

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af en social klimafond«

(COM(2021) 568 endelig — 2021/0206 (COD))

(2022/C 152/26)

Ordfører: **Thomas KATTNIG**Medordfører: **Alena MASTANTUONO**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 13.9.2021 Rådet, 20.9.2021
Retsgrundlag	Artikel 91, stk. 1, litra d), artikel 192, stk. 1, og artikel 194, stk. 1, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	9.11.2021
Vedtaget på plenarforsamlingen	9.12.2021
Plenarforsamling nr.	565
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	194/3/9

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU bifalder oprettelsen af en social klimafond, der skal afbøde de negative sociale og økonomiske virkninger af den nye CO₂-prissætning og stille midler til rådighed for medlemsstaterne til støtte for deres foranstaltninger til afhjælpning af de sociale virkninger af emissionshandel for økonomisk svage husstande, mikrovirksomheder og transportbrugere. Udvalget noterer sig endvidere, at Kommissionen med denne forordning på troværdig vis udviser vilje til at bekæmpe energi- og mobilitetsfattigdom.

1.2. EØSU er dog ikke overbevist om, at en social klimafond vil give tilstrækkelig økonomisk støtte til, at man på en ansvarlig måde kan imødegå de socioøkonomiske virkninger af CO₂-prissætningen. Den enorme udfordring, der ligger i at udforme en effektiv og retfærdig kompensationsmekanisme i et uensartet økonomisk område med 27 medlemsstater, kræver mere vidtrækkende ledsageforanstaltninger og ressourcer på EU-plan og nationalt plan. EØSU opfordrer medlemsstaterne til at udnytte synergier mellem den sociale klimafond og andre tilgængelige finansielle ressourcer og anvende fonden på den mest effektive måde.

1.3. De i »Fit for 55«-pakken indeholdte foranstaltninger og omstillingstrin vil føre til kolossale forandringer og må ikke glemme den sociale og økonomiske situation i de enkelte medlemsstater, da samfundets accept af disse foranstaltninger ellers vil blive sat over styr. På medlemsstatsniveau skal de foranstaltninger, der ledsager pakken, allerede nu drøftes og gennemføres. For at opnå en retfærdig grøn omstilling skal der i den forbindelse fokuseres på at skabe en retfærdig omstilling for alle.

1.4. EØSU mener, at en højere CO₂-prissætning under alle omstændigheder ikke har til formål at øge indtægterne, men derimod at styre markedsadfærden i retning af lavemissionsteknologier. Kommissionen har derfor god grund til at stille yderligere finansielle ressourcer til rådighed. Desuden synes 2032 ikke at være den endelige tidsfrist.

1.5. Nogle af interessenterne, herunder arbejdsmarkedets parter, der repræsenterer arbejdsgivere og arbejdstagere, har været skeptiske og sågar negative over for en udvidelse af emissionshandelen til også at omfatte bygninger og vejtransport med henvisning til de forventede sociale og økonomiske konsekvenser af en stigning i varme- og brændstofpriserne for økonomisk svage husstande, mellemstore, små og mikrovirksomheder og transportbrugere. Risikoen for, at den europæiske klimapolitik ikke møder opbakning i befolkningen, og at der sker en opblussen af omfattende protester i lighed med »de gule veste« i Frankrig, skal for enhver pris undgås. I den forbindelse bør Kommissionen gå sine planer grundigt efter i sømmene.

1.6. EØSU beklager, at Kommissionen ikke har analyseret virkningerne af »Fit for 55«-pakken for de enkelte medlemsstater og ej heller for de forskellige sektorer. Udvalget mener, at en decideret konsekvensanalyse af oprettelsen af den sociale klimafond ville have været hensigtsmæssig.

1.7. EØSU er tilfreds med, at medlemsstaterne forpligtes til at foreslå en omfattende pakke af foranstaltninger og investeringer og forelægge den som deres sociale klimaplan sammen med en ajourført version af deres nationale energi- og klimaplan i overensstemmelse med forvaltningsforordningen. EØSU opfordrer til, at arbejdsmarkedets parter, handelskamre, civilsamfundet, ungdomsorganisationer samt lokale og regionale myndigheder inddrages i udarbejdelsen af medlemsstaternes nationale sociale klimaplaner.

