

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål for økonomien som helhed og passende gennemførelse af en global markedsbaseret foranstaltning«

(COM(2021) 552 final)

(2022/C 152/25)

Hovedordfører: **Dumitru FORNEA**

Anmodning om udtalelse	Rådet for Den Europæiske Union, 20.9.2021 Europa-Parlamentet, 13.9.2021
Retsgrundlag	Artikel 192 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	9.11.2021
Vedtaget på plenum	8.12.2021
Plenarforsamling nr.	565
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	209/3/5

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Kommissionens initiativ til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF⁽¹⁾ for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål er et godt skridt i retning af at mindske luftfartens klimapåvirkning. EØSU støtter de foreslåede ændringer, men understreger, at de lige konkurrencevilkår skal opretholdes, og de sociale og arbejdsmæssige rettigheder beskyttes. Selv om der ikke er tale om samfundets eller sågar transportsektorens største udleder af emissioner, skal luftfarten og interessenterne i denne sektor yde deres bidrag til opnåelsen af en bæredygtig luftfartsindustri. Dette kan kun ske gennem social dialog og ved at inddrage sektorens fagforeninger, som er en afgørende faktor i klimaomstillingen.

1.2. EØSU er generelt imod tildeling af gratis kvoter inden for emissionshandelssystemet (ETS), medmindre det sker med henblik på at sikre fair konkurrence. Når der er tale om flyvninger inden for EØS, er truslen mod lige konkurrencevilkår mindre, men vi må dog fortsat være opmærksomme på kulstoflækage, navnlig inden for fritids- og langdistancetrafik. Udvalget går derfor ind for at fastholde den foreslåede dato, 2027, for fuld fjernelse af gratis kvoter. I mellemtiden bør tildelingen af gratis kvoter tilpasses for at fokusere på fair konkurrence. Ved at gøre dette kan vi implementere emissionshandelssystemet, forbedre udbredelsen af bæredygtigt flybrændstof, reducere niveauet af gratis kvoter og samtidig undgå at forvride konkurrencen på markedet.

1.3. Det er helt afgørende, at forslaget beskytter lige konkurrencevilkår og dermed støtter de virksomheder, der tilbyder anstændigt arbejde og sociale standarder. Det er endvidere vigtigt, at man undgår langsigtede negative virkninger for arbejdsforholdene som følge af illoyal konkurrence fra selskaber, der ikke opererer under ETS. Generelt anbefaler EØSU, at der foretages en social og arbejdsmarkedsrettet evaluering, der ser på forbindelsen mellem anvendelse af ETS, fair konkurrence og potentielle sociale skadevirkninger af kulstoflækage. Derudover foreslår udvalget to midtvejsevalueringer med henblik på at analysere de sociale, miljømæssige og økonomiske virkninger af det ændrede emissionshandelssystem. Disse bør foretages to og fire år, efter at det ændrede emissionshandelssystem er trådt i kraft, og bør give alle interessenter mulighed for at vurdere anvendelsen af ETS og programmets mål. Disse evalueringer vil endvidere give mulighed for at verificere industriens genopretning i forhold til emissionshandelsordningens mål.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

1.4. Finansielle formidlere bør udelukkes fra EU's emissionshandelsordning, så kun anlæg, der udleder kuldioxid i produktionsprocesserne, kan handle med emissionskvoter. Dette er for at fjerne enhver risiko for spekulation og stemmer overens med den kinesiske tilgang, som forbyder finansielle institutioner at deltage i kvotehandelssystemet.

1.5. Hovedparten af trafikken uden for EØS går via hublufthavne enten i eller uden for EØS. I dag har de fleste passagerer en række alternativer for deres flyrejse uden for EØS, gennem både interne og eksterne hublufthavne. Med de øgede omkostninger som led i emissionshandelsordningen er der imidlertid en betydelig risiko for, at EØS-operatører vil blive underbudt af billigere operationer med base i hublufthavne uden for EØS. For at imødegå dette bør tildelingen af gratis ETS-kvoter erstattes af en mekanisme, der er målrettet mod konkurrencemæssige ulemper, således at man kan beskytte europæiske luftfartsselskaber og hublufthavne.

