Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2024/6019

23.10.2024

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité

Koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen: de capaciteit van de Europese industrie opbouwen om de lucht- en de zeevaartsector koolstofvrij te maken in een streven naar Europese autonomie

(initiatiefadvies)

(C/2024/6019)

Rapporteur: **Anastasis YIAPANIS**

Corapporteur: **Franck UHLIG**

Adviseur	Mihai IVAŞCU (van de rapporteur, groep III) Elspeth HATHAWAY (van de corapporteur, groep II)
Besluit van de voltallige vergadering	18.1.2024
Rechtsgrond	Artikel 52, lid 2, van het reglement van orde
Bevoegde afdeling	Adviescommissie Industriële Reconversie (CCMI)
Goedkeuring door de afdeling	6.6.2024
Goedkeuring door de voltallige vergadering	10.7.2024
Zitting nr.	589
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	198/0/4

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. In de hele EU zijn diverse projecten voor de productie van duurzame en koolstofarme brandstoffen opgezet. Deze bevinden zich echter nog in verschillende beginstadia en er zijn opvallend weinig stimuleringsmaatregelen voor beschikbaar. Gezien de hoge productiekosten en de onzekerheid over de beschikbaarheid van duurzame brandstoffen blijft het erg lastig overeenkomsten te sluiten om een brede invoering ervan te bewerkstelligen. Een gebrek aan capaciteit in de EU om duurzame brandstoffen te produceren zou negatieve gevolgen voor de strategische autonomie van de EU hebben.

1.2. Het EESC pleit voor een alomvattend stappenplan om het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen geleidelijk op te voeren, zodat een stabiele planning voor alle belanghebbenden mogelijk wordt gemaakt. Een echte decarbonisatie in de luchtvaart vergt internationale samenwerking en ambitieuze bindende toezeggingen van alle belanghebbenden en landen over de hele wereld.

1.3. De zeevaartsector zal zich tot 2030 toeleggen op het grootschalig ontwikkelen en invoeren van betrouwbare aandrijfsystemen, brandstofvoorzieningsinfrastructuur en logistieke technologieën. Het opzetten van de nodige bunkerinfrastructuur in havens over de hele wereld om schepen veilig van alternatieve brandstoffen te voorzien blijft een grote opgave.

1.4. Het EESC wijst op het risico van een mogelijk tekort aan grondstoffen en de vereiste hoeveelheden koolstofvrije energie die nodig zijn om op de productie van duurzame brandstoffen te kunnen overschakelen. Een holistische aanpak en gestructureerd overleg met verschillende sectoren (landbouw, chemische stoffen, afvalbeheer en recycling) zijn noodzakelijk om essentiële waardeketens tot stand te brengen.

1.5. Concrete overheidssteun en een stabiel regelgevingskader zijn geboden om het concurrentievermogen van de waterstofsector wereldwijd een impuls te geven. Er blijft onzekerheid bestaan over de haalbaarheid, de tijdschema's en de kosten van het opschalen van installaties voor directe CO_2-afvang uit de lucht, alsook over de beschikbaarheid en de veiligheids- en infrastructuurvereisten in verband met de productie van waterstof.

1.6. Het EESC dringt er bij de EU-beleidsmakers op aan regelgevingsvoorwaarden te scheppen die bevorderlijk zijn voor het ontsluiten van investeringen. Dit houdt onder meer in dat zij krachtigere stimulansen moeten bieden ten behoeve van de onmiddellijke productie van en de totstandbrenging van een concrete markt voor brandstoffen met een kleinere koolstofvoetafdruk. Het stelt voor de belastingheffing af te stemmen op de klimaatgevolgen van elke brandstof en is voorstander van een Europabreed voorstel voor robuuste stimuleringsmechanismen, mede op basis van zeer lage of helemaal geen belastingen op koolstofarme brandstoffen.

