

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in ustreznem izvajanju globalnega tržnega ukrepa

(COM(2021) 552 final)

(2022/C 152/25)

Glavni poročevalec: **Dumitru FORNEA**

Zaprosilo	Svet Evropske unije, 20. 9. 2021 Evropski parlament, 13. 9. 2021
Pravna podlaga	člen 192 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	9. 11. 2021
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	8. 12. 2021
Plenarno zasedanje št.	565
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	209/3/5

1. Sklepi in priporočila

1.1 Pobuda Komisije za spremembo Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁾ v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu je dobrodošel korak k zmanjšanju vpliva, ki ga ima letalski sektor na podnebje. Predlagane spremembe podpiramo, vendar poudarjamo, da je treba ohraniti enake konkurenčne pogoje ter zaščititi socialne pravice in pravice na področju dela. Čeprav letalstvo in vsi njegovi deležniki niso največji povzročitelj emisij v družbi ali konkretno v prometu, morajo ustrezno prispevati k našim prizadevanjem za vzpostavitev trajnostne letalske industrije. To je mogoče doseči le s socialnim dialogom in sodelovanjem s sindikati v sektorju, saj so ti ključni del podnebnega prehoda.

1.2 Na splošno nasprotujemo dodeljevanju brezplačnih pravic v okviru sistema za trgovanje z emisijami (ETS), razen za namene zagotavljanja poštene konkurence. Pri letih znotraj EGP je manjše tveganje izkrivljanja enakih konkurenčnih pogojev, vendar pa moramo biti še naprej pozorni na selitev virov CO₂, zlasti pri prevozu turistov in prevozu na dolge razdalje. Zato bi podprli ohranitev predlaganega datuma popolne odprave brezplačnih pravic do 1. januarja 2027 in do takrat dodeljevanje brezplačnih pravic prilagodili tako, da bi bilo osredotočeno na pošteno konkurenco. Tako bi lahko izvajali sistem ETS, izboljšali uporabo trajnostnih letalskih goriv in znižali raven brezplačnih pravic, obenem pa preprečili izkrivljanje konkurence na trgu.

1.3 Nujno je, da se s predlogom zaščitijo enaki konkurenčni pogoji, da bi podpirali podjetja, ki zagotavljajo dostojno delo in socialne standarde. Poleg tega je treba tudi preprečiti dolgoročne negativne učinke na delovne pogoje zaradi neujalne konkurence podjetij, ki ne delujejo v okviru sistema ETS. Priporočamo, da se začne izvajati ocena socialnega učinka, v kateri se upošteva povezava med uporabo sistema ETS, pošteno konkurenco in morebitno socialno škodo, ki jo povzroči selitev virov CO₂. Poleg tega predlagamo dve vmesni oceni, v katerih bi bili analizirani socialni, okoljski in gospodarski učinki spremenjenega sistema ETS. Izvesti bi ju bilo treba dve in štiri leta po začetku veljavnosti spremenjenega sistema ETS, pri čemer bi bilo treba vsem deležnikom omogočiti pregled uporabe sistema ETS in ciljev programa. Ti oceni bosta tudi priložnost za preverjanje, ali je okrevanje industrije skladno s cilji sistema ETS.

⁽¹⁾ Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

1.4 Finančni posredniki bi morali biti izključeni iz sistema EU za trgovanje z emisijami, tako da bi lahko s pravicami do emisije trgovala samo podjetja, ki v svojih proizvodnih procesih izpuščajo ogljikov dioksid. S tem bi preprečili vsakršno tveganje špekulacij, kar je podobno kitajskemu pristopu, ki finančnim institucijam prepoveduje sodelovanje v njihovem sistemu trgovanja s pravicami.

1.5 Večina prometa zunaj EGP poteka prek osrednjih vozlišč v EGP ali zunaj njega. Trenutno ima večina potnikov na voljo več možnosti za let zunaj EGP prek notranjih in zunanjih vozlišč. Vendar pa zaradi višjih stroškov, ki izhajajo iz sistema ETS, obstaja precejšnje tveganje, da bodo letalski prevozniki iz EGP soočeni z nelojalno nizkimi cenami operacij prevoznikov, ki imajo sedež v vozliščih zunaj EGP. Da bi to preprečili, bi bilo treba dodeljevanje brezplačnih pravic nadomestiti s ciljno usmerjenim mehanizmom za preprečevanje podrejenega konkurenčnega položaja, da bi zaščitili evropske letalske prevoznike in evropska vozlišča.