1.6. EU bør arbejde for en mere ambitiøs og ensartet global regulering af kulstofprissætning og skal have mandat til at forhandle om dette på globalt plan. I tilgift til det globale mandat foreslår EØSU, at man anvender en af eller begge disse mekanismer for at sikre en fair og bæredygtig gennemførelse af emissionshandelsordningen og støtte et bredere anvendelsesgrundlag på kort sigt:

a) indføre en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme

b) erstatte systemet med tildeling af gratis ETS-kvoter med en målrettet beskyttelse mod illoyal konkurrence.

1.7. Emissionshandelsordningen bør fremme et skift til mere bæredygtige transportformer, herunder inden for luftfartssektoren, og bør derfor fremme en reduktion i anvendelsen af forretningsflyvning. Emissionshandelsordningen bør fremme anvendelse af bæredygtige massetransportformer og derfor pålægge brugere af forretningsflyvning højere afgifter.

1.8. ETS-indtægterne bør investeres i udviklingsprojekter, som sigter mod yderligere at reducere luftfartens miljøpåvirkning, ved at man støtter reduktion af omkostningerne til og en større udbredelse af bæredygtigt flybrændstof. De bør tillige støtte lufthavnes, brændstofleverandørers og groundhandlingvirksomheders omstilling til nye bestemmelser for brugen af bæredygtigt flybrændstof i europæiske lufthavne i ReFuelEU-forslaget. Indtægterne bør endvidere understøtte en retfærdig omstilling for arbejdstagere i luftfartsindustrien, som er blevet negativt påvirket af klimaændringerne. For at implementere dette bør man etablere en social fond for luftfarten, der kan lette luftfartsarbejdstagernes efteruddannelse og omstilling. En sådan fond kunne forvaltes af Kommissionen med støtte fra både arbejdsgivere og fagforeninger.

1.9. Gennem emissionshandelsordningen bør forslaget tilskynde operatørerne til at udvikle intermodale transportnet i deres vigtigste hublufthavne med henblik på at udvide til et mere omfattende destinationsnetværk, samtidig med at mængden af unødvendige ultrakorte flyvninger nedbringes. Dette kunne gøres ved at øge antallet af gratis kvoter andre steder i luftfartsselskabets netværk til områder, hvor der ikke eksisterer passende jernbaneforbindelser.

1.10. EU bør samarbejde med de europæiske samarbejdsudvalg, sektordialogudvalg og andre fælles fora, som f.eks. Aviation Round Table, om løbende overvågning af den reviderede emissionshandelsordning under hele dens gennemførelse. Der bør være særlig opmærksomhed på social dialog med arbejdstagerne og på at forstå, hvilke behov og bekymringer de har i forbindelse med bæredygtig luftfart.

1.11. Der bør tages hensyn til de fjernest beliggende regioners særlige status, og disse regioner bør fritages fra emissionshandelsordningen i medfør af artikel 349 i TEUF, der muliggør undtagelser fra anvendelsen af EU's regelsæt i disse regioner.

2. Generelle bemærkninger

2.1. EØSU bifalder Kommissionens initiativ til ændring af direktiv 2003/87/EF for så vidt angår luftfartens bidrag til Unionens emissionsreduktionsmål. Selv om der ikke er tale om samfundets eller sågar transportsektorens største udleder af emissioner, skal luftfarten og interessenterne i denne sektor yde deres bidrag til opnåelsen af en bæredygtig luftfartsindustri og af vores klimamål som anført i Parisaftalen og i »Fit for 55«-pakken.

2.2. I kraft af sådanne initiativer, inddragelse af interessenter og social dialog kan mange af de sociale og økonomiske trusler mod arbejdstagerne i luftfartssektoren afbødes, og EØSU vil bifalde Kommissionens bestræbelser på at sikre, at alle interessenter, navnlig fagforeninger og europæiske samarbejdsudvalg inddrages, når det drejer sig om klimaforandringer og en retfærdig omstilling under hele proceduren for dette forslag samt i alt fremtidigt arbejde vedrørende bæredygtig luftfart.

