C/2024/6019

2024.10.23.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye

Alacsony szén-dioxid-kibocsátású és megújuló üzemanyagok: a légi és tengeri közlekedési ágazat dekarbonizációjához szükséges kapacitás kiépítése az európai ipar terén, az európai autonómia szellemében

(saját kezdeményezésű vélemény)

(C/2024/6019)

Előadó: **Anastasis YIAPANIS**

Társelőadó: **Franck UHLIG**

Tanácsadók:	Mihai IVAȘCU (az előadó felkérésére – III. Csoport) Elspeth HATHAWAY (a társelőadó felkérésére – II. Csoport)
Közgyűlési határozat:	2024.1.18.
Jogalap:	eljárási szabályzat 52. cikk (2) bekezdés
Illetékes szekció:	Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága (CCMI)
Elfogadás a szekcióülésen:	2024.6.6.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2024.7.10.
Plenáris ülésszak száma:	589.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott)	198/0/4

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Unió-szerte számos projekt indult a fenntartható és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok előállítására. Ezek azonban a fejlődés különböző korai szakaszaiban vannak, és láthatóan hiányoznak az elfogadásukhoz szükséges ösztönzők. A magas előállítási költségek, valamint a fenntartható üzemanyagok rendelkezésre állását övező bizonytalanságok továbbra is jelentős akadályokat gördítenek a széles körű elterjedésüket szolgáló megállapodások megkötése elé. Ha az Unióban nem állítanának elő fenntartható üzemanyagokat, az kedvezőtlen hatással járna az EU stratégiai autonómiájára nézve.

1.2. Az EGSZB a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatának fokozatos növelését illetően átfogó ütemtervet szorgalmaz annak érdekében, hogy a tervezés terén valamennyi érdekelt fél számára biztosítsák a stabilitást. A légi közlekedés valódi dekarbonizációjának megvalósításához nemzetközi együttműködésre, valamint az összes globális érdekelt fél és ország részéről kötelező erejű, ambiciózus kötelezettségvállalásokra van szükség.

1.3. A tengeri közlekedési ágazat 2030-ig a megbízható meghajtórendszerek, üzemanyag-ellátási infrastruktúra és logisztikai technológiák széles körű fejlesztésére és megvalósítására fog összpontosítani. Továbbra is világszerte jelentős kihívást jelent a hajók alternatív üzemanyagokkal való biztonságos ellátásához szükséges kikötői töltőinfrastruktúra létrehozása.

1.4. Az EGSZB rámutat arra, hogy esetleges hiány léphet fel a rendelkezésre álló nyersanyagforrások, valamint a fenntartható üzemanyagok előállítására való átállás biztosításához szükséges dekarbonizált energia tekintetében. Az alapvető értékláncok létrehozásához holisztikus megközelítésre és a különböző iparágakkal (mezőgazdaság, vegyipar, hulladékgazdálkodás és újrafeldolgozás) folytatott strukturált párbeszédre van szükség.

1.5. Az EGSZB elismeri, hogy a hidrogénágazat globális versenyképességének fokozásához konkrét állami támogatásra és stabil szabályozási keretre van szükség. Továbbra is bizonytalanságok övezik a közvetlenül a levegőből történő leválasztásra szolgáló létesítmények bővítésének megvalósíthatóságát, időkereteit és költségeit, valamint a hidrogéntermeléssel kapcsolatos rendelkezésreállási, biztonsági és infrastrukturális követelményeket.

1.6. Az EGSZB sürgeti az uniós szakpolitikai döntéshozókat, alakítsanak ki olyan szabályozási feltételeket, amelyek elősegítik a beruházások felszabadítását, és ennek keretében egyúttal biztosítsanak megerősített ösztönzőket a termelés azonnali megkezdésének előmozdítása és a kisebb szénlábnyomú üzemanyagok konkrét piacának kialakítása érdekében. Javasolja, hogy az adózást hangolják össze az egyes üzemanyagok éghajlati hatásaival, és támogatja a szilárd ösztönző mechanizmusokra irányuló, egész Európára kiterjedő javaslatot, beleértve az alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra vonatkozó nagyon alacsony mértékű vagy nullakulcsos adókat is.

