

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce i odpowiednio wdrażającej globalny środek rynkowy”

[COM(2021) 552 final]

(2022/C 152/25)

Sprawozdawca generalny: **Dumitru FORNEA**

Wniosek o konsultację	Rada Unii Europejskiej, 20.9.2021 Parlament Europejski, 13.9.2021
Podstawa prawna	Art. 192 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	9.11.2021
Data przyjęcia na sesji plenarnej	8.12.2021
Sesja plenarna nr	565
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	209/3/5

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Inicjatywa Komisji zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽¹⁾ w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce jest pożądanym krokiem w kierunku zmniejszenia wpływu sektora lotnictwa na klimat. EKES popiera proponowane zmiany, ale podkreśla potrzebę utrzymania równych warunków działania i ochrony praw socjalnych i pracowniczych. Chociaż lotnictwo i wszystkie zainteresowane strony działające w tej dziedzinie nie są największym emitentem emisji w społeczeństwie ani nawet w sektorze transportu, muszą ze swojej strony przyczynić się do osiągnięcia zrównoważonego przemysłu lotniczego. Można tego dokonać jedynie poprzez dialog społeczny i współpracę ze związkami zawodowymi w tym sektorze, które stanowią kluczowy element transformacji klimatycznej.

1.2. Ogólnie rzecz biorąc, EKES sprzeciwia się przydzielaniu bezpłatnych uprawnień w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS), chyba że miałyby to na celu zapewnienie uczciwej konkurencji. W przypadku lotów wewnątrz EOG istnieje mniejsze zagrożenie dla równych warunków działania; musimy jednak zachować czujność wobec ucieczki emisji, zwłaszcza w ruchu rekreacyjnym i długodystansowym. W związku z tym EKES opowiada się za utrzymaniem proponowanego terminu 2027 r. w odniesieniu do całkowitego zniesienia bezpłatnych uprawnień, a w międzyczasie – za dostosowaniem przydziału bezpłatnych uprawnień do emisji w celu skoncentrowania się na uczciwej konkurencji. W ten sposób możemy wdrożyć system handlu uprawnieniami do emisji, poprawić upowszechnienie zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) i obniżyć poziom bezpłatnych uprawnień, unikając jednocześnie zakłócania konkurencji na rynku.

1.3. Wniosek musi chronić równe warunki działania, aby wspierać przedsiębiorstwa zapewniające godną pracę i standardy socjalne. Ważne jest również unikanie długofalowych negatywnych skutków dla warunków pracy wynikających z nieuczciwej konkurencji ze strony przedsiębiorstw niedziałających w ramach systemu ETS. W związku z tym EKES zaleca przeprowadzenie oceny skutków społecznych, która uwzględniałaby związek między stosowaniem systemu handlu uprawnieniami do emisji, uczciwą konkurencją i potencjalnymi szkodami społecznymi wynikającymi z ucieczki emisji. Ponadto Komitet proponuje przeprowadzenie dwóch ocen śródkresowych, w ramach których przeanalizowano by społeczne, środowiskowe i gospodarcze skutki zmienionego ETS. Powinno to nastąpić dwa lata i cztery lata po wejściu w życie zmienionego ETS i zapewnić wszystkim zainteresowanym stronom możliwość dokonania przeglądu stosowania ETS i celów programu. Oceny te będą również okazją do ustalenia, w jaki sposób odbudowa tego przemysłu przyczyniła się do realizacji celów ETS.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

1.4. Pośrednicy finansowi powinni być wyłączeni z systemu handlu uprawnieniami do emisji w ramach EU ETS, tak aby handel uprawnieniami do emisji był dozwolony jedynie w przypadku instalacji emitujących dwutlenek węgla w procesach produkcyjnych. Ma to na celu wyeliminowanie wszelkiego ryzyka spekulacji i jest podobne do podejścia przyjętego przez Chiny, które zakazały instytucjom finansowym udziału w swoim systemie handlu uprawnieniami.

