Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2024/6019

23.10.2024

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Emissionsarme und erneuerbare Kraftstoffe – Stärkung der Fähigkeit der europäischen Industrie zur Dekarbonisierung der Luftfahrt und des Seeverkehrs im Interesse der europäischen Autonomie

(Initiativstellungnahme)

(C/2024/6019)

Berichterstatter: **Anastasis YIAPANIS**

Ko-Berichterstatter: **Franck UHLIG**

Berater	Mihai IVAŞCU (für den Berichterstatter, Gruppe III) Elspeth HATHAWAY (für den Ko-Berichterstatter, Gruppe II)
Beschluss des Plenums	18.1.2024
Rechtsgrundlage	Artikel 52 Absatz 2 der Geschäftsordnung
Zuständiges Arbeitsorgan	Beratende Kommission für den industriellen Wandel (CCMI)
Annahme im Arbeitsorgan	6.6.2024
Verabschiedung im Plenum	10.7.2024
Plenartagung Nr.	589
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/ Enthaltungen)	198/0/4

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. EU-weit wurden mehrere Projekte zur Herstellung nachhaltiger und emissionsarmer Kraftstoffe ins Leben gerufen. Ihre Entwicklung befindet sich jedoch in unterschiedlichen Frühstadien, und es mangelt erheblich an Anreizen für ihre Einführung. Hohe Produktionskosten und Ungewissheiten bei der Verfügbarkeit nachhaltiger Kraftstoffe sind nach wie vor eine große Hürde für Vereinbarungen über ihre breite Nutzung. Eine unzureichende EU-interne Produktion nachhaltiger Kraftstoffe würde die strategische Autonomie der EU beeinträchtigen.

1.2. Im Interesse der Planungssicherheit aller Interessenträger spricht sich der EWSA für einen umfassenden Fahrplan zur schrittweisen Steigerung der Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe aus. Um den Luftverkehr wirklich zu dekarbonisieren, sind internationale Zusammenarbeit und verbindliche ehrgeizige Zusagen aller globalen Interessenträger und Länder erforderlich.

1.3. Der maritime Sektor wird sich bis 2030 auf die Entwicklung und Einführung zuverlässiger Antriebssysteme und den großmaßstäblichen Aufbau der Kraftstoffversorgungsinfrastruktur und Logistiktechnologien konzentrieren. Eine große Herausforderung besteht nach wie vor beim weltweiten Aufbau der notwendigen Bunkerinfrastruktur in Häfen zur sicheren Versorgung der Schiffe mit alternativen Kraftstoffen.

1.4. Der EWSA weist auf das Risiko eines möglichen Mangels an verfügbaren Rohstoffen und die großen Mengen an dekarbonisierter Energie hin, die für die Umstellung auf eine nachhaltige Kraftstoffherstellung erforderlich sind. Zur Schaffung grundlegender Wertschöpfungsketten sind ein ganzheitlicher Ansatz und ein strukturierter Dialog mit verschiedenen Branchen (Landwirtschaft, Chemieindustrie, Abfallbewirtschaftung und Recycling) notwendig.

1.5. Der EWSA hält zur weltweiten Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Wasserstoffsektors eine konkrete öffentliche Förderung und einen stabilen Rechtsrahmen für erforderlich. Hinsichtlich Durchführbarkeit, zeitlichem Rahmen und Kosten für den Ausbau von Anlagen zur CO_2-Abscheidung aus der Luft sowie Verfügbarkeit, Sicherheit und Infrastrukturanforderungen im Zusammenhang mit der Wasserstofferzeugung bestehen nach wie vor Unsicherheiten.

1.6. Der EWSA fordert von den politischen Entscheidungsträgern der EU günstige rechtliche Rahmenbedingungen für die Mobilisierung von Investitionen, u. a. verstärkte Anreize für eine unverzügliche Produktion von Kraftstoffen mit geringerem CO_2-Fußabdruck und die Schaffung eines konkreten Markts für solche Kraftstoffe. Er schlägt vor, die einzelnen Kraftstoffe je nach ihrer Klimawirkung zu besteuern, und plädiert für einen europaweiten Vorschlag für solide Anreizmechanismen, darunter auch eine sehr geringe Besteuerung oder gänzliche Steuerbefreiung CO_2-armer Kraftstoffe.

