C/2024/6019

23.10.2024 г.

Становище на Европейския икономически и социален комитет

Нисковъглеродни и възобновяеми горива: изграждане на капацитета на европейската промишленост за декарбонизация на секторите на въздухоплаването и мореплаването в дух на европейска автономност

(становище по собствена инициатива)

(C/2024/6019)

Докладчик: **Anastasis YIAPANIS**

Съдокладчик: **Franck UHLIG**

Съветници	Mihai IVAŞCU (на докладчика, III група) Elspeth HATHAWAY (на съдокладчика, II група)

Решение на Пленарната асамблея	18.1.2024 г.
Правно основание	Член 52, параграф 2 от Правилника за дейността
Компетентна секция	Консултативна комисия по индустриални промени (CCMI)
Приемане от секцията	6.6.2024 г.
Приемане на пленарна сесия	10.7.2024 г.
Пленарна сесия №	589
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	198/0/4

1. Заключения и препоръки

1.1. В ЕС бяха стартирани няколко проекта за производство на устойчиви и нисковъглеродни горива. Те обаче са на различни ранни етапи от разработването си и очевидно липсват стимули за тяхното приемане. Високите производствени разходи и несигурността по отношение на наличието на устойчиви горива продължават да бъдат значителни пречки пред постигането на споразумения за широкото им навлизане. Липсата на производство на устойчиви горива в ЕС би оказала отрицателно въздействие върху стратегическата автономност на ЕС.

1.2. ЕИСК се застъпва за всеобхватна пътна карта за постепенно увеличаване на използването на устойчиви авиационни горива (УАГ), за да се гарантира стабилност при планирането за всички заинтересовани страни. Постигането на истинска декарбонизация във въздухоплаването изисква международно сътрудничество и обвързващи амбициозни ангажименти от страна на всички заинтересовани страни и държави в световен мащаб.

1.3. До 2030 г. морската промишленост ще се съсредоточи върху разработването и прилагането на надеждни системи за задвижване, инфраструктура за снабдяване с гориво и логистични технологии в голям мащаб. Създаването на необходимата инфраструктура за зареждане в пристанищата по цял свят с цел безопасно снабдяване на корабите с алтернативни горива продължава да е значително предизвикателство.

1.4. ЕИСК изтъква риска от възможен недостиг на налични изходни суровини и количествата декарбонизирана енергия, необходими за гарантиране на прехода към устойчиво производство на горива. За установяването на основни вериги за създаване на стойност са необходими цялостен подход и структуриран диалог с различни отрасли (селско стопанство, химикали, управление на отпадъците и рециклиране).

1.5. Комитетът признава необходимостта от конкретна публична подкрепа и стабилна регулаторна рамка за повишаване на конкурентоспособността на водородния сектор в световен мащаб. Все още има неяснота по отношение на осъществимостта, сроковете и разходите за разширяване на съоръженията за пряко улавяне от въздуха, както и по отношение на изискванията за наличност, безопасност и инфраструктура, свързани с производството на водород.

1.6. ЕИСК настоятелно призовава създателите на политики в ЕС да създадат благоприятни за отключването на инвестициите регулаторни условия, включително като предоставят засилени стимули за насърчаване на незабавното производство и изграждане на конкретен пазар за горива с намален въглероден отпечатък. Комитетът предлага данъчното облагане да бъде съобразено с въздействието на всяко гориво върху климата и подкрепя едно общоевропейско предложение за стабилни механизми за стимулиране, включително много ниско или нулево данъчно облагане на нисковъглеродните горива.

1.7. Необходими са значителни инвестиции в нисковъглеродни и възобновяеми горива и в инфраструктура, включително финансиране за различните компоненти за производство на горива, бързи процеси на издаване на разрешения и обучение на служителите. Безвъзмездните средства и субсидиите от ЕС не приоритизират в достатъчна степен развитието на инфраструктура за производство на нисковъглеродни и възобновяеми горива за секторите на въздухоплаването и мореплаването.

1.8. ЕИСК счита, че договорите за разлика са ефективен механизъм за стимулиране на инвестициите в технологии с неконкурентни производствени разходи, който спомага за стабилизиране на цените и осигурява сигурност за инвеститорите.