1.6 EU se mora zavzemati za ambicioznejšo in enotno svetovno ureditev oblikovanja cen ogljika in jo je treba pooblastiti za pogajanja v zvezi s tem na svetovni ravni. Poleg njenega splošnega pooblastila predlagamo uporabo enega ali obeh spodaj navedenih mehanizmov, da bi zagotovili pošteno in trajnostno izvajanje sistema ETS ter kratkoročno podprli širše področje njegove uporabe, in sicer:

a) uvedbo mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah;

b) nadomestitev sistema brezplačne dodelitve s ciljno usmerjeno zaščito pred nepošteno konkurenco.

1.7 S sistemom ETS bi bilo treba podpirati prehod na bolj trajnostne načine prevoza, med drugim v letalskem sektorju, in tako spodbujati zmanjšanje uporabe poslovnega letalstva. Z njim bi bilo treba spodbujati uporabo trajnostnega množičnega prevoza, zato bi bilo treba uporabnikom reaktivnih poslovnih letal naložiti plačilo višjih dajatev.

1.8 Prihodke iz sistema ETS bi bilo treba vlagati v razvojne projekte, ki bodo nadalje zmanjšali vpliv letalstva na okolje, saj bodo podpirali zmanjšanje stroškov in večjo uporabo trajnostnih letalskih goriv. Poleg tega bi jih bilo treba uporabljati za podpiranje prehoda letališč, izvajalcev storitev oskrbe zrakoplovov z gorivom in družb za zemeljsko oskrbo na nove predpise, ki se bodo uvedli s predlogom ReFuelEU glede uporabe trajnostnih letalskih goriv na evropskih letališčih. Prihodke je treba uporabiti tudi za podpiranje pravičnega prehoda za delavce v letalski industriji, na katere so negativno vplivale podnebne spremembe. V ta namen bi bilo treba ustanoviti letalski socialni sklad, ki bi omogočil usposabljanje in prehod letalskih delavcev. Tak sklad bi lahko ob podpori delodajalcev in sindikatov upravljala Evropska komisija.

1.9 Na podlagi sistema ETS bi bilo treba s tem predlogom spodbuditi prevoznike, naj razvijejo intermodalna prometna omrežja v svojih glavnih vozliščih in tako omogočijo širitev na večjo mrežo destinacij, hkrati pa zmanjšajo nepotrebne lete na zelo kratke razdalje. To bi lahko dosegli tako, da bi namesto teh letov povišali raven brezplačnih pravic drugje v mreži letalskega prevoznika za lete na območja, ki nimajo priročnih železniških povezav.

1.10 V zvezi z nadaljnjim vplivom revidiranega sistema ETS med njegovim izvajanjem bi morala EU sodelovati z evropskimi sveti delavcev, odbori za sektorski socialni dialog in drugimi skupnimi forumi, kot je okrogla miza o letalstvu. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti socialnemu dialogu z delavci ter razumevanju njihovih potreb in skrbi v zvezi s trajnostnim letalstvom.

1.11 Ohraniti bi bilo treba poseben status najbolj oddaljenih regij EU in jih izvzeti iz sistema ETS v skladu s členom 349 PDEU, ki omogoča odstopanja od uporabe prava EU v teh regijah.

2. Splošne ugotovitve

2.1 Pozdravljamo pobudo Komisije za spremembo Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu. Čeprav letalstvo in vsi njegovi deležniki niso največji povzročitelj emisij v družbi ali konkretno v prometu, morajo ustrezno prispevati k našim prizadevanjem za vzpostavitev trajnostne letalske industrije in izpolnitev naših podnebnih ciljev, kot je navedeno v Pariškem sporazumu in svežnju „Pripravljeni na 55“.

2.2 Na podlagi takih pobud, vključevanja deležnikov in socialnega dialoga bi bilo mogoče ublažiti številne socialne in gospodarske grožnje delavcem v letalskem sektorju, zato bi pozdravili prizadevanja Komisije, da bi pri temah podnebnih sprememb in pravičnega prehoda v okviru sprejemanja tega predloga, pa tudi pri vseh prihodnjih dejavnostih na področju trajnostnega letalstva, sodelovali vsi deležniki, zlasti sindikati in evropski sveti delavcev.