3. Særlige bemærkninger

3.1. Hensyntagen til konsekvenserne af covid-19-pandemien

3.1.1. Luftfartsindustrien har været blandt de hårdest ramte gennem hele den nylige covid-19-pandemi, og dette forslag bør derfor tage hensyn til, at luftfartsindustrien får den nødvendige plads og tid til at komme sig igen. Imidlertid er det blevet klart, at luftfartsindustrien har et iboende bæredygtighedsproblem, i såvel social som miljømæssig forstand, og i forbindelse med genopretningen såvel som den støtte, der måtte ydes til denne sektor, skal der tages hensyn til bestræbelserne for at gøre industrien mere bæredygtig på lang sigt.

3.1.2. Data fra Eurocontrol viser, at luftfartssektoren stadig er langt fra det trafikniveau, der var i 2019. I sommeren 2021 vendte trafikniveauet tilbage til blot 70 % af 2019-niveauet ⁽²⁾, og Eurocontrols generelle forventning er, at man først i 2023 vil komme tilbage til trafikniveauet fra 2019 ⁽³⁾. Det er således klart, at luftfartsindustrien har og fortsat vil have reducerede trafikniveauer mindst indtil godt ind i 2023. Dertil kommer, at arbejdstagerne er blevet forholdsmæssigt ramt af faldet i trafikken. Selv om det er svært at finde information om dette, anslår Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF), at rundt regnet 60 % af personalet på jorden var uden arbejde under pandemien ⁽⁴⁾. Eventuelle tiltag, der vil forvride konkurrencen i denne genopretningsperiode, risikerer at få skadelige virkninger både for arbejdstagerne og for industrien som helhed.

3.1.3. Ikke desto mindre støtter EØSU alene en tildeling af gratis kvoter inden for ETS for at forhindre konkurrenceforvridning eller kulstoflækage. Man bør ikke se bort fra den potentielle kulstoflækage, der kan opstå ved, at luftfartsselskaber skifter til billigere destinationer, navnlig på fritidsmarkedet. Der er en risiko for, at mange typiske fritidsdestinationer kan blive fravalgt til fordel for destinationer uden for EØS, da disse er forbundet med mindre emissionsafgifter sammenlignet med EØS-destinationer. For flyvninger uden for EØS er der behov for yderligere overvejelser, da der består en alvorlig risiko for, at tredjelandsoperatører udnytter ETS og skaber ubalancer med hensyn til konkurrencevilkårene.

3.1.4. Grundlæggende mener EØSU, at datoen for ophøret af tildeling af gratis kvoter (2027) bør fastholdes, og at gratis kvoter kun bør tildeles for at beskytte den fair konkurrence. På denne måde kan dette forslag nå sine mål og beskytte lige konkurrencevilkår, samtidig med at industrien søger at komme sig og konkurrere inden for rammerne af det nye emissionshandelssystem.

3.2. Fair konkurrence og kulstoflækage

3.2.1. Luftfart er en særdeles mobil og stærkt liberaliseret global industri. Sektoren er derfor udsat for en betydelig konkurrence, som i vid udstrækning forvrider — eller har potentiale til at forvride — markedet. Dette ses tydeligt gennem de sociale og arbejdsmarkeds-mæssige udfordringer på luftfartsområdet, hvor selskaber har benyttet sig af favorable arbejdsmarkeds-vilkår inden for EØS-området og i tredjelande til at udnytte arbejdstagerne og reducere lønomkostningerne. Denne praksis er nu almindelig inden for luftfart og udgør en advarsel med hensyn til miljøomkostninger. Generelt er der brug for en stærk lovgivning for at undgå kulstoflækage og landes eller selskabers udnyttelse af emissionshandelsordningen, navnlig dem, der ikke er omfattet af ordningen. Dette er navnlig relevant, når det drejer sig om interkontinental trafik, f.eks. de passagerer, der rejser i transit gennem EØS uden at have deres afgang- eller ankomstdestination i EØS, eller dem, der afrejser fra eller ankommer til EØS, men som rejser i transit gennem hublufthavne uden for EØS.