1.7. Es sind erhebliche Investitionen in CO_2-arme und erneuerbare Kraftstoffe und entsprechende Infrastrukturen erforderlich, einschließlich der Finanzierung verschiedener Komponenten der Kraftstoffproduktion, schneller Genehmigungsverfahren und der Mitarbeiterschulung. Bei EU-Zuschüssen und -Subventionen wird nicht genug Gewicht auf die Entwicklung von Infrastrukturen für die Erzeugung emissionsarmer und erneuerbarer Kraftstoffe für die Luftfahrt und den Seeverkehr gelegt.

1.8. Der EWSA hält Differenzverträge für ein wirksames Mittel zur Schaffung von Anreizen für Investitionen in Technologien mit nicht konkurrenzfähigen Produktionskosten, da sie zur Stabilisierung der Preise beitragen und den Investoren Sicherheit bieten.

1.9. Es gibt verschiedene Formen öffentlicher finanzieller Unterstützung, die allerdings nicht auf die besonderen Bedürfnisse des Luft- und Seeverkehrs zugeschnitten sind. Zur Minderung der mit Investitionen in Pionier-Produktionsanlagen verbundenen Risiken sollten gegebenenfalls neue Formen eingeführt werden, darunter europäische öffentliche Investitionsfonds und staatliche Mittel.

1.10. Zur Senkung der Kosten moderner CO_2-armer Technologien und Förderung ihrer Vermarktung müssen verstärkte FuE-Anstrengungen unternommen werden. Auf kurze Sicht fordert der EWSA eine ganzheitliche Strategie für eine Umstellung ganzer industrieller Wertschöpfungsketten auf saubere Energie, die die Integration von Wasserstoff, die Erhöhung der Biokraftstoffproduktion, den Ausbau der Produktion synthetischer Kraftstoffe und die Fortführung bestehender sektoraler Partnerschaften im Rahmen des Nachfolgeprogramms von Horizont Europa umfasst.

1.11. Im Luft- und im Seeverkehr müssen umgehend Initiativen ergriffen werden, um den Zugang zu CO_2-armen Energiequellen und die Verfügbarkeit industrieller Technologien im Einklang mit diesen Zielen zu gewährleisten. Ihre Bemühungen müssen durch Anreize und Fördermechanismen sowie durch einen kohärenten Rechtsrahmen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene unterstützt werden.

1.12. Der EWSA fordert die Europäische Kommission auf, darauf hinzuarbeiten, genügend langfristige Finanzmittel für Forschung und Entwicklung im Bereich neuer Technologien bereitzustellen, u. a. über Programme wie Horizont Europa, den Innovationsfonds und InvestEU. Er weist mit Nachdruck darauf hin, dass bei allen öffentlichen Mitteln eine soziale Konditionalität gelten sollte, um für eine verantwortungsvolle Verwendung der EU-Steuergelder zu sorgen.

1.13. Der EWSA fordert Sensibilisierungs- und Aufklärungskampagnen auf regionaler, nationaler und EU-Ebene, um besser verständlich zu machen, wie wichtig erneuerbare und emissionsarme Kraftstoffe sind. Im breiteren Rahmen der Förderung der Kompetenzentwicklung und der Erleichterung eines Arbeitsplatzwechsels über ganze Wertschöpfungsketten hinweg sind fortschrittliche Programme zur Kompetenzentwicklung, darunter auch Berufsbildung und Unterstützung beim Arbeitsplatzwechsel, erforderlich. Zudem muss ein guter sozialer Dialog gefördert werden. Der EWSA bekräftigt, dass er insbesondere bei der Einführung neuer umweltfreundlicher Verfahren und Kraftstoffe hohe Gesundheits- und Sicherheitsstandards für die Beschäftigten der gesamten Lieferkette als vorrangig erachtet.

1.14. Der EWSA betont, dass angesichts des großen weltweiten Konkurrenzdrucks die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie unbedingt gewahrt und verbessert werden muss, und plädiert für Überwachungsmechanismen und verbindliche internationale Zusagen. Dies erfordert Strategien, Finanzmittel und steuerliche Anreize zur Aufrechterhaltung des internationalen Rangs der Wirtschaftsakteure der EU, vor allem in Anbetracht dessen, dass in vielen Drittstaaten nur in begrenztem Maße vergleichbare Klimaschutzmaßnahmen ergriffen werden.

