

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на приноса на въздухоплаването към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика и за подходящо прилагане на глобална, основана на пазара мярка“**

(COM(2021) 552 final)

(2022/C 152/25)

Главен докладчик: **Dumitru FORNEA**

Сезиране на Комитета	Съвет на Европейския съюз, 20.9.2021 г. Европейския парламент, 13.9.2021 г.
Правно основание	член 192 от Договора за функционирането на Европейския съюз
Компетентна секция	„Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“
Приемане от секцията	9.11.2021 г.
Приемане на пленарна сесия	8.12.2021 г.
Пленарна сесия №	565
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	209/3/5

## 1. Заключение и препоръки

1.1. Инициативата на Комисията за изменение на Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> по отношение на приноса на въздухоплаването към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика е положителна стъпка за намаляване на въздействието на сектора на въздухоплаването върху климата. Ние подкрепяме предложените изменения, но подчертаваме необходимостта от поддръжане на равнопоставени условия на конкуренция и защита на социалните и трудовите права. Въпреки че не е най-големият източник на емисии в обществото или в транспорта, въздухоплаването и всички заинтересовани страни трябва да изиграят своята роля, за да ни помогнат да постигнем устойчив въздухоплавателен сектор. Това може да се получи единствено чрез социален диалог и общуване със синдикалните организации в сектора, които са изключително важна част от климатичния преход.

1.2. Като цяло се противопоставяме на разпределянето на безплатни квоти в рамките на схемата за търговия с емисии (СТЕ), освен ако не се прави с цел гарантиране на лоялна конкуренция. При полетите в рамките на ЕИП съществува по-малък риск за нарушаване на равнопоставените условия на конкуренция; трябва обаче да продължим да бъдем бдителни по отношение на изместването на въглеродни емисии, особено в полетите за почивка и на дълги разстояния. Поради това бихме подкрепили запазването на предложения срок за пълно премахване на безплатните квоти до 2027 г. и междуременно коригиране на безплатно разпределените квоти, за да се съсредоточим върху лоялната конкуренция. По този начин можем да приложим СТЕ, да подобрим използването на устойчиви авиационни горива (УАГ) и да намалим равнището на безплатните квоти, като същевременно избягваме нарушаването на конкуренцията на пазара.

1.3. Наложително е предложението да се прилага в защита на равнопоставените условия на конкуренция, за да се подпомогнат предприятията, които осигуряват достойни условия на труд и социални стандарти. Важно е да се избягват и дългосрочните отрицателни ефекти върху условията на труд, дължащи се на нелоялна конкуренция от страна на компании, които не извършват дейност в рамките на СТЕ. Във връзка с това бихме препоръчали да започне да се прави „оценка на социалното въздействие“, която да отчита връзката между прилагането на СТЕ, лоялната конкуренция и потенциалните социални щети от изместването на въглеродни емисии. Освен това предлагаме две средносрочни оценки, в които да се анализира социалното, екологичното и икономическото въздействие на изменената СТЕ. Те следва да се извършат на втората и на четвъртата година след влизането в сила на изменената СТЕ и да дадат възможност на всички заинтересовани страни да преразгледат прилагането на СТЕ и целите на програмата. Тези оценки ще предоставят и възможност за проверка на възстановяването на промишлеността спрямо целите на СТЕ.

<sup>(1)</sup> Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

1.4. Финансовите посредници би трябвало да бъдат изключени от схема на ЕС за търговия с емисии, така че само инсталациите, отделящи въглероден диоксид в своите производствени процеси, да могат да търгуват с квоти за емисии. Целта е да се премахне всякакъв риск от спекулации; този подход е подобен на подхода на Китай, който забранява на финансовите институции да участват в неговата система за търговия с квоти.

1.5. По-голямата част от трафика извън ЕИП преминава през основни транспортни центрове в рамките на ЕИП или извън него. Понастоящем повечето пътници имат редица възможности за полетите си извън ЕИП както през вътрешни, така и през външни центрове. Въпреки това, с увеличените разходи за СТЕ, съществува значителна опасност по-евтини оператори, базирани в транспортни центрове извън ЕИП, да подбиват операторите от ЕИП. За да се противодейства на това, разпределението на безплатни квоти по СТЕ трябва да бъде заменено от целенасочен механизъм срещу неблагоприятните конкурентни условия, за да се защитят европейските авиокомпани и европейските центрове.

