

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā un globālā tirgus pasākuma pienācīgu īstenošanu”**

(COM(2021) 552 final)

(2022/C 152/25)

Galvenais ziņotājs: **Dumitru FORNEA**

Atzinuma pieprasījums	Eiropas Savienības Padome, 20.9.2021. Eiropas Parlaments, 13.9.2021.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. pants
Atbildīgā specializēta nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	9.11.2021.
Pieņemts plenārsesijā	8.12.2021.
Plenārsesija Nr.	565
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	209/3/5

## 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Komisijas iniciatīva, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK <sup>(1)</sup> attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā, ir atzinīgi vērtējams solis virzībā uz aviācijas ietekmes uz klimatu samazināšanu. EESK atbalsta ierosinātos grozījumus, taču uzsver, ka ir jāsaug vienlīdzīga konkurences apstākļi un jāaizsargā sociālās un darba tiesības. Lai gan tā nav lielākais emisiju radītājs ne sabiedrībā un pat ne transporta jomā, aviācijai un visām ar to saistītajām ieinteresētajām personām ir jāpalīdz veidot ilgtspējīgu aviācijas nozari. To var panākt tikai ar sociālo dialogu un sadarbību ar nozares arodbiedrībām, kas ir kritiski svarīgi dalībnieki pārkārtošanā uz klimatneitralitāti.

1.2. Kopumā EESK iebilst pret bezmaksas kvotu piešķiršanu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS), ja vien tas nenotiek godīgas konkurences nodrošināšanas nolūkā. EEZ iekšējo lidojumu gadījumā pastāv mazāks vienlīdzīgu konkurences apstākļu apdraudējums; tomēr jāsauglabā modrība, lai nenotiktu oglekļa emisiju pārvirze, it īpaši atpūtas un tālsatiksmes lidojumos. Tāpēc EESK piekrīt, ka jāsauglabā ierosinātais 2027. gada termiņš bezmaksas kvotu pilnīgai atcelšanai, un līdz tam laikam bezmaksas kvotu piešķirumi jāpielāgo tā, lai koncentrētos uz godīgu konkurenci. Šādi iespējams īstenot ETS, palielināt ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu un samazināt bezmaksas kvotu apjomu, vienlaikus izvairoties no konkurences kropļošanas tirgū.

1.3. Ir svarīgi, lai ar priekšlikumu tiktu aizsargāti vienlīdzīgi konkurences apstākļi un tādējādi atbalstīti uzņēmumi, kas nodrošina pienācīgas kvalitātes nodarbinātību un sociālos standartus. Ir svarīgi arī nepieļaut ilgtermiņa negatīvu ietekmi uz darba apstākļiem negodīgas konkurences dēļ, ko rada uzņēmumi, kuri nav pakļauti ETS. Tāpēc EESK iesaka veikt “sociālās ietekmes novērtējumu”, kurā tiktu ņemta vērā saikne starp ETS piemērošanu, godīgu konkurenci un oglekļa emisiju pārvirzes iespējami izraisīto sociālo kaitējumu. EESK ierosina veikt arī divus starpposma novērtējumus, kuros būtu analizēta grozītās ETS sociālā, ekoloģiskā un ekonomiskā ietekme. Tie būtu jāveic attiecīgi divus gadus un četrus gadus pēc grozītās ETS stāšanās spēkā, un visām ieinteresētajām personām būtu jānodrošina iespēja pārskatīt ETS piemērošanu un programmas mērķus. Šie novērtējumi būs arī iespēja pārbaudīt, vai nozares atveseļošana atbilst ETS mērķiem.

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.).

1.4. Finanšu starpnieki būtu jāizslēdz no ES ETS tirdzniecības sistēmas, lai emisijas kvotas būtu atļauts tirgot tikai tiem uzņēmumiem, kas savos ražošanas procesos emitē oglekļa dioksīdu. Mērķis ir novērst jebkādu spekulāciju risku un līdzīgs pieejai Ķīnā, kas aizliedza finanšu iestādēm piedalīties tās kvotu tirdzniecības sistēmā.

