

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling van de Unie voor de hele economie en de passende toepassing van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel

(COM(2021) 552 *final*)

(2022/C 152/25)

Algemeen rapporteur: **Dumitru FORNEA**

Raadpleging	Raad van de Europese Unie, 20.9.2021 Europees Parlement, 13.9.2021
Rechtsgrondslag	Artikel 192 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	9.11.2021
Goedkeuring door de voltallige vergadering	8.12.2021
Zitting nr.	565
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	209/3/5

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het initiatief van de Commissie tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ wat betreft de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling van de Unie voor de hele economie, is een welkome bijdrage aan de beperking van het effect van de luchtvaartsector op het klimaat. Wij steunen de voorgestelde wijzigingen, maar benadrukken dat een gelijk speelveld moet worden gehandhaafd en dat sociale en arbeidsrechten moeten worden beschermd. Hoewel de luchtvaart en al haar belanghebbenden niet de grootste uitstoter van emissies in de samenleving of zelfs in het vervoer zijn, moeten zij hun bijdrage leveren aan een duurzame luchtvaartsector. Dit is slechts mogelijk door middel van sociale dialoog en overleg met vakbonden in de sector, die een cruciaal onderdeel vormen van de klimaattransitie.

1.2. In het algemeen zijn wij tegen de gratis toewijzing van emissierechten binnen het emissiehandelssysteem (ETS), tenzij dit gebeurt om eerlijke concurrentie te waarborgen. In het geval van vluchten binnen de EER dreigt er minder gevaar voor een gelijk speelveld; we moeten echter blijven waken voor koolstoflekken, met name in het recreatieve en langeafstandsverkeer. Daarom bepleiten wij om in het voorgestelde jaar, 2027, de kosteloze emissierechten volledig af te schaffen en de toewijzingen van kosteloze emissierechten in de tussentijd aan te passen om eerlijke concurrentie centraal te stellen. Zo kunnen we het ETS ten uitvoer leggen, het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (sustainable aviation fuels, SAF's) verbeteren en het niveau van gratis emissierechten verlagen, zonder de concurrentie op de markt te verstoren.

1.3. Het is absoluut noodzakelijk dat het voorstel een gelijk speelveld beschermt om bedrijven te steunen die fatsoenlijk werk bieden en sociale normen hanteren. Het is ook belangrijk om negatieve effecten op lange termijn op de arbeidsomstandigheden te vermijden als gevolg van oneerlijke concurrentie van bedrijven die niet onder het ETS vallen. Daarom bevelen wij aan een "sociaal-effectbeoordeling" uit te voeren waarin wordt gekeken naar het verband tussen de toepassing van het ETS, eerlijke concurrentie en de potentiële sociale schade van koolstoflekkage. Daarnaast stellen wij twee tussentijdse evaluaties voor, waarin de sociale, ecologische en economische gevolgen van het gewijzigde ETS onder de loep worden genomen. Dit moet twee jaar en vier jaar nadat het gewijzigde ETS in werking is getreden, plaatsvinden en alle belanghebbenden de gelegenheid bieden om de toepassing van het ETS en de doelstellingen van het programma te evalueren. Deze beoordelingen zullen ook de mogelijkheid bieden om het herstel van de industrie aan de doelstellingen van het ETS te toetsen.

(¹) Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

1.4. Financiële tussenpersonen moeten worden uitgesloten van de EU-ETS-regeling, zodat alleen installaties die in hun productieprocessen kooldioxide uitstoten, emissierechten mogen verhandelen. Dit is bedoeld om elk risico op speculatie uit te sluiten en is vergelijkbaar met de Chinese aanpak, die financiële instellingen verbiedt om deel te nemen aan hun systeem voor de handel in emissierechten.

1.5. Het grootste deel van het verkeer buiten de EER loopt via centrale hubs binnen of buiten de EER. Momenteel hebben de meeste passagiers voor hun vluchten buiten de EER een aantal opties, zowel via interne als externe hubs. Door de hogere kosten van het ETS bestaat er echter een aanzienlijk risico dat exploitanten uit de EER onderboden zullen worden door goedkopere exploitanten die in hubs buiten de EER gevestigd zijn. Om dit tegen te gaan, moet de toewijzing van gratis ETS-rechten worden vervangen door een gericht mechanisme tegen concurrentienadelen, zodat Europese luchtvaartmaatschappijen en Europese hubs worden beschermd.

