

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letecké dopravy k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství a o řádné zavedení celosvětového tržního opatření

[COM(2021) 552 final]

(2022/C 152/25)

Hlavní zpravodaj: **Dumitru FORNEA**

Žádost o vypracování stanoviska	Rada Evropské unie, 20. 9. 2021 Evropský parlament, 13. 9. 2021
Právní základ	Článek 192 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	9. 11. 2021
Přijato na plenárním zasedání	8. 12. 2021
Plenární zasedání č.	565
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	209/3/5

1. Závěry a doporučení

1.1. Iniciativa Komise, na jejímž základě se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES⁽¹⁾, pokud jde o příspěvek letecké dopravy k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství, je vítaným krokem ve snižování dopadu leteckého odvětví na klima. Podporujeme navrhované změny, avšak zdůrazňujeme, že je zapotřebí zachovat rovné podmínky a chránit sociální a pracovní práva. Ačkoli není největším zdrojem emisí ve společnosti a vlastně ani v rámci dopravního odvětví, musí letecká doprava a všechny příslušné zúčastněné subjekty přispět k tomu, aby pomohly dosáhnout udržitelného leteckého odvětví. To lze dokázat jedině pomocí sociálního dialogu a spoluprací s odbory v tomto odvětví, které jsou zásadní součástí klimatické transformace.

1.2. Z obecného hlediska nesouhlasíme s přidělováním bezplatných povolenek v rámci systému obchodování s emisemi (ETS), ledaže by tak bylo učiněno za účelem zajištění spravedlivé hospodářské soutěže. V případě letů v rámci Evropského hospodářského prostoru (EHP) existuje menší riziko, že by došlo k ohrožení rovných podmínek, ale musíme být i nadále obezřetní, pokud jde o únik uhlíku, zejména v rekreační a dálkové dopravě. Podpořili bychom tedy, aby byl navrhovaný rok 2027 zachován jakožto termín pro úplné zrušení bezplatných povolenek, a přidělování bezplatných povolenek by zatím mělo být upraveno tak, aby se zaměřovalo na spravedlivou hospodářskou soutěž. Pokud tak bude učiněno, můžeme uplatňovat systém ETS, zvýšit používání udržitelných leteckých paliv a snížit úroveň pro přidělování bezplatných povolenek, přičemž se vyhneme narušení hospodářské soutěže v rámci tohoto trhu.

1.3. Je naprosto nezbytné, aby návrh chránil rovné podmínky, a podpořil tak společnosti, které poskytují důstojnou práci a dodržují sociální normy. Dále je důležité vyvarovat se dlouhodobých negativních účinků na pracovní podmínky v důsledku nekalé hospodářské soutěže ze strany společností, které nepůsobí v rámci systému ETS. Doporučovali bychom proto, aby bylo zahájeno „posouzení sociálních dopadů“, které uváže vazbu mezi uplatňováním systému ETS, spravedlivou hospodářskou soutěží a případnými sociálními škodami zapříčiněnými únikem uhlíku. Kromě toho navrhujeme, aby byla provedena dvě posouzení v polovině období, která by analyzovala sociální, environmentální a hospodářský dopad změněného systému ETS. Posouzení by měla být realizována po dvou a čtyřech letech poté, co změněný systém ETS vstoupí v platnost, a všem zúčastněným subjektům by měla poskytnout příležitost přezkoumat uplatňování systému ETS a cíle tohoto programu. Tato posouzení rovněž umožní ověřit, jak postupuje oživení tohoto odvětví vzhledem k cílům systému ETS.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

1.4. Finanční zprostředkovatelé by měli být ze systému EU pro obchodování s emisemi vyjmuti, aby s emisními povolenkami mohla obchodovat pouze stacionární zařízení, která při výrobním procesu vypouštějí oxid uhličitý. Důvodem je vyloučit riziko spekulací. Jde o podobný přístup, jaký zvolili v Číně, kde finančním institucím zakázali účastnit se tamního systému obchodování s povolenkami.

1.5. Většina dopravy mimo EHP je uskutečňována přes centrální uzly buď uvnitř, nebo mimo EHP. Většina cestujících má v současnosti řadu možností, pokud jde o jejich lety mimo EHP jak přes vnitřní, tak i vnější uzly. S narůstajícími náklady systému ETS zde však existuje významné riziko, že provozovatelé z EHP budou oslabeni vlivem levnějších provozů sídlících v uzlech mimo EHP. Aby bylo možné tomuto trendu čelit, musí být přidělování bezplatných povolenek v rámci systému ETS nahrazeno cíleným mechanismem působícím proti znevýhodněním v hospodářské soutěži s cílem chránit evropské letecké společnosti a evropské uzly.