2. **Allgemeine Bemerkungen**

2.1. Die Europäische Union will bis 2050 Klimaneutralität erreichen. Mit umfassenden europäischen Initiativen wie dem europäischen Grünen Deal, dem Paket „Fit für 55“ sowie der Netto-Null-Industrie-Verordnung mit dem Ziel geringerer Treibhausgasemissionen und eines vermehrten Einsatzes nachhaltiger Kraftstoffe in See- und Luftverkehr setzt sie sich ganz klar für eine Ökologisierung dieser beiden Sektoren ein. Die Raffinerieindustrie der EU geht davon aus, dass Investitionen in Höhe von 400 bis 650 Mrd. EUR erforderlich sein werden, um zu den Zielen für 2050 beitragen zu können ([1]).

2.2. EU-weit wurden mehrere Projekte zur Herstellung nachhaltiger und emissionsarmer Kraftstoffe auf den Weg gebracht. Sie befinden sich in unterschiedlichen Anfangsphasen. Der EWSA stellt fest, dass ihre Entwicklung stark durch die höheren Produktionskosten, Ungewissheiten bei der Verfügbarkeit nachhaltiger alternativer Kraftstoffe und die Nicht-Verringerung des Preisgefälles im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen behindert wird.

([1]) FuelsEurope – Clean fuels for all.

2.3. Die Europäische Kommission hat zwei europäische Bündnisse mit einschlägigen Interessenträgern ins Leben gerufen, um die Herausforderungen im Luft- und Seeverkehr mit Blick auf mögliche Lösungen zu untersuchen: die Allianz für emissionsfreien Luftverkehr (AZEA) im Bereich der Luftfahrt und die Industrieallianz für die Wertschöpfungskette erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe (RLCF) für See- und Luftverkehr.

3. **Der Luftfahrtsektor**

3.1. Schätzungen des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) zufolge werden für den Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 450 Mrd. Liter nachhaltige Flugkraftstoffe (sustainable aviation fuels, SAF) benötigt ([2]). Die Initiative „ReFuelEU Aviation" schreibt einen Anteil nachhaltiger Flugkraftstoffe auf EU-Flughäfen von 2 % im Jahr 2025 vor, mit einer Erhöhung auf 6 % bis 2030 und einem allmählichen Anstieg auf 70 % bis 2050. Zudem umfassen diese Ziele einen durchschnittlichen Anteil synthetischer Kraftstoffe von 1,2 % in den Jahren 2030/2031, der bis 2050 schrittweise auf 35 % ansteigt. Der EWSA hat bereits in der Vergangenheit gefordert, „einen realistischen und umfassenden Fahrplan für die schrittweise Ausweitung der Nutzung von SAF aufzustellen, um allen Interessenträgern [...] Planungssicherheit [...] zu geben" ([3]).

3.2. Für die Dekarbonisierung aller Aspekte dieses komplexen Sektors (Flugzeugkonstruktion, Produktion, Flughafenbetrieb, Flugrouten usw.) ist ein wirklich ehrgeiziger, umfassender Ansatz erforderlich. Den vorliegenden Daten zufolge verursacht der Flugzeugantrieb die meisten Treibhausgase ([4]). Daher werden künftig neben Wasserstoff und sauberem Strom kurzfristig effizientere, mit nachhaltigen Kraftstoffen betriebene Motoren benötigt.

3.3. Nur wenn sich alle internationalen Interessenträger auf ehrgeizige und verbindliche Abmachungen einigen, lässt sich die Luftfahrt wirklich dekarbonisieren.

4. **Der Seeverkehrssektor**

4.1. „FuelEU Maritime" gilt unabhängig von der geführten Flagge für gewerblich genutzte Schiffe mit einer Bruttoraumzahl über 5 000 und fördert die Nutzung erneuerbarer, CO_2-armer Kraftstoffe und Technologien für saubere Energie bei Schiffen. Es werden zunehmend strengere Obergrenzen für die jährliche durchschnittliche Treibhausgasintensität des Energieverbrauchs dieser Schiffe sowie zusätzliche Vorschriften für den emissionsfreien Energieverbrauch von Schiffen am Liegeplatz eingeführt, mit denen die Nutzung der landseitigen Stromversorgung oder alternativer emissionsfreier Technologien in Häfen zur Auflage gemacht wird.