1.7. Jelentős beruházásokra van szükség az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és megújuló üzemanyagok, valamint a kapcsolódó infrastruktúra terén, beleértve az üzemanyag-előállítás különféle elemeinek finanszírozását, a gyors engedélyezési eljárásokat és a munkavállalók képzését is. A légi és tengeri közlekedési ágazatban az uniós vissza nem térítendő és egyéb támogatások esetében nem élvez kellő prioritást az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és megújuló üzemanyagok előállítási infrastruktúrájának fejlesztése.

1.8. Az EGSZB úgy véli, hogy a kompenzációs különbözeti szerződések hatékony mechanizmusként ösztönzik azokat a beruházásokat, amelyek a nem versenyképes előállítási költségekkel járó technológiákra irányulnak, mivel segítik stabilizálni az árakat, és biztonságot nyújtanak a beruházók számára.

1.9. Az állami pénzügyi támogatásnak léteznek különböző formái, de ezek nem igazodnak a légi és a tengeri közlekedési ágazat sajátos igényeihez. Ahol szükséges, az ilyen támogatások új formáit – köztük európai közberuházási alapokat és kormányzati forrásokat – kell bevezetni annak érdekében, hogy mérsékelni lehessen az élen járó termelőlétesítményekbe történő beruházások kockázatait.

1.10. A fokozott kutatás-fejlesztési erőfeszítések elengedhetetlenek a fejlett, alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiák költségeinek csökkentéséhez és piaci hasznosításuk megkönnyítéséhez. Rövid távon az EGSZB holisztikus stratégiát szorgalmaz az ipari értékláncok egészének tiszta átállása érdekében, amely magában foglalja a hidrogén integrálását, a bioüzemanyag-termelés fokozását, a szintetikusüzemanyag-termelés bővítését, valamint a Horizont Európa utódja keretében a meglévő ágazati partnerségek folytatását.

1.11. A légi és tengeri közlekedési ágazatban haladéktalanul kezdeményezéseket kell bevezetni az alacsony szén-dioxid-kibocsátású energiaforrásokhoz való hozzáférés és az e célkitűzésekhez igazodó ipari technológiák rendelkezésre állásának biztosítása érdekében. Erőfeszítéseiket – európai és nemzetközi szinten egyaránt – ösztönzőkkel és támogatási mechanizmusokkal, valamint koherens szabályozási kerettel kell alátámasztani.

1.12. Az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy hosszú távon elegendő finanszírozást biztosítson az új technológiák kutatásához és fejlesztéséhez, többek között olyan programokon keresztül, mint a Horizont Európa, az Innovációs Alap és az InvestEU. Az EGSZB ragaszkodik ahhoz, hogy az uniós adófizetői pénzek felelős felhasználásának biztosítása érdekében minden közfinanszírozást szociális feltételekhez kössenek.

1.13. Az EGSZB regionális, nemzeti és uniós szintű figyelemfelhívó és oktatási kampányokat szorgalmaz a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok jelentőségével kapcsolatos ismeretek elmélyítése érdekében. A készségfejlesztés és a foglalkozásváltás megkönnyítésének, valamint a színvonalas szociális párbeszéd előmozdításának tágabb keretében magas szintű készségfejlesztési programokra van szükség, a szakképzést és az értéklánc egészében a foglalkozásváltás támogatását is beleértve. Az EGSZB megismétli, hogy az ellátási lánc egészében prioritásként kell kezelni a munkavállalók számára biztosítandó magas szintű egészségügyi és biztonsági normákat, különösen az új ökológiai folyamatok és üzemanyagok elfogadása során.

1.14. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az intenzív globális verseny közepette rendkívül fontos megtartani és javítani az uniós ipar versenyképességét, ennélfogva nyomonkövetési mechanizmusokat és kötelező erejű nemzetközi kötelezettségvállalásokat szorgalmaz. Ez az uniós ipari szereplők nemzetközi helyzetének fenntartása érdekében szakpolitikák végrehajtását kívánja meg, valamint finanszírozást és adókedvezményeket tesz szükségessé, különös tekintettel arra, hogy számos nem uniós gazdaságban korlátozottak a hasonló éghajlat-politikai intézkedések.

