Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
C sērija

C/2024/6019

23.10.2024.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums

Mazoglekļa un atjaunīgās degvielas: Eiropas rūpniecības spēju veidošana ar mērķi dekarbonizēt aviācijas un jūrniecības nozari atbilstīgi Eiropas autonomijas principam

(pašiniciatīvas atzinums)

(C/2024/6019)

Ziņotājs: **Anastasis YIAPANIS**

Līdzziņotājs: **Franck UHLIG**

Padomnieki	Mihai IVAŞCU (ziņotājam, III grupa) Elspeth HATHAWAY (līdzziņotājam, II grupa)
Pilnsapulces lēmums	18.1.2024.
Juridiskais pamats	Reglamenta 52. panta 2. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvā komisija (*CCMI*)
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	6.6.2024.
Pieņemts plenārsesijā	10.7.2024.
Plenārsesija Nr.	589
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	198/0/4

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Daudzviet Eiropas Savienībā ir sākti vairāki ilgtspējīgas un mazoglekļa degvielas ražošanas projekti. Tomēr attīstības ziņā tie ir dažādos sākotnējos posmos, un ir vērojams, ka trūkst stimulu to pieņemšanai. Augstas ražošanas izmaksas un nenoteiktība attiecībā uz ilgtspējīgu degvielu pieejamību joprojām ir būtiski šķēršļi, kas traucē vienoties par to ieviešanu plašā apmērā. Ja Eiropas Savienībā neražos ilgtspējīgas degvielas, cietīs ES stratēģiskā autonomija.

1.2. EESK aicina izstrādāt visaptverošu ceļvedi, kas paredzētu pakāpeniski palielināt ilgtspējīgu aviācijas degvielu izmantošanu, lai visām ieinteresētajām personām nodrošinātu stabilitāti plānošanā. Lai aviācijas nozari patiešām dekarbonizētu, ir vajadzīga starptautiska sadarbība un ciešākas vērienīgās saistības, ko uzņemtos gan ieinteresētās personas no visas pasaules, gan valstis.

1.3. Jūrniecības nozare līdz 2030. gadam koncentrēsies uz to, lai izstrādātu un plaši ieviestu uzticamas dzinēju sistēmas, degvielas piegādes infrastruktūru un loģistikas tehnoloģijas. Visur pasaulē ostām joprojām liels pārbaudījums ir izveidot nepieciešamo bunkurēšanas infrastruktūru, lai droši apgādātu kuģus ar alternatīvām degvielām.

1.4. EESK norāda, ka var pietrūkt pieejamu ievadresursu un nepieciešamā dekarbonizētās enerģijas apjoma, kas vajadzīgs pārejai uz ilgtspējīgu degvielas ražošanu. Lai izveidotu būtiskās vērtības ķēdes, ir vajadzīga holistiska pieeja un strukturēts dialogs ar dažādām nozarēm (lauksaimniecību, ķimikāliju nozari, atkritumu apsaimniekošanu un reciklēšanu).

1.5. Komiteja atzīst, ka ir nepieciešams konkrēts sabiedrības atbalsts un stabils tiesiskais regulējums, lai stiprinātu ūdeņraža nozares konkurētspēju pasaulē. Joprojām ir neskaidrības par to, kā, kādā termiņā un ar kādām izmaksām paplašināt infrastruktūru tiešajai uztveršanai no gaisa, kā arī par pieejamību, drošumu un infrastruktūras prasībām ūdeņraža ražošanai.

1.6. EESK mudina ES politikas veidotājus ieviest tādus regulatīvos nosacījumus, kas sekmētu ieguldījumu piesaisti, piemēram, radīt pievilcīgākus stimulus, lai veicinātu tūlītēju ražošanu un veidotu konkrētu tirgu degvielām ar samazinātu oglekļa pēdu. Komiteja ierosina nodokļus pieskaņot katras degvielas ietekmei uz klimatu un atbalsta Eiropas mēroga priekšlikumu par stabiliem stimulu mehānismiem, tostarp ļoti zemu vai nulles nodokļu uzlikšanu mazoglekļa degvielām.

1.7. Mazoglekļa un atjaunīgās degvielās un infrastruktūrā ir vajadzīgi ievērojami ieguldījumi, tostarp finansējums dažādiem degvielu ražošanas komponentiem, ātriem atļauju piešķiršanas procesiem un darbinieku apmācībai. ES dotāciju un subsīdiju sistēmā pārāk maz tiek dota priekšroka mazoglekļa un atjaunīgo degvielu ražošanas infrastruktūras attīstībai aviācijā un jūrniecībā.

