

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à contribuição do setor da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União e à aplicação adequada de uma medida baseada no mercado global

[COM(2021) 552 final]

(2022/C 152/25)

Relator-geral: **Dumitru FORNEA**

Consulta	Conselho da União Europeia, 20.9.2021 Parlamento Europeu, 13.9.2021
Base jurídica	Artigo 192.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção dos Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação
Adoção em secção	9.11.2021
Adoção em plenária	8.12.2021
Reunião plenária n.º	565
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	209/3/5

1. Conclusões e recomendações

1.1. A iniciativa da Comissão de alterar a Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ no respeitante à contribuição do setor da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União constitui um passo positivo para reduzir o impacto climático do setor da aviação. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) apoia as alterações propostas, mas salienta a necessidade de manter condições de concorrência equitativas e proteger os direitos sociais e laborais. Embora não sejam a maior fonte de emissões na sociedade ou mesmo no setor dos transportes, a aviação e todas as suas partes interessadas devem contribuir para alcançar um setor da aviação sustentável. Tal apenas será possível através do diálogo social e da colaboração com os sindicatos do setor, que são uma parte fundamental da transição climática.

1.2. De modo geral, opomo-nos à atribuição de licenças de emissão a título gratuito no âmbito do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão (CELE), exceto para assegurar uma concorrência leal. No caso dos voos entre países do Espaço Económico Europeu (EEE), existem menos riscos em matéria de condições de concorrência equitativas. No entanto, temos de continuar atentos à fuga de carbono, em especial no tráfego de lazer e no tráfego de longo curso. Por conseguinte, devemos apoiar a manutenção do prazo proposto de 2027 para a supressão total das licenças de emissão atribuídas a título gratuito e, entretanto, ajustar a sua atribuição tendo em vista uma concorrência leal. Se o fizermos, poderemos aplicar o CELE, reforçar a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis e diminuir o nível de licenças de emissão atribuídas a título gratuito, evitando simultaneamente a distorção da concorrência no mercado.

1.3. É imperativo que a proposta permita proteger condições de concorrência equitativas, a fim de apoiar as empresas que proporcionam trabalho digno e respeitam as normas sociais. É igualmente importante evitar efeitos negativos a longo prazo nas condições de trabalho decorrentes da concorrência desleal de empresas não abrangidas pelo CELE. Consequentemente, recomendamos o lançamento de uma «avaliação do impacto social» que tenha em conta a ligação entre a aplicação do CELE, a concorrência leal e os possíveis danos sociais da fuga de carbono. Além disso, propomos duas avaliações intercalares, que deverão analisar o impacto social, ambiental e económico do CELE alterado. As avaliações deverão ter lugar dois e quatro anos após a entrada em vigor do CELE revisto e proporcionar a todas as partes interessadas uma oportunidade para rever a aplicação do CELE e os objetivos do programa. Estas avaliações constituirão também uma oportunidade para analisar a recuperação da indústria em comparação com os objetivos do CELE.

(1) Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (JO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

1.4. Os intermediários financeiros devem ser excluídos do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE, para que apenas as instalações que emitem dióxido de carbono nos seus processos de produção sejam autorizadas a negociar licenças de emissão. Esta abordagem elimina qualquer risco de especulação e é semelhante à adotada pela China, que proíbe as instituições financeiras de participarem no seu sistema de comércio de licenças de emissão.

1.5. A maioria do tráfego extra-EEE atravessa plataformas centrais dentro ou fora do EEE. Atualmente, a maior parte dos passageiros dispõe de várias opções para os voos extra-EEE, através de plataformas internas e externas. Contudo, devido aos custos acrescidos do CELE, existe um risco significativo de que os operadores do EEE sejam ultrapassados por operações menos onerosas baseadas em plataformas fora do EEE. Para fazer face a esta situação, é necessário substituir a atribuição de licenças de emissão a título gratuito no âmbito do CELE por um mecanismo específico contra as desvantagens concorrenciais, a fim de proteger as companhias aéreas e as plataformas europeias.

