Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2024/6019

2024 10 23

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė

Mažo anglies dioksido pėdsako ir atsinaujinančiųjų išteklių degalai: Europos pramonės gebėjimų dekarbonizuoti aviacijos ir jūrų sektorius stiprinimas užtikrinant Europos savarankiškumą

(nuomonė savo iniciatyva)

(C/2024/6019)

Pranešėjas: **Anastasis YIAPANIS**

Bendrapranešėjis: **Franck UHLIG**

Patarėjai: Mihai IVAŞCU (pranešėjo, III grupė)
Elspeth HATHAWAY (bendrapranešėjo, II grupė)

Plenarinės asamblėjos sprendimas	18 1 2024
Teisinis pagrindas	Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnis 2 dalis
Atsakingas skyrius	Pramonės permainų konsultacinė komisija (CCMI)
Priimta skyriuje	6 6 2024
Priimta plenarinėje sesijoje	10 7 2024
Plenarinė sesija Nr.	589
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	198 / 0 / 4

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Daug kur Europos Sąjungoje jau pradėti tvarių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų gamybos projektai. Vis dėlto šie projektai dar yra įvairiose ankstyvosiose vystymo stadijose ir akivaizdžiai trūksta paskatų juos plėtoti. Didelės gamybos sąnaudos ir netikrumas dėl tvarių degalų prieinamumo tebėra didelės kliūtys, trukdančios sudaryti susitarimus dėl plataus masto jų naudojimo. Nepakankama tvarių degalų gamyba Europos Sąjungoje darytų neigiamą poveikį ES strateginiam savarankiškumui.

1.2. EESRK pasisako už tai, kad būtų parengtos išsamios veiksmų gairės, kaip laipsniškai didinti tvarių aviacinių degalų naudojimą, kad visiems suinteresuotiesiems subjektams būtų užtikrintas planavimo stabilumas. Norint iš tikrųjų dekarbonizuoti aviacijos sektorių, būtinas visų pasaulio suinteresuotųjų subjektų ir šalių tarptautinis bendradarbiavimas ir privalomi plataus užmojo įsipareigojimai.

1.3. Jūrų pramonėje iki 2030 m. daugiausia dėmesio bus skiriama patikimų varymo sistemų, degalų tiekimo infrastruktūros ir logistikos technologijų kūrimui ir diegimui plačiu mastu. Didelis iššūkis tebėra būtinos laivų bunkeriavimo infrastruktūros kūrimas viso pasaulio uostuose, kad laivus būtų galima saugiai aprūpinti alternatyviaisiais degalais.

1.4. EESRK atkreipia dėmesį į riziką, kad gali pritrūkti turimų žaliavos išteklių ir reikiamo kiekio dekarbonizuotos energijos, reikalingų perėjimui prie tvarių degalų gamybos užtikrinti. Norint kurti būtinas vertės grandines, reikia vadovautis holistiniu požiūriu ir palaikyti struktūruotą dialogą su įvairiais pramonės sektoriais (žemės ūkio, chemijos, atliekų tvarkymo ir perdirbimo).

1.5. Komitetas pripažįsta, kad siekiant didinti vandenilio sektoriaus konkurencingumą pasaulyje, reikalinga konkreti viešoji parama ir stabili reguliavimo sistema. Tebėra neaiškumų dėl galimybių, terminų ir išlaidų norint plačiau diegti tiesioginio anglies dioksido surinkimo iš aplinkos oro įrenginius, taip pat dėl prieinamumo, saugos ir infrastruktūros reikalavimų, siejamų su vandenilio gamyba.

1.6. EESRK primygtinai ragina ES politikos formuotojus sudaryti investicijoms palankias reguliavimo sąlygas, be kita ko, teikti daugiau paskatų, kad būtų skatinama neatidėliotina mažesnio anglies dioksido pėdsako degalų gamyba ir plėtojama konkreti tokių degalų rinka. Komitetas siūlo apmokestinimą derinti su kiekvienos rūšies degalų poveikiu klimatui ir remia pasiūlymą visoje Europoje nustatyti tvirtus paskatų mechanizmus, įskaitant labai mažą arba nulinį mažo anglies dioksido pėdsako degalų apmokestinimą.