1.5. Większość ruchu poza EOG przebiega przez węzły centralne w EOG lub poza EOG. Obecnie większość pasażerów ma wiele możliwości lotów poza EOG, zarówno poprzez wewnętrzne, jak i zewnętrzne węzły lotnicze. W związku ze wzrostem kosztów ETS istnieje jednak znaczne zagrożenie, że operatorzy z EOG będą podcinani przez tańszych operatorów zlokalizowanych w węzłach poza EOG. Aby temu przeciwdziałać, przydział bezpłatnych uprawnień w ramach ETS musi zostać zastąpiony ukierunkowanym mechanizmem przeciwdziałania niekorzystnym warunkom konkurencji, aby chronić europejskie linie i węzły lotnicze.

1.6. UE musi promować ambitniejsze, jednolite globalne regulacje dotyczące ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych i mieć mandat do prowadzenia negocjacji w tej sprawie na szczeblu globalnym. Poza globalnym mandatem EKES proponuje zastosowanie jednego lub obu tych mechanizmów w celu zapewnienia sprawiedliwego i zrównoważonego wdrożenia systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz wsparcia szerszej bazy zastosowań w perspektywie krótkoterminowej:

a) ustanowienie mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂;

b) zastąpienie systemu przydziału bezpłatnych uprawnień ukierunkowaną ochroną przed nieuczciwą konkurencją.

1.7. ETS powinien wspierać przejście na bardziej zrównoważone rodzaje transportu, w tym w sektorze lotnictwa, i w związku z tym promować ograniczenie wykorzystania lotnictwa korporacyjnego. Powinien także zachęcać do korzystania ze zrównoważonego transportu zbiorowego i w związku z tym zmuszać użytkowników odrzutowców biznesowych do uiszczania wyższych opłat.

1.8. Dochody z ETS powinny być inwestowane w projekty rozwojowe, które jeszcze bardziej zmniejszą wpływ lotnictwa na środowisko poprzez wspieranie redukcji kosztów i szersze wykorzystanie zrównoważonych paliw lotniczych. System ten powinien również wspierać przejście portów lotniczych, tankowców i operatorów obsługi naziemnej na nowe przepisy dotyczące korzystania z takich paliw w europejskich portach lotniczych za pośrednictwem wniosku ReFuelEU. Dochody muszą również wspierać sprawiedliwą transformację dla pracowników sektora lotniczego, którzy ucierpieli w wyniku zmiany klimatu. W tym celu należy utworzyć fundusz socjalny w sektorze lotnictwa, który umożliwi szkolenie i przekwalifikowanie pracowników sektora lotnictwa. Takim funduszem mogłaby zarządzać Komisja Europejska przy wsparciu zarówno pracodawców, jak i związków zawodowych.

1.9. Poprzez system handlu uprawnieniami do emisji wniosek powinien zachęcać operatorów do rozwijania intermodalnych sieci transportowych w swoich głównych węzłach w celu rozszerzenia ich na większą sieć miejsc docelowych, przy jednoczesnym ograniczeniu niepotrzebnych lotów bardzo krótkich. W tym celu można by zamiast tego zwiększyć poziom bezpłatnych uprawnień w innych miejscach obsługiwanych przez sieci lotnicze, które to miejsca nie mają wygodnych połączeń kolejowych.

1.10. UE powinna współpracować z europejskimi radami zakładowymi, komitetami sektorowego dialogu społecznego i innymi wspólnymi forami, takimi jak okrągły stół ds. lotnictwa, w kwestii stałego wpływu zmienionego ETS przez cały okres jego wdrażania. Szczególną uwagę należy zwrócić na dialog społeczny z pracownikami oraz na zrozumienie potrzeb i obaw, jakie mają oni w odniesieniu do zrównoważonego lotnictwa.

1.11. Należy zachować szczególny status regionów najbardziej oddalonych UE i wyłączyć takie regiony z systemu ETS zgodnie z art. 349 TFUE, który dopuszcza odstępstwa od stosowania prawa UE w tych regionach.

