Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria C

C/2024/6019

23.10.2024

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Nízkouhlíkové a obnoviteľné palivá: rozvinúť kapacitu európskeho priemyslu dekarbonizovať odvetvie leteckej a námornej dopravy v záujme európskej autonómie

(C/2024/…)

(C/2024/6019)

Spravodajca: **Anastasis YIAPANIS**

Spolusprávodajca: **Franck UHLIG**

Poradcovia: Mihai IVAŞCU (za spravodajcu, skupina III)
Elspeth HATHAWAY (za spoluspravodajcu, skupina II)

Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	18. 1. 2024
Právny základ	článok 52 ods. 2 rokovacieho poriadku
Príslušná sekcia	poradná komisia pre priemyselné zmeny (CCMI)
Prijaté v sekcii	6. 6. 2024
Prijaté na plenárnom zasadnutí	10. 7. 2024
Plenárne zasadnutie č.	589
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	198/0/4

1. Závery a odporúčania

1.1. V rámci EÚ boli spustené viaceré projekty na výrobu udržateľných a nízkouhlíkových palív. Nachádzajú sa však v rôznych počiatočných štádiách vývoja, pričom existuje značný nedostatok stimulov na ich realizáciu. Vysoké výrobné náklady a neistota, pokiaľ ide o dostupnosť udržateľných palív, zostávajú závažnými prekážkami pri uzatváraní dohôd o ich rozsiahlom využívaní. Nedostatočná výroba udržateľných palív v EÚ by mala nepriaznivý vplyv na strategickú autonómiu EÚ.

1.2. EHSV presadzuje komplexný plán postupného zvyšovania miery používania udržateľných leteckých palív s cieľom zabezpečiť stabilitu pri plánovaní pre všetky zainteresované strany. Dosiahnutie skutočnej dekarbonizácie odvetvia leteckej dopravy si vyžaduje medzinárodnú spoluprácu a záväzné ambiciózne prísľuby všetkých globálnych zainteresovaných strán a krajín.

1.3. Odvetvie námornej dopravy sa do roku 2030 začne zameriavať na vývoj a zavádzanie spoľahlivých pohonných systémov, infraštruktúry pre dodávky palív a logistických technológií vo veľkom meradle. Významnou výzvou aj naďalej zostáva zaistenie novej tankovacej infraštruktúry potrebnej v prístavoch na celom svete na bezpečné zásobovanie lodí alternatívnymi palivami.

1.4. EHSV upozorňuje na riziko možného nedostatku dostupných zdrojov surovín a požadovaných objemov dekarbonizovanej energie, ktoré sú potrebné na zabezpečenie prechodu na udržateľnú výrobu palív. Na vytvorenie základných hodnotových reťazcov je potrebný celostný prístup a štruktúrovaný dialóg s rôznymi priemyselnými odvetviami (poľnohospodárstvo, chemický priemysel, odpadové hospodárstvo a recyklácia odpadu).

1.5. Výbor uznáva, že na zvýšenie konkurencieschopnosti odvetvia vodíka na celom svete je potrebná konkrétna verejná podpora a stabilný regulačný rámec. Pretrvávajú pochybnosti o uskutočniteľnosti, časových rámcoch a nákladoch intenzívnejšieho využívania zariadení na priame zachytávanie CO_2 z ovzdušia, ako aj o dostupnosti, bezpečnosti a požiadavkách na infraštruktúru spojených s výrobou vodíka.

1.6. EHSV vyzýva tvorcov politík EÚ, aby vytvorili regulačné podmienky vedúce k uvoľneniu investícií vrátane poskytovania väčších stimulov na podporu okamžitej výroby a zriadili špecifický trh s palivami s menšou uhlíkovou stopou. Zasadzuje sa za prispôsobenie daňových systémov vplyvu jednotlivých palív na klímu a podporuje celoeurópsky návrh spoľahlivých stimulačných mechanizmov vrátane veľmi nízkeho alebo nulového zdaňovania nízkouhlíkových palív.