1.6. ЕС трябва да насърчава по-амбициозно и единно глобално регулиране на ценообразуването на въглеродните емисии и да разполага с мандат да преговаря за това на световно равнище. В допълнение към глобалния мандат предлагаме да се прилагат единият или двата механизма, за да се гарантира справедливо и устойчиво прилагане на СТЕ и да се подкрепи по-широка база за прилагане в краткосрочен план:

а) въвеждане на механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите;

б) замяна на системата за разпределяне на безплатни квоти с целева защита срещу нелоялна конкуренция.

1.7. СТЕ следва да подкрепя преминаването към по-устойчиви видове транспорт, включително в рамките на сектора на въздухоплаването, и поради това следва да насърчава намаляването на използването на бизнес авиацията. СТЕ следва да насърчава използването на устойчив масов транспорт и следователно да накара ползвателите на бизнес самолети да заплащат по-високи такси.

1.8. Приходите по СТЕ следва да се инвестират в проекти за развитие, които допълнително да намалят въздействието на въздухоплаването върху околната среда, като подкрепят намаляването на разходите и по-широкото използване на УАГ. СТЕ следва да подкрепи и приспособяването на летищата, доставчиците на горива и операторите на наземни услуги към новите разпоредби, наложени върху използването на УАГ в европейските летища чрез предложението ReFuelEU. Приходите трябва да подкрепят и справедлив преход за работниците в авиационния сектор, които са неблагоприятно засегнати от изменението на климата. За тази цел следва да се създаде социален фонд за авиацията, който да даде възможност за обучение и преход на авиационните работници. Такъв фонд би могъл да се управлява от Европейската комисия с подкрепата както на работодателите, така и на профсъюзите.

1.9. Чрез СТЕ предложението следва да насърчи операторите да развият интермодални транспортни мрежи в своите основни центрове, за да разширят мрежата си от дестинации, като същевременно намалят ненужните полети на много къси разстояния. Това може да се постигне чрез увеличаване на равнището на безплатните квоти, използвани за заместване другата в мрежата на авиокомпанията до райони, които нямат удобни железопътни връзки.

1.10. ЕС следва да си сътрудничи с европейските работнически съвети (ЕРС), комитетите за секторен социален диалог и други съвместни форуми, като кръглата маса в областта на въздухоплаването, относно продължаващото въздействие на преразгледаната схема за търговия с емисии през цялото време на нейното прилагане. Особено внимание следва да се обърне на социалния диалог с работниците и на разбирането на потребностите и опасенията, които те имат във връзка с устойчивото въздухоплаване.

1.11. Специалният статут на най-отдалечените региони на ЕС следва да бъде запазен и тези региони следва да бъдат изключени от СТЕ съгласно член 349 от ДФЕС, който позволява дерогации от прилагането на правото на ЕС в тези региони.

## 2. Общи бележки

2.1. Приветстваме инициативата на Комисията за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на приноса на въздухоплаването към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика. Въпреки че въздухоплаването не е най-големият източник на емисии в обществото или в транспорта, то и всички заинтересовани страни трябва да изиграят своята роля, за да ни помогнат да постигнем устойчива авиационна промишленост и да осъществим нашите цели в областта на климата, както е посочено в Парижкото споразумение и в пакета „Подготвени за цел 55“.

2.2. Чрез подобни инициативи, ангажиране на заинтересованите страни и социален диалог много от социалните и икономическите заплахи за работниците в сектора на въздухоплаването могат да бъдат смекчени и бихме приветствали усилията на Комисията да гарантира, че всички заинтересовани страни, по-специално синдикалните организации и ЕРС, са включени в разглеждането на въпросите за изменението на климата и справедливия преход през цялата процедура на приемане на настоящото предложение, както и в цялата бъдеща работа в областта на устойчивото въздухоплаване.