1.8. EESK uzskata, ka cenu starpības līgumi ir efektīvs mehānisms, ar ko stimulēt ieguldījumus tehnoloģijās ar nekonkurētspējīgām ražošanas izmaksām, palīdzēt stabilizēt cenas un nodrošināt noteiktību investoriem.

1.9. Pastāv dažādi veidi finansiālā atbalsta sniegšanai no publiskā sektora līdzekļiem, taču tie nav pielāgoti specifiskajām aviācijas un jūrniecības nozares vajadzībām. Lai mazinātu riskus, kas saistīti ar ieguldījumiem progresīvās ražotnēs, vajadzības gadījumā būtu jāievieš jauni veidi, tostarp no Eiropas publisko ieguldījumu fondiem un valsts resursiem.

1.10. Vairāk pūļu ir jāveltī pētniecībai un izstrādei, lai samazinātu progresīvo mazoglekļa tehnoloģiju izmaksas un atvieglotu to komercializāciju. Īstermiņā EESK aicina izstrādāt holistisku stratēģiju visu rūpniecības vērtības ķēžu pārejai uz tīru enerģiju, iekļaujot tajā ūdeņraža integrāciju, biodegvielas ražošanas aktivizēšanu un sintētiskās degvielas ražošanas paplašināšanu, kā arī paredzot pašreizējo nozaru partnerību turpināšanu pamatprogrammas "Apvārsnis Eiropa" pēcteces ietvaros.

1.11. Aviācijai un jūrniecībai nekavējoties ir jāīsteno iniciatīvas, lai nodrošinātu gan piekļuvi mazoglekļa energoresursiem, gan šiem mērķiem atbilstošu rūpniecisko tehnoloģiju pieejamību. Šo nozaru centieni ir jāatbalsta ar stimuliem un atbalsta mehānismiem, kā arī ar saskaņotu tiesisko regulējumu gan Eiropas, gan starptautiskā līmenī.

1.12. EESK mudina Eiropas Komisiju apņemties nodrošināt pietiekamu ilgtermiņa finansējumu jaunu tehnoloģiju pētniecībai un izstrādei, tostarp ar tādām programmām kā "Apvārsnis Eiropa", Inovāciju fonds un *InvestEU*. Komiteja uzstāj, ka jebkurā publiskā finansējumā ir jāievēro sociālo nosacījumu sistēma, lai ES nodokļu maksātāju nauda tiktu izmantota atbildīgi.

1.13. EESK aicina rīkot informēšanas un izglītošanas kampaņas reģionālajā, valstu un ES līmenī, lai padziļinātu izpratni par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu nozīmi. Plašākā kontekstā, lai atvieglotu prasmju pilnveidi un pāreju no vienas darbavietas uz citu, kā arī veicinātu kvalitatīvu sociālo dialogu, ir nepieciešamas padziļinātas prasmju pilnveides programmas, tostarp profesionālā apmācība un atbalsts pārejai uz citu darbavietu visā vērtības ķēžu spektrā. EESK atkārtoti uzsver, ka prioritāte ir darba ņēmējiem nodrošināt augstus veselības un drošības standartus visā piegādes ķēdē, it īpaši jaunu ekoloģisko procesu un degvielu ieviešanas laikā.

1.14. EESK uzsver, ka spēcīgas globālās konkurences apstākļos ārkārtīgi svarīgi ir saglabāt un nostiprināt ES industriālo konkurētspēju, un aicina ieviest uzraudzības mehānismus un obligātas starptautiskās saistības. Tādēļ ir jāievieš tāda politika, finansējums un nodokļu stimuli, kas saglabātu ES industrijas dalībnieku starptautisko pozīciju, it sevišķi tāpēc, ka līdzīgi klimata pasākumi daudzās trešo valstu ekonomikās ir visai ierobežoti.