1.6. EU musí prosazovat ambicióznější a jednodušší globální regulaci v otázce stanovení ceny uhlíku a musí mít mandát k tomu, aby o tom vyjednávala na celosvětové úrovni. Vedle globálního mandátu Unie navrhuje uplatňování jednoho nebo obou těchto mechanismů, aby se zajistilo spravedlivé a udržitelné provádění systému ETS a v krátkodobém horizontu se podpořila širší základna provádění:

a) zavedení mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích;

b) nahrazení systému bezplatného přidělování povolenek cílenou ochranou proti nekalé hospodářské soutěži.

1.7. Systém ETS by měl podporovat posun směrem k udržitelnějším druhům dopravy, a to i v leteckém odvětví, a měl by proto podporovat omezenější využívání soukromé letecké dopravy. Systém ETS by měl povzbuzovat k využívání udržitelné hromadné dopravy, a tudíž by měl uživatele soukromých letadel nutit k tomu, aby platili vyšší poplatky.

1.8. Příjmy ze systému ETS by měly být investovány do rozvojových projektů, které budou dále omezovat dopad letecké dopravy na životní prostředí tím, že podpoří snížení ceny udržitelných leteckých paliv a jejich intenzivnější používání. Systém ETS by měl rovněž podporovat přechod letišť, dodavatelů paliva a poskytovatelů pozemních služeb na nové předpisy, kterými se má na základě návrhu iniciativy ReFuelEU řídit používání udržitelných leteckých paliv na evropských letištích. Příjmy musí rovněž podpořit spravedlivou transformaci v případě pracovníků v leteckém odvětví, kteří byli postiženi změnou klimatu. K tomuto účelu by měl být zřízen sociální fond pro letectví, který umožní odbornou přípravu a transformaci pro pracovníky v leteckém odvětví. Tento fond by spravovala Evropská komise, přičemž by ji podporovali zaměstnavatelé i odbory.

1.9. Tento návrh by měl prostřednictvím systému ETS povzbuzovat provozovatele, aby vytvářeli sítě intermodální dopravy v rámci svých hlavních uzlů s cílem získat přístup k širší síti destinací a zároveň omezit zbytečné velmi krátké lety. Toho by bylo možné dosáhnout tím, že náhradou za tyto krátké lety se zvýší úroveň bezplatných povolenek v jiných částech sítě dané letecké společnosti, a to v oblastech, kde neexistují vyhovující železniční spojení.

1.10. EU by měla spolupracovat s evropskými radami zaměstnanců, výbory pro kolektivní vyjednávání a dalšími společnými fóry, jako je kulatý stůl pro letectví, na trvalém dopadu revidovaného systému ETS po celou dobu jeho provádění. Zvláštní pozornost by měla být věnována sociálnímu dialogu s pracovníky a pochopení jejich potřeb a obav v souvislosti s udržitelným letectvím.

1.11. Zvláštní postavení nejdálenějších regionů EU by mělo být zachováno a tyto regiony by měly být vyňaty ze systému ETS na základě článku 349 SFEU, který umožňuje odchylku od uplatňování práva EU v těchto regionech.

2. Obecné připomínky

2.1. Vítejme iniciativu Komise, na jejímž základě se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letecké dopravy k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství. Ačkoli není největším zdrojem emisí ve společnosti a vlastně ani v rámci dopravního odvětví, musí letecká doprava a všechny příslušné zúčastněné subjekty přispět k tomu, aby pomohly dosáhnout udržitelného leteckého odvětví a klimatických cílů, jak jsou navrženy v Pařížské dohodě a balíčku „Fit for 55“.

2.2. Prostřednictvím takových iniciativ, zapojení zúčastněných stran a sociálního dialogu mohou být zmírněny mnohé sociální a ekonomické hrozby, jimž jsou pracovníci v leteckém odvětví vystaveni, a uvítali bychom, aby Komise usilovala o zajištění toho, že se všechny zúčastněné subjekty, zejména odbory a evropské rady zaměstnanců, budou angažovat v tématech změny klimatu a spravedlivé transformace po celou dobu projednávání tohoto návrhu a také se zapojí do veškeré budoucí činnosti týkající se udržitelného letectví.