1.6. A UE deve promover um regulamento mundial mais ambicioso e uniforme sobre a tarifação do carbono, dotando-se de um mandato para esta negociação a nível mundial. Além deste mandato, propomos a aplicação de um ou mais dos seguintes mecanismos para assegurar uma aplicação justa e sustentável do CELE e apoiar uma base de aplicação mais abrangente a curto prazo:

a) introduzir um Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço;

b) substituir o sistema de atribuição a título gratuito por uma proteção específica contra a concorrência desleal.

1.7. O CELE deve apoiar a transição para modos de transporte mais sustentáveis, incluindo no setor da aviação, e, nessa ótica, promover uma menor utilização da aviação de negócios. O CELE deve incentivar a utilização de transportes coletivos sustentáveis e, por conseguinte, impor taxas mais elevadas aos utilizadores de aviões de negócios.

1.8. Importa investir as receitas do CELE em projetos de desenvolvimento que reduzam ainda mais o impacto ambiental da aviação, apoiando uma redução dos custos e uma maior utilização de combustíveis de aviação sustentáveis. Estas receitas devem apoiar também a transição dos aeroportos, das instalações de abastecimento e dos prestadores de serviços de assistência em escala para os novos regulamentos que, através da proposta relativa à iniciativa ReFuelUE, passarão a ser aplicáveis à utilização de combustíveis de aviação sustentáveis nos aeroportos europeus. As receitas devem apoiar igualmente uma transição justa para os trabalhadores do setor da aviação que foram prejudicados pelas alterações climáticas. Para o efeito, cumpre criar um fundo social da aviação que permita a formação e a transição dos trabalhadores deste setor. O referido fundo poderá ser gerido pela Comissão Europeia, com o apoio dos empregadores e dos sindicatos.

1.9. Através do CELE, a proposta deve incentivar os operadores a desenvolverem redes de transportes intermodais nas suas plataformas principais, a fim de aumentar a rede de destinos, reduzindo simultaneamente voos desnecessários em distâncias muito curtas. Para o efeito, poderá aumentar-se o nível de licenças de emissão atribuídas a título gratuito noutros pontos da rede de uma companhia aérea, em zonas que não possuem boas ligações ferroviárias.

1.10. A UE deve colaborar com os conselhos de empresa europeus, com os comités de diálogo social setorial e com outros fóruns conjuntos, como a Mesa-Redonda da Aviação, a fim de abordar o impacto do CELE revisto ao longo da sua aplicação. Deve dedicar-se especial atenção ao diálogo social com os trabalhadores e à compreensão das suas necessidades e preocupações no que diz respeito à aviação sustentável.

1.11. É importante manter o estatuto especial das regiões ultraperiféricas da UE e isentá-las do CELE em conformidade com o artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que permite derrogações da aplicação do direito da UE nessas regiões.

2. Observações na generalidade

2.1. O CESE congratula-se com a iniciativa da Comissão de alterar a Diretiva 2003/87/CE no respeitante à contribuição do setor da aviação para a meta de redução das emissões a nível de toda a economia da União. Embora não sejam a maior fonte de emissões na sociedade ou mesmo no setor dos transportes, a aviação e todas as suas partes interessadas devem contribuir para alcançar um setor da aviação sustentável e cumprir os nossos objetivos climáticos, conforme estabelecido no Acordo de Paris e no pacote Objetivo 55.

2.2. Estas iniciativas, a participação das partes interessadas e o diálogo social permitem atenuar muitas das ameaças sociais e económicas para os trabalhadores do setor da aviação, pelo que acolhemos com agrado os esforços envidados pela Comissão para assegurar que todas as partes interessadas, em especial os sindicatos e os conselhos de empresa europeus, abordem os temas das alterações climáticas e da transição justa ao longo do processo de aprovação da proposta em apreço, bem como em todos os esforços futuros relativos à aviação sustentável.

