

Raport końcowy

Pierwsze laboratorium

10–11 grudnia 2012 r., Bruksela

Całościowe zarządzanie mobilnością: Dialog Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych z zainteresowanymi stronami

Drugie laboratorium

4–5 lutego 2013 r., Bruksela

Zrównoważona mobilność i zintegrowane planowanie w obszarach miejskich: Dialog związków zawodowych z władzami lokalnymi

Wspierane przez:



Spis treści

1	Informacje podstawowe.....	3
2	Raport z pierwszego laboratorium.....	4
3	Zalecenia i punkty działań wynikające z pierwszego laboratorium.....	5
4	Raport z drugiego laboratorium.....	8
5	Zalecenia i punkty działań wynikające z drugiego laboratorium.....	9
	Załącznik I: Podsumowanie prezentacji z pierwszego laboratorium.....	13
	Załącznik II: Podsumowanie prezentacji z drugiego laboratorium	33

1 Informacje podstawowe

W coraz większym stopniu polityka państwowa skupia się na zagadnieniach związanych ze sposobem walki z emisją gazów cieplarnianych przez środki transportu (która stanowi jedną trzecią łącznej emisji na terenie UE) oraz z promowaniem praktyk zrównoważonego rozwoju — czy to przez normy emisji dla różnych rodzajów wyposażenia transportowego, czy przez ingerowanie w sieci transportowe i przemieszczenia pośród rodzajów transportu. W kwietniu 2011 r. Komisja opracowała dokument Communication on the Single Transport Area (Komunikacja w jednolitym obszarze transportu), będący sektorową mapą drogową w ramach planu działań Roadmap 2050, według którego emisja gazów cieplarnianych w transporcie ma ulec zmniejszeniu o 60% do 2050 r.

Te zmiany powodują i będą powodować poważne implikacje dla pracowników sektora transportowego, produkcji sprzętu transportowego i gałęzi pokrewnych w zakresie przewidywanych restrukturyzacji, polityki przemysłowej lub sektorowej oraz, fundamentalnie, w zakresie warunków pracy i jakości pracy w przyszłym, zrównoważonym społeczeństwie mobilnym.

Celem przeprowadzonej serii badań było zebranie doświadczeń i perspektyw z różnych związków zawodowych (np. European Transport Workers' Federation — Europejska Federacja Pracowników Transportu, European Metalworkers'/Industrial workers' Federation — Europejska Federacja Metalowców/Pracowników Przemysłowych) oraz działań już przeprowadzonych przez konfederacje związków zawodowych na poziomie krajowym w ramach opracowywania międzydyscyplinarnych odpowiedzi i negocjowanych rozwiązań. Chciano tym doprowadzić do dialogu politycznego z innymi, niezwiązkowymi zainteresowanymi stronami (np. władzami lokalnymi na poziomie UE, krajowym, a w szczególności lokalnym oraz związki przemysłowe i organizacje środowiskowe specjalizujące się w zagadnieniach związanych z transportem) na temat zrównoważonej mobilności miejskiej. Ogólnym celem tych badań było wykorzystanie dialogu politycznego w celu wywołania lub zainicjowania bieżącej debaty związków zawodowych na temat mobilności oraz wypracowanie kluczowych żądań związków zawodowych w tym zakresie na poziomie europejskim, jak również zidentyfikowanie strategicznego partnerstwa w przeszłości w celu osiągnięcia tych żądań.

Pierwsze laboratorium w ramach tego projektu, zatytułowane „Całościowe zarządzanie mobilnością: Dialog Europejskiej Konfederacji Związków zawodowych z zainteresowanymi stronami”, zostało zorganizowane w dniach 10-11 grudnia 2012 r.

Drugie laboratorium w ramach tego projektu, zatytułowane „Zrównoważona mobilność i zintegrowane planowanie w obszarach miejskich: Dialog związków zawodowych z władzami lokalnymi”, odbyło się w dniach 4-5 lutego 2013 r.

Organizacja European Partners for the Environment przygotowała na potrzeby tych laboratoriów dwa dokumenty bazowe, które pozwoliły na kontrolowanie przebiegu dyskusji z publicznością podczas różnych sesji. Wnioski z laboratoriów zostaną zebrane w postaci rezolucji w sprawie zrównoważonej mobilności, która zostanie przekazana Komitetowi Wykonawczemu Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych w 2013 r. oraz w postaci strategii wykonawczej, obejmującej podejmowane strategiczne powiązania partnerskie.

Projekt był kierowany przez komitet kierujący, który zebrał się dwukrotnie w celu przygotowania laboratoriów i śledzenia ich przebiegu. Komitet kierujący składał się z następujących organizacji: European Trade Union Confederation (ETUC — Europejska Konfederacja Związków Zawodowych), European Transport Workers Federation (ETF — Europejska Federacja Pracowników Transportu), IndustriALL oraz European Partners for the Environment (EPE — Europejscy Partnerzy dla Środowiska).

Prezentacje opublikowane podczas dwóch laboratoriów są dostępne na stronie internetowej: <http://www.etuc.org/a/10684>

2 Raport z pierwszego laboratorium

Tematem pierwszego laboratorium była „Rola pracowników w promowaniu całościowego zarządzania mobilnością”. Omówiono ogólne zasady różnych rodzajów transportu i ich połączeń z uwzględnieniem koncepcji całościowego zarządzania mobilnością. Włączono w to rolę pracowników w odniesieniu do producentów pojazdów, dostawców, przemysłu paliwowego, decydentów, dostawców infrastruktury, nabywców i użytkowników pojazdów, planistów logistycznych, dostawców usług transportu publicznego, planistów miejskich, podmiotów finansowych i innych. To laboratorium przeprowadzono w świetle roli zrównoważonej mobilności jako komponentu modelu rozwoju społecznego, promującego szerszy porządek rozkwitu koniunktury i dobrego życia dla wszystkich.

Specyficzne cele posiedzenia były następujące:

- zidentyfikowanie bieżących trendów i zebranie opcjonalnych zasad i najlepszych praktyk branżowych, które mogą mieć istotny wpływ na dążenie do zespolonych korzyści zrównoważonej mobilności i tworzenia miejsc pracy w UE;
- określenie innowacji społecznych i ekologicznych, wymaganych do zapewnienia sprawiedliwego przejścia (Just Transition) dla sił roboczych w odniesieniu do zrównoważonej mobilności, wspieranej przez UE w umowie UNFCCC podpisanej w Cancun w grudniu 2010 r.;
- ocena implikacji (wyzwań i potencjałów) zrównoważonej mobilności w zakresie zatrudnienia, w odniesieniu do trendów zatrudnienia i jakości pracy w bezpośrednio powiązanych sektorach i ich zasobach roboczych;
- opracowanie i promowanie wymiany informacji oraz dobrych praktyk wśród związków zawodowych oraz, w przypadku organów niezwiązkowych, zasad zrównoważonej mobilności, odpowiednich narzędzi i środków;
- zapewnienie podstawy dla strategicznego partnerstwa w zakresie zrównoważonej mobilności na poziomie europejskim.

3 Zalecenia i punkty działań wynikające z pierwszego laboratorium

Przejście na zrównoważoną mobilność

Jednym z głównych wyzwań, wynikających ze zmiany klimatu, jest tak zwane „wyzwanie dla zatrudnienia” — jak jednocześnie osłabić efekt zmiany klimatu, zachować lub nawet zwiększyć poziomy zatrudnienia i zachować lub ulepszyć jakość pracy.

Wdrożenie zielonych praktyk biznesowych może mieć dwojaki wpływ na pracę. Może wpłynąć na liczbę miejsc pracy przez utworzenie nowych, wyeliminowanie bieżących, niewydajnych miejsc pracy lub zastąpienie ich bardziej ekologicznymi albo przekształcić bieżące miejsca pracy przez wprowadzenie nowych obowiązków związanych ze środowiskiem. Zielone praktyki biznesowe mogą także wpłynąć na jakość pracy, zdefiniowaną w czterech wymiarach: bezpieczeństwo kariery i zatrudnienia, rozwijanie umiejętności, zdrowie i dobre samopoczucie oraz zrównoważenie życia zawodowego i prywatnego.

Istotnym czynnikiem, zapewniającym społecznie odpowiedzialne przejście do wysokiej klasy, ekologicznych miejsc prac, są uzgodnione działania rządów, pracowników, pracodawców i innych zainteresowanych stron.

Nie jest możliwe opracowanie bezpośrednich wniosków dotyczących ogólnego wpływu zmiany klimatu na jakość pracy. Głównym efektem kryzysu ekonomicznego i finansowego było spowolnienie (głównie przez cięcia w funduszach publicznych) ogólnego procesu ekologizacji przemysłu na terenie Unii Europejskiej. Wymiarem jakości pracy najbardziej dotkniętym przez zmianę klimatu wydaje się być rozwijanie umiejętności; wpływ na pozostałe wymiary jest mniej wyraźny.

Dane zebrane podczas posiedzeń sugerują, że pracownicy sektora transportowego muszą być angażowani przez pracodawców w procesy zmian ekologicznych, mających na celu osiągnięcie zrównoważonej mobilności; należy ich w pełni przekonać, dlaczego ekologizacja jest potrzebna, a to nie jest często wyraźnie powiązane z lepszą jakością miejsc pracy.

Ponieważ przejście na zrównoważoną mobilność jest w głównej mierze procesem o charakterze politycznym, oczekiwania „zielonych” zmian powinny być bardziej bezpośrednie i wyraźne, ponieważ środki zarządcze należy planować i wdrażać od samego początku. Władze publiczne odgrywają istotną rolę w pomocy sektorowi transportowemu we wdrażaniu innowacji ekologicznych o osiągnięciu żądanego poziomu niskowęglowej polityki w przemyśle.

Aby ułatwić przejście na zrównoważoną mobilność, władze publiczne mogłyby wdrożyć dobrze zrównoważone środki nadzorcze i finansowe, wspierane przez działania niefinansowe, oraz wprowadzić nowe programy szkoleniowe. Można przytoczyć wiele przykładów innowacyjnych, najlepszych praktyk w zakresie zrównoważonej mobilności, które skupiają się na poziomie lokalnym. Rządy centralne i regionalne powinny skoordynować działania z rządami lokalnymi i zaangażować instytucje lokalne, aby połączyć i usprawnić praktyki w zakresie zrównoważonej mobilności.

Wyzwania wynikające ze zmiany klimatu w sektorze transportowym można podsumować w następujący sposób:

- Rosnący popyt na mobilność (większe odległości dojazdów, więcej podróży międzynarodowych) prowadzi do wzrostu przepływów transportowych (zwłaszcza w zakresie transportu drogowego i powietrznego), a tym samym do wzrostu emisji CO₂.
- Presja publiczna w kierunku czystszej i bardziej energooszczędnego transportu, zwłaszcza w zakresie transportu drogowego i publicznego.
- Rosnące ceny energii i, w szczególności, surowe wymogi środowiskowe wywierają nacisk na sektor transportu samochodowego, będący zarówno wymogiem, jak i szansą dla firm w tym sektorze.

Kluczowe problemy związków zawodowych

Europejskie związki zawodowe z branży transportowej współpracują z organizacjami pracodawców i instytucjami w zakresie opracowywania rozwiązań, które prowadzą do zrównoważonych systemów transportowych oraz popierają współpracę zamiast konkurencji między różnymi rodzajami transportu i dążenie do zapewniania jakości zatrudnienia.

Zmiana podejścia i zmiana zasad zarządzania są głównym wyzwaniem dla związków transportowych. Powodem jest fakt, że dotychczas pracowały one nad różnymi projektami, budując własną wizję i strategię zapobiegania wpływowi transportu na zmianę klimatu. W zakresie niezbędnej polityki transportowej zrównoważonej pod względem społecznym i ekologicznym, konieczne jest opracowanie koncepcji, które będą dążyć do osiągnięcia zrównoważonych celów w szerszym interesie społecznym, w tym także w interesie pracowników sektora transportowego. Konieczne jest wypracowanie integralnego podejścia, które pozwoli nam stworzyć uczciwy, rzetelny i zrównoważony system transportowy.

Z dużej części tych projektów wynika, że spójna i ambitna polityka w zakresie zmiany klimatu może stworzyć miliony bezpośrednich miejsc pracy w przemyśle transportowym i miliony dodatkowych pośrednich miejsc pracy. Będą one tworzone głównie w branży transportu publicznego i infrastruktury. Konkretnie wymagane są:

1. ocena wpływu społecznego,
2. działania dla organizacji „Just Transition” w okresie przejściowym,
3. analiza potencjalnej likwidacji miejsc pracy lub potrzeby przebranżowienia.

Program ETUC w zakresie „Just Transition” obejmuje następujące założenia:

1. Regulacja: ustalenie ram prawnych z planem czasowym, który doprowadzi do ekonomicznej odpowiedzialności organów wykonawczych;
2. Innowacje: wsparcie badań naukowych i prac rozwojowych w sektorach technologicznych w celu niezależnego osiągnięcia celów, w szczególności w zakresie emisji GHG, co także stworzy szanse dla zatrudnienia;
3. Szkolenie: umiejętności ekologiczne, które zapewnią wprowadzenie zmian: pomoc pracownikom w zakresie szkoleń dodatkowych i przebranżawiania — propozycja, aby elementy odpowiednich szkoleń wprowadzić już na etapie szkolnictwa niższego i wyższego stopnia;
4. Udział: dialog społeczny: pracownicy mogą wnieść innowacyjne rozwiązania do firm;
5. Ochrona społeczna: mająca na celu zagwarantowanie wysokiej jakości miejsc pracy (kontrakty pracownicze i przyzwoite warunki pracy).

Ambitna polityka w zakresie zmiany klimatu wymaga silnej politycznej woli decydentów na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, jeżeli z jednej strony ma osiągnąć cele zredukowania emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii, a z drugiej stworzyć nowe bezpośrednie i pośrednie miejsca pracy w branży transportowej. Wymaga także dużych publicznych inwestycji w zrównoważone środki transportu i infrastrukturę.

Zrównoważona mobilność powinna stać się jednym z elementów obrad komitetów dialogu społecznego w sektorach. Konieczne jest stworzenie Obserwatorium środowiskowego i społecznego w zakresie transportu, które będzie pełnił funkcję podmiotu nadzorczego w zakresie zrównoważonych celów oraz proponować odpowiednie rozwiązania w przypadku ich nieosiągnięcia.

Dane pochodzące z udanych pilotażowych projektów w zakresie zrównoważonej mobilności na poziomie lokalnym wykazują ponadto potrzebę:

- wsparcia wykorzystania transportu publicznego przez osoby dojeżdżające do pracy;
- promowania dostępu dla pieszych, rowerzystów i osób wspólnie dojeżdżających do pracy;
- wprowadzenia osoby kierownika ds. mobilności do planów zarządzania ruchem;
- wprowadzenia opłat transportowych przy zawieraniu układów zbiorowych pracy;
- poprawienia warunków pracy przez wprowadzenie nowego modelu dojazdów do pracy;
- wsparcia strategii dotyczących bezpieczeństwa i zdrowia pracowników;
- wkładu w zrównoważenie życia zawodowego i prywatnego oraz równouprawnienia płci;

- działania przeciwko dyskryminacji i promowania przyzwoitych warunków pracy.

4 Raport z drugiego laboratorium

Drugie laboratorium poświęcono zagadnieniu „Zrównoważonej mobilności w obszarach miejskich” i promowaniu konstruktywnego dialogu między związkami zawodowymi a kluczowymi organami wykonawczymi na poziomie lokalnym w zakresie całościowego zarządzania mobilnością i zintegrowanego planowania. Uwzględniając fakt, że ponad 70% Europejczyków żyje i mieszka w miastach i obszarach miejskich oraz to, że ta liczba wciąż rośnie, opracowanie polityki w zakresie zrównoważonej mobilności powoduje konieczność odzwierciedlenia potrzeb pracowników w mobilności miejskiej.

Specyficzne cele tego posiedzenia były następujące:

- zidentyfikowanie bieżących trendów i zebranie opcjonalnych zasad i najlepszych praktyk branżowych, które mogą mieć istotny wpływ na dążenie do zespolonych korzyści zrównoważonej mobilności miejskiej i tworzenia miejsc pracy na poziomie lokalnym w UE;
- określenie innowacji społecznych i ekologicznych, wymaganych do zapewnienia sprawiedliwego przejścia (Just Transition) dla sił roboczych w odniesieniu do zrównoważonej mobilności miejskiej, wspieranej przez UE w umowie UNFCCC podpisanej w Cancun w grudniu 2010 r.;
- ocena implikacji (wyzwań i potencjałów) zrównoważonej mobilności miejskiej w zakresie zatrudnienia, w odniesieniu do trendów zatrudnienia i jakości pracy w bezpośrednio powiązanych sektorach i ich zasobach roboczych;
- opracowanie i promowanie wymiany informacji oraz dobrych praktyk wśród związków zawodowych oraz, w przypadku organów niezwiązkowych, zasad zrównoważonej mobilności miejskiej, odpowiednich narzędzi i środków;
- zapewnienie podstawy dla strategicznego partnerstwa w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej na poziomie europejskim.

5 Zalecenia i punkty działań wynikające z drugiego laboratorium

Przejsie na zrównoważoną mobilność

W odniesieniu do końcowych warsztatów ETUC-EPE, które odbyły się w maju, obszary badań obejmują w szczególności:

1. Utworzenie w związkach zawodowych sił roboczych ds. mobilności na poziomie miast, począwszy od 63 miast zarejestrowanych w programie CIVITAS lub sygnatariuszy Porozumienia Burmistrzów (Covenant of Mayors). Miasta to miejsca, w których opracowuje się główne narzędzia zintegrowanego planowania, nowe inicjatywy finansowe, mechanizmy udziałowe i kolaboracyjne zużycie/wykorzystanie.
2. Wymóg opracowania ram ustawodawczych UE w zakresie transportu i pracowników na podstawie istniejącego, obowiązkowego systemu w krajach członkowskich UE.
3. Organizacja warsztatów w zakresie integracji, transportu i ubóstwa na terenie UE.

Sektor transportu i mobilności jest istotnym współtwórcą ekonomicznej aktywności i społeczeństwa w Europie; zatrudnia ponad 10 milionów osób (60% transport drogowy, 30% transport kolejowy i publiczny, 10% lotnictwo) i generuje 5% PKB (EC 2012). Standardowo 8–16% dochodu gospodarstwa domowego jest wydatkowane na transport (Worldwatch Institute 2008). Rozwijający się transport ładunków i pasażerów skutkuje jednak wzrostem zanieczyszczenia i zatłoczenia dróg. Szacuje się, że liczba samochodów na całym świecie wzrośnie z około 1 miliarda obecnie do około 1,3 miliarda w ciągu kolejnych dziesięciu lat.

Uważa się, że zrównoważona mobilność ma duży potencjał przy tworzeniu miejsc pracy. Zasady polityki nakierowane na większą równowagę między większym wykorzystaniem transportu kolejowego i publicznego a zredukowaniem natężenia ruchu drogowego o 10% zapewniłyby poczwórny wzrost liczby bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy w sektorze transportu kolejowego i publicznego, podczas gdy zatrudnienie w drogowym transporcie ładunków zmniejszyłoby się o 50%, a w sektorze motoryzacyjnym o 60%.

Przejsie na nowe, zrównoważone alternatywy mobilności będą wymagać inwestycji w badania naukowe i prace rozwojowe oraz infrastrukturę, które mogą stanowić fundament do tworzenia bezpośrednich miejsc pracy teraz i zrównoważonego rozwoju ekonomicznego w przyszłości. Ze względu na złożoną naturę sektora transportowego, osiągnięcie tych przemian będzie wymagać całkiem nowego podejścia do równowagi środowiskowej i redukcji emisji węgla. Sieć zainteresowanych stron, które wywierają bezpośredni lub pośredni wpływ na sektor, obejmuje szeroką gamę jednostek, obejmującą podmioty zarówno z sektora transportowego, jak i spoza niego. Aby skutecznie podołać wyzwaniom zrównoważonego rozwoju sektora pod względem środowiska, konieczne jest uwzględnienie i zintegrowanie perspektyw wszystkich podmiotów w systemie.

Takie zintegrowane podejście do zrównoważonej mobilności pozwala decydentom i innym zainteresowanym stronom na lepszą ocenę złożonych wyzwań i wykorzystanie wielu dostępnych możliwości osiągnięcia celów sektora transportowego. Umożliwia także wdrożenie bardziej wydajnych zasad, pozwalających na ocenę alternatywnych kosztów między metodami i technologiami oraz umożliwia całemu sektorowi osiągnięcie docelowej redukcji emisji zamiast faworyzowania jednej metody. Na koniec, zapewnia także potencjał podziału ryzyka inwestycji na nowe technologie pośród interesariuszy w całym łańcuchach dostaw.

Nie jest możliwe narzucenie nowych koncepcji w zakresie mobilności. W celu promowania bardziej zrównoważonych zachowań, wymagane jest aktywne zachęcanie do lepszego planowania transportu. Rozwój koncepcji będzie wymagać wspólnych norm UE, uwzględniających zasady konkurencji UE. Aby zapewnić większą skuteczność, konieczne jest dopełnienie wymogów badań technicznych o podejście systemowe, z uwzględnieniem infrastruktury i wymogów ustawodawczych, koordynacji wielu organów wykonawczych i dużych projektów demonstracyjnych w celu usprawnienia integracji z rynkiem.

Kluczowe problemy związków zawodowych

Brytyjska firma Carbon Trust szacuje, że większość firm może w łatwy sposób zaoszczędzić od 10 do 20% kosztów energii, wdrażając proste działania o niskim, a nawet zerowym koszcie. Aby

to osiągnąć, konieczne jest zaangażowanie pracowników najniższego poziomu. Jednak personel nie będzie w stanie doprowadzać do zmian, jeżeli nie zrozumie powodów tych działań i nie będzie ich wspierać. Projekt GreenWorkplaces konfederacji TUC wykazał, że pracodawcy muszą postrzegać związki jako część rozwiązania. Zaangażowanie związków może prowadzić do osiągnięcia korzyści biznesowych przez poprawę wydajności środowiskowej.

Na podstawie praktycznych projektów zaprezentowanych w trakcie laboratorium zebrano następujące zalecenia:

Inwestowanie w kolaborantów specjalizujących się w zarządzaniu mobilnością. Powinno to mieć miejsce na różnych poziomach:

- na poziomach krajowych lub regionalnych, na których tworzy się zasady mobilności i planowania infrastruktury miejskiej;
- na poziomach lokalnych, na których opracowuje się plany zrównoważonej mobilności miejskiej;
- na poziomie obszarów przemysłowych lub indywidualnych firm (firmowi koordynatorzy ds. mobilności).

Ludzie wymagają szkolenia w zakresie mobilności, aby mogli dołączyć do debaty z odpowiednią wiedzą. Koordynator ds. mobilności na poziomie firmy lub obszaru przemysłowego jest nie tylko główną osobą kontaktową dla pracodawców, ale także dla pracowników.

Stworzenie platformy mobilności wewnątrz związku zawodowego. Wewnętrzny konsensus w całym związku zawodowym w zakresie konieczności stosowania bardziej zrównoważonego systemu mobilności jest niezbędny, zanim będzie możliwe wzbudzenie świadomości wśród innych lub rozpoczęcie debaty z pracownikami. **Konieczne jest zorganizowanie kursów** dotyczących bieżących systemów mobilności i ich wpływu na dobre samopoczucie społeczne, ekonomiczne i fizyczne wszystkich pracowników. **Wreszcie, mianowanie** specjalisty ds. mobilności lub utworzenie komórki zajmującej się mobilnością w ramach organizacji związku zawodowego może znacznie ułatwić zwiększenie zainteresowania zrównoważoną mobilnością.

Najpierw planowanie miejskie. Unikanie potrzeby używania samochodu to najskuteczniejszy środek zarządzania mobilnością. Związki zawodowe muszą odgrywać istotną rolę w podkreślaniu znaczenia dobrej lokalizacji nowych miejsc pracy. Dobra lokalizacja firmy z punktu widzenia zrównoważonej mobilności zapewniałaby korzyści zarówno dla pracowników, jak i potencjalnych pracodawców. Byłoby to także wyrazem zaangażowania firmy w zakresie odpowiedzialności społecznej. Firmy, które nie mają optymalnego dostępu do usług transportu publicznego, mogą zainwestować w autobusy wahadłowe lub wdrożyć systemy wspólnych dojazdów, aby ułatwić dostęp do miejsca pracy bez samochodu.

Zobowiązanie firmy do opracowania planu zrównoważonej mobilności. Pewien rodzaj zobowiązania może być koniecznym warunkiem wstępnym dla mentalnej zmiany w świadomości pracodawców i pracowników w celu zmodyfikowania zachowań i uwzględnienia zrównoważonej mobilności, wspólnie z wyraźnym wsparciem i/lub zaangażowaniem władz publicznych. Zobowiązanie do opracowania planu mobilności tworzy dla związków zawodowych możliwość wprowadzenia problemów związanych z mobilnością na stół negocjacyjny. Związki zawodowe powinny być zaangażowane w opracowywanie i tworzenie planu, ponieważ ich głównym obowiązkiem jest przekonywanie wszystkich pracowników o potrzebie zmiany ich planów mobilności.

Wspieranie firm w ich wdrażaniu. Zrównoważona mobilność nie jest podstawową działalnością większości firm i instytucji. W celu wdrożenia niektórych działań, konieczne jest gromadzenie i analizowanie kluczowych danych. W większości krajów w tych celach korzysta się z usług prywatnych konsultantów. Często udostępnienie zasobów na potrzeby inwestycji w zrównoważone rozwiązania transportowe (autobusy wahadłowe, parkingi dla rowerów) jest trudnym procesem. Władze lokalne lub regionalne mogą ułatwiać inwestycje w zrównoważony rozwój i zachęcać do nich przez publiczne fundowanie prywatnych projektów.

