

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinom cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva i o pravilnoj provedbi globalne tržišno utemeljene mjere

(COM(2021) 552 final)

(2022/C 152/25)

Glavni izvjestitelj: **Dumitru FORNEA**

Zahtjev za savjetovanje:	Vijeće Europske unije, 20.9.2021. Europski parlament, 13.9.2021.
Pravna osnova:	članak 192. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	9.11.2021.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	8.12.2021.
Plenarno zasjedanje br.:	565
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	209/3/5

1. Zaključci i preporuke

1.1. Inicijativa Komisije o izmjeni Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁾ u pogledu doprinosa zrakoplovstva cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva dobrodošao je korak u smanjenju utjecaja zrakoplovnog sektora na klimu. Podržavamo predložene izmjene, ali naglašavamo potrebu za održavanjem jednakih uvjeta tržišnog natjecanja i zaštitom socijalnih i radnih prava. Iako nije najveći izvor emisija u društvu ili u prometnom sektoru, zrakoplovstvo i svi njegovi dionici moraju preuzeti svoj dio odgovornosti u nastojanjima da ostvarimo održivu zrakoplovnu industriju. To se može postići samo socijalnim dijalogom i suradnjom sa sindikatima u tom sektoru, koji su ključan dio klimatske tranzicije.

1.2. Općenito se protivimo dodjeli besplatnih emisijskih jedinica u okviru sustava za trgovanje emisijama (ETS), osim u svrhu osiguravanja poštenog tržišnog natjecanja. Kad je riječ o letovima unutar EGP-a, rizik za jednake uvjete tržišnog natjecanja je manji, no bez obzira na to moramo biti oprezni u pogledu istjecanja ugljika, posebno u turističkim letovima ili letovima na velike udaljenosti. Stoga podržavamo da se predloženi rok – 2027. – zadrži za potpuno ukidanje besplatnih emisijskih jedinica, a da se u međuvremenu prilagodi dodjela besplatnih emisijskih jedinica kako bismo se usredotočili na pošteno tržišno natjecanje. Tako možemo uvesti ETS, poboljšati upotrebu održivih zrakoplovnih goriva i smanjiti razinu besplatnih emisijskih jedinica, a istodobno izbjeći narušavanje tržišnog natjecanja.

1.3. Ključno je da se prijedlogom zaštite jednaki uvjeti tržišnog natjecanja kako bi se dala potpora poduzećima koja osiguravaju dostojanstven rad i poštuju socijalne standarde. Osim toga, važno je izbjeći dugoročne negativne učinke na radne uvjete zbog nepoštenog tržišnog natjecanja poduzeća koja ne posluju u okviru ETS-a. Stoga preporučujemo pokretanje „procjene socijalnog učinka” kojom bi se razmotrila veza između primjene ETS-a, poštenog tržišnog natjecanja i potencijalne socijalne štete koju izaziva istjecanje ugljika. Nadalje, predlažemo dvije procjene sredinom provedbe programskog razdoblja kojima bi se analizirale socijalne, ekološke i gospodarske posljedice izmijenjenog ETS-a. Te bi procjene trebale provesti dvije odnosno četiri godine nakon stupanja na snagu izmijenjenog ETS-a i one bi svim dionicima trebale dati priliku da preispitaju primjenu ETS-a i ciljeve programa. Te će procjene biti prilika za provjeru oporavka industrije u odnosu na ciljeve ETS-a.

⁽¹⁾ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

1.4. Financijski posrednici trebali bi biti isključeni iz sustava za trgovanje emisijama EU-a kako bi samo postrojenja koja ispuštaju ugljikov dioksid u svojim proizvodnim procesima mogla trgovati emisijskim jedinicama. Time se žele ukloniti rizici od špekulacija i slično je kineskom pristupu, kojim je financijskim institucijama zabranjeno sudjelovanje u njihovu sustavu trgovanja emisijskim jedinicama.

1.5. Većina prometa izvan EGP-a odvija se preko glavnih čvorišta koja se nalaze i unutar EGP-a i izvan njega. Trenutačno većina putnika ima niz mogućnosti da za svoj let izvan EGP-a odabere opciju i preko unutarnjih i preko vanjskih čvorišta. Međutim, zbog povećanih troškova povezanih s ETS-om postoji velik rizik da će operateri iz EGP-a biti ugroženi jeftinijim poslovanjem u čvorištima smještenima izvan EGP-a. Da bi se to spriječilo, dodjelu besplatnih emisijskih jedinica u okviru ETS-a treba zamijeniti ciljanim mehanizmom za suzbijanje nepovoljnog položaja u odnosu na konkurenciju kako bi se zaštitili europski zračni prijevoznici i europska čvorišta.