1.5. Lielākā daļa lidojumu uz galamērķiem ārpus EEZ notiek caur centrālajiem mezgliem Eiropas ekonomikas zonā vai ārpus tās. Pašlaik lielākajai daļai pasažieru ir vairākas iespējas, kā veikt lidojumus uz galamērķi ārpus EEZ – gan caur iekšējiem, gan ārējiem transporta mezgliem. Tomēr, palielinoties ETS izmaksām, pastāv ievērojams risks, ka EEZ operatorus uz leju pārsolis lētāki operatori, kas bāzēti ārpus EEZ esošos transporta mezglos. Lai to nepieļautu, bezmaksas ETS kvotu piešķiršana ir jāaizstāj ar mērķtiecīgu mehānismu pret nelabvēlīgiem konkurences apstākļiem, lai aizsargātu Eiropas aviokompānijas un Eiropas transporta mezglus.

1.6. Eiropas Savienībai ir jāveicina vērīgāks un vienveidīgs pasaules mēroga regulējums attiecībā uz oglekļa cenu noteikšanu, un tai jābūt pilnvarotai risināt sarunas par šo jautājumu pasaules līmenī. Papildus šādām globālajām pilnvarām EESK ierosina piemērot vienu vai abus šos mehānismus, lai nodrošinātu taisnīgu un ilgtspējīgu ETS īstenošanu un atbalstītu plašāku tās piemērošanu īstermiņā:

a) ieviest oglekļa ievērošanas mehānismu;

b) bezmaksas kvotu piešķiršanas sistēmu aizstāt ar mērķtiecīgu aizsardzību pret negodīgu konkurenci.

1.7. Ar ETS būtu jāatbalsta pārkārtošanās uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, tostarp aviācijas nozarē, un tādēļ ar to būtu jāveicina darījumu aviācijas izmantojuma samazināšana. Ar ETS būtu jāveicina ilgtspējīga sabiedriskā transporta izmantošana, tādēļ biznesa reaktīvo lidmašīnu izmantotājiem jāpiemēro augstāka maksa.

1.8. ETS ieņēmumi jāiegulda tādos attīstības projektos, kas vēl vairāk samazinās aviācijas ietekmi uz vidi, sekmējot izmaksu samazināšanu un ilgtspējīgu aviācijas degvielu plašāku izmantošanu. Ar to būtu arī jāatbalsta lidostu, aviācijas degvielas piegādātāju un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju pāreja uz jaunu regulējumu, kas tiek piemērots ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanai Eiropas lidostās *ReFuelEU* priekšlikuma ietvaros. Ar ieņēmumiem ir jāatbalsta arī taisnīga pārkārtošanās tiem aviācijas nozares darba ņēmējiem, kurus negatīvi ietekmējušas klimata pārmaiņas. Lai to īstenotu, būtu jāizveido aviācijas sociālais fonds, kas nodrošinātu aviācijas darbinieku apmācību un pārkārtošanos. Šādu fondu varētu pārvaldīt Eiropas Komisija ar darba devēju un arodbiedrību atbalstu.

1.9. Izmantojot ETS, ar priekšlikumu būtu jānodrošina operatori savos lielajos mezglos attīstīt intermodālu pārvadājumu tīklus, lai paplašinātu galamērķu tīklu, vienlaikus samazinot nevajadzīgus īpaši īsus lidojumus. To varētu panākt, palielinot bezmaksas kvotas citā vietā aviokompānijas tīklā un attiecinot tās uz galamērķiem teritorijās, kurās nav ērtu dzelzceļa savienojumu.

1.10. Saistībā ar pārskatītās ETS turpmāko ietekmi visā tās īstenošanas laikā Eiropas Savienībai būtu jāsadarbjas ar Eiropas uzņēmumu padomēm (EUP), nozaru sociālā dialoga komitejām un citiem kopīgiem forumiem, piemēram, ar Aviācijas apaļo galdu. Īpaša uzmanība jāpievērš sociālajam dialogam ar darba ņēmējiem un izpratnei par viņu vajadzībām un bažām saistībā ar ilgtspējīgu aviāciju.

1.11. Būtu jāsauglabā ES tālāko reģionu īpašais statuss, un šādi reģioni būtu jāatbrīvo no ETS saskaņā ar LESD 349. pantu, kas šajos reģionos pieļauj atkāpes no ES tiesību aktu piemērošanas.