2. **Vispārīgas piezīmes**

2.1. Eiropas Savienība, kuras mērķis ir 2050. gadā sasniegt klimatneitralitāti, ir skaidri apņēmusies veicināt videi nekaitīgu jūras un gaisa transportu, izmantojot tādas nozīmīgas Eiropas iniciatīvas kā Eiropas zaļais kurss, pakete "Gatavi mērķrādītājam 55 %", kā arī Neto nulles emisiju industrijas akts, kuru mērķis ir vēl vairāk samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un jūras un gaisa transportā izmantot ilgtspējīgākas degvielas. Lai sekmētu 2050. gada mērķu sasniegšanu, ES pārstrādes nozare lēš, ka būs vajadzīgi ieguldījumi 400–650 miljardu EUR apmērā ([1]).

2.2. Viscaur Eiropas Savienībā ir sākti vairāki projekti ilgtspējīgas un mazoglekļa degvielas ražošanai. Patlaban tie atrodas dažādos sākotnējos posmos, un EESK norāda, ka galvenie šķēršļi to attīstībai ir augstākas ražošanas izmaksas, neskaidrība par ilgtspējīgu alternatīvo degvielu pieejamību un tas, ka nesamazinās cenu atšķirība salīdzinājumā ar fosilajām degvielām.

([1]) *Fuels Europe – Clean fuels for all* (Tīru degvielu ikvienam).

2.3. Lai izpētītu aviācijas un jūrniecības problēmas un tādējādi apzinātu iespējamos risinājumus, Eiropas Komisija attiecīgajām ieinteresētajām personām ir izveidojusi divas Eiropas alianses: Bezemisiju aviācijas aliansi (*AZEA*), kas aptver aviācijas nozari, un Atjaunīgo un mazoglekļa degvielu vērtības ķēdes industriālo aliansi (*RLCF*), kura aptver gan jūrniecību, gan aviāciju.

3. **Aviācijas nozare**

3.1. Starptautiskā Gaisa transporta asociācija (*IATA*) lēš: lai pārkārtotos uz neto nulles emisijām, uz 2050. gadu būs vajadzīgi 450 miljardi litru ilgtspējīgas aviācijas degvielas ([2]). Iniciatīva "*ReFuelEU Aviation*" paredz, ka 2025. gadā ilgtspējīgām aviācijas degvielām ir jāveido 2 % no ES lidostās nodrošinātās degvielas, savukārt 2030. gadā to īpatsvaram jāsasniedz 6 % un līdz 2050. gadam pakāpeniski jāpieaug līdz 70 %. Šie mērķrādītāji paredz arī to, ka 2030.–2031. gadā vidējais sintētisko degvielu īpatsvars būs 1,2 % un pakāpeniski pieaugs līdz 35 % 2050. gadā. EESK ir aicinājusi izstrādāt "reālistisku un visaptverošu ceļvedi ilgtspējīgas aviācijas degvielas izmantošanas pakāpeniskai palielināšanai, lai nodrošinātu plānošanas stabilitāti visām ieinteresētajām personām" ([3]).

3.2. Kaut arī ir vajadzīga patiesi vērienīga un globāla pieeja, lai dekarbonizētu visus šīs sarežģītās nozares aspektus (gaisa kuģu projektēšanu, ražošanu, lidostu pārvaldību, lidojumu trajektorijas utt.), dati liecina, ka lielākā daļa siltumnīcefekta gāzu tiek emitētas piedziņas laikā ([4]). Tāpēc īstermiņā būs vajadzīgi efektīvāki dzinēji, ko darbina ar ilgtspējīgām degvielām, kā arī nākotnē ūdeņradis un tīra elektroenerģija.

3.3. Patiesa aviācijas nozares dekarbonizācija būs iespējama tikai tad, ja visas starptautiskās ieinteresētās personas kopīgi vienosies par vērienīgām un obligātām saistībām.

4. **Jūrniecības nozare**

4.1. Iniciatīva "FuelEU Maritime" attiecas uz komerciāliem jebkuras karoga valsts kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5 000 tonnas, un tās mērķis ir veicināt atjaunīgu mazoglekļa degvielu un tīras enerģijas tehnoloģiju izmantošanu kuģiem. Ar to ievieš arvien stingrākas maksimālās robežvērtības šo kuģu patērētās enerģijas gada vidējai siltumnīcefekta gāzu (SEG) intensitātei, kā arī nosaka papildu bezemisiju prasības noenkurotiem kuģiem, paredzot pienākumu ostās izmantot krasta elektropadevi vai alternatīvas bezemisiju tehnoloģijas.