Kampanie informacyjne. Stałe, długoterminowe kampanie informacyjne mogą pozytywnie wpływać na zmianę percepcji pracowników, ponieważ zarówno pracownicy, jak i pracodawcy

łatwo przekonują się o zaletach zrównoważonej mobilności po skonfrontowaniu z faktami i dobrymi przykładami. Dane dotyczące projektów w zakresie zarządzania mobilnością powinny być gromadzone w systematyczny i obiektywny sposób. Związki zawodowe z całej Europy byłyby bardzo zainteresowane dostępem do obiektywnych danych i przekonywujących przykładów udanych projektów z zakresu mobilności. Oplącalne byłoby zbadanie możliwości rozszerzenia obowiązku panującego w Belgii (gdzie firmy zatrudniające ponad 100 pracowników muszą udostępniać niektóre kluczowe dane dotyczące mobilności) na inne kraje należące do Unii Europejskiej.

Wymiana umiejętności i dobrych praktyk. Umiejętności i wiedza są niezbędnymi czynnikami, ułatwiającymi dyskusję na temat zrównoważonej mobilności. Wymiana wiedzy i dobrych praktyk przez kampanie informacyjne byłaby bardzo wydajnym sposobem wzajemnej nauki oraz tworzenia wspólnego zrozumienia problemu i możliwych rozwiązań. Należałoby także powołać europejskie obserwatorium mobilności pracowników, umożliwiające gromadzenie i rozpowszechnianie tych informacji.

Ramy finansowe i prawne. Ramy finansowe i prawne sprzyjające zrównoważonym środkom transportu dla osób dojeżdżających są dla pracowników wyraźnym bodźcem, zachęcającym do korzystania z rowerów, transportu publicznego lub systemu wspólnych dojazdów. Oprócz bodźców finansowych zapewnianych przez ten rodzaj prawodawstwa, symbolizuje ono także politykę mobilności władz. Zapewniając korzyści finansowe rowerzystom, użytkownikom transportu publicznego lub korzystającym z systemu wspólnych dojazdów, rząd pokazuje własne intencje do wprowadzania zmian. Byłoby to jeszcze bardziej wiążące, jeżeli — poza stymulowaniem zrównoważonego transportu — używanie indywidualnych samochodów byłoby mniej korzystne ze względu na opodatkowanie, nałożenie opłat drogowych lub większych opłat za parkowanie.

Kluczowe żądania ETUC w tym zakresie można podsumować w niżej opisany sposób.

Na poziomie UE:

- rozwiązywanie problemów społecznych i przemysłowych;
- monitorowanie i udostępnianie informacji dotyczących badań naukowych i prac rozwojowych, standaryzacji, TEN-T;
- promowanie społecznego dialogu na temat ekologizacji ekonomicznych i sektorowych umiejętności/inicjatyw szkoleniowych;
- inicjowanie społecznego dialogu na temat zrównoważonych strategii mobilności (międzybranżowych/sektorowych) i tworzenie koalicji;
- nacisk na dyrektywy ramowe w zakresie oczekiwania zmian/restrukturyzacji.

Na poziomie kraju członkowskiego:

- uczciwe zachęty podatkowe i postanowienia ustawodawstwa pracy (telepraca, umowy o elastycznym czasie pracy);
- wspieranie innowacyjnych infrastruktur transportu publicznego;
- krajowe programy szkoleniowe;
- transakcje krajowe i tworzenie koalicji;
- lepsze warunki pracy dla pracowników sektora transportowego.

Na poziomie regionalnym/lokalnym:

- wsparcie dla planowania urbanistycznego, które lepiej uwzględnia zrównoważoną mobilność;
- opracowanie regionalnego podejścia do projektów szkoleniowych;
- tworzenie wielopodmiotowych inicjatyw dialogowych i czynny udział w nich;
- tworzenie regionalnych organizacji nadzorujących pracę.

Na poziomie firmy:

- żądanie praw dla pracowników w zakresie negocjowania/konsultowania planów mobilności;
- zwiększanie świadomości przez stosowanie modułów e-learningowych;
- angażowanie pracowników w opracowywanie planów mobilności;

- ulepszone wskaźniki i informacje.

Załącznik I: Podsumowanie prezentacji z pierwszego laboratorium

DZIEŃ 1

SESJA 1 — Zrównoważona mobilność w Europie: podstawowe informacje

Perspektywa polityki europejskiej w zakresie zrównoważonej mobilności

Monique Van Wortel — Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna: Mobilność i Transport

Transport miejski został zintegrowany w Białej księdze Komisji Europejskiej w 2011 r. Jej celem jest zredukowanie emisji gazów cieplarnianych (GHG) w Unii Europejskiej i zależności od paliw kopalnych oraz rozwiązanie problemu zatłoczenia dróg. Głównym zadaniem jest przy tym sprzyjanie konkurencyjności ekonomii UE. Dlatego bieżące wyzwanie polega na znalezieniu sposobu, jak lepiej spełnić potrzeby transportowe użytkowników i firm.

Biała księga z 2011 r. zawiera następujące zagadnienia:

1. Rozwiązania dla transportu dalekobieżnego:
 - . Pasażerowie: odpowiednia wydajność i poprawione ogólne doświadczenia z podróży (wydajne połączenia między portami lotniczymi a stacjami kolejowymi, minimalizacja stresów wynikających z osobistych przeszukań i rewizji przez ochronę).
 - . Przewóz towarów: wysokie standardy globalnego transportu drogą morską, bardziej wydajne połączenia portów terenami w głębi krajów, nowoczesne jednostki pływające i czystsze paliwa do przewozu (drogą powietrzną, koleją i drogą morską).
2. Podróże i transport międzymiastowy (inteligentne systemy transportowe — płynny transport różnymi środkami komunikacji):
 - . Pasażerowie: płynny przebieg podróży różnymi środkami transportu (internetowe systemy informacji o różnych środkach transportu i sprzedaży biletów, węzły różnych środków transportu), jakość usług i większe prawa pasażerów, minimalny wskaźnik wypadków na drogach.
 - . Przewóz towarów: logistyka bez papierów, dalekosiężne korytarze transportowe dla różnych środków, brak barier do transportu morskiego, mniej samochodów ciężarowych na krótszych dystansach.
3. Transport miejski i dojazdy do pracy:
 - . Pasażerowie: mobilność niewykorzystująca paliw kopalnych (czyste i wydajne samochody, większy udział transportu publicznego, alternatywne napędy dla autobusów miejskich i taksówek, lepsza infrastruktura piesza i rowerowa).
 - . Przewóz towarów: lepszy interfejs między trasami dalekosiężnymi a krótkimi odcinkami, centra konsolidacyjne transportu towarów i punktów dostaw, ITS dla lepszej logistyki, dostawy samochodami ciężarowymi o niskim poziomie hałasu i emisji zanieczyszczeń.

Dziesięć celów dla konkurencyjnego i zrównoważonego transportu, które określono w Białej księdze, jest skierowanych nie tylko na ustawodawstwo, lecz także na zmianę zachowań. Dwa z tych celów dotyczą mobilności miejskiej:

1. Zmniejszyć o połowę pojazdy napędzane „tradycyjnymi paliwami” w transporcie miejskim do 2030 r., wyeliminować je do 2050 r.
2. Osiągnąć logistykę miejską o zerowym poziomie emisji CO₂ w centrach dużych miast do 2030 r.

Te założenia mają na celu umożliwienie przejścia z ruchu samochodowego na mobilność opierającą się na ruchu pieszym, rowerowym i wysokiej jakości transporcie publicznym. Europejski plan działań na rzecz mobilności w miastach obejmował lata od 2009 do 2012. Raport, który zostanie opublikowany wiosną 2013 r., będzie zawierać wnioski do dalszych opracowań tego planu działań.

Utworzona 10 lat temu inicjatywa CIVITAS (Program FP) obejmuje koncepcję, testowanie, ocenę i rozpowszechnianie innowacyjnych rozwiązań dla mobilności w miastach. Program CIVITAS Plus II będzie oferować 18 milionów euro funduszy.

Pakiet mobilności w miastach, który zostanie wdrożony latem 2013 r., obejmuje 3 specyficzne inicjatywy:

1. plany zrównoważonej mobilności w miastach zapewniające przypisanie funduszy UE do strategii zrównoważonego transportu miejskiego;
2. struktury stref opłat i ograniczonego dostępu do ruchu ulicznego w miastach (ITS: pojedyncze bilety, zwłaszcza dla podróży międzymiastowych);
3. logistyka miejska o zerowym poziomie emisji w centrach dużych miast do 2030 r.

Plan rozwoju zrównoważonej mobilności w miastach (SUMP — Sustainable Urban Mobility Plan) to strategiczny plan, którego celem jest spełnienie potrzeb w zakresie mobilności ludzi i firm w miastach i ich otoczeniach, aby zapewnić lepszą jakość życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i uwzględnia zasady integracji, partycypacji i ewaluacji. Podczas opracowywania planów zrównoważonej mobilności w miastach, lokalne władze powinny uwzględniać zarówno aspekty środowiskowe, jak i społeczne. Należy także rozpatrywać łączny udział. Plany SUMP to ramy dla lokalnych władz, pozwalające na zintegrowanie polityki mobilności w miastach, dlatego powinny uwzględniać transport niezmotoryzowany i publiczny, planowanie użytkowania gruntów, budownictwo mieszkaniowe, rozwój infrastruktury, ITS, logistykę miejską, integralność (ludzie o ograniczonej mobilności). Wydajny transport publiczny z wysokiej jakości usługami jest wymagany (informacje, dostępność, częstotliwość, niezawodność, integralność z innymi środkami transportu, bezpieczeństwo, ochrona) w celu zachęcania ludności do działań przyczyniających się do rozwoju zrównoważonej mobilności. W 2011 r. stworzono dedykowaną stronę internetową (www.mobilityplans.eu), która może pomóc lokalnym władzom wymieniać najlepsze praktyki oraz wspierać działania edukacyjne i wytyczne.

Spojrzenie na transport z punktu widzenia związków zawodowych

Eduardo Chagas, Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF)

Transport towarów i osób odgrywa coraz ważniejszą rolę na współczesnym rynku i w organizacji globalnej gospodarki. Wprowadzenie systemów o zerowym inwentarzu i dostaw na czas zależy w dużej mierze od dobrego funkcjonowania łańcucha transportowego, w którym każda przerwa zakłóca przebieg całego procesu. To, w połączeniu z delokalizacją produkcji do krajów zapewniających mniejsze koszty, spowodowało nowy potencjał strat dla firm, których próbują one unikać za wszelką cenę. Liberalizacja przepisów dotyczących usług pocztowych zachęciła głównych operatorów pocztowych do rozszerzenia zakresu działalności na inne obszary transportu. Przykładowo, Deutsche Post WorldNet stała się jednym z największych operatorów przewozu towarów i logistyki na świecie. Ten rozwój korzysta z polityki liberalizacyjnej i deregulacyjnej prowadzonej przez UE, która wpływa na wszystkie sektory transportu reprezentowane w ETF. W sektorze kolejowym wkrótce zostanie opublikowany czwarty pakiet liberalizacyjny; deregulacja drogowego transportu ładunków jest aktywnie kontynuowana w ramach usiłowania rozbicia organizacji związków zawodowych i pozwolenia pracodawcom na korzystanie z niechronionej, taniej robocizny; w lotnictwie cywilnym jesteśmy świadkami rozprzestrzeniania się tanich operatorów, z których niektórzy nie przestrzegają podstawowych praw swoich pracowników, takich jak wolność tworzenia zgromadzeń i umów zbiorowych, podczas gdy obsesyjnie dąży się do dalszej liberalizacji przepisów dotyczących manewrowania na ziemi. W przypadku transportu morskiego, żeglarze morscy są wykluczeni z większości europejskich przepisów socjalnych, a pracownicy UE są dyskryminowani ze względu na swoje pochodzenie.

Komisja używa argumentu, że liberalizacja zakończy politykę monopolową oraz zapewni dostępność lepszych i tańszych usług dla użytkowników, jednak w wielu przypadkach jesteśmy świadkami zastępowania państwowych monopolii przez oligopolie ze znaczną redukcją miejsc pracy; wzrost cen dla użytkowników końcowych; i zmniejszenie jakości oraz ilości oferowanych usług; w konsekwencji powstaje dodatkowe obciążenie dla budżetów krajowych. Kolektywny transport pasażerów przeobraził się z klasycznej usługi publicznej w przemysł, w którym

prywatne firmy są nastawione na generowanie zysków i oferują tylko te linie i usługi, które gwarantują im najszybszy zwrot inwestycji.

W ostatniej Białej księdze, przyjętej w marcu 2011 r., Komisja zidentyfikowała szereg krytycznych problemów, które należy zwalczyć w ciągu następnej dekady, ale tam, gdzie podano konkretne działania, widać, że dotyczą one dalszej liberalizacji transportu, natomiast pilne działania, które są wymagane do odwrócenia wpływu transportu na klimat pozostają jakby w sferze życzeń i nie są uwzględnione w wyznaczonych długoterminowych celach.

Dlatego zmiana podejścia i zmiana zasad zarządzania są głównym wyzwaniem dla związków transportowych. Powodem jest fakt, że od 2006 r. federacja ETF pracowała nad różnymi projektami, budując własną wizję i strategię zapobiegania wpływowi transportu na zmianę klimatu. W zakresie niezbędnej polityki transportowej zrównoważonej pod względem społecznym i ekologicznym musimy opracować koncepcje, które będą dążyć do osiągnięcia zrównoważonych celów w szerszym interesie społecznym, w tym także w interesie pracowników sektora transportowego. Konieczne jest wypracowanie integralnego podejścia, które pozwoli nam stworzyć uczciwy, rzetelny i zrównoważony system transportowy.

W latach od 2006 do 2008 federacja ETF realizowała 18-miesięczny projekt fundowany przez UE o nazwie TRUST — Trade Union Vision on Sustainable Transport (Wizja związków zawodowych w zakresie zrównoważonego transportu), którego celem było z jednej strony promowanie lepszego zrozumienia i współpracy między pracownikami różnych sektorów transportowych, a z drugiej strony opracowanie wizji związków zawodowych w zakresie zrównoważonego transportu, w której, w przeciwieństwie do innych pozycji w tej dziedzinie, zintegrowano niezbędny wymiar społeczny w rdzeniu dyskusji na temat polityki transportowej. Wynikiem tego projektu była podstawa rozległej rezolucji w zakresie zrównoważonego transportu, przyjęta na kongresie ETF w 2009 r., podczas którego ETF uznała wspólną odpowiedzialność sektora transportowego za zmianę klimatu oraz potrzebę i zainteresowanie przemysłu transportowego i związków zawodowych wsparciem zrównoważonego systemu transportowego na terenie Europy i całego świata. W rezolucji ETF zobowiązuje się do uwzględniania potrzeby zrównoważonego systemu transportowego w Europie w połączeniu z europejskimi organizacjami pracodawców oraz do wprowadzenia zagadnienia zrównoważonego transportu do planów komitetów ds. dialogu społecznego w sektorach. Rezolucja Kongresowa ETF zakłada także konieczność stworzenia Obserwatorium środowiskowego i społecznego w zakresie transportu, które będzie pełnić funkcję podmiotu nadzorczego w zakresie zrównoważonych celów oraz proponować odpowiednie rozwiązania w przypadku ich nieosiągnięcia.

W ramach projektu TRANSUNION, realizowanego w latach od 2010 do 2012, federacja ETF zaangażowała wszystkie sekcje ETF do udziału w debacie na temat możliwych odpowiedzi na wyzwanie, ponownie potwierdzając chęć udziału związków zawodowych w rozwiązywaniu problemu. Konkurencja między różnymi rodzajami transportu nigdy nie powinna wpływać na współpracę i solidarność między pracownikami sektora transportowego i ich związkami zawodowymi, a federacja ETF odgrywa istotną rolę w integrowaniu różnych punktów widzenia i wypracowywania wspólnych stanowisk. Z projektu TRANSUNION wynika, że spójna i ambitna polityka w zakresie zmiany klimatu może stworzyć miliony bezpośrednich miejsc pracy w przemyśle transportowym i miliony dodatkowych pośrednich miejsc pracy. Będą one tworzone głównie w branży transportu publicznego i infrastruktury. W naszej opinii, te miejsca pracy będą tworzone głównie w sektorze publicznym. W konkretnych sytuacjach, w okresie przejściowym konieczne będą oceny wpływu społecznego i działania w zakresie „Just Transition”, obejmujące także możliwe utraty pracy i konieczność ponownych szkoleń oraz przebranżawiania.

ETF uważa, że spójna i ambitna polityka w zakresie zmiany klimatu, która z jednej strony umożliwi osiągnięcie celów zredukowania emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii, a z drugiej stworzenie nowych bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy w branży transportowej, wymaga silnej politycznej woli decydentów na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym. Wymaga także dużych publicznych inwestycji w zrównoważone środki transportu i infrastrukturę. Bieżąca polityka oszczędnego gospodarowania jest szkodliwa dla tych założeń i, co więcej, prowadzi Europę do dalszej recesji, zwiększa bezrobocie i stwarza zagrożenie dla celów ustalonych przez Komisję w Białej księdze opublikowanej w zeszłym roku.

Przechodząc dalej do różnych sektorów transportowych, polityka UE w zakresie zmiany klimatu powinna opierać się na zasadach REDUKOWANIA, ZMIAN, ULEPSZANIA i ELEKTRYFIKACJI. Redukowanie zbędnego lub bezsensownego transportu, zmiany na bardziej zrównoważone środki transportu, ulepszanie wydajności środowiskowej różnych sektorów transportowych pod względem technologii, organizacji i zachowań oraz elektryfikacji transportu. Dla każdego trybu transportu obowiązują różne współczynniki wpływu tych czterech elementów na politykę w zakresie zmiany klimatu. Należałoby poddać to pod dialog społeczny. Projekt jest także źródłem pewnych pomysłów, które chcemy przedstawić europejskim organizacjom pracodawców.

Europejskie związki zawodowe z branży transportowej współpracują z organizacjami pracodawców i instytucjami w zakresie opracowywania rozwiązań, które prowadzą do zrównoważonych systemów transportowych oraz popierają współpracę zamiast konkurencji między różnymi rodzajami transportu i dążenie do zapewniania jakości zatrudnienia.

Bieżąca polityka liberalizacji i prywatyzacji musi także dobiec końca w sektorze transportowym. To ona była odpowiedzialna za likwidację znacznie większej liczby miejsc pracy niż kryzys. Obsesja w dążeniu do zakończenia monopolu w sektorze publicznym często tworzyła drogę do powstania prywatnych struktur monopolistycznych. Koncepcje zrównoważonego transportu muszą być dalej opracowywane na poziomie UE i na poziomie krajowym w krajach członkowskich przez wprowadzanie odpowiednich przepisów. Konieczne jest także udostępnienie wymaganych środków dla badań naukowych i prac rozwojowych w zakresie koncepcji zrównoważonego transportu, nie tylko w zakresie rozwoju niezbędnej infrastruktury. Rozwój i wdrożenie ekologicznie i społecznie zrównoważonych koncepcji transportowych będą skuteczne tylko wtedy, gdy zostaną uwzględnione rzeczywiste koszty wszystkich środków transportu.

Tak jak w przypadku przewozu ładunków, systemy publicznego transportu miejskiego i dalekosiężnego pasażerów również muszą dysponować odpowiednio rozwiniętą i niezbędną infrastrukturą publiczną, regulowaną przez odpowiednią politykę publiczną. Systemy transportu zbiorowego muszą mieć przy tym wyższy priorytet. Nieograniczona, pozbawiona barier mobilność jest wymaganym warunkiem, aby ludzie uczestniczyli w życiu społecznym i publicznym. To znaczy, że wysokiej jakości, niedrogi transport publiczny musi być dostępny dla wszystkich osób. Dlatego konieczne jest ciągle rozwijanie publicznych usług transportowych i dostosowywanie ich do potrzeb zainteresowanych stron oraz gwarantowanie im dostępu do odpowiednich systemów przez przyjęcie odpowiednich taryf społecznych. Finansowanie miejskiego transportu publicznego musi być gwarantowane przez określenie wystarczających funduszy publicznych i opłat lokalnych. Generalnie, rozsądna koncepcja zintegrowanego transportu oznacza, że w ramach transportu publicznego należy zharmonizować wszystkie rodzaje transportu pasażerów w celu zapewnienia dostępu do dobrze działającej, wyważonej całościowej koncepcji.

Spojrzenie na produkcję z punktu widzenia związków zawodowych

Luc Triangle, europejski związek zawodowy industriAll

Aktualnie w sektorze mobilności w Europie jest zatrudnionych 13 milionów pracowników: 12 milionów w branży motoryzacyjnej, 400 000 w branży produkcji wyposażenia kolejowego, 300 000 w przemyśle lotniczym i astronautycznym oraz od 150 000 do 200 000 w przemyśle okrętowym. Sektor lotniczy i astronautyczny jest jedynym, który aktualnie utrzymuje się na dobrym poziomie.

W ramach procesu ponownego planowania mobilności często musimy stawiać czoła różnym dychotomiom:

1. Transport/mobilność indywidualna a zbiorowa
2. Potrzeby regionów miejskich i wiejskich
3. Usługi regionalne a ruch dalekobieżny

Stanowisko industriALL w sprawie Białej księgi z 2011 r. w zakresie transportu opublikowanej przez Komisję Europejską skoncentrowało się na następujących elementach:

1. Połączenia dalekobieżne

2. Brak spójnego, całościowego podejścia
3. Stwierdzenie „ograniczenie transportu nie jest opcją”

Stanowisko industriALL w Europie:

1. Wiemy, że istnieje konflikt interesów między podsektorami.
2. Również wyrażamy ogólny niepokój o zmianę klimatu i wpływ ruchu drogowego.
3. Wiemy, że istnieją różne problemy, zmuszające nas do zmiany sposobu organizacji transportu/mobilności, ale wiemy też, że są ograniczone budżety, ograniczone zasoby itd.
4. Jakość zatrudnienia jest ważnym, ale nie jedynym problemem w debacie.

industriAll uważa, że strategia UE musi obejmować promocję produkcji lokalnej tam, gdzie sektor jest nasycony i wymaga inwestycji. W tym zakresie transport morski oferuje dużą przestrzeń do poprawy, na przykład usunięcie samochodów ciężarowych z dróg w celu zredukowania zanieczyszczeń. industriAll widzi przyszłość dla transportu indywidualnego, ale będzie on wymagać istotnych zmian:

1. Własność kontra użytkowanie
2. Ewolucja pociągów silnikowych/z własnym napędem
3. Konieczność opracowania nowej strategii europejskiej, uwzględniającej zarządzanie zmianami wśród pracowników

Uważa się, że kolej jest jedną z najefektywniejszych form transportu. Tym niemniej, istnieje konkurencja między infrastrukturami dalekobieżnymi (finansowanymi przez UE) a regionalnymi (brak budżetu). Statki są najlepszym środkiem transportu określonych towarów; usuwają ruch z dróg i przestarzałe silniki. Przemysł lotniczy jest członem napędzającym technologię, ale wymaga usprawnień pod względem wydajności i opłacalności.

Ponadto, wymagane jest podjęcie znacznie większej ilości działań pod względem skażenia środowiska hałasem.

Podsumowując, inteligentne systemy zrównoważonej mobilności będą funkcjonować prawidłowo, jeśli opracujemy odpowiedni stosunek udziałów różnych środków transportu. Ulepszenie międzybranżowej współpracy z wykorzystaniem istniejących narzędzi, przy jednoczesnym opracowywaniu nowych, jest kluczowym czynnikiem napędzającym zmiany. Należy zauważyć, że przewidywanie i angażowanie społeczeństwa jest również istotne. Związki zawodowe powinny być częścią debaty, zapewniającej wprowadzanie zmian w polityce w celu opracowania inteligentnego i zrównoważonego systemu mobilności/transportu, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedniego rozłożenia udziałów między różnymi środkami transportu.

SESJA 2 — Wizja z punktu widzenia przemysłu

Wyzwania dla operatorów transportu publicznego

Jean Dekindt, Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP)

Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP — International Association of Public Transport) to międzynarodowa sieć władz i operatorów transportu publicznego, decydentów politycznych, instytutów naukowych oraz dostawców i usługodawców branży transportu publicznego. Jest to platforma, umożliwiająca ogólnoswiatową współpracę, rozwój działalności biznesowej i dzielenie się wiedzą pośród 3400 członków z 92 krajów. UITP jest globalnym adwokatem transportu publicznego i zrównoważonej mobilności oraz promotorem innowacji w tym sektorze.

UITP przyjęło dobrowolną strategię, której celem jest podwojenie wskaźnika wykorzystania transportu publicznego do 2025 roku. Obecnie:

1. Transport publiczny = 15% transportu na terenie UE
2. Prywatne i zmotoryzowane środki transportu = 55% transportu na terenie UE
3. Niezmotoryzowane środki transportu = 30% transportu na terenie UE

Populacja miast w Europie w 2025 r. będzie o 15% większa niż obecnie. Jeżeli działalność biznesowa będzie prowadzona tak jak dotychczas, stopień wykorzystania samochodów

osobowych będzie wzrastać, w przeciwieństwie do transportu publicznego i niezmotoryzowanych środków transportu. Transport miejski będzie w 95% polegać na oleju. Udział oleju zużywanego przez sektor transportu publicznego będzie w 2025 r. o 15% większy niż obecnie.

W 2025 r. zmierzmy się nie tylko z ogólnym 30-procentowym wzrostem emisji gazów cieplarnianych z transportu miejskiego, lecz także z takim samym, 30-procentowym wzrostem liczby wypadków śmiertelnych w tym sektorze. Zwiększą się one o ponad 85% w krajach rozwijających się na terenie Afryki, Bliskiego Wschodu i Azji, a dodatkowo 60-procentowy wzrost ruchu ulicznego w miastach w 2025 r. doprowadzi do obniżenia jakości życia.

Oto scenariusz proponowany przez UITP na 2025 rok w UE:

1. 40% dla samochodów
2. 30% dla pojazdów niezmotoryzowanych
3. 30% dla transportu publicznego

Jeżeli nastąpiłoby prawidłowe wdrożenie tego scenariusza, liczba wypadków śmiertelnych w sektorze transportu miejskiego zmniejszyłaby się o 15%. Ta strategia stworzyłaby od 7 do 14 milionów miejsc pracy w sektorze transportowym. Stanowiłoby to 1,2–2 milionów „zielonych” miejsc pracy w sektorze transportowym na terenie Europy.