1.8. EØSU frygter, at omkostningerne ved et emissionshandelssystem for bygninger og transport vil udvande de ønskede fordele og føre til ukontrollerede og hermed eksistenstruende prisstigninger. Udvalget stiller sig derfor generelt kritisk over for, at den sociale klimafond knyttes til indførelsen af et emissionshandelssystem for bygninger og transport, og ser gerne, at de sociale konsekvenser af den grønne omstilling gøres til en særlig budgetpost på EU-budgettet. Man bør i stedet gå videre med planen om at indføre en social klimafond i EU.

1.9. EØSU bemærker, at man er nødt til at sikre en effektiv anvendelse af fondens midler og forhindre svig, korruption og interessekonflikter i forbindelse med de foranstaltninger, der støttes af fonden.

1.10. Med hensyn til retsstatsprincippet glæder udvalget sig over de foranstaltninger, som Kommissionen har foreslået med henblik på at indføre et effektivt system for intern kontrol og inddrive beløb, der er udbetalt eller anvendt uretmæssigt. Desuden ønsker EØSU at vide, hvorvidt EU's procedure for indskrænkning af EU-midler i de tilfælde, hvor medlemsstater tilsidesætter retsstatsprincippet, vil finde anvendelse på udbetalingen af midler.

1.11. EØSU efterlyser mere klarhed over finansieringen af fonden. Ifølge forordningsforslaget skal finansieringen baseres på et stabilt EU ETS-marked. EØSU forstår derfor ikke, hvorfor der foreslås et fast beløb på 72,2 mia. EUR. Prisudsvingene vil være afgørende for fondens budget. Dette understreger bl.a., at det er nødvendigt med en mere stabil finansiering. EØSU foreslår, at der indføres delvis finansiel fleksibilitet i fonden afhængigt af den faktiske prisudvikling for kvoter (hvor tildelingen kan øges i takt med prisstigningen).

1.12. Med hensyn til fordelingen af midler til medlemsstaterne understreger EØSU, at kulstofprissætningen kan have forskellig indvirkning på de enkelte medlemsstater, og at den også kan være i strid med allerede eksisterende nationale foranstaltninger, hvilket blev fremhævet af det irske parlament i dets begrundede udtalelse om nærhedsprincippet.

1.13. EØSU bifalder princippet om ligestilling mellem kønnene og lige muligheder for alle og om, at der skal tages hensyn til disse mål. Udvalget ser desuden gerne, at spørgsmålet om tilgængelighed for personer med handicap følges op og fremmes i forbindelse med udarbejdelsen og gennemførelsen af de nationale planer for derved at sikre, at ingen lades i stikken. Den planlagte CO₂-prissætning rammer især kvinder, da de udgør 85 % af gruppen af enlige forsørgere. I eneforsørgerfamilier er risikoen for børnefattigdom særlig stor.

1.14. EØSU er velvidende om, at den sociale klimafond er et mellemlangsigtet svar på problemet med kompensation for højere omkostninger ved den grønne omstilling til sårbare grupper. Den nuværende udvikling i energipriserne kræver imidlertid en øjeblikkelig løsning. EØSU glæder sig over Kommissionens meddelelse, som giver medlemsstaterne en »værktøjskasse« til håndtering af de umiddelbare virkninger af den nuværende stigning i engrospriserne på naturgas og elektricitet og til styrkelse af modstandsdygtigheden over for fremtidige prischok. Kortsigtede nationale foranstaltninger omfatter nødindkomststøtte til husholdninger, støtte til virksomheder og målrettede skattelettelser. For at tilpasse denne støtte gennem værktøjsskassen foreslår EØSU, at anvendelsesområdet for den sociale klimafond udvides til at omfatte sårbare små og mellemstore virksomheder. Denne løsning er forenelig med den sociale klimafonds mission og overholder de relevante EU-regler.

1.15. EØSU opfordrer medlemsstaterne til at støtte udviklingen og tilvejebringelsen af økonomisk overkommelige mobilitets- og transporttjenester med nul- og lavemission. EØSU anser tilvejebringelsen af offentlig personbefordring inden for grænserne af, hvad der lovgivningsmæssigt er muligt, for at være rygraden i en bæredygtig og økonomisk overkommelig mobilitet.