1.6. EU mora promicati ambiciozniju i ujednačeniju globalnu regulativu o određivanju cijena ugljika te imati mandat za pregovore o tome na svjetskoj razini. Uz globalni mandat predložimo primjenu oba ili jednog od sljedećih mehanizama kako bi se osigurala pravedna i održiva provedba ETS-a i pružila potpora širem području njegove primjene u kratkoročnom razdoblju:

(a) uvođenje mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama;

(b) zamjenu sustava besplatne dodjele ciljanim zaštitom od nepoštenog tržišnog natjecanja.

1.7. ETS-om bi trebalo podupirati prelazak na održivije načine prijevoza, među ostalim i u zrakoplovnom sektoru, te bi stoga trebalo promicati smanjenje upotrebe poslovnog zrakoplovstva. ETS-om bi trebalo poticati upotrebu održivog javnog prijevoza i stoga prisiliti korisnike poslovnih zrakoplova na plaćanje viših naknada.

1.8. Prihode od ETS-a trebalo bi ulagati u razvojne projekte kojima će se dodatno smanjiti utjecaj zrakoplovstva na okoliš podupiranjem smanjenja troškova i veće primjene održivih zrakoplovnih goriva. Osim toga, trebalo bi podupirati tranziciju zračnih luka, dobavljača goriva i pružatelja zemaljskih usluga na nove propise o upotrebi održivih zrakoplovnih goriva u europskim zračnim lukama u okviru prijedloga „ReFuelEU”. Prihodima treba davati potporu i pravednoj tranziciji za radnike u zrakoplovnoj industriji na koje klimatske promjene negativno utječu. Da bi se to provelo, trebalo bi osnovati socijalni fond za zrakoplovstvo kojim bi se omogućilo osposobljavanje i tranzicija radnika u zrakoplovstvu. Tim bi fondom mogla upravljati Europska komisija uz potporu i poslodavaca i sindikata.

1.9. Prijedlogom bi, u okviru ETS-a, trebalo potaknuti operatere da razvijaju intermodalne prometne mreže u svojim glavnim čvorištima kako bi proširili mrežu odredišta, a istodobno smanjili broj nepotrebnih letova na izuzetno kratkim udaljenostima. To bi se moglo postići povećanjem razine besplatnih emisijskih jedinica drugdje u mreži zračnog prijevoznika, za letove na područja koja nemaju prikladne željezničke veze.

1.10. EU bi trebao surađivati s europskim radničkim vijećima, odborima za sektorski socijalni dijalog i drugim zajedničkim forumima, kao što je okrugli stol o zrakoplovstvu, o kontinuiranom učinku revidiranog ETS-a tijekom njegove provedbe. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti socijalnom dijalogu s radnicima i razumijevanju njihovih potreba i pitanja zbog kojih su zabrinuti u vezi s održivim zrakoplovstvom.

1.11. Trebalo bi zadržati poseban status najudaljenijih regija EU-a i te regije izuzeti iz ETS-a u skladu s člankom 349. UFEU-a, kojim se dopuštaju odstupanja od primjene prava EU-a u tim regijama.

2. Opće napomene

2.1. Pozdravljamo inicijativu Komisije o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva cilju smanjenja emisija na razini cijeloga gospodarstva. Iako nije najveći izvor emisija u društvu ili u prometnom sektoru, zrakoplovstvo i svi njegovi dionici moraju preuzeti svoj dio odgovornosti u nastojanjima da ostvarimo održivu zrakoplovnu industriju i klimatske ciljeve, u skladu s Pariškim sporazumom i paketom mjera „Spremni za 55 %”.

2.2. Takvim inicijativama, angažmanom dionika i socijalnim dijalogom mogu se ublažiti brojne socijalne i gospodarske prijetnje za radnike u zrakoplovnom sektoru. Stoga bismo pozdravili napore Komisije da osigura da svi dionici, posebno sindikati i europska radnička vijeća, budu uključeni u pitanja o klimatskim promjenama i pravednoj tranziciji tijekom cijelog postupka donošenja ovog prijedloga, kao i u sav budući rad na održivom zrakoplovstvu.