1.9. Съществуват различни форми на публична финансова помощ, но те не са съобразени със специфичните нужди на секторите на въздухоплаването и мореплаването. Когато е необходимо, следва да се прилагат нови форми, включително европейски публични инвестиционни фондове и държавни ресурси, за да се смекчат рисковете, свързани с инвестирането в новаторски производствени съоръжения.

1.10. Повишените усилия в областта на НИРД са от първостепенно значение за намаляване на разходите за авангардни нисковъглеродни технологии и за улесняване на тяхната пазарна реализация. В краткосрочен план ЕИСК призовава за цялостна стратегия за чист преход на целите промишлени вериги за създаване на стойност, включваща интегриране на водорода, увеличаване на производството на биогорива, разширяване на производството на синтетични горива и продължаване на съществуващите секторни партньорства в рамките на програмата — приемник на „Хоризонт Европа“.

1.11. Секторите на въздухоплаването и мореплаването трябва бързо да предприемат инициативи за осигуряване на достъп до нисковъглеродни енергийни ресурси и наличието на промишлени технологии, съобразени с тези цели. Техните усилия трябва да бъдат подкрепени от стимули и механизми за подкрепа, както и от съгласувана регулаторна рамка както на европейско, така и на международно равнище.

1.12. ЕИСК настоятелно призовава Европейската комисия да се ангажира с предоставянето на достатъчно дългосрочно финансиране за НИРД за нови технологии, включително чрез програми като „Хоризонт Европа“, Фонда за иновации и InvestEU. Комитетът настоява за обвързване със социални условия на цялото публично финансиране, за да се гарантира отговорно използване на парите на данъкоплатците в ЕС.

1.13. ЕИСК призовава за провеждане на информационни и образователни кампании на регионално, национално и европейско равнище, за да се задълбочи разбирането на значението на възобновяемите и нисковъглеродните горива. В по-широкия контекст на усилията за улесняване на развитието на умения и прехода от едно работно място към друго, както и за насърчаване на качествения социален диалог, са необходими програми за развитие на задълбочени умения, включително за професионално обучение и подкрепа за прехода от едно работно място към друго по протежение на веригите за създаване на стойност. ЕИСК отново подчертава приоритета да се гарантират високи стандарти за здравословни и безопасни условия на труд за работниците по цялата верига на доставките, особено при приемането на нови екологични процеси и горива.

1.14. ЕИСК изтъква критичната необходимост от запазване и засилване на конкурентоспособността на промишлеността на ЕС в условията на силна глобална конкуренция, като се застъпва за механизми за мониторинг и обвързващи международни ангажименти. Това налага въвеждането на политики, финансиране и данъчни стимули за поддържане на международната позиция на промишлените участници от ЕС, особено предвид ограничените сходни мерки в областта на климата в много икономики извън ЕС.

2. **Общи бележки**

2.1. Европейският съюз се стреми да постигне неутралност по отношение на климата до 2050 г. и е поел ясен ангажимент за екологосъобразен морски и въздушен транспорт чрез важни европейски инициативи като Европейския зелен пакт, пакета „Подготвени за цел 55“ и законодателния акт за промишленост с нулеви нетни емисии, които имат за цел допълнително намаляване на емисиите на парникови газове и използване на по-устойчиви горива за морския и въздушния транспорт. По оценки на нефтохимическия отрасъл на ЕС, за да допринесе за постигането на целите за 2050 г., ще са необходими инвестиции в размер от 400 до 650 милиарда евро ([1]).

2.2. В ЕС бяха стартирани няколко проекта за производство на устойчиви и нисковъглеродни горива. Те са на различни начални етапи и ЕИСК отбелязва, че по-високите производствени разходи, несигурността по отношение на наличието на устойчиви алтернативни горива и фактът, че няма намаляване на ценовата разлика спрямо изкопаемите горива, са основни пречки пред тяхното развитие.

([1]) Fuels Europe — Clean fuels for all (Горива за Европа — чисти горива за всички).

2.3. Европейската комисия създаде два европейски алианса, включващи в състава си съответните заинтересовани страни, за да се проучат предизвикателствата, пред които са изправени секторите на въздухоплаването и мореплаването, с цел да се набележат потенциални решения: Алианса за авиация с нулеви емисии (AZEA), обхващащ сектора на въздухоплаването, и Промишления алианс за веригата за създаване на стойност за възобновяемите и нисковъглеродните горива (RLCF), обхващащ както морския, така и въздухоплавателния сектор.