1.7. Sú potrebné značné investície do nízkouhlíkových a obnoviteľných palív, ako aj do infraštruktúry, a rovnako je potrebné financovanie rôznych komponentov výroby palív, rýchle postupy vydávania povolení a odborná príprava zamestnancov. Granty a dotácie EÚ dostatočne neuprednostňujú rozvoj nízkouhlíkovej infraštruktúry a infraštruktúry na výrobu obnoviteľných palív pre leteckú a námornú dopravu.

1.8. EHSV sa domnieva, že účinným mechanizmom na stimulovanie investícií do technológií s nekonkurenčnými výrobnými nákladmi sú rozdielové zmluvy, ktoré pomáhajú stabilizovať ceny a poskytujú investorom istotu.

1.9. Existujú rôzne formy verejnej finančnej pomoci, ktoré však nie sú prispôsobené osobitným potrebám leteckej a námornej dopravy. Na zmiernenie rizík spojených s investíciami do priekopníckych výrobných zariadení by sa podľa potreby mali využívať nové formy takejto pomoci vrátane európskych verejných investičných fondov a vládnych zdrojov.

1.10. Na zníženie nákladov na moderné nízkouhlíkové a obnoviteľné technológie a na uľahčenie ich uvádzania na trh je potrebné zvýšiť úsilie v oblasti výskumu a vývoja. Z krátkodobého hľadiska požaduje EHSV holistickú stratégiu pre čistú transformáciu celých priemyselných hodnotových reťazcov, ktorá by zahŕňala integráciu vodíka, rozšírenie výroby biopalív a syntetických palív, ako aj pokračovanie existujúcich odvetvových partnerstiev v rámci nástroja, ktorý bude následníkom programu Horizont Európa.

1.11. Odvetvia leteckej a námornej dopravy musia urýchlene prijať iniciatívy na zabezpečenie prístupu k nízkouhlíkovým zdrojom energie a dostupnosti priemyselných technológií, ktoré sú v súlade s týmito cieľmi. Ich úsilie sa musí podporiť stimulmi a pomocnými mechanizmami, ako aj súdržným regulačným rámcom na európskej aj medzinárodnej úrovni.

1.12. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby sa v dlhodobom horizonte zaviazala poskytovať dostatočné finančné prostriedky na výskum a vývoj nových technológií, a to aj prostredníctvom programov, ako sú Horizont Európa, Inovačný fond a Invest EU. Výbor trvá na sociálnej podmienenosti všetkých verejných finančných prostriedkov, aby sa zabezpečilo zodpovedné využívanie peňazí daňových poplatníkov EÚ.

1.13. EHSV vyzýva na organizovanie informačných a vzdelávacích kampaní na regionálnej, vnútroštátnej a európskej úrovni so zámerom zaistiť, že verejnosť bude lepšie chápať význam obnoviteľných a nízkouhlíkových palív. Programy rozvoja pokročilých zručností vrátane odbornej prípravy a podpory pri zmene zamestnania v celom hodnotovom reťazci sú potrebné v širšom rámci uľahčenia rozvoja zručností a zmeny zamestnania a podpory kvalitného sociálneho dialógu. EHSV opätovne pripomína, že prioritou je zabezpečiť prísne zdravotné a bezpečnostné normy pre pracovníkov v celom dodávateľskom reťazci, najmä pri zavádzaní nových ekologických procesov a palív.

1.14. EHSV zdôrazňuje, že je mimoriadne dôležité zachovať a posilniť konkurencieschopnosť priemyslu EÚ vzhľadom na intenzívnu globálnu konkurenciu, pričom presadzuje mechanizmy monitorovania a záväzné medzinárodné záväzky. To si vyžaduje zavedenie politík, financovania a daňových stimulov na udržanie medzinárodného postavenia priemyselných subjektov EÚ, najmä vzhľadom na obmedzené podobné opatrenia v oblasti klímy v mnohých ekonomikách mimo EÚ.