3.2.2. EØSU bifalder forslaget om at lade den fulde anvendelse af ETS gælde for alle flyvninger inden for EØS, da dette vil bidrage til at opretholde lige konkurrencevilkår på markedet. EØSU støtter endvidere hensigten i forslaget om at fjerne gratis kvoter, men understreger, at sådanne kvoter kun bør gives for at opretholde den fair konkurrence. Denne anvendelse bør ikke begrænses til konkurrence mellem luftfartsselskaber, men bør også omfatte sikring af fair konkurrence mellem EØS- og ikke-EØS-hublufthavne, der konkurrerer om transittrafikken, samt feriedestinationer, der konkurrerer med ikke-EØS-destinationer.

3.2.3. Når det gælder langdistancetraffic, møder de større EØS-luftfartsselskaber og -hublufthavne en betydelig konkurrence fra luftfartsselskaber og hublufthavne i Mellemøsten. Dette gælder navnlig, når passagerer ikke har deres ankomstdestination inden for EØS, men rejser i transit som led i en interkontinental rejse, eller når de afrejser fra eller ankommer til EØS, men rejser i transit gennem en hublufthavn uden for EØS. I betragtning af nærheden af andre større hublufthavne uden for EØS bør det sikres, at luftfartsselskaberne kan forblive konkurrencedygtige på dette marked. I almindelighed har traditionelle luftfartsselskaber på dette marked høje sociale standarder og gode arbejdsvilkår. I andre regioner, navnlig i Golfregionen, nægtes arbejdstagerne grundlæggende arbejdstagerrettigheder, som f.eks. foreningsfrihed,

⁽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/>

og man bør gøre alt, hvad der er muligt, for at sikre, at luftfartsselskaber i disse lande ikke drager fordel heraf på bekostning af europæiske selskaber og europæiske arbejdstagere. Der er derfor brug for målrettede beskyttelsesmekanismer for at stoppe de konkurrencemæssige ulemper.

3.2.4. Prisen på EU-emissionskvoter er steget siden januar 2020 fra ca. 20 EUR pr. ton til over 70 EUR pr. ton. På efterspørgselssiden konkurrerer anlæg, dvs. virksomheder, der har brug for kvoterne, da de udleder CO₂ i produktionsprocesserne, med finansielle institutioner og formidlere. Sidstnævnte er fuldt ud klar over, at førstnævnte har behov for kvoterne for at kunne udøve deres virksomhed. Derudover er der ikke noget prisloft på markedet, da sanktionen for at udlede uden en kvote ikke fjerner forpligtelsen til at købe den pågældende kvote⁽⁵⁾.

3.2.5. Det er helt afgørende, at forslaget beskytter lige konkurrencevilkår mellem disse luftfartsselskaber, og at man sikrer, at der ikke er nogen langsigtede negative virkninger for arbejdstagernes sociale og arbejdsmarkedsmæssige vilkår som følge af illoyal konkurrence fra de selskaber, der ikke opererer under ETS. For at opnå en fuldstændig analyse af udfordringerne anbefaler EØSU, at der foretages en social og arbejdsmarkedsmæssig evaluering, der ser på forbindelsen mellem anvendelse af ETS, fair konkurrence og potentielle sociale skadevirkninger af kulstoflækage. Derudover foreslår udvalget to midtvejsevalueringer med henblik på at analysere de sociale, miljømæssige og økonomiske virkninger af det ændrede emissionshandelssystem. Disse bør foretages to og fire år, efter at det ændrede emissionshandelssystem er trådt i kraft, og bør give alle interessenter mulighed for at vurdere anvendelsen af ETS og programmets mål. Disse evalueringer vil endvidere give mulighed for at verificere industriens genopretning i forhold til emissionshandelsordningens mål.

3.2.6. For at styrke forslaget rimelighed foreslår EØSU, at man overvejer to supplerende elementer i forhold til forslaget:

a) CO₂-grænsetilpasningsmekanisme

Anvendelsen af CO₂-grænsetilpasningsmekanismen vil begrænse kulstoflækage og tilskynde ikke-EU-aktører til at forbedre deres eget miljøaftryk. Luftfartsindustrien er ikke bundet af grænser, og det er derfor vanskeligt at lovgive inden for EU's grænser, da en stor del af trafikken vil operere uden for EU. Som anført tidligere skal højere sociale standarder i EU's luftfartssektor som en prioritet beskyttes, og en CO₂-grænsetilpasningsmekanisme vil understøtte dette. Da Kommissionen støtter væksten i luftfartssektoren gennem udviklingen af samlede luftfartsaftaler med tredjelande, bør den overveje at anvende CO₂-grænsetilpasningsmekanismen ved transferflyvninger fra hublufthavne uden for EU eller midler, der kan fremme en bæredygtig vækst i operationer uden for EØS.