3. **Секторът на въздухоплаването**

3.1. По оценки на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) до 2050 г. ще са необходими 450 милиарда литра устойчиви авиационни горива (УАГ), за да се постигне „преход към нулеви нетни емисии“ ([2]). В инициативата ReFuelEU — сектор „Авиация“ се предвижда УАГ да съставляват 2 % от предоставяното на летищата в ЕС гориво до 2025 г., техният дял да нарасне на 6 % до 2030 г. и постепенно да достигне 70 % до 2050 г. Освен това тези цели включват среден дял на синтетичните горива от 1,2 % между 2030 г. и 2031 г., който постепенно ще нарасне на 35 % до 2050 г. ЕИСК призова за „реалистична и всеобхватна пътна карта за постепенното увеличаване на използването на УАГ, за да се осигури стабилност на планирането за всички заинтересовани страни“ ([3]).

3.2. При прилагане на истински амбициозен и глобален подход, необходим за декарбонизиране на всички аспекти на този комплексен сектор (проектиране на въздухоплавателни средства, производство, управление на летищата, траектории на полетите и др.), данните показват, че повечето парникови газове се отделят по време на задвижването ([4]). С оглед на това в краткосрочен план ще са необходими по-ефективни двигатели, задвижвани с устойчиви горива, наред с водород и чиста електроенергия в бъдеще.

3.3. Истинска декарбонизация на сектора на въздухоплаването е възможна само ако всички международни заинтересовани страни се обединят, за да договорят амбициозни и обвързващи ангажименти.

4. **Секторът на мореплаването**

4.1. Инициативата FuelEU — сектор „Морско пространство“ се прилага за търговски плавателни съдове с брутен тонаж над 5 000 тона, независимо от знамето, под което плават, и насърчава използването на възобновяеми горива, нисковъглеродни горива и технологии за чиста енергия за корабите. С нея се въвеждат все по-строги максимални пределни стойности за средногодишния интензитет на емисиите на парникови газове (ПГ) за енергията, използвана от тези кораби, и допълнителни изисквания за нулеви емисии за кораби на котвена стоянка, като се налага задължение за използване на брегово електрозахранване или алтернативни технологии с нулеви емисии в пристанищата.

4.2. Усилията на сектора ще бъдат съсредоточени върху разработването на надеждни задвижващи системи, технологии за горива и инфраструктура за снабдяване с гориво, а впоследствие и върху широкомащабното им въвеждане на пазара. ЕИСК отбелязва също, че „една от най-големите пречки пред декарбонизацията на морския сектор ще бъде осигуряването на новата инфраструктура за зареждане, която ще бъде необходима в пристанищата по целия свят за безопасното снабдяване на корабите с алтернативни горива“ ([5]).

4.3. Декарбонизацията на морския транспорт изисква цялостен и технологично неутрален подход, който надлежно да отчита всички варианти за гориво и тяхното оперативно и обществено въздействие. Навлизането на устойчиви алтернативни горива в корабоплаването обаче може да бъде възпрепятствано от тяхната цена, значителните обеми, изискванията за съхранение и свързаните с тях опасения по отношение на безопасността. Що се отнася до водорода, трябва да се обърне внимание на технологичните предизвикателства преди използването му в дълбоководния морски транспорт. Устойчивите течни горива имат предимството, че използват съществуващата инфраструктура за съхранение и транспорт на изкопаеми горива.

4.4. Европейските заинтересовани страни в областта на морския транспорт настоятелно се застъпват за създаването на фонд, който да използва приходите от СТЕ на ЕС и глобите по FuelEU — сектор „Морско пространство“, за да направи корабоплаването с нулеви емисии и по-чистите горива икономически жизнеспособни. Въпреки специалния финансов пакет за морския транспорт във Фонда за иновации, финансиран от приходите от схемата на ЕС за търговия с емисии, са необходими допълнителни усилия за по-бързото въвеждане на корабоплаване с нулеви емисии и устойчиво производство на кораби. Административната тежест следва да бъде сведена до минимум, за да се даде възможност на МСП да кандидатстват по покани за представяне на предложения от Фонда за иновации.