1.7. Į mažo anglies dioksido pėdsako ir atsinaujinančiųjų išteklių degalų gamybą ir infrastruktūrą būtina daug investuoti, be kita ko, užtikrinti įvairių degalų gamybos komponentų finansavimą, greitus leidimų išdavimo procesus ir darbuotojų mokymą. Teikiant ES dotacijas ir subsidijas, nepakankamai dėmesio skiriama mažo anglies dioksido pėdsako ir atsinaujinančiųjų išteklių degalų gamybos infrastruktūros plėtrai aviacijos ir jūrų sektoriuose.

1.8. EESRK mano, kad sutartys dėl kainų skirtumo yra vienas iš veiksmingų mechanizmų norint paskatinti investicijas į technologijas, kurių gamybos sąnaudos nekonkurencingos, nes padeda stabilizuoti kainas ir suteikia tikrumo investuotojams.

1.9. Yra teikiama įvairių formų viešoji finansinė parama, tačiau ji nepritaikyta konkretiems aviacijos ir jūrų sektorių poreikiams. Prireikus turėtų būti taikomos naujos formos, įskaitant Europos viešųjų investicijų fondus ir vyriausybės išteklius, siekiant sumažinti riziką, susijusią su investicijomis į novatoriškus gamybos įrenginius.

1.10. Norint mažinti pažangių, mažo anglies dioksido pėdsako technologijų sąnaudas ir palengvinti jų komercializaciją, labai svarbu dėti daugiau pastangų mokslinių tyrimų ir plėtros srityje. Trumpuoju laikotarpiu EESRK ragina parengti holistinę visų pramonės vertės grandinių perėjimo prie švarios energijos strategiją, apimančią vandenilio integravimą, biodegalų gamybos didinimą, sintetinių degalų gamybos plėtrą ir esamų sektorių partneryščių tęsimą pagal programą „Europos horizontas“ pakeisiančią programą.

1.11. Aviacijos ir jūrų sektoriuose turi būti nedelsiant imamasi iniciatyvų, kad būtų užtikrinta prieiga prie mažo anglies dioksido pėdsako energijos išteklių ir galimybės naudotis šiuos tikslus atitinkančiomis pramonės technologijomis. Jų pastangos turi būti remiamos teikiant paskatas ir diegiant paramos mechanizmus, taip pat nustatant nuoseklią reguliavimo sistemą Europos ir tarptautiniu lygmenimis.

1.12. EESRK primygtinai ragina Europos Komisiją įsipareigoti skirti pakankamą ilgalaikį finansavimą naujų technologijų moksliniams tyrimams ir plėtrai, be kita ko, taikant tokias programas kaip „Europos horizontas“, „InvestEU“ ir naudojant Inovacijų fondo lėšas. Komitetas primygtinai reikalauja, kad visam viešajam finansavimui būtų taikomos socialinės paramos sąlygos, siekiant užtikrinti atsakingą ES mokesčių mokėtojų pinigų naudojimą.

1.13. EESRK ragina regionų, nacionaliniu ir ES lygmenimis rengti informuotumo didinimo ir švietimo kampanijas, kad būtų geriau suprantama, kokie svarbūs yra atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalai. Platesnio masto sistemoje, kuria siekiama sudaryti palankesnes sąlygas įgūdžių ugdymui ir darbo vietos keitimui visose vertės grandinėse, taip pat skatinti kokybišką socialinį dialogą, būtinos pažangios įgūdžių ugdymo programos, įskaitant profesinį mokymą ir paramą keičiant darbo vietą. EESRK pakartoja, kad svarbiausia yra užtikrinti aukštus darbuotojų sveikatos ir saugos standartus visoje tiekimo grandinėje, ypač pereinant prie naujų ekologinių procesų ir degalų.

1.14. EESRK pabrėžia, kad itin svarbu apsaugoti ir didinti ES pramonės konkurencingumą intensyvios pasaulinės konkurencijos sąlygomis, ir pasisako už stebėsenos mechanizmus bei privalomus tarptautinius įsipareigojimus. Tam reikia įgyvendinti atitinkamą politiką, skirti finansavimą ir taikyti mokesčių paskatas, kad būtų išsaugotos ES pramonės subjektų pozicijos tarptautinėje arenoje, ypač atsižvelgiant į tai, kad daugelyje ES nepriklausančių šalių taikoma nedaug panašių klimato srities priemonių.