1.7. Er zijn substantiële investeringen in koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen en in infrastructuur nodig, met inbegrip van financiering voor verschillende componenten van de productie van brandstoffen, snelle vergunningsprocedures en scholing van werknemers. Bij EU-subsidies wordt onvoldoende prioriteit gegeven aan de ontwikkeling van infrastructuur voor de productie van koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen voor de lucht- en de zeevaart.

1.8. Contracten ter verrekening van verschillen vormen een doeltreffend mechanisme om een impuls te geven aan investeringen in technologieën die uit oogpunt van productiekosten niet concurrerend zijn; zij dragen ertoe bij de prijzen te stabiliseren en investeerders zekerheid te bieden.

1.9. Er bestaan verschillende vormen van financiële overheidssteun, die echter niet zijn afgestemd op de specifieke behoeften van de lucht- en de zeevaartsector. Waar nodig moeten nieuwe vormen worden ingevoerd, waarbij te denken valt aan Europese publieke investeringsfondsen en overheidsmiddelen, om de risico's in verband met investeringen in baanbrekende productiefaciliteiten te beperken.

1.10. Meer inspanningen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling zijn van essentieel belang om de kosten van geavanceerde, koolstofarme technologieën te verlagen en de commercialisering ervan te vergemakkelijken. Op korte termijn moet er een integrale strategie voor een schone transitie van hele industriële waardeketens worden opgesteld, waarbij waterstof wordt geïntegreerd, de productie van biobrandstoffen wordt opgeschaald, de productie van synthetische brandstoffen wordt uitgebreid en bestaande sectorale partnerschappen worden voortgezet in het kader van de opvolger van Horizon Europa.

1.11. De lucht- en de zeevaart moeten snel initiatieven nemen om de toegang tot koolstofarme energiebronnen en de beschikbaarheid van industriële technologieën in overeenstemming met deze doelstellingen te waarborgen. Hun inspanningen moeten worden ondersteund door stimuleringsmaatregelen en steunmechanismen, alsook door een samenhangend regelgevingskader op zowel Europees als internationaal niveau.

1.12. Het EESC dringt er bij de Europese Commissie op aan zich te committeren aan het verstrekken van voldoende langetermijnfinanciering voor onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe technologieën, onder meer via programma's als Horizon Europa, het Innovatiefonds en InvestEU. Alle overheidsfinanciering moet worden gekoppeld aan sociale voorwaarden, opdat het geld van de Europese belastingbetaler op verantwoorde wijze wordt gebruikt.

1.13. Voorlichting op regionaal, nationaal en EU-niveau is geboden om mensen bewuster te maken van het belang van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. Programma's voor de ontwikkeling van geavanceerde vaardigheden, met inbegrip van beroepsopleidingsprogramma's en ondersteuning bij het overstappen naar een andere baan binnen gehele waardeketens, zijn noodzakelijk binnen het bredere kader van inspanningen om vaardigheden te ontwikkelen, mensen te helpen van baan te veranderen en een hoogwaardige sociale dialoog te bevorderen. Het EESC wijst er nogmaals op dat prioriteit moet uitgaan naar het waarborgen van strenge gezondheids- en veiligheidsnormen voor alle werknemers in de hele toeleveringsketen, met name wanneer nieuwe ecologische of digitale processen en nieuwe brandstoffen worden ingevoerd.

1.14. Het EESC acht het van cruciaal belang dat de EU-industrie haar concurrentievermogen in het licht van de hevige mondiale concurrentie behoudt en vergroot, en pleit voor toezichtmechanismen en bindende internationale afspraken. Dit vergt beleidsmaatregelen, financiering en belastingprikkels om de internationale positie van industriële spelers uit de EU te handhaven, temeer daar vele economieën buiten de EU slechts beperkte vergelijkbare klimaatmaatregelen hebben genomen.

