C/2024/6019

23.10.2024

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru**

# Nízkouhlíková a obnovitelná paliva: rozvíjení schopnosti evropského průmyslu dekarbonizovat letecké a námořní odvětví v duchu evropské autonomie

**(stanovisko z vlastní iniciativy)**

(C/2024/6019)

Zpravodaj: **Anastasis YIAPANIS**

Spoluzpravodaj: **Franck UHLIG**

| | |
|---|---|
| Poradci | Mihai IVAŞCU (pro zpravodaje, skupina III)<br>Elspeth HATHAWAY (pro spoluzpravodaje, skupina II) |

| | |
|---|---|
| Rozhodnutí plenárního shromáždění | 18. 1. 2024 |
| Právní základ | čl. 52 odst. 2 jednacího řádu |
| Odpovědná sekce | Poradní komise pro průmyslové změny (CCMI) |
| Přijato v CCMI | 6. 6. 2024 |
| Přijato na plenárním zasedání | 10. 7. 2024 |
| Plenární zasedání č. | 589 |
| Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování) | 198/0/4 |

## 1. Závěry a doporučení

1.1 V celé EU byla zahájena řada projektů zaměřených na výrobu udržitelných a nízkouhlíkových paliv. Jsou však na různém stupni pokročilosti rané fáze vývoje a panuje markantní nedostatek pobídek pro jejich zavádění. Významnou překážkou pro zabezpečení dohod týkajících se všeobecného rozšíření udržitelných paliv zůstávají jejich vysoké výrobní náklady a nejistota ohledně jejich dostupnosti. Nedostatečná výroba udržitelných paliv v EU by měla negativní dopad na strategickou autonomii Unie.

1.2 EHSV se zasazuje o vypracování komplexního plánu pro postupné zvyšování využívání udržitelných leteckých paliv, aby byla pro všechny zúčastněné strany zajištěna stabilita při plánování. Dosažení skutečné dekarbonizace v odvětví letectví vyžaduje mezinárodní spolupráci a závazné ambiciózní přísliby ze strany všech globálních zúčastněných stran a zemí.

1.3 Námořní průmysl se bude do roku 2030 zaměřovat na vývoj a zavádění spolehlivých pohonných systémů, infrastruktury pro dodávky paliva a logistických technologií ve velkém měřítku. Značnou výzvou zůstává otázka zřizování nezbytné infrastruktury pro doplňování paliva v přístavech po celém světě za účelem bezpečného zásobování lodí alternativními palivy.

1.4 EHSV poukazuje na riziko možného nedostatku dostupných zdrojů vstupních surovin a na to, jaké objemy dekarbonizované energie jsou zapotřebí k zajištění přechodu na výrobu udržitelných paliv. K vytvoření základních hodnotových řetězců je nutný holistický přístup a strukturovaný dialog s různými průmyslovými odvětvími (zemědělství, chemický průmysl, nakládání s odpady a recyklace).

1.5 Výbor uznává, že má-li se posílit globální konkurenceschopnost odvětví vodíku, je nutná konkrétní veřejná podpora a stabilní regulační rámec. Přetrvává nejistota ohledně proveditelnosti, časových rámců a nákladů, pokud jde o intenzivnější využívání zařízení pro přímé zachycování $CO_2$ ze vzduchu, jakož i ohledně požadavků na dostupnost, bezpečnost a infrastrukturu spojených s výrobou vodíku.

1.6 EHSV naléhavě vyzývá tvůrce politik EU, aby vytvořili regulační podmínky usnadňující uvolnění investic, včetně poskytnutí lepších pobídek, kterými by se podnítila okamžitá výroba a podpořil rozvoj konkrétního trhu s palivy se sníženou uhlíkovou stopou. Navrhuje, aby zdanění odpovídalo dopadu každého paliva na klima, a podporuje celoevropský návrh silného pobídkového mechanismu, včetně velmi nízkého nebo nulového zdanění nízkouhlíkových paliv.

