C/2024/6019

23.10.2024

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Kulstoffattige og vedvarende brændstoffer: opbygning af den europæiske industris kapacitet til at dekarbonisere luftfartssektoren og den maritime sektor med henblik på europæisk autonomi

(initiativudtalelse)

(C/2024/6019)

Ordfører: **Anastasis YIAPANIS**

Medordfører: **Franck UHLIG**

Rådgiver	Mihai IVAŞCU (for ordføreren, Gruppe III) Elspeth HATHAWAY (for medordføreren, Gruppe II)
Plenarforsamlingens beslutning	18.1.2024
Retsgrundlag	Forretningsordenens artikel 52, stk. 2
Kompetence	Den Rådgivende Kommission for Industrielle Ændringer (CCMI)
Vedtaget i sektionen	6.6.2024
Vedtaget på plenarforsamlingen	10.7.2024
Plenarforsamling nr.	589
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	198/0/4

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Rundt omkring i EU er der blevet iværksat en lang række projekter til produktion af bæredygtige og kulstoffattige brændstoffer. De befinder sig dog på forskellige tidlige udviklingsstadier, og der er en bemærkelsesværdig mangel på incitamenter til at tage dem i brug. Høje produktionsomkostninger og usikkerhed omkring tilgængeligheden af bæredygtige brændstoffer er fortsat væsentlige hindringer for at sikre aftaler om udbredt anvendelse af disse brændstoffer. Manglende produktion af bæredygtige brændstoffer i EU vil påvirke EU's strategiske autonomi negativt.

1.2. EØSU slår til lyd for en samlet køreplan med henblik på gradvist at øge anvendelsen af bæredygtige flybrændstoffer for at sikre stabilitet i planlægningen for alle interessenter. Opnåelse af egentlig dekarbonisering inden for luftfarten kræver internationalt samarbejde og bindende ambitiøse forpligtelser fra alle globale interessenter og lande.

1.3. Søfartsindustrien vil frem mod 2030 fokusere på udvikling og implementering af pålidelige fremdriftssystemer, brændstofforsyningsinfrastruktur og logistikteknologier i stor skala. Det er fortsat en stor udfordring at etablere den nødvendige infrastruktur til bunkring i havne verden over for at kunne forsyne skibe med alternative brændstoffer på en sikker måde.

1.4. EØSU understreger, at der er en risiko for, at vi kan komme til at mangle råstofressourcer og få svært ved at fremskaffe de mængder dekarboniseret energi, der er nødvendige for at sikre omstillingen til bæredygtig produktion af brændstoffer. Der er behov for en helhedsorienteret tilgang og en struktureret dialog med forskellige sektorer (landbrug, kemikalier, affaldshåndtering og genanvendelse) for at etablere vigtige værdikæder.

1.5. Udvalget anerkender, at der er brug for konkret offentlig støtte og stabile lovgivningsmæssige rammer for at styrke brintsektorens konkurrenceevne på globalt plan. Der er fortsat usikkerhed omkring gennemførligheden, tidsrammerne og omkostningerne ved opskalering af faciliteter til direkte fangst af CO_2 fra atmosfæren samt med hensyn til de krav til tilgængelighed, sikkerhed og infrastruktur, der er forbundet med brintproduktion.

1.6. EØSU opfordrer EU's politiske beslutningstagere til at sikre reguleringsmæssige vilkår, der kan frigøre investeringer, herunder ved at skabe øgede incitamenter til at stimulere øjeblikkelig produktion og udvikle et konkret marked for brændstoffer med et reduceret CO_2-fodaftryk. Udvalget foreslår at tilpasse afgifterne til klimapåvirkningen fra hvert enkelt brændstof og støtter et EU-dækkende forslag om effektive incitamentsmekanismer, herunder meget lave eller ingen afgifter på kulstoffattige brændstoffer.

1.7. Der er behov for omfattende investeringer i kulstoffattige og vedvarende brændstoffer og infrastruktur i tilknytning hertil, herunder finansiering af forskellige komponenter til brændstofproduktion, hurtige tilladelsesprocesser og uddannelse af medarbejdere. I forbindelse med EU-tilskud og -subsidier prioriteres udviklingen af infrastruktur til produktion af kulstoffattige og vedvarende brændstoffer til luftfarts- og søfartssektoren ikke i tilstrækkelig grad.