### 3. Конкретни бележки

#### 3.1. Разглеждане на последиците от пандемията от COVID-19

3.1.1. Авиационният сектор беше сред най-тежко засегнатите по време на неотдавнашната пандемия от COVID-19 и поради това в настоящото предложение трябва да се обмисли как да се даде възможност на авиационната промишленост да разполага с необходимото пространство и време, за да се възстанови. Стана ясно обаче, че секторът на въздухоплаването има присъщ проблем, свързан с устойчивостта, както в социален, така и в екологичен смисъл, и при всяко възстановяване, включително при всяка подкрепа, предоставена на сектора, трябва да се вземат предвид усилията, положени за повишаване на устойчивостта на сектора в дългосрочен план.

3.1.2. Данните, предоставени от Евроконтрол, показват, че секторът на въздухоплаването все още е много далече от равнищата на въздушното движение през 2019 г. През лятото на 2021 г. равнището на въздушното движение се върна на едва 70 % от това през 2019 г. <sup>(2)</sup> и общото очакване на Евроконтрол е, че връщане към равнището на въздушно движение от 2019 г. ще се постигне едва през 2023 г. <sup>(3)</sup>. Предвид това е ясно, че секторът на въздухоплаването има и ще продължи да има значително ниско равнище на трафик дори през 2023 г. Освен това работниците бяха пропорционално засегнати от спада в трафика. Въпреки че все още е трудно да се намери информация по този въпрос, според Европейската федерация на транспортните работници (ETF) приблизително 60 % от наземния персонал са останали без работа по време на пандемията <sup>(4)</sup>. Прилагането на всякакви мерки, които ще нарушат конкуренцията през периода на възстановяване, може да има неблагоприятни последици както за работниците, така и за промишлеността като цяло.

3.1.3. Въпреки това подкрепяме разпределянето на безплатни квоти в рамките на СТЕ само за да се предотврати нарушаване на конкуренцията или изместване на въглеродни емисии. Трябва да се обърне внимание на потенциалното изместване на въглеродни емисии, което може да възникне при преминаването на авиокомпаниите към по-евтини дестинации, особено на пазара на пътуванията за отпих. Продължава да съществува опасност много типични дестинации за отпих да бъдат пренебрегнати в полза на дестинации извън ЕИП, тъй като те осигуряват по-ниски такси за емисии в сравнение с тези в ЕИП. Трябва да се обърне допълнително внимание на полетите извън ЕИП, тъй като съществува значителна заплахата операторите от трети държави да използват СТЕ и да изкривят равнопоставените условия на конкуренция.

3.1.4. Поради това считаме, че въпреки че срокът за премахване на безплатните квоти трябва да остане 2027 г., те следва да се предоставят единствено с цел защита на лоялната конкуренция. По този начин могат да се постигнат целите на предложението и да се защитят равнопоставените условия на конкуренция, докато промишлеността се опитва да се възстанови и да се конкурира в рамките на новата СТЕ.

#### 3.2. Лоялна конкуренция и изместване на въглеродни емисии

3.2.1. Въздухоплаването е много мобилна и силно либерализирана глобална промишленост. Поради това секторът е предразположен към значителна конкуренция, голяма част от която нарушава или има потенциал да наруши пазара. Това ясно личи от социалните проблеми, пред които е изправен авиационният пазар, на който компаниите използват благоприятните социални условия в рамките на ЕИП и в трети държави, за да експлоатират работниците и да намалят разходите за труд. Понастоящем тази практика е често срещана във въздухоплаването и е предупреждение за нас, когато разглеждаме екологичните разходи. Поради това е необходимо строго законодателство, за да се гарантира, че няма изместване на въглеродни емисии или експлоатация на СТЕ от държави или дружества, по-специално от тези извън схемата. Това е от най-голямо значение, когато се взема предвид междуконтиненталният трафик, например пътниците, които преминават транзитно през ЕИП, а не заминават или пристигат в ЕИП, или тези, които заминават или пристигат от ЕИП, но които преминават транзитно през центрове извън ЕИП.