3. Posebne ugotovitve

3.1 Upoštevanje posledic pandemije COVID-19

3.1.1 Letalska industrija je med sektorji, ki jih je pandemija COVID-19 najbolj prizadela, zato je treba v tem predlogu upoštevati, da potrebuje prostor in čas za okrevanje. Vendar pa je postalo jasno, da ima letalska industrija težavo s trajnostjo tako v socialnem kot okoljskem smislu, zato je treba pri vsakršnem okrevanju, vključno s katero koli podporo sektorju, upoštevati prizadevanja, da bi ta industrija dolgoročno postala bolj trajnostna.

3.1.2 Iz podatkov, ki jih je objavila organizacija Eurocontrol, je razvidno, da je pred letalskim sektorjem še dolga pot do dosege ravni prometa iz leta 2019. Poleti 2021 se je promet vrnil na le 70 % ravni iz leta 2019 ⁽²⁾, pri čemer organizacija Eurocontrol na splošno pričakuje, da bodo ravni prometa iz leta 2019 spet dosežene šele leta 2023 ⁽³⁾. Glede na to je jasno, da letalska industrija ima in bo še naprej imela okrnjen obseg prometa, in sicer vsaj do sredine leta 2023. Poleg tega je upad prometa v sorazmernem obsegu vplival tudi na delavce. Čeprav je podatke v zvezi s tem še vedno težko najti, Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) ocenjuje, da je bilo med pandemijo brez dela približno 60 % zemeljskega osebja ⁽⁴⁾. Uvedba katerih koli ukrepov, ki bi v obdobju okrevanja izkrivljali konkurenco, bi lahko imela negativne posledice za delavce in industrijo kot celoto.

3.1.3 Kljub temu podpiramo le dodeljevanje brezplačnih pravic v okviru ETS, in sicer zato, da se prepreči izkrivljanje konkurence ali selitev virov CO₂. Upoštevati je treba morebitno selitev virov CO₂, do katere bi lahko prišlo, če se bi letalski prevozniki preusmerili na cenejše destinacije, zlasti na trgu prostočasnih dejavnosti. Še vedno obstaja tveganje, da bi bile številne tipične prostočasne destinacije spregledane v korist destinacij zunaj EGP, saj v primerjavi z destinacijami v EGP omogočajo nižje emisijske datjve. Pri letih zunaj EGP je treba dodatno upoštevati znatno tveganje, da bodo operaterji iz tretjih držav izkoriščali sistem ETS in izkrivljali enake konkurenčne pogoje.

3.1.4 Zato menimo, da bi moral datum odprave brezplačnih pravic sicer ostati 1. januar 2027, da pa bi bilo treba brezplačne pravice dodeljevati le za zaščito poštene konkurence. S tem lahko ta predlog doseže svoje cilje in zaščiti enake konkurenčne pogoje, ko si bo industrija prizadevala za okrevanje in konkurenčnost v okviru novega sistema ETS.

3.2 Poštena konkurenca in selitev virov CO₂

3.2.1 Letalstvo je zelo mobilna in močno liberalizirana svetovna industrija. Zato je ta sektor izpostavljen znatni konkurenci, katere velik del izkrivlja ali bi lahko izkrivljala trg. To se jasno kaže v socialnih vprašanjih, s katerimi se srečuje letalski trg, saj podjetja ugodne socialne pogoje v EGP in tretjih državah izrabljajo za izkoriščanje delavcev in zniževanje stroškov dela. Ta praksa je zdaj v letalstvu običajna in jo je treba upoštevati kot svarilo, ko obravnavamo okoljske stroške. Zato je potrebna stroga zakonodaja, s katero se bo zagotavljalo, da države ali podjetja, zlasti tista, ki v sistemu ne sodelujejo, ne selijo virov CO₂ ali izrabljajo sistema ETS. To je najbolj pomembno pri obravnavi medcelinskega prometa, na primer potnikov, ki so v tranzitu skozi EGP ter njihov odhodni ali namembni kraj ni v EGP, ali potnikov, ki odhajajo ali prihajajo iz EGP, vendar tranzitno potujejo skozi letalska vozlišča zunaj EGP.