1.8. EØSU mener, at differencekontrakter er en effektiv mekanisme til at tilskynde til investeringer i teknologier med ikkekonkurrencedygtige produktionsomkostninger hvilket bidrager til at stabilisere priserne og skabe sikkerhed for investorerne.

1.9. Der findes forskellige former for offentlig økonomisk støtte, men de er ikke tilpasset luftfarts- og søfartssektorens særlige behov. Der, hvor det er nødvendigt, bør der indføres nye støtteformer, herunder europæiske offentlige investeringsfonde og statslige ressourcer, for at afbøde de risici, der er forbundet med at investere i banebrydende produktionsanlæg.

1.10. En øget FoU-indsats er afgørende, hvis man vil reducere omkostningerne ved avancerede lavemissionsteknologier og lette markedsføringen af disse. På kort sigt efterlyser EØSU en helhedsorienteret strategi for en ren omstilling af hele industrielle værdikæder, der omfatter integration af brint, opskalering af produktionen af biobrændstoffer, udvidelse af produktionen af syntetiske brændstoffer og videreførelse af eksisterende sektorpartnerskaber under efterfølgeren til Horisont Europa.

1.11. Luftfarts- og søfartsindustrien skal straks tage initiativer til at sikre adgangen til kulstoffattige energiressourcer og til industrielle teknologier, der er i overensstemmelse med disse mål. Deres indsats skal understøttes af incitamenter og støttemekanismer samt en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme på både europæisk og internationalt plan.

1.12. EØSU opfordrer Kommissionen til at forpligte sig til at yde tilstrækkelig langsigtet finansiering til FoU inden for nye teknologier, herunder gennem programmer som Horisont Europa, Innovationsfonden og InvestEU. Udvalget insisterer på, at al offentlig finansiering kædes sammen med sociale betingelser for at sikre, at EU-skatteydernes penge anvendes på en ansvarlig måde.

1.13. EØSU efterlyser oplysnings- og uddannelseskampagner på regionalt og nationalt plan samt på EU-plan for at uddybe forståelsen af, hvor vigtige vedvarende og kulstoffattige brændstoffer er. Programmer for udvikling af avancerede færdigheder, herunder erhvervsuddannelse og støtte til jobskifte på alle led i værdikæder, er nødvendige inden for de bredere rammer for fremme af kompetenceudvikling og jobskifte samt for en social dialog af høj kvalitet. EØSU gentager, at det er en prioritet at sikre høje sundheds- og sikkerhedsstandarder for arbejdstagere i hele forsyningskæden, navnlig i forbindelse med indførelsen af nye grønne processer og brændstoffer.

1.14. EØSU understreger, at der er et væsentligt behov for at fastholde og øge europæisk industris konkurrenceevne i lyset af den intense globale konkurrence, og slår til lyd for overvågningsmekanismer og bindende internationale forpligtelser. Dette kræver gennemførelse af politikker, finansiering og skatteincitamenter for at opretholde EU's industrielle aktørers internationale position, navnlig i lyset af at denne form for klimaforanstaltninger kun anvendes i begrænset omfang i mange økonomier uden for EU.

2. **Generelle bemærkninger**

2.1. Den Europæiske Union sigter mod at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og er helt tydeligt engageret i grøn søtransport og lufttransport gennem større europæiske initiativer såsom den europæiske grønne pagt, Fit for 55-pakken og forordningen om nettonulindustri, som har til formål at reducere drivhusgasemissionerne yderligere og anvende mere bæredygtige brændstoffer til sø- og lufttransport. For at bidrage til 2050-målene anslår EU's raffineringsindustri, at der vil være behov for investeringer på mellem 400 og 650 mia. EUR ([1]).

2.2. Rundt omkring i EU er der blevet iværksat en lang række projekter med henblik på at producere bæredygtige og kulstoffattige brændstoffer. De befinder sig i forskellige indledende faser, og EØSU bemærker, at højere produktionsomkostninger, usikkerhed omkring tilgængeligheden af bæredygtige alternative brændstoffer og den manglende reduktion af prisforskellen i forhold til fossile brændstoffer udgør en stor hindring for deres udvikling.

([1]) Fuels Europe – Clean fuels for all.