## 2. Vispārīgas piezīmes

2.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas iniciatīvu, ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza attiecībā uz aviācijas devumu Savienības visas tautsaimniecības mēroga emisiju samazināšanas mērķrādītāja sasniegšanā. Lai gan tā nav lielākais emisiju avots ne sabiedrībā un pat ne transporta jomā, aviācijai un visām tās ieinteresētajām personām ir jāpalīdz veidot ilgtspējīgu aviācijas nozari un sasniegt klimata mērķus, kas izvirzīti Parīzes nolīgumā un paketē "Gatavi mērķrādītājam 55 %".

2.2. Ar šādām iniciatīvām, ieinteresēto personu iesaistīšanu un sociālo dialogu var mazināt daudzus sociālos un ekonomiskos draudus aviācijas nozares darbiniekiem, un EESK atzinīgi vērtētu Komisijas centienus nodrošināt, ka visas ieinteresētās personas, it īpaši arodbiedrības un EUP, visā šā priekšlikuma virzīšanas procesa laikā tiek iesaistītas klimata pārmaiņu un taisnīgas pārkārtošanās jautājumos, kā arī turpmākajā darbā ilgtspējīgas aviācijas jomā.

### 3. Īpašas piezīmes

#### 3.1. *Nemt vērā Covid-19 pandēmijas sekas*

3.1.1. Aviācija ir viena no nesenās Covid-19 pandēmijas dēļ vissmagāk cietušajām nozarēm, tāpēc ar izskatāmo priekšlikumu ir jādod aviācijas nozarei iespēja nodrošināt atveseļošanai nepieciešamo rīcības brīvību un laiku. Tomēr ir kļuvis skaidrs, ka aviācijas nozarei piemīt ilgtspējas problēma gan sociālajā, gan ekoloģiskajā ziņā, un jebkādā atveseļošanā, tostarp sniedzot nozarei atbalstu, ir jāņem vērā darbs, kas veikts, lai ilgtermiņā nozari padarītu ilgtspējīgāku.

3.1.2. Eirokontroles publicētie dati liecina, ka aviācijas nozarei vēl būs vajadzīgs ilgs laiks, līdz tā atkal sasniegs 2019. gada satiksmes līmeni. 2021. gada vasarā satiksmes līmenis atgriezās tikai 70 % apmērā no 2019. gada līmeņa <sup>(2)</sup>, un Eirokontrolē kopumā sagaida, ka 2019. gada satiksmes līmenis tiks sasniegts tikai 2023. gadā <sup>(3)</sup>. Ņemot to vērā, ir skaidrs, ka aviācijas nozarē satiksmes apjoms ir samazinājies un tāds būs vēl vismaz līdz 2023. gadam. Turklāt satiksmes samazināšanās ir proporcionāli ietekmējusi darba ņēmējus. Lai gan joprojām ir grūti atrast attiecīgu informāciju, Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) lēš, ka pandēmijas laikā bez darba bija aptuveni 60 % darbinieku uz zemes <sup>(4)</sup>. Tādu pasākumu ieviešana, kuri šajā atveseļošanās periodā kropļos konkurenci, varētu negatīvi ietekmēt gan darba ņēmējus, gan nozari kopumā.

3.1.3. Tomēr EESK atbalsta bezmaksas kvotu piešķiršanu ETS ietvaros tikai ar mērķi novērst konkurences izkropļojumus vai oglekļa emisiju pārvirzi. Jāņem vērā iespējamā oglekļa emisiju pārvirze, kas varētu notikt, ja aviokompānijas pāriet uz lētākiem galamērķiem, it īpaši atpūtas ceļojumu tirgū. Joprojām pastāv risks, ka daudzi tipiski brīvā laika pavadīšanas galamērķi varētu zaudēt par labu galamērķiem ārpus EEZ, jo attiecībā uz tiem ir mazāki maksājumi par emisijām nekā līdzīgos galamērķos EEZ. Lidojumiem ārpus EEZ ir jāpievērš īpaša uzmanība, jo pastāv liels risks, ka trešo valstu operatori varētu izmantot ETS un izjaukt vienlīdzīgu konkurences apstākļu līdzsvaru.