2. Resumé af Kommissionens meddelelse

2.1. På grundlag af strategien for den europæiske grønne pagt opfordrede Kommissionen i sin meddelelse fra september 2020 til en »styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030⁽¹⁾«. Den foreslog mere ambitiøse klimamål for EU og fremlagde en plan om at øge de bindende mål for reduktion af nettoemissioner til mindst 55 % frem til 2030. Den 11. december 2020 godkendte Det Europæiske Råd dette mål, idet det understregede betydningen af at tage hensyn til retfærdigheds- og solidaritetsaspekter og ikke at lade nogen i stikken, og den 25. maj 2021 bekræftede det disse konklusioner og anmodede Kommissionen om at fremlægge sin lovgivningspakke sammen med en tilbundsgående undersøgelse af de miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger i medlemsstaterne.

2.2. For at gennemføre den europæiske klimalov og Det Europæiske Råds konklusioner foreslog Kommissionen den 14. juli 2021 »Fit for 55«-pakken, hvori den nuværende klima- og energilovgivning gennemgås, og der foreslås nye initiativer. »Fit for 55«-pakken, NextGenerationEU og den flerårige finansielle ramme for 2021-2027 skal bidrage til virkeliggørelsen af den dobbelte — den grønne og den digitale — omstilling, som Europa stræber efter.

2.3. Ifølge Kommissionen betyder EU's mere ambitiøse klimamål også, at alle sektorer skal øge deres bidrag. Som led i revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF⁽²⁾ (»ETS-direktivet«) foreslog den derfor emissionshandel for bygninger og vejtransport. For at håndtere de sociale og fordelingsmæssige konsekvenser for de økonomisk mest sårbare som følge af emissionshandelen for de to nye sektorer, bygninger og vejtransport, foreslog Kommissionen som led i »Fit for 55«-pakken forordningen om oprettelse af en social klimafond.

2.4. I perioden 2025-2032 har den sociale klimafond til formål at afbøde virkningerne af den nye CO₂-prissætning og yde finansiering til medlemsstaterne for at støtte deres foranstaltninger til håndtering af de sociale virkninger af en sådan emissionshandel for økonomisk sårbare husstande, mikrovirksomheder og transportbrugere.

2.5. Støtten skal primært ydes gennem midlertidig indkomststøtte samt foranstaltninger og investeringer med henblik på at mindske afhængigheden af fossile brændstoffer ved at øge bygningers energieffektivitet, i højere grad dekarbonisere opvarmning og køling af bygninger, herunder integrere energi fra vedvarende kilder, og forbedre adgangen til nul- og lavemissionsmobilitet og -transportmidler. Mindst 50 % af de finansielle ressourcer, der er nødvendige for at gennemføre de ønskede foranstaltninger, skal stilles til rådighed af medlemsstaterne selv.

2.6. De nationale energi- og klimaplaner fastsætter, hvordan EU's medlemsstater hver især agter at håndtere energieffektivitet, vedvarende energi og reduktion af drivhusgasemissioner, og hvordan de allerede håndterer energifattigdom inden for rammerne af den gældende lovgivning. Kommissionen overvåger og rapporterer om fremskridt som led i rapporten om status over energiunionen. Medlemsstaterne bør foreslå en omfattende pakke af foranstaltninger og investeringer, der skal finansieres af fonden, og forelægge den som deres sociale klimaplan sammen med en ajourført version af deres nationale energi- og klimaplaner i overensstemmelse med forvaltningsforordningen.

2.7. Medlemsstaterne bør hvert andet år til Kommissionen aflægge statusrapporter om gennemførelsen af deres nationale energi- og klimaplaner i henhold til forvaltningsforordningen om de fremskridt, de har gjort med hensyn til gennemførelsen af foranstaltningerne og investeringerne i deres sociale klimaplaner.

2.8. Gennemførelsen af fonden gennem medlemsstaternes sociale klimaplaner er også i overensstemmelse med de politikker og foranstaltninger, der støttes af andre EU-instrumenter til fremme af en socialt retfærdig omstilling. Disse omfatter handlingsplanen for den europæiske søjle for sociale rettigheder⁽³⁾, som sigter mod en socialt forenelig og retfærdig grøn omstilling for alle europæere, Den Europæiske Socialfond Plus (ESF+), planerne for retfærdig omstilling i

⁽¹⁾ COM(2020) 562 final.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Godkendt af Det Europæiske Råd den 24. og 25. juni 2021.

henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1056 ⁽⁴⁾, medlemsstaternes langsigtede strategier for bygningsrenovering i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU ⁽⁵⁾ og observatoriet for energifattigdom, som støtter medlemsstaternes bestræbelser på at afhjælpe og overvåge energifattigdom og relaterede politiksammensætninger i overensstemmelse med Kommissionens henstilling om energifattigdom ⁽⁶⁾.