1.7 Jsou nezbytné značné investice do nízkouhlíkových a obnovitelných paliv a související infrastruktury, včetně financování různých složek výroby paliv, rychlých povolovacích postupů a odborné přípravy zaměstnanců. U grantů a dotací EU není dostatečně upřednostněn rozvoj infrastruktury pro výrobu nízkouhlíkových a obnovitelných paliv pro letecké a námořní odvětví.

1.8 EHSV se domnívá, že účinný mechanismus, jak motivovat k investicím do technologií, u nichž výrobní náklady nejsou konkurenceschopné, představují rozdílové smlouvy, jež pomáhají stabilizovat ceny a poskytují jistotu investorům.

1.9 Existují různé formy veřejné finanční pomoci, které však nejsou přizpůsobeny specifickým potřebám leteckého a námořního odvětví. Tam, kde je to zapotřebí, by měly být zavedeny formy nové, včetně evropských veřejných investičních fondů a vládních zdrojů, aby se zmírnila rizika spojená s investicemi do průkopnických výrobních zařízení.

1.10 Ke snížení nákladů na pokročilé, nízkouhlíkové technologie a k usnadnění jejich komercializace je zásadní zvýšit úsilí v oblasti výzkumu a vývoje. Pokud jde o opatření v krátkodobém horizontu, EHSV vyzývá k vytvoření holistické strategie pro přechod celých průmyslových hodnotových řetězců na čistou energii. Tato strategie by mimo jiné zahrnovala integraci vodíku, navýšení výroby biopaliv a rozšíření výroby syntetických paliv. Současně by se mělo pokračovat ve stávajících odvětvových partnerstvích, a to v rámci programu, který nahradí program Horizont Evropa.

1.11 Letecký a námořní průmysl musí urychleně podniknout kroky k zajištění přístupu k nízkouhlíkovým zdrojům energie a dostupnosti průmyslových technologií, které jsou s těmito cíli v souladu. Jejich úsilí je třeba napomoci pobídkami a podpůrnými mechanismy, jakož i soudržným regulačním rámcem na evropské i mezinárodní úrovni.

1.12 EHSV naléhavě vyzývá Evropskou komisi, aby se zavázala k dlouhodobému poskytování dostatečných finančních prostředků na výzkum a vývoj nových technologií, mimo jiné prostřednictvím programu Horizont Evropa, Inovačního fondu a Programu InvestEU. Výbor trvá na sociální podmíněnosti veškerého veřejného financování, aby se zajistilo, že peníze daňových poplatníků EU budou využívány zodpovědně.

1.13 EHSV požaduje osvětové a vzdělávací kampaně na regionální, celostátní a unijní úrovni, díky nimž by lidé lépe pochopili význam obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. V širším rámci usnadňování rozvoje dovedností, ulehčování přechodu mezi zaměstnáními a podpory kvalitního sociálního dialogu jsou nezbytné programy pro rozvoj pokročilých dovedností, včetně odborné přípravy a podpory přechodu mezi zaměstnáními napříč celými hodnotovými řetězci. EHSV opakuje, že prioritou je zajistit přísné zdravotní a bezpečnostní normy pro pracovníky v celém dodavatelském řetězci, zejména při zavádění nových ekologických procesů a paliv.

1.14 EHSV zdůrazňuje, že je nezbytně nutné udržet a posílit konkurenceschopnost průmyslu EU čelícího intenzivní celosvětové konkurenci, a prosazuje mechanismy monitorování a závazné mezinárodní přísliby. To vyžaduje provádění politik, financování a daňových pobídek na udržení mezinárodního postavení průmyslových subjektů EU, zejména s ohledem na skutečnost, že mnohé ekonomiky mimo EU zavedly obdobná opatření v oblasti klimatu jen v omezené míře.