3. Posebne napomene

3.1. Razmatranje posljedica pandemije bolesti COVID-19

3.1.1. Zrakoplovna industrija među najteže je pogođenima pandemijom bolesti COVID-19 i stoga se u predmetnom prijedlogu mora uzeti u obzir činjenica da zrakoplovnoj industriji treba omogućiti prostor i vrijeme potrebno za oporavak. S druge strane, postalo je jasno da je zrakoplovnoj industriji inherentan problem održivosti, kako u društvenom tako i u ekološkom smislu, te da svaki oporavak, uključujući bilo kakav oblik potpore sektoru, mora voditi računa o naporima poduzetima da industrija bude dugoročno održivija.

3.1.2. Podaci koje je objavio Eurocontrol pokazuju da je zrakoplovni sektor još daleko od povratka na razine prometa iz 2019. godine. U ljeto 2021. razine prometa vratile su se na samo 70 % razina iz 2019. ⁽²⁾, a Eurocontrol općenito očekuje da će do razine prometa iz 2019. doći tek 2023. godine ⁽³⁾. S obzirom na to, jasno je da zrakoplovna industrija trenutačno trpi smanjenu razinu prometa i da će takvo stanje trajati barem do 2023. godine. Osim toga, pad prometa u jednakoj je mjeri utjecao na radnike. Iako je informacije o tome i dalje teško pronaći, Europska federacija radnika u prometu (ETF) procjenjuje da je otprilike 60 % zemaljskog osoblja tijekom pandemije bilo nezaposleno ⁽⁴⁾. Donošenje bilo kakvih mjera kojima će se narušiti tržišno natjecanje tijekom razdoblja oporavka moglo bi imati negativne posljedice i za radnike i za industriju u cjelini.

3.1.3 Bez obzira na to, podupiremo dodjelu besplatnih emisijskih jedinica u okviru ETS-a isključivo kako bi se spriječilo narušavanje tržišnog natjecanja ili istjecanje ugljika. Potrebno je imati u vidu moguće istjecanje ugljika do kojeg bi moglo doći zbog prelaska zračnih prijevoznika na jeftinija odredišta, posebno na turističkom tržištu. I dalje postoji rizik da bi se mnoga tipično turistička odredišta mogla zaobići u korist odredišta izvan EGP-a zbog nižih naknada za emisije u usporedbi s takvim odredištima u EGP-u. Kad je riječ o letovima izvan EGP-a, potrebno je dodatno imati u vidu činjenicu da postoji znatna opasnost da operateri iz trećih zemalja iskoriste ETS i naruše jednake uvjete tržišnog natjecanja.

3.1.4. Stoga smatramo da bi se, iako bi datum ukidanja besplatnih emisijskih jedinica trebao ostati 2027., besplatne emisijske jedinice trebale dodjeljivati samo radi zaštite poštenog tržišnog natjecanja. Tako bi se prijedlogom mogli ostvariti njegovi ciljevi i zaštititi jednaki uvjeti tržišnog natjecanja dok industrija radi na oporavku i konkurentnosti u okviru novog ETS-a.

3.2. Pošteno tržišno natjecanje i istjecanje ugljika

3.2.1. Zrakoplovstvo je vrlo mobilna i izrazito liberalizirana globalna industrija. Stoga u tom sektoru vlada velika konkurencija, a veći dio nje narušava ili može narušiti tržište. To se jasno može vidjeti u socijalnim pitanjima s kojima se suočava zrakoplovno tržište. Naime, poduzeća iskorištavaju povoljne socijalne uvjete unutar EGP-a i u trećim zemljama za izrabljivanje radnika i smanjenje troškova rada. Ta je praksa sada u zrakoplovstvu uobičajena i ona nam je upozorenje pri razmatranju troškova za okoliš. Stoga je potrebno snažno zakonodavstvo kako bi se spriječilo istjecanje ugljika odnosno kako bi se spriječilo da zemlje ili poduzeća, posebno oni izvan sustava, zloupotrebljavaju ETS. To je najvažnije pri razmatranju međukontinentalnog prometa, primjerice putnika koji kroz EGP putuju u tranzitu, a ni polazište ni odredište im nije u EGP-u, ili onih koji napuštaju EGP ili dolaze u njega, ali putuju preko čvorišta izvan EGP-a.