3. Observações na especialidade

3.1. Consideração dos efeitos da pandemia de COVID-19

3.1.1. O setor da aviação tem sido um dos mais atingidos pela recente pandemia de COVID-19 e, como tal, a proposta em apreço deve procurar permitir que o setor da aviação tenha o espaço e o tempo de que necessita para recuperar. Contudo, ficou claro que o setor da aviação tem um problema inerente de sustentabilidade, no sentido social e ambiental, e que qualquer recuperação, incluindo o apoio concedido ao setor, deve contemplar esforços no sentido de tornar o setor mais sustentável a longo prazo.

3.1.2. Dados publicados pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) mostram que o setor da aviação ainda tem um longo caminho a percorrer até recuperar os níveis de tráfego de 2019. No verão de 2021, os níveis de tráfego recuperaram para apenas 70 % dos níveis de 2019 ⁽²⁾ e, segundo as projeções gerais da Eurocontrol, apenas em 2023 serão atingidos os níveis de tráfego de 2019 ⁽³⁾. Por conseguinte, é evidente que o setor da aviação tem e continuará a ter níveis reduzidos de tráfego pelo menos até finais de 2023. Além disso, os trabalhadores foram proporcionalmente afetados pela redução do tráfego. Embora as informações a este respeito continuem a ser escassas, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes estima que aproximadamente 60 % de todo o pessoal de terra tenha ficado sem trabalho durante a pandemia ⁽⁴⁾. A criação de quaisquer medidas que distorçam a concorrência durante este período de recuperação poderá ter consequências negativas para os trabalhadores e para o setor em geral.

3.1.3. No entanto, apenas apoiamos a atribuição de licenças de emissão a título gratuito no âmbito do CELE para evitar a distorção da concorrência ou a fuga de carbono. Importa ter em consideração a possível fuga de carbono resultante da mudança das companhias aéreas para destinos que representem menos custos, em especial no mercado do lazer. Continua a existir o risco de muitos destinos de lazer habituais serem substituídos por destinos fora do EEE, uma vez que cobram taxas mais baixas sobre as emissões em comparação com os seus concorrentes do EEE. É necessário dedicar mais atenção aos voos extra-EEE, dado o risco significativo de operadores de países terceiros explorarem o CELE e desequilibrarem as condições de concorrência.

3.1.4. Por conseguinte, consideramos que, embora o prazo para a eliminação das licenças de emissão atribuídas a título gratuito deva continuar a ser 2027, tais licenças apenas devem ser atribuídas para proteger a concorrência leal. Se assim for, a proposta em apreço poderá cumprir os seus objetivos e proteger as condições de concorrência equitativas à medida que o setor procura recuperar e competir no âmbito do novo CELE.

3.2. Concorrência leal e fuga de carbono

3.2.1. A aviação é um setor altamente móvel e amplamente liberalizado a nível mundial. Por conseguinte, está sujeito a uma concorrência significativa que, em muitos casos, distorce ou pode distorcer o mercado. Tal é claramente visível nos problemas sociais que afetam o mercado da aviação, em que algumas empresas utilizaram condições sociais favoráveis no EEE e em países terceiros para explorar os trabalhadores e reduzir os custos do trabalho. Esta prática é agora comum na aviação e constitui um alerta no âmbito da ponderação dos custos ambientais. Por conseguinte, é necessária uma legislação forte para evitar a fuga de carbono ou a exploração do CELE por países ou empresas, em especial os não abrangidos pelo sistema. Este aspeto é ainda mais pertinente no âmbito do tráfego intercontinental, por exemplo no caso dos passageiros que apenas atravessam em trânsito o EEE sem ter neste espaço o seu ponto de partida ou de destino ou que têm no EEE o seu ponto de partida ou de destino mas atravessam em trânsito plataformas fora do EEE.