## 2. **Obecné připomínky**

2.1 Evropská unie se snaží dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality a je jasně odhodlána prosazovat ekologickou námořní a leteckou dopravu, a to prostřednictvím významných evropských iniciativ, jako je Zelená dohoda pro Evropu, balíček „Fit for 55“ a akt o průmyslu pro nulové čisté emise, jejichž cílem je dále snižovat emise skleníkových plynů a využívat udržitelnější paliva pro námořní a leteckou dopravu. Podle odhadů rafinérského průmyslu EU budou pro přispění k cílům pro rok 2050 zapotřebí investice v rozmezí od 400 do 650 miliard EUR. ([1])

2.2 V celé EU byla zahájena řada projektů zaměřených na výrobu udržitelných a nízkouhlíkových paliv. Jsou na různém stupni pokročilosti počáteční fáze a EHSV konstatuje, že hlavními překážkami jejich rozvoje jsou vyšší výrobní náklady, nejistota ohledně dostupnosti udržitelných alternativních paliv a skutečnost, že není redukován cenový rozdíl oproti fosilním palivům.

([1]) *Fuels Europe – Clean fuels for all* (Čistá paliva pro všechny).

2.3 Evropská komise založila dvě evropské aliance sestávající z příslušných zúčastněných stran s cílem prozkoumat problémy, jimž letecké a námořní odvětví čelí, a nalézt možná řešení. Jsou to Aliance pro letectví s nulovými emisemi (AZEA), jež se zaměřuje na odvětví letectví, a Průmyslová aliance pro hodnotový řetězec obnovitelných a nízkouhlíkových paliv (RLCF), která se zabývá jak letectvím, tak námořním odvětvím.

## 3. **Odvětví letectví**

3.1 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA) odhaduje, že má-li se docílit „přechodu k nulovým čistým emisím", bude počínaje rokem 2050 zapotřebí 450 miliard litrů udržitelných leteckých paliv. ([2]) Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU stanoví, že počínaje rokem 2025 musí udržitelná letecká paliva tvořit 2 % paliv používaných na letištích EU. Do roku 2030 se má tento podíl zvýšit na 6 % a do roku 2050 pak postupně narůst na 70 %. Tyto cílové hodnoty navíc zahrnují průměrný podíl syntetických paliv ve výši 1,2 % mezi lety 2030 a 2031, který pak do roku 2050 postupně vzroste na 35 %. EHSV vyzval k tomu, aby byl vypracován „realistický a komplexní plán pro postupné zvyšování používání udržitelných leteckých paliv s cílem zajistit stabilitu v plánování pro všechny zúčastněné strany" ([3]).

3.2 K dekarbonizaci všech aspektů tohoto komplexního odvětví (projektování letadel, výroba, správa letišť, letové trasy atd.) je zapotřebí skutečně ambiciózní a globální přístup. Z údajů přitom vyplývá, že většina uvolněných skleníkových plynů připadá na pohon letadel ([4]). V krátkodobém horizontu budou tedy zapotřebí účinnější motory poháněné udržitelnými palivy a do budoucna také vodíkem a čistou elektřinou.

3.3 Skutečná dekarbonizace odvětví letectví je možná pouze tehdy, jestliže se všechny mezinárodní zúčastněné strany spojí a dohodnou se, že budou plnit ambiciózní a závazné přísliby.

## 4. **Námořní odvětví**

4.1 Iniciativa pro námořní paliva FuelEU se vztahuje na obchodní plavidla s hrubou prostorností nad 5 000 bez ohledu na jejich vlajku a prosazuje, aby lodě využívaly obnovitelná, nízkouhlíková paliva a technologie čisté energie. Zavádí stále přísnější maximální mezní hodnoty roční průměrné intenzity skleníkových plynů z energie spotřebované těmito loděmi a také dodatečné požadavky na nulové emise z energie spotřebované loděmi u nábřeží a ukládá povinnost využívat dodávky elektřiny z pevniny nebo alternativní technologie s nulovými emisemi v přístavech.