2. **Általános megjegyzések**

2.1. Az Európai Unió arra törekszik, hogy 2050-ig megvalósítsa a klímasemlegességet, és egyértelműen elkötelezte magát a környezetbarát tengeri és légi közlekedés mellett olyan jelentős európai kezdeményezéseken keresztül, mint az európai zöld megállapodás, az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag, a „nettó zéró” iparról szóló jogszabály, amelyek célja, hogy a tengeri és légi közlekedésben tovább csökkentsék az üvegházhatásúgáz-kibocsátást, valamint fenntarthatóbb üzemanyagokat használjanak. Az uniós finomítóipar becslése szerint a 2050-re kitűzött célok elérésének elősegítéséhez 400–650 milliárd EUR összegű beruházásra lesz szükség ([1]).

2.2. Unió-szerte számos projekt indult a fenntartható és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok előállítása érdekében. Ezek eltérő kezdeti szakaszokban vannak, és az EGSZB megjegyzi, hogy a magasabb előállítási költségek, a fenntartható alternatív üzemanyagok rendelkezésre állásával kapcsolatos bizonytalanság, valamint a fosszilis tüzelőanyagokhoz képest az árkülönbség csökkentésének elmaradása jelentős akadályt gördít a fejlődésük elé.

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

2.3. Az Európai Bizottság két, érdekelt felekből álló európai szövetséget hozott létre azzal a céllal, hogy a lehetséges megoldások azonosítása érdekében megvizsgálják a légi és tengeri közlekedési ágazat előtt álló kihívásokat: a légi közlekedési ágazatot lefedő Kibocsátásmentes Repülésért Szövetség (Alliance for Zero Emission Aviation – AZEA), valamint a tengeri és a légi közlekedési ágazatot egyaránt lefedő, a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok értékláncával foglalkozó ipari szövetség (Industrial Alliance for the Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain – RLCF).

3. **Légi közlekedési ágazat**

3.1. A Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) becslése szerint 2050-ig 450 milliárd liter fenntartható légijármű-üzemanyagra lesz szükség a karbonsemlegességre való átállás megvalósításához ([2]). A ReFuelEU Aviation kezdeményezés előírja, hogy 2025-re a fenntartható légijármű-üzemanyagoknak az uniós repülőtereken biztosított üzemanyag 2 %-át kell kitenniük, és ennek az aránynak 2030-ra 6 %-ra, majd 2050-re fokozatosan 70 %-ra kell emelkednie. E célértékek továbbá a szintetikus üzemanyagok részarányára is kiterjednek, amely 2030 és 2031 között átlagosan 1,2 % lesz, majd 2050-re fokozatosan 35 %-ra emelkedik. Az EGSZB „egy, a fenntartható légijármű-üzemanyag használatának fokozatos növelésére vonatkozó reális és átfogó ütemtervet [szorgalmazott], hogy minden érdekelt fél [...] számára biztosítsa a tervezési stabilitást” ([3]).

3.2. Az ezen összetett ágazat valamennyi vetületének (repülőgép-tervezés és -gyártás, repülőtér-irányítás, repülési útvonalak stb.) dekarbonizációjához szükséges, valóban ambiciózus és globális megközelítés alapján az adatokból az derül ki, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás nagy része a tolóerő előállítása során keletkezik ([4]). Ezért rövid távon hatékonyabb, fenntartható üzemanyagokkal működő motorokra, a jövőben pedig hidrogénre és tiszta villamos energiára lesz szükség.

3.3. A légi közlekedési ágazat valódi dekarbonizációja csak akkor valósulhat meg, ha valamennyi nemzetközi érdekelt fél összeül, hogy ambiciózus és kötelező erejű kötelezettségvállalásokról állapodjon meg.

4. **Tengeri közlekedési ágazat**

4.1. A FuelEU Maritime kezdeményezés lobogójuktól függetlenül az 5 000 bruttó tonnatartalom feletti kereskedelmi hajókra vonatkozik, és előmozdítja a megújuló, alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok és a tisztaenergia-technológiák hajókon való használatát. Egyre szigorúbb felső határértékeket vezet be az ilyen hajók által felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitására vonatkozóan, illetve további kibocsátásmentességi követelményeket vezet be a kikötőben horgonyzó hajókra vonatkozóan, előírva a szárazföldi áramforrás vagy más kibocsátásmentes technológiák használatát.