4.2. Die Industrie wird schwerpunktmäßig zuverlässige Antriebssysteme, Kraftstofftechnologien und Kraftstoffversorgungsinfrastrukturen entwickeln und diese dann in großem Maßstab auf den Markt bringen. Außerdem hat der EWSA bereits angemerkt: „Eines der größten Hindernisse für die Dekarbonisierung des Seeverkehrs wird die Bereitstellung der neuen Bunkerinfrastruktur sein, die in Häfen rund um die Welt benötigt wird, um Schiffe zuverlässig mit alternativen Kraftstoffen zu versorgen" ([5]).

4.3. Die Dekarbonisierung des Seeverkehrs erfordert einen ganzheitlichen und technologieneutralen Ansatz, bei dem alle Kraftstoffoptionen und ihre operativen und gesellschaftlichen Auswirkungen angemessen berücksichtigt werden. Allerdings könnten der Preis, die erheblichen Mengen, der Lagerbedarf und die mit nachhaltigen alternativen Kraftstoffen verbundenen Sicherheitsbedenken ihre Einführung in der Schifffahrt behindern. Was Wasserstoff angeht, so müssen vor seinem Einsatz in der Hochseeschifffahrt erst technische Herausforderungen gemeistert werden. Nachhaltige flüssige Kraftstoffe bieten den Vorteil, dass zur Speicherung und zum Transport bereits bestehende Infrastrukturen für fossile Brennstoffe genutzt werden können.

4.4. Die Interessenträger des maritimen Sektors der EU haben sich mit Nachdruck dafür eingesetzt, einen Fonds einzurichten, um die Einnahmen aus dem EU-EHS und die Strafzahlungen im Rahmen von „FuelEU Maritime" dafür zu nutzen, einen emissionsfreien Schiffsverkehr und sauberere Kraftstoffe wirtschaftlich tragfähig zu machen. Trotz dedizierter Mittel für den Seeverkehr im Rahmen des aus Einnahmen aus dem EU-Emissionshandelssystem finanzierten Innovationsfonds sind weitere Anstrengungen erforderlich, um rascher eine emissionsfreie Schifffahrt und einen nachhaltigen Schiffbau herbeizuführen. Der Verwaltungsaufwand sollte so gering wie möglich gehalten werden, damit auch KMU Mittel aus dem Innovationsfonds beantragen können.

([2]) IATA – 2022 SAF Production Increases 200 % - More Incentives Needed to Reach Net Zero.
([3]) Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für einen nachhaltigen Luftverkehr (ABl. C 105 vom 4.3.2022, S. 134).
([4]) Aerospace Research Central - Considerations for Reducing Aviation's CO2 with Aircraft Electric Propulsion.
([5]) Stellungnahme des Europäischem Wirtschafts- und Sozialausschusses zum „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG" (ABl. C 152 vom 6.4.2022, S. 145).

5. **Zugang zu Rohstoffen**

5.1. Der EWSA weist auf das Risiko hin, dass für eine Umstellung möglicherweise nicht genügend erforderliche Rohstoffe vorhanden sind. Biomasse, Abfälle, Reststoffe, gebrauchtes Speiseöl, tierische Fette usw. sind nur in begrenztem Umfang verfügbar und werden auch für andere Zwecke verwendet. Zur Schaffung grundlegender Wertschöpfungsketten sind ein ganzheitlicher Ansatz und ein strukturierter Dialog mit verschiedenen Branchen (u. a. Landwirtschaft, Chemieindustrie, Abfallbewirtschaftung und Recycling) notwendig.

5.2. Der EWSA stellt fest, dass es widersprüchliche Studien über die in Europa für den Verkehrssektor verfügbare Menge an nachhaltiger Biomasse gibt, weshalb er bezweifelt, ob die EU in der Lage sein wird, in dieser Hinsicht autark zu werden. Zudem stellt er fest, dass die Nutzung nachhaltiger Biomasse die primäre Nutzung von Rohstoffen weder gefährden noch mit ihr konkurrieren sollte. Ebenso sorgt sich der EWSA um die Fähigkeit Europas, die zunehmenden Mengen an dekarbonisierter Energie bereitzustellen, die für die Herstellung von E-Fuels benötigt werden. Daher sind Rohstoffe unbedingt als strategische Komponente des Übergangsprozesses und als Priorität anzusehen.