2. **Algemene opmerkingen**

2.1. De Europese Unie wil uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn en zet zich in voor een groen zee- en luchtvervoer. Dat laat zij duidelijk zien met belangrijke Europese initiatieven zoals de Europese Green Deal, het "Fit for 55"-pakket en de verordening voor een nettonulindustrie, die tot doel hebben de broeikasgasemissies verder terug te dringen en het zee- en luchtvervoer meer gebruik te laten maken van duurzamere brandstoffen. Om te kunnen bijdragen aan de doelstellingen voor 2050 is volgens ramingen van de Europese raffinageindustrie een investering tussen de 400 en 650 miljard EUR nodig ([1]).

2.2. In de hele EU zijn diverse projecten gestart om duurzame en koolstofarme brandstoffen te produceren. Deze projecten bevinden zich in verschillende beginstadia en het EESC merkt op dat de ontwikkeling ervan in belangrijke mate wordt belemmerd door de hogere productiekosten, onzekerheid over de beschikbaarheid van duurzame alternatieve brandstoffen en het aanhoudend grote prijsverschil met fossiele brandstoffen.

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

2.3. De Europese Commissie heeft twee Europese allianties van relevante belanghebbenden opgericht om onderzoek te doen naar de uitdagingen waarmee de lucht- en de zeevaartsector op zoek naar mogelijke oplossingen te maken hebben: de Alliantie voor emissieloze luchtvaart (AZEA), die de luchtvaartsector bestrijkt, en de Industriële Alliantie voor de waardeketen van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen (RLCF), die zowel de zee- als de luchtvaartsector bestrijkt.

3. **De luchtvaartsector**

3.1. De Internationale Luchtvaartorganisatie IATA schat dat tegen 2050 450 miljard liter duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) nodig zal zijn om de "nettonultransitie" te verwezenlijken ([2]). Op grond van het ReFuelEU Luchtvaart-initiatief moet het aandeel van duurzame luchtvaartbrandstoffen in de brandstof die op EU-luchthavens getankt kan worden, geleidelijk worden opgevoerd van 2 % in 2025 tot 6 % in 2030 en uiteindelijk tot 70 % in 2050. Ook het aandeel synthetische brandstoffen moet gestaag omhoog: van gemiddeld 1,2 % tussen 2030 en 2031 tot 35 % in 2050. Het EESC heeft gepleit voor een "realistische en alomvattende routekaart [...] voor de gestage toename van het gebruik van SAF om alle belanghebbenden [...] stabiliteit in de planning te bieden" ([3]).

3.2. Terwijl een echt ambitieuze en mondiale aanpak geboden is om alle aspecten van deze complexe sector (ontwerp en productie van luchtvaartuigen, luchthavenbeheer, vliegroutes enz.) koolstofvrij te maken, blijkt uit de gegevens dat de meeste broeikasgassen tijdens de aandrijving worden uitgestoten ([4]). Op korte termijn hebben we dus efficiëntere motoren nodig die duurzame brandstoffen verbruiken; in de toekomst moeten ook waterstof en schone elektriciteit worden ingezet.

3.3. Een echte decarbonisatie van de luchtvaartsector is alleen mogelijk als alle internationale belanghebbenden bijeenkomen om ambitieuze en bindende toezeggingen af te spreken.

4. **De zeevaartsector**

4.1. Met het FuelEU Zeevaart-initiatief, dat van toepassing is op commerciële vaartuigen met een brutotonnage boven de 5 000 ton, ongeacht hun vlag, wordt het gebruik van hernieuwbare, koolstofarme brandstoffen en schone-energietechnologieën voor schepen bevorderd. Het initiatief voorziet in steeds strengere maximumwaarden voor de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de energie die deze schepen gebruiken, en in aanvullende voorschriften voor koolstofvrije energie op de ligplaats, waarbij het gebruik van walstroom of alternatieve emissievrije technologieën in havens verplicht wordt gesteld.