3.2.2. Pozdravljamo prijedlog o potpunoj primjeni ETS-a na sve letove unutar EGP-a jer će to pridonijeti očuvanju jednakih uvjeta na tržištu. Podupiremo i namjeru iz prijedloga da se ukinu besplatne emisijske jedinice, ali naglašavamo da bi se one trebale dodjeljivati samo radi očuvanja poštenog tržišnog natjecanja. Svrha te primjene ne bi smjela biti ograničena na tržišno natjecanje među zračnim prijevoznicima, već bi je trebalo proširiti kako bi se osiguralo pošteno tržišno natjecanje između čvorišta u EGP-u i čvorišta izvan EGP-a koja se natječu u privlačenju tranzitnog prometa, kao i turističkih odredišta koja se natječu s odredištima izvan EGP-a.

3.2.3. Kad je riječ o prometu na velike udaljenosti, veliki prijevoznici i čvorišta iz EGP-a suočavaju se sa znatnom konkurencijom zračnih prijevoznika i čvorišta na Bliskom istoku. Ta se konkurencija najviše osjeća kada putnici ne lete u EGP, nego prelaze preko njega tijekom interkontinentalnog leta ili kada odlaze iz EGP-a ili u njega dolaze, ali putuju preko čvorišta izvan EGP-a. S obzirom na blizinu drugih velikih zrakoplovnih čvorišta izvan EGP-a, moramo se pobrinuti za to da zračni prijevoznici ostanu konkurentni na tom tržištu. Tradicionalni prijevoznici na tom tržištu u načelu imaju visoke socijalne standarde i dostojanstvene radne uvjete. U drugim regijama, posebno u Perzijskom zaljevu, radnicima se uskraćuju

⁽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/>.

temeljna radnička prava, kao što je sloboda udruživanja, te se moraju poduzeti sve mjere kako bi se osiguralo da prijevoznici sa sjedištem u tim zemljama ne ostvaruju korist na štetu europskih poduzeća i europskih radnika.

Stoga su potrebni ciljani mehanizmi zaštite kako bi se uklonio njihov nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju.

3.2.4. Cijena emisijskih jedinica EU-a povećala se od siječnja 2020. s oko 20 EUR po toni na više od 70 EUR po toni. Kad je riječ o potražnji, postrojenja, tj. poduzeća kojima su potrebne emisijske jedinice jer u svojim proizvodnim procesima ispuštaju CO₂, natječu se s financijskim institucijama i posrednicima, koji su u potpunosti svjesni da su postrojenjima potrebne emisijske jedinice kako bi mogla obavljati svoju djelatnost. Osim toga, ne postoji tržišna gornja granica cijene jer se kaznom za ispuštanje CO₂ bez emisijske jedinice ne ukida obveza kupnje emisijske jedinice^(?).

3.2.5. Nužno je da se prijedlogom zaštite jednaki uvjeti tržišnog natjecanja među tim prijevoznicima i da se zajamči da ne bude dugoročnih negativnih posljedica na socijalne uvjete radnika zbog nepoštenog tržišnog natjecanja poduzeća koja ne posluju u okviru ETS-a. Kako bi se provela sveobuhvatna analiza tog problema, preporučujemo pokretanje „procjene socijalnog učinka” kojom bi se razmotrila veza između primjene ETS-a, poštenog tržišnog natjecanja i potencijalne socijalne štete koju izaziva istjecanje ugljika. Nadalje, predlažemo dvije procjene sredinom programskog razdoblja kojima bi se analizirale socijalne, ekološke i gospodarske posljedice izmijenjenog ETS-a. Te bi procjene trebalo provesti dvije odnosno četiri godine nakon stupanja na snagu izmijenjenog ETS-a i one bi svim dionicima trebale dati mogućnost da preispitaju primjenu ETS-a i ciljeve programa. Te će procjene biti prilika za provjeru oporavka industrije u odnosu na ciljeve ETS-a.

3.2.6. Kako bi se poboljšala pravednost prijedloga, predlažemo da mu se dodaju dva elementa:

(a) Mehanizam za ugljičnu prilagodbu na granicama

Primjenom mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama (eng. *Carbon border adjustment mechanism*, CBAM) ograničit će se istjecanje ugljika i potaknuti akteri izvan EU-a da poboljšaju vlastiti ekološki otisak. Zrakoplovna industrija ne poznaje granice, stoga je teško donositi zakonodavstvo u granicama EU-a jer se velik dio prometa odvija izvan EU-a. Kao što je prethodno navedeno, prioritet je zaštita viših razina socijalnih standarda u zrakoplovnom sektoru EU-a, a potpora tom cilju dat će se i mehanizmom za ugljičnu prilagodbu na granicama. Budući da Komisija sveobuhvatnim sporazumima o zračnom prijevozu s trećim zemljama podupire rast zrakoplovnog sektora, trebala bi razmotriti mogućnost primjene mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama na transferne letove iz čvorišta izvan EU-a ili drugih sredstava za potporu održivom rastu poslovanja izvan EGP-a.