2. **Bendrosios pastabos**

2.1. Europos Sąjunga siekia iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą ir yra aiškiai įsipareigojusi žalinti jūrų ir oro transportą įgyvendindama svarbias Europos iniciatyvas, kaip antai Europos žaliasis kursas, Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinys ir Poveikio klimatui neutralizavimo pramonės aktas, kurių tikslas – toliau mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir jūrų bei oro transporto sektoriuose naudoti tvaresnius degalus. ES naftos perdirbimo pramonė yra apskaičiavusi, kad norint prisidėti prie 2050 m. tikslų, reikės 400–650 mlrd. EUR investicijų ([1]).

2.2. Daug kur Europos Sąjungoje jau pradėti tvarių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų gamybos projektai. Jie yra įvairiuose pradiniuose etapuose ir EESRK pažymi, kad pagrindinės kliūtys jų plėtojimui yra didesnės gamybos sąnaudos, netikrumas dėl tvarių alternatyviųjų degalų prieinamumo ir nemažėjantis kainų skirtumas, palyginti su iškastiniu kuru.

([1]) Asociacija „Fuels Europe“, *Clean fuels for all* (Švarūs degalai visiems).

2.3. Siekdama išnagrinėti aviacijos ir jūrų sektoriuose kylančius iššūkius ir surasti galimus jų įveikimo būdus, Europos Komisija įsteigė du iš atitinkamų suinteresuotųjų subjektų sudarytus Europos aljansus: Netaršios aviacijos aljansą (AZEA), apimantį aviacijos sektorių, ir Atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalų vertės grandinės pramonės aljansą (RLCF), apimantį jūrų ir aviacijos sektorius.

3. **Aviacijos sektorius**

3.1. Tarptautinė oro transporto asociacija (IATA) yra apskaičiavusi, kad norint pereiti prie nulinio grynojo anglies dioksido pėdsako ekonomikos, iki 2050 m. reikės 450 mlrd. litrų tvarių aviacinių degalų ([2]). Pagal iniciatyvą „ReFuelEU Aviation“ numatyta, kad iki 2025 m. tvarūs aviaciniai degalai turi sudaryti 2 proc. ES oro uostuose tiekiamų degalų, iki 2030 m. – 6 proc., o iki 2050 m. palaipsniui pasiekti 70 proc. Be to, pagal šiuos tikslus numatyta, kad 2030–2031 m. laikotarpiu vidutinė sintetinių degalų dalis turi būti 1,2 proc., o iki 2050 m. ji turi būti laipsniškai didinama iki 35 proc. EESRK jau ragino parengti „realistišką ir išsamų veiksmų planą, kaip palaipsniui didinti tvarių aviacinių degalų naudojimą, siekiant užtikrinti planavimo stabilumą visiems suinteresuotiesiems subjektams“ ([3]).

3.2. Vadovaujantis iš tikrųjų plataus užmojo ir visuotiniu požiūriu, reikalingu norint dekarbonizuoti visus šio sudėtingo sektoriaus (orlaivių projektavimo, gamybos, oro uostų valdymo, skrydžių trajektorijų ir kt.) aspektus, iš duomenų matyti, kad daugiausia šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetama varos metu ([4]). Taigi trumpuoju laikotarpiu reikės efektyvesnių variklių, kurie būtų varomi tvariais degalais, o ateityje – ir vandeniliu bei švaria elektros energija.

3.3. Iš tikrųjų dekarbonizuoti aviacijos sektorių įmanoma tik tuo atveju, jeigu visi tarptautiniai suinteresuotieji subjektai susivienys ir susitars dėl plataus užmojo ir privalomų įsipareigojimų.

4. **Jūrų sektorius**

4.1. Iniciatyva „FuelEU Maritime“ taikoma komerciniams laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000 tonų, neatsižvelgiant į tai, su kokia vėliava jie plaukioja, ir ja skatinama laivuose naudoti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalus bei švarios energijos technologijas. Pagal šią iniciatyvą nustatomos vis griežtesnės šiuose laivuose sunaudojamos energijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) vidutinio metinio intensyvumo didžiausios ribos, taip pat papildomi nulinės taršos reikalavimai prisišvartavusiems laivams, įpareigojant uostuose naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą arba alternatyvias netaršias technologijas.