4.2. De industrie zal zich toeleggen op het ontwikkelen van betrouwbare aandrijfsystemen, brandstoftechnologieën en brandstofvoorzieningsinfrastructuur, en vervolgens op vermarkting op grote schaal. Het EESC heeft erop gewezen dat "een van de grootste belemmeringen voor het koolstofvrij maken van de maritieme sector zal liggen in de totstandbrenging van de nieuwe bunkerinfrastructuur die in havens overal ter wereld nodig zal zijn om schepen veilig van alternatieve brandstoffen te voorzien" ([5]).

4.3. Het koolstofvrij maken van het zeevervoer vereist een technologieneutrale totaalaanpak waarbij alle brandstofopties en de operationele en maatschappelijke gevolgen daarvan naar behoren in aanmerking worden genomen. De overschakeling van de zeevaart op duurzame alternatieve brandstoffen kan echter worden belemmerd door de prijs ervan, de benodigde aanzienlijke volumes, de opslagvereisten en de veiligheidsaspecten. Wat waterstof betreft, moeten er technologische obstakels uit de weg worden geruimd voordat deze brandstof in de grote vaart gebruikt kan worden. Duurzame vloeibare brandstoffen hebben het voordeel dat voor opslag en vervoer gebruik gemaakt kan worden van de huidige infrastructuur voor fossiele brandstoffen.

4.4. Belanghebbenden in de Europese zeevaartsector hebben zich steeds sterk gemaakt voor de oprichting van een fonds om de inkomsten uit het Europees emissiehandelssysteem (EU-ETS) en boetes in het kader van FuelEU Zeevaart te gebruiken om emissievrije zeevaart en schonere brandstoffen commercieel haalbaar te maken. Weliswaar wordt binnen het Innovatiefonds gericht geld uitgetrokken voor het zeevervoer, gefinancierd met inkomsten uit het EU-ETS, maar er moet nog meer worden gedaan om vaart te zetten achter een emissievrij zeevervoer en een duurzame scheepsproductie. De administratieve lasten moeten tot een minimum worden beperkt om kleine en middelgrote ondernemingen in staat te stellen steun uit het Innovatiefonds aan te vragen.

([2]) IATA 2022 SAF Production Increases 200 % - More Incentives Needed to Reach Net Zero.
([3]) Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (PB C 105 van 4.3.2022, blz. 134).
([4]) Aerospace Research Central - Considerations for Reducing Aviation's CO2 with Aircraft Electric Propulsion.
([5]) Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB C 152 van 6.4.2022, blz. 145).

5. **Toegang tot grondstoffen**

5.1. Het EESC wijst op het risico van een mogelijk tekort aan de grondstoffen die nodig zijn voor de transitie. Biomassa, afval, restproducten, afgewerkte bak- en braadolie, dierlijke vetten enz. zijn beperkt beschikbaar en worden ook voor andere doeleinden gebruikt. Een holistische aanpak en gestructureerd overleg met verschillende sectoren (landbouw, chemische stoffen, afvalbeheer, recycling enz.) zijn noodzakelijk om essentiële waardeketens tot stand te brengen.

5.2. Het EESC merkt op dat studies over de hoeveelheid duurzame biomassa die in Europa voor de vervoerssector beschikbaar is elkaar tegenspreken, en vraagt zich dan ook af of Europa in dit opzicht eigenlijk wel zelfvoorzienend kan zijn. Het erkent ook dat het gebruik van duurzame biomassa het primaire gebruik van grondstoffen niet in gevaar mag brengen of daarmee mag concurreren. Ook is het nog maar de vraag of Europa in staat is om de toenemende hoeveelheden koolstofvrije energie te leveren die nodig zijn voor de productie van synthetische brandstoffen (e-fuels). Het is dan ook van prioritair belang dat grondstoffen als een strategische component van het transitieproces worden beschouwd.

5.3. De waterstofsector heeft concrete overheidssteun en een consistent regelgevingskader nodig om volledig te kunnen concurreren op de wereldmarkt. Weliswaar hebben de EU en haar lidstaten al politieke strategieën uitgewerkt om de productiecapaciteit voor groene waterstof uit te breiden, maar betaalbare technologieën zijn er niet en het is nog altijd onzeker of opschaling binnen redelijke termijnen en tegen redelijke kosten haalbaar is. Bovendien is er nog steeds onduidelijkheid over de beschikbaarheid, productiekosten, veiligheid en infrastructuurvereisten.