1.6. De EU moet ijveren voor een ambitieuzere en meer uniforme mondiale regelgeving inzake koolstofbeprijzing en moet een mandaat krijgen om hierover op mondiaal niveau te onderhandelen. Naast het mondiale mandaat stellen wij voor om een van beide of alle twee onderstaande mechanismen toe te passen teneinde een eerlijke en duurzame uitvoering van het ETS te waarborgen en op korte termijn een bredere toepassingsbasis te ondersteunen:

- a) invoering van een mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens;
- b) vervanging van het systeem van kosteloze toewijzing door gerichte bescherming tegen oneerlijke concurrentie.

1.7. Het ETS moet een verschuiving naar duurzamere vervoerswijzen ondersteunen, ook in de luchtvaartsector, en dus een geringer gebruik van de zakenluchtvaart bevorderen. Het ETS moet het gebruik van duurzaam massavervoer aanmoedigen en daarom gebruikers van zakenvliegtuigen dwingen hogere lasten te betalen.

1.8. ETS-inkomsten moeten worden geïnvesteerd in ontwikkelingsprojecten die het milieueffect van de luchtvaart verder terugdringen, door een verlaging van de kosten en een ruimere toepassing van SAF's te ondersteunen. Het ETS moet ook de overstap ondersteunen van luchthavens, brandstofleveranciers en grondafhandelaars naar de nieuwe regelgeving die via het ReFuelEU-voorstel wordt opgelegd voor het gebruik van SAF's in Europese luchthavens. De inkomsten moeten ook een rechtvaardige transitie ondersteunen voor werknemers in de luchtvaartsector die negatieve gevolgen ondervinden van de klimaatverandering. Daartoe moet een sociaal fonds voor de luchtvaart worden opgericht dat de opleiding en transitie van werknemers in de luchtvaart mogelijk maakt. De Europese Commissie zou een dergelijk fonds kunnen beheren, met steun van zowel werkgevers als vakbonden.

1.9. Via het ETS moet het voorstel exploitanten aanmoedigen intermodale vervoersnetwerken in hun belangrijkste hubs te ontwikkelen, om deze uit te breiden tot een groter netwerk van bestemmingen, en tevens onnodige ultrakortereafstands-vluchten te beperken. Dit is mogelijk door het niveau van de gratis emissierechten elders in het netwerk van de luchtvaartmaatschappij te verhogen, voor gebieden die geen geschikte spoorverbindingen hebben.

1.10. De EU moet met de Europese ondernemingsraden, de comités voor de sectorale sociale dialoog en andere gezamenlijke fora, zoals de rondetafelconferentie voor de luchtvaart, overleg plegen over het blijvende effect van het herziene ETS tijdens de uitvoering ervan. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de sociale dialoog met werknemers en aan het inzicht in hun behoeften en zorgen met betrekking tot duurzame luchtvaart.

1.11. De bijzondere status van de ultraperifere gebieden van de EU moet behouden blijven; dergelijke gebieden moeten worden vrijgesteld van het ETS conform artikel 349 VWEU, dat afwijkingen van de toepassing van het EU-recht in deze regio's toestaat.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Wij verwelkomen het initiatief van de Commissie tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG wat betreft de bijdrage van de luchtvaart aan de emissiereductiedoelstelling van de Unie voor de hele economie. Hoewel de luchtvaart en al haar belanghebbenden niet de grootste uitstoter van emissies zijn in de samenleving of zelfs in het vervoer, moeten zij hun steentje bijdragen om een duurzame luchtvaartindustrie tot stand te brengen en de klimaatdoelstellingen te bereiken, zoals uiteengezet in de Overeenkomst van Parijs en in het pakket "Fit for 55".

2.2. Aan de hand van zulke initiatieven, betrokkenheid van belanghebbenden en sociale dialoog kunnen veel van de sociale en economische bedreigingen voor werknemers in de luchtvaartsector worden beperkt. Het EESC zou graag zien dat de Commissie ervoor zorgt dat alle belanghebbenden, met name vakbonden en Europese ondernemingsraden, tijdens de behandeling van dit voorstel bij de thema's klimaatverandering en rechtvaardige transitie en bij alle toekomstige werkzaamheden op het gebied van duurzame luchtvaart worden betrokken.