Inteligentne systemy transportowe wspierają zrównoważoną mobilność

Hermann Meyer, ERTICO – ITS Europe

ERTICO to sieć interesariuszy inteligentnych systemów transportowych i usług w Europie. Łączy ona władze publiczne, podmioty branżowe, operatorów infrastruktury, użytkowników, krajowe stowarzyszenia ITS i inne organizacje. Partnerzy ERTICO i jej dedykowany zespół wysoce wykwalifikowanych specjalistów pracują nad zakresem działań, mających na celu przyspieszenie rozwoju i wdrażania inteligentnych systemów transportowych na terenie Europy i poza nią.

ERTICO dąży do opracowywania mądrzejszej, bezpieczniejszej i czystszej mobilności. Cały proces zaczyna się od użytkowników inteligentnych systemów transportowych (ITS). Konieczne jest nie tylko opracowanie technologii, lecz także jej dokładne przetestowanie w celu zapewnienia przewidywanej funkcjonalności. Technologia musi wykazywać:

- dokładność przestrzenną (lokalizacja zdarzenia),
- czas zwłoki (szybkość przekazywania informacji).

Czynniki wymagane do potencjalnego rozwoju ITS:

1. Informacje
2. Świadomość
3. Ostrzeżenie
4. Unikanie (incydentów)
5. Zarządzanie mobilnością: zestawianie wszystkich powyższych informacji
6. Automatyzacja

Dlatego też priorytety ERTICO są następujące:

Bezpieczniejsza mobilność:

1. Dostarczanie aktualnych danych dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym
2. Wdrożenie ogólnoeuropejskiego systemu eCall
3. Wdrożenie kooperacyjnego systemu ADAS, obejmującego posunięcie się w kierunku zautomatyzowanego ruchu pojazdów
4. Bezpieczna interakcja między użytkownikami, pojazdami i infrastrukturą

Mądrzejsza mobilność:

1. Optymalne wykorzystanie danych dotyczących ruchu drogowego i podróży w celu generowania międzybranżowych informacji o podróżach i ruchu
2. Ogólnoeuropejska platforma dla kooperacyjnych usług ITS
3. Żądanie reakcyjnego, kooperacyjnego zarządzania transportem i siecią

4. Wdrożenie systemów informacyjnych i rezerwacyjnych, zapewniających bezpieczne parkowanie pojazdów ciężarowych

Czystsza mobilność:

1. Wsparcie dla kierowców w zakresie przyjęcia bardziej energooszczędnego sposobu jazdy
2. Energooszczędne, kooperacyjne zarządzanie flotą i operacje logistyczne
3. Energooszczędne zarządzanie siecią ruchu i infrastrukturą
4. Integracja elektrycznych, ładowanych pojazdów w sieciach transportowych i energetycznych

Żadne z powyższych zagadnień nie są planowane na odległą przyszłość: ERTICO już wdraża projekty w miastach pilotażowych, które dostarczają przypadki testowe i aktualnie funkcjonują w oczekiwany sposób. Potrzeby w zakresie kompetencji można podsumować następująco:

1. Produkcja pojazdów
2. Komunikacja bezprzewodowa
3. Infrastruktura transportowa
4. Transport publiczny/ zarządzanie flotą/ logistyka

Potencjał zrównoważonej mobilności w Europie zapewni:

- zmniejszenie o 30% liczby wypadków śmiertelnych na terenie Europy
- zmniejszenie o 30% liczby wypadków skutkujących poważnymi obrażeniami na terenie Europy
- zmniejszenie o 15% zatłoczenia wynikającego z ruchu drogowego
- zwiększenie energooszczędności o 20%
- zwiększenie o 50% dostępności w czasie rzeczywistym informacji o ruchu drogowym i podróżach

Będzie to możliwe przez opracowanie i wdrożenie nowych produktów i usług, które przyczynią się do stworzenia miejsc pracy, rozwoju ekonomicznego i dobrobytu społecznego. Fakt, że Europa wydaje się zajmować wiodącą pozycję w tym obszarze, jest doskonałą możliwością, aby stać się liderem w tym sektorze na całym świecie.

Zwiększenie wydajności łańcucha dostaw na terenie Europy — Port w Antwerpii

Jan Van Dessel, Port w Antwerpii

Port w Antwerpii jest od średniowiecza niezbędnym ogniwem światowego handlu. Aktualnie na jego historię pracuje 150 000 osób, kreujących ścisłą współpracę między prywatnymi przedsiębiorstwami, władzami publicznymi i władzami portu. Antwerpia jest położona w sercu Europy. Mieszcza się w niej główne europejskie centra produkcyjne i konsumpcyjne. 60% europejskiej siły nabywczej mieści się w promieniu 500 km od Antwerpii. **1650 pracowników administracyjnych Portu w Antwerpii zapewnia sprawną i bezpieczną codzienną pracę portu.**

Na potrzeby obsługi rosnącej ilości ładunków towarowych przeznaczonych dla odbiorców zlokalizowanych w głębi łądu, port wykorzystuje głównie kontenery i zbiorniki płynów.

Wdrożono dwie strategie:

1. Aktywna polityka podziału środków transportu
2. Współpraca z węzłami komunikacyjnymi w głębi łądu

Port w Antwerpii dąży do opracowania pełnego podziału środków transportu:

- Statki: z 34% obecnie do 42% w 2020 r.
- Kolej: z 10% obecnie do 15% w 2020 r.
- Ciężarówki: z 56% obecnie do 43% w 2020 r.

Aby osiągnąć ten podział, port w Antwerpii musi:

1. Opracować infrastrukturę
 - Tunel kolejowy Liefkenshoek
 - Kanał Alberta dostosowany do 4-warstwowego transportu kontenerów

2. Zoptymalizować warunki rynkowe w celu oferowania konkurencyjnych usług kolejowych i z wykorzystaniem barek
 - . Otwarty dostęp do czyszczenia, napraw i serwisowania zbiorników dla wyposażenia kolejowego
 - . Edukacja maszynistów lokomotyw (specjalizacja w zakresie wąskich gardeł transportowych)
 - . System ruchu barek (Barge Traffic System — BTS)
3. Ułatwić rozwój nowych warunków kolejowych
 - . Neutralna platforma dla użytkowników kolei z portu w Antwerpii
 - . Połączenie Antwerpii koleją z Chinami i Wielką Brytanią
 - . Wysokiej jakości usługi transportu wewnątrzportowego przy użyciu barek

Współpraca z węzłami komunikacyjnymi w głębi lądu wymaga:

- optymalizacji sieci transportu barkami i koleją;
- wsparcia platform logistycznych w naturalnych obszarach lądowych Antwerpii (np. Liège, Genk, Venlo, Duisburg itd.).

Łańcuch dostaw i strategia lądowa portu w Antwerpii obejmuje trzy warstwy geograficzne:

1. Transport wewnątrzportowy
 - . Silny nacisk na zwiększenie wydajności i unikanie zatłoczenia
 - . Trójmodalne podejście
2. Rdzenna sieć lądowa
 - . Sieć intermodalna o dużej gęstości i częstotliwości do/z najważniejszych lokalizacji docelowych w „rdzennych obszarach lądowych”
 - . Barki jako 1-sza opcja wyboru
3. Korytarze lądowe
 - . Opracowanie specyficznych korytarzy (kolejowych) do szeregu strategicznych miejsc docelowych
 - . Kolej jako 1-sza opcja wyboru

SESJA 3 — Najlepsze praktyki w zakresie całościowego zarządzania mobilnością

Spojrzenie na transport drogowy

Ralf Diemer, Zrzeszenie Niemieckiego Przemysłu Motoryzacyjnego

Zrzeszenie Niemieckiego Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA) składa się z około 600 firm członkowskich, które zebrały się w celu badania i tworzenia czystej i bezpiecznej mobilności samochodowej w przyszłości. VDA reprezentuje producentów motoryzacyjnych i zaopatruje firmy w celu ciągłego, konkurencyjnego wykorzystania ich doświadczeń i umiejętności.

W ostatnich czasach sytuacja ekonomiczna była korzystna dla przemysłu motoryzacyjnego. Chiny, Stany Zjednoczone, Azja i kraje Ameryki Łacińskiej notowały wskaźniki znacznego wzrostu, co jest ważną niszą dla przemysłu motoryzacyjnego na całym świecie. W Chinach przypada średnio 20 pojazdów na 1000 mieszkańców; natomiast w Unii Europejskiej — 400 pojazdów na 1000 mieszkańców.

Samochody osobowe są rynkiem o potencjale rozwoju. Tego rozwoju nie można jednak osiągnąć przy użyciu tych samych metod, ponieważ musimy zmagać się z wyzwaniem w zakresie emisji CO₂ i jego wpływu na klimat. Konsumpcja w branży motoryzacyjnej zmniejszyła się o 3,5%.

Celem VDA jest zmniejszenie emisji CO₂ do 120 mg/km. Pod koniec lat 50. XX wieku normalna ciężarówka zużywała 50 litrów paliwa, a aktualnie 32 litry — jednak wciąż musimy wdrażać dalsze ulepszenia.

Aby osiągnąć dekarbonizację Europy w 2050 r., konieczne jest osiągnięcie założenia 95 g/km w 2020 r. Elektryfikacja samochodów czy zastosowanie wodoru mogą być innowacyjnymi

rozwiązaniami, ale klientów musi być stać na posiadanie samochodu i jeżdżenie nim. Przywołuje to na myśl pytanie, czy regulacje UE nie są zbyt ambitne. Zbyt ambitne regulacje sprawiają, że samochody są zbyt kosztowne i klienci będą dokonywać zakupów później lub taniej, ponieważ ceny sprzedaży są określane przez rynek. Nie wspomże to ani rozwoju zatrudnienia, ani środowiska.

Przemysł motoryzacyjny wymaga dochodów od klientów, aby mógł realizować inwestycje w nowe technologie, zwłaszcza dlatego, że kompetencje techniczne mają swoją cenę. W jaki sposób można promować droższe alternatywy technologiczne?

W odniesieniu do zatrudnienia, marki klasy Premium sprzedają pojazdy za wyższą cenę, co pozwala na stosowanie lepszych technologii i warunków zatrudnienia w Europie. Ponadto, dzięki ogólnoświatowej produkcji i ilości eksportu, Niemcom udało się utrzymać wskaźnik zatrudnienia.

Wizja VDA na przyszłość obejmuje:

1. Popieranie inwestycji w badania naukowe i prace rozwojowe
2. Zachęty dla klientów neutralne pod względem technologicznym
3. Utrzymanie przystępnej ceny mobilności indywidualnej
4. Publiczne zaopatrzenie dla pojazdów wyposażonych w alternatywne systemy napędowe
5. Brak polityki sprzeciwiającej się klasie Premium
6. Koncepcje lepszych regulacji i zintegrowanego podejścia
7. Kwalifikacja osób (na przykład inżynierów)

Koncepcje współpracy w zakresie współmodalności (z CO₂ do CO³)

Frans Cruijssen/Dirk 't Hooft, Argusi B.V.

Celem projektu CO³, finansowanego przez UE w ramach programu FP7, jest zachęcanie do strukturalnego przełomu w konkurencyjności i równowagi europejskiej logistyki przez stymulowanie poziomej współpracy (określanej mianem „Carpooling for Cargo” — wspólne przewozy ładunków) między europejskimi dostawcami. Aby osiągnąć zamierzony cel, zostaną utworzone powtarzalne i skalowalne scenariusze poziomego łączenia przepływu i współmodalności.

Pośród różnych wymaganych strategii, ten projekt jest skierowany na współpracę poziomą. Zdolność europejskiego systemu transportowego nie jest w pełni wykorzystywana pod względem strukturalnym. Współpraca pozioma lub inteligentne łączenie przepływu towarów przez różne firmy jest potężnym i innowacyjnym rozwiązaniem tego problemu.

Firmy, które współpracują ze sobą i łączą swoje przepływy logistyczne, mogą osiągnąć znaczne korzyści na poziomie ekonomicznym, społecznym i środowiskowym. Dotychczas dostawcy, którzy chcieli nawiązywać taką współpracę, byli powstrzymywani przez przeszkody natury praktycznej. Jednym z celów tego projektu jest wyeliminowanie tych właśnie przeszkód.

W trakcie realizacji, w ramach projektu CO³ na terenie Europy zostaną wdrożone rzeczywiste projekty testowe, których wyniki i wnioski zostaną udostępnione publicznie. Jako taki, projekt będzie źródłem przydatnych informacji dla podmiotów logistycznych (firm, dostawców, logistycznych firm usługowych). W ramach projektu CO³ będą ponadto realizowane konferencje i specjalistyczne warsztaty oraz zostanie stworzona platforma, na której będzie można odnaleźć partnerów do współpracy.

Wizja UE i CO³:

1. Zmniejszenie poziomu zależności Europy od importowanego oleju
2. Zredukowanie emisji węgla z transportu o 60% do 2050 r.
3. Zmiana środków transportu: 30% mniej pojazdów na drogach w 2030 r. – 50% mniej w 2050 r.
4. Różnorodność środków transportu: sieć korytarzy europejskich (niski poziom węgla/ekologia)

Opracowanie łańcucha dostaw może być traktowane jak kolaboracyjny proces, który może zwiększyć równowagę. Projekt CO³ skupia się na: jednoczesnym zwiększeniu wydajności, skuteczności i równowagi przez współpracę poziomą i międzyfirmowe połączenie przepływu towarów.

Powiernictwo i współpraca pozioma są dwoma kluczowymi elementami projektu CO³. Powiernicy pełnią istotną rolę zarządzania współpracą, a ich funkcje dzielą się na następujące aspekty:

- Online: harmonijna organizacja codziennych procesów kolaboracyjnych
 - . Połączenia ładunków
 - . Ustalanie priorytetów
 - . Synchronizacja
 - . Osoba kontaktowa
 - . Interfejsy IT
- Offline: neutralne zewnętrzne wsparcie dla współpracowników
 - . Tworzenie masy krytycznej
 - . Stabilność i uczciwość
 - . Zgodność prawna
 - . Wsiadanie i wysiadanie
 - . Rozwiązywanie konfliktów
 - . Poufność danych

Współpraca pozioma jest także ważnym elementem na drodze do celów projektu CO³. Projekt CO³ uwzględnia te dwa elementy jako istotne w zakresie ram prawnych:

A) Zakaz tworzenia karteli (art. 101 UE), ale brak zakazu

- współpracy między podmiotami niekonkurującymi ze sobą;
- współpracy między konkurującymi firmami, które nie mogą niezależnie realizować projektu lub działania objętego współpracą.

B) Dyrektywa UE (2011/C 11/01) w art. 101 UE dot. „umów o współpracy poziomej” nie zakazuje współpracy poziomej w przypadku współpracy z zaufaną stroną (np. „spółka kupująca organizację”).

Podsumowując:

- Współpraca pozioma sprawia, że transport jest wydajny i zrównoważony
- Wymagany jest strukturalny proces rozwoju współpracy
- Wymagana jest funkcja powiernika
- Ważne jest uczciwe dzielenie zysków w celu unikania działań monopolowych
- Ważny jest dobry fundament prawny

DZIEŃ 2

SESJA 1 — Bariery do zmiany i sprawiedliwe przejście

Spojrzenie na sprawiedliwe przejście

Benjamin Denis, Europejska Konfederacja Związków Zawodowych

Globalna organizacja produkcji przynosi ze sobą nowe potrzeby w zakresie mobilności (np. belgijskie krewetki, które są obierane na terenie Północnej Afryki i odsyłane do Europy w celu pakowania). Liczba miejsc produkcji znacznie się zmieniła i stworzyła nowe potrzeby w zakresie globalnej mobilności.

Potrzeba mobilności na poziomie lokalnym jest powiązana ze sposobem przetwarzania przestrzeni: jej przyczyną jest urbanizacja i rozprzestrzenianie się obszarów miejskich oraz prywatny samochód osobowy jako środek transportu. Urbanizacja tworzy koncentryczne kręgi, które generują potrzeby w zakresie mobilności, których spełnienie przy użyciu systemu transportu publicznego często nie jest tak wydajne jak przy użyciu samochodów (indywidualnych).

Jesteśmy społeczeństwem ruchu. Ma ono pewne ograniczenia, których przyczyny są następujące:

1. Przyczyny środowiskowe. Sektor transportowy jest odpowiedzialny za 35–40% emisji gazów cieplarnianych w krajach przemysłowych. Powoduje on także uwalnianie zanieczyszczeń stałych, wyczerpywanie zasobów naturalnych, zanieczyszczanie gleby (i wody).
2. Przyczyny zdrowotne. WHO oświadczyła, że cząstki stałe są rakotwórcze. Hałas, wypadki na drogach, cukrzyca, zaburzenia sercowo-naczyniowe na skutek braku aktywności fizycznej są innymi konsekwencjami intensywnego korzystania z samochodów.
3. Przyczyny ekonomiczne. Mobilność generuje koszty w zakresie wydatków infrastrukturalnych, społecznych i zdrowotnych. Im dłuższy czas oczekiwania na decyzje i ich wdrożenie, tym większy jest koszt ponoszony przez społeczeństwo.

Aby wydostać się z tego modelu, musimy pójść w kierunku sprawiedliwego przejścia (Just Transition), które obejmuje akceptowanie i rozpoznawanie potrzeby paradygmatycznej zmiany, która zakłada, że wszyscy muszą walczyć przeciwko zmianie klimatu do 2100 r. Musimy zorganizować tę zmianę w rzetelny i sprawiedliwy sposób w zakresie zatrudnienia (utrzymanie jakości i ilości).

Zgodnie z ETUC, istnieje 5 priorytetowych obszarów, umożliwiających osiągnięcie sprawiedliwego przejścia (Just Transition):

1. Regulacja: ustalenie ram prawnych z planem czasowym, który doprowadzi do ekonomicznej odpowiedzialności organów wykonawczych;
2. Innowacje: wsparcie badań naukowych i prac rozwojowych w sektorach technologicznych w celu niezależnego osiągnięcia naszych celów, w szczególności w zakresie emisji GHG, co także stworzy szanse dla zatrudnienia;
3. Szkolenie: umiejętności ekologiczne, które zapewnią wprowadzenie zmian: szkolenie pracowników wszystkich kategorii w celu przekwalifikowania — propozycja, aby elementy odpowiednich szkoleń wprowadzić już na etapie szkolnictwa niższego i wyższego stopnia;
4. Udział: dialog społeczny: pracownicy mogą wnieść innowacyjne rozwiązania do firm;
5. Ochrona społeczna: mająca na celu zagwarantowanie wysokiej jakości miejsc pracy (kontrakty pracownicze i przyzwoite warunki pracy).

Przeszkody, uniemożliwiające sprawiedliwe przejście, obejmują:

1. Oszczędne gospodarowanie: nie są realizowane wystarczające inwestycje (publiczne) w infrastrukturę lub szkolenia.
2. Elastyczny rynek pracy i bezpieczeństwo socjalne: wrogość względem każdej formy regulacji, umowy krótkoterminowe są przeszkodą w ustanawianiu programu zrównoważonej mobilności dla pracowników.

Rola UNEP — Raport zielonej gospodarki dla sektora transportowego

Chris Vanden Bilcke, Program Środowiskowy Narodów Zjednoczonych (UNEP)

Szacuje się, że do 2050 r. globalna flota pojazdów ulegnie potrojeniu; ponad 90% tego wzrostu będzie mieć miejsce w krajach rozwijających się i przejściowych. Skutkuje to dwoma kluczowymi problemami: wysokim poziomem zanieczyszczenia powietrza w miastach (z rosnącą liczbą zagrożonych miast na skutek urbanizacji) oraz emisji gazów cieplarnianych. Sektor transportowy rozwija się znacznie szybciej niż każdy inny — z około 25% emisji CO₂ pochodzącego z energii do około jednej trzeciej w 2050 r.

Nie jest zaskoczeniem, że emisja CO₂ z sektora transportowego wykazuje ten sam trend, co wzrost liczby pojazdów. IPCC i G8 wezwały co najmniej do ustabilizowania emisji z globalnej floty — scenariusz czerwonej linii. Konieczne jest podjęcie trzech typów działań w celu osiągnięcia stabilizacji emisji gazów cieplarnianych, a w miarę możliwości także jej zmniejszenia. Na poziomie globalnego sektora transportowego wymagane są działania we wszystkich trzech obszarach. Rozwiązaniem mogłoby być:

- unikanie transportu zawsze wtedy, gdy byłoby to możliwe, na przykład przez lepsze planowanie miejskie (mieszkanie i praca w pobliżu);

- przejście na czystsze środki transportu (np. transport publiczny i niezmotoryzowany);
- ulepszenie środków transportu (czystsze samochody i autobusy).

UNEP dysponuje aktywnym programem transportowym, zlokalizowanym w jego głównej siedzibie w Nairobi. UNEP realizuje podprogramy, przyczyniające się do wszystkich trzech obszarów UNIKANIE – PRZEJŚCIE – ULEPSZANIE. Większość naszej pracy odbywa się w obszarze ULEPSZANIA, w którym wspieramy kraje, wdrażając technologie i opracowując zasady, zapewniające dostępność czystszych paliw i pojazdów.

UNEP wdraża cztery kampanie w zakresie zrównoważonej mobilności:

1. Kampania Partnership for Clean Fuels and Vehicles (PCFV — Partnerstwo dla czystych paliw i pojazdów): zmniejszanie zanieczyszczenia powietrza cząstkami stałymi przez stosowanie czystszych paliw i pojazdów.
2. Global Fuel Economy Initiative (GFEI — Globalna inicjatywa ekonomii paliwowej): pojazdy i wymogi zmiany klimatu w celu podwojenia wydajności paliwowej globalnej floty.
3. Program UNEP Share the Road (Udostępnianie dróg): inwestowanie w infrastrukturę drogową dla niezmotoryzowanego transportu w Afryce.
4. Promowanie szybkich systemów tranzytu autobusowego w Afryce.

Po pierwsze, Partnerstwo dla czystych paliw i pojazdów. Jest to wiodący, globalny program promujący czyste paliwa i pojazdy. Ma 120 partnerów: rządy, organizacje międzynarodowe, sektor prywatny (zarówno sektor paliw, jak i pojazdów) oraz społeczeństwo cywilne. UNEP utrzymuje Sekretariat generalny, który wdraża plan pracy partnerstwa. Działa on od ponad 10 lat i w tym czasie odnotował pewne sukcesy — w tym także globalną eliminację stosowania benzyny ołowiowej.

Inna globalna kampania ma na celu wprowadzenie na całym świecie paliw o niskiej zawartości siarki. Jest to ważne, ponieważ zredukuje emisje zanieczyszczeń cząstkami stałymi i umożliwi wprowadzenie czystszych i bardziej wydajnych pojazdów — zarówno używanych, jak i nowych. Bez czystych paliw o niskiej zawartości siarki nie będzie możliwe stosowanie nowoczesnych, wydajnych samochodów.

Drugą inicjatywą, w którą zaangażowany jest UNEP, jest globalna inicjatywa ekonomii paliwowej (GFEI). Sześć wiodących, globalnych organizacji (UNEP, IEA, ITF, ICCT, UC Davis oraz Fundacja FIA) pracują wspólnie nad globalnym programem, którego celem jest wspieranie państw we wdrażaniu polityki promującej stosowanie pojazdów o większej wydajności. Przynosi to ze sobą wiele korzyści — redukcja emisji klimatycznych, mniejsze zanieczyszczenie powietrza, oszczędności kosztów konsumentów (wskutek zużywania mniejszej ilości paliwa) i bezpieczeństwo energetyczne.

Większość krajów rozwiniętych już wdrożyła takie zasady, na przykład przez umieszczanie na samochodach etykiet o wydajności, uświadamiających użytkowników o zużyciu paliwa lub przez promowanie samochodów o większej wydajności, obniżając stawki opodatkowania, jednocześnie zwiększając stawki za mniej wydajne pojazdy (jak ma to miejsce w Europie) albo przez ograniczenia w zakresie importowania używanych pojazdów. Takie zasady obowiązują także w kilku krajach rozwijających się. A jako że floty we wszystkich krajach szybko się rozrastają, to jest to odpowiedni czas na wdrożenie takich zasad. Komisja Europejska jest jednym z kluczowych podmiotów wspierających program GFEI.

UNEP, wspólnie z innymi partnerami, wspiera ponadto program w Afryce, zachęcający do budowy większej ilości chodników i ścieżek rowerowych. UNEP współpracuje z poszczególnymi rządami w celu ustanowienia zasad, na podstawie których, w przypadku budowania nowych dróg w miastach lub remontowania już istniejących, niewielka część budżetu — zwykle kilka punktów procentowych — będzie systematycznie odkładana na budowę niezmotoryzowanej infrastruktury transportowej — np. chodników i ścieżek rowerowych. Większość ludzi w Afryce wciąż korzysta z transportu niezmotoryzowanego i musimy zapewnić, aby taki stan się utrzymał. Często jednak nie są dostępne odpowiednie obiekty ani ułatwienia, co skutkuje bardzo wysokim wskaźnikiem wypadków komunikacyjnych i śmierci na drogach.

Mobilność ma kluczowe znaczenie dla rozwoju, ale bieżące inwestycje w infrastrukturę są niewystarczające i w dużej mierze lekceważą ubogich, którzy polegają na niezmotoryzowanych

środkach transportu. Ponad 90% z 1,3 miliona osób, które każdego roku umierają w wypadkach drogowych pochodzi z krajów o niskich i średnich dochodach — w dużej części przez niedobór infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Inwestowanie w infrastrukturę transportu niezmotoryzowanego jest sytuacją, z której każda strona wyciąga korzyści: zapewnia ułatwienia dla tych, którzy chodzą i jeżdżą rowerami (często ubodzy i dzieci), zwiększa bezpieczeństwo na drogach i jest korzystne dla środowiska.

Kilka uwag końcowych:

- Rozwiązanie polega głównie na „oczyszczeniu” istniejącej technologii spalania; wprowadzenie rozwiązań elektrycznych potrwa kilka dziesięcioleci.
- Nawet wtedy osiągniemy wyniki, jeżeli zostanie wdrożona kombinacja: **unikania + przejścia + ulepszenia**.
- Średnia długość życia pojazdu wynosi 20 lat, dlatego wdrożenie teraz polityki dotyczącej nowych pojazdów przyniesie skutki dopiero za 20 lat.
- Aktualnie notuje się największy wzrost liczby samochodów w Afryce.