2. **Všeobecné pripomienky**

2.1. Európska únia sa usiluje o dosiahnutie klimatickej neutrality do roku 2050 a jasne sa zaviazala k dosiahnutiu zelenej námornej a leteckej dopravy prostredníctvom hlavných európskych iniciatív, ako sú Európska zelená dohoda, balík „Fit for 55“ a akt o emisne neutrálnom priemysle, ktorých cieľom je ďalšie zníženie emisií skleníkových plynov a používanie udržateľnejších palív v námornej a leteckej doprave. Rafinérsky priemysel EÚ odhaduje, že na dosiahnutie cieľov do roku 2050 budú potrebné investície vo výške 400 až 650 miliárd EUR ([1]).

2.2. V rámci EÚ boli spustené viaceré projekty na výrobu udržateľných a nízkouhlíkových palív. Nachádzajú sa v rôznych počiatočných fázach a EHSV konštatuje, že hlavnými prekážkami ich rozvoja sú vyššie výrobné náklady, neistota v súvislosti s dostupnosťou udržateľných alternatívnych palív a žiadne zmenšenie cenového rozdielu v porovnaní s fosílnymi palivami.

([1]) *Fuels Europe – Clean fuels for all* (Fuels Europe – Čisté palivá pre všetkých).

2.3. Európska komisia zriadila dve európske aliancie tvorené príslušnými zainteresovanými stranami s cieľom preskúmať výzvy, ktorým čelí letecká a námorná doprava, a nájsť potenciálne riešenia: aliancia pre letectvo s nulovými emisiami (AZEA), ktorá sa vzťahuje na odvetvie leteckej dopravy, a priemyselná aliancia pre hodnotový reťazec palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív (RLCF), ktorá sa vzťahuje na námornú aj leteckú dopravu.

3. **Odvetvie leteckej dopravy**

3.1. Medzinárodné združenie leteckých prepravcov (IATA) odhaduje, že na dosiahnutie prechodu na emisne neutrálne hospodárstvo bude do roku 2050 potrebných 450 miliárd litrov udržateľných leteckých palív ([2]). V iniciatíve ReFuelEU Aviation sa stanovuje, že udržateľné letecké palivá musia do roku 2025 predstavovať 2 % palív dodávaných na letiská EÚ, pričom do roku 2030 sa ich podiel má zvýšiť na 6 % a do roku 2050 sa bude postupne zvyšovať na 70 %. Okrem toho tieto ciele zahŕňajú priemerný podiel syntetických palív 1,2 % v rokoch 2030 – 2031, ktorý sa má do roku 2050 postupne zvýšiť na 35 %. EHSV žiada vypracovať „realistický a komplexný plán postupného zvyšovania používania udržateľných leteckých palív s cieľom zabezpečiť stabilitu plánovania pre všetky zainteresované strany“ ([3]).

3.2. Z údajov vyplýva, že najviac emisií skleníkových plynov sa uvoľňuje pri pohone lietadiel a že na dekarbonizáciu všetkých aspektov tohto komplexného odvetvia (konštrukcia lietadiel, výroba, riadenie letísk, letové trasy atď.) je potrebný skutočne ambiciózny a globálny prístup ([4]). V krátkodobom horizonte budú teda nevyhnutné účinnejšie motory poháňané udržateľnými palivami a v budúcnosti bude nutné zvýšiť mieru využívania vodíka a čistej elektrickej energie.

3.3. Skutočná dekarbonizácia odvetvia leteckej dopravy je možná len vtedy, ak sa všetky medzinárodné zainteresované strany spoja a dohodnú na ambicióznych a záväzných záväzkoch.

