C/2024/6019

23.10.2024

Parecer do Comité Económico e Social Europeu

Combustíveis hipocarbónicos e renováveis: reforçar a capacidade da indústria europeia para descarbonizar os setores da aviação e dos transportes marítimos num espírito de autonomia europeia

(parecer de iniciativa)

(C/2024/6019)

Relator: **Anastasis YIAPANIS**

Correlator: **Franck UHLIG**

Conselheiros	Mihai IVAŞCU (do relator, Grupo III) Elspeth HATHAWAY (do correlator, Grupo II)

Decisão da Plenária	18.1.2024
Base jurídica	Artigo 52.º, n.º 2, do Regimento
Competência	Comissão Consultiva das Mutações Industriais (CCMI)
Adoção em secção	6.6.2024
Adoção em plenária	10.7.2024
Reunião plenária n.º	589
Resultado da votação (votos a favor/ votos contra/abstenções)	198/0/4

1. Conclusões e recomendações

1.1. Foram lançados vários projetos de produção de combustíveis sustentáveis e hipocarbónicos em toda a União Europeia (UE). No entanto, encontram-se em várias fases iniciais de desenvolvimento e existe uma ausência notável de incentivos para a sua adoção. Os elevados custos de produção e a incerteza quanto à disponibilidade de combustíveis sustentáveis continuam a ser obstáculos significativos à obtenção de acordos para a sua adoção generalizada. A falta de produção de combustíveis sustentáveis na UE teria um impacto negativo na autonomia estratégica da UE.

1.2. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) defende a elaboração de um roteiro abrangente para aumentar gradualmente a utilização de combustíveis sustentáveis na aviação, a fim de garantir a estabilidade do planeamento para todas as partes interessadas. A consecução de uma verdadeira descarbonização no setor da aviação exige cooperação internacional e compromissos ambiciosos vinculativos de todas as partes interessadas e países a nível mundial.

1.3. Até 2030, a indústria marítima centrar-se-á no desenvolvimento e na implantação de sistemas de propulsão fiáveis, de infraestruturas de abastecimento de combustível e de tecnologias logísticas em grande escala. Continua a colocar-se um desafio significativo na criação das infraestruturas de abastecimento de combustível necessárias nos portos a nível mundial para abastecer os navios com combustíveis alternativos em segurança.

1.4. O CESE salienta o risco de uma eventual escassez de recursos de matérias-primas disponíveis e dos volumes de energia descarbonizada necessários para assegurar a transição para o fabrico de combustíveis sustentáveis. É necessária uma abordagem holística e um diálogo estruturado com vários setores (agricultura, produtos químicos, gestão de resíduos e reciclagem) para estabelecer cadeias de valor essenciais.

1.5. O CESE reconhece a necessidade de um apoio público concreto e de um quadro regulamentar estável para impulsionar a competitividade do setor do hidrogénio a nível mundial. Subsistem incertezas quanto à viabilidade, aos calendários e aos custos da expansão das instalações de captura direta do ar, bem como quanto aos requisitos em matéria de disponibilidade, segurança e infraestruturas associados à produção de hidrogénio.

1.6. O CESE exorta os decisores políticos da UE a estabelecerem condições regulamentares que impulsionem os investimentos, nomeadamente concedendo incentivos reforçados para estimular a produção imediata e cultivar um mercado concreto de combustíveis com uma pegada de carbono reduzida. Propõe o alinhamento da tributação de cada combustível com o respetivo impacto climático e apoia uma proposta à escala europeia de mecanismos de incentivo sólidos, incluindo uma tributação muito baixa ou nula sobre os combustíveis hipocarbónicos.

1.7. São necessários investimentos avultados nas infraestruturas e nos combustíveis hipocarbónicos e renováveis, incluindo o financiamento de vários componentes da produção de combustíveis, processos de licenciamento rápidos e formação dos trabalhadores. As subvenções e os subsídios da UE não dão prioridade suficiente ao desenvolvimento de infraestruturas de produção de combustíveis hipocarbónicos e renováveis para os setores da aviação e dos transportes marítimos.

1.8. O CESE considera que os contratos por diferenças são um mecanismo eficaz para incentivar os investimentos em tecnologias com custos de produção não competitivos, ajudando a estabilizar os preços e proporcionando segurança aos investidores.