3.1.4. Tāpēc EESK uzskata, ka bezmaksas kvotas būtu jāatceļ 2027. gadā un ka tās būtu jāpiešķir tikai godīgas konkurences aizsardzības nolūkā. Šādi var sasniegt izskatāmā priekšlikuma mērķus un aizsargāt vienlīdzīgu konkurences apstākļus laikā, kad nozare cenšas atgūties un konkurēt jaunās ETS ietvaros.

#### 3.2. *Godīga konkurence un oglekļa emisiju pārvirze*

3.2.1. Aviācija ir ļoti mobila un ļoti liberalizēta globāla nozare. Tāpēc tā ir pakļauta sīvai konkurencei, kas lielā mērā kropļo vai var kropļot tirgu. To skaidri parāda sociālās problēmas, ar ko saskaras aviācijas tirgus, kurā uzņēmumi EEZ un trešās valstīs ir izmantojuši izdevīgus sociālos apstākļus, lai ekspluatētu darba ņēmējus un samazinātu darbaspēka izmaksas. Šāda prakse tagad aviācijas nozarē ir ierasta un kalpo kā brīdinājums, apsverot ar vidi saistītās izmaksas. Tāpēc ir vajadzīgi stingri tiesību akti, lai nodrošinātu, ka valstis vai uzņēmumi, īpaši tie, kas nav pakļauti ETS, nerada oglekļa emisiju pārvirzi vai neizmanto ETS. Vissvarīgāk tas ir attiecībā uz starpkontinentālo satiksmi, piemēram, tiem pasažieriem, kuri EEZ šķērso tranzītā un kuru izlidošanas vai ielidošanas vieta neatrodas EEZ, vai pasažieriem, kuri izlido vai ierodas no EEZ, bet tranzītā pārsēžas ārpus EEZ esošos mezgļos.

3.2.2. EESK atzinīgi vērtē priekšlikumu pilnībā piemērot ETS visiem lidojumiem EEZ iekšienē, jo tas palīdzēs tirgū saglabāt vienlīdzīgu konkurences apstākļus. EESK atbalsta arī priekšlikumā pausto nodomu likvidēt bezmaksas kvotas, taču uzsvēr, ka šādas kvotas būtu jāpiešķir tikai tādēļ, lai saglabātu godīgu konkurenci. Šīs piemērošanas jomai nevajadzētu aprobežoties tikai ar konkurenci starp aviokompānijām, bet tā būtu jāpaplašina, lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp EEZ un ārpus EEZ esošiem mezgļiem, kas konkurē par transportu ar pārsēšanos, kā arī atpūtas galamērķiem, kas konkurē ar galamērķiem ārpus EEZ.

3.2.3. Attiecībā uz tālsatiksmes lidojumiem lielākie EEZ pārvadātāji un mezglī saskaras ar ievērojamu konkurenci, ko rada gaisa pārvadātāji un mezglī Tuvajos Austrumos. Šo konkurenci visvairāk jūt pasažieri, kas ceļo nevis uz EEZ, bet gan tajā pārsēžas, ceļojot starpkontinentāli, un pasažieri, kuru izceļošanas vieta vai galamērķis atrodas EEZ, bet kuri pārsēžas transporta mezglā ārpus EEZ. Tā kā netālu no EEZ robežām ārpusē atrodas citi lieli aviācijas mezglī, ir jānodrošina, ka aviokompānijas šajā tirgū saglabā konkurētspēju. Tradicionālajiem pārvadātājiem šajā tirgū parasti ir augsti sociālie standarti un pienācīgi darba apstākļi. Citur, īpaši Persijas līča reģionā, darba ņēmējiem tiek liegtas darba ņēmēju pamattiesības,

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

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

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

piemēram, biedrošanās brīvība, un ir jāveic visi iespējamie pasākumi, lai nodrošinātu, ka šajās valstīs bāzētie pārvaldītāji negūst labumu uz Eiropas uzņēmumu un Eiropas darba ņēmēju rēķina. Tāpēc, lai novērstu neizdevīgus konkurences apstākļus, ir vajadzīgi mērķtiecīgi aizsardzības mehānismi.