3. Konkrétní připomínky

3.1. Úvahy ohledně dopadů pandemie COVID-19

3.1.1. Letecké odvětví patří mezi oblasti, které nedávná pandemie COVID-19 zasáhla nejvíce, a tento návrh proto musí vzít v úvahu skutečnost, že je tomuto odvětví zapotřebí dát prostor a čas na oživení. Je však zřejmé, že letecké odvětví má inherentní problém, pokud jde o jeho udržitelnost, a to jak ze sociálního, tak environmentálního hlediska, a jakákoli opatření na oživení, včetně podpory poskytované tomuto odvětví, musí zohlednit úsilí vynakládané na zajištění jeho větší udržitelnosti v dlouhodobém horizontu.

3.1.2. Údaje poskytnuté organizací Eurocontrol ukazují, že letecké odvětví má před sebou ještě dlouhou cestu, než se vrátí k úrovním provozu z roku 2019. V létě 2021 se úroveň provozu vrátila na pouhých 70 % oproti roku 2019 ⁽²⁾ a podle obecného očekávání organizace Eurocontrol se úroveň provozu vrátí na úroveň z roku 2019 až v roce 2023 ⁽³⁾. Vzhledem k tomu je jasné, že úroveň provozu v leteckém odvětví jsou a nadále budou nižší minimálně do roku 2023. Pokles provozu se navíc úměrně dotkl i pracovníků. I když je stále složité získat příslušné údaje, Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF) odhaduje, že přibližně 60 % pracovníků pozemní obsluhy bylo během pandemie bez práce ⁽⁴⁾. Zavedení jakýchkoli opatření, která by během tohoto období oživení narušila hospodářskou soutěž, by mohlo mít nepříznivé důsledky jak pro pracovníky, tak pro celé odvětví.

3.1.3. Nicméně přidělování bezplatných povolenek v rámci systému ETS podporujeme pouze proto, aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže nebo úniku uhlíku. Je třeba vzít v úvahu možný únik uhlíku, ke kterému by mohlo dojít v důsledku přeorientování leteckých společností na levnější destinace, zejména na trhu rekreačních letů. Přetrvává zde riziko, že mnohé typické rekreační destinace by se mohly stát méně populárními ve srovnání s destinacemi mimo EHP, protože tyto destinace nabízejí levnější poplatky za emise ve srovnání s obdobnými destinacemi v EHP. Je třeba podrobněji uvážit lety mimo EHP, jelikož zde existuje významná hrozba, že provozovatelé ze třetích zemí budou zneužívat systém ETS a destabilizovat rovné podmínky.

3.1.4. Z toho důvodu se domníváme, že i když by měl být rok 2027 jakožto termín zrušení bezplatných povolenek zachován, bezplatné povolenky by měly být přidělovány pouze za účelem ochrany spravedlivé hospodářské soutěže. Tímto způsobem může tento návrh dosáhnout svých cílů a chránit rovné podmínky, zatímco se toto odvětví snaží zotavit a soutěžit na základě nového systému ETS.

3.2. Spravedlivá hospodářská soutěž a únik uhlíku

3.2.1. Letecká doprava je velmi flexibilní a značně liberalizované globální odvětví. V důsledku toho je toto odvětví vystaveno značné hospodářské soutěži, která ve velké míře narušuje nebo může narušovat příslušný trh. To lze jasně sledovat na sociálních problémech, jimž letecký trh čelí, kde společnosti využívají příznivých sociálních podmínek v rámci EHP a ve třetích zemích k vykořisťování pracovníků a snižování nákladů na pracovní sílu. Tato praxe je nyní v letectví běžná a při posuzování environmentálních nákladů ji musíme vzít v úvahu. Z tohoto důvodu je třeba disponovat důslednými právními předpisy, aby se zabránilo úniku uhlíku nebo zneužívání systému ETS některými zeměmi či společnostmi, zejména těmi, které působí mimo uvedený systém. To je nejdůležitější při zvažování mezikontinentální dopravy, například u těch cestujících, kteří prolétají přes EHP, i když jejich místo odletu nebo příletu není v EHP, nebo těch, kteří odlétají z EHP nebo z něj přilétají, ale cestují přes uzly mimo EHP.