(b) Daljnje mjere za zaštitu jednakih uvjeta na tržištu

Revizijom sustava EU-a za trgovanje emisijama mora se razmotriti pitanje rizika od istjecanja ugljika. Istjecanje ugljika velika je prijetnja zrakoplovnom tržištu EGP-a s obzirom na blizinu brojnih čvorišta koja obavljaju znatan dio prometa izvan EGP-a. Trenutačno većina putnika za svoj let izvan EGP-a ima niz mogućnosti, koje uključuju i unutarnja i vanjska čvorišta. Međutim, zbog povećanih troškova ETS-a postoji veliki rizik da će zračni prijevoznici iz EGP-a biti ugroženi jeftinijim poslovanjem u čvorištima smještenima izvan EGP-a. Da bi se to spriječilo, dodjelu besplatnih emisijskih jedinica treba zamijeniti ciljanim mehanizmom za suzbijanje nepovoljnog položaja u odnosu na konkurenciju, posebno kako bi se zaštitili europski zračni prijevoznici i čvorišta.

3.3. Razmatranje prilagođavanja cijena s obzirom na kapacitet zrakoplova

3.3.1. Veću pozornost trebalo bi posvetiti mogućnosti primjene modularnog sustava određivanja cijena za emisijske jedinice u okviru ETS-a koji se temelji na načelu „onečišćivač plaća” i kojim se potiče javni prijevoz umjesto privatnoga. Od rujna 2021. promet poslovnog zrakoplovstva povećao se za 27 % u odnosu na razine iz 2019. ⁽⁶⁾, vjerojatno kao posljedica smanjenja kapaciteta u linijskom zračnom prijevozu. Za razliku od redovnih putničkih zrakoplova, poslovni zrakoplovi imaju znatno manji kapacitet putnika. Unatoč tome, tretira ih se jednako kao i zrakoplove koji imaju mnogo veći kapacitet.

3.3.2. ETS-om bi trebalo podupirati prelazak na održivije načine prijevoza, među ostalim i u zrakoplovnom sektoru, te bi stoga trebalo promicati smanjenje upotrebe poslovnog zrakoplovstva. ETS bi se trebao ravnati načelom „onečišćivač plaća”, a to podrazumijeva i prisiljavanje korisnika poslovnih zrakoplova na plaćanje viših naknada. Mogla bi se razmotriti i mogućnost uvođenja operativnih mjera kako bi se odvratilo od korištenja poslovnih zrakoplova davanjem prednosti linijskom zračnom prijevozu na druge načine, kao što su pristojbe za upotrebu mreže i slotovi zračnih luka.

^(?) <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. Ponovno ulaganje prihoda od ETS-a

3.4.1. Prihodi ostvareni ETS-om moraju se ulagati u sektor kako bi se podržali socijalno i ekološki održiv sektor i pravedna tranzicija. Zna se da će tranzicija zrakoplovne industrije na ugljičnu neutralnost iziskivati znatna ulaganja, a ETS je prilika da se za to osiguraju potrebni resursi. Ulaganja bi trebala biti usmjerena na povećanje dostupnosti i uporabe održivih zrakoplovnih goriva, pri čemu treba smanjiti i njihove troškove kako bi se korisnicima osiguralo očuvanje profitabilnosti uz istodobnu dekarbonizaciju sektora.

3.4.2. Pozdravljamo velike ambicije Komisije u vezi sa zrakoplovstvom u okviru paketa mjera „Spremni za 55 %” te podupiremo kontinuirani razvoj mjera održivog zrakoplovstva u reviziji Direktive o ETS-u i Prijedlogu uredbe o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz. Ta su dva prijedloga komplementarna te bi stoga prihodi od ETS-a trebalo poduprijeti njihove ciljeve. Stoga bi prihodi od ETS-a trebalo upotrebljavati za promicanje pristupa održivim zrakoplovnim gorivima i za smanjenje njihove cijene diljem EGP-a. Nadalje, ETS-om bi se zračnim lukama, dobavljačima goriva i pružateljima zemaljskih usluga mogla pružiti financijska pomoć u prelasku na ispunjavanje novih zahtjeva u vezi s dostupnošću održivih zrakoplovnih goriva na aerodromima.