4. **Odvetvie námornej dopravy**

4.1. Iniciatíva FuelEU Maritime sa vzťahuje na komerčné plavidlá s hrubou priestornosťou nad 5 000 registrovaných ton bez ohľadu na to, pod akou vlajkou sa plavia, a podporuje používanie obnoviteľných nízkouhlíkových palív a technológií využívajúcich čistú energiu na lodiach. Zavádzajú sa ňou čoraz prísnejšie maximálne limity priemernej ročnej intenzity skleníkových plynov z energie využívanej týmito loďami a tiež sa stanovujú dodatočné požiadavky na dosiahnutie nulových emisií pre kotviace lode. Tým sa im ukladá povinnosť využívať pobrežné zásobovanie elektrickou energiou alebo alternatívne technológie s nulovými emisiami v prístavoch.

4.2. Priemysel sa bude zameriavať na vývoj spoľahlivých pohonných systémov, palivové technológie a infraštruktúru dodávky palív a ich následné uvádzanie na trh vo veľkom rozsahu. EHSV takisto zdôrazňuje, že „jednou z najväčších prekážok dekarbonizácie odvetvia námornej dopravy bude zabezpečenie novej tankovacej infraštruktúry potrebnej v prístavoch na celom svete na bezpečné zásobovanie lodí alternatívnymi palivami“ ([5]).

4.3. Dekarbonizácia námornej dopravy si vyžaduje celostný a technologicky neutrálny prístup, ktorý náležite zohľadňuje všetky možnosti voľby paliva a ich prevádzkové a spoločenské vplyvy. Cena, značné objemy, požiadavky na skladovanie a bezpečnostné riziká spojené s udržateľnými alternatívnymi palivami by však mohli brániť ich zavádzaniu v odvetví námornej dopravy. Pokiaľ ide o vodík, pred zavedením jeho používania v námornej nákladnej doprave je potrebné vyriešiť technologické problémy. Výhodou udržateľných kvapalných palív je možnosť využívania existujúcich infraštruktúr pre fosílne palivá na ich skladovanie a dopravu.

4.4. Európske zainteresované strany v odvetví námornej dopravy nepretržite presadzujú vytvorenie fondu, ktorý by využíval príjmy zo systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii (EU ETS) a zo sankcií v rámci iniciatívy FuelEU Maritime na zabezpečenie komerčnej životaschopnosti námornej dopravy s nulovými emisiami a čistejších palív. Napriek osobitnému finančnému krytiu pre námornú dopravu v rámci Inovačného fondu, ktorý je financovaný z príjmov z EU ETS, je potrebné vyvinúť ďalšie úsilie na urýchlenie dosiahnutia námornej dopravy s nulovými emisiami a udržateľnej výroby lodí. S cieľom zabezpečiť, aby sa MSP mohli uchádzať o prostriedky z Inovačného fondu, je potrebné minimalizovať administratívnu záťaž.

([2]) *IATA 2022 SAF Production Increases 200 % - More Incentives Needed to Reach Net Zero* (Výroba udržateľných leteckých palív sa v roku 2022 zvýšila o 200 % – Na dosiahnutie nulovej bilancie emisií je potrebných viac stimulov).

([3]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (Ú. v. EÚ C 105, 4.3.2022, s. 134)

([4]) *Aerospace Research Central – Considerations for Reducing Aviation's CO2 with Aircraft Electric Propulsion* (Aerospace Research Central – Úvahy o znížení emisií CO_2 v odvetví leteckej dopravy pomocou elektrického pohonu lietadiel)

([5]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 145).

5. **Prístup k zdrojom**

5.1. EHSV poukazuje na riziko potenciálneho nedostatku dostupných zdrojov surovín potrebných na transformáciu. Biomasa, odpad, zvyšky, použitý kuchynský olej, živočíšne tuky atď. sú k dispozícii v obmedzenom množstve a používajú sa aj na iné účely. Na vytvorenie základných hodnotových reťazcov je potrebný celostný prístup a štruktúrovaný dialóg s rôznymi priemyselnými odvetviami (poľnohospodárstvo, chemický priemysel, odpadové hospodárstvo, recyklácia odpadu atď.).