2.9. Størstedelen af indtægterne fra den nye emissionshandel vil tilfalde medlemsstaternes nationale budgetter og bør i overensstemmelse med Kommissionens forslag anvendes til klimarelaterede formål, herunder til at håndtere de sociale virkninger af den nye emissionshandel. Medlemsstaterne opfordres til at anvende disse indtægter samt yderligere midler fra andre af EU's programmer til foranstaltninger, som støtter en socialt retfærdig dekarbonisering af sektorerne.

2.10. Fondens samlede finansieringsbevilling for perioden 2025-2032 udgør 72,2 mia. EUR i løbende priser. Kommissionen vil inden længe fremlægge et forslag til en målrettet revision af forordningen om den flerårige finansielle ramme for årene 2021-2027 for at tage højde for yderligere EU-udgifter på 23,7 mia. EUR for perioden 2025-2027. Disse midler bør stilles til rådighed tidligere end planlagt med henblik på at iværksætte og ledsage en gnidningsløs indførelse af det nye emissionshandelssystem.

2.11. I princippet bør fondens finansieringsbevilling i betragtning af dens direkte forbindelse til det nye emissionshandelssystem svare til 25 % af de forventede indtægter fra medtagelsen af bygninger og vejtransport under ETS-direktivets anvendelsesområde.

2.12. Den årlige fordeling af fondenes forpligtelser bør tilpasses i overensstemmelse med fondens mål. Dette resulterer i en profil med hurtig tildeling af midler i overensstemmelse med fondens mål om at afbøde virkningerne af ETS-direktivets udvidede anvendelsesområde for økonomisk svage husstande, mikrovirksomheder og transportbrugere. For at foregribe konsekvenserne af udvidelsen vil der allerede være støtte til rådighed fra 2025.

2.13. I Portoerklæringen af 8. maj 2021 bekræftedes Det Europæiske Råds tilsagn om at arbejde hen imod et socialt Europa og dets vilje til yderligere at intensivere gennemførelsen af den europæiske søjle for sociale rettigheder på EU-plan og nationalt plan under behørig hensyntagen til de respektive kompetencer samt nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet.

2.14. Gennemførelsen af fonden bør være i overensstemmelse med princippet om forsvarlig økonomisk forvaltning, herunder effektiv forebyggelse og retsforfølgning af svig, f.eks. skattesvig, skatteunddragelse, korruption og interessekonflikter.

3. EØSU's generelle bemærkninger

3.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg støtter de vigtige skridt, der er taget for at nå den grønne pagts mål om klimaneutralitet og modstandsdygtighed over for klimaforandringer senest i 2050. Udvalget noterer sig, at Kommissionen er opmærksom på, at klimakrisen og energiomstillingen ikke blot udgør tekniske og strukturelle udfordringer, men også sociale, økonomiske og fordelingsmæssige udfordringer. EØSU bifalder oprettelsen af en social klimafond — som foreslået i forordningen — der skal afbøde de negative sociale og økonomiske virkninger af den nye CO₂-prissætning og stille midler til rådighed for medlemsstaterne til støtte for deres foranstaltninger til afhjælpning af de sociale virkninger af emissionshandel for økonomisk svage husstande, mikrovirksomheder og transportbrugere. Udvalget noterer sig endvidere, at Kommissionen med denne forordning på troværdig vis udviser vilje til at bekæmpe energi- og mobilitetsfattigdom.

3.2. EØSU er imidlertid af den overbevisning, at en social klimafond ikke vil udgøre tilstrækkelig økonomisk støtte til, at man på en ansvarlig måde kan imødegå de socioøkonomiske virkninger af CO₂-prissætningen. Den enorme udfordring, der ligger i at udforme en effektiv og retfærdig kompensationsmekanisme i et uensartet økonomisk område med 27 medlemsstater, kræver mere vidtrækkende ledsageforanstaltninger og ressourcer på EU-plan og nationalt plan. EØSU

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1056 af 24. juni 2021 om oprettelse af Fonden for Retfærdig Omstilling (EUT L 231 af 30.6.2021, s. 1)

⁽⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU af 19. maj 2010 om bygningers energimæssige ydeevne (EUT L 153 af 18.6.2010, s. 13).