1.9. Existem várias formas de assistência financeira pública, mas não são adaptadas às necessidades específicas dos setores da aviação e dos transportes marítimos. Se for caso disso, devem ser aplicadas novas formas de assistência financeira pública, nomeadamente fundos de investimento públicos europeus e recursos governamentais, a fim de atenuar os riscos associados ao investimento em instalações de produção pioneiras.

1.10. É essencial intensificar os esforços de investigação e desenvolvimento (I&D) para reduzir os custos das tecnologias hipocarbónicas avançadas e facilitar a sua comercialização. A curto prazo, o CESE apela a uma estratégia abrangente em prol de uma transição de cadeias de valor industriais inteiras para energias limpas, que contemple a integração do hidrogénio, o aumento da produção de biocombustíveis, a expansão da produção de combustíveis sintéticos e a prossecução das parcerias setoriais existentes no âmbito do programa sucessor do Horizonte Europa.

1.11. As indústrias aeronáutica e marítima devem tomar rapidamente iniciativas para garantir o acesso a recursos energéticos hipocarbónicos e a disponibilidade de tecnologias industriais consentâneas com os objetivos referidos. Os seus esforços devem ser apoiados por incentivos e mecanismos de apoio, bem como por um quadro regulamentar coerente, tanto a nível europeu como internacional.

1.12. O CESE insta a Comissão Europeia a comprometer-se a disponibilizar financiamento suficiente a longo prazo para I&D de novas tecnologias, nomeadamente através de programas como o Horizonte Europa, o Fundo de Inovação e o InvestEU. O CESE insiste na condicionalidade social para todo o financiamento público, a fim de assegurar uma utilização responsável do dinheiro dos contribuintes da UE.

1.13. O CESE apela à realização de campanhas de sensibilização e educação a nível regional, nacional e da UE para aprofundar a compreensão da importância dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos. São necessários programas avançados de desenvolvimento de competências, incluindo a formação profissional e o apoio às transições profissionais ao longo de toda a cadeia de valor, no âmbito mais vasto que visa facilitar o desenvolvimento de competências e as transições profissionais, bem como promover um diálogo social de qualidade. O CESE reitera a prioridade de assegurar normas de alto nível em matéria de saúde e segurança para os trabalhadores ao longo da cadeia de abastecimento, em especial durante a adoção de novos combustíveis e processos ecológicos.

1.14. O CESE salienta a necessidade crucial de preservar e reforçar a competitividade da indústria da UE face à intensa concorrência mundial, defendendo mecanismos de acompanhamento e compromissos internacionais vinculativos. Neste contexto, é necessário aplicar políticas, financiamento e incentivos fiscais para manter a posição internacional dos agentes industriais da UE, especialmente tendo em conta que não proliferam medidas climáticas semelhantes em muitas economias de países terceiros.

2. **Observações gerais**

2.1. A União Europeia visa alcançar a neutralidade climática até 2050 e está claramente empenhada em transportes marítimos e aéreos ecológicos através de iniciativas europeias importantes, como o Pacto Ecológico Europeu, o pacote Objetivo 55 e o Regulamento Indústria de Impacto Zero, que visam reduzir ainda mais as emissões de gases com efeito de estufa e utilizar combustíveis mais sustentáveis nos transportes marítimos e aéreos. A fim de contribuir para as metas para 2050, a indústria de refinação da UE estima que será necessário um investimento entre 400 e 650 mil milhões de euros ([1]).

2.2. Foram lançados vários projetos em toda a UE para produzir combustíveis sustentáveis e hipocarbónicos. Estes projetos encontram-se em diferentes fases incipientes, e o CESE observa que o aumento dos custos de produção, a incerteza quanto à disponibilidade de combustíveis alternativos sustentáveis e o facto de não se reduzir a diferença de preços em comparação com os combustíveis fósseis constituem grandes obstáculos ao seu desenvolvimento.

([1]) «Fuels Europe – Clean fuels for all» [Combustíveis limpos para todos].

2.3. A Comissão Europeia lançou duas alianças europeias constituídas por partes interessadas pertinentes para investigar os desafios enfrentados pelos setores da aviação e dos transportes marítimos, a fim de identificar potenciais soluções: a Aliança para a Aviação sem Emissões (AZEA), que abrange o setor da aviação, e a Aliança Industrial da Cadeia de Valor dos Combustíveis Renováveis e Hipocarbónicos (RLCF), que abrange os setores dos transportes marítimos e da aviação.