3.2.2. Приветстваме предложението за включване на пълното прилагане на СТЕ за всички полети в рамките на ЕИП, тъй като това ще спомогне за поддържането на еднакви условия на конкуренция на пазара. Подкрепяме и намерението, изразено в предложението, за премахване на безплатните квоти, но подчертаваме, че такива квоти следва да се предоставят единствено с цел поддържане на лоялна конкуренция. Обхватът на това прилагане следва да не се ограничава до конкуренцията между авиокомпаниите, а да бъде разширен, за да се гарантира лоялна конкуренция между центрите от ЕИП и извън ЕИП, конкуриращи се за свързващи полети, както и дестинациите за отпих, конкуриращи се с дестинации извън ЕИП.

3.2.3. Що се отнася до трафика на дълги разстояния, основните превозвачи и центрове от ЕИП са изправени пред значителна конкуренция от страна на въздушни превозвачи и центрове в Близкия изток. Тази конкуренция се усеща най-вече когато пътниците не пристигат в ЕИП, а по-скоро преминават транзитно, докато пътуват между континенти или когато напускат или пристигат в ЕИП, но правят връзка в летище извън ЕИП. Като се има предвид близостта с други големи авиационни центрове извън ЕИП, трябва да гарантираме, че авиокомпаниите могат да останат конкурентоспособни на този пазар. Традиционно историческите превозвачи на този пазар имат високи равнища на социални стандарти и достойни условия на труд. В други региони, по-специално в района на Персийския залив, на работниците са отказани основни

<sup>(2)</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-16-recovery-wide-variations>.

<sup>(3)</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>.

<sup>(4)</sup> <https://www.etf-europe.org/ground-handling-sector-fights-for-its-survival-as-more-than-half-of-airport-based-workers-are-out-of-work/>.

работнически права, като свободата на сдружаване, и трябва да се вземат всички мерки, за да се гарантира, че превозвачите, установени в тези държави, не се възползват за сметка на европейските компании и европейските работници. Поради това са необходими целенасочени механизми за защита, за да се сложи край на неблагоприятното конкурентно положение.

3.2.4. От януари 2020 г. насам цената на квотите за емисии на ЕС се е увеличила от около 20 EUR/тон до над 70 EUR/тон. Що се отнася до търсенето, инсталациите, т.е. предприятията, които се нуждаят от квоти, тъй като отделят CO<sub>2</sub> в своите производствени процеси, се конкурират с финансовите институции и посредниците, които пък са напълно наясно, че предприятията се нуждаят от квоти, за да осъществяват дейността си. Освен това на пазара не съществува горна граница на цената, тъй като санкцията за емисии без съответната квота не премахва задължението за закупуване на такава квота<sup>(5)</sup>.

3.2.5. Наложително е предложението да защитава равнопоставените условия на конкуренция между тези превозвачи и да гарантира, че няма дългосрочни отрицателни последици за социалните условия на работниците поради нелоялната конкуренция от страна на дружествата, чиято дейност не е обвързана от СТЕ. За да се гарантира пълен анализ на предизвикателствата, бихме препоръчали да се започне оценка на социалното въздействие, като се отчита връзката между прилагането на СТЕ, лоялната конкуренция и потенциалните социални щети от изместването на въглеродни емисии. Освен това предлагаме две средносрочни оценки, чрез които да се анализират социалното, екологичното и икономическото въздействие на изменената СТЕ. Те следва да се извършат на втората и на четвъртата година след влизането в сила на изменената СТЕ и да дадат възможност на всички заинтересовани страни да преразгледат прилагането на СТЕ и целите на програмата. Тези оценки ще предоставят и възможност за проверка на възстановяването на промишлеността спрямо целите на СТЕ.

3.2.6. За да стане предложението справедливо предлагаме разглеждане на два допълнителни елемента към предложението:

а) Механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите (СВАМ)

Прилагането на СВАМ ще ограничи изместването на въглеродни емисии и ще насърчи участниците извън ЕС да подобрят своя отпечатък върху околната среда. Авиационният сектор не е обвързан с граници и поради това е трудно да се приеме законодателство в рамките на ЕС, тъй като голяма част от трафика ще функционира извън него. Както беше посочено по-горе, по-високите равнища на социални стандарти в сектора на въздухоплаването в ЕС трябва да бъдат защитени като приоритет, като в подкрепа на този приоритет идва СВАМ. Тъй като Комисията подкрепя растежа на сектора на въздухоплаването чрез разработването на всеобхватни споразумения за въздухоплавателни услуги с трети държави, тя следва да обмисли прилагането на СВАМ към трансферни полети от летищни центрове извън ЕС или други средства за подпомагане на устойчивия растеж на операциите извън ЕИП.