⁽⁶⁾ Kommissionens henstilling (EU) 2020/1563 af 14. oktober 2020 om energifattigdom C/2020/9600 (EUT L 357 af 27.10.2020, s. 35).

opfordrer medlemsstaterne til at udnytte synergier mellem den sociale klimafond og andre tilgængelige finansielle ressourcer og anvende fonden på den mest effektive måde. Samtidig skal oprettelsen af en social klimafond ses i sammenhæng med hele »Fit for 55«-pakken.

3.3. EØSU gør opmærksom på, at de planlagte klimaforanstaltninger og deres virkninger kan forværre de allerede eksisterende uligheder yderligere. Udvalget opfordrer Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet til at lade princippet om klimaretfærdighed være en rettesnor for deres foranstaltninger til afbødning af klimaforandringerne.

3.4. De i »Fit for 55«-pakken indeholdte foranstaltninger og omstillingstrin vil føre til kolossale forandringer og må ikke glemme den sociale og økonomiske situation i de enkelte medlemsstater, da samfundets accept af disse foranstaltninger ellers vil blive sat over styr. På medlemsstatsniveau skal de foranstaltninger, der ledsager pakken, allerede nu drøftes og gennemføres. For at opnå en retfærdig grøn omstilling skal der i den forbindelse fokuseres på at skabe en retfærdig omstilling for alle.

3.5. Fondens størrelse vil beløbe sig til 72,2 mia. EUR mellem 2025 og 2032, idet 25 % af ETS-indtægterne fra transport- og bygningssektorerne vil blive anvendt hertil. Sammenlignet med de udfordringer, som en sådan udvidelse af ETS indebærer, er dette et meget lille beløb. EØSU mener, at en højere CO₂-prissætning under alle omstændigheder ikke har til formål at øge indtægterne, men derimod at styre markedsadfærden i retning af lavemissionsteknologier. Kommissionen har derfor god grund til at stille yderligere finansielle ressourcer til rådighed. Desuden synes 2032 ikke at være den endelige tidsfrist.

3.6. Nogle interessenter, herunder arbejdsmarkedets parter, der repræsenterer arbejdsgivere og arbejdstagere, har været skeptiske og sågar negative over for en udvidelse af emissionshandelen til også at omfatte bygninger og vejtransport med henvisning til de forventede sociale og økonomiske konsekvenser af en stigning i varme- og brændstofpriserne for økonomisk svage husstande, mellemstore, små og mikrovirksomheder og transportbrugere. Risikoen for, at den europæiske klimapolitik ikke møder opbakning i befolkningen, og at der sker en opblussen af omfattende protester i lighed med »de gule veste« i Frankrig, skal for enhver pris undgås. I den forbindelse bør Kommissionen gå sine planer grundigt efter i sømmene.

3.7. EØSU beklager, at Kommissionen ikke har analyseret virkningerne af »Fit for 55«-pakken for de enkelte medlemsstater og ej heller for de forskellige sektorer. Udvalget mener, at en decideret konsekvensanalyse af oprettelsen af den sociale klimafond ville have været hensigtsmæssig.

3.8. Lavindkomsthusholdninger står allerede over for forskellige vanskeligheder i det nuværende system, og ud over kortsigtede støtteforanstaltninger er der i den forbindelse behov for langsigtede og dermed bæredygtige løsninger. Efter EØSU's mening har EU brug for en solid finansiering på EU-plan, som kan afbøde de socioøkonomiske virkninger af klimaforanstaltningerne og sikre en retfærdig omstilling. Derfor er indførelsen af en social klimafond på EU-plan ifølge EØSU også grundlæggende nødvendig og bør ikke være bundet til indførelsen af en emissionshandelsordning for bygge- og transportsektoren. Ifølge en undersøgelse fra European Climate Foundation⁽⁷⁾ vil »en udvidet emissionshandelsordning alene ikke kunne tilvejebringe de betydelige emissionsreduktioner, der er nødvendige inden for vejtransport og bygninger«.

3.9. EØSU bifalder i princippet oprettelsen af den foreslåede sociale klimafond, men påpeger, at finansieringen af den afhænger af, at der indføres et system for handel med emissioner for bygninger og transport (artikel 26). En bolig og mobilitet er grundlæggende behov, og leveringen af dem udgør derfor en del af tjenesteydelserne af almen interesse. EØSU frygter, at omkostningerne ved et emissionshandelssystem for bygninger og transport vil udvande de ønskede fordele og føre til ukontrollerede og hermed eksistenstruende prisstigninger. Udvalget stiller sig derfor generelt kritisk over for, at den sociale klimafond knyttes til indførelsen af et emissionshandelssystem for bygninger og transport, og ser gerne, at de sociale konsekvenser af den grønne omstilling gøres til en særlig budgetpost på EU-budgettet. Man bør i stedet gå videre med planen om at indføre en social klimafond i EU.