3. **O setor da aviação**

3.1. A Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) estima que serão necessários 450 mil milhões de litros de combustíveis sustentáveis na aviação até 2050 para realizar a «transição para o impacto zero» ([2]). A iniciativa ReFuelEU Aviação estipula que os combustíveis de aviação sustentáveis devem constituir 2 % dos combustíveis fornecidos nos aeroportos da UE em 2025 e 6 % em 2030, aumentando gradualmente para 70 % até 2050. Além disso, estas metas incluem uma percentagem média de 1,2 % para os combustíveis sintéticos entre 2030 e 2031, que aumentará gradualmente para 35 % até 2050. O CESE apelou a um «roteiro realista e abrangente para o aumento gradual da utilização destes combustíveis a fim de proporcionar estabilidade de planeamento a todas as partes interessadas» ([3]).

3.2. Sendo necessária uma abordagem verdadeiramente ambiciosa e global para descarbonizar todos os aspetos deste setor complexo (a conceção de aeronaves, a produção, a gestão aeroportuária, as trajetórias de voo, etc.), os dados mostram que a maioria dos gases com efeito de estufa é emitida durante a propulsão ([4]). Deste modo, serão necessários motores mais eficientes, alimentados por combustíveis sustentáveis, a curto prazo, juntamente com o hidrogénio e a eletricidade limpa no futuro.

3.3. A verdadeira descarbonização do setor da aviação só é possível se todas as partes interessadas internacionais se reunirem para chegar a acordo sobre compromissos ambiciosos e vinculativos.

4. **O setor dos transportes marítimos**

4.1. A iniciativa FuelEU Transportes Marítimos aplica-se a navios comerciais com arqueação bruta superior a 5 000 toneladas, independentemente do seu pavilhão, e promove a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e de tecnologias energéticas limpas para os navios. O regulamento introduz limites máximos cada vez mais rigorosos para a intensidade média anual de gases com efeito de estufa da energia utilizada por estes navios e introduz igualmente requisitos adicionais de emissões nulas para os navios atracados, exigindo a utilização de alimentação elétrica a partir da rede terrestre ou de tecnologias alternativas com emissões nulas nos portos.

4.2. A indústria centrar-se-á no desenvolvimento de sistemas de propulsão fiáveis, tecnologias de combustíveis e infraestruturas de abastecimento de combustível e, subsequentemente, na sua introdução no mercado em grande escala. O CESE salienta ainda que «um dos maiores obstáculos à descarbonização do setor marítimo será o desenvolvimento das novas infraestruturas de abastecimento necessárias nos portos de todo o mundo, a fim de abastecer os navios em condições de segurança com combustíveis alternativos» ([5]).

4.3. A descarbonização do transporte marítimo exige uma abordagem holística e tecnologicamente neutra que tenha devidamente em conta todas as opções de combustível e os seus impactos operacionais e societais. No entanto, o preço, os volumes significativos, os requisitos de armazenamento e as preocupações de segurança associadas aos combustíveis alternativos sustentáveis podem impedir a sua adoção no transporte marítimo. No caso do hidrogénio, os desafios tecnológicos devem ser resolvidos antes da sua utilização no transporte marítimo de longa distância. Os combustíveis líquidos sustentáveis têm a vantagem de utilizar as infraestruturas de combustíveis fósseis existentes para o armazenamento e o transporte.

4.4. Os intervenientes europeus do setor dos transportes marítimos têm defendido persistentemente a criação de um fundo que permita utilizar as receitas do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da União Europeia (CELE) e as sanções da iniciativa FuelEU Transportes Marítimos para tornar comercialmente viáveis o transporte marítimo sem emissões e a utilização de combustíveis mais limpos. Apesar de uma dotação financeira específica para o setor dos transportes marítimos no Fundo de Inovação, financiada pelas receitas do CELE, são necessários mais esforços para acelerar a concretização do transporte marítimo sem emissões e da produção naval sustentável. Os encargos administrativos devem ser minimizados para permitir que as pequenas e médias empresas se candidatem aos convites à apresentação de propostas no âmbito do Fundo de Inovação.