б) Допълнителни мерки за защита на равнопоставените условия на конкуренция

При преразглеждането на СТЕ на ЕС трябва да се обърне внимание на риска от изместване на въглеродни емисии. Изместването на въглеродни емисии е значителна заплаха за авиационния пазар на ЕИП, като се има предвид близостта му до редица центрове, които обслужват значителен обем трафик извън ЕИП. Понастоящем повечето пътници разполагат с редица възможности за полетите си извън ЕИП, които включват както вътрешни, така и външни центрове. Въпреки това, с увеличените разходи за СТЕ, съществува значителна опасност по-евтини оператори, базирани в транспортни центрове извън ЕИП, да подбиват операторите от ЕИП. За да се противодейства на това, разпределението на безплатни квоти по СТЕ трябва да бъде заменено от целенасочен механизъм срещу неблагоприятните конкурентни условия, по-специално за да се защитят европейските авиокомпании и центрове.

3.3. Възможност за ценова модулация въз основа на капацитета на въздухоплавателните средства

3.3.1. Би трябвало да се обърне по-голямо внимание на възможността за прилагане на система за модулиране на ценообразуването за квотите по СТЕ, която да следва принципа „замърсителят плаща“ и да насърчава масовия, а не частния транспорт. Към септември 2021 г. бизнес авиацията е нараснала с 27 % в сравнение с равнищата от 2019 г.<sup>(6)</sup>, вероятно в резултат на намаляването на капацитета в сектора на редовните пътнически въздухоплавателни услуги. За разлика от редовните пътнически самолети, бизнес самолетите имат значително по-малък пътнически капацитет. Въпреки това те се третирали по същия начин като въздухоплавателни средства с много по-голям капацитет.

3.3.2. Би трябвало СТЕ да подкрепя преминаването към по-устойчиви видове транспорт, включително в рамките на сектора на въздухоплаването, и поради това следва да насърчава намаляването на използването на бизнес авиацията. Би трябвало СТЕ да следва принципа „замърсителят плаща“, като по този начин принуждава ползвателите на бизнес самолети да плащат по-високи такси. Могат да се обмислят и оперативни мерки за възпиране на използването на бизнес самолети, като се даде приоритет на редовния пътнически трафик с други средства, като таксите за мрежата и летищните слотове.

<sup>(5)</sup> <https://zpp.net.pl/en/press-release-new-eu-emissions-trading-scheme-how-to-mitigate-the-risks-for-european-consumers-and-smes/>

<sup>(6)</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-09/covid19-eurocontrol-comprehensive-air-traffic-assessment-30092021.pdf>

### 3.4. Реинвестиране на приходите от СТЕ

3.4.1. Приходите от СТЕ трябва да бъдат инвестирани в сектора, за да се подкрепи социалната и екологичната му устойчивост, както и справедливия преход. Добре известно е, че преходът на авиационната промишленост към въглеродна неутралност ще изисква значителни инвестиции и СТЕ е възможност да се осигурят необходимите инвестиции за тази цел. Тези инвестиции следва да се съсредоточат върху увеличаване на наличността и използването на УАГ, като същевременно се намалят разходите за тях, за да се гарантира, че ползвателите могат да запазят рентабилност, като същевременно се декарбонизира секторът.

3.4.2. Приветстваме общата амбиция на Комисията по отношение на свързаните с въздухоплаването аспекти на пакета „Подготвени за цел 55“ и подкрепяме продължаващото разработване на устойчиви мерки в областта на въздухоплаването както при преразглеждането на Директивата за СТЕ, така и при предложението за регламент за осигуряване на равнопоставени условия за устойчив въздушен транспорт. Тези две предложения са взаимодопълващи се и като такива приходите от СТЕ следва да подкрепят техните цели. Поради това приходите по СТЕ следва да се използват за насърчаване на достъпа до УАГ и за намаляване на разходите за тях в цялото ЕИП. Освен това СТЕ би могла да предостави финансова помощ на летищата, доставчиците на горива и дружествата за наземно обслужване, за да преминат към новите изисквания за наличност на УАГ на летищата.