3.10. Fonden yder sociale kompensationsbetalinger på den ene side og giver incitamenter til elektriske køretøjer og investeringer i opladningsinfrastruktur og dekarbonisering af bygninger på den anden side. Der bør imidlertid tages hensyn til lavindkomsthusholdningernes behov, og foranstaltninger for elektrificering af mobilitet bør være altomfattende og fremtidsorienterede, således at lavindkomsthusholdninger får mulighed for at anvende e-bymobilitet og nye forretningsmodeller som f.eks. delebiler. EØSU påpeger, at fremme af nul- og lavemissionsmobilitet ikke alene bør fokusere på

(7) European Climate Foundation Decarbonising European transport and heating fuels — Is the EU ETS the right tool? <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2020/06/01-07-2020-decarbonising-european-transport-and-heating-fuels-full-report.pdf>.

elektromobilitet, men at andre alternative og billige brændstoffer såsom biobrændstoffer, hvor det er relevant, også bør fremmes. EØSU påpeger endvidere, at der skal fremmes lavemissionsløsninger, når nulemissionsalternativer af økonomiske eller tekniske årsager ikke er mulige. I den forbindelse gør EØSU opmærksom på, at lavindkomsthusholdningerne snarest muligt bør udskifte deres gamle, forurenende biler med mere brændstofeffektive køretøjer, hvilket kræver en gennemgribende omregulering af det europæiske brugtvoغنsmarked. Det er vigtigt, at medlemsstaterne tager hensyn til disse aspekter af en retfærdig omstilling, når de udarbejder deres sociale klimaplaner, og Kommissionen ligeså, når den skal vurdere disse.

3.11. Hvad angår fordelingen af midlerne mellem medlemsstaterne, har Kommissionen forsøgt at finde en løsning, der tager hensyn til befolkningens størrelse (herunder andelen af landdistrikter), bruttonationalindkomsten pr. indbygger, andelen af sårbare husstande og husholdningernes emissioner fra forbrænding af brændsel. EØSU frygter, at dette stadig ikke vil være tilstrækkeligt til at tage højde for ulighederne internt i og mellem landene. En relativt fattig medlemsstat med mindre ulighed internt i landet kan ende med at opnå færre fordele end en rig medlemsstat med stor ulighed.

3.12. Medlemsstaterne skal ved siden af deres nationale energi- og klimaplaner fremlægge sociale klimaplaner senest i 2024 med angivelse af sårbare grupper og foranstaltninger. I den sammenhæng rejser de store forskelle i engagement og institutionel kapacitet spørgsmålet om, hvorvidt dette vil fungere. De store forskelle i medlemsstaternes tilgang til en retfærdig omstilling i de forskellige nationale energi- og klimaplaner kan give en forsmag på, hvad vi kan forvente EØSU opfordrer derfor til, at arbejdsmarkedets parter, handelskamre, civilsamfundet, ungdomsorganisationer samt lokale og regionale myndigheder inddrages i udarbejdelsen af medlemsstaternes nationale sociale klimaplaner.

3.13. EØSU noterer sig, at Kommissionen med denne forordning, ligesom i en række andre dokumenter, f.eks. meddelelsen og henstillingen om energifattigdom (C2020, 9600 final) eller renoveringsbølgen, der blev offentliggjort i vinter (COM(2020) 662 final, SWD(2020) 550 final), igen lægger stor vægt på bekæmpelse af energifattigdom. Der er ikke desto mindre behov for en større indsats.

3.14. Observatoriet for energifattigdom anslår, at mere end 50 mio. husstande i EU er berørt af energifattigdom. På grundlag af konklusionerne fra det europæiske observatorium for energifattigdom og det nyligt udviklede europæiske indeks for energifattigdom bør der udarbejdes en europæisk handlingsplan for udryddelse af energifattigdom i samarbejde med interessenter, herunder forbrugerorganisationer og NGO'er, der arbejder for at bekæmpe fattigdom, f.eks. Det Europæiske Antifattighedsnetværk, for at sikre, at offentlige tiltag i stadig højere grad målrettes de grundlæggende årsager til energifattigdom.