([2]) IATA – Aumento de 200 % na produção de combustíveis sustentáveis para a aviação em 2022 – São necessários mais incentivos para alcançar emissões líquidas nulas.

([3]) Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável (JO C 105 de 4.3.2022, p. 134).

([4]) Aerospace Research Central – Considerações sobre a redução das emissões de CO_2 na aviação com a propulsão elétrica de aeronaves.

([5]) Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO C 152 de 6.4.2022, p. 145).

5. **Acesso aos recursos**

5.1. O CESE salienta o risco de uma eventual escassez dos recursos de matérias-primas disponíveis necessários para a transição. A disponibilidade de biomassa, resíduos, detritos, óleos alimentares usados, gorduras animais, etc., é limitada, sendo estes também utilizados para outros fins. É necessária uma abordagem holística e um diálogo estruturado com vários setores (agricultura, produtos químicos, gestão de resíduos, reciclagem, etc.) para estabelecer cadeias de valor essenciais.

5.2. O CESE observa que existem estudos contraditórios sobre a quantidade de biomassa sustentável disponível na Europa para o setor dos transportes e, por conseguinte, questiona a capacidade da Europa para ser autossuficiente neste domínio. Assinala igualmente que a utilização de biomassa sustentável não deve pôr em perigo nem concorrer com a utilização primária de matérias-primas. De igual modo, o CESE está preocupado com a capacidade da Europa para fornecer as quantidades crescentes de energia descarbonizada necessárias para a produção de eletrocombustíveis. Como tal, a necessidade de considerar as matérias-primas como uma componente estratégica do processo de transição deve ser encarada como uma prioridade.

5.3. O setor do hidrogénio necessita de apoio público concreto e de um quadro regulamentar coerente para alcançar uma competitividade em grande escala no mercado mundial. Embora já existam estratégias políticas da UE e dos seus Estados-Membros para expandir as capacidades de produção de hidrogénio verde, não existe tecnologia a preços acessíveis e continua a ser incerto se é possível concretizar a expansão dentro de prazos e custos razoáveis. Além disso, subsistem dúvidas quanto à disponibilidade, aos custos de produção, à segurança e aos requisitos em matéria de infraestruturas.

6. **Financiamento e investimento**

6.1. Embora a iniciativa ReFuelEU Aviação e a iniciativa FuelEU Transportes Marítimos proporcionem segurança regulamentar, os produtores de combustíveis sustentáveis afirmam que continua a ser difícil obter empréstimos bancários e que os fundos de capital de risco ainda hesitam em investir nos seus projetos. O CESE insta os decisores políticos da UE a oferecerem maiores incentivos à produção imediata e à criação de um verdadeiro mercado para combustíveis com pegada de carbono reduzida. Além disso, no que diz respeito à taxonomia, o CESE considera que devem ser formuladas definições de projetos sustentáveis com base nos princípios ambientais, sociais e de governação, a fim de impulsionar o financiamento da transição energética e a ambição climática. São também necessárias políticas nacionais e da UE que promovam o investimento privado e acelerem a adoção de combustíveis hipocarbónicos e sustentáveis para facilitar a transição para um futuro energético mais sustentável.

6.2. A justificação económica subjacente ao investimento na capacidade de produção de biocombustíveis e eletrocombustíveis sustentáveis para a aviação e os transportes marítimos perde força quando não há certeza em relação à atribuição dos produtos secundários (como a bionafta, a biogasolina ou o biogasóleo). Por conseguinte, para fazer face a este desafio, é necessário criar mercados para todos os biocombustíveis e eletrocombustíveis produzidos.

6.3. A UE criou numerosos mecanismos de financiamento, incluindo os que facilitam o desenvolvimento de um ecossistema do hidrogénio verde (por exemplo, o Banco do Hidrogénio ([6]) estabelecido recentemente). No entanto, as subvenções e os subsídios da UE não dão uma ênfase adequada à dimensão específica da aviação e dos transportes marítimos, nomeadamente no que diz respeito às infraestruturas para combustíveis hipocarbónicos e renováveis.