3.2.4. Kopš 2020. gada janvāra emisijas kvotu cena ir palielinājusies no aptuveni 20 EUR/t līdz vairāk nekā 70 EUR/t. Pieprasījuma pusē iekārtas, t. i., uzņēmumi, kam vajadzīgas kvotas, jo tie ražošanas procesos emitē CO<sub>2</sub>, konkurē ar finanšu iestādēm un starpniekiem. Starpnieki pilnībā apzinās, ka uzņēmumiem ir vajadzīgas kvotas, lai veiktu uzņēmējdarbību. Turklāt cenai tirgū nepastāv maksimālā augšējā robeža, jo sods par emisiju bez kvotas neatbrīvo no pienākuma iegādāties šādu kvotu<sup>(5)</sup>.

3.2.5. Ir ļoti svarīgi, lai priekšlikums aizsargātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp pārvaldītājiem un nodrošinātu, ka negodīgas to uzņēmumu konkurences dēļ, kuri nav pakļauti ETS, netikti ilgstoši iespaidoti darba ņēmēju sociālie apstākļi. Lai nodrošinātu visaptverošu problēmu analīzi, EESK iesaka veikt sociālās ietekmes novērtējumu, kurā tiktu ņemta vērā saikne starp ETS piemērošanu, godīgu konkurenci un oglekļa emisiju pārvirzes iespējami izraisīto sociālo kaitējumu. EESK ierosina veikt arī divus starpposma novērtējumus, kuros būtu analizēta grozītās ETS sociālā, ekoloģiskā un ekonomiskā ietekme. Tie būtu jāveic attiecīgi divus gadus un četrus gadus pēc grozītās ETS stāšanās spēkā, un visām ieinteresētajām personām būtu jānodrošina iespēja pārskatīt ETS piemērošanu un programmas mērķus. Šie novērtējumi būs arī iespēja pārbaudīt, vai nozares atveseļošana atbilst ETS mērķiem.

3.2.6. Lai priekšlikums nodrošinātu lielāku taisnīgumu, EESK ierosina apsvērt iespēju papildināt priekšlikumu ar diviem elementiem:

#### a) Oglekļa ievēdkorekcijas mehānisms

Oglekļa ievēdkorekcijas mehānisma piemērošana ierobežos oglekļa emisiju pārvirzi un mudinās trešo valstu dalībniekus uzlabot savu vides pēdas nospiedumu. Aviācijas nozari nesaista robežas, tāpēc ir grūti pieņemt tiesību aktus attiecībā uz ES teritoriju, jo liela daļa satiksmes notiek ārpus ES. Iepriekš jau minēts, ka ES aviācijas nozarē prioritāri ir jāaizsargā augstāki sociālie standarti, un oglekļa ievēdkorekcijas mehānisms to atbalstīs. Tā kā Komisija atbalsta aviācijas nozares izaugsmi, slēdzot visaptverošus gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumus ar trešām valstīm, tai būtu jāapsver iespēja piemērot oglekļa ievēdkorekcijas mehānismu transference lidojumiem no gaisa satiksmes mezgliem, kuri atrodas ārpus ES, vai citus līdzekļus, ar ko sekmēt ārpus EEZ esošu darbību ilgtspējīgu izaugsmi.

#### b) Turpmāki pasākumi vienlīdzīgu konkurences apstākļu aizsardzībai

ES ETS pārskatīšanā ir jāņem vērā oglekļa emisiju pārvirzes risks. Oglekļa emisiju pārvirze nopietni apdraud EEZ aviācijas tirgu, ņemot vērā tā tuvumu virknei mezglu, kuros notiek ievērojama daļa no satiksmes ārpus EEZ. Pašlaik lielākajai daļai pasažieru ir vairākas iespējas, kā veikt lidojumus uz galamērķi ārpus EEZ, proti, izmantot gan iekšējos, gan ārējos transporta mezglus. Tomēr, palielinoties ETS izmaksām, pastāv ievērojams risks, ka EEZ aviokompānijas uz leju pārsolis lētāki operatori, kas bāzēti ārpus EEZ esošos transporta mezglos. Lai to nepieļautu, bezmaksas kvotu piešķiršana ir jāaizstāj ar mērķtiecīgu mehānismu pret nelabvēlīgiem konkurences apstākļiem, lai aizsargātu Eiropas aviokompānijas un Eiropas transporta mezglus.