6. **Financiering en investeringen**

6.1. ReFuelEU Luchtvaart en FuelEU Zeevaart mogen dan wel regelgevingszekerheid bieden, maar producenten van duurzame brandstoffen geven aan dat het lastig blijft om bankleningen te krijgen en dat durfkapitaalfondsen nog steeds niet staan te springen om hun projecten te investeren. Het EESC dringt bij de EU-beleidsmakers aan op meer stimulansen ten behoeve van de onmiddellijke productie van en de totstandbrenging van een echte markt voor brandstoffen met een kleinere koolstofvoetafdruk. Wat de taxonomie betreft, is het EESC bovendien van mening dat er aan de hand van ESG-beginselen (ecologische, sociale en governancebeginselen) definities van duurzame projecten moeten worden opgesteld om de financiering ten behoeve van de energietransitie en de klimaatambitie een impuls te geven. Daarnaast moeten de EU en de lidstaten beleidsmaatregelen nemen die particuliere investeringen bevorderen en de invoering van koolstofarme en duurzame brandstoffen versnellen. Dit is noodzakelijk om de transitie naar een duurzamere energietoekomst te vergemakkelijken.

6.2. De zakelijke rechtvaardiging van investeringen in productiecapaciteit voor duurzame biobrandstoffen en synthetische brandstoffen voor de lucht- en de zeevaart wordt wankeler wanneer de toewijzing met betrekking tot bijproducten (zoals bio- of synthetische nafta, benzine of diesel) onzeker is. Hier kan alleen iets aan worden gedaan als er markten voor alle geproduceerde biobrandstoffen en synthetische brandstoffen gecreëerd worden.

6.3. De EU heeft tal van financieringsmechanismen opgezet, onder meer ten behoeve van de ontwikkeling van een groen waterstofecosysteem (bv. de onlangs geïntroduceerde waterstofbank ([6])). Bij EU-subsidies wordt echter onvoldoende aandacht besteed aan de specifieke dimensie van de lucht- en de zeevaart, onder meer wat de infrastructuur voor koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen betreft.

6.4. Contracten ter verrekening van verschillen vormen een doeltreffend mechanisme om een impuls te geven aan investeringen in technologieën die momenteel uit oogpunt van productiekosten niet concurrerend zijn; via een omgekeerde veiling worden de efficiëntste producenten geselecteerd en vervolgens worden brandstoffen slechts tot de vooraf vastgestelde prijs gesubsidieerd. Het EESC steunt de invoering ervan en meent dat de contracten de prijzen zullen helpen stabiliseren en investeerders zekerheid zullen bieden en zo de groei van de markt voor duurzame brandstoffen zullen ondersteunen.

6.5. Investeringen in baanbrekende productiefaciliteiten zullen inherente technologische en commerciële risico's met zich meebrengen, wat leidt tot financieringskosten voor brandstofleveranciers. De overheid moet dan ook op verschillende manieren financieel bijspringen om deze risico's te beperken. Daarbij valt onder meer te denken aan Europese publieke investeringsfondsen, overheidsmiddelen en regionale ontwikkelingsbanken. Daarnaast moeten pioniers vertrouwen hebben in de terugverdientijd van hun investeringen, op rechtszekerheid kunnen rekenen en kunnen profiteren van randvoorwaarden die het risico verminderen en zo hun investeringen stimuleren.

6.6. Om tot een snellere en grotere inzet van koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen te komen zou de belastingheffing afgestemd moeten worden op de klimaatgevolgen van elke brandstof. Het EESC is voorstander van een Europabreed voorstel voor robuuste stimuleringsmechanismen op basis van zeer lage of helemaal geen belastingen op koolstofarme brandstoffen. Doel zou zijn maatschappelijk aanvaardbare brandstofprijzen te bevorderen en tegelijkertijd investeringen in duurzame brandstoffen aan te moedigen.