2. Uwagi ogólne

2.1. EKES przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE w odniesieniu do wkładu lotnictwa w unijny cel redukcji emisji w całej gospodarce. Chociaż lotnictwo i wszystkie zainteresowane strony działające w tej dziedzinie nie są największym emitentem emisji w społeczeństwie ani nawet w sektorze transportu, muszą ze swojej strony przyczynić się do osiągnięcia zrównoważonego przemysłu lotniczego i unijnych celów klimatycznych wskazanych w porozumieniu paryskim i w pakiecie „Gotowi na 55”.

2.2. Dzięki takim inicjatywom, zaangażowaniu zainteresowanych stron i dialogowi społecznemu można złagodzić wiele społecznych i gospodarczych zagrożeń dla pracowników sektora lotnictwa i Komitet przyjąłby z zadowoleniem starania Komisji mające na celu zapewnienie zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron, w szczególności związków zawodowych i europejskich rad zakładowych, w kwestie związane ze zmianą klimatu i sprawiedliwą transformacją na wszystkich etapach przyjmowania niniejszego wniosku, a także w ramach wszystkich przyszłych prac nad zrównoważonym lotnictwem.

3. Uwagi szczegółowe

3.1. Analiza skutków pandemii COVID-19

3.1.1. Branża lotnicza znalazła się wśród najpoważniejszych ofiar niedawnej pandemii COVID-19 i w związku z tym w omawianym wniosku należy uwzględnić potrzebę zapewnienia przemysłowi lotniczemu przestrzeni i czasu na odbudowę. Stało się jednak jasne, że sama natura branży lotniczej sprawia, że ma ona problem ze zrównoważonością, zarówno pod względem społecznym, jak i środowiskowym, a wszelka odbudowa gospodarcza, w tym wszelkie wsparcie dla tego sektora, musi uwzględniać wysiłki na rzecz zwiększenia zrównoważonego charakteru tego sektora w perspektywie długoterminowej.

3.1.2. Dane opublikowane przez Eurocontrol pokazują, że przed sektorem lotnictwa jest jeszcze długa droga do osiągnięcia poziomu ruchu z 2019 r. Latem 2021 r. poziom ruchu powrócił do zaledwie 70 % poziomu z 2019 r.⁽²⁾, a Eurocontrol oczekuje, że poziom ruchu z 2019 r. powróci dopiero w 2023 r.⁽³⁾. W związku z tym oczywiste jest, że branża lotnicza odnotowuje i będzie w dalszym ciągu odnotowywać obniżone natężenie ruchu przynajmniej do pierwszych kilku miesięcy 2023 r. Ponadto spadek ruchu miał proporcjonalny wpływ na pracowników. Chociaż trudno jest znaleźć informacje na ten temat, Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) szacuje, że około 60 % pracowników naziemnych w czasie pandemii pozostawało bez pracy⁽⁴⁾. Wprowadzenie wszelkich środków zakłócających konkurencję w okresie odbudowy gospodarczej mogłoby mieć negatywne skutki zarówno dla pracowników, jak i dla całego przemysłu.

3.1.3. Niemniej popieramy przyznawanie bezpłatnych uprawnień w ramach ETS tylko w celu zapobieżenia zakłóceniom konkurencji lub ucieczce emisji. Należy wziąć pod uwagę potencjalną ucieczkę emisji, jaka mogłaby wystąpić w przypadku, gdyby linie lotnicze przenosiłyby się do tańszych miejsc docelowych, zwłaszcza na rynku rekreacyjnym. Istnieje ryzyko, że wiele typowych miejsc wypoczynkowych może zostać pominiętych na korzyść miejsc przeznaczenia poza EOG, ponieważ zapewniają one niższe opłaty za emisje w porównaniu z ich odpowiednikami w EOG. Należy dokładniej rozważyć kwestię lotów poza EOG, ponieważ istnieje poważne zagrożenie, że operatorzy z państw trzecich wykorzystują system handlu uprawnieniami do emisji i zakłócają równe warunki działania.