Wpływ zatrudnienia na politykę redukcji gazów cieplarnianych w branży transportowej

Sander de Bruyn, CE Delft

Dyrekcja Generalna ds. Działań w Dziedzinie Klimatu (DG CLIMA) zleciła firmom CE Delft, ICF i Ecologic przeprowadzenie w 2011 r. badania nad potencjalnym wpływem penetracji rynku UE przez pojazdy elektryczne, ze szczególnym uwzględnieniem samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. To badanie obejmuje ocenę zarówno części transportowej (tj. składu floty pojazdów) oraz wytwarzanie elektryczności i zapewnia szacunkowe obliczenie wpływu na emisję gazów cieplarnianych przez pojazdy, emisję zanieczyszczeń, inne czynniki środowiskowe itd. Celem było:

- zidentyfikowanie potencjału przyjęcia pojazdów elektrycznych na rynku UE w 2030 r.
- przeprowadzenie modelowania w zakresie posiadania pojazdów, użytkowania pojazdów, wytwarzania elektryczności, czynników środowiskowych.

Pośredni wpływ ekonomiczny pojazdów elektrycznych obejmuje:

- wydatki konsumentów: jeżeli stymulacja pojazdów elektrycznych będzie skutkować zmniejszeniem TCO, dodatkowe wydatki konsumentów mogą zapewnić trwałe, pozytywne korzyści w zakresie zatrudnienia;
- zmniejszone zużycie oleju będzie mieć tymczasowy pozytywny wpływ na zatrudnienie (do czasu przywrócenia bilansu handlowego);
- możliwość zwiększenia poziomu innowacyjności i konkurencyjności w branży produkcji samochodów elektrycznych w UE (także ze względu na potencjalny niedobór długoterminowego personelu technicznego).

W perspektywie krótkoterminowej, co najmniej pięciu kolejnych lat, technologia pojazdów elektrycznych nie osiągnie dojrzałości, w związku z czym wymagane jest wsparcie rządu w celu przyspieszenia innowacji. Na tym etapie konieczne jest jednak unikanie nieuczciwej konkurencji z innymi typami energooszczędnych pojazdów i zrównoważonych biopaliw. W celu przygotowania na perspektywę długoterminową, niezbędne jest opracowanie spójnych ram fiskalnych i regulacyjnych, zapewniających zgodną obróbkę i pokrycie pojazdów elektrycznych i wszystkich konkurujących technologii. W tym zakresie opracowano poniższe zalecenia dotyczące zasad politycznych.

- Rozszerzenie bieżących regulacji dotyczących emisji CO₂ przez samochody osobowe i furgonetki do systemu obejmującego emisję gazów cieplarnianych „well-to-wheel” (od źródła do koła) dla pojazdów z silnikami wewnętrznego spalania i pojazdów elektrycznych. Kluczowym wyzwaniem w tym zakresie jest opracowanie zestawu wskaźników natężenia gazów cieplarnianych dla wszystkich nośników energii.
- Opracowanie bardziej szczegółowej metodologii rozliczeniowej dla zużycia elektryczności

przez pojazdy elektryczne w odniesieniu do dyrektywy w sprawie jakości paliwa (FQD — Fuel Quality Directive) oraz dyrektywy w sprawie energii odnawialnej (RED — Renewable Energy Directive) oraz, prawdopodobnie, dla zużycia elektryczności odnawialnej. Dodatkowo, aby zapobiec nieuczciwej konkurencji, należy ponownie zbadać współczynnik RED dla elektryczności odnawialnej o wartości 2,5 stosowany w odniesieniu do pojazdów elektrycznych, ponieważ są dostępne rzeczywiste dane zużycia energii elektrycznej.

- W perspektywie krótkoterminowej, wpływ na ETS w UE prawdopodobnie będzie nieistotny. Należy jednak rozpatrzyć zmiany na czas po 2030 r., ponieważ możliwe są dokładniejsze prognozy rozwoju rynku pojazdów elektrycznych i zużycia energii.
- W dalszej kolejności należy zbadać opcje kompensacji potencjalnych strat z podatków, na przykład zwiększenie poziomów opodatkowania energii zarówno dla elektryczności, jak i paliw transportowych lub nałożenie opłat drogowych. W tym zakresie zaleca się ocenę opcji osobnego mierzenia i opodatkowania elektryczności dla pojazdów elektrycznych. Należy także uwzględnić harmonizację rozróżnienia podatków obiegowych i zakupowych.
- Aby zapewnić gotowość lokalnych sieci dystrybucyjnych na wprowadzenie pojazdów elektrycznych, Komisja Europejska może zainicjować wymianę najlepszych praktyk oraz wesprzeć projekty pilotażowe i demonstracyjne. Możliwe jest, na przykład, opracowanie regulacji, zobowiązujących wytwórców energii elektrycznej do wdrożenia systemu inteligentnych opłat na określonym etapie, np. gdy udział pojazdów elektrycznych we flocie pojazdów w danym okręgu dystrybucyjnym osiągnie 5%.
- Konieczne jest jak najszybsze opracowanie wspólnych standardów wtyków i ładowania oraz protokołów wymiany danych.

Wnioski z badania są następujące:

- W niedalekiej przyszłości pojazdy elektryczne prawdopodobnie staną się realną alternatywą dla silników spalinowych wewnętrznego spalania.
- Korzyści w zakresie zatrudnienia mogą być częściową przyczyną dla stymulowania większego udziału pojazdów elektrycznych, jednak nie jest możliwe dostrzeżenie ich na podstawie bieżących nurtów.
- Jeżeli całkowity koszt eksploatacji będzie postrzegany jako miara dla wdrażania polityki, a jej zasady byłyby skierowane na obniżenie całkowitych kosztów eksploatacji przez stosowanie pojazdów elektrycznych, można oczekiwać prawdopodobnych korzyści w zakresie zatrudnienia.
- Wpływ pojazdów elektrycznych na duży zakres obszarów polityki (i odwrotnie) oraz wiele z nich (np. standaryzacja ładowania, infrastruktura ładowania, wdrożenie w RED, harmonizacja zasad fiskalnych) wymaga działań krótko i średnioterminowych.

SESJA 2 — Finansowanie przejścia

Inwestycje i opodatkowanie związane ze zrównoważoną mobilnością

Nina Renshaw, Transport & Environment (T&E): Członkini Komitetu Sterującego instytutu Green Budget Europe

T&E (Transport & Environment) jest wiodącą organizacją NGO w zakresie bardziej inteligentnych i ekologicznych regulacji transportowych na poziomie UE w Brukseli. Jej działania przyczyniły się do szeregu wysokiej rangi zmian regulacyjnych, na przykład ustalenia pierwszych w Europie, prawnie wiążących wartości emisji CO₂ dla nowych samochodów, uwzględnienia lotnictwa w europejskim systemie handlu emisjami (UE-ETS) oraz inteligentniejszych zasad naliczania opłat dla ciężarówek na terenie UE. T&E prowadziła także rozmowy dotyczące działań UE w zakresie zwalczania negatywnych skutków bieżących celów stosowania biopaliw oraz rezygnacji ze stosowania wysokowęglowego oleju.

T&E wydała niedawno raport dotyczący czystości europejskich samochodów: wnioski są bardzo zachęcające. Rok 2007 był punktem zwrotnym, w którym producenci skoncentrowali się na wartościach emisji. Pod tym względem UE wypada lepiej niż Stany Zjednoczone. Co więcej, mimo wprowadzenia czystej technologii, koszt nowych samochodów się zmniejszył.

Standardy zmniejszają wskaźniki eksportu UE. Niemniej jednak, producentom samochodów wiedzie się lepiej, niż mogliby przypuszczać w 2007 r. W innych krajach również obowiązują standardy w zakresie gospodarki paliwowej, ale europejscy producenci najlepiej reagują na to wyzwanie (redukcję emisji). Rozwiązaniem jest spoglądanie poza rok 2020, na przykład przez dążenie do osiągnięcia wskaźnika 60 g/km w 2025 r.

Podatki paliwowe są społecznie niesprawiedliwe: ¼ mieszkańców UE nie posiada samochodu. Co więcej, ustalenie niskich podatków paliwowych nie tylko pomoże najbardziej potrzebującym ludziom. Dlatego podatki paliwowe powinny opierać się na dochodach.

Luksemburg wykracza poza skalę emisji CO₂ na głowę. Z drugiej strony, cieszy się bardzo wysokimi dochodami z tytułu podatków od oleju, ponieważ wszystkie sąsiadujące kraje kupują tam paliwo, aby uniknąć płacenia podatków we własnych krajach.

W 2013 r. niektóre kraje wprowadzą (lub planują wprowadzić) opłaty dla ciężarówek na podstawie liczby kilometrów. Zyski można by inwestować na rzecz ogólnego dobra. T&E uważa, że decyzje o reinwestycjach powinny być podejmowane na poziomie lokalnym (ścieżki rowerowe, infrastruktura itd.).

Lista zadań UE powinna obejmować następujące punkty:

- Surowe normy w zakresie CO₂: 80g/km w 2020 r., 60g/km w 2025 r.
- Zasady opodatkowania paliwa w UE: wyższe stawki minimalne, uwzględniające energię i CO₂
- Obowiązkowa internacjonalizacja wszystkich kosztów zewnętrznych we wszystkich rodzajach transportu w 2020 r.
- Wykraczanie poza koszty zewnętrzne
- Długoterminowe cele są najlepszą drogą do samochodów o ultraniskim poziomie emisji

Alternatywne mechanizmy finansowania wspierające zrównoważoną mobilność

Wout Korving, Rebelgroup

Rebel to platforma społecznie odpowiedzialnych przedsiębiorców, pracujących w branży inicjatyw publicznych i prywatnych. Rebel jest specjalistą w zakresie innowacji wspierających publiczne i prywatne korporacje. Przez 10 lat grupa tworzyła nowe drogi współpracy między sektorem prywatnym a publicznym.

W ciągu ostatnich kilku lat zaobserwowano dramatyczną zmianę sektora bankowego (utrata miejsc pracy, ogólne załamanie rynku itd.). Dlatego musimy spoglądać na inne, innowacyjne mechanizmy finansowania, korzystniejsze dla ekologicznej gospodarki.

Obecnie inwestowanie w projekty na terenie Europy jest prawie niemożliwe: banki upadają, a rządy muszą się zapożyczać. Niemniej jednak, pieniądze na całym świecie są dostępne. Być może rola rządów w niedalekiej przyszłości powinna się zmienić: nie będą już pożyczkobiorcami, ale będą pełnić funkcję organizatorów, podejmujących inicjatywy i zarządzających aktywnymi zmianami.

Finansowanie projektów jest kwestią wielopodmiotową: osób indywidualnych, firm, rządów, podmiotów finansujących. Jeden z proponowanych alternatywnych mechanizmów zakłada realizowanie płatności w przyszłości przez zmniejszenie opłat dla osób podróżujących drogą lotniczą. Ideą jest zabezpieczenie przyszłych dochodów dla podmiotów finansujących, aby wzbudzić ich zainteresowanie finansowaniem projektów, które w niedalekiej przyszłości będą dla nich owocne. Bódcem jest angażowanie zarówno sektora publicznego, jak i prywatnego w terminie od 5 do 10 lat, a jeśli to nie poskutkuje, będą one musiały wypłacać rekompensaty.

Mocną stroną grupy Rebel jest skuteczne zarządzanie innowacyjnymi przypadkami zaopatrzenia publicznego, takimi jak projekty regionalnych linii tramwajowych w Groningen i Nijmegen. Te projekty zostały zrealizowane dzięki optymalnemu podziałowi ryzyka między strony publiczne i prywatne. Ponadto grupa Rebel rozpatrywała rynek jako całość i, tam, gdzie było to konieczne, stymulowała siły rynkowe, zawsze uwzględniając solidne podstawy. Przykładowo, w przypadku projektu Randstadnet 2028 grupa oceniła finansowe konsekwencje,

opcje kalkulacji kosztów i umowy finansowe swojej wizji oraz ambicje dla sieci transportu publicznego, co poskutkowało zyskami ekonomicznymi i środowiskowymi.

Finansowanie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN) w obszarze śródziemnomorskim *Carmen Sandoval, Region Murcji, Hiszpania*

Konferencja peryferyjnych i morskich obszarów Europy (CPMR) pracowała nad białą księgą Komisji Europejskiej dotyczącą transportu w celu opracowania propozycji dla obszarów śródziemnomorskich. Konspekt zawiera ogólne propozycje w zakresie:

- finansowania,
- regulacji,
- równowagi środowiskowej,
- usprawnienia korytarzy transportowych i sieci kolejowych.

Poprawienie dostępności dla peryferyjnych obszarów morskich jest krytycznym czynnikiem dla utrzymania ich ekonomicznej konkurencyjności i usprawnienia mobilności ich populacji. Te obszary zwracają szczególną uwagę na bieżące negocjacje między Radą a Parlamentem w zakresie rewizji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i regulacji „Łącząc Europę” (CEF — Connecting Europe Facility). CEF jest kluczowym instrumentem promującym wzrost, miejsca pracy i konkurencyjność przez ukierunkowane inwestowanie w infrastrukturę na poziomie europejskim. Będzie ona wspierać rozwój wydajnych, zrównoważonych i skutecznych, łączących sieci europejskich w zakresie transportu, energii i usług cyfrowych. CEF 2014–2020 w liczbach: 50 miliardów euro podzielone na:

- 9,1 miliarda euro (infrastruktura energetyczna)
- 9,2 miliarda euro (infrastruktura szerokopasmowa)
- 31,7 miliarda euro (infrastruktura transportowa)
- 21,7 miliarda euro na kraje członkowskie
- 10 miliardów euro (przeznaczone z Funduszy Spójności na inwestycje wyłącznie w krajach członkowskich kwalifikujących się do wsparcia z ramienia Funduszu Spójności)

W latach 2014–2020 planuje się zainwestowanie w ramach programu CEF 31,7 miliarda euro w celu wsparcia rozwoju sieci TEN-T. To finansowanie obejmuje 10 miliardów euro w ramach Funduszu Spójności wyłącznie na projekty transportowe w krajach kwalifikujących się do wsparcia z ramienia tego funduszu. Pozostałe 21,7 miliarda euro będzie dostępne dla krajów członkowskich, także tych kwalifikujących się do wsparcia z ramienia Funduszu Spójności, w celu inwestowania w infrastrukturę TEN-T. Inwestycje CEF będą skupiać się na **projektach o dużej wartości dodanej dla UE**, na przykład budowaniu połączeń transgranicznych i usuwaniu wąskich gardeł wzdłuż głównych transeuropejskich korytarzy transportowych. Najwyższy priorytet będą mieć przy tym środki transportu o mniejszym stopniu zanieczyszczenia, aplikacje telematyczne i wykorzystanie innowacyjnych technologii. Ogólnym celem jest wniesienie wkładu w tworzenie bardziej zrównoważonego i wydajniejszego systemu transportu europejskiego oraz udostępnianie konsumentom większej liczby możliwości wyboru sposobu podróżowania.

Konieczne jest wzmocnienie bilansu terytorialnego tych dwóch instrumentów oraz ich wsparcie dla transportu morskiego w odniesieniu do specyficznych kontekstów każdego basenu morskiego.

Region Murcji kończy budowanie korytarza między Północną Hiszpanią, Południową Francją i Północnymi Włochami (sieci śródziemnomorskiej). Opracowano tam program „easy Europe”, obejmujący informowanie wszystkich sektorów o istniejących możliwościach finansowania w ramach inicjatywy CEF.

Region Murcji popiera:

- odpowiedni budżet dla CEF;
- zadowalające regulacje dotyczące tego instrumentu dla obszarów;
- kryteria interwencji, zapewniające spełnienie przez fundusze TEN-T następujących celów:
 - priorytet dla spójności terytorialnej,
 - zwiększanie dostępności,
 - zrównoważony transport morski;

- ideę, aby budżet Funduszu Spójności proponowany przez Komisję Europejską był wyznaczany jako nienegocjowalne minimum, a 50% funduszu było dedykowane wyłącznie na TEN-T;
- konieczność skupienia uwagi na sektorze morskim;
- zamierzenie, aby inwestycje portowe zapewniały redukcję emisji gazów cieplarnianych, a fundusze europejskie były udostępniane dla usług transportu morskiego i autostrad morskich z wykorzystaniem bardziej zaawansowanego narzędzia niż aktualny program Marco Polo (za pośrednictwem „korytarza jedenastego priorytetu” dedykowanego dla transportu morskiego).

SESJA 3 — Rola Związków Zawodowych w promowaniu zrównoważonej mobilności

Globalna agenda transportowa

Peter Glynn, Europejscy Partnerzy dla Środowiska

Organy wykonawcze kształtujące globalną, zrównoważoną agendę:

1. Unia Europejska

- “The future we want” (Rio + 20; Przyszłość, której chcemy)
 - Paragraf 132: Zrównoważony transport
 - Transport jako środek ulepszenia sprawiedliwości społecznej, zdrowia, możliwości miast, powiązań miejskich i produktywności w obszarach wiejskich
 - Zrównoważone systemy transportowe i wydajne pod względem energetycznym, multimodalne systemy transportowe
 - Paragraf 147–157: Pełne i produktywne zatrudnienie, przyzwoita praca i systemy ochrony socjalnej
- Konwencja klimatyczna Narodów Zjednoczonych (Protokół z Kyoto)
 - KP 1: Kraje wymienione w Załączniku 1 przyjmują prawnie wiążące zobowiązanie do osiągnięcia zmniejszenia poziomów emisji na terenie UE do 92% w 2012 r.
 - KP 2: UE w latach 2013–2020 do 80%
 - Strategie adaptacji i łagodzenia są akceptowalne
 - CDM i ETS
 - Postanowienie w sprawie sprawiedliwego przejścia (Just Transition), przyzwoitej pracy i wysokiej jakości miejsc pracy
- Koalicja na Rzecz Klimatu i Czystego Powietrza (zainicjowana w lutym 2012 r.)
 - Partnerstwo rządów, organizacji wewnętrznych, przedstawiciele sektora prywatnego, społeczność środowiskowa i inni członkowie społeczności cywilnej
 - Dobrowolny udział
 - Redukcja ilości czarnego węgla, metanu, ozonu troposferycznego i HFC
 - Przyspieszenie wdrożenia bardziej surowych norm emisji
 - Opracowanie krajowych planów działań SLCP (w zakresie krótkotrwałych substancji zanieczyszczających)
 - Promowanie najlepszych praktyk
 - Zwiększanie poziomu zrozumienia naukowego

2. Sektor korporacyjny

- UN Global Compact
- Deklaracje ILO/OECD MNE
- GRI/CSR

3. Związki Zawodowe

- ITUC
- Związki krajowe

4. Badania

- Raport OECD: Green growth and transport (Zielony rozwój i transport)

- Raport UNEP 2012: GREEN economy; Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication (ZIELONA gospodarka; Drogi do zrównoważonego rozwoju i eliminacji ubóstwa)
- ILO 2012: Working towards sustainable development; Opportunities for decent work and social inclusion in a green economy (Praca na rzecz zrównoważonego rozwoju; Możliwości dla przyzwoitej pracy i włączenia społecznego w zieloną gospodarkę)
- CEDEFOP/ILO 2011: Skills for Green Jobs: A Global View (Umiejętności w zakresie zielonych miejsc pracy: Widok globalny)

Warto wspomnieć, że według wniosków z badania ILO 2012:

- zatrudnienie, przyzwoita praca i włączenie społeczne są integralnymi elementami zrównoważonej strategii;
- dialog społeczny powinien znajdować się w centrum politycznych procesów decyzyjnych, aby umocnić spójność i zapewnić udane przejście na nowy model rozwoju;
- prawdopodobnie nastąpią przemieszczenia pracowników na dużą skalę w ramach firm transportowych oraz rozległe przebranżawianie pracowników.

W odniesieniu do strategii UE warto zwrócić uwagę na następujące pozycje:

- Przystąpienie UE do Rio i COP 18
- Strategia UE 20:20:20
- Biała księga Komisji Europejskiej: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu
- Rezolucje UE dotyczące strategii i planu czasowego wdrożenia Rio
- Agenda plenarna EESC 12/13 grudnia

Idąc za ciosem ścisłego zaangażowania podczas konferencji Rio+20 w 2012 r., Komisja Europejska ocenia aktualnie, czy decyzje polityczne podjęte w Rio są przekładane na działania na wszystkich poziomach. W nadchodzącej opinii Komisja wezwie do większego zaangażowania społeczności cywilnej w projektowanie przyszłej globalnej gospodarki.

Mimo osiągnięć modelu europejskiego wiemy, że polityka publiczna w niektórych krajach członkowskich nie zawsze zawiera plan roboczy, ułatwiający przejście na wewnętrzną ekonomię niskowęglową, lub żeby dialog społeczny znajdował się w centrum tej polityki. Unia Europejska opracowała pakiet porad dotyczących zasad „policy mix”, które zapewnią osiągnięcie celów w 2050 r., których — jak potwierdzono — nie można spełnić przy zastosowaniu bieżących zasad. Zaangażowanie Unii wyrażone uczestnictwem w debacie dotyczącej makro- i mikropolityki ma kluczowe znaczenie w zapewnieniu płynnego i sprawiedliwego przejścia.

Perspektywa z punktu widzenia Hiszpańskich Związków Zawodowych

Llorenç Serrano Gimenez, Konfederacja Hiszpańskich Związków Zawodowych (CCOO)

CCOO wspiera wynik badania w zakresie mobilności, opierając się na przesłance, że konieczne jest zaspokojenie potrzeb wszystkich ludzi w zakresie mobilności przez transport publiczny.

Ponadto, CCOO nawiązała partnerstwo z Ambasadą Holandii w Hiszpanii, aby wdrożyć kampanię zwiększającą świadomość obywateli.

CCOO opracowała przewodnik, zawierający najlepsze praktyki w zakresie dojazdów do pracy i sposobu ustalenia cen transportu publicznego dla studentów, osób niepełnosprawnych lub czynnych osób, podlegających pod bardziej korzystne zasady opodatkowania. Zorganizowała ona także i monitorowała kursy szkoleniowe z zakresu mobilności dla przedstawicieli związków zawodowych; wizyty w zakładach pracy jako część kursów z zakresu mobilności; seminaria rozpowszechniające; uczestnictwo w kursach szkoleniowych z zakresu mobilności; uczestnictwo w kursach szkoleniowych z zakresu ochrony środowiska itd.

Podsumowując, propozycje CCOO w zakresie zrównoważonej mobilności mają formę:

- wsparcia wykorzystania transportu publicznego przez osoby dojeżdżające do pracy;
- promowania dostępu dla pieszych, rowerzystów i osób wspólnie dojeżdżających do pracy;
- wprowadzenia osoby kierownika ds. mobilności do planów zarządzania ruchem;

- wprowadzenia opłat transportowych przy zawieraniu układów zbiorowych pracy;
- poprawienia warunków pracy przez wprowadzenie nowych modeli dojazdów do pracy;
- wsparcia strategii dotyczących bezpieczeństwa i zdrowia pracowników;
- wkładu w zrównoważenie życia zawodowego i równouprawnienia płci;
- działań przeciwko dyskryminacji oraz promowania przyzwoitych warunków pracy.

Dokładniej, CCOO opracowała dokument zawierający 10 propozycji dotyczących bardziej zrównoważonego modelu mobilności. Propozycje obejmują:

1. utworzenie stanowiska kierownika ds. mobilności;
2. przetargi na transport publiczny z wykorzystaniem kryterium racjonalności;
3. zapewnienie bezpiecznego i nieograniczonego dostępu do miejsc pracy dla pieszych;
4. promowanie wspólnego użytkowania samochodów, zapewnienie ich efektywności i rezerwowanie obszarów parkingowych;
5. promowanie jazdy rowerem, gwarantowanie wytyczonych tras i bezpiecznych parkingów;
6. opłaty za transport publiczny kontrolowane przez firmy i zmniejszenie liczby miejsc parkingowych;
7. wprowadzenie mobilności dla osób dojeżdżających do pracy i dostępność miejsc pracy;
8. włączenie audytów mobilności w ramach badań w celu uzyskania certyfikatów jakości (EMAS lub ISO);
9. wyłączenie prawa jazdy i posiadania pojazdów jako kryteriów podczas poszukiwania pracowników (mogą być dodatkowe warunki, ale nie wyłączone);
10. wprowadzenie zbiorowego zawierania umów w zakresie systematycznej relokacji pracowników do miejsc pracy położonych bliżej ich miejsc zamieszkania.

Perspektywa z punktu widzenia Brytyjskich Związków Zawodowych

Colin Potter, Unite/TUSDAC

Unite uważa, że istnieje potrzeba utworzenia ram regulacyjnych, zapewniających osiągnięcie sprawiedliwego przejścia (Just Transition) na skalę lokalną. Konieczne jest stosowanie regulacji w celu napędzania inwestycji, a dopasowanie do zmian demograficznych będzie istotnym wyzwaniem w przyszłości.

Musimy mieć świadomość negatywnych i pozytywnych aspektów zmian modalnych w zakresie zatrudnienia. Przed dokonaniem przejścia należy wdrożyć środki ochrony socjalnej, aby zapewnić ochronę pracowników.

Rozwiązanie, zapewniające rozwój zrównoważonej mobilności, polega na:

- poznaniu faktów dotyczących emisji z transportu: jaki jest poziom emisji pochodzącej z transportu (na podstawie wypowiedzi firm oraz rzeczywistych wskazań statystycznych)?
- zastosowaniu multimodalnego rozwiązania (prędkość jest wrogiem: ruch z mniejszą prędkością redukuje wpływ transportu);
- edukacji;
- zrównoważonym rozwoju.

Unite prowadzi aktywne kampanie promujące przewóz ładunków koleją: podczas gdy kolej może przewieźć tonę ładunku na odległość około 400 km, wykorzystując 1 galon oleju napędowego, to transport drogowy może przy tej samej ilości paliwa przewieźć ten sam ładunek zaledwie na odległość ok. 140 km.

Istnieje jednak problem zdolności i stopnia rozbudowy sieci kolejowej w Wielkiej Brytanii. Zagrożone jest także bezpieczeństwo tej sieci: niskie mosty, tunele (wiktoriański styl architektoniczny). Ponadto, prywatyzacja kolei i konsekwentne wprowadzanie motywacji do zysków w ustalaniu cen biletów poskutkowało cięciem kosztów. Przykładowo, niektóre usługi muszą być realizowane wewnętrznie ze względu na oszczędności kosztów. W efekcie nastąpiło obniżenie jakości i kontroli bezpieczeństwa, co skutkuje licznymi wypadkami i wyższymi cenami.