5.2. EHSV konštatuje, že existujú protichodné štúdie o množstve udržateľnej biomasy dostupnej v Európe pre odvetvie dopravy, a preto spochybňuje schopnosť Európy byť v tejto súvislosti sebestačná. Takisto uznáva, že využívanie udržateľnej biomasy by nemalo ohrozovať primárne využívanie východiskových surovín, ani mu konkurovať. Podobne je EHSV znepokojený schopnosťou Európy dodávať rastúce množstvo dekarbonizovanej energie potrebnej na výrobu e-palív. Preto treba uprednostniť hľadanie surovín ako strategickej súčasti procesu transformácie.

5.3. Odvetvie vodíka si vyžaduje citeľnú verejnú podporu a konzistentný regulačný rámec, aby dosiahlo úplnú konkurencieschopnosť na svetovom trhu. Hoci EÚ a jej členské štáty už zaviedli politické stratégie na rozšírenie kapacít na výrobu čistého vodíka, cenovo dostupné technológie nie sú k dispozícii a stále nie je isté, či toto rozšírenie bude možné dosiahnuť v primeraných lehotách a s primeranými nákladmi. Okrem toho pretrvávajú otázky týkajúce sa dostupnosti, výrobných nákladov, bezpečnosti a požiadaviek na infraštruktúru.

6. **Financovanie a investície**

6.1. Hoci iniciatívy ReFuelEU Aviation a FuelEU Maritime zabezpečujú regulačnú istotu, výrobcovia udržateľných palív uvádzajú, že získať bankové úvery je aj naďalej náročné a fondy rizikového kapitálu stále váhajú s investíciami do ich projektov. EHSV naliehavo vyzýva tvorcov politík EÚ, aby poskytli väčšie stimuly na okamžitú výrobu a vytvorenie skutočného trhu s palivami so zníženou uhlíkovou stopou. V súvislosti s taxonómiou sa EHSV domnieva, že na účely posilnenia financovania energetickej transformácie a ambícií v oblasti klímy by sa mali vymedziť udržateľné projekty na základe environmentálnych a sociálnych zásady a zásad riadenia. Okrem toho sú na uľahčenie prechodu na udržateľnejšiu energetickú budúcnosť potrebné politiky EÚ a jej členských štátov, ktoré podporujú súkromné investície a urýchľujú zavádzanie nízkouhlíkových a udržateľných palív.

6.2. Podnikateľský zámer na investovanie do výrobných kapacít pre udržateľné biopalivá a e-palivá pre leteckú a námornú dopravu je oslabený v dôsledku neistého prideľovania vedľajších produktov (napr. bionafta alebo e-nafta, biobenzín alebo e-benzín, bioplyn alebo e-plyn). Na riešenie tejto výzvy je preto potrebné vytvoriť trhy pre všetky vyrábané biopalivá a e-palivá.

6.3. EÚ zaviedla veľký počet mechanizmov financovania vrátane tých, ktoré uľahčujú rozvoj ekosystému čistého vodíka (napr. nedávno zavedená vodíková banka ([6])). V grantoch a dotáciách EÚ však chýba náležitý dôraz na špecifický rozmer leteckej a námornej dopravy vrátane infraštruktúry pre nízkouhlíkové a obnoviteľné palivá.

6.4. Účinný mechanizmus na stimulovanie investícií do technológií, ktoré v súčasnosti nie sú konkurencieschopné z hľadiska výrobných nákladov, predstavujú rozdielové zmluvy, a to vďaka výberu najefektívnejších výrobcov prostredníctvom reverznej aukcie a následného dotovania palív len do výšky vopred stanovenej ceny. EHSV podporuje ich zavádzanie a domnieva sa, že pomôžu stabilizovať ceny a poskytnú istotu investorom, čím podporia rast trhu s udržateľnými palivami.