3.2.2 Pozdravljamo predlog, da se v zvezi z vsemi leti znotraj EGP določi popolna uporaba sistema ETS, saj bo to pripomoglo k ohranjanju enakih konkurenčnih pogojev na trgu. Poleg tega podpiramo namen predloga glede odprave brezplačnih pravic, vendar poudarjamo, da bi se morale te pravice dodeljevati le za zagotavljanje poštene konkurence. Področje te uporabe ne bi smelo biti omejeno na konkurenco med letalskimi prevozniki, temveč bi ga bilo treba razširiti, da bi zagotovili pošteno konkurenco med vozlišči znotraj in zunaj EGP, ki tekmujejo za povezovalne lete, pa tudi med prostočasnimi destinacijami, ki tekmujejo z destinacijami zunaj EGP.

3.2.3 Pri prevozu na dolge razdalje se glavni letalski prevozniki in vozlišča v EGP srečujejo z veliko konkurenco letalskih prevoznikov in vozlišč na Bližnjem vzhodu. Ta konkurenca se najbolj občuti, kadar potniki ne priletijo v EGP, temveč so v tranzitu na medcelinskem potovanju ali kadar odletijo iz EGP ali priletijo v EGP, vendar gre njihov povezovalni let prek vozlišča zunaj EGP. Glede na bližino drugih velikih letalskih vozlišč zunaj EGP je treba zagotoviti, da lahko letalski prevozniki na tem trgu ostanejo konkurenčni. Tradicionalni prevozniki na tem trgu imajo običajno visoko raven socialnih standardov in dostojnega dela. V drugih regijah, zlasti v zalivski regiji, so delavci prikrajšani za temeljne delavske pravice,

⁽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/>

kot je svoboda združevanja, zato je treba sprejeti vse ukrepe, da se zagotovi, da prevozniki s sedežem v teh državah ne bodo imeli koristi na račun evropskih podjetij in delavcev. Zato so potrebni ciljno usmerjeni zaščitni mehanizmi, da bi preprečili podrejen konkurenčni položaj.

3.2.4 Cena pravic EU se je od januarja 2020 zvišala s približno 20 EUR na tona na več kot 70 EUR na tona. Na strani povpraševanja naprave, tj. podjetja, ki zaradi emisij CO₂ v svojih proizvodnih procesih potrebujejo pravice, tekmujejo s finančnimi institucijami in posredniki. Slednji se v celoti zavedajo, da podjetja potrebujejo pravice za opravljanje svoje dejavnosti. Poleg tega ni tržne omejitve cene, saj kazni za emisije brez pravice ne odpravlja obveznosti nakupa take pravice⁽⁷⁾.

3.2.5 Nujno je, da se s predlogom zaščitijo enaki konkurenčni pogoji med temi prevozniki in zagotovi, da zaradi nepoštene konkurence podjetij, ki ne delujejo v okviru sistema ETS, ne bo dolgoročnih negativnih učinkov na socialne pogoje delavcev. Da bi zagotovili celovito analizo izzivov, priporočamo, da se začne izvajati ocena socialnega učinka, v kateri se bo upoštevala povezava med uporabo sistema ETS, pošteno konkurenco in morebitno socialno škodo zaradi selitve virov CO₂. Poleg tega predlagamo dve vmesni oceni, v katerih bi bili analizirani socialni, okoljski in gospodarski učinki spremenjenega sistema ETS. Izvesti bi ju bilo treba dve in štiri leta po začetku veljavnosti spremenjenega sistema ETS, pri čemer bi bilo treba vsem deležnikom omogočiti pregled uporabe sistema ETS in ciljev programa. Ti oceni bosta tudi priložnost za preverjanje, ali je okrevanje industrije skladno s cilji sistema ETS.

3.2.6 Da bi bil predlog pravičnejši, predlagamo, da se v njem obravnavata dva dodatna elementa:

a) Mehanizem za ogljično prilagoditev na mejah

Uporaba mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah bo omejila selitev virov CO₂ in spodbudila akterje zunaj EU, da izboljšajo svoj okoljski odtis. Letalska industrija ni omejena z mejami, zato je težko sprejemati zakonodajo znotraj meja EU, saj večina prometa poteka zunaj nje. Kot je bilo že omenjeno, je treba prednostno zaščititi višjo raven socialnih standardov v letalskem sektorju EU, in mehanizem za ogljično prilagoditev na mejah bo to podpiral. Ker Komisija podpira rast letalskega sektorja z oblikovanjem celovitih sporazumov o storitvah zračnega prevoza s tretjimi državami, bi morala razmisliti o uporabi mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah pri transferenceh letih iz vozlišč zunaj EU ali drugih sredstev za podporo trajnostni rasti operacij zunaj EGP.