Perspektywa z punktu widzenia Szwecji

Aleksandar Zuza, IF Metall

Szwecja jest całkiem dużym krajem, w którym dobry transport i infrastruktura mają kluczowe znaczenie. Dlatego Szwedzi starają się zbierać ciężarówki i przewozić je na południe pociągami. Ten system wymaga dobrej infrastruktury i organizacji (subwencje); rząd planuje zainwestowanie 55 miliardów euro w ciągu 20 lat. Większa część budżetu jest wydatkowana na konserwację, co pozostawia niewielką ilość miejsca na innowacje. Nie są wdrażane innowacje w zakresie infrastruktury i wydaje się, że sieć nie jest dostosowywana do potrzeby czy do pogody, zwłaszcza zimą.

Istnieje potrzeba wprowadzenia intermodalnych węzłów, zapewniających przemieszczenia ładunków w dowolnym czasie, przy użyciu dowolnych środków, a bezpieczeństwo drogowe powinno być rozpatrywane jako problem, a co za tym idzie, powinno pociągać za sobą wzrost inwestycji.

W północnej części kraju są budowane nowe kopalnie, co także podkreśliło potrzebę zbudowania nowego węzła i stacji transportowych.

Załącznik II: Podsumowanie prezentacji z drugiego laboratorium

DZIEŃ 1

SESJA 1 — Zrównoważona mobilność w miastach Unii Europejskiej

Zrównoważona mobilność i logistyka w obszarach miejskich

Cathy Macharis, Vrije Universiteit Brussel

Jako profesor na uniwersytecie Vrije Universiteit Brussel, Cathy prowadzi zajęcia w zakresie zarządzania operacjami i logistyką oraz w zakresie transportu i zrównoważonej mobilności. Jej grupa badawcza MOBI (Mobility, Logistics and Automotive Technology — Mobilność, logistyka i technologia motoryzacyjna) to interdyscyplinarna grupa, skupiająca się na zrównoważonej logistyce, pojazdach elektrycznych i hybrydowych oraz zachowaniach podróży. Opracowała ona kilka narzędzi i modeli, umożliwiających dogłębne badania w tych obszarach.

Współpraca łańcucha wartości i połączenie usług są kluczowymi czynnikami w optymalizacji usług logistycznych pod kątem zrównoważonej mobilności. Podkreślono potrzebę dostępności mediatorów w tym procesie. Cztery A zrównoważonej mobilności są następujące:

1. Avoidance — unikanie
2. Awareness — świadomość
3. Act and Shift — działania i zmiany
4. Anticipation — przewidywanie

Wskazała ona jednak, że często wdrożenie modelu 4 A jest nieudane ze względu na konfliktowe pozycje zainteresowanych stron zaangażowanych w proces wdrażania. Niezbędne są nowe ramy ocen dla wielu interesariuszy.

W celu dążenia do zasad zrównoważonej mobilności, wymagane jest lepsze zrozumienie wzrostu w mobilności i jego skutków dla ludzi, regionów i społeczeństwa oraz głęboka wiedza na temat bieżących zachowań podróży i wybierania środków transportu przez ludzi. Grupa MOBI aktywnie działa w zakresie zrównoważonej mobilności i wnosi wkład w te potrzeby, badając zachowania podróżne i wybory środków transportu oraz przeprowadzając socjoekonomiczne analizy zasad i strategii zrównoważonej mobilności. Techniki analizy obejmują analizę kosztów i korzyści społecznych (Social Cost Benefit Analysis — SCBA), analizę cyklu życia (Life Cycle Analysis — LCA) oraz analizę pod względem wielu kryteriów (Multi-Criteria Analysis — MCA). Aby podkreślić wpływ czynników społecznych na analizę SCBA, grupa MOBI opracowała zewnętrzny kalkulator kosztów (External Costs Calculator — ECC). Innym dziełem MOBI jest analiza na podstawie wielu organów wykonawczych i wielu kryteriów (Multi-Actor, Multi-Criteria Analysis — MAMCA), która pozwala na równoczesne uwzględnianie opinii w ocenach różnych zainteresowanych stron. Analiza MAMCA pozwala oceniać różne alternatywy (działania polityczne, scenariusze, technologie) pod kątem celów różnych zaangażowanych stron. W przeciwieństwie do tradycyjnej analizy pod względem wielu kryteriów (MCA), w której alternatywy są oceniane przy użyciu kilku różnych kryteriów, metodologia MAMCA wyraźnie uwzględnia punkty widzenia różnych zainteresowanych stron.

Pierwszym krokiem jest zdefiniowanie problemu i zidentyfikowanie alternatyw. Te alternatywy mogą przyjmować różne formy, w zależności od problematycznej sytuacji. Mogą to być różne rozwiązania technologiczne, różne działania polityczne, długoterminowe opcje strategiczne itd. Następnie identyfikuje się odpowiednich interesariuszy (krok 2). Interesariusze to osoby, które mają jakiś interes — finansowy lub inny — w konsekwencjach wszelkich podejmowanych decyzji. W dalszej kolejności identyfikuje się kluczowe cele interesariuszy i przypisuje się do nich stopień ważności lub priorytet (wagę) (krok 3). Po czwarte, dla każdego kryterium opracowuje się jeden lub kilka wskaźników (np. bezpośrednio wskaźniki ilościowe, na przykład wydane pieniądze, liczba uratowanych żyć, osiągnięta redukcja emisji CO₂ itp. lub wyniki dla wskaźnika porządkowego, na przykład wysokie/średnie/niskie dla kryteriów uwzględniających wartości, które trudno wyraża się wyrażeniami ilościowymi itp.) (krok 4). Jasno określa się także metodę pomiaru dla każdego wskaźnika (na przykład, chęć do płacenia, wyniki ilościowe na podstawie makroskopowej symulacji komputerowej itd.). Pozwala to na zmierzenie wydajności każdej

alternatywny pod względem jej udziału w celach specyficznych grup interesariuszy. Kroki od 1 do 4 można uważać za głównie analityczne; poprzedzają one „ogólną analizę”, która równocześnie uwzględnia cele wszystkich grup interesariuszy i ma bardziej „syntetyczny” charakter. Piątym krokiem jest skonstruowanie macierzy ewaluacyjnej. Alternatywy są dalej opisywane i przekładane na scenariusze, które opisują także kontekst, w którym opcje zasad zostaną wdrożone. Różne scenariusze są następnie oceniane pod kątem celów każdej grupy interesariuszy. Dla każdego interesariusza przeprowadza się analizę MCDA. Różne punkty widzenia są zestawiane w widoku wielu organów wykonawczych. Ta analiza uwzględniająca wiele organów wykonawczych i wiele kryteriów tworzy ranking różnych rozwiązań alternatywnych i odkrywa wszystkie mocne i słabe strony (krok 6). Stabilność rankingu można ocenić przez przeprowadzenie analizy podatności. Ostatni etap tej metodologii (krok 7) uwzględnia rzeczywiste wdrożenie. Na podstawie obserwacji z analizy możliwe jest opracowanie procesu wdrożenia z uwzględnieniem żądań różnych organów wykonawczych.

Użyteczność metodologii MAMCA została już sprawdzona w przypadku kilku problemów decyzyjnych związanych z transportem. Wykorzystano ją w celu rozwiązania problemu decyzyjnego w sprawie lokalizacji terminala intermodalnego, do badania nad wyborem między alternatywami transportu odpadów w obszarze Brukseli, w sprawie wyboru lokalizacji nowych terminali kolei dużej prędkości, do oceny strategii węzła firmy DHL na lotnisku w Brukseli, w projekcie „Night Deli” w celu oceny różnych scenariuszy dystrybucji nocnej oraz we Flandrii w procesie działań mających na celu strukturyzację dyskusji na temat sposobu uzyskania przez Flandrię wyróżnienia w zakresie logistyki i mobilności w 2020 r.

Plany zrównoważonych działań w zakresie energii, uwzględniające transport i mobilność

Sebastian Marx, Miasto Göteborg

Göteborg i zachodnia Szwecja są skandynawskim ośrodkiem motoryzacyjnym, w którym działają takie firmy jak Volvo Trucks i Volvo Cars. Celem obszaru do 2020 r. jest zmniejszenie emisji CO₂ o 30% w porównaniu z 1990 r. przez:

- zwiększenie wydajności energetycznej — wykorzystanie mniejszej ilości energii;
- mniejsze zapotrzebowanie na ciepło — efektywność energetyczna w budynkach;
- mniejszy poziom emisji CO₂ z transportu;
- zwiększenie ilości wytwarzanej energii odnawialnej;
- wzrost wykorzystania odnawialnych surowców w gospodarce energetycznej.

Plan zrównoważonych działań w zakresie energii (Sustainable Energy Action Plan — SEAP) miasta Göteborg jest częścią wymagań względem wszystkich samorządów-sygnatariuszy Porozumienia Burmistrzów, mających na celu osiągnięcie ponad 20% oszczędności energii w 2020 r., wskazanych w celach związanych ze zmianą klimatu w UE. Plan SEAP miasta Göteborg:

- jest dobrym narzędziem do połączenia środków i utworzenia większego, całościowego obrazu;
- umacnia współpracę między wydziałami;
- stanowi doskonałe narzędzie do komunikacji.

Miasto Göteborg, zawierające największy skandynawski port, opracowało innowacyjny system pociągów wahadłowych na potrzeby wewnętrznego transportu ładunków. Zastępując dużą liczbę krótkodystansowych przejazdów samochodami ciężarowymi, projekt RailPort zapewnił znaczną redukcję zatłoczenia na drogach, hałasu, zanieczyszczenia powietrza, emisji CO₂, zużycia energii i kosztów. Mimo szacowanego wzrostu ilości ładunków transportowanych koleją w przyszłości, miasto Göteborg wydaje się być doskonale przygotowane na spełnienie i ewentualne przyjęcie założeń UE w zakresie klimatu i energii. Aby zwiększyć udział regionalnych i lokalnych przejazdów środkami transportu publicznego, opracowano długoterminową strategię dla transportu publicznego w obszarze Göteborga. Ta strategia, określona mianem K2020, ma na celu:

- powiązanie i opracowanie głównych węzłów transportowych,
- nadanie wyższego priorytetu sektorowi transportu publicznego w celu osiągnięcia krótszych czasów przejazdów,
- lepsze zintegrowanie transportu publicznego z rozwojem miasta,

- zwiększenie ogólnej jakości i wrażeń dla klientów.

Celem jest zwiększenie udziału przejazdów środkami transportu publicznego z 25% do 40%, ponieważ w tym samym czasie przewiduje się wzrost całkowitego natężenia ruchu w tym obszarze. To oznacza, że w 2025 r. przewiduje się 1 milion przejazdów środkami transportu publicznego w ciągu dnia (wzrost z 450 000 przejazdów środkami transportu publicznego w ciągu dnia w 2005 r.).

SESJA 2 — Współmobilność i zaangażowanie pracowników we wspieranie zrównoważonej mobilności w miastach

Zintegrowane planowanie dla zrównoważonej mobilności w miastach: doświadczenia z CIVITAS

Frank Wefering, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung

Plan zrównoważonej mobilności w miastach to sposób wydajniejszego rozwiązywania problemów związanych z transportem w obszarach miejskich (zarówno towarów, jak i pasażerów). W oparciu o istniejące praktyki i ramy regulacyjne w krajach członkowskich UE, jego podstawowymi cechami są:

- partycypujące podejście;
- dążenie do zrównoważonego rozwoju;
- zintegrowane podejście;
- wyraźna wizja, cele i mierzalne cele;
- przegląd kosztów transportu i korzyści.

Inicjatywa CIVITAS została wdrożona w 2002 roku, a jej fundamentalnym celem jest wspieranie miast we wdrażaniu ambitnych środków transportu i zasad w celu osiągnięcia zrównoważonej mobilności w miastach. Założeniem CIVITAS jest osiągnięcie znaczącej zmiany w modalnym podziale na drodze do zrównoważonego transportu, założeniem osiąganym przez wspieranie innowacyjnych technologii oraz strategii opierających się na polityce. W pierwszej fazie projektu (od 2002 do 2006 r.) 19 miast uczestniczyło w czterech badaniach i projektach demonstracyjnych; w fazie CIVITAS II (od 2005 do 2009 r.) 17 miast uczestniczyło w dalszych czterech projektach. Aktualnie trwa trzecia faza inicjatywy, CIVITAS Plus (od 2008 do 2013 r.), w której 25 miast współpracuje nad pięcioma kolaboracyjnymi projektami. W sumie 63 europejskie miasta zostały wsparte finansowo przez Komisję Europejską w zakresie wdrażania innowacyjnych działań w czystym transporcie miejskim, a wielkość inwestycji wyniosła ponad 300 milionów euro.

Pola działań inicjatywy CIVITAS można podsumować następująco:

- alternatywne paliwa, energooszczędne pojazdy;
- transport kolektywny i tryby integracji;
- strategię zarządzania zapotrzebowaniem;
- zarządzanie mobilnością: wpływ na zachowania podróżne;
- bezpieczeństwo;
- styl życia niezależny od samochodu;
- nowe koncepcje dystrybucji towarów;
- transportowe systemy telematyczne;
- zintegrowane planowanie;
- zaangażowanie publiczne.

Charakterystykę planowania zrównoważonej mobilności w miastach można podsumować jako:

- aktywnie angażującą wszystkie zainteresowane strony i mieszkańców;
- zobowiązanie do zrównoważonego rozwoju, tj. zrównoważenie równości społecznej, jakości środowiska i rozwoju ekonomicznego;
- podejście „poza granicami”:

- zintegrowane podejście między sektorami polityki,
- współpraca między organami władzy na różnych poziomach,
- koordynowanie sąsiednimi organami władzy;
- skupienie się na osiągnięciu ambitnych, mierzalnych celów;
- dążenie do internacjonalizacji kosztów, tj. weryfikacja kosztów transportu i korzyści dla społeczeństwa;
- zaangażowanie we wszystkie etapy cyklu życia decyzyjności politycznej i wdrażania.

Tematy do dyskusji mogą być następujące:

- odejście od wizji miasta zależnego od samochodów => to nie przemysł samochodowy będzie zapewniać miejsca pracy;
- zrównoważona mobilność = zrównoważona działalność biznesowa => nowe (europejskie) technologie i koncepcje, takie jak wspólne użytkowanie samochodów, systemy telematyczne, SUMP, projekty zarządzania mobilnością, koncepcje przewozu ładunków itp. można przenieść do innych krajów;
- potrzeba bycia na czele gry => będą wymagane nowe kwalifikacje dla pracowników;
- stosowanie (unijnych) zasad partycypacji i wspólnego podejmowania decyzji => ruch uliczny, transport i mobilność są kluczowymi elementami ludzkiego życia, a partycypacja jest kluczowym czynnikiem zintegrowanego planowania mobilności w miastach.

Zaangażowanie pracowników w promowanie współmodalności

Ulf Jarnefjord, TIF (Szwedzki Związek Pracowników Sektora Transportowego)

W 2011 r. w Szwecji wyemitowano 61 milionów ton gazów cieplarnianych — 16 procent poniżej poziomu z 1990 r. Emisje z transportu wewnętrznego stanowiły jedną trzecią ogólnego poziomu emisji — wzrosły o 4 procent względem 1990 r. Większość z nich pochodzi z transportu drogowego — samochodów osobowych i dostawczych. Poziom emisji samochodów pasażerskich zmniejszył się o 9% względem 1990 r., mimo że natężenie ruchu ulicznego wzrosło. Jedną z przyczyn tego spadku są bardziej energooszczędne samochody i zwiększone wykorzystanie biopaliw. Ogólny spadek był niemożliwy ze względu na emisję z pojazdów dostawczych, która wzrosła o 44 procent w tym samym okresie.

1 stycznia 2013 r. wprowadzono opłatę od natężenia ruchu drogowego i w efekcie:

- natężenie ruchu w centrum miasta zmniejszyło się o 23%;
- miejsca parkingowe w centrum miasta są zajmowane przez 30% mniej samochodów;
- natężenie ruchu autobusowego z sąsiednich miejscowości wzrosło o 30%.

Szwedzki Związek Zawodowy wskazał jednak, że prawo do mobilności jest dla użytkowników bardzo istotne. Co więcej, pojazdy elektryczne wciąż generują zanieczyszczenia, ponieważ do wytwarzania energii wciąż stosowany jest węgiel.

Wprowadzono szwedzki projekt City Deliverables, którego głównymi celami są:

- mniejszy poziom emisji CO₂ = lepsze środowisko;
- mniej dużych ciężarówek = większe bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów;
- lepsze i bezpieczniejsze środowisko pracy dla kierowców;
- wygodne, przyjemne centra miast = więcej klientów;
- wiarygodne dostawy na czas;
- tworzenie nowych miejsc pracy.

Szwedzki Związek Zawodowy ITF realizuje także kursy edukacyjne, z których jeden jest dedykowany dla zmiany klimatu i pracowników sektora transportowego. Zapewnia to bezpieczną przestrzeń do nauki i wymiany informacji w ustrukturyzowany, ale elastyczny sposób. Kurs jest podzielony na pięć modułów o tej samej, pięcioczęściowej strukturze: prezentacja — odczyt artykułu — oglądanie filmu — wykonanie ćwiczenia — dodatkowe odczyty. Objaśnia to ramy RSI (Reduce — Shift — Improve; Redukcja — Zmiana — Ulepszenie), stanowiące model obniżania emisji z transportu.

Ponadto, ITF przygotował działania, które mogą być przydatne dla uczestników podczas opracowywania zasad związanych ze zmianą klimatu w ich związkach. Tworzy to

zaangażowanie, prowadzące do lepszego zrozumienia. Jest to także możliwość budowania mostów między pracownikami na całym świecie.

Na drodze zmian zachowań, które mogłyby pomóc w ograniczeniu zmiany klimatu, znajduje się wiele strukturalnych barier psychologicznych i społecznych. Nie jest możliwe kontynuowanie bieżącej formy rozwoju — nasza planeta nie jest wystarczająco duża. Działanie związku zawodowego powinno być także bardziej zaangażowane w standaryzację, a w szczególności w zagadnienia zmiany klimatu, przejścia i usług.

SESJA 3 — Pracownicy i użytkownicy transportu miejskiego

Strategie w zakresie zrównoważonej mobilności dla osób dojeżdżających do pracy w Europie (E-Cosmos)

Manel Ferri, Konfederacja Hiszpańskich Związków Zawodowych (CCOO)

Celem ufundowanego przez UE projektu „European Commuters for Sustainable Mobility Strategies” (Osoby dojeżdżające do pracy w Europie dla strategii zrównoważonej mobilności) jest zbadanie, ujęcie ilościowe i zdefiniowanie procedur na korzyść społecznie i środowiskowo zrównoważonej mobilności dla osób dojeżdżających do pracy na terenie UE. Projekt był prowadzony przez Konfederację Związków Zawodowych CCOO, a jego partnerami były różne europejskie związki zawodowe, takie jak włoski CGIL, belgijski ABVV i Auto Club Europa, reprezentujący konfederację niemieckich związków zawodowych DGB.

Partnerzy projektu E-Cosmos stwierdzili, że bieżący model mobilności, skupiający się głównie na prywatnych pojazdach silnikowych, zmagają się z wieloma ograniczeniami. Bieżący model mobilności powoduje trzy rodzaje skutków.

1. Skutek społeczny: wykluczenie pracowników, którzy nie mają prawa jazdy.
2. Skutek ekonomiczny: czynniki zewnętrzne, które oznaczają utratę konkurencyjności oraz indywidualne i kolektywne koszty mobilności.
3. Skutek ekologiczny: transport zużywa około 40% energii pierwotnej w krajach uprzemysłowionych i uważa się, że ma równoważny udział we wzroście emisji gazów cieplarnianych.

Cele projektu były następujące:

- przeprowadzenie porównawczej ankiety dotyczącej problemów mobilności osób dojeżdżających do pracy w Belgii, Niemczech, Włoszech i Hiszpanii;
- przeprowadzenie porównawczej analizy zasad publicznych w zakresie promowania zrównoważonej mobilności w tych krajach Europy;
- zdefiniowanie wytycznych w zakresie wsparcia działań związków zawodowych i pracowników na rzecz zrównoważonego i bezpiecznego dostępu do miejsc pracy;
- zapewnienie danych wejściowych dla możliwych ram prawnych na poziomie UE, wspierających rozwój w kierunku bardziej zrównoważonej mobilności związanej z pracą.

Projekt obejmował:

- opracowanie porównawczego badania problemów mobilności w Belgii, Niemczech, Włoszech i Hiszpanii;
- porównawczą analizę zasad publicznych w zakresie promowania zrównoważonej mobilności w tych krajach Europy;
- definicję wytycznych dotyczących wspierania działań związków zawodowych w firmach w celu zapewnienia bezpiecznego i zrównoważonego dostępu do miejsc pracy;
- dostarczenie fundamentów dla przyszłych ram prawnych UE, wspierających zrównoważoną mobilność dla osób dojeżdżających do pracy.

W ramach projektu, w czterech krajach przeprowadzono porównanie podziału modalnego między środki transportu. Wyniki były następujące:

- duży udział użytkownika samochodów we Włoszech;
- równy udział transportu publicznego w każdym kraju;

- jazda rowerem jest szczególnie popularna w Belgii i w Niemczech i (prawie) nie istnieje we Włoszech i Hiszpanii;
- w Hiszpanii (i w Niemczech) istotną rolę odgrywa chodzenie pieszo;
- rejestracja wspólnego użytkowania samochodów jest niedostępna we wszystkich krajach.

Istnieją różne sposoby usprawniania rozwoju zrównoważonej mobilności:

- ustalenie niedużych opłat za transport publicznych dla osób dojeżdżających do pracy;
- zobowiązanie firm do zwracania pracownikom kosztów korzystania z transportu publicznego;
- anulowanie opłat podatkowych dla rowerzystów;
- penalizacja użytkownika samochodu przez wprowadzenie opłat drogowych lub podatków od miejsc parkingowych;
- tworzenie różnic w rozliczaniu fiskalnym lub redukcji kosztów w zależności od wyboru środków transportu przez pracowników (np. możliwość odzyskania mniejszej części kosztów korzystania z indywidualnego samochodu niż ze wspólnego użytkowania pojazdów).

Na koniec projektu wypracowano następujące zalecenia:

1 — Stworzenie platformy mobilności wewnątrz związku zawodowego.

- Związki zawodowe mogą odegrać istotną rolę w pracy nad osiągnięciem bardziej socjalnego, bardziej ekologicznego i bardziej wydajnego systemu mobilności.
- Wewnętrzny konsensus w całym związku zawodowym w zakresie konieczności stosowania bardziej zrównoważonego systemu mobilności jest niezbędny, zanim będzie możliwe wzbudzenie świadomości wśród innych lub rozpoczęcie debaty z pracownikami.
- Konieczne jest zorganizowanie kursów dotyczących bieżących systemów mobilności i ich wpływu na dobre samopoczucie społeczne, ekonomiczne i fizyczne wszystkich pracowników.

Należy opracować szeroką podstawę zagadnienia zrównoważonej mobilności, pomagającej w unikaniu konfliktów interesów.

- Specjalista ds. mobilności w organizacji związku zawodowego lub specjalna komórka ds. mobilności może znacznie ułatwić rozszerzenie zainteresowania zrównoważoną mobilnością.

2 — Wymiana umiejętności i dobrych praktyk.

- Umiejętności i wiedza są niezbędnymi czynnikami, ułatwiającymi dyskusję i kampanie uświadamiające w zakresie zrównoważonej mobilności.
- Wymiana wiedzy i dobrych praktyk byłaby bardzo wydajnym sposobem wzajemnej nauki oraz tworzenia wspólnego zrozumienia problemu i możliwych rozwiązań.
- Związki zawodowe mogą zbierać wszystkie istotne wyniki badań i wnioski dotyczące mobilności na swoich stronach internetowych. Znacznie skuteczniejsza byłaby jednak możliwość dzielenia się umiejętnościami na poziomie europejskim.
- Projekt E-Cosmos zamierza wdrożyć ideę wprowadzenia europejskiego obserwatorium mobilności pracowników.
- Działania i wyniki pracy obserwatorium mogą być publikowane lub powiązywane ze znanymi stronami dotyczącymi zarządzania mobilnością, np. www.epomm.eu.

3 — Zobowiązanie do opracowania planu zrównoważonej mobilności dla firm.

- Forma zobowiązania wydaje się być wymaganym warunkiem wstępnym dla mentalnej zmiany pracodawców i pracowników w kierunku większej świadomości o zrównoważonej mobilności i zmiany zachowań.

- Partnerzy projektu uważają, że zobowiązanie będzie działać przy zachowaniu dwóch warunków:
 - należy skupić się bardziej na wdrożeniu działań, a mniej na procesie badawczym (unikanie obciążenia firm pracami administracyjnymi);
 - wymagane jest wyraźne wsparcie i/lub zaangażowanie administracji publicznej.
- Zobowiązanie do opracowania planu mobilności tworzy dla związków zawodowych możliwość wprowadzenia problemów związanych z mobilnością na stół negocjacyjny w firmach.
- Zobowiązanie powinno wyraźnie skupiać się na wynikach: jakie działania powinna podjąć firma, aby wesprzeć zrównoważoną mobilność? O jakie zobowiązanie można poprosić pracowników?
- Ponieważ plan mobilności firmy angażuje zarówno pracodawców i pracowników, związki zawodowe będą odgrywać istotną rolę. Związki zawodowe powinny być zaangażowane w opracowywanie i tworzenie planu, ponieważ ich głównym obowiązkiem jest przekonywanie wszystkich pracowników o potrzebie zmiany ich planów mobilności.

4 — Gromadzenie danych do debaty.