b) Yderligere foranstaltninger til beskyttelse af lige konkurrencevilkår

Som led i revisionen af EU's emissionshandelsordning skal man se på risikoen for kulstoflækage. Kulstoflækage er en betydelig trussel mod EØS-luftfartsmarkedet i betragtning af nærheden af en række hublufthavne, der driver en betydelig mængde trafik uden for EØS. I dag har de fleste passagerer en række alternativer for deres flyrejse uden for EØS, hvilket omfatter både interne og eksterne hublufthavne. Med de øgede omkostninger som led i emissionshandelsordningen er der imidlertid en betydelig risiko for, at EØS-luftfartsselskaber vil blive underbudt af billigere operationer med base i hublufthavne uden for EØS. For at imødegå dette, bør tildelingen af gratis ETS-kvoter erstattes af en mekanisme, der er målrettet mod konkurrencemæssige ulemper, navnlig for at beskytte europæiske luftfartsselskaber og hublufthavne.

3.3. Overvejelse om prisdifferentiering baseret på flykapaciteten

3.3.1. Man bør yderligere overveje muligheden af at anvende et modulært prisfastsættelsessystem for ETS-kvoter, der følger princippet om, at »forureneren betaler«, og favoriserer massetransport frem for privat transport. I september 2021 var forretningsflyvningen steget med 27 % sammenlignet med 2019-niveaue⁽⁶⁾, formentlig som resultat af reduktionen i kapaciteten af passagerrute-flyvning med faste afgang. Forretningsfly har en betydeligt lavere passagerkapacitet sammenlignet med passagerrute-flyvning med faste afgang. På trods af dette behandles de på samme måde som fly med langt højere kapacitet.

3.3.2. Emissionshandelsordningen bør fremme et skift til mere bæredygtige transportformer, herunder inden for luftfartssektoren, og bør derfor fremme en reduktion i anvendelsen af forretningsflyvning. Emissionshandelsordningen bør følge princippet om, at »forureneren betaler«, og tvinge brugere af forretningsflyvning til at betale højere afgifter. Endvidere kunne man overveje operationelle tiltag for at modvirke brugen af forretningsfly ved at prioritere passagerrute-flyvning med faste afgang på andre måder, f.eks. i forbindelse med netværksafgifter og lufthavnsslots.

⁽⁵⁾ <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. Geninvestering af ETS-indtægter

3.4.1. Indtægter fra emissionshandelsordningen skal investeres i sektoren for at understøtte en socialt og miljømæssigt bæredygtig sektor samt en retfærdig omstilling. Det er velkendt, at luftfartsindustriens omstilling til kulstofneutralitet vil fordrer betydelige investeringer, og emissionshandelsordningen er en mulighed for at tilvejebringe de investeringer, der er brug for i denne henseende. Disse investeringer bør fokusere på en bedre tilgængelighed og øget brug af bæredygtigt flybrændstof, samtidig med at omkostningerne hertil reduceres, så det sikres, at brugerne kan bevare rentabiliteten, efterhånden som sektoren dekarboniseres.

3.4.2. EØSU bifalder Kommissionens brede ambition med hensyn til de luftfartsrelaterede aspekter af »Fit for 55«-pakken og støtter den løbende udvikling af bæredygtige luftfartsforanstaltninger både i revisionen af ETS-direktivet og i forslaget til en forordning om sikring af lige vilkår for bæredygtig lufttransport. Disse to forslag er komplementære, og indtægterne fra emissionshandelsordningen bør således understøtte deres målsætninger. Derfor bør ETS-indtægterne anvendes til at fremme adgangen og reducere omkostningerne til bæredygtigt flybrændstof i hele EØS. Desuden kunne emissionshandelsordningen give økonomisk støtte til lufthavne, brændstofleverandører og groundhandlingvirksomheder som led i omstillingen til nye krav om tilgængelighed af bæredygtigt flybrændstof i lufthavne.