3.1.4. W związku z tym EKES uważa, że chociaż należy utrzymać proponowany termin 2027 r. w odniesieniu do całkowitego zniesienia bezpłatnych uprawnień, uprawnienia te powinny być przyznawane wyłącznie w celu ochrony uczciwej konkurencji. W ten sposób omawiany wniosek może osiągnąć swoje cele i chronić równe warunki działania w związku z podejmowanymi w tym sektorze próbami odbudowy gospodarczej i konkurowania w ramach nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji.

3.2. Uczciwa konkurencja i ucieczka emisji

3.2.1. Lotnictwo jest wysoce mobilnym i silnie zliberalizowanym sektorem globalnym. W związku z tym sektor ten jest narażony na znaczącą konkurencję, która w dużej mierze zakłóca rynek lub może go zakłócać. Wyraźnie widać to w kwestiach społecznych, przed którymi stoi rynek lotniczy. Przedsiębiorstwa wykorzystują korzystne dla nich warunki socjalne w EOG i w państwach trzecich, aby wyzyskiwać pracowników i obniżać koszty pracy. Praktyka ta jest obecnie powszechna w lotnictwie i stanowi ostrzeżenie dla nas przy rozważaniu kosztów środowiskowych. W związku z tym potrzebne są solidne przepisy, tak aby zagwarantować, że kraje lub przedsiębiorstwa, zwłaszcza te spoza systemu ETS, nie będą powodować ucieczki emisji ani nadużywać tego systemu. Ma to największe znaczenie przy uwzględnieniu ruchu międzykontynentalnego, na przykład tych pasażerów, którzy przejeżdżają tranzytem przez EOG, zamiast mieć miejsce odlotu lub przylotu w EOG, lub tych, którzy wyjeżdżają lub przyjeżdżają z EOG, ale przejeżdżają tranzytem przez węzły lotnicze spoza EOG.

3.2.2. EKES z zadowoleniem przyjmuje propozycję pełnego stosowania ETS do wszystkich lotów wewnątrz EOG, ponieważ pomoże to utrzymać równe warunki działania na rynku. Popieramy również wyrażony we wniosku zamiar wyeliminowania bezpłatnych uprawnień i podkreślamy, że takie uprawnienia powinny być przyznawane wyłącznie w celu utrzymania uczciwej konkurencji. Zakres omawianego wniosku nie powinien ograniczać się do konkurencji między liniami lotniczymi, lecz powinien zostać rozszerzony w celu zapewnienia uczciwej konkurencji między węzłami w EOG i poza EOG konkurującymi o połączenia przesiadkowe, a także między miejscami wypoczynkowymi, które konkurują z miejscami wypoczynkowymi poza EOG.

3.2.3. Jeżeli chodzi o ruch długodystansowy, główni przewoźnicy i węzły lotnicze z EOG stoją w obliczu znaczącej konkurencji ze strony przewoźników lotniczych i węzłów lotniczych na Bliskim Wschodzie. Konkurencja ta jest najbardziej odczuwalna, gdy pasażerowie nie przyjeżdżają do EOG, lecz przejeżdżają tranzytem przez ten obszar podczas podróży międzykontynentalnych lub gdy wyjeżdżają z EOG lub przybywają do EOG, ale przesiadają się poprzez węzeł lotniczy spoza EOG. Biorąc pod uwagę bliskość innych głównych węzłów lotniczych spoza EOG, musimy zadbać o to, by linie lotnicze były w stanie utrzymać konkurencyjność na tym rynku. Tradycyjni przewoźnicy na tym rynku oferują wysokie standardy socjalne i godne warunki pracy. W innych regionach, w szczególności w regionie Zatoki Perskiej, pracownikom

⁽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/>

odmawia się podstawowych praw pracowniczych, takich jak wolność zrzeszania się, i należy podjąć wszelkie środki w celu zapewnienia, by przewoźnicy mający siedzibę w tych krajach nie odnieśli korzyści kosztem europejskich przedsiębiorstw i pracowników europejskich. W związku z tym potrzebne są ukierunkowane mechanizmy ochrony, aby zapobiec niekorzystnym warunkom konkurencji.