([2]) IATA, 2022 г., SAF Production Increases 200 % — More Incentives Needed to Reach Net Zero („Производството на УАГ нараства с 200 % — необходими са повече стимули за постигане на нулеви нетни емисии“).

([3]) Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт“ (COM(2021) 561 final — 2021/0205 (COD) (ОВ C 105, 4.3.2022 г., стр. 134).

([4]) Център за космически изследвания — Considerations for Reducing Aviation's CO_2 with Aircraft Electric Propulsion („Съображения за намаляване на емисиите на CO_2 от въздухоплаването с електрическо задвижване на въздухоплавателните средства“).

([5]) Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО“ (ОВ C 152, 6.4.2022 г., стр. 145).

5. **Достъп до ресурси**

5.1. ЕИСК изтъква риска от възможен недостиг на налични изходни суровини, необходими за прехода. Биомасата, отпадъците, остатъчните продукти, използваното олио за готвене, животинските мазнини и др. са в ограничена наличност и се използват и за други цели. За установяването на основни вериги за създаване на стойност са необходими цялостен подход и структуриран диалог с различни отрасли (селско стопанство, химикали, управление на отпадъците, рециклиране и др.).

5.2. ЕИСК отбелязва, че съществуват противоречиви проучвания относно наличното в Европа количество устойчива биомаса за транспортния сектор, поради което поставя под въпрос способността на Европа да бъде самодостатъчна в това отношение. Освен това Комитетът отчита факта, че използването на устойчива биомаса не следва да застрашава или да се конкурира с първичното използване на изходни суровини. Аналогично, ЕИСК изразява загриженост относно способността на Европа да доставя все по-големите количества декарбонизирана енергия, необходими за производството на горива на основата на електроенергия. Затова необходимостта изходните суровини да се разглеждат като стратегически компонент на процеса на преход трябва да се счита за приоритет.

5.3. Секторът на водорода се нуждае от осезаема публична подкрепа и последователна регулаторна рамка за постигане на цялостна конкурентоспособност на световния пазар. Въпреки че в ЕС и неговите държави членки вече има политически стратегии за разширяване на капацитета за производство на чист водород, няма финансово достъпни технологии и все още не е сигурно дали може да се постигне разрастване на това производство в разумни срокове и при разумни разходи. Освен това все още има неясноти по отношение на наличността, производствените разходи, безопасността и изискванията за инфраструктурата.

6. **Финансиране и инвестиции**

6.1. Въпреки че ReFuelEU — сектор „Авиация“ и FuelEU — сектор „Морско пространство“ осигуряват регулаторна сигурност, производителите на устойчиви горива сигнализират, че все още е трудно да се получат банкови заеми, а фондовете за рисков капитал все още не са особено склонни да инвестират в техните проекти. ЕИСК настоятелно призовава създателите на политики в ЕС да предложат повече стимули за незабавно производство и създаване на истински пазар за горива с намален въглероден отпечатък. Освен това по отношение на таксономията ЕИСК счита, че следва да бъдат формулирани определения за устойчиви проекти, основани на екологичните, социалните и управленските (ESG) принципи, за да се засили финансирането на енергийния преход и амбицията в областта на климата. Освен това са необходими политики на равнище ЕС и на национално равнище, които да насърчат частните инвестиции и да ускорят приемането на нисковъглеродните и устойчивите горива, за да се улесни преходът към по-устойчиво енергийно бъдеще.

6.2. Инвестирането в производствени мощности за устойчиви биогорива и горива на основата на електроенергия за секторите на въздухоплаването и мореплаването губи от икономическата си обосновка, когато разпределението на съпътстващите продукти (като бионафта или нафта на основата на електроенергия, биобензин или бензин на основата на електроенергия, биогазьол или газьол на основата на електроенергия) е несигурно. Следователно, за да се отговори на това предизвикателство, е необходимо да се създадат пазари за всички произведени биогорива и горива на основата на електроенергия.

6.3. ЕС е създал множество механизми за финансиране, включително такива, които улесняват развитието на екосистема за чист водород (например наскоро въведената Водородна банка ([6])). Въпреки това безвъзмездните средства и субсидиите от ЕС не са съсредоточени в достатъчна степен върху специфичното измерение на въздухоплаването и мореплаването, включително що се отнася до инфраструктурата за нисковъглеродни и възобновяеми горива.