3.2.2. Vítráme návrh, podle něhož se má plně uplatňování systému ETS vztahovat na všechny lety v rámci EHP, neboť to pomůže k zachování rovných podmínek na trhu. Podporujeme rovněž záměr, který je uveden v návrhu a podle něhož by měly být bezplatné povolenky zrušeny, ale zdůrazňujeme, že tyto povolenky by měly být přidělovány pouze za účelem zachování spravedlivé hospodářské soutěže. Toto opatření by se mělo vztahovat nejen na hospodářskou soutěž mezi leteckými společnostmi, ale mělo by být rozšířeno, aby byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž mezi uzly v EHP a mimo EHP, které si konkurují v oblasti návazné dopravy, a také mezi rekreačními destinacemi, které soutěží s destinacemi mimo EHP.

3.2.3. Co se týče dálkové dopravy, hlavní dopravci a uzly v EHP čelí významné konkurenci ze strany leteckých dopravců a uzlů v oblasti Blízkého východu. Tato konkurence je nejpatrnější, když cestující při svých mezikontinentálních cestách nepřilétají do EHP, ale pouze přes něj prolétají, nebo když odlétají z EHP či do něj přilétají, ale přestupují v uzlech mimo EHP. Vzhledem k blízkosti dalších důležitých letištních uzlů mimo EHP musíme zajistit, aby měly letecké společnosti možnost být na tomto trhu i nadále konkurenceschopné. Je pravidlem, že tradiční dopravci na tomto trhu zajišťují vysokou úroveň sociálních norem a důstojná pracovní místa. V jiných regionech, zejména v oblasti Perského zálivu, jsou

⁽²⁾ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-16-recovery-wide-variations>.

⁽³⁾ <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>.

⁽⁴⁾ <https://www.etf-europe.org/ground-handling-sector-fights-for-its-survival-as-more-than-half-of-airport-based-workers-are-out-of-work/>.

pracovníkům odpírána základní pracovní práva, jako je svoboda sdružování, a musí být přijata veškerá opatření, kterými se zajistí, že dopravci sídlící v těchto zemích nebudou ve výhodě na úkor evropských společností a evropských pracovníků. Je tedy nutné zavést cílené ochranné mechanismy s cílem zastavit znevýhodnění v hospodářské soutěži.

3.2.4. Cena emisních povolenek se od ledna 2020 zvýšila z přibližně 20 EUR za tunu na více než 70 EUR za tunu. Na straně poptávky si konkurují stacionární zařízení, tedy podniky, které povolenky potřebují, protože při svém výrobním procesu vypouštějí CO₂, s finančními institucemi a zprostředkovateli, kteří si plně uvědomují, že stacionární zařízení potřebují povolenky ke svému podnikání. Cena na trhu navíc není zastropována, neboť sankce za vypouštění emisí bez povolenek nezbavuje povinnosti tyto povolenky koupit ⁽⁵⁾.

3.2.5. Je zásadně důležité, aby návrh chránil rovné podmínky mezi těmito dopravci a aby bylo zajištěno, že nedojde k dlouhodobým negativním dopadům na sociální podmínky pracovníků v důsledku nekalé hospodářské soutěže ze strany společností, které nepůsobí v rámci systému ETS. Aby bylo možné zajistit úplnou analýzu výzev, jimž čelíme, doporučovali bychom, aby bylo zahájeno posouzení sociálních dopadů, které se zaměří na vztah mezi uplatňováním systému ETS, spravedlivou hospodářskou soutěží a případnými sociálními škodami zapříčiněnými únikem uhlíku. Kromě toho navrhuje, aby byla provedena dvě posouzení v polovině období, která by analyzovala sociální, environmentální a hospodářský dopad změněného systému ETS. Posouzení by měla být realizována po dvou a čtyřech letech poté, co změněný systém ETS vstoupí v platnost, a všem zúčastněným subjektům by měla poskytnout příležitost přezkoumat uplatňování systému ETS a cíle tohoto programu. Tato posouzení rovněž umožní ověřit, jak postupuje oživení tohoto odvětví vzhledem k cílům systému ETS.