4.2 Průmysl se bude zaměřovat na vývoj spolehlivých pohonných systémů, palivových technologií a infrastruktury pro dodávky paliva a následně na jejich uvádění na trh ve velkém měřítku. EHSV rovněž upozorňuje, že „jednou z největších překážek dekarbonizace námořního odvětví bude zajištění nové infrastruktury pro doplňování paliva, která bude zapotřebí v přístavech po celém světě za účelem bezpečného zásobování lodí alternativními palivy" ([5]).

4.3 Dekarbonizace námořní dopravy vyžaduje holistický a technologicky neutrální přístup, který náležitě zohlední všechny možnosti, co se týče paliv a jejich provozních a společenských dopadů. Nicméně pokud jde o udržitelná alternativní paliva, mohly by jejich využívání v lodní dopravě bránit faktory, jako je cena, značný objem, požadavky na skladování a bezpečnostní otázky, které jsou s těmito palivy spojeny. U vodíku je pak třeba vyřešit některé technologické problémy, než jej bude možné používat pro plavbu na volném moři. Výhodou udržitelných kapalných paliv je to, že ke skladování a přepravě lze využít stávající infrastrukturu pro fosilní paliva.

4.4 Evropské subjekty působící v námořním odvětví se trvale zasazují o vytvoření fondu, který by využíval příjmy ze systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) a sankce v rámci iniciativy FuelEU k zajištění komerční životaschopnosti lodní dopravy s nulovými emisemi a čistějších paliv. I přesto, že jsou na námořní odvětví vyčleněny zvláštní finanční prostředky v rámci Inovačního fondu financovaného z příjmů z EU ETS, je třeba vyvinout další úsilí, aby se rychleji docílilo toho, že lodní doprava bude mít nulové emise a výroba lodí bude udržitelná. Administrativní zátěž by měla být minimalizována, aby na výzvy k předkládání návrhů vyhlášené Inovačním fondem mohly reagovat i malé a střední podniky.

([2]) *SAF Production Increases 200 % – More Incentives Needed to Reach Net Zero* (200 % nárůst produkce udržitelných leteckých paliv – K dosažení nulových čistých emisí je zapotřebí více pobídek), IATA, 2022.

([3]) Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Úř. věst. C 105, 4.3.2022, s. 134).

([4]) Aerospace Research Central – *Considerations for Reducing Aviation's $CO_2$ with Aircraft Electric Propulsion* (Úvahy ohledně snížení emisí $CO_2$ v letectví prostřednictvím elektrického pohonu letadel).

([5]) Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. C 152, 6.4.2022, s. 145).

## 5. **Přístup ke zdrojům**

5.1 EHSV poukazuje na riziko potenciálního nedostatku dostupných zdrojů vstupních surovin, jež jsou nezbytné pro transformaci. Biomasa, odpad, zbytky, použitý kuchyňský olej, živočišné tuky atd. jsou k dispozici jen v omezené míře a používají se i k jiným účelům. K vytvoření základních hodnotových řetězců je nutný holistický přístup a rozsáhlý dialog s různými průmyslovými odvětvími (zemědělství, chemický průmysl, nakládání s odpady, recyklace atd.).

5.2 EHSV konstatuje, že studie o množství udržitelné biomasy dostupné v Evropě pro odvětví dopravy docházejí k protichůdným závěrům, a proto má pochybnosti ohledně soběstačnosti Evropy v tomto směru. Stejně tak uznává, že využití udržitelné biomasy by nemělo představovat hrozbu ani konkurenci pro primární využití vstupních surovin. Stejně tak je EHSV znepokojen, pokud jde o schopnost Evropy dodávat stále větší množství dekarbonizované energie potřebné k výrobě e-paliv. Je tedy prioritně nutné nahlížet na vstupní suroviny jako na strategickou složku procesu transformace.