3.2.4. Od stycznia 2020 roku cena uprawnień do emisji wzrosła z około 20 EUR za tonę do ponad 70 EUR za tonę. Po stronie popytu, instalacje, czyli przedsiębiorstwa, które potrzebują uprawnień, ponieważ emitują CO₂ w procesach produkcyjnych, konkurują z instytucjami finansowymi i pośrednikami. Ci ostatni są w pełni świadomi, że ci pierwsi potrzebują uprawnień, aby prowadzić swoją działalność. Ponadto nie istnieje żaden limit rynkowy w odniesieniu do ceny, ponieważ kara za emisję bez odpowiedniego uprawnienia nie zwalnia z obowiązku zakupu takiego uprawnienia⁽⁷⁾.

3.2.5. Konieczne jest, aby wniosek chronił równe warunki konkurencji między tymi przewoźnikami oraz zagwarantował, że nie wystąpią długoterminowe negatywne skutki dla warunków socjalnych pracowników ze względu na nieuczciwą konkurencję ze strony tych przedsiębiorstw, które nie działają w ramach systemu handlu uprawnieniami do emisji. Aby zapewnić pełną analizę wyzwań, zalecamy przeprowadzenie oceny skutków społecznych uwzględniającej związek między stosowaniem ETS, uczciwą konkurencją i potencjalnymi szkodami społecznymi wynikającymi z ucieczki emisji. Ponadto proponujemy przeprowadzenie dwóch ocen śródkresowych, w ramach których przeanalizowano by społeczne, środowiskowe i gospodarcze skutki zmienionego ETS. Powinno to nastąpić dwa lata i cztery lata po wejściu w życie zmienionego ETS i powinno zapewnić wszystkim zainteresowanym stronom możliwość dokonania przeglądu stosowania ETS i celów programu. Oceny te będą również okazją do ustalenia, w jaki sposób odbudowa tego przemysłu przyczyniła się do realizacji celów ETS.

3.2.6. Aby zwiększyć sprawiedliwość wniosku, proponujemy rozważenie dwóch dodatkowych elementów:

a) Mechanizm dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (CBAM)

Stosowanie CBAM ograniczy ucieczkę emisji i zachęci podmioty spoza UE do poprawy własnego śladu środowiskowego. Sektor lotniczy nie jest związany granicami i w związku z tym trudno jest ustanowić przepisy w obrębie granic UE, ponieważ znaczna część ruchu będzie prowadzona poza jej granicami. Jak wspomniano powyżej, priorytetem musi być ochrona wyższych standardów socjalnych w sektorze lotnictwa UE, a CBAM będzie to wspierać. Ponieważ Komisja wspiera rozwój sektora lotnictwa poprzez opracowanie kompleksowych umów o komunikacji lotniczej z państwami trzecimi, powinna rozważyć zastosowanie CBAM do lotów transferowych z węzłów poza UE lub innych środków wspierających zrównoważony wzrost operacji poza EOG.

b) Dalsze środki mające na celu ochronę równych warunków działania

W ramach przeglądu unijnego systemu ETS należy uwzględnić ryzyko ucieczki emisji. Ucieczka emisji stanowi poważne zagrożenie dla rynku lotniczego EOG ze względu na bliskość wielu węzłów lotniczych obsługujących znaczną część ruchu poza EOG. Obecnie większość pasażerów ma wiele możliwości lotów poza EOG, zarówno poprzez wewnętrzne, jak i zewnętrzne węzły lotnicze. W związku ze wzrostem kosztów ETS istnieje jednak znaczne zagrożenie, że linie lotnicze z EOG będą podcinane przez tańszych operatorów zlokalizowanych w węzłach poza EOG. Aby temu przeciwdziałać, przydział bezpłatnych uprawnień musi zostać zastąpiony ukierunkowanym mechanizmem przeciwdziałania niekorzystnym warunkom konkurencji, w szczególności aby chronić europejskie linie i węzły lotnicze.