4.2. Galvenais uzsvars nozarē tiks likts uz uzticamu dzinēju sistēmu, degvielas tehnoloģiju un degvielas piegādes infrastruktūras izstrādi, bet pēc tam – uz plašu to ieviešanu tirgū. EESK arī norāda: "Viens no lielākajiem šķēršļiem jūras transporta nozares dekarbonizācijai būs jauno degvielu uzpildes infrastruktūras izveide, kas būs nepieciešama ostās visā pasaulē, lai droši apgādātu kuģus ar alternatīvām degvielām" ([5]).

4.3. Lai varētu dekarbonizēt jūras transportu, ir vajadzīga holistiska un tehnoloģiski neitrāla pieeja, kurā pienācīgi ņemti vērā visi degvielas varianti un to ietekme gan uz nozares darbu, gan uz sabiedrību. Tomēr šķēršļi, kas var kavēt to ieviešanu kuģniecībā, ir ilgtspējīgu alternatīvo degvielu cena, ievērojamie apjomi, uzglabāšanas prasības un drošības apsvērumi. Lai dziļjūras kuģošanā varētu izmantot ūdeņradi, vispirms ir jāatrisina tehnoloģiskās problēmas. Ilgtspējīgas šķidrās degvielas priekšrocība ir tāda, ka to uzglabāšanai un transportam var izmantot jau esošo fosilo degvielu infrastruktūru.

4.4. Eiropas jūrniecības nozares ieinteresētās personas vienmēr ir atbalstījušas fonda izveidi ES ETS ieņēmumu un "*FuelEU Maritime*" soda naudu izmantošanai, lai bezemisiju kuģniecību un tīrākas degvielas varētu padarīt komerciāli dzīvotspējīgas. Inovāciju fondā, ko finansē no ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas ieņēmumiem, jūrniecībai ir paredzēts īpašs finanšu piešķīrums, tomēr ir jāiegulda vēl lielāks darbs, lai paātrinātu bezemisiju kuģošanu un ilgtspējīgu kuģu ražošanu. Būtu jāsamazina administratīvais slogs, lai mazie un vidējie uzņēmumi varētu pieteikties Inovāciju fonda publicētajiem uzaicinājumiem.

([2]) *IATA* (2022) – *SAF Production Increases 200 % - More Incentives Needed to Reach Net Zero* (Ilgtspējīgu aviācijas degvielu ražošana pieaug par 200 %. Vajag vairāk stimulu, lai panāktu neto nulles emisiju līmeni).

([3]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam" (OV C 105, 4.3.2022., 134. lpp.).

([4]) *Aerospace Research Central – Considerations for Reducing Aviation's CO_2 with Aircraft Electric Propulsion* (Apsvērumi par aviācijas CO_2 samazināšanu ar gaisa kuģa elektrisko piedziņu).

([5]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu" (OV C 152, 6.4.2022., 145. lpp.).

5. **Piekļuve resursiem**

5.1. EESK uzsver, ka pārkārtošanās procesam var pietrūkt nepieciešamo ievadresursu. Biomasa, atkritumi, atliekas, lietota cepamā eļļa (*UCO*), dzīvnieku tauki utt. nav pieejami pietiekamā daudzumā un tiek izmantoti arī citiem mērķiem. Lai izveidotu būtiskās vērtības ķēdes, ir vajadzīga holistiska pieeja un strukturēts dialogs ar dažādām nozarēm (lauksaimniecību, ķimikāliju nozari, atkritumu apsaimniekošanu, reciklēšanu utt.).

5.2. EESK norāda uz savstarpēji pretrunīgiem pētījumiem par ilgtspējīgas biomasas daudzumu, kas Eiropā pieejams transporta nozarei, tāpēc Komiteja apšauba Eiropas spēju šajā ziņā būt pašpietiekamai. EESK turklāt atzīst, ka ilgtspējīgas biomasas izmantošana nedrīkstētu nedz apdraudēt ievadresursu primāro lietojumu, nedz konkurēt ar to. EESK pauž bažas arī par Eiropas spēju piegādāt arvien lielāku daudzumu dekarbonizētas enerģijas, kas vajadzīga e-degvielu ražošanai. Tāpēc prioritāte jāpiešķir nepieciešamībai uzskatīt ievadresursu par stratēģisku pārkārtošanās procesa sastāvdaļu.