5.3. Der Wasserstoffsektor benötigt konkrete öffentliche Unterstützung und einen kohärenten Rechtsrahmen, um auf dem Weltmarkt voll und ganz konkurrenzfähig zu werden. Zwar verfügen die EU und ihre Mitgliedstaaten bereits über politische Strategien zur Erhöhung der Produktionskapazitäten für grünen Wasserstoff, doch gibt es noch keine erschwingliche Technologie, und es ist nach wie vor ungewiss, ob der Ausbau innerhalb einer angemessenen Zeit und zu angemessenen Kosten möglich sein wird. Darüber hinaus besteht weiterhin Klärungsbedarf hinsichtlich Verfügbarkeit, Produktionskosten, Sicherheit und Infrastrukturanforderungen.

6. **Finanzierung und Investitionen**

6.1. Zwar bieten die Initiativen „ReFuelEU Aviation“ und „FuelEU Maritime“ Rechtssicherheit, doch sind den Herstellern nachhaltiger Kraftstoffe zufolge Bankkredite immer noch schwer zu beschaffen und investieren Risikokapitalfonds nach wie vor nur zögerlich in ihre Projekte. Der EWSA fordert die politischen Entscheidungsträger der EU auf, verstärkt Anreize für eine unverzügliche Produktion von Kraftstoffen mit geringerem CO_2-Fußabdruck und die Schaffung eines echten Markts für solche Kraftstoffe zu setzen. Überdies ist der EWSA in Bezug auf die Taxonomie der Ansicht, dass Definitionen für nachhaltige Projekte auf der Grundlage von ESG-Grundsätzen (Umwelt-, Sozial- und Governance-Kriterien) formuliert werden sollten, um eine umfassendere Finanzierung der Energiewende und der Klimaziele zu ermöglichen. Darüber hinaus sind politische Maßnahmen der EU und der Mitgliedstaaten zur Förderung privater Investitionen und zur beschleunigten Einführung emissionsarmer und nachhaltiger Kraftstoffe erforderlich, um den Weg in eine Zukunft mit einem nachhaltigeren Energiesektor zu ebnen.

6.2. Investitionen in Produktionskapazitäten für nachhaltige Biokraftstoffe und E-Fuels für den Luft- und Seeverkehr sind wirtschaftlich weniger vertretbar, wenn die Zuordnung von Nebenprodukten (wie Bio- oder E-Naphta, Bio- oder E-Benzin, Bio- oder E-Gasöl) ungewiss ist. Um dieses Problem in den Griff zu bekommen, müssen daher Märkte für alle produzierten Biokraftstoffe und E-Fuels geschaffen werden.

6.3. Die EU hat zahlreiche Finanzierungsinstrumente geschaffen, darunter solche, die die Entwicklung eines Ökosystems für grünen Wasserstoff unterstützen (z. B. die kürzlich eingeführte Wasserstoffbank ([6])). Allerdings wird bei EU-Zuschüssen und -Subventionen kein ausreichendes Gewicht auf die spezifische Dimension des Luft- und Seeverkehrs gelegt, einschließlich der Infrastruktur für emissionsarme und erneuerbare Kraftstoffe.

6.4. Differenzverträge sind ein wirksames Mittel zur Schaffung von Anreizen für Investitionen in aufgrund der Produktionskosten derzeit nicht konkurrenzfähige Technologien, da im Wege einer umgekehrten Auktion die effizientesten Erzeuger ausgewählt werden, wodurch Kraftstoffe nur bis zu dem im Voraus festgelegten Preis subventioniert werden. Der EWSA befürwortet deren Einführung und ist der Ansicht, dass sie dazu beitragen werden, die Preise zu stabilisieren und den Investoren Sicherheit zu bieten, und so das Wachstum des Marktes für nachhaltige Kraftstoffe fördern.

6.5. Investitionen in Pionieranlagen für die Produktion bergen technische und kommerzielle Risiken, wodurch den Kraftstoffanbietern Finanzierungskosten entstehen. Daher sollten diese Risiken mithilfe verschiedener Formen öffentlicher finanzieller Unterstützung gemindert werden, u. a. durch europäische öffentliche Investitionsfonds, staatliche Mittel und regionale Entwicklungsbanken. Außerdem sollten Vorreiter auf die Amortisationsdauer ihrer Investitionen vertrauen, auf Rechtssicherheit bauen und von Rahmenbedingungen profitieren können, die das Investitionsrisiko senken und dadurch Innovationen fördern.