- Stałe, długoterminowe kampanie informacyjne są niezbędnymi elementami, pozwalającymi na zmianę percepcji pracowników.
- Wciąż obowiązuje rozpowszechniony pogląd wśród pracodawców, że dojazd pracowników do pracy jest indywidualnym wyborem bez zaangażowania lub zobowiązania ze strony pracodawcy.
- Pracodawców i pracowników można łatwiej przekonać o zaletach zrównoważonej mobilności po skonfrontowaniu ich z faktami i dobrymi przykładami.
- Tylko przedstawienie efektu inwestowania w zrównoważoną mobilność pozwala na prowadzenie bardziej obiektywnej debaty.
- Dane dotyczące projektów w zakresie zarządzania mobilnością powinny być gromadzone w systematyczny i obiektywny sposób. Brak wiarygodnych danych jest głównym problemem w zakresie zarządzania mobilnością. Związki zawodowe z całej Europy byłyby bardzo zainteresowane dostępem do obiektywnych danych i przekonywujących przykładów udanych projektów z zakresu mobilności.
- Partnerzy projektu E-Cosmos wiedzą, że pomocne byłoby także pewnego rodzaju obserwatorium zarządzania mobilnością związaną z zatrudnieniem na poziomie UE. Obserwatorium mogłoby być głównym źródłem argumentów i wsparcia w zakresie promowania zmian w zachowaniu osób dojeżdżających do pracy w kierunku zrównoważonej mobilności.
- Opłatalne byłoby zbadanie możliwości rozszerzenia obowiązku panującego w Belgii (gdzie firmy zatrudniające ponad 100 pracowników muszą udostępniać niektóre kluczowe dane dotyczące mobilności) na inne kraje należące do Unii Europejskiej.

5 — Koordynatorzy ds. mobilności na wszystkich poziomach.

- Związki zawodowe powinny inwestować w kołaborantów specjalizujących się w zarządzaniu mobilnością:
 - na poziomach krajowych lub regionalnych, na których tworzy się zasady mobilności i planowania infrastruktury miejskiej;
 - na poziomie lokalnym, na którym opracowuje się plany zrównoważonej mobilności miejskiej;
 - na poziomie obszarów przemysłowych lub indywidualnych firm (firmowi koordynatorzy ds. mobilności).
- Związki zawodowe muszą organizować się tak, aby miały do dyspozycji jednego lub kilku pracowników odpowiadających za wszystkie zagadnienia związane z mobilnością. Te osoby wymagają szkolenia w zakresie mobilności, aby mogły dołączyć do debaty z odpowiednią wiedzą.
- Koordynator ds. mobilności na poziomie firmy lub branży przemysłowej jest główną osobą kontaktową nie tylko dla pracodawców, ale także dla pracowników.

6 — Firmy zapewniające wsparcie na etapie wdrażania.

- Zrównoważona mobilność nie jest podstawową działalnością większości firm i instytucji. W celu wdrożenia niektórych działań, konieczne jest gromadzenie i analizowanie kluczowych danych. W większości krajów w tych celach korzysta się z usług prywatnych konsultantów.
- Doświadczenie i dobre praktyki pokazują, że władze publiczne powinny bardziej skupić się na wsparciu fazy wdrażania planów związanych z mobilnością.
- Często udostępnienie zasobów na potrzeby inwestycji w zrównoważone rozwiązania transportowe (autobusy wahadłowe, parkingi dla rowerów) w firmach jest trudnym procesem. Władze lokalne lub regionalne mogą ułatwiać inwestycje w zrównoważony rozwój i zachęcać do nich przez publiczne fundowanie prywatnych projektów.

7 — Ramy finansowe i prawne.

- Ramy finansowe i prawne sprzyjające zrównoważonym środkom transportu dla osób dojeżdżających są dla pracowników wyraźnym bodźcem, zachęcającym do korzystania z rowerów, transportu publicznego lub systemu wspólnych dojazdów. Oprócz bodźców finansowych zapewnianych przez ten rodzaj prawodawstwa, symbolizuje ono także politykę mobilności władz.
- Zapewniając korzyści finansowe rowerzystom, użytkownikom transportu publicznego lub korzystającym z systemu wspólnych dojazdów, rząd pokazuje własne intencje do wprowadzania zmian. Byłoby to jeszcze bardziej wiążące, jeżeli — poza stymulowaniem zrównoważonego transportu — używanie indywidualnych samochodów byłoby mniej korzystne ze względu na opodatkowanie, nałożenie opłat drogowych lub większych opłat za parkowanie.

8 — Zarządzanie mobilnością (MM).

- Zarządzanie mobilnością może przynieść różne korzyści ekonomiczne, społeczne i ekologiczne w porównaniu z nową infrastrukturą drogową.
- Tradycyjne rozwiązania zorientowane na samochody skupiają się zasadniczo na usprawnianiu przepływu ruchu samochodowego, natomiast zarządzanie mobilnością uwzględnia różne aspekty, takie jak zachowanie energii, wykorzystanie przestrzeni publicznej, bezpieczeństwo na drogach i mobilność społeczna (np. dostęp do rynku pracy dla różnych grup docelowych).
- Istnieje oczywista potrzeba opracowania właściwej i zintegrowanej metodologii oceniania projektów z zakresu mobilności.
- Zbieranie i porównywanie danych w systematyczny sposób sprawiłoby, że korzyści z zarządzania mobilnością w porównaniu z inwestycjami w infrastrukturę drogową byłyby wyraźnie dostrzegalne. Pozwoliłoby to partnerom społecznym, a w szczególności związkom zawodowym, wykazać wydajność inwestycji w zarządzanie mobilnością.

9 — Najpierw planowanie miejskie.

- Unikanie potrzeby używania samochodu to najskuteczniejszy wyobrażalny środek zarządzania mobilnością.
- Lokalizowanie miejsc pracy w odniesieniu do sieci transportu publicznego i/lub ścieżek rowerowych. Związki zawodowe muszą odgrywać istotną rolę w podkreśleniu znaczenia dobrej lokalizacji nowych miejsc pracy.
- Dobra lokalizacja z punktu widzenia zrównoważonej mobilności zapewniałaby korzyści zarówno dla pracowników, jak i potencjalnych pracodawców. Byłoby to także wyrazem zaangażowania firmy w zakresie odpowiedzialności społecznej.
- Pracownicy, którzy wybierają lokalizacje w centrach miast, ich pobliżu lub w pobliżu stacji kolejowych, będą mieć w perspektywie długoterminowej strategiczną przewagę w zakresie rekrutacji i utrzymania pracowników.

10 — Inwestowanie w zrównoważoną mobilność = unikanie wykluczenia siły roboczej.

- Podejście do mobilności zorientowane na samochody dyskryminuje pracowników, którzy nie mają dostępu do samochodu lub nie posiadają prawa jazdy.

- Osiągnięcie jednakowych możliwości dla siły roboczej jest kluczowym aspektem działań związków zawodowych.
- Wybór lokalizacji jest głównym aspektem z punktu widzenia mobilności społecznej.
- Miejsca pracy z dostępem do dobrych usług transportu publicznego zapewniają możliwości ubiegania się o pracę dla osób nieposiadających samochodu.
- Firmy, które nie mają optymalnego dostępu do usług transportu publicznego, mogą zainwestować w autobusy wahadłowe lub wdrożyć systemy wspólnych dojazdów, aby ułatwić dostęp do miejsca pracy bez samochodu.

Wspólne użytkowanie samochodów: nowe zintegrowane schematy i zachowania użytkowników

Angelo Meuleman, Cambio — Taxistop

Cambio jest jedną z największych, niezależnych wypożyczalni samochodów. Ponad 50 000 klientów korzysta z ponad 1500 samochodów Cambio w 15 miastach na terenie Niemiec i w 27 miastach na terenie Belgii. 45 procent wszystkich przejazdów Cambio to przejazdy służbowe. Aktualnie z usług Cambio korzysta ponad 1200 firm i organów władzy.

Grupa Cambio udostępnia aktualnie ponad 1500 pojazdów na 490 stacjach w Niemczech i Belgii. Grupa jest jedną z trzech największych firm wynajmujących samochody w Niemczech.

Od marca 2011 r. Cambio i Greenpeace Energy udostępniają całkowicie elektryczne pojazdy w Hamburgu. Pojazdy są ładowane z nadmiaru energii pochodzącej w 100% z odnawialnych elektrowni. W Kolonii elektryczne samochody są oferowane od marca 2012 r. Oszacowano, że jeden samochód Cambio zastępuje co najmniej 10 samochodów prywatnych, oraz że wynajem samochodów — jako strategia inteligentniejszego wykorzystania przestrzeni miejskiej i ograniczonej ilości zasobów — jest tańsza niż posiadanie samochodu (< 10 000 km). Obecnie dostępność jest ważniejsza niż posiadanie, a zrównoważenie życia roboczego i elastyczności są ważniejsze niż posiadanie firmowego samochodu.

780 000 osób w Europie korzysta z wypożyczalni samochodów. Szacuje się, że w 2020 r. ta liczba wzrośnie do 15 milionów.

Korzyści zapewniane przez wypożyczanie samochodów:

- Mniejsza liczba kilometrów przejechanych samochodem (większy poziom korzystania z transportu publicznego, kolei i rowerów)
- Odpowiednie samochody do celów podróży (dążenie do zmniejszania wymiarów samochodów)
- Dostępność lepszych samochodów (nowe samochody, wysokie normy emisji)
- Bezpośrednia redukcja CO₂

Zaangażowanie pracowników w praktyczne zastosowanie zrównoważonej mobilności w miastach: przykład z Wielkiej Brytanii

Andrew Cassy, British Telecom UNISON

Obecność przedstawicieli związków ekologicznych ma istotny wpływ na miejsca pracy w Wielkiej Brytanii — zachęcających coraz większą liczbę pracodawców do stosowania energooszczędnych środków oraz przekonywujących współpracowników do pracy z większą świadomością ochrony środowiska.

Transport, który szybko się rozwija, jest obecnie odpowiedzialny za ponad 25% emisji węgla w Wielkiej Brytanii. Ponadto:

- 53% pracodawców stosuje systemy tele- i wideokonferencji;
- 51% udostępnia możliwości bezpiecznego przechowywania rowerów, szafki i natryski dla pracowników;
- Raporty z działań agencji ds. dziedzictwa narodowego Szkocji (Scottish National Heritage) pokazują, że polityka transportu osób jest realizowana na podstawie hierarchii podróżowania, według której pracownicy w pierwszej kolejności wybierają

wideokonferencje, następnie transport publiczny i wynajem samochodów, natomiast podróże lotnicze są ograniczone do wyjazdów zamorskich (z wyjątkiem sytuacji wyjątkowych).

- Z raportu UNISON przeprowadzonego w radzie miejskiej Hackney wynika, że rada promuje jazdę rowerem i chodzenie do pracy pieszo oraz zapewnia plany dojazdów rowerem do pracy i bonifikaty z tytułu jazdy rowerem do pracy w wysokości 20 pensów za milę.

Zgodnie z ostatnią ankietą Green Unions at Work 2012:

- 79% osób powiedziało, że nie było dostępne szkolenie dotyczące technik ekologicznej jazdy
 - w porównaniu z 5% oferującymi całościowe projekty;
- 76% osób powiedziało, że nie były dostępne subwencje w zakresie korzystania z transportu publicznego lub transportu firmowego
 - w porównaniu z 8% i 5% oferującymi całościowe projekty;
- Nieco poniżej 70% osób powiedziało, że nie zakupiono samochodów hybrydowych ani pojazdów z dwoma systemami paliwowymi do floty samochodów pracodawcy
 - w porównaniu z 5% pracodawców, którzy korzystali z całościowych projektów;
- Chociaż pożyczki na bilety okresowe transportu publicznego są jedną z pięciu najlepszych inicjatyw, najprawdopodobniej będą one częścią całościowego projektu;
 - 62% osób powiedziało, że ich pracodawcy nie zapewнили żadnego wsparcia w tym zakresie.

Główną barierą przed korzystaniem z transportu publicznego jest brak wiedzy na temat usług transportu publicznego, godzin i czasów przejazdu oraz obszarów, na których są świadczone. Istotna jest dostępność wysokiej jakości informacji, zapewniających, aby brak wiedzy nie był barierą przed korzystaniem z transportu publicznego.

Ostatnia ankieta zawierała wiele przykładów udanych negocjacji przedstawicieli związków w zakresie ekologicznych inicjatyw transportowych na podstawie ich wiedzy o tym, co zostałyby dobrze przyjęte przez pracowników mimo uzyskiwania jedynie niewielkiego wsparcia ze strony pracodawców.

- Przedstawiciele prowadzący badania w centrum naukowym w Szkocji zabezpieczyli parkingi dla rowerów.
- Przedstawiciele grupy UNISON w EDF Energy wyjaśnili, że organizacje ekologiczne organizują coroczne kampanie „Cycle Surgeries”, w ramach których lokalni, dobrowolni uczestnicy odwiedzają biura, sprawdzają przydatność rowerów do warunków drogowych (MOT) oraz oferują porady dla rowerzystów i bezpłatne dodatki.
- Przedstawiciele prowadzący badania pracujący dla producenta broni zauważyli, że zainstalowano instalacje natryskowe dla rowerzystów i utworzono dedykowany parking dla osób wynajmujących samochody.
- Przedstawiciel GMB w lokalnym rządzie opisuje, w jaki sposób związek skutecznie prowadził kampanię na potrzeby planu przejazdów rowerowych i planu jazdy wypożyczanymi samochodami.
- Przedstawiciele prowadzący badania w firmie narzędziowej odegrali zasadniczą rolę we wprowadzeniu autobusu wahadłowego dla pracowników, podczas gdy
- Przedstawiciel PCS objaśnił, w jaki sposób związek wynegocjował zwiększenie subwencji dla transportu publicznego, gdy pracodawca przeniósł się do obszaru, który narzucił konieczność dalszych przejazdów dla wielu pracowników.
- Przedstawiciel związku w firmie produkującej oprogramowanie odniósł duży sukces w przedłożeniu konferencji telefonicznych lub wideokonferencji nad podróże służbowe.
- Przedstawiciele CWU pracujący dla dystrybutora korespondencji Parcelforce wywalczyli kupno bardziej ekologicznych pojazdów.
- Przedstawiciel PCD ds. ekologii w DWP współpracuje z innymi przedstawicielami w branży w celu promowania wypożyczania samochodów i korzystania z transportu publicznego.
- Przedstawiciel GMB w firmie recyklingowej mówi, że zarząd rozważa stosowanie oleju jadalnego jako paliwa, zgodnie z sugestią pracownika.

Wdrożone plany muszą uwzględniać potrzeby pracowników, ponieważ jeśli nie będą realizowane po odpowiednich konsultacjach, mogą prowadzić do konfliktów, jak wyjaśnił przedstawiciel UCU z Midlands.

- Przedstawiciel związku zawodowego w firmie NHS (oferującej usługi transfuzji krwi) wyjaśnił, że promowanie jazdy rowerami było utrudnione ze względu na ograniczoną liczbę miejsc parkingowych i praktycznie brak instalacji natryskowych oraz brak przebieralni.
- Przedstawiciel związku w firmie oferującej usługi budowlanej skarżył się, że zdecydowano się na kupno najtańszych pojazdów, niezależnie od zużycia energii.
- Przedstawiciel FBU wyjaśnił, że ze względu na ograniczenia budżetowe, popularny, stosowany przez kilka lat plan przejazdów rowerami jest obecnie wstrzymany.

Przypadki zaangażowania związków zawodowych:

- Firma Carbon Trust szacuje, że większość firm może w łatwy sposób zaoszczędzić od 10 do 20% kosztów energii, wdrażając proste działania o niskim, a nawet zerowym koszcie. Aby to osiągnąć, konieczne jest zaangażowanie pracowników najniższego poziomu.
- Personel nie będzie w stanie doprowadzać do zmian, jeżeli nie zrozumie powodów tych działań i nie będzie ich wspierać.
- Projekt Green Workplaces konfederacji TUC wykazał, że pracodawcy muszą postrzegać związki jako część rozwiązania. Zaangażowanie związków może prowadzić do osiągnięcia korzyści biznesowych przez poprawę wydajności środowiskowej.

Wnioski z ostatniej ankiety z raportu LRD, „Green Unions at Work 2012”, są następujące:

- Podróże i transport odnoszą wspólne korzyści.
 - Istnieje wspólna podstawa do dyskusji.
 - Zarządzanie nimi wymaga uczciwości i wrażliwości.
- Konieczność zaangażowania pracowników.
 - Czas na realizację audytów i ankiet.
 - Czas na szkolenia.
 - Prawdo do ustanowienia wspólnego forum ekologicznego.
- Związki zawodowe mogą zapewnić szkolenia i wsparcie.
 - Szkolenia, konferencje, zasoby i sieci.

Zrównoważona mobilność: perspektywa z punktu widzenia Europejskiej Federacji Pracowników Transportu

Alain Sutour, Europejska Federacja Pracowników Transportu

Ostatnie dziesięciolecie wykazały, że mobilność osób i towarów przyczynia się do poprawy koniunktury i jakości życia w Europie. W tym celu wprowadzono strukturalną zmianę w sektorze transportowym i wyznaczono szersze cele ekonomiczne i ekologiczne dla dalszych reform.

Oczywiście sektor transportowy musi uwzględniać potrzeby infrastrukturalne. Oczekuje się jednak także rozwiązywania problemów związanych z przeciążeniem, zanieczyszczeniem, wykluczeniem społecznym i słabą dostępnością: użytkownicy domagają się, aby sektor transportowy był zrównoważony. Jeżeli te założenia zrównoważonego rozwoju doprowadzą do dodatkowych działań restrukturyzacyjnych, konieczne jest zwrócenie szczególnej uwagi na wpływ tych działań na ludzi.

Według oficjalnych liczb, 4,6 miliona pracowników, około 5% całkowitej siły roboczej w Europie, jest zatrudnionych w sieci transportowej. Jest to sektor opierający się na ludziach zapewniających usługi zainteresowania publicznego.

Obecnie utraty miejsc pracy, dumping płacowy i nieodpowiednie warunki pracy w sektorze transportowym rozszerzają debatę do wymiaru społecznego: czy są gotowe strategie zrównoważonego rozwoju jako most do wzrostu i konkurencyjności, prowadzących do większej liczby lepszych miejsc pracy? Tak, zrównoważony transport powinien oznaczać, że Europa rozwija bardziej wydajny, konkurencyjny, ekologiczny, dobrze zarządzany system transportowy,

przygotowany na nadchodzące lata, a nawet na jeszcze dłuższą perspektywę. Jednak przede wszystkim pozostaje on systemem organizowanym przez ludzi pracujących dla innych ludzi. Pracownicy sektora transportowego muszą mieć prawo głosu.

Europejska Federacja Pracowników Transportu, reprezentująca pracowników wszystkich sektorów transportowych i rybołówstwa na terenie całej, powiększonej Europy, zapoczątkowała wyczerpującą debatę na temat wizji związków zawodowych w zakresie zrównoważonego transportu (**T**rade **U**nion **V**ision on **S**ustainable **T**ransport). TRUST to projekt ufundowany przez UE, którego celem jest:

- zapewnienie poradnictwa w zakresie wkładu związków zawodowych w politykę zrównoważonego transportu;
- skupienie się na społecznym wymiarze długoterminowej perspektywy dla przyszłości transportu w Europie;
- podkreślenie znaczenia „filara zatrudnienia” Strategii Lizbońskiej: więcej lepszych miejsc pracy;
- wyrażenie potrzeby odpowiedniej oceny procesów restrukturyzacyjnych;
- wprowadzenie aspektów równouprawnienia płci do debaty na temat zrównoważonego rozwoju;
- promowanie przykładów najlepszych praktyk w kierunku nowych form organizacji.

Wnioski wyciągnięte z tej wymiany informacji były pomocne w ustalaniu nowych ram politycznych, umożliwiających włączenie równowagi społecznej i potrzeb pracowników w opracowywanie europejskich zasad transportowych.

TRUST to 18-miesięczny projekt realizowany w czterech fazach.

Faza przygotowawcza. Ten etap gromadzenia informacji obejmował opracowanie pierwszych dokumentów w dyskusji. Komitet Sterujący monitorował aspekty organizacyjne całego procesu.

Warsztaty sektorowe. Siedem dwudniowych warsztatów sektorowych — odnoszących się do sekcji ETF: lotnictwo cywilne, rybołówstwo, porty, drogi, koleje, transport morski, wody śródlądowe — omówiono wspólny porządek obrad na podstawie czterech podstawowych zagadnień.

- Strategia Lizbońska i pracownicy sektora transportowego.
- Restrukturyzacja i prace rozwojowe w sektorze transportowym.
- Transport i środowisko.
- Finansowanie infrastruktury, pomoc państwowa i rola państwa.

Konferencje międzysektorowe. Wnioski z warsztatów sektorowych, zebrane w opracowanych dokumentach, omówiono w ramach trzech konferencji międzysektorowych, których celem było wypracowanie wspólnego stanowiska dotyczącego podstawowych zagadnień.

Konferencja końcowa. Wyniki całego procesu zaprezentowano podczas wydarzenia zamykającego, podczas którego związki zawodowe opublikowały swoje końcowe stanowisko dotyczące zrównoważonego transportu dla zrównoważonej, socjalnej Europy.

SESJA 4 — Zrównoważona mobilność w obszarach wiejskich

Zrównoważona mobilność: Perspektywa regionalna — innowacje dla przyszłości

Melville Kendal, Rada Gminy Hampshire / Zgromadzenie Regionów Europy

Polityka UE skupia się na rozwoju transportu i wspieraniu mobilności w celu osiągnięcia docelowego zmniejszenia o 60% emisji gazów cieplarnianych. Wyzwaniem jest wyeliminowanie zależności systemu transportowego od oleju bez kompromisu w zakresie jego wydajności i zrównoważonego rozwoju. Najważniejszym celem europejskiej polityki transportowej jest

pomoc w utworzeniu systemu wspierającego europejski postęp gospodarczy, zwiększającego konkurencyjność i oferującego wysokiej jakości usługi mobilności przy wydajniejszym wykorzystaniu zasobów. UE musi do 2030 r. zmniejszyć o połowę poziom wykorzystania samochodów napędzanych „tradycyjnym paliwem” w transporcie miejskim; stopniowo ograniczyć ich obecność w miastach do 2050 r. i osiągnąć miejską logistykę wolną od CO₂ w centrach głównych miast w 2030 r. (10). Rezygnacja z oleju wymaga opracowania nowej koncepcji mobilności, wspieranej przez klaster nowych technologii oraz bardziej zrównoważone działania.

Istnieją trzy główne punkty rozwoju w tym zakresie:

1. wydajność pojazdów przez stosowanie nowych silników, materiałów i konstrukcji;
2. wykorzystanie czystszej energii przez wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych;
3. lepsze wykorzystanie sieci i większe bezpieczeństwo operacji przez wdrożenie systemów informacyjnych i komunikacyjnych.

Nie jest możliwe narzucenie nowych koncepcji w zakresie mobilności. W celu promowania bardziej zrównoważonych zachowań, wymagane jest aktywne zachęcanie do lepszego planowania transportu. Rozwój koncepcji będzie wymagać wspólnych norm UE, uwzględniających zasady konkurencji UE. Aby zapewnić większą skuteczność, konieczne jest dopełnienie wymogów badań technicznych o podejście systemowe, z uwzględnieniem infrastruktury i wymogów ustawodawczych, koordynacji wielu organów wykonawczych i dużych projektów demonstracyjnych w celu usprawnienia integracji z rynkiem. Międzyoperacyjne, wzajemnie połączone rozwiązania dla następnej generacji multimodalnego zarządzania transportem i systemów informacyjnych (łącznie z opłatami) mają istotne znaczenie dla zapewnienia integracji rozwojowej. Ważna jest spójność na poziomie UE — sytuacja, w której (przykładowo) jeden kraj członkowski optował wyłącznie za samochodami elektrycznymi, a inny tylko za biopaliwami, zburzyłaby koncepcję bezpłatnych podróży na terenie Europy.

Zgromadzenie Regionów Europy (AER) rozpoczęło niedawno kampanię wspierającą pojazdy elektryczne. AER przeprowadziło konsultacje z Europejskim Związkiem Producentów Samochodowych i Eurelectric, towarzystwem zrzeszających podmioty z branży elektrycznej w Europie, które forsują politykę wzmocniającą rynek pojazdów elektrycznych. Zawarto umowę, zgodnie z którą AER powinno użyć kolektywnego głosu regionów w ramach popierania rozwoju na poziomie europejskim, wykorzystując lokalny wpływ regionów na lokalne wzmocnienie użytkowania pojazdów (we współpracy z przemysłem wspierającym, gdzie to możliwe). Raport AER zostanie przyjęty w maju tego roku. Zawarto w nim szereg referencji, określających sposób wzmocnienia zaufania konsumentów w pojazdy elektryczne, a tym samym pomagających w rozwoju rynku. Centralnym aspektem tego jest potrzeba wspierania infrastruktury, zwłaszcza systemów rejestracji i płatności oraz standaryzacji metod płatności w celu zapewnienia uniwersalnej dostępności do nich, oraz potrzeba promowania bardziej rozpowszechnionego wykorzystania pojazdów elektrycznych.

Kierowcy pojazdów elektrycznych muszą mieć pewność, że będą mieć dostęp do punktów ładowania zawsze, gdy będą tego potrzebować, oraz że będą mogli korzystać z tych punktów bez żadnych utrudnień związanych z różnymi systemami rejestracji i płatności. Sposób, w jaki konsumenci mogą używać swoich kart płatniczych w bankomatach na terenie Europy, jest doskonałym przykładem modelu, jaki należałoby zastosować w odniesieniu do projektów ładowania — mianowicie: rejestracja w jednej firmie lub agencji powinna umożliwić dostęp do systemów wszystkich innych firm lub agencji. Członek społeczeństwa, który może rozważyć użytkowanie pojazdów elektrycznych, musi także znać wynikające z tego korzyści oraz musi być poinformowany o dostępnej infrastrukturze.

Zalecenia dotyczące użytkowania samochodów elektrycznych, obejmują następujące punkty:

- Legislacja europejska, która powinna wspierać uniwersalność systemów rejestracji i płatności, powinna sprzyjać rozwojowi świadomości konsumentów i zmniejszać ewentualne niedogodności. Szczególnie istotne na tym etapie jest wyznaczenie Dyrektora Generalnego na poziomie europejskim, który będzie wspierać to założenie. Istnieje możliwość wpływu na przyszłość pojazdów elektrycznych w istotny i innowacyjny sposób.