5.3. Ūdeņraža nozarei ir vajadzīgs reāls publiskais atbalsts un konsekvents tiesiskais regulējums, lai panāktu pilnīgu konkurētspēju pasaules tirgū. Eiropas Savienība un tās dalībvalstis jau ir izstrādājušas politiskas stratēģijas zaļā ūdeņraža ražošanas jaudu paplašināšanai, tomēr nav cenas ziņā pieejamu tehnoloģiju un aizvien vēl nav skaidrs, vai izvēršanu var panākt saprātīgā termiņā un ar pieņemamām izmaksām. Turklāt joprojām aktuāli ir jautājumi par pieejamību, ražošanas izmaksām, drošību un infrastruktūras prasībām.

6. **Finansējums un ieguldījumi**

6.1. Iniciatīvas "*ReFuelEU Aviation*" un "*FuelEU Maritime*" nodrošina regulatīvo noteiktību, tomēr ilgtspējīgu degvielu ražotāji norāda, ka banku aizdevumus joprojām ir grūti saņemt un ka riska kapitāla fondi joprojām vilcinās ieguldīt viņu projektos. EESK mudina ES politikas veidotājus piedāvāt lielākus stimulus, kas palīdzētu nekavējoties ražot degvielas ar samazinātu oglekļa pēdu un izveidot tām reālu tirgu. Turklāt attiecībā uz taksonomiju EESK uzskata: lai stimulētu enerģētikas pārkārtošanas un klimata mērķu finansēšanu, būtu jādefinē, ko nozīmē tādi ilgtspējīgi projekti, kuru pamatā ir vides, sociālie un pārvaldības principi (VSP principi). Turklāt, lai veicinātu pāreju uz ilgtspējīgāku enerģētikas nākotni, ES un valstu līmenī ir vajadzīga tāda politika, kas sekmē privātos ieguldījumus un paātrina mazoglekļa un ilgtspējīgu degvielu ieviešanu.

6.2. Ekonomiskais pamatojums ieguldījumiem ilgtspējīgu aviācijas un jūrniecības biodegvielu un e-degvielu ražošanas jaudā tiek vājināts, ja nav skaidrības par blakusproduktu sadali (piemēram, biojēlbenzīnu jeb e-jēlbenzīnu, biobenzīnu jeb e-benzīnu, biogāzeļļu jeb e-gāzeļļu). Tādēļ, lai risinātu šo problēmu, ir jāizveido visu saražoto biodegvielu un e-degvielu tirgi.

6.3. ES ir izveidojusi daudzus finansēšanas mehānismus, tostarp tādus, kas veicina zaļā ūdeņraža ekosistēmas attīstību (piemēram, nesen izveidoto Ūdeņraža banku ([6])). Tomēr ES dotācijās un subsīdijās nav pievērsta pienācīga uzmanība aviācijas un jūras transporta īpašajai dimensijai, tostarp mazoglekļa un atjaunīgo degvielu infrastruktūrai.

6.4. Cenu starpības līgumi ir efektīvs mehānisms, ar ko stimulēt ieguldījumus tādās tehnoloģijās, kurām ražošanas izmaksu ziņā patlaban trūkst konkurētspējas, jo visefektīvākie ražotāji tiek atlasīti, izmantojot reverso iepirkumu procedūru, un pēc tam degvielas subsidē tikai līdz iepriekš noteiktai cenai. EESK atbalsta šādu līgumu ieviešanu un uzskata, ka tie palīdzēs stabilizēt cenas un nodrošinās noteiktību investoriem, tādējādi atbalstot arī ilgtspējīgu degvielu tirgus izaugsmi.

6.5. Ieguldījumi progresīvās ražošanas iekārtās būs saistīti ar tehnoloģiskiem un komerciāliem riskiem, tātad degvielas piegādātājiem radīsies finansēšanas izmaksas. Lai šos riskus mazinātu, būtu jāizmanto dažādi veidi, kā sniegt finansiālo atbalstu no publiskā sektora līdzekļiem, tostarp no Eiropas publisko ieguldījumu fondiem, valsts resursiem un reģionālās attīstības bankām. Turklāt iniciatoriem jābūt pārliecinātiem par savu ieguldījumu atmaksāšanās laiku, jāspēj paļauties uz juridisko noteiktību un jāgūst labums no tādiem pamatnosacījumiem, kas mazina risku un tādējādi stimulē viņu ieguldījumus.