5.3 Má-li odvětví vodíku dosáhnout plné konkurenceschopnosti na světovém trhu, vyžaduje konkrétní veřejnou podporu a soudržný regulační rámec. EU a její členské státy sice již mají politické strategie zaměřené na rozšíření kapacit pro výrobu zeleného vodíku, neexistuje však cenově dostupná technologie, a tak zůstává nejisté, zda lze tohoto rozšíření dosáhnout v přiměřené lhůtě a za přiměřených nákladů. Mimoto přetrvávají otázky týkající se dostupnosti, výrobních nákladů, bezpečnosti a požadavků na infrastrukturu.

## 6. **Financování a investice**

6.1 Ačkoli Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU a Iniciativa pro námořní paliva FuelEU poskytují regulační jistotu, výrobci udržitelných paliv udávají, že je i nadále obtížné získat bankovní úvěry a že fondy rizikového kapitálu stále váhají s investicemi do jejich projektů. EHSV naléhavě vyzývá tvůrce politik EU, aby poskytli větší pobídky pro okamžitou výrobu a vytvoření skutečného trhu s palivy se sníženou uhlíkovou stopou. Pokud jde o taxonomii, má EHSV za to, že by měly být formulovány definice udržitelných projektů založené na environmentálních, sociálních a správních zásadách za účelem posílení financování transformace energetiky a ambicí v oblasti klimatu. Kromě toho jsou pro usnadnění přechodu k udržitelnější energetické budoucnosti nezbytné politiky na úrovni EU a členských států podporující soukromé investice a urychlující zavádění nízkouhlíkových a udržitelných paliv.

6.2 Obchodní opodstatnění investic do výrobních kapacit v oblasti udržitelných biopaliv a e-paliv pro letecké a námořní odvětví je oslabeno, pokud je přidělování druhotných produktů (např. bionafta nebo e-nafta, biobenzin nebo e-benzin, plynový bioolej nebo plynový e-olej) nejisté. K vyřešení tohoto problému je tudíž nezbytné vytvořit trhy pro všechna vyráběná biopaliva a e-paliva.

6.3 EU vytvořila řadu mechanismů financování, včetně těch, které usnadňují rozvoj ekosystému zeleného vodíku (např. nedávno zavedená vodíková banka ([6])). U grantů a dotací EU se však neklade dostatečný důraz na specifický rozměr leteckého a námořního odvětví, včetně infrastruktury pro nízkouhlíková a obnovitelná paliva.

6.4 Účinný mechanismus, jak motivovat k investicím do technologií, které momentálně nejsou konkurenceschopné, pokud jde o výrobní náklady, představují rozdílové smlouvy. Je to díky tomu, že jsou prostřednictvím reverzní aukce vybráni nejúčinnější výrobci a paliva jsou následně dotována pouze do výše předem stanovené ceny. EHSV podporuje zavádění rozdílových smluv a domnívá se, že pomohou stabilizovat ceny a poskytnou jistotu investorům, čímž podpoří růst trhu s udržitelnými palivy.

6.5 S investicemi do průkopnických výrobních zařízení budou přirozeně spjata technologická a komerční rizika, což povede k nákladům na financování pro dodavatele paliv. Ke zmírnění těchto rizik by proto měly být použity různé formy veřejné finanční pomoci, a to i z evropských veřejných investičních fondů, vládních zdrojů a regionálních rozvojových bank. Kromě toho by mělo být zajištěno, aby průkopníci v této oblasti mohli mít důvěru v dobu návratnosti svých investic, tedy aby se mohli spolehnout na právní jistotu a těžit z rámcových podmínek, které snižují rizikovost jejich investic, a tudíž je stimulují.

6.6 V zájmu zajištění toho, aby se používání nízkouhlíkových a obnovitelných paliv rozšířilo a aby se tak stalo rychleji, EHSV požaduje, aby zdanění odpovídalo dopadu každého paliva na klima. Je pro celoevropský návrh silného pobídkového mechanismu založeného na velmi nízkém nebo nulovém zdanění nízkouhlíkových paliv s cílem napomoci společensky přijatelnému stanovování cen paliv a zároveň podpořit investice do udržitelných paliv.