3.2.6. V zájmu posílení spravedlnosti návrhu navrhuje zvážit další dva související aspekty:

a) Mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích

Uplatňování mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích omezí únik uhlíku a povzbudí subjekty mimo EU, aby zlepšily svoji environmentální stopu. Letecké odvětví není vázáno hranicemi, a proto je složité vytvářet právní předpisy v rámci EU, jelikož většina provozu bude probíhat mimo Unii. Jak bylo zmíněno výše, prioritou musí být ochrana vyšší úrovně sociálních norem v leteckém odvětví EU a mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích bude tuto prioritu podporovat. Vzhledem k tomu, že Komise podporuje růst leteckého odvětví uzavíráním komplexních dohod o leteckých službách s třetími zeměmi, měla by vzít v úvahu uplatňování mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích na transferové lety z leteckých uzlů mimo EU nebo jiných prostředků na podporu udržitelného růstu leteckého provozu mimo EHP.

b) Další opatření na ochranu rovných podmínek

Revize systému EU ETS se musí zabývat rizikem úniku uhlíku. Únik uhlíku je pro letecký trh EHP závažnou hrozbou vzhledem k tomu, že se nachází v blízkosti řady uzlů, přes něž probíhá významné množství provozu mimo EHP. Většina cestujících má v současnosti řadu možností, pokud jde o jejich lety mimo EHP, a mohou volit jak mezi vnitřními, tak i vnějšími uzly. S narůstajícími náklady systému ETS zde však existuje významné riziko, že letecké společnosti v EHP budou oslabeny vlivem levnějších provozů sídlících v uzlech mimo EHP. Aby bylo možné tomuto trendu čelit, musí být přidělování bezplatných povolenek nahrazeno cíleným mechanismem působícím proti znevýhodněním v hospodářské soutěži, zejména s cílem chránit evropské letecké společnosti a uzly.

3.3. Úvahy týkající se cenové modulace na základě kapacity letadel

3.3.1. Měla by být podrobněji uvažována možnost uplatňovat modulární cenový systém pro povolenky ETS, který by se řídil zásadou „znečišťovatel platí“ a podporoval by spíše hromadnou než soukromou dopravu. Podle údajů ze září 2021 se soukromá letecká doprava v porovnání s úrovní z roku 2019 zvýšila o 27 % ⁽⁶⁾, což je pravděpodobně způsobeno omezením kapacity v odvětví pravidelné osobní letecké dopravy. Na rozdíl od letadel pro pravidelnou osobní dopravu mají soukromá letadla výrazně nižší kapacitu pro přepravu cestujících. Přesto se k nim přistupuje stejně jako k letadlům s mnohem vyšší kapacitou.

3.3.2. Systém ETS by měl podporovat posun směrem k udržitelnějším druhům dopravy, a to i v leteckém odvětví, a měl by proto podporovat omezenější využívání soukromé letecké dopravy. Měl by se řídit zásadou „znečišťovatel platí“, a tím nutit uživatele soukromých letadel k tomu, aby platili vyšší poplatky. Dále by mělo být uvažováno přijetí provozních opatření, která budou odrazovat od využívání soukromých letadel tím, že budou upřednostňovat pravidelnou osobní dopravu jinými způsoby, např. pomocí síťových poplatků a přidělování letištních časů.

⁽⁵⁾ <https://zpp.net.pl/en/press-release-new-eu-emissions-trading-scheme-how-to-mitigate-the-risks-for-european-consumers-and-smes/>.

⁽⁶⁾ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-09/covid19-eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-30092021.pdf>.

3.4. Opětovné investování příjmů získaných ze systému ETS

3.4.1. Příjmy ze systému ETS musí být investovány do tohoto odvětví, aby se podpořila jeho sociální a environmentální udržitelnost a také spravedlivá transformace. Je dobře známo, že přechod leteckého odvětví na uhlíkovou neutralitu bude vyžadovat značné investice a systém ETS je příležitostí, jak nezbytné investice zajistit. Tyto investice by se měly zaměřit na zvýšení dostupnosti a používání udržitelných leteckých paliv a zároveň na snížení jejich ceny, aby si uživatelé mohli zachovat ziskovost a zároveň bylo možné snižovat emise uhlíku v tomto odvětví.

3.4.2. Víáme vysoké ambice Komise, pokud jde o aspekty balíčku „Fit for 55“ související s leteckým odvětvím, a podporujeme další rozvoj opatření v oblasti udržitelného letectví jak při přezkumu směrnice o systému ETS, tak v rámci návrhu nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu. Tyto dva návrhy se navzájem doplňují, a proto by příjmy získané ze systému ETS měly podporovat jejich cíle. Příjmy ze systému ETS by tedy měly být použity ke snadnějšímu přístupu k udržitelným leteckým palivům a snížení jejich ceny v celém EHP. Systém ETS by navíc mohl poskytovat finanční pomoc letištím, dodavatelům paliva a poskytovatelům pozemních služeb, pokud jde o jejich přechod k novým požadavkům ohledně dostupnosti udržitelných leteckých paliv na letištích.