6.6. Im Sinne einer umfassenderen und rascheren Einführung emissionsarmer und erneuerbarer Kraftstoffe spricht sich der EWSA dafür aus, die einzelnen Kraftstoffe je nach ihrer Klimawirkung zu besteuern. Er plädiert für einen europaweiten Vorschlag für einen soliden Anreizmechanismus auf der Grundlage einer sehr geringen Besteuerung oder einer gänzlichen Steuerbefreiung CO_2-armer Kraftstoffe zur Ermöglichung einer sozialverträglichen Kraftstoffbepreisung bei gleichzeitiger Förderung von Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe.

([6]) Europäische Wasserstoffbank.

7. **Forschung und Entwicklung**

7.1. Zur Senkung der Kosten moderner emissionsarmer Technologien und zur Förderung ihrer Vermarktung müssen zusätzliche Anstrengungen im Bereich der Forschung und Entwicklung (FuE) unternommen werden. Die Herstellung nachhaltiger Kraftstoffe erfordert die Entwicklung moderner industrieller Infrastrukturen, einschließlich Technologien wie Hochtemperaturelektrolyse und CO_2-Abscheidung. Kurzfristig bedarf es eines klaren Fahrplans für die Umstellung der Wirtschaft, einschließlich der Integration von Wasserstoff, einer deutlich gesteigerten Biokraftstoffproduktion und des Ausbaus der Produktion synthetischer Kraftstoffe.

7.2. Die Einführung nachhaltiger Kraftstoffe muss auf Anreiz- und Fördermechanismen, einem kohärenten Rechtsrahmen sowohl auf europäischer als auch auf internationaler Ebene zur Förderung eines wirtschaftlich tragfähigen und effizienten Marktes und einer langfristigen Planung für CO_2-arme und erneuerbare Kraftstoffe, einschließlich der Erzeugung von Strom aus Biomasse und einer emissionsarmen Stromerzeugung, beruhen. Auf lange Sicht bedarf es einer speziellen Strategie für die Kraftstoffumstellung, die alle Komponenten der Lieferkette umfasst: die Rohstoffe (nachhaltige Biomasse, Abfälle, Strom aus erneuerbaren Energiequellen und wiederverwendetes CO_2), die Logistik für das Sammeln der Rohstoffe und ihren Transport zu den Produktionsstätten sowie die Produktionsanlagen. Mit einer Kombination aus dem Umbau bestehender Raffinerien und dem Bau neuer spezieller Anlagen könnte die EU ihre Kapazität zur Deckung der Nachfrage sichern.

7.3. Der EWSA fordert die Europäische Kommission auf, darauf hinzuarbeiten, ausreichende langfristige EU-Finanzmittel für Forschung und Entwicklung im Bereich neuer Technologien bereitzustellen, u. a. über Horizont Europa, den Innovationsfonds und InvestEU sowie die Verlängerung bestehender sektoraler Partnerschaften für den Luft- und Seeverkehr. Technische Durchbrüche können zur Kostensenkung und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit erneuerbarer Kraftstoffe beitragen. Der EWSA weist mit Nachdruck darauf hin, dass bei allen öffentlichen Mitteln eine soziale Konditionalität gelten sollte, um für eine verantwortungsvolle Verwendung der EU-Steuergelder zu sorgen.

8. **Soziale Aspekte und gerechter Übergang**

8.1. Die großen Mengen an Strom, Biomasse und Wasser, die für die Herstellung von E-Fuels erforderlich sind, könnten in der örtlichen Bevölkerung Zweifel an den Technologien schüren. Für die Akzeptanz in der Öffentlichkeit kommt es sehr darauf an, dass die Sozialpartner und die Zivilgesellschaft im Wege eines offenen, transparenten und fundierten Dialogs umfassend einbezogen werden, um mögliche Verzögerungen, rechtliche Unklarheiten und Ausgaben zu vermeiden und zugleich die gesellschaftliche Akzeptanz von Projekten für nachhaltige Kraftstoffe zu erhöhen.

8.2. Der EWSA empfiehlt, auf regionaler, nationaler und EU-Ebene Sensibilisierungs- und Aufklärungskampagnen durchzuführen, um die Notwendigkeit erneuerbarer und emissionsarmer Kraftstoffe sowie neuer Technologien besser verständlich zu machen und ihre Vorteile für die lokale Nachhaltigkeit und die künftige Wettbewerbsfähigkeit aufzuzeigen. Neue Arbeitsplätze werden entstehen. Dies sollten gute grüne Arbeitsplätze sein. Der EWSA geht davon aus, dass über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg fortschrittliche Programme zur Kompetenzentwicklung erforderlich sein werden, darunter auch anspruchsvolle Berufsbildungsprogramme und Unterstützung bei Arbeitsplatzwechseln, auch für die jüngere Generation.