3. Specifieke opmerkingen

3.1. Aandacht voor de gevolgen van de COVID-19-pandemie

3.1.1. De luchtvaartindustrie behoorde tijdens de recente COVID-19-pandemie tot de zwaarst getroffen sectoren; daarom moet in dit voorstel worden overwogen de luchtvaartindustrie de vereiste ruimte en tijd te geven om te herstellen. Het is echter duidelijk geworden dat deze sector een inherent duurzaamheidsprobleem heeft, zowel in sociale als in ecologische zin, en dat er bij elk herstel, met inbegrip van eventuele steun aan de sector, gekeken moet worden naar inspanningen om de sector op lange termijn duurzamer te maken.

3.1.2. Uit gegevens van Eurocontrol blijkt dat de luchtvaartsector nog een lange weg te gaan heeft om het verkeersniveau van 2019 te bereiken. In de zomer van 2021 bedroeg het verkeersniveau slechts 70 % van het niveau van 2019 ^(?) en de algemene verwachting van Eurocontrol is dat het volume van 2019 pas in 2023 ^(?) zal terugkeren. Het is dan ook duidelijk dat de luchtvaartsector te kampen heeft met een lager verkeersvolume en dat dit zeker tot ver in 2023 zal aanhouden. De daling in het verkeer heeft bovendien vooral de werknemers getroffen. Het is moeilijk om hierover informatie te vinden, maar de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) schat dat ongeveer 60 % van het grondpersoneel tijdens de pandemie ^(*) werkloos was. De invoering van maatregelen die de concurrentie tijdens deze herstelperiode verstoren, kan nadelige gevolgen hebben, zowel voor de werknemers als voor de sector als geheel.

3.1.3. Niettemin zijn wij alleen voorstander van de toewijzing van gratis emissierechten binnen het ETS om concurrentievervalsing of koolstoflekkage te voorkomen. Er moet rekening worden gehouden met mogelijke koolstoflekkage die kan ontstaan doordat luchtvaartmaatschappijen overschakelen op goedkopere bestemmingen, met name op de vrijetijdsmarkt. Het risico blijft bestaan dat men veel typische recreatiebestemmingen links zal laten liggen ten gunste van bestemmingen buiten de EER, omdat de emissiekosten daar lager zijn dan in de EER. Vluchten buiten de EER verdienen nadere aandacht, aangezien er een aanzienlijk risico bestaat dat exploitanten uit derde landen misbruik van het ETS maken en het gelijke speelveld verstoren.

3.1.4. Het EESC meent dan ook dat de datum voor de afschaffing van kosteloze emissierechten weliswaar op 2027 moet blijven staan, maar dat kosteloze emissierechten alleen mogen worden toegekend om eerlijke concurrentie te beschermen. Zo kan dit voorstel zijn doelstellingen bereiken en het gelijke speelveld beschermen, terwijl de industrie probeert om er weer bovenop te komen en de concurrentie aan te gaan op basis van het nieuwe ETS.

3.2. Eerlijke concurrentie en koolstoflekkage

3.2.1. De luchtvaart is een zeer mobiele en sterk geliberaliseerde mondiale industrie. Daarom is de sector onderhevig aan flinke concurrentie, waarvan een groot deel de markt verstoort of kan verstoren. Dit blijkt duidelijk uit de sociale problemen waarmee de luchtvaartmarkt te kampen heeft: bedrijven hebben gebruikgemaakt van gunstige sociale voorwaarden binnen de EER en in derde landen om werknemers uit te buiten en de arbeidskosten te verlagen. Dit is nu een gangbare praktijk in de luchtvaart en is een waarschuwing voor ons wanneer we nadenken over de milieukosten. Er is dan ook strenge wetgeving nodig om ervoor te zorgen dat er geen koolstoflekkage optreedt of dat het ETS wordt misbruikt door landen of bedrijven, met name die welke buiten de regeling vallen. Dit is vooral van belang voor het intercontinentaal verkeer, bijvoorbeeld passagiers die door de EER reizen in plaats van hun vertrek- of aankomstpunt in de EER te hebben, of passagiers die uit de EER vertrekken of aankomen maar via hubs buiten de EER reizen.

