek foglalkoznia kellene **a személyzetek és vezetők** fenntartható, energiatakarékos magatartására és tiszta közlekedésre való **nevelésével**.

– A tárgyalások keretében **kötelezővé lehetne tenni egy fenntartható mobilitási terv kidolgozását** az adott vállalaton vagy szolgáltatáson belül.

– A munkáltatót rá lehetne szorítani arra, hogy a szociális párbeszéd keretében megállapított szinten ismerje el a **munkavállalók közlekedési költségeit**, mint a minimális bérszint egy elemét.

– A szociális párbeszéd keretében meg lehetne határozni **új vállalat-tanúsítási** rendszerek feltételeit ⁽¹⁵⁾.

– Tárgyalásokat lehetne folytatni a szakmai tevékenység energiafogyasztásának visszaszorítása és a gazdaságos közlekedés révén elért nyereség megosztásáról és a párbeszéd keretében meghatározott kritériumok szerinti értékeléséről.

A vállalaton belüli szociális párbeszéd előtt tehát új lehetőségek széles tárháza nyílik.

2.12 Kultúra és oktatás

2.12.1 A közlekedés és az energia régóta sajátos **kulturális dimenziót is nyertek**, melyet a demokrácia a polgárok széles rétegei számára elérhetővé tett. Ezt a dimenziót, amely mára az európai építkezés alapvető tényezőjévé lépett elő, meg kell óvni, ami jelentős megoldandó **emberi kihívást** jelent az európai sokszínűség megértése és gyakorlása szempontjából.

(15) EMAS-típusú tanúsítványok, „Eco Management & Audit Scheme”, 2002-ben és 2004-ben felülvizsgált 1995. évi rendelet, 761/2001. sz. rendelet az önkéntes részvételtől.

2.12.2 Az EGSZB szerint a jelenlegi fejlődési tendenciák új alkalmat teremthetnek a **polgárok gyermekkortól** a többi európai ember jobb megismerésére **való nevelésére**, és a népesség mobilitásának megfelelő kiaknázására. Ez az oktatási politika egyúttal a mindennapos polgári felelősségvállalás gesztusaira is irányulhatna, figyelembe véve a hátrányos helyzetű – csökkent képességű, idős, kirekesztett – népességet is. Az említett oktatási politika a potenciálisan hozzá kapcsolódó egészségre való neveléssel is párosulhatna ⁽¹⁶⁾.

2.13 A szervezett civil társadalom fellépése

2.13.1 Egyéni szinten

Minden polgár kötelessége tájékozódni és joggal várja el a döntések **átláthatóságát**, akár a közösségi intézményekről, akár az olyan struktúrákról van szó, mint a szabályozási ügynökségek. Az EGSZB szerint ezen a területen széles körű népszerűsítő kampányra volna szükség.

Az EGSZB ismételten támogatásáról biztosítja a Bizottság 2007. július 5-i javaslatát ⁽¹⁷⁾ az **európai energiafogyasztók chartájával kapcsolatban**, amely garantálná a fogyasztók jogait, melyek „*érvényesülését nem hagyhatjuk pusztán a piaci mechanizmusokra*” (a charta 1.2 és 1.8. pontja).

2.13.2 Globális szinten

Az energiapolitika kihívásainak való megfelelés nagyszabású **társadalmi mobilizációt** követel meg, amelyhez a **polgárok részvétele és önkéntes fellépése** szükséges.

Az EGSZB e cél érdekében olyan javaslatot terjeszt elő, amely alkalmas lehet a **polgárok illetve a fogyasztók tudatosságra nevelésére, nevezetesen a hozzáadott CO₂ kibocsátás címkézését valamennyi fogyasztási terméken**.

Kelt Brüsszelben, 2008. december 4-én.

az „Európai Gazdasági és Szociális Bizottság” elnöke
Mario SEPI

A polgárok, miközben lehetőségük volna felelős döntéseket hozni, nem rendelkeznek kellő láthatósággal. Az Unió két további szinten is felléphetne úgy, hogy közben fenntarthatja vállalkozásai versenyképességét:

- egyrésztől **makrogazdasági szinten**, amint az EGSZB 2008. február 20-i véleménye ⁽¹⁸⁾ is rámutatott.
- másrésztől **mikrogazdasági szinten**, ahol a fogyasztók választási lehetősége jelentősen bővülnének, ha a vállalkozások – egy EMAS típusú, szabványosított tanúsítási rendszeren keresztül – **az értéklánc valamennyi szintjén** minden termék, áru illetve szolgáltatás címkéjén feltüntetnék a **hozzáadott széndioxid-mennyiséget**. Hasonló irányba mutató részleges kísérletek folyamatban vannak Nagy-Britanniában, valamint az Unión kívül például a kanadai Vancouverben.

A fenti – a HÉA-címkézéshez hasonlítható – **címkézési rendszer** révén növelni lehetne az egyes polgárok tudatosságát, a különböző termékek és szolgáltatások fogyasztásakor: az „**APC Added Production of CO₂**” megjelölés minden könyvelési dokumentumon szerepelne, akár a szupermarket vásárlói blokkjáról van szó, akár a fizetési kimutatásról, minden egyes termékre és szolgáltatásra kiterjedően, lehetővé téve az Unió valamennyi polgára számára, hogy objektív alapon magáévá tegye a problematikát.

Ez a rendszer nem kapcsolódna a CO₂ termelés okozta költségek megfizetésének koncepciójához. A legsürgősebb feladat a **tudatosság megteremtése** minden polgárban, **egyszerű eszközökkel**, minden szektorra kiterjedően.

Az EGSZB úgy véli, a kereskedelemmel foglalkozó globális fórumok magukévá tehetnék ezt az európai gyakorlatot. Az eredmények helyet kaphatnának a már szabványosított kereskedelmi dokumentumokban, az *Edifact* mintájára, a civil társadalom éves szintű ellenőrzésével: az *Európai Gazdasági Bizottság* például évente beszámolót készít az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsa (UNECE) részére az *Edifac* aktuális állapotáról.

Az EU-nak testhossznyi előnye van a „*Közlekedés – Energia – Környezet*” hármas fejezet szükségszerű – egyazon politika három fejezeteként való – közös kezelésének tudatosítása terén. Ebből az előnyből globális szinten is tudnia kell előnyt kovácsolni.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság főtitkára
Martin WESTLAKE

⁽¹⁶⁾ EGSZB-velemény: Sharma, „Túlsúlyosság Európában – a civil társadalom különböző partnereinek szerepe és felelőssége”, (ces HL C 24., 2006.1.31., 63. o.).

⁽¹⁷⁾ EGSZB-velemény: Iozia, „Az energiafogyasztók európai Chartája”, 2008.1.16., HL C 151., 2008.6.17., 27. o..

⁽¹⁸⁾ Említett Wolff-velemény, EGSZB