2.3. Kommissionen har lanceret to europæiske alliancer bestående af relevante interessenter for at undersøge de udfordringer, som luftfarts- og søfartssektoren står over for, og med henblik på at finde mulige løsninger. Det drejer sig om alliancen for nulemissionsluftfart (AZEA), der dækker luftfartssektoren, og den industrielle alliance for værdikæden for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer (RLCF), som dækker både søfarts- og luftfartssektoren.

3. **Luftfartssektoren**

3.1. Den Internationale Luftfartssammenslutning (IATA) anslår, at der i 2050 vil være behov for 450 mia. liter bæredygtige flybrændstoffer for at opnå en »omstilling til nettonul« ([2]). ReFuelEU Aviation-initiativet stiller krav om, at bæredygtige flybrændstoffer senest i 2025 skal udgøre 2 % af det brændstof, der leveres i EU's lufthavne. Dette stiger til 6 % i 2030 og øges gradvist til 70 % frem mod 2050. Disse mål omfatter desuden en gennemsnitlig andel på 1,2 % for syntetiske brændstoffer mellem 2030 og 2031, hvilket gradvist stiger til 35 % i 2050. EØSU har opfordret til en »realistisk og samlet køreplan for anvendelsen af stigende andele af bæredygtige flybrændstoffer med henblik på at sikre planlægnings-stabilitet for alle interessenter« ([3]).

3.2. For at udfase de fossile brændstoffer i alle dele af denne komplekse sektor (konstruktion og fremstilling af fly, lufthavnsforvaltning, flyvebaner osv.) kræves der en virkelig ambitiøs og global tilgang, og data viser, at de fleste drivhusgasser udledes under fremdriften ([4]). Der vil derfor på kort sigt være behov for mere effektive motorer, der drives af bæredygtige brændstoffer, og i fremtiden også af brint og ren elektricitet.

3.3. En egentlig dekarbonisering af luftfartssektoren er kun mulig, hvis alle internationale interessenter finder sammen og når til enighed om ambitiøse og bindende forpligtelser.

4. **Søfartssektoren**

4.1. FuelEU Maritime finder anvendelse på kommercielle fartøjer på over 5.000 bruttoton, uanset hvilket flag de sejler under, og fremmer anvendelsen af vedvarende, kulstoffattige brændstoffer og rene energiteknologier til skibe. Det indfører også stadig strengere maksimumsgrænser for den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der anvendes af disse skibe, samt indfører yderligere nulemissionskrav for skibe, der ligger ved kaj, idet der kræves anvendelse af strømforsyning fra land eller alternative nulemissionsteknologier i havne.

4.2. Industriens fokus vil rette sig mod udvikling af pålidelige fremdriftssystemer, brændstofteknologier og brændstof-forsyningsinfrastruktur og efterfølgende indføre dem på markedet i stor skala. EØSU påpeger også, at "en af de største hindringer for at dekarbonisere søfartssektoren vil være tilvejebringelsen af den nye bunkringinfrastruktur, som bliver nødvendig i havne rundt omkring i verden til sikker forsyning af skibe med alternative brændstoftyper ([5]).

4.3. Dekarbonisering af søtransporten kræver en helhedsorienteret og teknologineutral tilgang, der tager behørigt hensyn til alle brændstofmuligheder og deres driftsmæssige og samfundsmæssige virkninger. Prisen, de betydelige mængder, lagringskravene og de sikkerhedsmæssige udfordringer, der er forbundet med bæredygtige alternative brændstoffer, kan imidlertid hæmme deres udbredelse i skibsfarten. Med hensyn til brint skal de teknologiske udfordringer løses, inden man begynder at anvende brint inden for oceangående søtransport. Bæredygtige flydende brændstoffer har den fordel, at de anvender de eksisterende infrastrukturer til lagring og transport af fossile brændstoffer.

4.4. De europæiske interessenter inden for søfart har konsekvent slået til lyd for, at der oprettes en fond, der kan anvende EU ETS-indtægter og FuelEU Maritime-sanktioner til at gøre nulemissionsskibsfart og renere brændstoffer kommercielt levedygtige. På trods af en særlig maritim finansieringsramme i Innovationsfonden, der finansieres af indtægter fra EU's emissionshandelssystem, er der behov for en yderligere indsats for at fremskynde nulemissionsskibsfart og bæredygtig skibsproduktion. Den administrative byrde bør minimeres for at gøre det muligt for SMV'er at ansøge om midler fra Innovationsfonden.