- Jednocześnie regiony mogą promować korzyści wynikające ze stosowania pojazdów elektrycznych, wykorzystując do tego lokalne środki, na przykład:
 - tworzenie węzłów informacyjnych;
 - zaopatrzenie w pojazdy dla projektów wynajmu samochodów;
 - promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych w obszarach turystycznych (tj. przez gości);
 - zapewnienie finansowego wsparcia dla użytkowników pojazdów elektrycznych (np. przez opodatkowanie, parkingi i ładowanie w ramach opłat drogowych);
 - tworzenie możliwości oglądania i jazdy elektrycznymi pojazdami podczas wydarzeń ekologicznych;
 - korzystanie z pojazdów elektrycznych w ramach własnych flot.
- Regiony mogą także stworzyć mapę lokalizacji punktów ładowania w poszczególnych okolicach, współpracując z przedstawicielami przemysłu w celu stworzenia całościowego obrazu, który także zwiększy świadomość i zaufanie konsumentów. Innym celem jest uniwersalność w mapowaniu infrastruktury.

24 stycznia Komisja Europejska oświadczyła, że na terenie całej Europy będzie używana jedna standardowa wtyczka do pojazdów europejskich — Typ 2. Rozpoczynając prace nad proponowanymi celami w zakresie publicznie dostępnej infrastruktury ładowania w 2020 r., Komisja zajęła się istotnym problemem. Brak standaryzacji wtyczek wstrzymywał inwestycje, ponieważ strony nie miały pewności, że ich kosztowne inwestycje nie zostaną wyparte przez alternatywną, nowszą technologię ładowania. Jednak infrastruktura standardowych punktów ładowania musi zostać uzupełniona o uniwersalne systemy rejestracji i płatności, aby zapewnić maksymalizację zaufania konsumentów, a tym samym pewność dla potencjalnych inwestorów. W tym zakresie AER będzie używać swojego kolektywnego głosu w celu lobbowania na poziomie europejskim, ze wskazaniem kluczowego priorytetu, polegającego na wyznaczeniu Dyrektora Generalnego. AUR jest przekonane, że ten krytyczny element w tworzeniu uniwersalności korzystania z punktów ładowania nie zostanie przeoczony, więc wykorzysta swój wpływ w istotny i innowacyjny sposób. Jednocześnie regiony podejmą lokalną pracę w celu zwiększenia poziomu wykorzystania pojazdów elektrycznych w ich miejscowościach.

Zrównoważona mobilność, rozwój terenów wiejskich i spójność terytorialna

Patrice Collignon, Międzynarodowe Towarzystwo ds. Obszarów Wiejskich, Środowiska i Rozwoju

Powołane w 1980 r., międzynarodowe stowarzyszenie RED (Rurality-Environment-Development — Obszary wiejskie, środowisko i rozwój), wykorzystując sieć członków i partnerów z całej Europy, ciągłą wymianę doświadczeń w zakresie polityki wiejskiej i jej wdrażania, kieruje się podwójnym celem, jakim jest osiągnięcie większej wydajności wykorzystania gruntów i wzmocniony dialog z instytucjami europejskimi.

RED pełni kilka funkcji:

- RED pobudza sieć rozwoju europejskich obszarów wiejskich i promuje partycypacyjne podejście do opracowywania zintegrowanych koncepcji rozwoju ekonomicznego, społecznego, kulturowego i środowiskowego w jednym terytorialnym projekcie.
- RED koordynuje platformami europejskimi, na przykład platformą European Countryside Movement (Ruch w europejskich obszarach wiejskich) i zapewnia wsparcie w zakresie działań członków na poziomie międzynarodowym.
- RED utrzymuje stronę internetową www.ruraleurope.org i publikuje biuletyn informacyjny Eurobrèves oraz dokumenty tematyczne.

Proponowane cele dla polityki przyszłego rozwoju europejskich obszarów wiejskich, które muszą być spełnione przez UE, są następujące:

- spójność terytorialna UE przez zredukowanie rozbieżności równowagi między obszarami wiejskimi i miejskimi, utrzymanie i ulepszenie usług publicznych oraz infrastruktury transportowej i komunikacyjnej, w tym dostępu szerokopasmowego;
- konsolidacja gospodarki lokalnej przez ochronę i stworzenie preferowanego biznesu lokalnego i możliwości zatrudnienia w celu zapobiegania wyludnieniu, rozwiązania problemu strukturalnego bezrobocia i ograniczenia ilości dziennych przejazdów;

- poprawienie warunków życia, zwłaszcza w zakresie mobilności, przystosowania i dostępu do usług;
- integracja terenów wiejskich w centrach konkurencyjności dzięki wewnętrznym możliwościom;
- opracowanie wielopodmiotowych sieci, zespajających badania, prace techniczne i produkcję w synergii z ofertami uniwersyteckimi i centrami miast;
- opracowanie i wzmocnienie sieci przeznaczonych do wymiany wiedzy między obszarami wiejskimi;
- przemianowanie wielofunkcyjnego sektora rolniczego z zachowaniem spójności ze społeczeństwem i adekwatnej kompensacji finansowania dla realizowanych usług;
- utrwalenie różnorodności biologicznej środowiska naturalnego przez zrównoważony rozwój;
- skupienie na różnorodności kulturowego dziedzictwa obszarów wiejskich;
- wzmocnienie udziału mieszkańców w opracowywaniu przyszłej polityki rządu i rozwój budowania zdolności przez lokalne organizacje i populacje.

RED podkreśliło, że zarządzanie mobilnością jest zintegrowaną dyscypliną, która powinna uwzględniać potrzeby obszarów wiejskich i dążyć do spójności terytorialnej. Konieczne jest partnerstwo między regionami, pracodawcami i pracownikami, gwarantujące rozwój zrównoważonej mobilności na poziomie lokalnym.

Zrównoważona mobilność w obszarach wiejskich: wyzwanie dla pracowników

Bénédicte Vellande, Confédération des Syndicats Chrétiens Belgique

Mobilność została zdefiniowana jako źródło nierówności z następujących powodów:

- Prawo jazdy (28% Belgów powyżej 18. roku życia nie posiada prawa jazdy) często jest czynnikiem decydującym o otrzymaniu zatrudnienia
- Mobilność: wiejska / miejska
- Mobilność kobiet / mężczyzn
- Mobilność młodzieży / osób starszych
- Mobilność osób sprawnych / niepełnosprawnych
- Koszty mobilności (transport = 2-gi lub 3-ci największy wydatek dla gospodarstw domowych po kosztach mieszkaniowych)

Promowanie zrównoważonej mobilności wydaje się jednak zmniejszać nierówność społeczną, ekonomiczną i środowiskową.

W ramach Confédération des Syndicats Chrétiens w Belgii powołano jednostkę ds. mobilności, zajmującą się następującymi zadaniami:

- informowaniem/zwiększaniem świadomości pracowników i ich przedstawicieli w zakresie występujących problemów;
- szkoleniem przedstawicieli pracowników w celu usprawnienia dialogu społecznego w zakresie zrównoważonej mobilności;
- zachęcaniem do realizacji inicjatyw przez zapewnienie wsparcia technicznego.

Rola organizacji Związków Zawodowych (jednostki ds. mobilności) w UE powinna być następująca:

- łączenie pracowników / związków zawodowych w danym obszarze;
- łączenie doświadczeń wynikających z różnych planów mobilności;
- pełnienie funkcji punktu kontaktowego dla innych podmiotów (biura projektowe, regiony itp.);
- opracowywanie narzędzi zwiększających świadomość;
- wspieranie zmian: spotkania informacyjne w firmach, szkolenia związków zawodowych;
- ciągła analiza odpowiedniości działań względem potrzeb.

Tydzień Zrównoważonej Mobilności w UE (EU Sustainable Mobility Week) odgrywa kluczową rolę w zwiększaniu świadomości.

Przejazdy do pracy odgrywają strukturalną rolę i są niezbędne w celu redukcji nierówności. Jednak plan zrównoważonej mobilności bez wymiaru regulacyjnego, wprowadzającego jego obowiązek, nie działa.

DZIEŃ 2

SESJA 1 — Kampania Door-to-Door i łańcuch wartości w zakresie mobilności

Najlepsze praktyki z transeuropejskiej sieci transportowej UE (TEN-T)

Gudrun Schulze, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna: Mobilność i Transport

Utworzenie wydajnej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jest kluczowym elementem w zainicjowanej Strategii Lizbońskiej w zakresie konkurencyjności i zatrudnienia w Europie, który odgrywa centralną rolę w Strategii Europejskiej 2020.

Zasady polityki i projekty TEN-T mają na celu:

- promowanie prawdziwego, sieciowego podejścia jako podstawy zrównoważonej polityki transportowej;
- ustanowienie i opracowanie kluczowych powiązań i połączeń niezbędnych do wyeliminowania istniejących wąskich gardeł mobilności;
- wypełnienie brakujących sekcji i uzupełnienie głównych tras, zwłaszcza ich międzynarodowych odcinków;
- bariery naturalne;
- usprawnienie interoperacyjności na głównych trasach.

Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu — dążenie do osiągnięcia zasobooszczędnego systemu transportu (biała księga, 2011) ma na celu zredukowanie emisji CO₂ o 60% przy spełnieniu rosnącego zapotrzebowania w zakresie mobilności.

Obecnie Komisja Europejska przygotowuje nową legislację dotyczącą TEN-T. Tymczasem, w 2011 r. zaproponowano dwie regulacje UE:

- wytyczne unijne dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportu, regulujące planowanie i wdrażanie infrastruktury do 2050 r.;
- regulacja „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility), określająca fundusze UE do 2020 r.

Nowe wytyczne TEN-T będą uwzględniać:

- multimodalną sieć z wiążącymi standardami infrastruktury, opartą na prawie UE i umowach międzynarodowych;
- większy nacisk na węzły miejskie i transportowe;
- wzmocnione powiązanie między funkcjonalnością infrastruktury i rozwojem infrastruktury;
- ramy dla inteligentnych usług transportowych, zapewniających wzmocnienie wydajnego wykorzystania infrastruktury, oraz technologicznych innowacji, umożliwiających stosowanie rozwiązań o niskim poziomie emisji węgla;
- strategicznie najważniejszą część TEN-T — wynik pierwszej metody planowania europejskiej sieci transportu;
- multimodalne podejście sieciowe w kontraście z bieżącym podejściem zorientowanym na unimodalne projekty;
- zwiastun rozwoju zasobooszczędnej, inteligentnej i innowacyjnej infrastruktury w całej UE;
- priorytet wdrażania (cel 2030) z silnym wsparciem finansowych i niefinansowych instrumentów UE.

Nowe wytyczne dotyczące TEN-T będą obejmować postanowienia dotyczące węzłów miejskich. Większość przejazdów wzdłuż TEN-T zaczyna się lub kończy w węzłach miejskich, co skutkuje wyzwaniem w zakresie przepustowości/jakości:

- ruch dalekobieżny, regionalny i miejski pokrywają się, rozciągając granice między infrastrukturami;
- hałas, emisja substancji toksycznych i węgla wpływają na jakość życia obywateli;

- słabo zintegrowane sieci różnych środków transportu (np. kolei i lotnictwa lub transportu morskiego) mogą sprawiać, że dalekobieżny transport pasażerów lub ładunków stanie się mało wydajny i nieatrakcyjny;
- słabo połączone sieci ruchu dalekobieżnego i miejskiego generują straty czasu użytkowników na końcowych odcinkach.

Aby sprostać wyzwaniom związanym z węzłami transportowymi, wprowadzono specjalny artykuł w proponowanych wytycznych dotyczących TEN-T. Po raz pierwszy odpowiednie organy wykonawcze są wyraźnie wzywane przez legislację europejską do podjęcia odpowiednich działań. Węzły miejskie odgrywają kluczową rolę w kształtowaniu podstawowej sieci (główne ośrodki ekonomiczne, kulturowe i naukowe UE są najczęstszymi punktami początkowymi i końcowymi). Nowa polityka TEN-T promuje także inteligentną i innowacyjną infrastrukturę oraz pojazdy (zaawansowane systemy zarządzania ruchem w zakresie wydajnego korzystania niewystarczającej infrastruktury miejskiej oraz zwiększania jakości usług; innowacyjna infrastruktura — systemy pojazdów wspierające transport niskowęglowy).

Instrumenty wdrożeniowe i finansowe, promujące zrównoważoną mobilność, obejmują:

- Wytyczne i korytarze TEN-T
- Regulację „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility)
- CIVITAS
- Fundusze Spójności i Regionalne UE
- Siódmy Program Ramowy Badań i Rozwoju Technologicznego
- Program Inteligentna Energia w Europie (STEER)

Najlepsze praktyki w zakresie wdrażania TEN-T w obszarach miejskich obejmują:

- połączenie kolejną dużych prędkości z portem lotniczym w Brukseli: Diabolo
- wykorzystanie kolei podziemnej w celu zwiększenia przepustowości kolei: Malmö Citytunnel
- tunel kolejowy w Göteborg: umożliwianie przejazdów przelotowych
- węzeł transportowy w Berlinie: połączenie transportu lokalnego, krajowego i międzynarodowego
- połączenie kolejowe z portem lotniczym Malpensa: połączenie terminali 2 z terminalem 1 i krajową siecią kolejową
- infrastruktura intermodalnego transportu pasażerów i ładunków w międzynarodowym porcie lotniczym Cluj-Napoca w Rumunii

Zintegrowane podejście, łączące różne środki transportu

Peter Wolters, *European Intermodal Association*

Europejskie stowarzyszenie transportu intermodalnego (EIA — European Intermodal Association) to niezależna, międzynarodowa platforma promująca zintegrowaną mobilność intermodalną w Europie przez łączenie innowacyjnych rozwiązań transportu kolejowego, wodnego, drogowego, powietrznego i morskiego.

Wyniki badania przeprowadzonego podczas Światowego Forum Ekonomicznego w 2009 r. pokazują, że:

- 24% pojazdów ładunkowych w UE realizuje puste przebiegi;
- średni załadunek reszty pojazdów wynosi 57%;
- ogólna wydajność wynosi zaledwie 43%;
- istnieje szacowana odzyskiwalna strata dla UE, wynosząca 160 mld euro, będąca równoważnością 1,2% emisji CO₂.

Opublikowana w 2011 roku biała księga dotycząca transportu dąży do redukcji 60% gazów cieplarnianych w sektorze transportowym do 2050 r. Sektor transportu ładunków jest głównym obszarem, w którym osiągnięcie celów ochrony klimatu jest problematyczne. Firmy muszą wdrożyć innowacje w zakresie rozwiązań transportu ładunków i logistyki miejskiej. Władze publiczne potrzebują argumentów, aby zaangażowały się w transport ładunków.

Konsolidacja i łączenie ładunków jest ważną formułą sukcesu, ponieważ zwiększa wskaźniki ładunków, jednocześnie zmniejszając ilość dostaw. Nowa współpraca logistyczna i współdzielenie danych w celu zoptymalizowania procesów planowania są często dużym wyzwaniem. Dobrą nowiną jest jednak fakt, że są dostępne nowe modele współpracy, polegające na neutralizacji wymiany wrażliwych danych między podmiotami z zachowaniem zasad konkurencyjności w UE.

Miejski transport ładunków (UFT) jest najbardziej wydajny (wskaźniki ładunków, wytyczanie tras i ilość dostaw), gdy występują pewne oszczędności i następuje łączenie większych operatorów/operacji. Na obrzeżach obszarów miejskich należy zbudować duże parki dystrybucji ładunków transportowanych kolejną i drogą morską. Istnieje potrzeba rozpowszechnienia dobrych praktyk dotyczących UFT na terenie całej Europy z wykorzystaniem portali internetowych i innych narzędzi.

Jako pierwszy przykład najlepszych praktyk, kontaktów i zasad w zakresie transportu ładunków zaprezentowano projekt BESTFACT. Celem projektu BESTFACT jest rozwinięcie, rozpowszechnienie i umocnienie wykorzystania najlepszych praktyk i innowacji w transporcie ładunków, które przyczyniają się do spełnienia założeń europejskiej polityki transportowej w odniesieniu do konkurencyjności i wpływu na środowisko. Obejmuje on:

- obszerny zbiór najlepszych praktyk i innowacji w logistyce ładunków i logistyce miejskiej o uznanej, zrównoważonej wydajności;
- otwartą, neutralną platformę dla zainteresowanych stron, oferującą łatwe w użyciu i stale uaktualniane kompendium danych;
- dopasowanie konkurencyjnych zasad logistyki miejskiej i ładunkowej, innowacyjnych badań i założeń zrównoważonej polityki UE;
- ułatwienie, standaryzację i usprawnienie procesów ICT oraz procedur e-frachtu dla interesariuszy przemysłowych, podmiotów administracyjnych i organów badawczych.

Wynikiem projektu BESTFACT będzie opracowanie puli najlepszych rozwiązań zrównoważonego transportu i logistyki, ich skutków i opłacalnych działań ekologicznych. EIA i Polis opublikują wyniki na poziomie UE oraz prześlą je organom na poziomie miast, regionów i przemysłu. W ramach projektu zostanie utworzona niezbędna, neutralna, solidna i odtwarzalna metodologia gromadzenia i przetwarzania najlepszych praktyk.

Promowanie zrównoważonego rozwoju przez zarządzanie mobilnością

Bart Desmedt, Zarząd Traject

Traject tworzy globalną wizję ruchu drogowego i mobilności, wprowadzając punkt widzenia użytkownika. To podejście zwiększa akceptację wśród obywateli i innych organów wykonawczych, w związku z czym prowadzi do bardziej zrównoważonej zmiany. Jej najbardziej typowymi polami interwencji są:

- plany mobilności dla specyficznych miejsc i grup docelowych, plany podróży korporacyjnych;
- zarządzanie zmianami w zakresie mobilności;
- opracowanie i śledzenie dopasowanych systemów transportowych, zarządzanie parkingami;
- marketing i komunikacja w mobilności;
- codzienne zarządzanie projektami i usługami z zakresu mobilności.

Zarządzanie mobilnością reprezentuje europejską wersję programu „Transportation Demand Management” (TDM — Zarządzanie zapotrzebowaniem transportowym), zapoczątkowanego w latach 80-tych XX wieku w ustawie „Clean Air Act” (Ustawa o Czystym Powietrzu). Podmioty gospodarcze zostały zobligowane do wdrożenia działań, mających na celu zmniejszenie poziomu użytkowania samochodów przez wprowadzenie planów transportu firmowego i dostarczenia takich rozwiązań, jak współużytkowanie pojazdów, usługi przewozu autobusami, telepraca itd. Termin został zaimportowany do Europy w 1991 roku: program „zarządzania transportem” w Holandii opiera się na amerykańskiej koncepcji i został przyjęty w Belgii w 1992 r.

Istotą zarządzania mobilnością jest integrowanie potrzeb w planowaniu transportu przez oddolne podejście i współpracę z grupami docelowymi w celu utworzenia idealnie

dostosowanych rozwiązań. Nowy paradygmat zarządzania mobilnością skupia się na interakcjach między zasobami a zapotrzebowaniem i, przede wszystkim, między władzami drogowymi, organami prawodawczymi, indywidualnymi użytkownikami transportu i kierownikami zakładów pracy.

Krajowe ramy prawne dla ruchu w ramach dojazdów do pracy w Belgii są następujące:

- Zobowiązanie dla firm zatrudniających > 100 pracowników do dostarczania danych dotyczących mobilności co trzy lata.
- Od 1998 r.: ramy fiskalne na rzecz zrównoważonego transportu dla osób dojeżdżających do pracy:
 - zwroty kosztów dla użytkowników rowerów (dojazdy do pracy lub wyjazdy służbowe): bez opodatkowania do 0,22 euro/km;
 - rower oferowany przez pracodawcę i inwestycje w infrastrukturę rowerową: bez opodatkowania dla pracowników, 120% do potrącenia dla pracodawcy;
 - zwroty kosztów dla użytkowników transportu publicznego: 100% bez opodatkowania
 - premie finansowe dla osób współużytkujących samochody i użytkowników autobusów firmowych;
 - opodatkowanie zależne od emisji CO₂ przez samochody firmowe.

Belgia doświadcza obecnie mnogości inicjatyw w zakresie zarządzania mobilnością. W Brukseli obowiązuje przymusowy plan dojazdów do pracy dla firm, które zatrudniają ponad 100 pracowników oraz wsparcie dla firm stosujących te plany. W odniesieniu do dostępu do pracy, wdrożono szereg specyficznych działań:

- dla 20% gospodarstw domowych nieposiadających samochodu, z określonymi problemami dla niedawno przybyłych osób;
- szkolenie dla osób poszukujących pracy i zatrudnionych pracowników;
- orientacja w mieście, zasady korzystania z transportu publicznego, praca w oddaleniu od miejsca zamieszkania.

Studium przypadku dotyczące planu „Bike to work” (Rowerem do pracy) w sieci supermarketów Colruyt wykazało wzrost wykorzystania rowerów z 8 do 14% i umożliwiło dostęp do pracy dla personelu nieposiadającego samochodu. Projekt skupia się na:

- bezpłatnych rowerach dla osób dojeżdżających do pracy, połączonych z opłatą kilometrową dla rowerzystów;
- szerszym zaangażowaniu w zrównoważony rozwój, uwzględniającym także aktywną politykę współużytkowania samochodów i redukcję emisji z przewozu towarów.

Zarządzanie mobilnością zostało ponadto rozszerzone na inne przejazdy, na przykład wypoczynkowe (46% wszystkich przejazdów w Belgii). Liczba i dystanse przejazdów wypoczynkowych ciągle rosną. Natężenie ruchu w trakcie weekendów coraz bardziej zbliża się do poziomu ruchu występującego w dni robocze. Specyficzne podejście do zarządzania mobilnością może przyczynić się do zmniejszenia negatywnych efektów bardziej nieregularnych przejazdów i jednocześnie zwiększyć jakość czasu wolnego. Te przejazdy powodują:

- rozszerzenie przeciążenia ruchu poza godziny szczytu;
- utratę atrakcyjności miejsc wypoczynku ze względu na liczbę samochodów;
- zmniejszenie wpływu zarządzania mobilnością na środowisko;
- integracja w planach zrównoważonej mobilności (w miastach):
 - konsultacje i informacje/ współpraca z firmami, szkołami itd.;
 - infrastruktura rowerowa i transportu publicznego;
 - zarządzanie parkingami: od wymagań minimalnych do maksymalnych.
- Flandria:
 - Umowy w zakresie mobilności między władzami regionalnymi a samorządami miejskimi;
 - jeżeli samorząd opracuje plan mobilności zgodnie z określonymi normami zrównoważonego rozwoju, otrzyma subwencje od władz regionalnych;
 - jednym z zagadnień, dla którego dostępne są subwencje, jest „współpraca z grupami docelowymi”.

SESJA 2 — Logistyka i zrównoważona mobilność

Rozwój Zielonych Korytarzy w UE

Sergio Barbarino, Procter & Gamble

Zrównoważone innowacje związane z operacjami logistycznymi polegają na rozważaniu całego cyklu życia: od wydobycia materiałów, po ich utylizację. Dekarbonizacja łańcucha dostaw jest dla UE kluczowa dla osiągnięcia docelowej redukcji CO₂, gdzie transport odpowiada za 40% całkowitego poziomu emisji (45% przez samochody). Firma P&G wyróżniła lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury i sposoby zmiany zachowań konsumentów w celu osiągnięcia tego celu.

Projekt CAPIRE to koordynacyjne działanie w ramach europejskiej inicjatywy dotyczącej ekologicznych samochodów (European Green Cars Initiative), które przygotowuje i wesprze realizację partnerstwa publicznego i prywatnego (PPP — Public Private Partnership), podtrzymującego i wdrażającego inicjatywę European Green Cars Initiative.

CAPIRE skupia się na projektach, które mogą zwiększyć konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego w zakresie elektryfikacji transportu oraz w zakresie rozwoju technologii i usług dążących do redukcji emisji CO₂ na terenie Europy. Działania w ramach projektu CAPIRE skupiają się na dwóch głównych zagadnieniach: (i) staranne uwzględnienie opcji dla celów, kształtu i metod wdrożenia PPP oraz (ii) identyfikowanie przeszkód dla technologii i odpowiednich wymaganych badań w ramach FP7.

Głównymi wynikami będą odpowiedni i sprawdzony model wdrożenia PPP oraz dedykowany plan, opierający się na starannie wykonanej, głębokiej analizie potrzeb w zakresie badań naukowych i prac rozwojowych, odnośnych kamieni milowych i działań wspierających. Celem jest zwiększenie konkurencyjności globalnej europejskiego przemysłu motoryzacyjnego w zakresie energooszczędnych, bezpiecznych pojazdów wolnych od zanieczyszczeń i CO₂.

Aby zapewnić odpowiedni zasięg, strategię należy opracować na podstawie trzech następujących filarów technologicznych:

- Samochody osobowe i lekkie samochody dostawcze: zmniejszyć lokalne zanieczyszczenia, emisję gazów cieplarnianych oraz hałasu przez przyspieszenie procesu elektryfikacji pojazdów i zapewnienie dedykowanej infrastruktury w celu połączenia źródeł energii wolnych od CO₂.
- Ciężarówki i autobusy: zwiększyć ogólną wydajność transportu pasażerów i towarów przez przyspieszenie ulepszania technologii ICE i ich potencjalnej, częściowej elektryfikacji.
- Logistyka: zwiększyć wydajność transportu towarów przez zoptymalizowanie wskaźnika ładowania ciężarówek i łączenie różnych wektorów energooszczędności w transporcie, na przykład kolejowym i drogowym.

Wyniki projektu CAPIRE będą służyć jako wytyczne dla badań naukowych i prac rozwojowych dla przemysłu motoryzacyjnego i polityki europejskiego transportu drogowego w odniesieniu do ekologicznych samochodów. Ich wdrożenie będzie wymagać ścisłej współpracy między producentami sprzętu, dostawcami z branży motoryzacyjnej i technologicznej, operatorami dróg i ruchu drogowego, dostawcami energii i usług oraz uniwersytetami i władzami publicznymi w celu osiągnięcia ambitnych celów średnio- i długoterminowych związanych z kluczowymi technologiami.