3.2.2. Saudamos a proposta destinada a incorporar a plena aplicação do CELE em todos os voos intra-EEE, já que tal contribuirá para manter condições de concorrência equitativas no mercado. Também apoiamos a intenção, expressa na proposta, de eliminar as licenças de emissão atribuídas a título gratuito, mas salientamos que tais licenças devem ser concedidas apenas para manter a concorrência leal. É importante que este âmbito de aplicação não se limite à concorrência entre companhias aéreas e seja alargado para assegurar uma concorrência leal entre as plataformas do EEE e fora do EEE que disputam o tráfego de ligação, bem como para os destinos de lazer que concorrem com destinos fora do EEE.

3.2.3. No que diz respeito ao tráfego de longo curso, as grandes transportadoras e plataformas do EEE enfrentam uma concorrência significativa das transportadoras aéreas e plataformas do Médio Oriente. Esta concorrência é mais perceptível quando os passageiros não têm como destino o EEE mas o atravessam em trânsito em viagens intercontinentais ou quando têm o EEE como ponto de partida ou de destino mas fazem uma ligação através de uma plataforma fora do EEE. Tendo em conta a proximidade de outras grandes plataformas de aviação fora do EEE, é necessário assegurar que as companhias aéreas podem permanecer competitivas neste mercado. Normalmente, as transportadoras tradicionais deste mercado apresentam níveis elevados de normas sociais e trabalho digno. Noutras regiões, em especial a região do Golfo, os trabalhadores são

⁽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/>

privados de direitos laborais fundamentais, como a liberdade de associação, pelo que é necessário tomar todas as medidas para evitar que as transportadoras sediadas nestes países sejam beneficiadas em detrimento das empresas europeias e dos trabalhadores europeus. Por conseguinte, são necessários mecanismos de proteção específicos para travar as desvantagens concorrenciais.

3.2.4. O preço das licenças de emissão da UE aumentou desde janeiro de 2020, passando de cerca de 20 euros por tonelada para mais de 70 euros por tonelada. Do lado da procura, as instalações, ou seja, as empresas que necessitam de licenças porque emitem CO₂ nos seus processos de produção, concorrem com instituições financeiras e intermediários. Os segundos estão plenamente conscientes de que os primeiros necessitam de licenças para exercer a sua atividade. Além disso, não existe um limite de preço no mercado, uma vez que a penalidade pela emissão sem uma licença de emissão correspondente não anula a obrigação de aquisição dessa licença ⁽⁵⁾.

3.2.5. É imperativo que a proposta proteja as condições de concorrência equitativas entre estas transportadoras, assegurando que as condições sociais dos trabalhadores não sofrem efeitos negativos a longo prazo devido à concorrência desleal de empresas não abrangidas pelo CELE. A fim de assegurar uma análise completa dos desafios, recomendamos o lançamento de uma avaliação do impacto social que tenha em conta a ligação entre a aplicação do CELE, a concorrência leal e os possíveis danos sociais da fuga de carbono. Além disso, propomos duas avaliações intercalares, que deverão analisar o impacto social, ambiental e económico do CELE alterado. As avaliações deverão ter lugar dois e quatro anos após a entrada em vigor do CELE revisto e proporcionar a todas as partes interessadas uma oportunidade para rever a aplicação do CELE e os objetivos do programa. Estas avaliações constituirão também uma oportunidade para analisar a recuperação da indústria em comparação com os objetivos do CELE.

3.2.6. A fim de reforçar a equidade da proposta, propomos que a proposta tenha em conta dois elementos suplementares:

a) Um Mecanismo de Ajustamento Carbónico Fronteiriço (MACF)

A aplicação de um MACF limitará a fuga de carbono e encorajará intervenientes de países terceiros a melhorar a sua própria pegada ambiental. O setor da aviação não conhece fronteiras e, como tal, é difícil de regulamentar dentro das fronteiras da UE, já que grande parte do tráfego ocorre fora da União. Conforme mencionado acima, é necessário proteger de forma prioritária níveis mais elevados de normas sociais no setor da aviação da UE, e o MACF apoiará este objetivo. A Comissão apoia o crescimento do setor da aviação celebrando acordos globais sobre os serviços aéreos com países terceiros e, por conseguinte, deve ponderar aplicar um MACF para transferir voos de plataformas fora da UE, ou outras formas de apoiar o crescimento sustentável das operações extra-EEE.