([2]) IATA 2022 SAF Production Increases 200 % – More Incentives Needed to Reach Net Zero.

([3]) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (EUT C 105 af 4.3.2022, s. 134).

([4]) Aerospace Research Central – Considerations for Reducing Aviation's CO_2 with Aircraft Electric Propulsion.

([5]) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT C 152 af 6.4.2022, s. 145).

5. **Adgang til ressourcer**

5.1. EØSU understreger, at der er en risiko for, at vi kan komme til at mangle de råstofressourcer, der er nødvendige for omstillingen. Biomasse, affald, restprodukter, brugt madolie, animalsk fedt osv. er til rådighed i begrænsede mængder og anvendes også til andre formål. Der er behov for en helhedsorienteret tilgang og en struktureret dialog med forskellige sektorer (landbrug, kemikalier, affaldshåndtering, genanvendelse osv.) for at etablere vigtige værdikæder.

5.2. EØSU bemærker, at der findes modstridende undersøgelser af, hvor stor en mængde bæredygtig biomasse der er til rådighed for transportsektoren i Europa, og sætter derfor spørgsmålstegn ved Europas evne til at være selvforsynende på området. Udvalget anerkender også, at anvendelse af bæredygtig biomasse ikke bør bringe den primære anvendelse af råstofressourcer i fare eller konkurrere med den. EØSU er ligeledes bekymret for Europas evne til at levere den stigende mængde dekarboniseret energi, der er nødvendig for at fremstille e-brændstoffer. Det bør derfor gøres til en prioritet at betragte råmaterialer som et strategisk element i omstillingsprocessen.

5.3. Brintsektoren har behov for konkret offentlig støtte og en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme for at kunne konkurrere optimalt på det globale marked. Selv om der allerede findes politiske strategier fra EU's og medlemsstaternes side med det formål at udvide produktionskapaciteten for grøn brint, findes der ikke økonomisk tilgængelig teknologi, og det er fortsat usikkert, om der kan opnås en opskalering inden for en rimelig tidsramme og til rimelige omkostninger. Desuden er der fortsat spørgsmål vedrørende tilgængelighed, produktionsomkostninger, sikkerhed og krav til infrastrukturen.

6. **Finansiering og investeringer**

6.1. Selv om ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime giver lovgivningsmæssig sikkerhed, anfører producenterne af bæredygtige brændstoffer, at det fortsat er vanskeligt at opnå banklån, og at venturekapitalfonde stadig tøver med at investere i deres projekter. EØSU opfordrer EU's politiske beslutningstagere til at tilbyde øgede incitamenter til øjeblikkelig produktion og udvikling af et reelt marked for brændstoffer med et reduceret CO_2-fodaftryk. Med hensyn til klassificeringssystemet mener EØSU desuden, at der bør udarbejdes definitioner af bæredygtige projekter med udgangspunkt i miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige principper (ESG) for at styrke finansieringen af energiomstillingen og klimaambitionerne. Desuden er der brug for EU-politikker og nationale politikker, der fremmer private investeringer og fremskynder indførelsen af kulstoffattige og bæredygtige brændstoffer, for at lette overgangen til en fremtid med mere bæredygtig energi.

6.2. Forretningsgrundlaget for at investere i produktionskapacitet til bæredygtige biobrændstoffer og e-brændstoffer til luftfart og søfart svækkes, når tildelingen af biprodukter (såsom bio- eller e-naphtha, bio- eller e-benzin, bio- eller e-gasolie) er usikker. For at imødegå denne udfordring er det derfor nødvendigt at skabe markeder for alle bio- og e-brændstoffer, der produceres.

6.3. EU har oprettet en lang række finansieringsmekanismer, herunder mekanismer der letter udviklingen af et økosystem for grøn brint (f.eks. den nyligt oprettede brintbank ([6])). I forbindelse med EU's tilskud og subsidier lægges der imidlertid ikke tilstrækkelig vægt på den specifikke luftfarts- og søfartsdimension, herunder når det gælder infrastruktur for kulstoffattige og vedvarende brændstoffer.

6.4. Differencekontrakter udgør en effektiv mekanisme til at tilskynde til investeringer i teknologier, der i øjeblikket er mindre konkurrencedygtige med hensyn til produktionsomkostninger, idet de mest effektive producenter udvælges gennem en omvendt auktion, hvor der efterfølgende kun ydes tilskud til brændstoffer op til den på forhånd fastsatte pris. EØSU støtter indførelsen af disse kontrakter og mener, at de vil bidrage til at stabilisere priserne og skabe sikkerhed for investorerne og dermed støtte væksten på markedet for bæredygtige brændstoffer.