3.15. Der er derfor behov for konkrete foranstaltninger til bekæmpelse af energifattigdom på både nationalt og europæisk plan. Disse omfatter bl.a. bedre adgang til støtte til termisk renovering eller udskiftning af varmeanlæg for energifattige husstande, bindende grundforsyningsmodeller og generelle beskyttelsesbestemmelser for forbrugerne i energisektoren.

3.16. I den forbindelse gør EØSU opmærksom på princip nr. 20 i den europæiske søjle for sociale rettigheder, hvori det hedder, at alle har ret til adgang til basale tjenesteydelser af høj kvalitet, herunder vand, sanitet, energi, transport, finansielle tjenester og digital kommunikation. Hjælp til adgang til disse tjenester skal være tilgængelig for dem, der har behov for det.

3.17. EØSU bemærker, at man er nødt til at sikre en effektiv anvendelse af fondens midler og forhindre svig, korruption og interessekonflikter i forbindelse med de foranstaltninger, der støttes af fonden. Med hensyn til retsstatsprincippet glæder udvalget sig over de foranstaltninger, som Kommissionen har foreslået med henblik på at indføre et effektivt system for intern kontrol og inddrive beløb, der er udbetalt eller anvendt uretmæssigt.

3.18. EØSU anbefaler, at den sociale klimafond bliver et systemisk instrument, der sammen med de øvrige instrumenter skal kompensere for EU's og medlemsstaternes stigende omkostninger ved den grønne omstilling, som i væsentlig grad bidrager til at nå bæredygtighedsmålene.

3.19. EØSU efterlyser mere klarhed over finansieringen af fonden. Ifølge forordningsforslaget skal finansieringen baseres på et stabilt EU ETS-marked. EØSU forstår derfor ikke, hvorfor der foreslås et fast beløb på 72,2 mia. EUR. Prisudsvingene vil være afgørende for fondens budget. Dette understreger bl.a., at det er nødvendigt med en mere stabil finansiering. EØSU foreslår, at der indføres delvis finansiell fleksibilitet i fonden, afhængigt af den faktiske prisudvikling for kvoter (hvor tildelingen kan øges i takt med pristigningen).

3.20. Den voldsomme stigning i engrospriserne på naturgas og elektricitet fører til enorme økonomiske byrder for forbrugerne. EØSU er velvidende om, at den sociale klimafond er et mellemlangsiget svar på problemet med kompensation for højere omkostninger ved den grønne omstilling til sårbare grupper. Den nuværende situation med hensyn til udviklingen i energipriserne kræver imidlertid en øjeblikkelig løsning. EØSU glæder sig over Kommissionens meddelelse, som giver medlemsstaterne en »værktøjskasse« til håndtering af de umiddelbare virkninger af den nuværende stigning i engrospriserne på naturgas og elektricitet og til styrkelse af modstandsdygtigheden over for fremtidige prishok. Kortsigtede nationale foranstaltninger omfatter nødindkomststøtte til husholdninger, støtte til virksomheder og målrettede skattelettelser. For at tilpasse denne støtte gennem værktøjsskassen foreslår EØSU, at anvendelsesområdet for den sociale klimafond udvides til at omfatte sårbare små og mellemstore virksomheder. EØSU bakker op om Kommissionens planer om at støtte investeringer i vedvarende energi og energieffektivitet, undersøge mulige foranstaltninger inden for energilagring og indkøb af gasreserver og vurdere den nuværende udformning af elmarkedet.

4. Særlige bemærkninger

4.1. EØSU bifalder princippet om ligestilling mellem kønnene og lige muligheder for alle og om, at der skal tages hensyn til disse mål. Udvalget ser desuden gerne, at spørgsmålet om tilgængelighed for personer med handicap følges op og fremmes i forbindelse med udarbejdelsen og gennemførelsen af de nationale planer for derved at sikre, at ingen lades i stikken. I sidste ende rammer den planlagte CO₂-prissætning især kvinder, da de udgør 85 % af gruppen af enlige forsørgere. I eneforsørgerfamilier er risikoen for børnefattigdom særlig stor. I den forbindelse gentager EØSU sin opfordring til Kommissionen om snarest muligt at revidere sin beslutning om tjenesteydelser af almen økonomisk interesse i forhold til målgruppen for socialt boligbyggeri og om at præcisere, at boligpolitikken ikke må begrænses til udelukkende at tjene målet om at hjælpe personer, der er tæt på fattigdomsgrænsen, men at den også skal tilvejebringe passende og tilgængelige boliger på lang sigt til økonomisk overkommelige priser for alle borgere, der er berørt af den europæiske boligkrise, navnlig hjemløse, unge par, eneforsørgere, børnerige familier, arbejdstagere og middelklassen generelt ⁽⁸⁾.