6.6. Lai mazoglekļa un atjaunīgās degvielas varētu izmantot plašāk un ātrāk, EESK prasa gādāt, ka nodokļi atbilst katras degvielas ietekmei uz klimatu. Komiteja atbalsta Eiropas mēroga priekšlikumu par stabilu stimulu mehānismu, kura pamatā būtu ļoti zems vai nulles nodoklis mazoglekļa degvielām; tas veicinātu sociāli pieņemamu degvielas cenu noteikšanu, vienlaikus sekmējot ieguldījumus ilgtspējīgās degvielās.

([6]) Eiropas Ūdeņraža banka.

7. **Pētniecība un izstrāde**

7.1. Papildu pūles ir jāveltī pētniecībai un izstrādei, lai samazinātu progresīvo mazoglekļa un atjaunīgās enerģijas tehnoloģiju izmaksas un atvieglotu to komercializāciju. Ilgtspējīgu degvielu ražošanai ir vajadzīga progresīva rūpniecības infrastruktūra, tostarp augstas temperatūras elektrolīze un oglekļa uztveršanas tehnoloģijas. Īstermiņā ir vajadzīgs skaidrs nozares pārmaiņu ceļvedis, tostarp ūdeņraža integrēšanai, būtiskam biodegvielas ražošanas pieaugumam un sintētiskās degvielas ražošanas paplašināšanai.

7.2. Ilgtspējīgu degvielu ieviešanas pamatā jābūt stimulēšanas un atbalsta mehānismu īstenošanai, saskaņota tiesiskā regulējuma izveidei gan Eiropas, gan starptautiskā līmenī, lai veicinātu dzīvotspējīgu un efektīvu tirgu, kā arī ilgtermiņa plānošanai attiecībā uz jebkuru mazoglekļa un atjaunīgo degvielu, tostarp biomasas un mazoglekļa elektroenerģijas ražošanu. Ilgtermiņā būtu jāīsteno īpaša degvielas pārejas stratēģija, kurā būtu iekļauti visi piegādes ķēdes komponenti: ievadresursi (ilgtspējīga biomasa, atkritumi, atjaunīgā enerģija un reciklēts CO_2), loģistika ievadresursu savākšanai un transportēšanai uz ražotnēm, kā arī ražošanas iekārtas. Esošo pārstrādes rūpnīcu pārveidošana līdzās jaunu specializētu ražotņu ierīkošanai nodrošinātu ES pieprasījuma jaudu.

7.3. EESK aicina Eiropas Komisiju apņemties nodrošināt pietiekamu Eiropas ilgtermiņa finansējumu jaunu tehnoloģiju pētniecībai un izstrādei, tostarp ar programmu "Apvārsnis Eiropa", Inovāciju fondu un *InvestEU*, kā arī pagarināt līdzšinējās aviācijas un jūrniecības nozaru partnerības. Novatoriskākie tehnoloģiskie sasniegumi var palīdzēt samazināt izmaksas un palielināt atjaunīgo degvielu konkurētspēju. EESK uzstāj, ka jebkurā publiskā finansējumā ir jāievēro sociālo nosacījumu sistēma, lai ES nodokļu maksātāju nauda tiktu izmantota atbildīgi.

8. **Sociālie aspekti un taisnīga pārkārtošanās**

8.1. Lielais elektroenerģijas, biomasas un ūdens daudzums, kas nepieciešams e-degvielu ražošanai, var palielināt vietējo kopienu skepsi attiecībā uz šīm tehnoloģijām. Lai nodrošinātu sabiedrības atbalstu, ārkārtīgi svarīgi ir plaši iesaistīt sociālos partnerus un pilsonisko sabiedrību, izmantojot atklātu, pārredzamu un informācijā balstītu dialogu, kā arī cenšoties nepieļaut kavējumus, juridiskas neskaidrības un izdevumus un vienlaikus gādājot, ka ilgtspējīgu degvielu projekti gūst sabiedrības piekrišanu.

8.2. EESK aicina reģionālajā, valstu un ES līmenī īstenot izpratnes veidošanas un izglītošanas iniciatīvas, kuru mērķis būtu padziļināt izpratni par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu nepieciešamību līdzās jaunajām tehnoloģijām, par to priekšrocībām vietējai ilgtspējai un par to konkurētspēju nākotnē. Tiks radītas jaunas darbvietas, kuras, visticamāk, būs kvalitatīvas zaļās darbvietas, un Komiteja paredz, ka visā piegādes ķēdē būs vajadzīgas padziļinātas prasmju pilnveides programmas, tostarp sarežģīta profesionālā apmācība, kā arī atbalsts pārejai no vienas darbavietas uz citu, arī jaunākajai paaudzei.