6.5. Investeringer i banebrydende produktionsanlæg vil indebære iboende teknologiske og kommercielle risici, hvilket resulterer i finansieringsomkostninger for brændstofleverandørerne. Der bør derfor anvendes forskellige former for offentlig økonomisk støtte til at afbøde disse risici, herunder fra europæiske offentlige investeringsfonde, statslige ressourcer og regionale udviklingsbanker. Desuden bør frontløbere have tillid til tilbagebetalingstiden for deres investeringer og kunne regne med, at der er retssikkerhed, og at de kan drage fordel af rammebetingelser, som mindsker risikoen og dermed stimulerer deres investeringer.

6.6. For at sikre en større og hurtigere udbredelse af kulstoffattige og vedvarende brændstoffer opfordrer EØSU til, at afgifterne tilpasses de enkelte brændstoffers klimapåvirkning. Udvalget støtter et forslag på europæisk plan om en effektiv incitamentsmekanisme baseret på meget lave eller ingen afgifter på kulstoffattige brændstoffer for at fremme socialt acceptable brændstofpriser og samtidig tilskynde til investeringer i bæredygtige brændstoffer.

([6]) Den Europæiske Brintbank.

7. **Forskning og udvikling (FoU)**

7.1. Det er nødvendigt med en øget indsats inden for forskning og udvikling for at reducere omkostningerne ved avancerede kulstoffattige og vedvarende teknologier og lette markedsføringen af dem. Produktionen af bæredygtige brændstoffer kræver udvikling af avancerede industrielle infrastrukturer, herunder teknologier som højtemperatur-elektrolyse og teknologier til CO_2-fangst. På kort sigt er der behov for en klar køreplan for omstillingen af industrien, herunder med integration af brint, en betydelig stigning i produktionen af biobrændstoffer og udvidelse af produktionen af syntetiske brændstoffer.

7.2. Indførelsen af bæredygtige brændstoffer skal baseres på gennemførelse af incitaments- og støttemekanismer, fastlæggelse af en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme på både europæisk og internationalt plan for at fremme et levedygtigt og effektivt marked og langsigtet planlægning af alle kulstoffattige og vedvarende brændstoffer, herunder elproduktion på grundlag af biomasse og kulstoffattige brændstoffer. På langt sigt bør der gennemføres en særlig strategi for brændstofomstilling, der omfatter alle komponenter i forsyningskæden, dvs. råmaterialer (bæredygtig biomasse, affald, vedvarende elektricitet og genanvendt CO_2), logistik til indsamling og transport af råmaterialer til fremstillingsanlæg samt produktionsanlæg. En kombination af omdannelse af eksisterende raffinaderier og installation af nye dedikerede anlæg vil beskytte EU's kapacitet til at dække efterspørgslen.

7.3. EØSU opfordrer Kommissionen til at forpligte sig til at yde tilstrækkelig langsigtet finansiering til FoU inden for nye teknologier, herunder gennem Horisont Europa, Innovationsfonden og InvestEU, og til at udvide eksisterende sektorpartnerskaber til luftfartssektoren og søfartssektoren. Teknologiske gennembrud kan bidrage til at nedbringe omkostningerne og forbedre de vedvarende brændstoffers konkurrenceevne. EØSU insisterer på, at al offentlig finansiering kædes sammen med sociale betingelser for at sikre, at EU-skatteydernes penge anvendes på en ansvarlig måde.

8. **Sociale aspekter og retfærdig omstilling**

8.1. De store mængder elektricitet, biomasse og vand, der er nødvendige for produktionen af e-brændstoffer, kan øge lokalsamfundenes skepsis over for teknologierne. For at sikre offentlighedens accept er det bydende nødvendigt at inddrage arbejdsmarkedets parter og civilsamfundet i vid udstrækning gennem en åben og gennemsigtig oplyst dialog. Man bør undgå potentielle forsinkelser, juridisk tvetydighed og udgifter og samtidig sikre, at projekter vedrørende bæredygtige brændstoffer er socialt acceptable.