3.4.3. Prihode bi trebalo ponovno ulagati i u razvojne projekte kojima će se dodatno smanjiti utjecaj zrakoplovstva na okoliš. Tehnologija kao što su vodikova goriva opcija je za dugoročno smanjenje tog utjecaja. Međutim, troškovi te tehnologije su previsoki te je ona stoga još uvijek daleko od primjene na tržištu, iako će se ulaganjima u projekte povezane s vodikom i drugim alternativnim gorivima s vremenom utjecati na smanjenje troškova i veću primjenu.

3.4.4. Prihodima treba davati potporu i pravednoj tranziciji za radnike u zrakoplovnoj industriji na koje klimatske promjene negativno utječu. Predviđa se da će se određena zrakoplovna infrastruktura zahvaljujući razvoju tehnologije s vremenom prestati upotrebljavati. Ti bi radnici mogli ostati bez posla, pa su potrebne opcije za njihovu prekvalifikaciju i usavršavanje kako bi oni mogli prijeći na nova zelena i održiva radna mjesta. Da bi se to provelo, mogao bi se osnovati socijalni fond za zrakoplovstvo kojim bi se omogućilo osposobljavanje i tranzicija radnika u zrakoplovstvu. Tim bi fondom mogla upravljati Europska komisija uz potporu i poslodavaca i sindikata.

3.4.5. Osim toga, Komisija bi trebala surađivati s europskim radničkim vijećima, odborima za sektorski socijalni dijalog i drugim zajedničkim forumima, kao što je okrugli stol o zrakoplovstvu, o kontinuiranom učinku revidiranog ETS-a tijekom njegove provedbe. Posebnu pozornost trebalo bi posvetiti uspostavi socijalnog dijaloga s radnicima i razumijevanju njihovih potreba i pitanja zbog kojih su zabrinuti u vezi s održivim zrakoplovstvom te pravednoj tranziciji u sektoru.

3.5. Širenje intermodalnog prijevoza

3.5.1. Intermodalni prijevoz jednostavan je i isplativ način za trenutno smanjenje utjecaja prometa na klimu. Danas mnogi zračni prijevoznici već omogućuju putnicima kupnju intermodalnih karata, prije svega zahvaljujući sporazumima sa željezničkim prijevoznicima. Takvi sporazumi dovode do ukupnog smanjenja letova, ali i djelotvorno potiču upotrebu održivog javnog prijevoza.

3.5.2. Prijedlogom bi trebalo potaknuti operatere da razvijaju intermodalne prometne mreže u svojim glavnim bazama kako bi proširili mrežu, a istodobno smanjili broj nepotrebnih letova na izuzetno kratkim udaljenostima. To bi se moglo potaknuti povećanjem razine besplatnih emisijskih jedinica u drugim područjima u mreži zračnog prijevoznika, za letove na područja koja nemaju prikladne željezničke veze, kad zračni prijevoznici svoje letove zamijene vidovima prijevoza koji nisu zračni.

3.6 Regionalna povezanost

3.6.1. U nedostatku alternativnog oblika prijevoza postoji rizik da bi ETS mogao dovesti do slabije povezanosti s izoliranim regijama Europe. Iznimno je važno da se poduzetim mjerama ne ugrožava povezanost s rubnim europskim regijama i državama članicama.

3.6.2. Rubne regije za svoju se povezanost i gospodarski razvoj oslanjaju na zrakoplovstvo, i to zbog svoje udaljenosti, male površine, izoliranosti i velike ovisnosti o povezanosti s kopnom radi opskrbe robom, pristupa uslugama, povezanosti i teritorijalne kohezije.

3.6.3. Osim toga, te regije imaju neke od najnižih stopa BDP-a u Europi te ih stoga treba zaštititi i podržati. Stoga predlažemo da se zadrži poseban status najudaljenijih regija EU-a (Guadeloupe, Francuska Gvajana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azori, Madeira i Kanarski otoci) te da se te regije izuzmu iz ETS-a u skladu s člankom 349. UFEU-a, kojim se dopuštaju odstupanja od primjene prava EU-a u tim regijama.

Bruxelles, 8. prosinca 2021.

Predsjednica
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Christa SCHWENG