3.4.3. Приходите следва също така да бъдат реинвестирани в проекти за развитие, които допълнително да намалят въздействието на въздухоплаването върху околната среда. Технологии като водородните горива са вариант за намаляване на въздействието на въздухоплаването в дългосрочен план. Тази технология обаче е прекалено скъпа и все още не се прилага на пазара, въпреки че инвестициите във водородни проекти и други алтернативни горива ще подпомогнат намаляването на разходите и по-голямото използване с течение на времето.

3.4.4. Също така приходите трябва да подкрепят справедлив преход за работниците в авиационния сектор, които са били неблагоприятно засегнати от изменението на климата. Очаква се някои авиационни инфраструктури да се обезсмислят с течение на времето и с развитието на технологиите. Работници биха могли да останат без работа и са необходими възможности за преквалификация и повишаване на квалификацията, за да могат тези работници да преминат към нови екнологосъобразни и устойчиви работни места. За тази цел би могъл да бъде създаден социален фонд за авиацията, който да даде възможност за обучение и преход на авиационните работници. Такъв фонд би могъл да се управлява от Европейската комисия с подкрепата както на работодателите, така и на профсъюзите.

3.4.5. В допълнение към фонда Комисията следва да си сътрудничи с ЕРС, комитетите за секторен социален диалог и други съвместни форуми, като кръглата маса в областта на въздухоплаването, относно продължаващото въздействие на преразглежданата СТЕ през цялото време на нейното прилагане. Особено внимание следва да се обърне на започването на социален диалог с работниците и на разбирането на потребностите и опасенията, които те имат във връзка с устойчивото въздухоплаване и справедливия преход в сектора.

### 3.5. Разширяване на интермодалния транспорт

3.5.1. Интермодалният транспорт е лесен и икономически ефективен начин за незабавно намаляване на въздействието на транспорта върху климата. Днес много авиокомпании вече позволяват на пътниците да купуват билети за комбиниран транспорт, по-специално чрез споразумения с железопътните оператори. Тези споразумения дават възможност за цялостно намаляване на полетите, но и насърчават използването на устойчив масов транспорт по ефективен начин.

3.5.2. Предложението следва да насърчи операторите да развият интермодални транспортни мрежи в основните си бази, за да се даде възможност за разширяване към по-голяма мрежа, като същевременно се намалят ненужните полети на много къси разстояния. Това може да бъде насърчено чрез увеличаване на равнището на безплатните квоти на друго място в мрежата на авиокомпанията до райони, които нямат удобни железопътни връзки, когато авиокомпанията прехвърлят маршрути към невъздухоплавателни видове транспорт.

### 3.6. Регионална свързаност

3.6.1. При липсата на алтернативна форма на транспорт съществува опасност СТЕ да доведе до намаляване на свързаността с отдалечените региони на Европа. От съществено значение е всяко предприето действие да не застрашава свързаността с периферните европейски региони и държави членки.

3.6.2. Периферните региони разчитат на въздухоплаването, за да гарантират своята свързаност и икономическо развитие. Зависимостта им се дължи на тяхната отдалеченост, малка площ, островен характер и силна зависимост от свързаността с континента за стоки, достъп до услуги, свързаност и териториално сближаване.

3.6.3. Освен това тези региони имат едни от най-ниските равнища на БВП в Европа и като такива трябва да бъдат защитени и насърчавани. Поради това предлагаме да се запази специалният статут на най-отдалечените региони на ЕС (Гваделупа, Френска Гвиана, Мартиника, Майот, остров Реюнион, Сен Мартен, Азорските острови, Мадейра и Канарските острови), както и тези региони да бъдат изключени от СТЕ съгласно член 349 от ДФЕС, който позволява дерогации от прилагането на правото на ЕС в тези региони.

Брюксел, 8 декември 2021 година.

*Председател*  
*на Европейския икономически и социален комитет*  
Christa SCHWENG

---