3.2.2. Wij zijn ingenomen met het voorstel om het ETS volledig toe te passen op alle vluchten binnen de EER, aangezien dit zal bijdragen tot de handhaving van een gelijk speelveld op de markt. Wij steunen ook het voornemen in het voorstel om gratis emissierechten af te schaffen, maar benadrukken dat dergelijke emissierechten alleen mogen worden gegeven om eerlijke concurrentie in stand te houden. Deze toepassing mag niet beperkt blijven tot concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen, maar moet worden uitgebreid om eerlijke concurrentie te waarborgen tussen hubs in en buiten de EER die met elkaar concurreren om aansluitende vluchten, en tussen vakantiebestemmingen die met bestemmingen buiten de EER concurreren.

3.2.3. Wat het langeafstandsverkeer betreft, ondervinden de grote luchtvaartmaatschappijen en hubs in de EER geduchte concurrentie van luchtvaartmaatschappijen en hubs in het Midden-Oosten. Deze concurrentie is het sterkst voelbaar als passagiers niet in de EER aankomen, maar op doorreis zijn tijdens hun intercontinentale reis, of als zij vertrekken uit of aankomen in de EER, maar een aansluiting hebben via een hub buiten de EER. Gezien de nabijheid van andere grote luchtvaarthubs buiten de EER moeten we ervoor zorgen dat luchtvaartmaatschappijen op deze markt concurrerend kunnen blijven. Van oudsher hanteren de gevestigde luchtvaartmaatschappijen op deze markt hoge sociale normen en bieden zij fatsoenlijk werk. In andere regio's, met name in de Golfregio, worden personeel fundamentele werknemersrechten, zoals

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

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

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

vrijheid van vereniging, ontzegd. Elke mogelijke maatregel moet worden genomen om te voorkomen dat in deze landen gevestigde vervoerders profiteren ten koste van Europese bedrijven en Europese werknemers. Daarom zijn gerichte beschermingsmechanismen nodig om concurrentienadelen een halt toe te roepen.

3.2.4. De prijs van de EU-emissierechten is sinds januari 2020 gestegen van ongeveer 20 EUR/ton tot meer dan 70 EUR/ton. Aan de vraagzijde concurreren de installaties, d.w.z. de ondernemingen die emissierechten nodig hebben omdat zij in hun productieprocessen CO₂ uitstoten, met financiële instellingen en tussenpersonen. Laatstgenoemden zijn zich er ten volle van bewust dat eerstgenoemden rechten nodig hebben om hun activiteiten uit te oefenen. Bovendien is er geen marktplafond voor de prijs, aangezien de sanctie voor het uitstoten zonder een emissierecht de verplichting om een dergelijk emissierecht te kopen niet wegneemt ^(?).

3.2.5. Het voorstel moet hoe dan ook het gelijke speelveld tussen deze vervoerders beschermen en ervoor zorgen dat er op lange termijn geen negatieve effecten zijn voor de sociale omstandigheden van de werknemers als gevolg van oneerlijke concurrentie van bedrijven die niet onder het ETS vallen. Voor een volledige analyse van de problematiek beveelt het EESC aan een beoordeling van de sociale gevolgen uit te voeren waarin wordt gekeken naar het verband tussen de toepassing van het ETS, eerlijke concurrentie en de potentiële sociale schade van koolstoflekkage. Daarnaast stellen wij twee tussentijdse evaluaties voor om de sociale, ecologische en economische gevolgen van het gewijzigde ETS tegen het licht te houden. Dit moet twee jaar en vier jaar na de inwerkingtreding van het gewijzigde ETS plaatsvinden en alle belanghebbenden de gelegenheid bieden om de toepassing van het ETS en de doelstellingen van het programma te evalueren. Deze beoordelingen zullen ook de mogelijkheid bieden om het herstel van de industrie aan de doelstellingen van het ETS te toetsen.

3.2.6. Om het voorstel billijker te maken, stellen wij voor twee elementen aan het voorstel toe te voegen:

a) Mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens (CBAM)

Toepassing van een CBAM zal koolstoflekkage beperken en niet-EU-actoren stimuleren hun eigen milieuoetafdruk te verbeteren. De luchtvaartsector is niet aan grenzen gebonden, en het is dan ook moeilijk om binnen de EU-grenzen wetgeving op te stellen, aangezien een groot deel van het verkeer buiten de EU zal plaatsvinden. Zoals eerder gezegd, moet de prioriteit uitgaan naar de bescherming van striktere sociale normen in de luchtvaartsector van de EU, en een CBAM zal hieraan bijdragen. Daar de Commissie de groei van de luchtvaartsector steunt door de ontwikkeling van uitgebreide luchtdienstovereenkomsten met derde landen, moet zij overwegen een CBAM toe te passen om vluchten van niet-EU-hubs over te hevelen of andere middelen die de duurzame groei van activiteiten buiten de EER ten goede komen.