3.4.3. Příjmy by rovněž měly být opětovně investovány do rozvojových projektů, které budou usilovat o další snižování dopadu leteckého odvětví na životní prostředí. Možnost, jak snížit dopad letectví v dlouhodobém horizontu, poskytují technologie, např. vodíková paliva. Takové technologie jsou ovšem neúnosné z hlediska nákladů a jejich uplatnění na trhu je stále vzdálené, ačkoli investice do projektů zaměřených na využívání vodíku a dalších alternativních paliv časem podpoří snížení nákladů a jejich širší využívání.

3.4.4. Příjmy musí rovněž podpořit spravedlivou transformaci v případě pracovníků v leteckém odvětví, kteří byli postiženi změnou klimatu. Předpokládá se, že určitá letecká infrastruktura s rozvojem technologií časem zanikne. Pracovníci, jichž se to dotkne, by mohli zůstat bez práce a musí mít k dispozici příležitosti ke změně kvalifikace a prohlubování dovedností, aby mohli přejít na nová zelená a udržitelná pracovní místa. K tomuto účelu by mohl být zřízen sociální fond pro letectví, který umožní odbornou přípravu a transformaci pro pracovníky v leteckém odvětví. Tento fond by spravovala Evropská komise, přičemž by ji podporovali zaměstnavatelé i odbory.

3.4.5. Kromě fondu by Komise měla spolupracovat s evropskými radami zaměstnanců, výbory pro kolektivní vyjednávání a dalšími společnými fóry, jako je kulatý stůl pro letectví, na trvalém dopadu revidovaného systému ETS po celou dobu jeho provádění. Zvláštní pozornost by měla být věnována navázání sociálního dialogu s pracovníky a pochopení jejich potřeb a obav v souvislosti s udržitelným letectvím a spravedlivou transformací v tomto odvětví.

3.5. Rozšiřování intermodální dopravy

3.5.1. Intermodální doprava představuje jednoduchý a nákladově efektivní způsob, jak bezprostředně snížit dopad dopravy na klima. Mnohé letecké společnosti v současné době cestujícím umožňují, aby si zakoupili kombinovanou letenku/jízdenku, zejména prostřednictvím dohod s provozovateli železnic. Tyto dohody umožňují celkové snížení počtu letů, ale rovněž účinně podporují využívání udržitelné hromadné dopravy.

3.5.2. Návrh by měl povzbuzovat provozovatele, aby vytvářeli síť intermodální dopravy v rámci svých hlavních základů s cílem získat přístup k širší síti a zároveň omezit zbytečné velmi krátké lety. To by mohlo být podpořeno zvýšením úrovně bezplatných povolenek v jiných částech sítě letecké společnosti, a to v oblastech, kde neexistují vyhovující železniční spojení, pokud letecké společnosti umožní, aby některé trasy obsluhovaly jiné než letecké druhy dopravy.

3.6. Regionální dopravní propojení

3.6.1. Není-li k dispozici alternativní forma dopravy, hrozí, že systém ETS by mohl mít za následek omezené dopravní propojení se vzdálenými evropskými regiony. Je zásadní, aby žádné přijaté opatření neohrozilo propojení s okrajovými evropskými regiony a členskými státy.

3.6.2. Okrajové regiony jsou závislé na letecké dopravě pro zajištění jejich dopravního propojení a hospodářského rozvoje. Důvodem jejich závislosti je jejich odlehlost, malá velikost, ostrovní povaha a velká závislost na spojení s pevninou, pokud jde o zboží, přístup ke službám, propojení a územní soudržnost.

3.6.3. Tyto regiony se mimoto řadí mezi regiony s nejnižší mírou HDP v Evropě, a proto je nutné je chránit a podporovat. Navrhujeme tedy, aby bylo zachováno zvláštní postavení nejvzdálenějších regionů EU (Guadeloupe, Francouzská Guyana, Martinik, Mayotte, Réunion, Svatý Martin, Azory, Madeira a Kanárské ostrovy) a aby tyto regiony byly vyňaty ze systému ETS na základě článku 349 SFEU, který umožňuje odchylku od uplatňování práva EU v těchto regionech.

V Bruselu dne 8. prosince 2021.

Předsedkyně
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Christa SCHWENG