6.4. Os contratos por diferenças representam um mecanismo eficaz para incentivar o investimento em tecnologias cujos custos de produção não são atualmente competitivos, uma vez que os produtores mais eficientes são selecionados através de um leilão invertido, subsidiando-se subsequentemente os combustíveis apenas até ao preço predeterminado. O CESE apoia a aplicação desses contratos e considera que contribuirão para estabilizar os preços e proporcionar segurança aos investidores, fomentando assim o crescimento do mercado dos combustíveis sustentáveis.

6.5. O investimento em instalações de produção pioneiras implicará riscos tecnológicos e comerciais inerentes, resultando em custos de financiamento para os fornecedores de combustível. Por conseguinte, devem ser utilizadas várias formas de assistência financeira pública para atenuar estes riscos, nomeadamente os fundos de investimento públicos europeus, os recursos governamentais e os bancos de desenvolvimento regional. Além disso, os investidores pioneiros devem ter confiança no tempo de recuperação dos seus investimentos, apoiando-se na segurança jurídica e beneficiando de condições-quadro que reduzam os riscos e, por conseguinte, estimulem os seus investimentos.

6.6. A fim de assegurar uma adoção mais elevada e rápida dos combustíveis hipocarbónicos e renováveis, o CESE preconiza que a tributação de cada combustível seja consentânea com o respetivo impacto climático. Apoia uma proposta à escala europeia de um mecanismo de incentivo sólido, baseado numa tributação muito baixa ou nula sobre os combustíveis hipocarbónicos, a fim de facilitar a fixação de preços socialmente aceitáveis dos combustíveis, incentivando simultaneamente os investimentos em combustíveis sustentáveis.

([6]) Banco Europeu do Hidrogénio.

7. **Investigação e Desenvolvimento (I&D)**

7.1. São necessários esforços adicionais de I&D para reduzir os custos das tecnologias avançadas, hipocarbónicas e renováveis e facilitar a sua comercialização. A produção de combustíveis sustentáveis requer o desenvolvimento de infraestruturas industriais avançadas, incluindo tecnologias como a eletrólise a alta temperatura e as tecnologias de captura de carbono. A curto prazo, é necessário um roteiro claro para a transição da indústria que contemple a integração do hidrogénio, um aumento considerável da produção de biocombustíveis e a expansão da produção de combustíveis sintéticos.

7.2. A adoção de combustíveis sustentáveis deve passar pela aplicação de mecanismos de incentivo e apoio, pela criação de um quadro regulamentar coerente, tanto a nível europeu como internacional, para promover um mercado viável e eficiente, e pelo planeamento a longo prazo de combustíveis hipocarbónicos e renováveis, nomeadamente a produção de biomassa e de eletricidade hipocarbónica. Deve ser aplicada a longo prazo uma estratégia específica para a transição dos combustíveis que abranja todas as componentes da cadeia de abastecimento: as matérias-primas (biomassa sustentável, resíduos, eletricidade renovável e CO_2 reciclado), a logística para a recolha e o transporte das matérias-primas para as unidades de fabrico, bem como as instalações de produção. A conversão das refinarias existentes em combinação com a instalação de novas unidades específicas salvaguardaria a capacidade de resposta da UE para satisfazer a procura.

7.3. O CESE exorta a Comissão Europeia a comprometer-se a disponibilizar financiamento europeu suficiente a longo prazo para I&D de novas tecnologias, nomeadamente através de programas como o Horizonte Europa, o Fundo de Inovação e o InvestEU, e da prossecução das parcerias setoriais existentes para os setores da aviação e dos transportes marítimos. Os avanços tecnológicos podem ajudar a reduzir os custos e a aumentar a competitividade dos combustíveis renováveis. O CESE insiste na condicionalidade social para todo o financiamento público, a fim de assegurar uma utilização responsável do dinheiro dos contribuintes da UE.

8. **Aspetos sociais e transição justa**

8.1. As grandes quantidades de eletricidade, de biomassa e de água necessárias para a produção de eletrocombustíveis podem aumentar o ceticismo entre as comunidades locais relativamente às tecnologias. A fim de garantir a aceitação pública, é imperativo envolver amplamente os parceiros sociais e a sociedade civil através de um diálogo aberto, transparente e informado, evitando potenciais atrasos, ambiguidade jurídica e despesas e, simultaneamente, assegurando a aceitabilidade social dos projetos de combustíveis sustentáveis.