b) Verdere maatregelen ter bescherming van een gelijk speelveld

Het herziene EU-ETS moet ook ingaan op het risico van koolstoflekkage. Koolstoflekkage vormt een aanzienlijke bedreiging voor de EER-luchtvaartmarkt, gezien de nabijheid van een aantal hubs die een flink deel van het luchtverkeer buiten de EER verzorgen. Momenteel hebben de meeste passagiers een aantal opties voor hun vlucht buiten de EER, die zowel interne als externe hubs omvat. Door de hogere kosten van het ETS bestaat er echter een aanzienlijk risico dat luchtvaartmaatschappijen uit de EER zullen worden onderboden door goedkopere maatschappijen die in hubs buiten de EER zijn gevestigd. Om dit tegen te gaan, moet de toewijzing van gratis emissierechten worden vervangen door een gericht mechanisme tegen concurrentienadelen, met name om Europese luchtvaartmaatschappijen en hubs te beschermen.

3.3. Aandacht voor prijsdifferentiatie op basis van vliegtuigcapaciteit

3.3.1. Meer aandacht moet worden geschonken aan de mogelijkheid om een modulair prijssysteem voor ETS-emissierechten toe te passen dat het beginsel “de vervuiler betaalt” volgt en massavervoer in plaats van particulier vervoer bevordert. In september 2021 was de zakenluchtvaart met 27 % gestegen ten opzichte van 2019 ⁽⁶⁾, waarschijnlijk als gevolg van de capaciteitsvermindering in de geregelde passagiersluchtvaart. Vergeleken met gewone lijnvliegtuigen hebben zakenvliegtuigen een aanzienlijk geringere passagierscapaciteit. Desondanks worden ze net zo behandeld als vliegtuigen met een veel grotere capaciteit.

3.3.2. Het ETS moet een verschuiving naar duurzamere vervoerswijzen ondersteunen, ook in de luchtvaartsector, en derhalve een geringer gebruik van de zakenluchtvaart bevorderen. Het ETS moet het beginsel “de vervuiler betaalt” volgen, zodat gebruikers van zakelijke vluchten hogere heffingen moeten betalen. Ook operationele maatregelen kunnen worden overwogen om het gebruik van zakenvliegtuigen te ontmoedigen, door op andere manieren voorrang te geven aan het geregelde passagiersverkeer, bijvoorbeeld in de vorm van netwerkheffingen en luchthavenslots.

^(?) <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. Herinvestering van ETS-inkomsten

3.4.1. De inkomsten uit het ETS moeten in de sector worden geïnvesteerd om een sociaal en ecologisch duurzame sector en een rechtvaardige transitie te ondersteunen. Het is algemeen bekend dat de transitie van de luchtvaartsector naar koolstofneutraliteit aanzienlijke investeringen zal vergen en het ETS is een optie om hiervoor de nodige investeringsmiddelen te leveren. Deze investeringen moeten gericht zijn op een ruimere beschikbaarheid en gebruik van SAF's, terwijl ook de kosten ervan omlaag moeten, zodat de gebruikers hun winstgevendheid kunnen behouden en de sector koolstofvrij kan worden gemaakt.

3.4.2. Wij zijn ingenomen met de hoge ambitie van de Commissie betreffende de luchtvaartgerelateerde aspecten van het "Fit for 55"-pakket en steunen de verdere ontwikkeling van maatregelen voor een duurzame luchtvaart, zowel bij de herziening van de ETS-richtlijn als bij het voorstel voor een verordening inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer. Deze twee voorstellen zijn complementair en als zodanig moeten de inkomsten uit het ETS hun doelstellingen ondersteunen. Daarom moeten ETS-inkomsten worden gebruikt om de toegang tot SAF's in de hele EER te bevorderen en de kosten ervan te verlagen. Voorts zou het ETS financiële steun kunnen verlenen aan luchthavens, brandstofleveranciers en grondafhandelingsbedrijven om zich aan te passen aan de nieuwe eisen inzake de beschikbaarheid van SAF's op luchthavens.