4.2. Pramonė daugiausia dėmesio skirs patikimų varymo sistemų, degalų technologijų ir degalų tiekimo infrastruktūros kūrimui, o vėliau – plataus masto jų diegimui rinkoje. EESRK taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad „[v]iena didžiausių kliūčių, trukdančių sumažinti jūrų sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, bus naujų bunkeriavimo infrastruktūrų, kurios bus reikalingos viso pasaulio uostuose siekiant saugiai aprūpinti laivus alternatyviaisiais degalais, suteikimas“ ([5]).

4.3. Norint dekarbonizuoti jūrų transportą, reikalingas holistinis ir technologiškai neutralus požiūris, pagal kurį būtų tinkamai atsižvelgiama į visas degalų rūšis ir jų poveikį veiklos vykdymui bei visuomenei. Vis dėlto tvarių alternatyviųjų degalų kaina, dideli kiekiai, laikymo reikalavimai ir su sauga susiję susirūpinimą keliantys klausimai gali trukdyti naudoti tokius degalus laivybos sektoriuje. Kalbant apie vandenilį, prieš pradedant jį naudoti gelminėje laivyboje, turi būti išspręstos technologinės problemos. Tvarūs skystieji degalai naudingi tuo, kad jų saugojimui ir transportavimui naudojama esama iš iškastinių žaliavų pagamintų degalų infrastruktūra.

4.4. Europos jūrų sektoriaus suinteresuotieji subjektai nuolat pasisako už tai, kad būtų sukurtas fondas, kuriame būtų naudojamos iš ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ES ATLPS) ir „FuelEU Maritime“ baudų gautos pajamos, kad visai netaršus vandens transportas ir švaresni degalai taptų komerciškai perspektyvūs. Nors į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos pajamomis finansuojamą Inovacijų fondą įtrauktas specialus jūrų sektoriui skirtas finansinis paketas, reikia dėti daugiau pastangų perėjimui prie visai netaršaus vandens transporto ir tvarios laivų gamybos paspartinti. Reikėtų kuo labiau sumažinti administracinę naštą, kad MVĮ galėtų teikti pasiūlymus dėl Inovacijų fondo lėšomis remiamų projektų.

([2]) IATA, *2022 SAF Production Increases 200 % - More Incentives Needed to Reach Net Zero* (2022 m. tvarių aviacinių degalų gamyba padidėjo 200 proc. – Kad būtų neutralizuotas poveikis klimatui, reikia daugiau paskatų).

([3]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo (OL C 105, 2022 3 4, p. 134).

([4]) Tyrimų centras „Aerospace Research Central“, *Considerations for Reducing Aviation's CO2 with Aircraft Electric Propulsion* (Svarstymai, kaip mažinti aviacijos sektoriuje išmetamą CO_2 kiekį naudojant elektros energija varomus orlaivius).

([5]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL C 152, 2022 4 6, p. 145).

5. **Galimybė gauti išteklių**

5.1. EESRK atkreipia dėmesį į riziką, kad gali pritrūkti pertvarkai reikalingų žaliavos išteklių. Biomasės, atliekų, liekanų, naudoto kepimo aliejaus, gyvūninių riebalų ir pan. prieinamumas yra ribotas ir šie ištekliai taip pat naudojami kitais tikslais. Norint kurti būtinas vertės grandines, reikia vadovautis holistiniu požiūriu ir palaikyti struktūrinį dialogą su įvairiais pramonės sektoriais (žemės ūkio, chemijos, atliekų tvarkymo, perdirbimo ir pan.).

5.2. EESRK atkreipia dėmesį į prieštaringų rezultatų pateikiančius tyrimus dėl transporto sektoriui skirtino tvarios biomasės kiekio Europoje, todėl abejoja, ar Europa gali būti savarankiška šioje srityje. Jis taip pat pripažįsta, kad tvarios biomasės naudojimas neturėtų kelti pavojaus pirminei žaliavų paskirčiai ar su ja konkuruoti. EESRK taip pat yra susirūpinęs dėl Europos gebėjimo tiekti vis didesnį kiekį dekarbonizuotos energijos, reikalingos elektroliziniams degalams gaminti. Todėl būtinybė žaliavas vertinti kaip vieną iš strateginių pertvarkos proceso komponentų turi būti laikoma prioritetu.