4.2. Az ipar fókuszában a megbízható meghajtórendszerek, az üzemanyag-technológiák és az üzemanyag-ellátási infrastruktúra fejlesztése, majd ezek széles körű piaci bevezetése fog állni. Az EGSZB továbbá rámutat, hogy „a tengeri ágazat dekarbonizációjának egyik legnagyobb akadálya a hajók alternatív üzemanyagokkal való biztonságos ellátásához szükséges új üzemanyagtöltő infrastruktúra biztosítása lesz a világ kikötőiben” ([5]).

4.3. A tengeri közlekedés dekarbonizációjához rendszerszemléletű és technológiasemleges megközelítésre van szükség, amely megfelelően figyelembe veszi az összes használható üzemanyagot, valamint azok működési és társadalmi hatásait. A fenntartható alternatív üzemanyagokkal kapcsolatos árak, jelentős mennyiségek, tárolási követelmények és biztonsági aggályok azonban akadályozhatják azok hajózáson belüli elterjedését. A hidrogén esetében annak mélytengeri szállításban való felhasználása előtt foglalkozni kell a technológiai kihívásokkal. A fenntartható folyékony tüzelőanyagok előnye, hogy a meglévő fosszilistüzelőanyag-infrastruktúrákat használják a tárolásra és a szállításra.

4.4. Az európai tengeri közlekedési érdekelt felek folyamatosan szorgalmazták egy olyan alap létrehozását, amely az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer bevételeit és a FuelEU tengeri bírságokat arra fordítja, hogy kereskedelmileg életképessé tegye a kibocsátásmentes vízi közlekedést és a tisztább üzemanyagokat. Az Innovációs Alapnak az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer bevételeiből finanszírozott, célzott tengeri pénzügyi kerete ellenére további erőfeszítésekre van szükség a kibocsátásmentes vízi közlekedés és a fenntartható hajógyártás előmozdítása érdekében. Az adminisztratív terheket minimálisra kell csökkenteni annak érdekében, hogy a kkv-k pályázni tudjanak az Innovációs Alap pályázati felhívásaira.

([2]) IATA 2022 SAF Production Increases 200 % – More Incentives Needed to Reach Net Zero.
([3]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról – (HL C 105., 2022.3.4., 134. o.).
([4]) Aerospace Research Central – Considerations for Reducing Aviation's CO_2 with Aircraft Electric Propulsion.
([5]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL C 152., 2022.4.6., 145. o.).

5. **Erőforrásokhoz való hozzáférés**

5.1. Az EGSZB kiemeli az átálláshoz szükséges, rendelkezésre álló nyersanyagforrások esetleges hiányának kockázatát. A biomassza, a hulladék, a maradékanyagok, a használt sütőolaj, az állati zsírok stb. korlátozottan állnak rendelkezésre, és azokat más célokra is használják. Az alapvető értékláncok létrehozásához holisztikus megközelítésre és a különböző iparágakkal (mezőgazdaság, vegyipar, hulladékgazdálkodás, újrafeldolgozás stb.) folytatott strukturált párbeszédre van szükség.

5.2. Az EGSZB megjegyzi, hogy egymásnak ellentmondó tanulmányok állnak rendelkezésre az Európában a közlekedési ágazat számára rendelkezésre álló fenntartható biomassza mennyiségéről, és ezért az EGSZB megkérdőjelezi, hogy Európa képes-e ezen a téren önellátóvá válni. Azt is elismeri, hogy a fenntartható biomassza használata nem veszélyeztetheti az alapanyagok elsődleges felhasználását, és nem versenyezhet azzal. Az EGSZB ehhez hasonlóan amiatt is aggódik, hogy Európa képes lesz-e biztosítani az e-üzemanyagok előállításához szükséges, egyre nagyobb mennyiségű dekarbonizált energiát. Ezért prioritásként kell kezelni azt a tényt, hogy a nyersanyagok az átállási folyamat stratégiai elemének tekintendők.

5.3. A hidrogénágazat esetében kézzelfogható állami támogatásra és koherens szabályozási keretre van szükség ahhoz, hogy az a globális piacon teljes mértékben versenyképessé válhasson. Bár az EU és az uniós tagállamok már rendelkeznek a zöldhidrogén-termelési kapacitások bővítésére irányuló szakpolitikai stratégiákkal, még nem létezik megfizethető technológia, és továbbra is bizonytalan, hogy a léptékváltás észszerű időn belül és észszerű költségek mellett megvalósítható-e. Emellett a rendelkezésre állással, a termelési költségekkel, a biztonsággal és az infrastrukturális követelményekkel kapcsolatban továbbra is vannak kérdések.