8.2. EØSU efterlyser oplysnings- og uddannelsesinitiativer på regionalt og nationalt plan samt på EU-plan med henblik på at fremme en dybere forståelse af behovet for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer side om side med nye teknologier, og af deres fordele for lokal bæredygtighed og fremtidig konkurrenceevne. Der vil blive skabt nye job, som bør være grønne job af høj kvalitet, og udvalget forventer, at der vil være behov for programmer for udvikling af avancerede færdigheder i hele forsyningskæden, herunder komplekse erhvervsuddannelsesprogrammer og støtte til jobskifte, som også involverer den yngre generation.

8.3. På langt sigt forventes kravet om i stadig større omfang at anvende bæredygtige flybrændstoffer at øge luftfartsselskabernes omkostninger, hvilket yderligere resulterer i øgede omkostninger for passagerer og luftfragtsspeditører. EØSU henleder opmærksomheden på de sociale konsekvenser og den potentielle indvirkning på den europæiske industris konkurrenceevne, navnlig i tilfælde hvor internationale konkurrenter ikke er forpligtet til at overholde lignende foranstaltninger. Ved udformningen af luftfartspolitikker er det desuden afgørende at tage hensyn til den begrænsede konnektivitet, der præger de europæiske øer, fjerntliggende områder og medlemsstater, som er afhængige af luft- og/eller søtransportforbindelser til det indre marked.

8.4. Under overvejelser vedrørende den grønne omstilling af Europas luftfarts- og søfartssektor er det vigtigt at sikre, at den forvaltes på en socialt retfærdig måde. Der skal sikres en retfærdig grøn omstilling for at forhindre, at regioner, virksomheder og arbejdstagere lades i stikken, ved at sørge for tilstrækkelig kompetenceudvikling eller -opgradering samt jobskifte, hvor det er nødvendigt. Social dialog af høj kvalitet på regionalt og nationalt plan samt på EU-plan er afgørende.

8.5. EØSU gentager, at det er nødvendigt at sikre høje sundheds- og sikkerhedsstandarder for alle arbejdstagere i hele forsyningskæden og i alle faser af driften af fly og skibe, navnlig når der indføres nye grønne og digitale processer og anvendes nye brændstoffer.

9. **Europæisk industris konkurrenceevne**

9.1. EØSU understreger betydningen af at bevare og øge europæisk industris konkurrenceevne. Den forventede bæredygtige omstilling af søfarts- og luftfartssektoren skal understøttes af politikker, finansiering, skattefaciliteter osv. for at støtte industrielle aktører i at holde et højt niveau af konkurrencedygtighed i international sammenhæng, især fordi de fleste økonomier uden for EU endnu ikke har gennemført omfattende klimaforanstaltninger. For at sikre velstand og arbejdspladser af høj kvalitet er det afgørende at opretholde et solidt industrigrundlag i EU, som understøttes af sektorstrategier, -politikker, -finansiering og -lovgivning.

9.2. EØSU påpeger, at der skal tages yderligere skridt til at sikre lige vilkår på verdensplan. Der bør foretages overvågning for at sikre, at alle internationale aktører følger reglerne, f.eks. for så vidt angår fuel tankering for luftfartsselskaber. EØSU opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at presse på for, at alle medlemsstater i Organisationen for International Civil Luftfart og Den Internationale Søfartsorganisation påtager sig bindende internationale forpligtelser vedrørende dekarbonisering.

9.3. Samtidig er det nødvendigt at indføre incitamenter til fornyelse af skibs- og flyflåden for at stimulere den indenlandske efterspørgsel og moderniseringen af flåden, hvilket burde være til gavn for europæiske søfarts- og luftfartsvirksomheder og -arbejdstagere. Med hensyn til søfartssektoren har EØSU for nylig efterlyst en strategi for den maritime industri, som omfatter »hasteforanstaltninger, der kan stimulere efterspørgslen i EU efter grønne og højteknologiske fartøjer, herunder et EU-program for flådefornyelse og modernisering af eksisterende fartøjer (...) og oprettelse af en særlig maritim EU-fond« ([7]). Udvalget efterlyser en forstærket indsats for at øge andelen af skibe, der er registreret under EU-flag.

Bruxelles, den 10. juli 2024.

Oliver RÖPKE
Formand for
Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

([7]) Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om en industristrategi for sektoren for maritim teknologi (EUT C 100 af 16.3.2023, s. 31).