3.3. Uwzględnienie modulacji cen na podstawie zdolności przewozowej statków powietrznych

3.3.1. Należy szerzej rozważyć możliwość stosowania modułowego systemu ustalania cen uprawnień w ramach ETS, który byłby zgodny z zasadą „zanieczyszczający płaci” i wspierałby transport zbiorowy, a nie prywatny. Według stanu na wrzesień 2021 r. lotnictwo korporacyjne wzrosło o 27 % w porównaniu z poziomem z 2019 r.⁽⁸⁾, prawdopodobnie w wyniku zmniejszenia przepustowości w sektorze regularnych pasażerskich przewozów lotniczych. W przeciwieństwie do regularnych samolotów pasażerskich odrzutowce korporacyjne mają znacznie mniejszą liczbę pasażerów. Mimo to są one traktowane w taki sam sposób jak statki powietrzne o znacznie większej zdolności przewozowej.

3.3.2. ETS powinien wspierać przejście na bardziej zrównoważone rodzaje transportu, w tym w sektorze lotnictwa, i w związku z tym promować ograniczenie wykorzystania lotnictwa korporacyjnego. Powinien być zgodny z zasadą „zanieczyszczający płaci” i zmuszać w ten sposób użytkowników korporacyjnych do uiszczania wyższych opłat. Można by również rozważyć środki operacyjne zniechęcające do korzystania z samolotów korporacyjnych poprzez priorytetowe traktowanie regularnego ruchu pasażerskiego na inne sposoby, takie jak opłaty sieciowe i przydziały czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych.

⁽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. Reinwestycja dochodów z ETS

3.4.1. Dochody uzyskane z ETS muszą być inwestowane w ten sektor w celu wsparcia jego zrównowagości pod względem społecznym i środowiskowym, a także sprawiedliwej transformacji. Powszechnie wiadomo, że przejście przemysłu lotniczego na neutralność emisyjną będzie wymagało znacznych inwestycji, a ETS jest okazją do zapewnienia niezbędnych inwestycji w tym zakresie. Inwestycje te powinny koncentrować się na zwiększeniu dostępności i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych, a jednocześnie obniżyć ich koszty, tak aby zapewnić użytkownikom utrzymanie rentowności przy jednoczesnym obniżeniu emisyjności sektora.

3.4.2. Z zadowoleniem przyjmujemy szeroko zakrojone ambicje Komisji w zakresie związanych z lotnictwem aspektów pakietu „Gotowi na 55” i popieramy dalszy rozwój zrównoważonych środków w dziedzinie lotnictwa zarówno w ramach przeglądu dyrektywy w sprawie ETS, jak i wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego. Te dwa wnioski uzupełniają się i w związku z tym dochody z ETS powinny wspierać ich cele. W związku z tym dochody z ETS powinny być wykorzystywane do promowania dostępu do zrównoważonych paliw lotniczych i do ograniczania ich kosztów w całym EOG. Ponadto ETS mógłby zapewnić pomoc finansową portom lotniczym, tankowcom i przedsiębiorstwom zajmującym się obsługą naziemną w celu dostosowania się do nowych wymogów dotyczących dostępności zrównoważonych paliw lotniczych na lotniskach.

3.4.3. Dochody te powinny być również ponownie inwestowane w projekty rozwojowe, które jeszcze bardziej zmniejszą wpływ lotnictwa na środowisko. Technologia taka jak paliwa wodorowe może przyczynić się do zmniejszenia wpływu lotnictwa w perspektywie długoterminowej. Technologia ta jest jednak zaporowa pod względem kosztów i pozostaje daleka od zastosowania na rynku, chociaż inwestycje w projekty dotyczące wodoru i innych paliw alternatywnych przyczynią się z czasem do obniżenia kosztów i do ich większego wykorzystania.