b) Nadaljnji ukrepi za zaščito enakih konkurenčnih pogojev

V okviru revizije sistema EU ETS je treba obravnavati tveganje selitve virov CO₂. Selitev virov CO₂ je velika grožnja za letalski trg EGP zaradi bližine številnih vozlišč, prek katerih poteka velik del prometa zunaj EGP. Trenutno ima večina potnikov na voljo več možnosti za let zunaj EGP, ki vključujejo notranja in zunanja vozlišča. Vendar pa zaradi višjih stroškov, ki izhajajo iz sistema ETS, obstaja precejšnje tveganje, da bodo letalski prevozniki iz EGP soočeni z nelojalno nizkimi cenami operacij prevoznikov, ki imajo sedež v vozliščih zunaj EGP. Da bi to preprečili, bi bilo treba dodeljevanje brezplačnih pravic nadomestiti s ciljno usmerjenim mehanizmom za preprečevanje podrejenega konkurenčnega položaja, zlasti za zaščito evropskih letalskih prevoznikov in vozlišč.

3.3 Upoštevanje prilagajanja cen glede na zmogljivost zrakoplova

3.3.1 Širše bi bilo treba obravnavati možnost uporabe sistema prilagodljivega določanja cen za pravice iz sistema ETS, v okviru katerega bi se upoštevalo načelo „onesnaževalec plača“ in spodbujalo množični prevoz namesto zasebnega. Od septembra 2021 se je poslovno letalstvo v primerjavi z letom 2019 povečalo za 27 %⁽⁸⁾, kar je najverjetneje posledica zmanjšanja zmogljivosti v sektorju rednega potniškega letalstva. Za razliko od letal za redni prevoz potnikov imajo reaktivna poslovna letala bistveno manjšo potniško zmogljivost, kljub temu pa so obravnavana enako kot letala, ki imajo veliko večjo zmogljivost.

3.3.2 S sistemom ETS bi bilo treba podpirati prehod na bolj trajnostne načine prevoza, med drugim v letalskem sektorju, in tako spodbujati zmanjšanje uporabe poslovnega letalstva. V okviru tega sistema bi bilo treba upoštevati načelo „onesnaževalec plača“, zato bi bilo treba uporabnikom reaktivnih poslovnih letal naložiti plačilo višjih dajatev. Razmislili bi lahko tudi o uvedbi operativnih ukrepov, ki bi odvrčali od uporabe reaktivnih poslovnih letal, in sicer tako, da bi bil redni potniški promet kako drugače prednostno obravnavan, na primer pri omrežnih pristojbinah in letaliških slotih.

⁽⁷⁾ <https://zpp.net.pl/en/press-release-new-eu-emissions-trading-scheme-how-to-mitigate-the-risks-for-european-consumers-and-smes/>

⁽⁸⁾ <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-09/covid19-eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-30092021.pdf>

3.4 Ponovno vlaganje prihodkov iz sistema ETS

3.4.1 Prihodke iz sistema ETS je treba vlagati v sektor, da bi podprli socialno in okoljsko trajnostni sektor ter pravičen prehod. Splošno znano je, da bodo za prehod letalske industrije na ogljično nevtralnost potrebne znatne naložbe, sistem ETS pa je priložnost za zagotovitev potrebnih naložb za doseg tega cilja. Te naložbe bi morale biti usmerjene v povečanje razpoložljivosti in uporabe trajnostnih letalskih goriv ob hkratnem znižanju njihovih stroškov, da bi zagotovili, da so med razogljčevanjem sektorja uporabniki še naprej dobičkonosni.

3.4.2 Pozdravljamo široke ambicije Komisije v zvezi z letalstvom v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“ in podpiramo nadaljnji razvoj ukrepov za trajnostno letalstvo tako v zvezi z revizijo direktive o sistemu ETS kot predlogom uredbe o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni promet. Ta dva predloga se dopolnjujeta, zato bi bilo treba s prihodki iz sistema ETS podpirati njune cilje. Te prihodke bi zato bilo treba uporabiti za spodbujanje dostopa do trajnostnih letalskih goriv in zmanjšanje njihovih stroškov v celotnem EGP. Poleg tega bi se lahko iz sistema ETS zagotavljala finančna pomoč letališčem, izvajalcem storitev oskrbe zrakoplovov z gorivom in družbam za zemeljsko oskrbo pri prehodu na nove zahteve glede razpoložljivosti trajnostnih letalskih goriv na letališčih.