6.4. Договорите за разлика са ефективен механизъм за стимулиране на инвестициите в технологии, които понастоящем не са конкурентоспособни по отношение на производствените разходи поради факта, че се избират най-ефективните производители посредством търг с намаляване на цената, а впоследствие горивата се субсидират само до предварително определената цена. ЕИСК подкрепя тяхното въвеждане и счита, че те ще спомогнат за стабилизиране на цените и ще осигурят сигурност за инвеститорите, като по този начин ще подпомогнат растежа на пазара на устойчиви горива.

6.5. Инвестирането в новаторски производствени съоръжения ще е свързано със съответните технологични и търговски рискове, което на свой ред ще доведе до разходи за финансиране за доставчиците на горива. Затова следва да се използват различни форми на публична финансова помощ за смекчаване на тези рискове, включително от европейски публични инвестиционни фондове, държавни ресурси и регионалните банки за развитие. Освен това първопроходниците следва да имат доверие в срока на възвръщаемост на своите инвестиции, разчитайки на правна сигурност и ползвайки се от рамкови условия, които намаляват риска и съответно стимулират техните инвестиции.

6.6. За да се гарантира по-голямо и по-бързо навлизане на нисковъглеродните и възобновяемите горива, ЕИСК отправя искане данъчното облагане да бъде съобразено с въздействието на всяко гориво върху климата. Комитетът подкрепя общоевропейско предложение за стабилен механизъм за стимулиране, основан на много ниско или нулево данъчно облагане на нисковъглеродните горива, за да се улесни социално приемливото ценообразуване на горивата, като същевременно се насърчат инвестициите в устойчиви горива.

([6]) Европейска водородна банка.

7. **Научноизследователска и развойна дейност (НИРД)**

7.1. Необходими са допълнителни усилия в областта на НИРД, за да се намалят разходите за авангардни, нисковъглеродни и възобновяеми технологии и да се улесни тяхната пазарна реализация. Производството на устойчиви горива изисква разработването на модерни промишлени инфраструктури, включително технологии като високотемпературна електролиза и улавяне на въглерод. В краткосрочен план е необходима ясна пътна карта за пренасочване на промишлеността, включваща интегриране на водорода, значително увеличаване на производството на биогорива и разширяване на производството на синтетични горива.

7.2. Въвеждането на устойчивите горива трябва да се основава на прилагането на механизми за стимулиране и подкрепа, създаването на съгласувана регулаторна рамка както на европейско, така и на международно равнище, с цел да се насърчи изграждането на жизнеспособен и ефективен пазар, и ангажирането с дългосрочно планиране за всички нисковъглеродни и възобновяеми горива, включително производството на биомаса и електроенергия с ниски въглеродни емисии. В дългосрочен план следва да се приложи специална стратегия за преход в областта на горивата, която да обхваща всички компоненти на веригата на доставките: изходни суровини (устойчива биомаса, отпадъци, електроенергия от възобновяеми източници и рециклиран CO_2), логистика за събиране и транспортиране на изходните суровини до производствените инсталации, и производствени съоръжения. Комбинация от преобразуване на съществуващите рафинерии и инсталиране на нови специализирани инсталации би подсигурила капацитета на ЕС за удовлетворяване на търсенето.

7.3. ЕИСК призовава Европейската комисия да се ангажира с предоставянето на достатъчно дългосрочно европейско финансиране за НИРД за нови технологии, включително чрез „Хоризонт Европа“, Фонда за иновации, InvestEU и чрез продължаване на съществуващите секторни партньорства за секторите на въздухоплаването и мореплаването. Технологичните пробиви могат да спомогнат за намаляване на разходите и повишаване на конкурентоспособността на възобновяемите горива. ЕИСК настоява за обвързване със социални условия на цялото публично финансиране, за да се гарантира, че парите на данъкоплатците в ЕС се използват отговорно.

8. **Социални аспекти и справедлив преход**

8.1. Големите количества електроенергия, биомаса и вода, необходими за производството на горива на основата на електроенергия, могат да засилят скептицизма в местните общности по отношение на технологиите. За да се подсигури одобрението на обществеността, е наложително да се гарантира широко участие на социалните партньори и гражданското общество чрез открит и прозрачен информиран диалог, като се избягват потенциални забавяния, правна неяснота и разходи и същевременно се гарантира социалната приемливост на проектите за устойчиви горива.