4.2. Stigningen i priserne på fossile brændstoffer kan i uforholdsmæssig grad påvirke økonomisk svage husstande, mikrovirksomheder og transportbrugere, som anvender en stor del af deres indkomst på energi og transport, som i visse regioner ikke har adgang til alternative, økonomisk overkommelige mobilitets- og transportløsninger, og som måske ikke har økonomisk kapacitet til at investere i en nedbringelse af forbruget af fossile brændstoffer. EØSU glæder sig derfor over, at Kommissionens forslag fokuserer på behovene blandt sårbare husholdninger, sårbare mikrovirksomheder og sårbare transportbrugere, herunder fri adgang til offentlig transport og tilpassede takster, fremme af bæredygtig mobilitet efter behov og fælles mobilitetstjenester. Medlemsstaterne opfordres desuden til at støtte udviklingen og tilvejebringelsen af økonomisk overkommelige mobilitets- og transporttjenester med nul- og lavemission. EØSU anser tilvejebringelsen af offentlig personbefordring inden for grænserne af, hvad der lovgivningsmæssigt er muligt, for at være ryggraden i en bæredygtig og økonomisk overkommelig mobilitet. I den henseende er det nødvendigt med øget kompensation for offentlige serviceforpligtelser, der i højere grad opfylder miljømæssige og sociale krav, hvilket igen kræver, at de nationale regeringer, regioner og kommuner yder økonomisk støtte og skaber finansielle instrumenter.

4.3. I »Fit for 55«-pakken lægger Kommissionen bl.a. op til at medtage vejtransport i EU's emissionshandel, hvilket betyder, at omkostningerne ved konventionel motoriseret privat transport på mellemlang sigt vil stige, såfremt den drives af fossile brændstoffer. Kommissionen er bevidst om, at dette vil ramme visse befolkningsgrupper. I den sammenhæng tager Kommissionen fat på spørgsmålet om mobilitetsfattigdom, fremhæver behovet for kompensation i klimafonden ⁽⁹⁾ og fremsætter de første forslag til, hvordan dette bør ske. Kommissionen giver imidlertid ikke et skøn over, hvor mange personer der kan være berørt af dette i hele EU, og den giver heller ikke en definition af eller et sæt indikatorer for definition af begrebet mobilitetsfattigdom.

4.4. En undersøgelse af mobilitet og genindtræden på arbejdsmarkedet i landdistrikterne (Mobility4Job ⁽¹⁰⁾) viste, at kun 50 % af de arbejdsløse havde en bil til rådighed hele tiden, mens gennemsnittet i befolkningen var på 80 %. Ligesom i Costs-projektet vidner dette om, at husholdningerne reagerer på indkomstnedgange ved bl.a. at spare deres privatbil væk. Dette betyder, at mobilitetsbegrænsninger først bliver synlige på et senere tidspunkt, f.eks. i forbindelse med jobsøgning, når relevante mobilitetsalternativer ikke er tilgængelige, og potentielle arbejdspladser ikke kan nås. Den rent procentvis andel

⁽⁸⁾ TEN/707 — Universel adgang til boliger, der er anstændige, bæredygtige og økonomisk overkommelige på lang sigt. (EUT C 429 af 11.12.2020, s. 93).

⁽⁹⁾ COM(2021) 568.

⁽¹⁰⁾ Unterwegs zwischen Erwerbs- und Familienarbeit (54) — Portal der Arbeiterkammern und des ÖGB Verlags (On the Road Between Gainful Employment and Family Work (54) — Portal of the Chambers of Labour and the ÖGB Publishing House).

af mobilitetsomkostningerne i indkomsten er derfor ikke en tilstrækkelig indikator for, om og i hvilket omfang mobilitetsmulighederne er begrænsede. Mobilitetsfattigdom er konsekvensen af en kombination af flere variabler: først og fremmest indkomst og nødvendigheden af at eje en bil, hvis der ikke findes alternative mobilitetsmuligheder.

Bruxelles, den 9. december 2021.

Christa SCHWENG

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