([6]) Evropská vodíková banka.

## 7. **Výzkum a vývoj (VaV)**

7.1 Ke snížení nákladů na pokročilé, nízkouhlíkové a obnovitelné technologie a k usnadnění jejich komercializace je nezbytné další úsilí v oblasti výzkumu a vývoje. Výroba udržitelných paliv vyžaduje rozvoj pokročilých průmyslových infrastruktur, včetně technologií, jako jsou vysokoteplotní elektrolýza a technologie zachycování uhlíku. V krátkodobém horizontu je zapotřebí jasný plán transformace průmyslu, která by mimo jiné zahrnovala integraci vodíku, podstatné navýšení výroby biopaliv a rozšíření výroby syntetických paliv.

7.2 Zavádění udržitelných paliv musí být založeno na provádění pobídkových a podpůrných mechanismů, na vytvoření soudržného regulačního rámce na evropské i mezinárodní úrovni s cílem podpořit životaschopný a účinný trh a na aktivním úsilí o dlouhodobé plánování, pokud jde o veškerá nízkouhlíková a udržitelná paliva, včetně výroby biomasy a nízkouhlíkové elektřiny. V dlouhodobém horizontu by pak měla být provedena zvláštní strategie, která by byla zaměřena na přechod na alternativní paliva a zahrnovala by všechny složky dodavatelského řetězce: vstupní suroviny (udržitelná biomasa, odpad, elektřina z obnovitelných zdrojů a recyklovaný $CO_2$), logistiku pro sběr a přepravu vstupních surovin do výrobních závodů a výrobní zařízení. Pokrytí poptávky v rámci EU by zabezpečila kombinace přeměny stávajících rafinérií a vybudování nových specializovaných zařízení.

7.3 EHSV vyzývá Evropskou komisi, aby se zavázala k dlouhodobému poskytování dostatečných evropských finančních prostředků na výzkum a vývoj nových technologií, mimo jiné prostřednictvím programu Horizont Evropa, Inovačního fondu, Programu InvestEU a rozšíření stávajících odvětvových partnerství v leteckém a námořním odvětví. Průlomy v oblasti technologií mohou pomoci snížit náklady a zvýšit konkurenceschopnost obnovitelných paliv. EHSV trvá na sociální podmíněnosti veškerého veřejného financování, aby se zajistilo, že peníze daňových poplatníků EU budou využívány zodpovědně.

## 8. **Sociální aspekty a spravedlivá transformace**

8.1 Skutečnost, že je k výrobě e-paliv zapotřebí velké množství elektřiny, biomasy a vody, může zvýšit nedůvěru místních komunit vůči těmto technologiím. Má-li být zajištěno přijetí ze strany veřejnosti, je naprosto nezbytné, aby byli prostřednictvím otevřeného a transparentního informovaného dialogu rozsáhle zapojeni sociální partneři a občanská společnost, díky čemuž by se předešlo případným zpožděním, právním nejasnostem a výdajům a zároveň by se zajistila společenská přijatelnost projektů zaměřených na udržitelná paliva.

8.2 EHSV požaduje osvětové a vzdělávací iniciativy na regionální, celostátní a unijní úrovni zaměřené na to, aby lidé lépe pochopili, že obnovitelná a nízkouhlíková paliva spolu s nově vznikajícími technologiemi jsou nutně zapotřebí a jaké jsou jejich výhody pro místní udržitelnost a budoucí konkurenceschopnost. Budou vytvořena nová pracovní místa, přičemž by se mělo jednat o kvalitní zelená pracovní místa, a Výbor předvídá, že budou v celém dodavatelském řetězci zapotřebí programy pro rozvoj pokročilých dovedností, včetně komplexních programů odborné přípravy a podpory přechodu z jednoho zaměstnání do druhého, do nichž budou zapojeny i mladší generace.