8.2. O CESE solicita iniciativas de sensibilização e educação a nível regional, nacional e da UE destinadas a promover uma compreensão mais aprofundada sobre a necessidade dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos, a par das tecnologias emergentes, assim como as suas vantagens para a sustentabilidade local e a competitividade futura. Serão criados novos postos de trabalho, que devem ser empregos verdes de qualidade, e o CESE prevê a necessidade de programas avançados de desenvolvimento de competências ao longo da cadeia de abastecimento, nomeadamente programas complexos de formação profissional e apoio às transições entre empregos que também envolvam as gerações mais jovens.

8.3. A longo prazo, prevê-se que o requisito de utilizar progressivamente combustíveis sustentáveis na aviação aumente os custos para as companhias aéreas, o que se traduzirá num aumento dos custos para os passageiros e os transportadores de carga aérea. O CESE chama a atenção para o impacto social e, potencialmente, o impacto na competitividade da indústria europeia, sobretudo nos casos em que os concorrentes internacionais não são obrigados a cumprir medidas semelhantes. Além disso, na conceção das políticas de aviação, é essencial ter em conta a conectividade reduzida das ilhas europeias, dos territórios remotos e dos Estados-Membros que dependem exclusivamente de ligações aéreas e/ou marítimas ao mercado único.

8.4. Ao considerar a transição ecológica dos setores da aviação e dos transportes marítimos da Europa, é essencial assegurar uma gestão socialmente equitativa dessa transição. Deve garantir-se uma transição ecológica justa para evitar deixar para trás regiões, empresas ou trabalhadores, prevendo o desenvolvimento ou a atualização de competências adequadas, bem como transições entre empregos, sempre que necessário. É essencial um diálogo social de qualidade a nível regional, nacional e da UE.

8.5. O CESE reitera a necessidade de garantir normas de alto nível em matéria de saúde e segurança para todos os trabalhadores ao longo da cadeia de abastecimento e em todas as fases da operação de aeronaves ou navios, em especial aquando da introdução de novos processos ecológicos ou digitais e da utilização de novos combustíveis.

9. **A competitividade da indústria europeia**

9.1. O CESE salienta a importância de manter e impulsionar a competitividade da indústria da UE. A transformação sustentável esperada para os setores dos transportes marítimos e da aviação deve ser apoiada por políticas, financiamento, mecanismos fiscais, etc., a fim de manter os agentes industriais a um nível altamente competitivo no plano internacional, sobretudo porque a maioria das economias fora da UE ainda não aplicou medidas climáticas substanciais. A manutenção de uma base industrial sólida na UE, apoiada por estratégias, políticas, financiamento e legislação setoriais, é essencial para garantir a prosperidade e o emprego de elevada qualidade.

9.2. O CESE salienta que é necessário tomar novas medidas para garantir condições de concorrência equitativas a nível mundial. O processo deve ser alvo de acompanhamento para garantir que todos os intervenientes internacionais cumprem as regras, por exemplo, no tocante ao abastecimento de combustível em excesso para as companhias aéreas. O CESE incentiva a Comissão Europeia e os Estados-Membros a exercerem pressão para que todos os Estados membros da Organização da Aviação Civil Internacional e da Organização Marítima Internacional assumam compromissos internacionais vinculativos em matéria de descarbonização.

9.3. Ao mesmo tempo, é necessário criar incentivos para a renovação da frota, a fim de estimular a procura interna e a reconversão da frota, o que deverá beneficiar as empresas e os trabalhadores europeus dos setores dos transportes marítimos e aeroespacial. No que diz respeito ao setor dos transportes marítimos, o CESE apelou recentemente para uma estratégia industrial marítima, incluindo «medidas urgentes que estimulem a procura interna de navios ecológicos e de alta tecnologia, nomeadamente um programa da UE para a renovação da frota e a adaptação dos navios existentes (...) e a criação de um fundo marítimo específico da UE» ([7]). O Comité solicita esforços redobrados para aumentar a percentagem de navios registados sob pavilhões da UE.

Bruxelas, 10 de julho de 2024.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Oliver RÖPKE

([7]) Parecer do Comité Económico e Social Europeu – Uma estratégia industrial para o setor das tecnologias marítimas (JO C 100 de 16.3.2023, p. 31)