3.4.3 Prihodke bi bilo poleg tega treba ponovno vložiti v razvojne projekte, ki bodo omogočili nadaljnje zmanjšanje vpliva, ki ga ima letalstvo na okolje. Tehnologije, kot so vodikova goriva, so možnost za dolgoročno zmanjšanje vpliva letalstva, vendar so stroški takih tehnologij previsoki in so še daleč od tega, da bi se začele uporabljati na trgu, čeprav bodo naložbe v vodikove projekte in druga alternativna goriva sčasoma pripomogle k zmanjšanju stroškov in večji uporabi teh goriv.

3.4.4 Prihodke je treba uporabiti tudi za podpiranje pravičnega prehoda za delavce v letalski industriji, na katere so negativno vplivale podnebne spremembe. Predvideva se, da se bo določena letalska infrastruktura zaradi razvoja tehnologije sčasoma prenehala uporabljati. Ti delavci bi lahko ostali brez dela, zato so potrebne možnosti za preusposabljanje in izpopolnjevanje, da bi tudi oni lahko prešli na nova zelena in trajnostna delovna mesta. V ta namen bi lahko ustanovili letalski socialni sklad, ki bi omogočil usposabljanje in prehod letalskih delavcev. Tak sklad bi lahko ob podpori delodajalcev in sindikatov upravljala Evropska komisija.

3.4.5 Poleg sklada bi morala Komisija v zvezi z nadaljnjim vplivom revidiranega sistema ETS med njegovim izvajanjem sodelovati z evropskimi sveti delavcev, odbori za sektorski socialni dialog in drugimi skupnimi forumi, kot je okrogla miza o letalstvu. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti socialnemu dialogu z delavci ter razumevanju njihovih potreb in skrbi, ki jih imajo v zvezi s trajnostnim letalstvom in pravičnim prehodom v tem sektorju.

3.5 Razširitev intermodalnega prevoza

3.5.1 Intermodalni prevoz je enostaven in stroškovno učinkovit način za takojšnje zmanjšanje vpliva, ki ga ima promet na podnebje. Številni letalski prevozniki že omogočajo potnikom nakup intermodalnih vozovnic, zlasti na podlagi sporazumov z železniškimi prevozniki. Taki sporazumi omogočajo splošno zmanjšanje števila letov, obenem pa učinkovito spodbujajo uporabo trajnostnega množičnega prevoza.

3.5.2 S tem predlogom bi bilo treba prevoznike spodbuditi, naj razvijajo intermodalna prometna omrežja v svojih glavnih bazah in tako omogočijo širitev na večje omrežje, hkrati pa zmanjšajo nepotrebne lete na zelo kratke razdalje. To bi lahko dosegli tako, da bi namesto teh letov povišali raven brezplačnih pravic drugje v mreži letalskega prevoznika za lete na območja, ki nimajo priročnih železniških povezav, in sicer ko letalski prevozniki letalske proge nadomestijo z neletalskimi načini prevoza.

3.6 Regionalna povezljivost

3.6.1 Ker ni alternativne oblike prevoza, obstaja tveganje, da bi lahko sistem ETS privedel do zmanjšanja povezljivosti z oddaljenimi evropskimi regijami. Bistveno je, da se z nobenim sprejetim ukrepom ne ogrozi povezljivosti z obrobni evropskimi regijami in državami članicami.

3.6.2 Obrobne regije so odvisne od letalstva, ki zagotavlja njihovo povezljivost in gospodarski razvoj. Njihova odvisnost je posledica oddaljenosti, majhnosti, otoške lege in velike odvisnosti od povezljivosti s celino, kar zadeva blago, dostop do storitev, povezljivost in teritorialno kohezijo.

3.6.3 Poleg tega imajo te regije ene najnižjih stopenj BDP v Evropi, zato jih je treba zaščititi in spodbujati. Zato predlagamo, da se ohrani poseben status najbolj oddaljenih regij EU (Guadeloupe, Francoska Gvajana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azori, Madeira in Kanarski otoki) in da se te regije izvzamejo iz ETS v skladu s členom 349 PDEU, ki omogoča odstopanja od uporabe prava EU v teh regijah.

V Bruslju, 8. decembra 2021

Predsednica
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Christa SCHWENG