b) Medidas suplementares para proteger as condições de concorrência equitativas

A revisão do CELE deve abordar o risco de fuga de carbono. Este fenómeno constitui uma ameaça significativa para o mercado da aviação no EEE, devido à sua proximidade com um conjunto de plataformas que gerem uma quantidade considerável de tráfego extra-EEE. Atualmente, a maior parte dos passageiros dispõe de várias opções para os voos extra-EEE, que incluem plataformas internas e externas. Contudo, devido aos custos acrescidos do CELE, existe um risco significativo de que as companhias aéreas do EEE sejam ultrapassadas por operações de menor custo baseadas em plataformas fora do EEE. Para fazer face a esta situação, é necessário substituir a atribuição de licenças de emissão a título gratuito por um mecanismo específico contra as desvantagens concorrenciais, nomeadamente para proteger as companhias aéreas e as plataformas europeias.

3.3. Consideração da possibilidade da modulação de preços com base na capacidade das aeronaves

3.3.1. É necessário considerar, mais em geral, a possibilidade de aplicar um sistema de tarifação modular para as licenças de emissão do CELE que respeite o princípio do poluidor-pagador e promova o transporte coletivo em detrimento do transporte privado. Em setembro de 2021, a aviação de negócios tinha aumentado 27 % em comparação com os níveis de 2019 ⁽⁶⁾, provavelmente devido à redução da capacidade no setor da aviação regular de passageiros. Os aviões de negócios têm uma capacidade de transporte de passageiros significativamente mais baixa do que as aeronaves de serviços regulares de passageiros. Não obstante, são tratadas da mesma forma que aeronaves com uma capacidade muito superior.

3.3.2. O CELE deve apoiar a transição para modos de transporte mais sustentáveis, incluindo no setor da aviação, e deve, portanto, promover uma menor utilização da aviação de negócios. O CELE deve respeitar o princípio do poluidor-pagador, obrigando os utilizadores de aviões de negócios a pagar taxas mais elevadas. Podem também ser ponderadas medidas operacionais que desincentivem o recurso a aviões de negócios, dando prioridade, de outras formas, ao tráfego regular de passageiros, nomeadamente utilizando as tarifas de rede e as faixas horárias em aeroportos.

⁽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. *Reinvestimento das receitas do CELE*

3.4.1. As receitas obtidas com o CELE devem ser investidas no setor, a fim de apoiar uma aviação social e ambientalmente sustentável, bem como uma transição justa. É sabido que a transição do setor da aviação para a neutralidade carbónica exigirá um investimento significativo e que o CELE é uma oportunidade para proporcionar o investimento necessário para o efeito. Este investimento deve centrar-se em aumentar a disponibilidade e a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis, reduzindo simultaneamente o seu custo para permitir que os utilizadores mantenham a rentabilidade ao mesmo tempo que descarbonizam o setor.

3.4.2. Saudamos a elevada ambição da Comissão no que diz respeito aos aspetos do pacote Objetivo 55 relacionados com a aviação e apoiamos a prossecução do desenvolvimento de medidas para uma aviação sustentável quer na revisão da Diretiva CELE, quer na proposta de regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável. Estas duas propostas são complementares e, como tal, as receitas obtidas com o CELE devem apoiar os seus objetivos. Por conseguinte, as receitas do CELE devem ser utilizadas para promover o acesso e reduzir o custo dos combustíveis de aviação sustentáveis em todo o EEE. Além disso, o CELE pode proporcionar apoio financeiro a aeroportos, instalações de abastecimento e empresas de serviços de assistência em escala na transição para os novos requisitos relativos à disponibilidade dos combustíveis de aviação sustentáveis nos campos de aviação.