5.3. Vandenilio sektoriui reikalinga apčiuopiama viešoji parama ir nuosekli reguliavimo sistema, kad jis taptų visapusiškai konkurencingas pasaulinėje rinkoje. ES ir jos valstybės narės jau yra parengusios politines strategijas, kaip didinti vandenilio iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių gamybos pajėgumus, tačiau nėra įperkamų technologijų ir vis dar neaišku, ar jas bus galima išplėtoti per racionalų laikotarpį ir pagrįstomis sąnaudomis. Be to, lieka neatsakytų klausimų dėl prieinamumo, gamybos sąnaudų, saugos ir infrastruktūros reikalavimų.

6. **Finansavimas ir investicijos**

6.1. Nors įgyvendinant iniciatyvas „ReFuelEU Aviation“ ir „FuelEU Maritime“ užtikrinamas reguliavimo tikrumas, tvarių degalų gamintojai pažymi, kad vis dar sunku gauti bankų paskolas, o rizikos kapitalo fondų valdytojai dar nesiryžta investuoti į jų projektus. EESRK primygtinai ragina ES politikos formuotojus teikti daugiau paskatų, kad būtų nedelsiant pradėta mažesnio anglies pėdsako degalų gamyba ir sukurta tikra tokių degalų rinka. Be to, kalbant apie taksonomiją, EESRK mano, kad siekiant stiprinti energetikos pertvarkos ir klimato srities užmojų finansavimą, reikėtų suformuluoti aplinkos, socialiniais ir valdymo (ASV) principais grindžiamas tvarių projektų apibrėžtis. Be to, siekiant palengvinti pertvarką kuriant tvaresnę energetikos ateitį, būtina ES ir nacionalinė politika, kuria skatinamos privačios investicijos ir spartinamas mažo anglies dioksido pėdsako ir tvarių degalų naudojimas.

6.2. Kai neaišku, kaip skirstomi šalutiniai produktai (pvz., bioligroinas ar e. ligroinas, biobenzinas ar e. benzinas, biogazolis ar e. gazolis), mažėja investicijų į aviacijos ir jūrų sektoriams skirtų tvarių biodegalų ir elektrolizinių degalų gamybos pajėgumus ekonominis pagrįstumas. Todėl, norint įveikti šį iššūkį, būtina sukurti rinkas visiems gaminamiems biodegalams ir elektroliziniams degalams.

6.3. ES yra sukūrusi daug finansavimo mechanizmų, įskaitant mechanizmus, padedančius plėtoti vandenilio iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ekosistemą (pvz., neseniai pristatytas Vandenilio bankas ([6])). Vis dėlto teikiant ES dotacijas ir subsidijas nepakankamai dėmesio skiriama konkrečiam aviacijos ir jūrų transporto aspektui, įskaitant mažo anglies dioksido pėdsako ir atsinaujinančiųjų išteklių degalų infrastruktūrą.

6.4. Sutartys dėl kainų skirtumų yra vienas iš veiksmingų mechanizmų, skatinančių investicijas į technologijas, kurių gamybos sąnaudos šiuo metu nepakankamai konkurencingos, nes skelbiant atvirkštinius aukcionus atrenkami veiksmingiausi gamintojai, o vėliau degalai subsidijuojami tik iki iš anksto nustatytos kainos. EESRK pritaria jų įvedimui ir mano, kad tai padės stabilizuoti kainas ir suteikti tikrumo investuotojams, taip remiant tvarių degalų rinkos augimą.

6.5. Investicijoms į novatoriškus gamybos įrenginius bus būdinga technologinė ir komercinė rizika, dėl kurios degalų tiekėjai patirs finansavimo išlaidų. Todėl šiai rizikai mažinti turėtų būti naudojama įvairių formų viešoji finansinė parama, be kita ko, skiriama iš Europos viešųjų investicijų fondų, vyriausybės išteklių ir regioninių plėtros bankų. Be to, pradininkai turėtų būti tikri dėl savo investicijų atsipirkimo laiko, remtis teisiniu tikrumu ir naudotis pamatinėmis sąlygomis, kuriomis mažinama rizika ir jie taip skatinami investuoti.