Nowy projekt UE pod tytułem „Wsparcie dla planu działań logistycznych w zakresie ekologicznych problemów związanych z korytarzami transportu towarów” („SuperGreen”) to trzyletnia inicjatywa, będąca częścią skoordynowanych działań wspieranych przez Komisję Europejską (DG-TREN) w kontekście Siódmego Programu Ramowego. Celem projektu jest promowanie rozwoju europejskiej logistyki transportu towarów w sposób przyjazny środowisku naturalnemu. Czynniki środowiskowe odgrywają coraz ważniejszą rolę we wszystkich metodach transportu i niezbędne jest całościowe podejście, umożliwiające znalezienie rozwiązań korzystnych dla wszystkich stron. SuperGreen oceni szereg „zielonych korytarzy”, obejmujących

reprezentatywne regiony i główne trasy transportowe na terenie Europy. Założenia projektu SuperGreen dotyczą wsparcia rozwoju zrównoważonych sieci transportu przez spełnianie wymogów związanych z ekologicznymi, technicznymi, ekonomicznymi, społecznymi i przestrzennymi aspektami planowania. Można je osiągnąć przez:

- porównywanie wzorcowe „ekologicznych korytarzy”. Na podstawie pełnego obrazu istotnych parametrów (KPI), takich jak zużycie energii i poziom emisji, aspekty operacyjne i kwestie SCM, koszty zewnętrzne (w tym społeczne i przestrzenne aspekty planowania), koszty infrastruktury i koszty zewnętrzne: zostaną zidentyfikowane obszary i kandydaci w zakresie rozwoju (np. wąskie gardła).
- „Zielone technologie”. Metody poprawienia tych wąskich gardeł. Pośród rozważanych ekologicznych technologii mogą być: nowoczesne systemy napędowe, alternatywne paliwa, technologie obsługi ładunków, nowe technologie terminali, technologie czyszczenia, technologie ogrzewania i chłodzenia lub dowolne inne nowoczesne koncepcje, istotne dla multimodalnych „zielonych korytarzy”.
- „Mądrzejsze” wykorzystanie przepływów ICT już dostępnych w multimodalnym łańcuchu może usprawnić wykryte wąskie gardła i jeszcze bardziej zwiększyć poziom ekologiczności „zielonych korytarzy”. Konieczne jest przy tym uwzględnienie wpływu takich czynników, jak e-fracht, zarządzanie łańcuchami dostaw, mądrzejsze planowanie (technologie nawigacyjne w pojazdach), planowanie i śledzenie.
- Zalecenia dla badań naukowych i prac rozwojowych. Tam, gdzie dostępne „zielone technologie” i obecna wiedza na temat „mądrzejszego wykorzystania przepływów ICT” są niewystarczające do usprawnienia wykrytych wąskich gardeł, zostaną zasugerowane propozycje w zakresie badań naukowych i prac rozwojowych.
- Implikacje polityczne. Implikacje odnośnych regulacji dotyczących możliwych rozwiązań proponowanych przez projekt zostaną zbadane, aby zapewniały wsparcie dla Komisji w zakresie formułowania i harmonizacji zasad polityki dotyczących „zielonych korytarzy”.
- Rozpowszechnianie i zwiększanie świadomości. Projekt zwraca szczególną uwagę na rozpowszechnianie i widoczność jego wyników. Wymaga to współpracy ze stronami zainteresowanymi zagadnieniami związanymi z projektem SuperGreen (kierownicy ds. infrastruktury, operatorzy transportu i terminali, dostawcy, operatorzy logistyczni, władze krajowe i lokalne, itd.). Powinno także uwzględnić rozwój planu publikacji informacji, materiały promocyjne, warsztaty i inne wydarzenia z udziałem interesariuszy.

SESJA 3 — Ograniczanie emisji z transportu i tworzenie miejsc pracy

Perspektywa Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie przejścia na bardziej zieloną gospodarkę

Daniel Samaan, Międzynarodowa Organizacja Pracy

Dwie z najważniejszych ról Międzynarodowej Organizacji Pracy w kontekście tego laboratorium to:

- tworzenie konsensusu w zakresie podwójnej dywidendy ekologicznych i społecznych planów działań: Inicjatywa Międzynarodowej Organizacji Pracy na rzecz zielonych miejsc pracy; oraz
- badania nad wzajemnym uzupełnianiem się polityki ekologicznej i społecznej.

Przejście na zieloną gospodarkę uwzględnia politykę socjalną. Nawet przy zerowym lub dodatnim zatrudnieniu netto pojawią się zwycięzcy i przegrani, w związku z czym będzie konieczne określenie kompensacji. Bieżące możliwości przejścia na zieloną gospodarkę można podsumować następująco:

1. wzrost przychodów przez zmniejszenie importu zasobów (np. oleju);
2. schematy większego wzrostu (nowe technologie, nowe produkty);
3. większe i lepsze zatrudnienie (ilościowo prawdopodobnie niewielkie, ulepszenia jakościowe zależą od polityki);
4. lepsze środowisko (czyste środowisko, pożywienie, woda, mniejsze koszty zdrowia).

Trzy główne wyzwania są następujące:

- zmniejszenie ilości zatrudnienia w „brązowych” sektorach (2–3% całkowitego zatrudnienia, np. górnictwo węglowe, produkcja oleju) z sektorową realokacją siły roboczej (trudne w przypadku starszych pracowników lub gdy wstrząs jest skoncentrowany regionalnie) i uwzględnieniem nowych potrzeb szkoleniowych;
- dopasowanie technologii i umiejętności w pozostałych „brązowych” sektorach (ok. 40% zatrudnienia — np. sektor transportowy, rolnictwo, sektor budowlany) przez dialog społeczny i zwiększanie umiejętności z potencjalną stratą konkurencyjności w krótkiej perspektywie, ale potencjałem większej konkurencyjności w późniejszym okresie;
- niektóre nowe zielone miejsca pracy: sektory wytwarzające zieloną technologię lub bezpośrednio redukujące emisję gazów cieplarnianych (2–5% zatrudnienia w UE i USA, tylko 1–2% w krajach rozwijających się — np. energia wiatrowa, recykling, zalesianie) ze zintegrowaną strategią edukacyjno-przemysłową i wzmocnionymi powiązaniem wstecznymi w celu zwiększenia poziomu zatrudnienia i produktywności.

Przejsie na zieloną gospodarkę nie dokona się samoczynnie. Siły rynkowe są niewystarczające, w związku z czym wymagany jest proces regulowany przez politykę. Przyczyną jest fakt, że obecnie bardziej opłacalna jest produkcja z wykorzystaniem technologii powodujących emisję dużych ilości CO₂ (w przeciwieństwie do branży IT). Poszczególne przedsiębiorstwa nie mogą wytwarzać dóbr publicznych, takich jak transport publiczny, a rynki są słabymi dostawcami przemian w zakresie robocizny.

Zielona gospodarka jest niezbędnym czynnikiem realizacji zrównoważonego rozwoju. Jednak, jak podkreśla wspólny raport UNEP/ILO „Working towards sustainable development; Opportunities for decent work and social inclusion in a green economy” (Praca na rzecz zrównoważonego rozwoju; Możliwości dla przyzwoitej pracy i włączenia społecznego w zieloną gospodarkę), zielona gospodarka — połączona z odpowiednio dobraną polityką — może także stworzyć lepsze miejsca pracy, wyciągnąć ludzi z biedy i promować włączenie społeczne. W rzeczywistości, model wzrostu z kilku minionych dekad był niewydajny, nie tylko pod względem ekonomicznym, ale także z perspektywy ekologicznej, robotniczej i socjalnej. Wykorzystuje on nadmierną ilość zasobów naturalnych, jest niezrównoważony pod względem ekologicznym i nie spełnia aspiracji w zakresie dużych proporcji społeczeństwa dążącego do produktywniej, przyzwoitej pracy i dystyngowanego życia.

Bezwzględnie wymagany jest nowy, rozwojowy model, stawiający ludzi, uczciwość i planetę w centrum procesów decyzyjnych — i jest możliwe jego osiągnięcie. Ten bardziej fundamentalny raport pokazuje, że zatrudnienie i włączenie społeczne muszą być integralnymi elementami każdej strategii zrównoważonego rozwoju i muszą być uwzględnione w polityce dotyczącej zmiany klimatu i zapewnijającej ochronę środowiska. Raport ocenia w szczególności implikacje przejścia na zieloną gospodarkę, związane z sektorem, zatrudnieniem i przychodami. Podkreśla on konieczne warunki, przepisy i dobre praktyki wymagane w celu zapewnienia, że zielona gospodarka charakteryzuje się zyskami w zakresie jakości pracy, redukcji ubóstwa i ulepszeniach w zakresie włączenia społecznego.

Te pozytywne efekty mają jedną wspólną cechę: uznanie, że konieczne jest podjęcie wyzwań ekologicznych i socjoekonomicznych w sposób spójny i całościowy.

- Po pierwsze, to oznacza promowanie i wdrażanie zrównoważonych procesów produkcyjnych na poziomie samego biznesu, w szczególności wśród małych i średnich przedsiębiorstw w kluczowych sektorach wymienionych powyżej.
- Po drugie, rozszerzenie ochrony socjalnej, wsparcie dochodów i działania szkoleniowe mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia, że pracownicy mogą odnosić korzyści z tych nowych możliwości.
- Po trzecie, międzynarodowe normy pracownicze i prawa pracowników mogą stanowić ramy prawne i instytucjonalne oraz źródło praktycznych informacji w zakresie pracy w bardziej zielonej i zrównoważonej gospodarce, zwłaszcza w odniesieniu do jakości pracy oraz bezpieczeństwa i zdrowia pracowników.
- Ostatecznie, skuteczny dialog społeczny angażujący pracowników i związki zawodowe jest centralnym elementem dla rządów w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Globalna perspektywa w zakresie zwiększania ekologiczności sektora transportowego i tworzenia miejsc pracy

Philipp Saylor, Światowe Forum Ekonomiczne

Nawet w najbardziej optymistycznych scenariuszach, w ciągu dwóch kolejnych dziesięcioleci transport będzie wciąż mocno uzależniony od oleju, dlatego rozwój istniejących technologii zrównoważonego rozwoju może pomóc sektorowi transportu i rządów w osiągnięciu docelowych założeń zrównoważonego rozwoju i redukcji emisji węgla. Ma także duży potencjał tworzenia miejsc pracy i długofalowego, zrównoważonego wzrostu ekonomicznego.

W celu osiągnięcia tych założeń, raport „Sustainable Transportation Ecosystem” (Zrównoważony ekosystem transportowy) opublikowany przez Światowe Forum Ekonomiczne, zawiera wytyczne dotyczące zrównoważonego rozwoju ekologicznego w transporcie w pięciu wymiarach: polityki, finansowania, energii, infrastruktury i klientów. Jego ramy wypracowano na drodze kolaboracyjnego procesu pośród zainteresowanych stron, obejmujących dostawców usług transportowych i wyposażenia, decydentów politycznych, dostawców energii i instytucje finansowe. Raport zawiera zalecenia specyficzne dla każdej grupy interesariuszy.

Sektor transportowy odpowiedział na to wyzwanie przez aktywne poszukiwanie i wdrażanie rozwiązań, mających na celu zmniejszenie wpływu na środowisko. Ambitne cele redukcji emisji węgla zostały zdefiniowane zarówno przez całe sektory przemysłowe (np. sektory transportu powietrznego i morskiego) oraz indywidualnie przez wiodące firmy w tych sektorach.

Transformacja sektora transportowego w ramach redukcji wykorzystania paliw kopalnych jest ważnym krokiem w kierunku zmniejszenia emisji węgla i zmiany klimatu, ale reprezentuje także szerszą możliwość odpowiadania na wezwania decydentów politycznych i społeczeństwa do bardziej intensywnego tworzenia miejsc pracy w obecnym, ekonomicznie mniej atrakcyjnym klimacie.

Przejęcie sektora na nowe, zrównoważone alternatywy transportu będą wymagać inwestycji w badania naukowe i prace rozwojowe oraz infrastrukturę, które mogą stanowić fundament do tworzenia bezpośrednich miejsc pracy teraz i zrównoważonego rozwoju ekonomicznego w przyszłości. Ze względu na złożoną naturę sektora transportowego, osiągnięcie tych przemian będzie wymagać całkiem nowego podejścia do równowagi środowiskowej i redukcji emisji węgla. Sieć zainteresowanych stron, które wywierają bezpośredni lub pośredni wpływ na sektor, obejmuje szeroką gamę jednostek, obejmującą podmioty zarówno z sektora transportowego, jak i spoza niego. Aby skutecznie podołać wyzwaniom zrównoważonego rozwoju sektora pod względem środowiska, konieczne jest uwzględnienie i zintegrowanie perspektyw wszystkich podmiotów w systemie.

Takie zintegrowane podejście do zrównoważonego rozwoju pozwala decydentom i innym zainteresowanym stronom na lepszą ocenę złożonych wyzwań i wykorzystanie wielu dostępnych możliwości osiągnięcia celów sektora transportowego. Umożliwia także wdrożenie bardziej wydajnych zasad, pozwalających na ocenę alternatywnych kosztów między metodami i technologiami oraz umożliwia całemu sektorowi osiągnięcie docelowej redukcji emisji zamiast faworyzowania jednej metody. Na koniec, zapewnia także potencjał podziału ryzyka inwestycji na nowe technologie pośród interesariuszy w całym łańcuchach dostaw.

Ten proces ma na celu wsparcie procesu ustanawiania zintegrowanego podejścia systemowego przez udostępnienie teoretycznych ram i zaleceń dla każdego interesariusza w systemie, dotyczących podejmowania działań w celu osiągnięcia wyznaczonego celu.

Jako element tych ram, raport udostępnia wszystkim interesariuszom w systemie transportowym wspólny zestaw zasad dotyczących realizacji wyrównania i koordynowania działaniami związanymi z redukcją emisji węgla w sektorze. Te procesy pozwolą sektorowi na realizowanie potencjalnego wzrostu i pozytywnych skutków ekonomicznych przy jednoczesnym osiągnięciu wyznaczonych celów zrównoważonego rozwoju. Te zasady mogą być stosowane w celu opracowania planów działań dla specyficznych czynników zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Ramy polityczne powinny:

- uwzględniać implikacje dotyczące innych środków transportu i sektorów;
- być transparentne, przewidywalne, skoordynowane;
- zapewniać odpowiednie wsparcie dla zrównoważonych technologii.

Decyzje finansowe powinny uwzględniać:

- długofalowe czynniki społeczne, ekologiczne i rządowe;
- możliwości wspólnego zmniejszania ryzyka;
- pomoc finansową jako możliwość ekonomicznego wzrostu.

Źródła energii powinny być:

- opłacalne i zrównoważone;
- zrównoważone z perspektywy ekologicznej, społecznej i ekonomicznej;
- mierzone na podstawie znormalizowanych ocen ekologicznego cyklu życia.

Inwestycje w infrastrukturę powinny uwzględniać:

- możliwość ulepszenia wykorzystania i integracji istniejącej infrastruktury;
- kompromisy między technologiami i wpływem na inne środki transportu;
- wpływ na planowanie i programy miejskie w innych sektorach.

Klienci końcowi wymagają:

- dostępu do zrównoważonych alternatyw transportu;
- informacji dotyczących wpływu ekologicznego i kosztów w całym cyklu życia;
- informacji mierzalnych, weryfikowalnych, dostępnych, porównywalnych i zrozumiałych.

SESJA 4 — Rola Związków Zawodowych w promowaniu zrównoważonej mobilności

Opracowanie stanowiska Europejskich Związków Zawodowych

Judith Kirton-Darling, Europejska Konfederacja Związków Zawodowych

Poprzednie stanowiska ETUC dotyczące zagadnienia laboratorium skupiały się na Tygodniu Zrównoważonej Mobilności. Obejmowały one niżej określone punkty.

W zakresie partycypacyjnych, uczciwych planów mobilności w firmach:

- ETUC zachęca do tworzenia planów mobilności firmowej, pod warunkiem, że oferują one przedstawicielom pracowników możliwość konsultacji i uczestnictwa w opracowywaniu planów. Ważne jest, aby problemy związane z mobilnością były wznoszone demokratycznie i w ten sam sposób rozwiązywane. Plany mobilności nie mogą być zarezerwowane wyłącznie dla ekspertów z branży transportowej (kierowników ds. mobilności). Powinni w nich uczestniczyć także przedstawiciele pracowników zgodnie z prawami krajowymi, wprowadzającymi plany transportowe w firmach. Ponadto, takie prawa muszą być przyjęte przez wszystkie kraje Unii Europejskiej.

W zakresie publicznych inwestycji w zrównoważony transport:

- ETUC wzywa do przeniesienia istotnych inwestycji publicznych w alternatywy dla transportu samochodowego, w szczególności w transport publiczny. We wspólnym manifestie z ekologicznymi i społecznymi organizacjami pozarządowymi, konfederacja przedstawiła propozycje dla europejskiej inicjatywy na rzecz zrównoważonych inwestycji oraz, w szczególności, zrównoważonego transportu.

W zakresie innowacyjnych opcji finansowania:

- ETUC uważa, że innowacyjne metody powinny być opracowywane w odniesieniu do finansowych bodźców, zachęcających do zrównoważonej mobilności pracowników. Wspiera ona kampanię zainicjowaną przez wszystkie włoskie związki zawodowe z ekologicznymi i społecznymi organizacjami pozarządowymi na rzecz wprowadzenia bezpłatnych biletów transportu publicznego.

ETUC dostrzegła potrzebę uaktualnienia swojego stanowiska w zakresie zrównoważonej mobilności, ponieważ nastąpiły istotne zmiany od czasu kryzysu ekonomicznego i opracowania nowej polityki UE, na przykład od wprowadzenia białej księgi dotyczącej transportu w 2011 roku i planów zrównoważonej mobilności w miastach (SUMP).

W centrum zainteresowania Związków Zawodowych znajdują się:

- zatrudnienie (+/-),
- warunki pracy,
- dialog społeczny,
- usługi publiczne,
- nierówność społeczna.

Kluczowe żądania ETUC w tym zakresie można podsumować w niżej opisany sposób.

Na poziomie UE

- Konieczne jest skuteczniejsze rozwiązywanie problemów społecznych i przemysłowych
- Monitorowanie i udostępnianie informacji dotyczących badań naukowych i prac rozwojowych, standaryzacji, TEN-T
- Dialog społeczny na temat ekologizacji ekonomicznych i sektorowych umiejętności/inicjatyw szkoleniowych
- Dialog społeczny na temat strategii SM (międzybranżowych/sektorowych) i budowania sojuszy
- Nacisk na dyrektywy ramowe w zakresie oczekiwania zmian/restrukturyzacji

Na poziomie kraju członkowskiego

- Uczciwe zachęty podatkowe i postanowienia ustawodawstwa pracy (telepraca, umowy o elastycznym czasie pracy)
- Wspieranie innowacyjnych infrastruktur transportu publicznego
- Krajowe programy szkoleniowe
- Transakcje krajowe i tworzenie koalicji
- Lepsze warunki pracy dla pracowników sektora transportowego

Na poziomie regionalnym/lokalnym

- Planowania urbanistyczne, które lepiej uwzględnia zrównoważoną mobilność
- Opracowanie regionalnego podejścia do szkoleń
- Tworzenie wielopodmiotowych inicjatyw dialogowych i czynny udział w nich
- Tworzenie regionalnych organizacji nadzorujących pracę

Na poziomie firmy:

- Prawa dla pracowników w zakresie negocjowania/konsultowania planów mobilności
- Zwiększanie świadomości przez stosowanie modułów e-learningowych
- Angażowanie pracowników w opracowywanie planów mobilności

- Ulepszone wskaźniki i informacje

Konferencja ETUC w sprawie zielonych miejsc pracy zorganizowana dnia 7 maja: „Pracownicy dla zrównoważonej mobilności” opiera się na 3 założeniach:

- Prawa dla pracowników w zakresie zrównoważonej mobilności
- Inwestowanie w politykę dotyczącą mobilności jako element napędzający regenerację ekonomiczną
- Just Transition (Sprawiedliwe przejście) w ramach zmiany środków transportu

Koncepcja ETUC w ramach sprawiedliwego przejścia opiera się na pięciu filarach:

- i) regulacyjne ramy odnoszące się do dobra publicznego, dostępności, środowiska, inwestycji i finansowania;
- ii) polityka innowacji i rozwoju przemysłu;
- iii) rynek i szkolenia pracownicze;
- iv) zmiany modalne;
- v) uczestnictwo i zaangażowanie związków zawodowych.

Opracowanie stanowiska pracownika produkcji

Wolf Jäcklein, industriALL

Produkcja ma duże znaczenie strukturalne dla całej gospodarki. W szczególności branża produkcji wyposażenia transportowego, która zatrudnia bezpośrednio ok. 7,5 miliona osób w Europie (z uwzględnieniem łańcucha dostaw), spośród których 6 milionów przypada na sektor produkcji samochodów na 15 milionów łącznie. Ponieważ produkcja odgrywa tę strukturalną rolę, panuje konkurencja między regionami i zakładami produkcyjnymi.

Zrównoważona mobilność w miastach jest napędzana przez rynek. Mobilność wiejska zmagają się z problemami wykluczenia i braku dostępu, ponieważ nie jest ona atrakcyjna pod względem finansowym. Jest to szkodliwe dla populacji wiejskich i może prowadzić do wykluczenia społecznego. Dotychczas mobilność indywidualna miała priorytet wyższy niż mobilność zbiorowa.

Sprawiedliwe Przejście (Just Transition) wymaga podejścia do planowania wykorzystania terenu (co generuje potrzeby w zakresie mobilności) oraz zatrudnienia w odniesieniu do ilości, jakości i lokalizacji miejsca pracy.

Obecnie, mimo wsparcia dla włączenia klauzuli sprawiedliwego przejścia (Just Transition) w globalnych umowach, jedyną praktyczną odpowiedzią rynku pracy na wyzwania zmiany klimatu wynikające z „wizji” Komisji UE w 2020 r. jest skuteczniejsze wdrożenie agendy Unii Europejskiej w zakresie elastycznego rynku pracy i bezpieczeństwa socjalnego. Polityka, wyróżniająca się znacznie większą elastycznością rynku pracy bez zmiany poziomu bezpieczeństwa. Zmiana społecznych proporcji narzucona przez zmianę klimatu wymaga porządnej reakcji w postaci europejskiej polityki socjalnej i zatrudnienia. Jest to przejście, które musi nastąpić w ramach blokowania zatrudnienia i polityki socjalnej, angażującej związki zawodowe i pracodawców na wszystkich poziomach i przez nich negocjowanej. W tym zakresie uważa się, że polityka klimatyczna musi zapewniać pracownikom większe bezpieczeństwo zatrudnienia przez inwestowanie w tworzenie i utrzymanie zatrudnienia oraz nowe prawa pracownicze w stosunku do rządów korporacyjnych, równowagi życia zawodowego i prywatnego oraz dożywczej nauki.

Socjalnie zrównoważone przejście powinno mieć na celu zapobieganie zależnościom zbiorowym, promowanie płynnego programu konwersji przemysłowej na podstawie zbiorowych umów gwarantujących prawa socjalne dla pracowników (niezależnie od rodzaju umowy) oraz

zabezpieczenie solidnych, dochodowych, wysokiej jakości warunków pracy. Niepewna praca nie może być cechą europejskiego modelu społecznego przyszłości.

Systemy szkoleniowe i edukacyjne są w samym sercu sprawiedliwego społecznego przejścia na przemysł samochodowy emitujący małą ilość węgla. Wiele istniejących profili pracy zostanie przekształconych w połączeniu z nowymi umiejętnościami w zakresie energooszczędności, nowych technologii lub produktów oraz nowych sposobów organizacji pracy. Zmienia się wymagane zestawy umiejętności dla pracowników branży motoryzacyjnej. Aby zapewnić gotowość na tę zmianę, konieczne jest przede wszystkim dostosowanie systemów szkoleniowych i edukacyjnych: przeszkolenie nauczycieli, stworzenie infrastruktury nauczania oraz opracowanie planów i treści szkoleniowych. Infrastruktura musi być gotowa przed przybyciem samochodów nowej technologii. To oznacza, że konieczne jest niezwłoczne przygotowanie sieci dystrybucji energii, sektora napraw i konserwacji oraz, prawdopodobnie, obiektów do testowania floty (dla pilotażowych modeli seryjnych). Doświadczenie w zakresie technologii akumulatorów pokazało, że wczesne rozpoczęcie od stosunkowo łatwych modeli, ale w produkcji masowej, zapewni skuteczną wartość początkową dla doskonalenia technologii. Musi to nastąpić w odniesieniu do nowych technologii samochodów w Europie i do żadnej innej branży, jeżeli przemysł ma pozostać mocnym napędem dla innowacji. Agenda nowych umiejętności dla nowych miejsc pracy rozwija się w dobrym kierunku, ale sektorowe badania przeprowadzone przez Europejskie Centrum Rozwoju i Szkoleń Zawodowych (Cedefop) oraz Komisję Europejską odkryły coś więcej niż tylko przyszłe potrzeby w zakresie ogólnych umiejętności. Może to stanowić pewną praktyczną pomoc dla przemysłowych organów wykonawczych. W tym celu niezbędne jest wsparcie w tworzeniu europejskich rad ds. umiejętności sektorowych z uwzględnieniem zaangażowania partnerów społecznych.

Dlatego musimy wspierać opracowanie europejskiej „zielonej” polityki przemysłowej, opierającej się na zasadach integrujących cele ekonomiczne, społeczne i ekologiczne, promować rozwój technologiczny i wnieść wkład w zasobooszczędność jako napęd postępu społecznego i ekonomicznego.

Niezbędne jest połączenie zasad (policy mix) dotyczących wiążących inicjatyw, zapewniających korzyści producentom i konsumentom, przez:

- połączenie europejskich norm wydajności energetycznej w zakresie wszystkich produktów i usług jako środków promowania innowacji;
- bardziej intensywne wykorzystanie standaryzacji i promowania polityki produktowej, polegającej na ciągłym rozwoju technologicznym przez łańcuch wartości.

Europa będzie mogła odpowiadać na zwiększoną konkurencję z pojawiającymi się gospodarkami przez wdrażanie bardzo innowacyjnych systemów, podwyższanie norm technologicznych i produkcyjnych oraz rozszerzanie ich na wszystkie kraje członkowskie. Wszystkie sektory produkcyjne i pracownicy powinni podlegać programom przejściowym, zapewniającym możliwości i bezpieczeństwo zatrudnienia oraz tworzenie nowych, bardziej ekologicznych miejsc pracy przez większe inwestycje i innowacje.