8.2. ЕИСК настоява за провеждане на информационни и образователни инициативи на регионално, национално и европейско равнище, които да насърчат по-задълбоченото разбиране на необходимостта от възобновяеми и нисковъглеродни горива, както и на нововъзникващите технологии и техните предимства за местната устойчивост и бъдещата конкурентоспособност. Ще бъдат създадени нови работни места, които следва да бъдат качествени и екологични. Комитетът предвижда, че ще бъдат необходими програми за развитие на задълбочени умения по протежение на веригата на доставките, включително комплексни програми за професионално обучение и подкрепа за прехода от едно работно място към друго, които да включват и по-младото поколение.

8.3. В дългосрочен план се очаква изискването за прогресивно използване на устойчиви авиационни горива да повиши разходите за авиокомпаниите, което ще доведе до допълнително увеличаване на разходите за пътниците и товародателите. ЕИСК изтъква социалното въздействие и, евентуално, въздействието върху конкурентоспособността на европейската промишленост, особено в случаите, когато международните конкуренти не са задължени да спазват подобни мерки. Освен това при разработването на политиките в областта на въздухоплаването е жизненоважно да се вземе предвид намалената свързаност на европейските острови, отдалечените територии и държавите членки, които разчитат единствено на въздушни и/или морски връзки с единния пазар.

8.4. В рамките на планирането на екологичния преход на секторите на въздухоплаването и мореплаването в Европа е жизненоважно да се гарантира, че той се управлява по социално справедлив начин. Трябва да се гарантира справедлив екологичен преход, за да се предотврати опасността някои региони, предприятия и работници да бъдат пренебрегнати, като се осигури подходящо развитие или усъвършенстване на уменията, както и, при необходимост, преход от едно работно място към друго. От първостепенно значение е качественият социален диалог на регионално, национално и европейско равнище.

8.5. ЕИСК отново изтъква необходимостта да се гарантират високи стандарти за здравословни и безопасни условия на труд за всички работници по цялата верига на доставките и на всички етапи от експлоатацията на въздухоплавателните средства или плавателните съдове, особено при въвеждането на нови екологични или цифрови процеси и използването на нови горива.

9. **Конкурентоспособността на европейската промишленост**

9.1. ЕИСК подчертава, че е важно да се запази и засили конкурентоспособността на промишлеността на ЕС. Очакваната устойчива трансформация на секторите на мореплаването и въздухоплаването трябва да бъде подкрепена от политики, финансиране, данъчни облекчения и др., така че участниците от тези сектори да запазят високото си конкурентно равнище в международен план, особено предвид факта, че повечето икономики извън ЕС все още не са въвели съществени мерки в областта на климата. Поддържането на стабилна промишлена база в ЕС, подкрепена от секторни стратегии, политики, финансиране и законодателство, е от основно значение за осигуряването на просперитет и висококачествени работни места.

9.2. ЕИСК посочва, че трябва да се предприемат допълнителни стъпки, за да се гарантират еднакви условия на конкуренция в световен мащаб. Необходим е мониторинг, за да се гарантира, че всички международни участници спазват правилата, например по отношение на превоза на гориво над необходимото количество за полета от страна на авиокомпаниите. ЕИСК насърчава Европейската комисия и държавите членки да настояват всички държави — членки на Международната организация за гражданско въздухоплаване и Международната морска организация, да поемат обвързващи международни ангажименти за декарбонизация.

9.3. В същото време трябва да се въведат стимули за обновяване на флота, за да се стимулира вътрешното търсене и модернизирането на флота, което следва да бъде от полза за европейските морски и авиокосмически предприятия и техните работници. По отношение на морския сектор ЕИСК наскоро призова за промишлена стратегия за сектора на морските технологии, включваща „спешни мерки, които да стимулират търсенето на екологосъобразни и високотехнологични плавателни съдове на вътрешния пазар, включително програма на ЕС за обновяване на флота и модернизиране на съществуващите плавателни съдове ... и създаване на специален морски фонд на ЕС“ ([7]). Комитетът настоява за по-големи усилия за увеличаване на дела на корабите, регистрирани под флагове на ЕС.

Брюксел, 10 юли 2024 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Oliver RÖPKE

([7]) Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Промишлена стратегия за сектора на морските технологии“ (ОВ C 100, 16.3.2023 г., стр. 31).