3.4.3. De inkomsten moeten ook worden geheinvesteerd in ontwikkelingsprojecten die het milieueffect van de luchtvaart verder zullen verminderen. Technologie zoals waterstof als brandstof is een optie om de impact van de luchtvaart op lange termijn te beperken. Deze technologie is echter peperduur en wordt nog lang niet op de markt toegepast, hoewel investeringen in waterstofprojecten en andere alternatieve brandstoffen mede de kosten zullen doen dalen en mettertijd tot een groter gebruik zullen leiden.

3.4.4. De inkomsten moeten ook een rechtvaardige transitie ondersteunen voor werknemers in de luchtvaartsector die negatieve gevolgen ondervinden van de klimaatverandering. Verwacht wordt dat bepaalde luchtvaartinfrastructuur mettertijd overbodig zal worden naarmate de technologie zich ontwikkelt. Deze werknemers kunnen hun baan kwijtraken, en er zijn omscholings- en bijscholingsmogelijkheden nodig zodat zij de overstap kunnen maken naar nieuwe, groene en duurzame banen. Hiertoe zou een sociaal fonds voor de luchtvaart kunnen worden opgericht dat de opleiding en de transitie van werknemers in de luchtvaart mogelijk maakt. De Europese Commissie zou een dergelijk fonds kunnen beheren, met steun van zowel werkgevers als vakbonden.

3.4.5. Naast het fonds moet de Commissie met de Europese ondernemingsraden, de comités voor de sectorale sociale dialoog en andere gezamenlijke fora, zoals de rondetafelconferentie voor de luchtvaart, overleg plegen over het blijvende effect van het herziene ETS tijdens de uitvoering ervan. Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar de opzet van een sociale dialoog met werknemers en naar het inzicht in de behoeften en zorgen die zij hebben met betrekking tot duurzame luchtvaart en de rechtvaardige transitie in de sector.

3.5. Uitbreiding van intermodaal vervoer

3.5.1. Intermodaal vervoer is een gemakkelijke en kosteneffectieve manier om het klimaatteffect van vervoer onmiddellijk te verminderen. Vandaag de dag kunnen passagiers van veel luchtvaartmaatschappijen al intermodale tickets kopen, met name via overeenkomsten met spoorwegexploitanten. Dergelijke overeenkomsten maken een algehele vermindering van het aantal vluchten mogelijk, maar bevorderen ook op efficiënte wijze het gebruik van duurzaam massavervoer.

3.5.2. Het voorstel moet exploitanten aanmoedigen intermodale vervoersnetwerken in hun belangrijkste bases te ontwikkelen om uitbreiding tot een groter netwerk mogelijk te maken, en tevens onnodige ultrakorteafstandsvluchten te beperken. Dit kan worden gestimuleerd door elders in het netwerk van de luchtvaartmaatschappij het niveau van de gratis emissierechten te verhogen voor gebieden die geen goede spoorverbindingen hebben wanneer luchtvaartmaatschappijen routes verleggen naar andere vervoerswijzen dan de luchtvaart.

3.6. Regionale connectiviteit

3.6.1. Bij gebrek aan een alternatieve vorm van vervoer is het mogelijk dat het ETS zou kunnen leiden tot een verminderde connectiviteit met afgelegen regio's van Europa. Het is van essentieel belang dat elke genomen maatregel de connectiviteit met perifere Europese regio's en lidstaten niet in gevaar brengt.

3.6.2. Perifere regio's zijn afhankelijk van de luchtvaart om hun connectiviteit en economische ontwikkeling te waarborgen. Hun afhankelijkheid is het gevolg van hun afgelegen ligging, geringe oppervlakte, het insulaire karakter en de sterke afhankelijkheid van connectiviteit met het vasteland voor goederen, toegang tot diensten, connectiviteit en territoriale cohesie.

3.6.3. Bovendien behoort het bbp in sommige van deze regio's tot de laagste percentages in Europa en als zodanig moeten zij worden beschermd en bevorderd. Daarom stellen wij voor om de speciale status van de ultraperifere gebieden van de EU (Guadeloupe, Frans Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, de Azoren, Madeira en de Canarische Eilanden) te behouden en deze gebieden vrij te stellen van het ETS conform artikel 349 van het VWEU, dat uitzonderingen op de toepassing van de EU-wetgeving in deze gebieden mogelijk maakt.

Brussel, 8 december 2021.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Christa SCHWENG