6. **Finanszírozás és beruházások**

6.1. Bár a ReFuelEU Aviation és a FuelEU Maritime kezdeményezés szabályozási biztonságot nyújt, a fenntartható üzemanyagok előállítói szerint továbbra is nehéz bankhitelhez jutni, és a kockázatitőke-alapok még mindig vonakodnak befektetni a projektjeikbe. Az EGSZB sürgeti az uniós szakpolitikai döntéshozókat, hogy biztosítsanak megerősített ösztönzőket a termelés azonnali megkezdéséhez és a kisebb szénlábnyomú üzemanyagok valódi piacának létrehozásához. Ezenkívül a taxonómiát illetően az EGSZB úgy véli, hogy az energetikai átállás és az éghajlatvédelmi törekvések finanszírozásának megerősítése érdekében meg kell határozni a környezeti, társadalmi és irányítási szempontokon alapuló fenntartható projektek fogalmát. Emellett olyan uniós és nemzeti szakpolitikákra van szükség, amelyek ösztönzik a magánberuházásokat, és felgyorsítják az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és fenntartható üzemanyagok bevezetését a fenntarthatóbb energetikai jövőre való átállás megkönnyítése érdekében.

6.2. A légi és tengeri közlekedésben használt fenntartható bioüzemanyagokkal és e-üzemanyagokkal kapcsolatos termelési kapacitásba való beruházás üzleti megalapozottsága gyengül, ha bizonytalan a társtermékek (például a bio- vagy e-nafta, a bio- vagy e-benzin, a bio- vagy e-gázolaj) elosztása. E kihívásnak leküzdése érdekében ezért minden előállított bio- és e-üzemanyag számára piacot kell teremteni.

6.3. Az EU számos finanszírozási mechanizmust hozott létre, többek között a zöld hidrogén-ökoszisztéma fejlesztését elősegítő mechanizmusokat (pl. a közelmúltban bevezetett Hidrogénbankot ([6])). Az uniós vissza nem térítendő és egyéb támogatások esetében azonban nem helyeznek kellő hangsúlyt a légi és tengeri közlekedés sajátos dimenziójára, többek között az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és megújuló üzemanyagok infrastruktúrájára.

6.4. A kompenzációs különbözeti szerződések hatékony mechanizmust jelentenek a termelési költségek tekintetében jelenleg nem versenyképes technológiákba irányuló beruházások ösztönzését illetően, mivel a leghatékonyabb termelőket fordított árverés útján választják ki, és ezt követően csak az előre meghatározott árig támogatják az üzemanyagokat. Az EGSZB támogatja ezek bevezetését, és úgy véli, hogy azok segítenek stabilizálni az árakat, és biztonságot nyújtanak a befektetők számára, ezáltal támogatva a fenntartható üzemanyagok piacának növekedését.

6.5. Az élen járó termelőlétesítményekbe való beruházás eredendően technológiai és kereskedelmi kockázatokkal jár, ami az üzemanyag-szolgáltatók számára finanszírozási költségeket eredményez. E kockázatok csökkentése érdekében ezért – többek között európai közberuházási alapokból, kormányzati forrásokból és regionális fejlesztési bankoktól – különféle állami pénzügyi támogatásokat kell igénybe venni. Emellett biztosítani kell, hogy az elsőként cselekvők bízhassanak beruházásaik megtérülési idejében, ennek során jogbiztonságra kell támaszkodniuk és élvezniük kell a kockázatcsökkentő és ezáltal befektetéseiket ösztönző keretfeltételek előnyeit.

6.6. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és megújuló üzemanyagok nagyobb mértékű és gyorsabb elterjedésének biztosítása érdekében az EGSZB kéri, hogy az adózás az egyes üzemanyagok éghajlatra gyakorolt hatásához igazodjon. Támogatja az alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok nagyon alacsony mértékű vagy nullakulcsos adózásán alapuló, szilárd ösztönző mechanizmusra irányuló európai szintű javaslatot, amelynek célja, hogy megkönnyítsék a társadalmilag elfogadható üzemanyagárak megállapítását, ugyanakkor ösztönözzék a fenntartható üzemanyagokba irányuló beruházásokat.