6.6. EESRK reikalauja, kad siekiant užtikrinti didesnį ir spartesnį mažo anglies dioksido pėdsako ir atsinaujinančiųjų išteklių degalų naudojimą, apmokestinimas būtų suderintas su kiekvienos rūšies degalų poveikiu klimatui. Komitetas pritaria pasiūlymui visoje Europoje nustatyti tvirtą paskatų mechanizmą, grindžiamą labai mažu arba nuliniu mažo anglies dioksido pėdsako degalų apmokestinimu, kad būtų lengviau nustatyti socialiai priimtinas degalų kainas, kartu skatinant investicijas į tvarius degalus.

([6]) Europos vandenilio bankas.

7. **Moksliniai tyrimai ir plėtra**

7.1. Siekiant mažinti pažangių, mažo anglies dioksido pėdsako ir atsinaujinančiųjų išteklių technologijų sąnaudas ir palengvinti jų komercializaciją, būtina dėti papildomų pastangų mokslinių tyrimų ir plėtros srityje. Norint gaminti tvarius degalus, reikia plėtoti pažangią pramonės infrastruktūrą, įskaitant tokias technologijas kaip aukštatemperatūrė elektrolizė ir CO_2 surinkimo technologijos. Trumpuoju laikotarpiu reikalingos aiškios pramonės pertvarkos veiksmų gairės, apimančios vandenilio integravimą, esminį biodegalų gamybos didinimą ir sintetinių degalų gamybos plėtrą.

7.2. Tvarių degalų naudojimas turi būti grindžiamas paskatų ir paramos mechanizmų įgyvendinimu, nuoseklios reguliavimo sistemos sukūrimu Europos ir tarptautiniu lygmenimis, kad būtų skatinama gyvybinga ir veiksminga rinka, ir ilgalaikiu bet kokių mažo anglies dioksido pėdsako ir atsinaujinančiųjų išteklių degalų, įskaitant biomasę ir mažo anglies dioksido pėdsako elektros energiją, gamybos planavimu. Ilgalaikėje perspektyvoje turėtų būti įgyvendinta speciali pereinamojo laikotarpio degalų strategija, apimanti visus tiekimo grandinės komponentus: žaliavas (tvarią biomasę, atliekas, atsinaujinančiųjų išteklių elektros energiją ir perdirbtą CO_2), žaliavų surinkimo ir vežimo į gamyklas logistiką ir gamybos įrenginius. Esamų perdirbimo gamyklų pertvarkymas ir naujų specialių gamyklų įrengimas užtikrintų ES paklausos pajėgumus.

7.3. EESRK ragina Europos Komisiją įsipareigoti skirti pakankamą ilgalaikį Europos finansavimą naujų technologijų moksliniams tyrimams ir plėtrai, be kita ko, taikant tokias programas kaip „Europos horizontas“, „InvestEU“ ir naudojant Inovacijų fondo lėšas ir išplečiant esamas aviacijos ir jūrų sektorių partnerystes. Technologijų proveržiai gali padėti mažinti sąnaudas ir didinti degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių konkurencingumą. EESRK primygtinai reikalauja, kad visam viešajam finansavimui būtų taikomos socialinės paramos sąlygos, siekiant užtikrinti atsakingą ES mokesčių mokėtojų pinigų naudojimą.

8. **Socialiniai aspektai ir teisinga pertvarka**

8.1. Dėl didelių kiekių elektros energijos, biomasės ir vandens, reikalingų elektroliziniams degalams gaminti, gali padidėti vietos bendruomenių skepticizmas šių technologijų atžvilgiu. Siekiant užtikrinti visuomenės pritarimą, būtina aktyviai įtraukti socialinius partnerius ir pilietinę visuomenę, vedant atvirą ir skaidrų informacija pagrįstą dialogą, vengiant galimų vėlavimų, teisinio dviprasmiškumo ir išlaidų, kartu užtikrinant, kad tvarių degalų projektai būtų priimtini visuomenei.

8.2. EESRK reikalauja, kad regionų, nacionaliniu ir ES lygmenimis būtų imamasi informuotumo didinimo ir švietimo iniciatyvų, kuriomis būtų siekiama skatinti geriau suprasti būtinybę plėtoti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako degalus, taip pat besiformuojančias technologijas, ir jų naudą vietos tvarumui bei būsimam konkurencingumui. Bus kuriamos naujos darbo vietos, kurios turėtų būti kokybiškos žaliosios darbo vietos, todėl Komitetas mano, kad reikės pažangių įgūdžių ugdymo programų visoje tiekimo grandinėje, įskaitant sudėtingas profesinio mokymo programas ir paramą keičiant darbo vietą, įtraukiant ir jaunąją kartą.