([6]) Europese waterstofbank.

7. **Onderzoek en ontwikkeling (O&O)**

7.1. Extra inspanningen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling zijn geboden om de kosten van geavanceerde, koolstofarme en hernieuwbare technologieën te verlagen en de commercialisering ervan te vergemakkelijken. De productie van duurzame brandstoffen vereist de ontwikkeling van geavanceerde industriële infrastructuur, met inbegrip van technologieën zoals hogetemperatuurelektrolyse en technologieën om koolstof uit de lucht af te vangen. Op korte termijn is een duidelijk stappenplan voor de omschakeling van de industrie nodig, dat voorziet in de integratie van waterstof, een forse opvoering van de productie van biobrandstoffen en uitbreiding van de productie van synthetische brandstoffen.

7.2. De invoering van duurzame brandstoffen moet geflankeerd worden door stimulerings- en ondersteuningsmechanismen waarbij wordt voorzien in een samenhangend regelgevingskader op zowel Europees als internationaal niveau om een levensvatbare en efficiënte markt te bevorderen en in een langetermijnplanning voor alle koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen, met inbegrip van de productie van elektriciteit op basis van biomassa en koolstofarme brandstoffen. Op lange termijn moet een gerichte strategie voor de brandstoftransitie worden uitgevoerd, die alle componenten van de toeleveringsketen omvat: grondstoffen (duurzame biomassa, afval, hernieuwbare elektriciteit en hergebruikte CO_2), logistiek met betrekking tot het ophalen en het vervoeren van grondstoffen naar productie-installaties, en productiefaciliteiten. Door bestaande raffinaderijen om te bouwen én nieuwe specifieke installaties te bouwen zou de EU over voldoende capaciteit kunnen beschikken om aan de vraag te voldoen.

7.3. Het EESC roept de Europese Commissie op zich te committeren aan het verstrekken van voldoende Europese langetermijnfinanciering voor onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe technologieën, onder meer via Horizon Europa, het Innovatiefonds, InvestEU en verlenging van bestaande sectorale partnerschappen voor de lucht- en de zeevaart. Technologische doorbraken kunnen ertoe bijdragen dat de kosten dalen en hernieuwbare brandstoffen concurrerender worden. Het EESC dringt erop aan dat alle overheidsfinanciering wordt gekoppeld aan sociale voorwaarden, opdat het geld van de Europese belastingbetaler op verantwoorde wijze wordt gebruikt.

8. **Sociale aspecten en rechtvaardige transitie**

8.1. De productie van synthetische brandstoffen vergt grote hoeveelheden elektriciteit, biomassa en water. Dit kan de scepsis binnen lokale gemeenschappen tegenover deze technologieën vergroten. Het is met het oog op het maatschappelijk draagvlak van essentieel belang dat de sociale partners en het maatschappelijk middenveld door middel van open en transparant geïnformeerd overleg uitgebreid bij een en ander worden betrokken. Daarbij moeten mogelijke vertragingen, juridische onduidelijkheid en kosten worden voorkomen en tegelijkertijd het maatschappelijke draagvlak voor projecten op het gebied van duurzame brandstoffen worden gewaarborgd.

8.2. Voorlichting op regionaal, nationaal en EU-niveau is geboden om mensen bewuster te maken van de noodzaak van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, naast opkomende technologieën, en van de baten ervan in de zin van lokale duurzaamheid en toekomstig concurrentievermogen. De transitie zal banen opleveren — dit moeten hoogwaardige groene banen zijn — en het Comité verwacht dat er behoefte zal ontstaan aan programma's voor de ontwikkeling van geavanceerde vaardigheden binnen de gehele waardeketen, met inbegrip van complexe beroepsopleidingsprogramma's en ondersteuning bij het overstappen naar een andere baan, ook wat de jongere generatie betreft.