([6]) Európai Hidrogénbank.

7. **Kutatás és fejlesztés (K+F)**

7.1. További kutatás-fejlesztési erőfeszítésekre van szükség a fejlett, alacsony szén-dioxid-kibocsátású és megújuló technológiák költségeinek csökkentéséhez és piaci hasznosításuk megkönnyítéséhez. A fenntartható üzemanyagok előállítása fejlett ipari infrastruktúrák kiépítését teszi szükségessé, ideértve a magas hőmérsékleten végzett elektrolízishez és a szén-dioxid-leválasztási technológiákhoz hasonló technológiákat is. Rövid távon az ipari átállás tekintetében olyan egyértelmű ütemtervre van szükség, amely magában foglalja a hidrogén integrálását, a bioüzemanyag-termelés jelentős növelését és a szintetikusüzemanyag-termelés bővítését.

7.2. A fenntartható üzemanyagok elfogadásának a következőkön kell alapulnia: ösztönző és támogató mechanizmusok végrehajtása, az életképes és hatékony piac előmozdítása érdekében koherens szabályozási keret létrehozása európai és nemzetközi szinten egyaránt, valamint az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és megújuló üzemanyagok, köztük a biomassza és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású villamosenergia-termelés hosszú távú tervezése. Hosszú távon célzott, az ellátási lánc valamennyi elemére – a nyersanyagokra (fenntartható biomassza, hulladék, megújuló villamos energia és újrahasznosított szén-dioxid), a nyersanyagok begyűjtéséhez, valamint gyártóüzemekbe és gyártólétesítményekbe történő szállításához szükséges logisztikára – kiterjedő tüzelőanyag-átállási stratégiát kell végrehajtani. A meglévő finomítók átalakítása és új, e célra szolgáló üzemek telepítése együttesen biztosítaná az uniós kereslet kielégítésére szolgáló kapacitást.

7.3. Az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy kötelezze el magát amellett, hogy hosszú távon elegendő finanszírozást biztosít az új technológiák kutatásához és fejlesztéséhez, többek között a Horizont Európa keretprogramon, az Innovációs Alapon, az InvestEU programon, valamint a légi és tengeri közlekedési ágazat meglévő ágazati partnerségeinek kiterjesztésén keresztül. A technológiai áttörések segíthetnek csökkenteni a költségeket és növelni a megújuló üzemanyagok versenyképességét. Az EGSZB ragaszkodik ahhoz, hogy az uniós adófizetők pénze felelős felhasználásának biztosítása érdekében minden közfinanszírozást szociális feltételekhez kössenek.

8. **Szociális szempontok és igazságos átmenet**

8.1. Az e-üzemanyagok előállításához szükséges nagy mennyiségű villamos energia, biomassza és víz a helyi közösségek körében növelheti a technológiákkal kapcsolatos szkepticizmust. A társadalmi elfogadottság biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy nyílt és átlátható érdemi párbeszéd révén bevonják a szociális partnerek és a civil társadalom széles körét, elkerülve ezáltal az esetleges késedelmeket, a jogi kétértelműséget és a költségeket, ugyanakkor biztosítva a fenntartható üzemanyagokkal kapcsolatos projektek társadalmi elfogadottságát.

8.2. Az EGSZB olyan regionális, nemzeti és uniós szintű figyelemfelhívó és oktatási kezdeményezéseket szorgalmaz, amelyek célja, hogy elősegítsék annak jobb megértését, hogy a kialakulóban lévő technológiák mellett megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokra is szükség van, valamint azok milyen előnyökkel járnak a helyi fenntarthatóság és a jövőbeli versenyképesség szempontjából. Új munkahelyeket hoznak létre, amelyeknek színvonalas zöld munkahelyeknek kell lenniük, és az EGSZB várakozásai szerint az értéklánc egészében a fiatalabb nemzedéket is bevonó fejlett készségfejlesztési programokra, többek között összetett szakképzési programokra és a munkahelyváltás támogatására lesz szükség.