3.4.3. Indtægterne bør også geninvesteres i udviklingsprojekter, som sigter mod yderligere at reducere luftfartens miljøpåvirkning. Teknologi som f.eks. brintbrændstoffer er en mulighed for at mindske luftfartens aftryk på lang sigt. En sådan teknologi er imidlertid omkostningskrævende og er langt fra at blive anvendt på markedet, selv om investeringer i brintprojekter og andre alternative brændstoffer vil understøtte omkostningsreduktion og større udbredelse med tiden.

3.4.4. Indtægterne bør endvidere understøtte en retfærdig omstilling for arbejdstagere i luftfartsindustrien, som er blevet negativt påvirket som følge af klimaændringerne. Det forventes, at visse luftfartsinfrastrukturer med tiden vil blive forældede, efterhånden som teknologien udvikler sig. Disse arbejdstagere risikerer at stå uden beskæftigelse, og der er brug for omskolings- og opkvalificeringsmuligheder, så de kan overgå til nye grønne og bæredygtige job. For at implementere dette kunne man etablere en social fond for luftfarten, der kan lette luftfartsarbejdstagernes efteruddannelse og omstilling. En sådan fond kunne forvaltes af Kommissionen med støtte fra både arbejdsgivere og fagforeninger.

3.4.5. I tilgift til fonden bør Kommissionen samarbejde med de europæiske samarbejdsudvalg, sektordialogudvalg og andre fælles fora, som f.eks. Aviation Round Table, om løbende overvågning af den reviderede emissionshandelsordning under hele dens gennemførelse. Der bør være særlig opmærksomhed på at indgå i social dialog med arbejdstagerne og på at forstå, hvilke behov og bekymringer de har i forbindelse med bæredygtig luftfart og en retfærdig omstilling af sektoren.

3.5. Udvidelse af intermodal transport

3.5.1. Intermodal transport er en nem og omkostningseffektiv måde til en hurtig reduktion af transportens klimaaftryk. I dag giver mange luftfartsselskaber allerede passagererne mulighed for at købe intermodale billetter, navnlig gennem aftaler med jernbaneoperatører. Med sådanne aftaler kan den samlede mængde flyvninger reduceres, ligesom man kan fremme brugen af bæredygtig massetransport på effektiv vis.

3.5.2. Forslaget bør tilskynde operatørerne til at udvikle intermodale transportnet i deres hovedbaser for at muliggøre udvidelse til et mere omfattende netværk, samtidig med at mængden af unødvendige ultrakorte flyvninger nedbringes. Dette kunne gøres ved at øge antallet af gratis kvoter andre steder i luftfartsselskabets netværk til områder, hvor der ikke eksisterer passende jernbaneforbindelser, når luftfartsselskaber flytter ruter til ikkeflybaserede transportformer.

3.6. Regional konnektivitet

3.6.1. I fraværet af alternative transportformer er der en risiko for, at emissionshandelsordningen kan føre til nedsat konnektivitet for fjerntliggende regioner i EU. Det er afgørende, at de foranstaltninger, der træffes, ikke truer konnektiviteten i perifert beliggende regioner og lande i EU.

3.6.2. Perifert beliggende regioner er afhængige af luftfart for at sikre deres konnektivitet og økonomiske udvikling. Deres afhængighed skyldes deres afsides beliggenhed, lille størrelse, økarakter og store afhængighed af konnektivitet til kontinentet med hensyn til varer, adgang til tjenesteydelser, konnektivitet og territorial samhørighed.

3.6.3. Dertil kommer, at disse regioner har nogle af de laveste BNP-tal i EU, og de skal derfor beskyttes og hjælpes. EØSU foreslår derfor, at der tages hensyn til de fjernest beliggende regioners (Guadeloupe, Fransk Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, St. Martin, Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer) særlige status, og at disse regioner fritages fra emissionshandelsordningen i medfør af artikel 349 i TEUF, der muliggør undtagelser fra anvendelsen af EU's regelsæt i disse regioner.

Bruxelles, den 8. december 2021.

Christa SCHWENG
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