8.3. Op lange termijn zal de eis om steeds meer gebruik te maken van duurzame luchtvaartbrandstoffen naar verwachting leiden tot hogere kosten voor luchtvaartmaatschappijen en dus voor passagiers en luchtvrachtverladers. Dit kan sociale gevolgen en mogelijk gevolgen voor het concurrentievermogen van de Europese industrie hebben, met name wanneer concurrenten uit andere delen van de wereld niet verplicht zijn om soortgelijke maatregelen in acht te nemen. Bij het uitwerken van maatregelen voor de luchtvaart dient daarnaast beslist rekening te worden gehouden met de beperkte aansluiting van Europese eilanden, van afgelegen gebieden en van lidstaten die uitsluitend via de lucht en over zee bereikbaar zijn op de interne markt.

8.4. De groene transitie van de Europese lucht- en zeevaart dient op een sociaal rechtvaardige manier te verlopen om te voorkomen dat regio's, bedrijven en werknemers buiten de boot vallen. Mensen moeten in staat worden gesteld om hun vaardigheden te verbeteren, nieuwe vaardigheden aan te leren of zo nodig op een andere baan over te stappen. Een hoogwaardige sociale dialoog op regionaal, nationaal en EU-niveau is van essentieel belang.

8.5. Het EESC wijst er nogmaals op dat er strenge gezondheids- en veiligheidsnormen moeten gelden voor alle werknemers in de hele toeleveringsketen en in alle stadia van de exploitatie van vlieg- of vaartuigen, met name wanneer nieuwe ecologische of digitale processen en nieuwe brandstoffen worden ingevoerd.

9. **Het concurrentievermogen van de Europese industrie**

9.1. Het is van groot belang dat het concurrentievermogen van de EU-industrie behouden blijft en een impuls krijgt. De verwachte verduurzaming van de zee- en de luchtvaart moet worden ondersteund door beleidsmaatregelen, financiering, belastingregelingen enz. om industriële bedrijven in staat te stellen in internationaal verband zeer concurrerend te blijven, temeer daar de meeste economieën buiten de EU nog geen wezenlijke klimaatmaatregelen hebben genomen. Het behoud van een solide industriële basis binnen de EU, ondersteund door sectorgebonden strategieën, beleidsmaatregelen, financiering en wetgeving, is van essentieel belang om welvaart en hoogwaardige werkgelegenheid veilig te stellen.

9.2. Er moeten verdere stappen worden gezet om op mondiaal niveau een gelijk speelveld tot stand te brengen. Ook moet erop worden toegezien dat alle internationale spelers zich aan de regels houden, bijvoorbeeld wat betreft brandstoftankering door luchtvaartmaatschappijen. De Europese Commissie en de EU-lidstaten zouden druk moeten uitoefenen op alle staten die lid zijn van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Internationale Maritieme Organisatie om bindende internationale afspraken over decarbonisatie te maken.

9.3. Tegelijkertijd moeten er maatregelen komen om de vernieuwing van de vloot en daarmee de binnenlandse vraag en renovatie van de vloot te stimuleren, ten gunste van bedrijven en werknemers in de Europese zee- en luchtvaart. Wat de maritieme sector betreft heeft het EESC onlangs aangedrongen op een strategie voor de maritieme industrie, met inbegrip van "dringende maatregelen om de binnenlandse vraag naar groene en hoogtechnologische schepen te stimuleren, waaronder een EU-programma voor vernieuwing van de vloot [...] en de renovatie van bestaande schepen [...] door de oprichting van een speciaal Europees maritiem fonds" ([7]). Er moet meer worden gedaan om ervoor te zorgen dat meer schepen onder EU-vlag varen.

Brussel, 10 juli 2024.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Oliver RÖPKE

([7]) Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over een industriële strategie voor de sector maritieme technologie (PB C 100 van 16.3.2023, blz. 31).