8.3. Ir paredzams, ka ilgtermiņā prasība pakāpeniski izmantot ilgtspējīgas aviācijas degvielas palielinās izmaksas aviokompānijām, vēl vairāk sadārdzinot izmaksas pasažieriem un gaisa kravu nosūtītājiem. EESK vērš uzmanību uz sociālo ietekmi un varbūt arī ietekmi uz Eiropas rūpniecības konkurētspēju, sevišķi gadījumos, kad starptautiskajiem konkurentiem nav pienākuma ievērot līdzīgus noteikumus. Turklāt, izstrādājot aviācijas politiku, ir būtiski ņemt vērā salīdzinoši vājo savienojamību, kas raksturīga Eiropas salām, attālajām teritorijām un tām dalībvalstīm, kuras ar vienoto tirgu saista tikai gaisa vai jūras ceļi.

8.4. Domājot par Eiropas aviācijas un jūrniecības zaļo pārkārtošanos, ir būtiski gādāt, ka tā notiek sociāli taisnīgā veidā. Ir jāgarantē, ka ekoloģiskā pārkārtošanās ir taisnīga, lai neatstātu novārtā reģionus, uzņēmumus un darba ņēmējus un nodrošinātu atbilstošu prasmju pilnveidi vai kvalifikācijas celšanu, kā arī vajadzības gadījumā pāreju no vienas darbvietas uz citu. Būtiska nozīme ir kvalitatīvam sociālajam dialogam reģionālajā, valsts un ES līmenī.

8.5. EESK atkārtoti uzsver, ka jāgarantē augsti veselības un drošības standarti visiem darba ņēmējiem visā piegādes ķēdē un visos lidaparātu vai kuģu ekspluatācijas posmos, sevišķi tad, kad tiek ieviesti jauni ekoloģiskie vai digitālie procesi un jaunas degvielas.

9. **Eiropas industriālā konkurētspēja**

9.1. EESK uzsver, ka ir būtiski noturēt un stimulēt ES industriālo konkurētspēju. Gaidāmā ilgtspējīgā jūrniecības un aviācijas pārveide ir jāatbalsta ar politiku, finansējumu, nodokļu atvieglojumiem utt., lai saglabātu nozares dalībnieku starptautisko konkurētspēju, it īpaši tāpēc, ka vairums trešo valstu vēl nav ieviesušas būtiskus klimata pasākumus. Lai nodrošinātu labklājību un kvalitatīvas darbvietas, Eiropas Savienībā ir jāsaglabā stabils rūpniecības pamats, ko atbalsta nozaru stratēģijas, politika, finansējums un tiesību akti.

9.2. EESK norāda, ka ir jāveic papildu pasākumi, lai nodrošinātu vispārējos konkurences apstākļus. Būtu jāveic uzraudzība un jāgādā, ka visi starptautiskie dalībnieki ievēro noteikumus, piemēram, attiecībā uz liekas degvielas uzpildi aviokompānijām. EESK aicina Eiropas Komisiju un dalībvalstis mudināt visas valstis, kas piedalās Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā un Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā, uzņemties obligātas starptautiskas saistības dekarbonizācijas jomā.

9.3. Vienlaikus ir jāievieš stimuli arī flotes atjaunošanai, lai veicinātu iekšzemes pieprasījumu un flotes modernizāciju, kas nāktu par labu Eiropas jūrniecības un kosmiskās aviācijas uzņēmumiem un darba ņēmējiem. Attiecībā uz jūrniecības nozari EESK nesen aicināja izstrādāt industriālo jūrniecības stratēģiju, šajā saistībā veicot arī "steidzamus pasākumus, kas stimulētu iekšzemes pieprasījumu pēc zaļiem un augsto tehnoloģiju kuģiem, tostarp izstrādāt ES programmu flotu atjaunošanai un pašreizējo kuģu modernizācijai [un izveidot] īpašu ES jūrlietu fondu" ([7]). Komiteja aicina pastiprināt centienus, lai palielinātu tādu kuģu īpatsvaru, kas reģistrēti ar ES karogiem.

Briselē, 2024. gada 10. jūlijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Oliver RÖPKE

([7]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums "Rūpnieciskā stratēģija jūrniecības tehnoloģiju nozarei" (OV C 100, 16.3.2023., 31. lpp.).