### 3.3. Apsvērumi par cenu modulāciju, pamatojoties uz lidaparātu ietilpību

3.3.1. Būtu plašāk jāizskata iespēja ETS kvotām piemērot modulāru cenu noteikšanas sistēmu, kas atbilst principam "piesārņotājs maksā" un veicina masu transportu, nevis privāto transportu. 2021. gada septembrī darījumu aviācija bija palielinājusies par 27 % salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni<sup>(6)</sup>, visticamāk, kā rezultāts jaudas samazinājumam regulārās pasažieru aviācijas sektorā. Atšķirībā no pasažieru regulāro pārvadājumu gaisa kuģiem biznesa reaktīvo lidmašīnu ietilpība ir ievērojami mazāka. Tomēr attieksme pret tām ir tāda pati kā pret gaisa kuģiem, kuru ietilpība ir daudz lielāka.

3.3.2. Ar ETS būtu jāatbalsta pārkārtošanās uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, arī aviācijas nozarē, un tādēļ ar to būtu jāveicina darījumu aviācijas izmantojuma samazināšana. Ar ETS būtu jāievēro princips "piesārņotājs maksā", tādējādi liekot biznesa reaktīvo lidmašīnu izmantotājiem maksāt lielāku maksu. Varētu apsvērt arī operatīvus pasākumus, ar kuriem atturēt no biznesa reaktīvo lidmašīnu izmantošanas, dodot regulārajiem pasažieru pārvadājumiem priekšroku citos veidos, piemēram, attiecībā uz tīkla maksām un lidostu laika nišām.

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

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

### 3.4. ETS ieņēmumu reinvestēšana

3.4.1. No ETS gūtie ieņēmumi ir jāiegulda sektorā, lai atbalstītu sektora sociālo un ekoloģisko ilgtspēju, kā arī taisnīgu pārkārtošanos. Ir labi zināms, ka aviācijas nozares pāreja uz oglekļneitralitāti prasīs ievērojamus ieguldījumus, un ETS ir iespēja nodrošināt šim nolūkam nepieciešamos ieguldījumus. Šim ieguldījumam jākoncentrējas uz ilgtspējīgu aviācijas degvielu labāku pieejamību un lielāku izmantojumu, vienlaikus arī samazinot to izmaksas, lai, dekarbonizējot nozari, saglabātu tās rentabilitāti.

3.4.2. EESK atzinīgi vērtē Komisijas vērienīgos mērķus attiecībā uz paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" aviācijas aspektiem un atbalsta ilgtspējīgu aviācijas pasākumu tālāku izstrādi gan ETS direktīvas pārskatīšanā, gan priekšlikumā regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam. Abi šie priekšlikumi ir savstarpēji papildinoši, tādēļ to mērķi būtu jāatbalsta ar ieņēmumiem no ETS. ETS ieņēmumi būtu jāizmanto, lai visā EEZ veicinātu piekļuvi ilgtspējīgām aviācijas degvielām un samazinātu to izmaksas. Turklāt ETS varētu sniegt finansiālu atbalstu lidostām, aviācijas degvielas piegādātājiem un uzņēmumiem, kas apkalpo uz zemes, lai tie varētu pārkārtoties uz jaunajām prasībām saistībā ar ilgtspējīgu aviācijas degvielu pieejamību lidlaukos.

3.4.3. Ieņēmumus vajadzētu reinvestēt arī tādos attīstības projektos, kas vēl vairāk samazinās aviācijas ietekmi uz vidi. Viena no iespējām ilgtermiņā samazināt aviācijas ietekmi ir tādas tehnoloģijas kā, piemēram, ūdeņraža degvielas. Tomēr šāda tehnoloģija ir pārmērīgi dārga un joprojām nav gatava laišanai tirgū, lai gan ieguldījumi ūdeņraža projektos un citās alternatīvās degvielās palīdzēs samazināt izmaksas un laika gaitā tās izmantot plašāk.