8.3. A fenntartható légijármű-üzemanyagok fokozatos használatára vonatkozó követelmény hosszú távon várhatóan növeli a légitársaságok költségeit, ami egyúttal az utasok és a légi árufuvarozók költségeinek növekedéséhez vezet. Az EGSZB felhívja a figyelmet a társadalmi hatásra és az európai ipar versenyképességére gyakorolt esetleges hatásra, különösen azokban az esetekben, amikor a nemzetközi versenytársak nem kötelesek hasonló intézkedéseknek eleget tenni. Emellett a légiközlekedési politikák kialakításakor elengedhetetlen figyelembe venni az európai szigetek, távoli területek és olyan tagállamok korlátozott összeköttetését is, amelyek az egységes piachoz kizárólag légi és/vagy tengeri összeköttetés révén férnek hozzá.

8.4. Az európai légi és tengeri közlekedési ágazat zöld átállásának mérlegelésekor feltétlenül biztosítani kell, hogy azt társadalmilag méltányos módon hajtsák végre. A régiók, a vállalatok és a munkavállalók lemaradásának megelőzése érdekében garantálni kell az igazságos ökológiai átállást azáltal, hogy biztosítják a megfelelő készségfejlesztést vagy továbbképzéseket, valamint szükség esetén biztosítják a munkahelyek közötti átmenetet. Regionális, nemzeti és uniós szinten nélkülözhetetlen a színvonalas szociális párbeszéd.

8.5. Az EGSZB megismétli, hogy az ellátási lánc egészében és a légi járművek vagy hajók üzemeltetésének valamennyi szakaszában magas szintű egészségügyi és biztonsági normákat kell garantálni minden munkavállaló számára, különösen az új ökológiai vagy digitális folyamatok bevezetése és az új üzemanyagok használata során.

9. **Az európai ipar versenyképessége**

9.1. Az EGSZB kiemeli az uniós ipar versenyképessége megőrzésének és fokozásának fontosságát. A tengeri és légi közlekedési ágazat várható fenntartható átalakulását szakpolitikákkal, finanszírozással, adókedvezményekkel stb. kell alátámasztani annak érdekében, hogy az ipari szereplők nemzetközi szinten rendkívül versenyképesek maradjanak, különösen mivel az Unión kívüli gazdaságok többsége még nem hajtott végre jelentős éghajlat-politikai intézkedéseket. A jólét és a magas színvonalú munkahelyek biztosításához elengedhetetlen, hogy az Unión belül olyan szilárd ipari alapot tartsanak fenn, amelyet ágazati stratégiák, szakpolitikák, finanszírozás és jogszabályok támasztanak alá.

9.2. Az EGSZB rámutat, hogy további lépéseket kell tenni a globális versenyfeltételek biztosítása érdekében. Nyomon követést kell végezni annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi nemzetközi szereplő betartsa a szabályokat, ideértve például a légitársaságokat érintő üzemanyag-tartályozást. Az EGSZB arra ösztönzi az Európai Bizottságot és a tagállamokat, hogy sürgessék a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet valamennyi tagállamát, hogy a dekarbonizációt illetően tegyenek kötelező erejű nemzetközi kötelezettségvállalásokat.

9.3. Ugyanakkor a belföldi kereslet élénkítése és a flotta utólagos átalakításának előmozdítása érdekében a flotta megújításával kapcsolatban ösztönzőket kell bevezetni: ennek az európai tengerhajózási és űripari vállalatok és munkavállalók javát kell szolgálnia. A tengeri közlekedési ágazatot illetően az EGSZB a közelmúltban egy tengerhasznosítási ágazatra vonatkozó stratégiát szorgalmazott, többek között kérte, hogy „sürgősen fogadjanak el olyan intézkedéseket, amelyek ösztönzik a környezetbarát és csúcstechnológiájú hajók iránti belső keresletet, beleértve egy flottamegújítást ösztönző uniós programot, a meglévő hajók utólagos átalakítását... [és] egy erre a célra létrehozott uniós tengerészeti alap [létrehozását]” ([7]). Az EGSZB fokozott erőfeszítéseket kér az uniós lobogó alatt lajstromozott hajók részarányának növelése érdekében.

Kelt Brüsszelben, 2024. július 10-én

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Oliver RÖPKE

([7]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Ipari stratégia a tengerészeti technológiai ágazat számára (HL C 100., 2023.3.16., 31. o.).