3.4.3. Importa reinvestir também estas receitas em projetos de desenvolvimento que reduzam ainda mais o impacto ambiental da aviação. Tecnologias como os combustíveis de hidrogénio são uma opção para reduzir o impacto da aviação a longo prazo. No entanto, estas tecnologias têm custos proibitivos e a sua aplicação no mercado continua longe de ser alcançada, não obstante o investimento em projetos de hidrogénio e outros combustíveis alternativos que apoiarão uma redução dos custos e um aumento da sua utilização ao longo do tempo.

3.4.4. As receitas devem também apoiar uma transição justa para os trabalhadores do setor da aviação que foram prejudicados pelas alterações climáticas. Prevê-se que determinadas infraestruturas da aviação fiquem inoperacionais ao longo do tempo, devido à evolução da tecnologia. Estes trabalhadores poderão ficar sem emprego, sendo necessárias oportunidades de requalificação e de melhoria de competências que lhes permitam transitar para novos empregos verdes e sustentáveis. Para o efeito, poderá ser criado um fundo social da aviação que permita a formação e a transição dos trabalhadores deste setor. O referido fundo poderá ser gerido pela Comissão Europeia, com o apoio dos empregadores e dos sindicatos.

3.4.5. Além de criar este fundo, a Comissão deve colaborar com os conselhos de empresa europeus, com os comités de diálogo social setorial e com outros fóruns conjuntos, como a Mesa-Redonda da Aviação, para abordar o impacto do CELE revisto ao longo da sua aplicação. Deve dedicar-se especial atenção à participação no diálogo social com os trabalhadores e à compreensão das suas necessidades e preocupações no que diz respeito à aviação sustentável e à transição justa no setor.

3.5. *Expansão do transporte intermodal*

3.5.1. O transporte intermodal é uma forma simples e rentável de reduzir imediatamente o impacto climático dos transportes. Atualmente, muitas companhias aéreas já permitem que os passageiros adquiram bilhetes intermodais, em particular no âmbito de contratos com operadores ferroviários. Estes contratos possibilitam uma redução geral dos voos, mas também promovem de forma eficiente a utilização de transportes coletivos sustentáveis.

3.5.2. A proposta deve incentivar os operadores a desenvolverem redes de transportes intermodais nas suas bases principais, a fim de permitir a expansão para uma rede maior, reduzindo simultaneamente voos desnecessários em distâncias muito curtas. Para encorajar esta mudança, poderá aumentar-se o nível de licenças de emissão atribuídas a título gratuito noutros pontos da rede de uma companhia aérea, em zonas que não possuem boas ligações ferroviárias, quando essa companhia aérea transfere rotas para modos de transporte não baseados na aviação.

3.6. *Conectividade regional*

3.6.1. Se não existir uma forma alternativa de transporte, o CELE poderá diminuir a conectividade de regiões remotas europeias. É essencial que quaisquer medidas tomadas não coloquem em risco a conectividade com regiões e Estados-Membros periféricos na Europa.

3.6.2. As regiões periféricas precisam da aviação para assegurar a sua conectividade e o seu desenvolvimento económico. Esta necessidade deve-se ao seu afastamento, à sua pequena superfície, à sua insularidade e à sua forte dependência da ligação ao continente para obter bens, acesso a serviços, conectividade e coesão territorial.

3.6.3. Além disso, estas regiões têm níveis de produto interno bruto que estão entre os mais baixos da Europa e, por conseguinte, têm de ser protegidas e promovidas. Por conseguinte, propomos que se mantenha o estatuto especial das regiões ultraperiféricas da UE (Guadalupe, Guiana Francesa, Martinica, Maiote, Reunião, São Martinho, Açores, Madeira e Canárias), isentando-as do CELE em conformidade com o artigo 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que permite derrogações da aplicação do direito da UE nessas regiões.

Bruxelas, 8 de dezembro de 2021.

A Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Christa SCHWENG