3.4.4. Ar ieņēmumiem ir jāatbalsta arī taisnīga pārkārtošanās tiem aviācijas nozares darba ņēmējiem, kuri saskārušies ar klimata pārmaiņu negatīvo ietekmi. Tiek prognozēts, ka, attīstoties tehnoloģijai, noteikta aviācijas infrastruktūra laika gaitā būs novecojusi. Tajā nodarbinātie darba ņēmēji varētu palikt bez darba, un ir vajadzīgi pārkvalifikācijas un prasmju pilnveides pasākumi, lai minētie darba ņēmēji varētu pāriet uz jaunām zaļām un ilgtspējīgām darbvietām. Šajā nolūkā varētu izveidot aviācijas sociālo fondu, kas nodrošinātu aviācijas darbinieku apmācību un pāreju. Šādu fondu varētu pārvaldīt Eiropas Komisija ar darba devēju un arodbiedrību atbalstu.

3.4.5. Komisijai, papildus fonda izveidei, būtu jāsadarbojas ar Eiropas uzņēmumu padomēm, nozaru sociālā dialoga komitejām un citiem kopīgiem forumiem, piemēram, Aviācijas apaļo galdu, lai sekotu līdzi pārskatītās ETS turpmākajai ietekmei visā tās īstenošanas laikā. Īpaša uzmanība jāpievērš iesaistei sociālajā dialogā ar darba ņēmējiem un izpratnei par viņu vajadzībām un bažām saistībā ar ilgtspējīgu aviāciju un ar sektora taisnīgu pārkārtošanu.

### 3.5. Intermodālo pārvadājumu paplašināšana

3.5.1. Intermodālie pārvadājumi ir vienkāršs un rentabls veids, kā uzreiz samazināt transporta ietekmi uz klimatu. Daudzas aviosabiedrības jau tagad paver pasažieriem iespēju iegādāties intermodālas biļetes, galvenokārt izmantojot vienošanos ar dzelzceļa operatoriem. Šādas vienošanās ne vien ļauj kopumā samazināt lidojumu skaitu, bet arī efektīvi veicina ilgtspējīga masu transporta izmantošanu.

3.5.2. Ar priekšlikumu operatori būtu jāmudina savās lielajās bāzēs attīstīt intermodālu pārvadājumu tīklus, lai paplašinātu savu tīklu, vienlaikus samazinot nevajadzīgu īpaši īsu lidojumu skaitu. To varētu veicināt, paaugstinot bezmaksas kvotu līmeni citā vietā aviokompānijas tīklā, attiecinot to uz teritorijām, kurās nav ērtu dzelzceļa savienojumu, ja aviokompānijas pārvieto maršrūtus uz citiem pārvadājumu veidiem, kas nav saistīti ar aviāciju.

### 3.6. Reģionālā savienojamība

3.6.1. Pastāv risks, ka ETS varētu samazināt savienojamību ar tālākajiem Eiropas reģioniem, kuros nav alternatīvu transporta veidu. Ir svarīgi, lai pasākumi neapdraudētu savienojamību ar perifēriem Eiropas reģioniem un dalībvalstīm.

3.6.2. Perifērie reģioni ir atkarīgi no aviācijas, lai nodrošinātu savienojamību un ekonomikas attīstību. Iemesli ir to attālinātība, nelielais izmērs, izolētība un lielā atkarība no savienojumiem ar kontinentu, lai piekļūtu precēm, pakalpojumiem, savienojumiem un nodrošinātu teritoriālo kohēziju.

3.6.3. Turklāt dažos no šiem reģioniem ir vieni no zemākajiem IKP rādītājiem Eiropā, tāpēc tie ir jāaizsargā un jāatbalsta. Tādēļ EESK ierosina saglabāt ES tālāko reģionu (Gvadelupas, Francijas Gviānas, Martinikas, Majotas, Reinjonas salas, Senmartēnas, Azoru salu, Madeiras un Kanāriju salu) īpašo statusu un atbrīvot šādus reģionus no ETS saskaņā ar LESD 349. pantu, kas pieļauj atkāpes no ES tiesību aktu piemērošanas šajos reģionos.

Briselē, 2021. gada 8. decembrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētāja*  
Christa SCHWENG

---