3.4.4. Dochody muszą również wspierać sprawiedliwą transformację dla pracowników sektora lotniczego, którzy ucierpieli w wyniku zmiany klimatu. Przewiduje się, że w miarę rozwoju technologii niektóre elementy infrastruktury lotniczej stracą przydatność. Pracownicy ci mogą zostać bez pracy i potrzebne są możliwości ich przekwalifikowania i podnoszenia ich kwalifikacji, tak aby pracownicy ci mogli przejść do nowych zielonych i trwałych miejsc pracy. SW tym celu można by utworzyć fundusz socjalny w sektorze lotnictwa, który umożliwi szkolenie i przekwalifikowanie pracowników sektora lotnictwa. Takim funduszem mogłaby zarządzać Komisja Europejska przy wsparciu zarówno pracodawców, jak i związków zawodowych.

3.4.5. Oprócz tego funduszu Komisja powinna współpracować z europejskimi radami zakładowymi, komitetami sektorowego dialogu społecznego i innymi wspólnymi forami, takimi jak okrągły stół ds. lotnictwa, w kwestii stałego wpływu zmienionego ETS przez cały okres jego wdrażania. Szczególną uwagę należy zwrócić na zaangażowanie w dialog społeczny z pracownikami oraz na zrozumienie potrzeb i obaw, jakie mają oni w odniesieniu do zrównoważonego lotnictwa, a także na sprawiedliwą transformację tego sektora.

3.5. Rozwój transportu intermodalnego

3.5.1. Transport intermodalny jest łatwym i opłacalnym sposobem natychmiastowego ograniczenia wpływu transportu na klimat. Obecnie wiele linii lotniczych umożliwia już pasażerom zakup biletów intermodalnych, w szczególności w drodze umów z przewoźnikami kolejowymi. Umowy takie pozwalają na ogólne ograniczenie liczby lotów, ale również wspierają korzystanie ze zrównoważonego transportu zbiorowego w efektywny sposób.

3.5.2. Wniosek powinien zachęcać operatorów do rozwijania intermodalnych sieci transportowych w swoich głównych bazach w celu rozszerzenia ich na większą sieć miejsc docelowych, przy jednoczesnym ograniczeniu niepotrzebnych lotów bardzo krótkich. W tym celu można by zamiast tego zwiększyć poziom bezpłatnych uprawnień w innych miejscach obsługiwanych przez sieci lotnicze, które to miejsca nie mają wygodnych połączeń kolejowych, w sytuacji gdy linie lotnicze przeniosą trasy do rodzajów transportu innych niż lotnictwo.

3.6. Łączność regionalna

3.6.1. Wobec braku alternatywnej formy transportu istnieje zagrożenie, że ETS mógłby doprowadzić do ograniczenia połączeń z oddalonymi regionami Europy. Istotne jest, aby żadne podjęte działania nie zagrażały łączności z peryferyjnymi regionami Europy i państwami członkowskimi.

3.6.2. Regiony peryferyjne są uzależnione od lotnictwa pod względem zapewnienia łączności i rozwoju gospodarczego. Ich zależność wynika z oddalenia, niewielkiego rozmiaru, wyspiarskiego charakteru i dużej zależności od połączeń z kontynentem w odniesieniu do towarów, dostępu do usług, łączności i spójności terytorialnej.

3.6.3. Ponadto regiony te mają jeden z najniższych wskaźników PKB w Europie i jako takie muszą być chronione i promowane. Proponujemy zatem utrzymanie szczególnego statusu regionów najbardziej oddalonych UE (Gwadelupy, Gujany Francuskiej, Martyniki, Majotty, wyspy Reunion, Saint-Martin, Azorów, Madery i Wysp Kanaryjskich) oraz zwolnienie takich regionów z systemu handlu uprawnieniami do emisji zgodnie z art. 349 TFUE, który dopuszcza odstępstwa od stosowania prawa UE w tych regionach.

Bruksela, dnia 8 grudnia 2021 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