8.3 V dlouhodobém horizontu se očekává, že kvůli požadavku na postupné zvyšování míry využívání udržitelných leteckých paliv vzrostou náklady leteckých společností, což dále povede ke zvýšení nákladů pro cestující a odesílatele leteckých nákladů. EHSV upozorňuje na sociální dopad a potenciálně i na dopad na konkurenceschopnost evropského průmyslu, zejména v případech, kdy mezinárodní konkurenti nejsou povinni dodržovat podobná opatření. Kromě toho je při navrhování politik v oblasti letectví nezbytné zvážit omezenou konektivitu evropských ostrovů, odlehlých území a členských států, které pro spojení s jednotným trhem spoléhají výhradně na leteckou a/nebo námořní dopravu.

8.4 V rámci úvah o ekologické transformaci evropského leteckého a námořního odvětví má zásadní význam zajištění toho, aby byla řízena sociálně spravedlivým způsobem. Musí být zaručena spravedlivá ekologická transformace, aby se zabránilo opomenutí některých regionů, podniků či pracovníků, a to zajištěním jednak odpovídajícího rozvoje dovedností nebo zvyšování kvalifikace a jednak případných přechodů mezi pracovními místy. Zcela klíčový je kvalitní sociální dialog na regionální, celostátní a unijní úrovni.

8.5 EHSV opakuje, že je třeba zaručit přísné zdravotní a bezpečnostní normy pro všechny pracovníky v celém dodavatelském řetězci a ve všech fázích provozu letadel nebo plavidel, zejména při zavádění nových ekologických nebo digitálních procesů a při používání nových paliv.

## 9. **Konkurenceschopnost evropského průmyslu**

9.1 EHSV zdůrazňuje, že je důležité zachovat a posílit konkurenceschopnost průmyslu EU. Očekávaná udržitelná transformace námořního a leteckého odvětví musí být podpořena politikami, financováním, daňovými nástroji atd., aby průmyslové subjekty zůstaly vysoce konkurenceschopné na mezinárodní úrovni, zejména proto, že většina ekonomik mimo EU musí zásadní opatření v oblasti klimatu teprve provést. Pro zajištění prosperity a kvalitních pracovních míst má zásadní význam zachování pevné průmyslové základny v rámci EU podpořené odvětvovými strategiemi, politikami, financováním a právními předpisy.

9.2 EHSV poukazuje na to, že je třeba podniknout další kroky k zajištění podmínek na celosvětové úrovni. Mělo by být prováděno monitorování, aby se zajistilo, že všichni mezinárodní aktéři dodržují pravidla, například pokud jde o převážení paliva leteckými společnostmi. EHSV vybízí Evropskou komisi a členské státy, aby se snažily dosáhnout toho, že všechny členské státy Mezinárodní organizace pro civilní letectví a Mezinárodní námořní organizace přijmou závazné mezinárodní přísliby ohledně dekarbonizace.

9.3 Zároveň je třeba zavést pobídky pro obnovu flotily s cílem stimulovat domácí poptávku a modernizaci flotily, což by mělo být ku prospěchu evropských námořních a leteckých společností a jejich pracovníků. Pokud jde o námořní odvětví, EHSV nedávno vyzval k vypracování strategie pro námořní průmysl, včetně toho, aby byla „neprodleně přijata opatření na podporu domácí poptávky po ekologických plavidlech a plavidlech s vyspělými technologiemi, včetně zavedení programu EU, který by motivoval k obměně loďstva a modernizaci stávajících plavidel“, a včetně „zřízení zvláštního námořního fondu EU“ ([7]). Výbor požaduje, aby se více usilovalo o zvýšení podílu lodí registrovaných pod vlajkami EU.

V Bruselu dne 10. července 2024.

*předseda*
*Evropského hospodářského a sociálního výboru*
Oliver RÖPKE

([7]) Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Průmyslová strategie pro odvětví námořních technologií (Úř. věst. C 100, 16.3.2023, s. 31).