8.3. Langfristig dürften sich durch die Verpflichtung zur schrittweisen Nutzung nachhaltiger Flugkraftstoffe die Kosten der Luftfahrtunternehmen erhöhen, was wiederum zu höheren Preisen für Fluggäste und Luftfrachtspediteure führen wird. Der EWSA verweist auf die sozialen Folgen und die Auswirkungen, die dies möglicherweise auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft haben kann, insbesondere in Fällen, in denen internationale Konkurrenten nicht zu ähnlichen Maßnahmen verpflichtet sind. Darüber hinaus muss bei der Gestaltung der Luftverkehrspolitik die schlechtere Anbindung europäischer Inseln, abgelegener Gebiete und von Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, die auf Luft- und/oder Seeverbindungen zum Binnenmarkt angewiesen sind.

8.4. Bei der Umstellung auf eine grüne europäische Luft- und Seefahrt muss auf soziale Fairness geachtet werden. Der grüne Wandel muss auf gerechte Weise erfolgen, damit keine Regionen, Unternehmen und Arbeitnehmer zurückgelassen werden. Dies erfordert eine angemessene Kompetenzentwicklung oder Weiterqualifizierung sowie ggf. Unterstützung beim Arbeitsplatzwechsel. Ein guter sozialer Dialog auf regionaler, nationaler und EU-Ebene ist wichtig.

8.5. Der EWSA bekräftigt, dass allen Beschäftigten in der gesamten Lieferkette und in allen Phasen des Flugzeug- oder Schiffsbetriebs hohe Gesundheits- und Sicherheitsstandards garantiert werden müssen, insbesondere bei der Einführung neuer umweltbezogener oder digitaler Verfahren und beim Einsatz neuer Kraftstoffe.

9. **Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft**

9.1. Aus Sicht des EWSA ist es wichtig, die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Wirtschaft zu erhalten und zu steigern. Die erwartete nachhaltige Umgestaltung des See- und Luftverkehrs muss durch politische Maßnahmen, Finanzmittel, Steuererleichterungen usw. unterstützt werden, damit die Wirtschaftsakteure international voll wettbewerbsfähig bleiben, vor allem in Anbetracht dessen, dass die meisten Drittstaaten noch keine umfangreichen Klimaschutzmaßnahmen ergriffen haben. Die Aufrechterhaltung einer soliden industriellen Basis innerhalb der EU, gestützt durch sektorspezifische Strategien, Maßnahmen, Finanzmittel und Rechtsvorschriften, ist eine wesentliche Voraussetzung für Wohlstand und gute Arbeitsplätze.

9.2. Der EWSA meint, dass weitere Schritte zur Gewährleistung weltweit gleicher Rahmenbedingungen unternommen werden müssen. Es sollte überwacht werden, ob sich alle internationalen Akteure an die Regeln halten, z. B. bei dem von Fluggesellschaften betriebenen „Fuel Tankering", also der Mitnahme von Flugzeugkraftstoff über den Bedarf für den Hinflug hinaus. Der EWSA fordert die Europäische Kommission und die Mitgliedstaaten auf, alle Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) dazu anzuhalten, verbindliche internationale Zusagen zur Dekarbonisierung zu machen.

9.3. Gleichzeitig müssen Anreize für eine Flottenerneuerung geschaffen werden, um die Binnennachfrage anzuregen und eine Flottennachrüstung zu fördern, was europäischen See- und Luftfahrtunternehmen und ihren Beschäftigten zugutekommen dürfte. In Bezug auf den maritimen Sektor hat der EWSA kürzlich eine Strategie für die meerestechnische Industrie gefordert, die „umgehende Maßnahmen zur Ankurbelung der Binnennachfrage nach umweltfreundlichen und Hightech-Schiffen, darunter ein EU-Programm zur Flottenerneuerung und zur Nachrüstung bestehender Schiffe" und „die Einrichtung eines speziellen EU-Fonds" ([7]) umfasst. Der Ausschuss fordert verstärkte Anstrengungen, um den Anteil der unter EU-Flagge fahrenden Schiffe zu erhöhen.

Brüssel, den 10. Juli 2024

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Oliver RÖPKE

([7]) Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Eine Industriestrategie für die Meerestechnik" (ABl. C 100 vom 16.3.2023, S. 31).