8.3. Numatoma, kad ilgainiui dėl reikalavimo laipsniškai naudoti tvarius aviacinius degalus padidės oro transporto bendrovių išlaidos, o tai savo ruožtu lems didesnes keleivių ir krovinių vežėjų oro transportu išlaidas. EESRK atkreipia dėmesį į socialinį poveikį ir galimą poveikį Europos pramonės konkurencingumui, ypač tais atvejais, kai tarptautiniai konkurentai neprivalo laikytis panašių priemonių. Be to, rengiant aviacijos politiką būtina atsižvelgti į ribotas susisiekimo galimybes tarp Europos salų, atokių teritorijų ir valstybių narių, kurios yra išskirtinai priklausomos nuo oro ir (arba) jūrų transporto jungčių su bendrąja rinka.

8.4. Nepaprastai svarbu užtikrinti, kad Europos aviacijos ir jūrų sektorių žaliosios pertvarkos valdymas būtų socialiai teisingas. Turi būti užtikrinta teisinga ekologinė pertvarka, kad regionai, įmonės ir darbuotojai nebūtų palikti nuošalyje. Jiems turi būti suteiktos tinkamos įgūdžių ugdymo ar tobulinimo, taip pat prireikus darbo vietos keitimo galimybės. Labai svarbu regionų, nacionaliniu ir ES lygmenimis palaikyti kokybišką socialinį dialogą.

8.5. EESRK pakartoja, kad būtina visoje tiekimo grandinėje ir visais orlaivių ar laivų eksploatavimo etapais, ypač diegiant naujus ekologinius ar skaitmeninius procesus ir pradedant naudoti naujų rūšių degalus, užtikrinti aukštus visų darbuotojų sveikatos ir saugos standartus.

9. **Europos pramonės konkurencingumas**

9.1. EESRK pabrėžia, kad svarbu išlaikyti ir didinti ES pramonės konkurencingumą. Numatoma tvari jūrų ir aviacijos sektorių pertvarka turi būti grindžiama atitinkama politika, finansavimu, mokesčių lengvatomis ir pan., kad pramonės subjektai išliktų labai konkurencingi tarptautiniu mastu, ypač atsižvelgiant į tai, kad dauguma ES nepriklausančių šalių dar nėra įgyvendinusios esminių klimato srities priemonių. Siekiant užtikrinti gerovę ir kokybiškas darbo vietas, labai svarbu ES išlaikyti tvirtą pramonės pagrindą, grindžiamą sektorių strategijomis, politika, finansavimu ir teisės aktais.

9.2. EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad reikia imtis tolesnių veiksmų, kad būtų užtikrintos vienodos pasaulinės veiklos sąlygos. Turėtų būti vykdoma stebėsena siekiant užtikrinti, kad visi tarptautiniai subjektai laikytųsi taisyklių, pavyzdžiui, oro transporto bendrovėms taikomų reikalavimų dėl skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo. EESRK ragina Europos Komisiją ir valstybes nares reikalauti, kad visos Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ir Tarptautinės jūrų organizacijos valstybės narės prisiimtų privalomus tarptautinius įsipareigojimus dėl dekarbonizacijos.

9.3. Be to, reikia nustatyti paskatas atnaujinti orlaivių parką ir laivyną, kad būtų skatinama vidaus paklausa ir orlaivių parko bei laivyno modernizavimas, nes tai turėtų būti naudinga Europos jūrų ir orlaivių bei erdvėlaivių pramonės įmonėms ir darbuotojams. Jūrų sektoriaus klausimu EESRK neseniai paragino parengti jūrų pramonės strategiją, be kita ko, imtis „skubių priemonių, kuriomis būtų skatinama žaliųjų ir aukštųjų technologijų laivų vidaus paklausa, visų pirma įgyvendinant ES programą laivyno atnaujinimui, esamų laivų modernizavimą <...> ir įsteigiant specialų ES jūrų fondą“ ([7]). Komitetas reikalauja dėti daugiau pastangų siekiant didinti ES valstybėse narėse registruotų laivų dalį.

Briuselis, 2024 m. liepos 10 d

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Oliver RÖPKE

([7]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Jūrų technologijų sektoriui skirta pramonės strategija“ (OL C 100, 2023 3 16, p. 31).