6.5. Investície do priekopníckych výrobných zariadení sú spojené so sprievodnými technologickými a obchodnými rizikami, čo bude mať za následok vznik finančných nákladov pre poskytovateľov palív. Preto by sa na zmiernenie týchto rizík mali využívať rôzne formy verejnej finančnej pomoci vrátane európskych verejných investičných fondov, vládnych zdrojov a regionálnych rozvojových bánk. Okrem toho treba zaistiť, aby priekopníci v tejto oblasti mohli mať dôveru v čas návratnosti svojich investícií, spoliehať sa na právnu istotu a mať prospech z rámcových podmienok, ktoré znižujú riziko, a tým stimulujú ich investície.

6.6. Na zabezpečenie väčšieho a rýchlejšieho rozšírenia používania nízkouhlíkových a obnoviteľných palív EHSV požaduje, aby sa daňové systémy prispôsobili vplyvu jednotlivých palív na klímu. Schvaľuje celoeurópsky návrh na spoľahlivý stimulačný mechanizmus založený na veľmi nízkom alebo nulovom zdaňovaní nízkouhlíkových palív, ktorý by uľahčil sociálne prijateľné stanovovanie cien palív a zároveň podporil investície do udržateľných palív.

([6]) Európska vodíková banka.

7. **Výskum a vývoj**

7.1. Na zníženie nákladov na moderné nízkouhlíkové a obnoviteľné technológie a na uľahčenie ich uvádzania na trh je potrebné vyvinúť ďalšie úsilie v oblasti výskumu a vývoja. Výroba udržateľných palív si vyžaduje vývoj moderných priemyselných infraštruktúr vrátane technológií, ako je vysokoteplotná elektrolýza a technológie priameho zachytávania uhlíka z ovzdušia. V krátkodobom horizonte je potrebný jasný plán priemyselnej transformácie vrátane integrácie vodíka, výrazného zvýšenia výroby biopalív a rozšírenia výroby syntetických palív.

7.2. Zavádzanie udržateľných palív musí vychádzať z uplatňovania stimulačných a podporných mechanizmov, vytvorenia koherentného regulačného rámca na európskej aj medzinárodnej úrovni s cieľom podporiť životaschopný a efektívny trh a zo zapojenia do dlhodobého plánovania akýchkoľvek nízkouhlíkových a obnoviteľných palív vrátane biomasy a nízkouhlíkovej výroby elektrickej energie. Z dlhodobého hľadiska by sa mala zaviesť osobitná stratégia prechodu na palivá, ktorá by zahŕňala všetky zložky dodávateľského reťazca: suroviny (udržateľná biomasa, odpad, obnoviteľná elektrická energia a recyklovaný CO_2), logistiku zberu a prepravy surovín do výrobných závodov a výrobné zariadenia. Kombinácia prestavby existujúcich rafinérií a budovanie nových špecializovaných zariadení by zaistila kapacitu zodpovedajúcu dopytu v EÚ.

7.3. EHSV vyzýva Európsku komisiu, aby sa v dlhodobom horizonte zaviazala poskytovať dostatočné európske finančné prostriedky na výskum a vývoj nových technológií, a to aj prostredníctvom programu Horizont Európa, Inovačného fondu a programu InvestEU, ako aj rozšírenia existujúcich odvetvových partnerstiev na leteckú a námornú dopravu. Prelomové technológie môžu prispieť k zníženiu nákladov a zvýšeniu konkurencieschopnosti obnoviteľných palív. EHSV trvá na sociálnej podmienenosti všetkých verejných finančných prostriedkov, aby sa zabezpečilo zodpovedné využívanie peňazí daňových poplatníkov EÚ.

8. **Sociálne aspekty a spravodlivá transformácia**

8.1. Veľké objemy elektrickej energie, biomasy a vody potrebné na výrobu e-palív môžu prehĺbiť skepticizmus miestnych komunít voči týmto technológiám. S cieľom zabezpečiť prijatie zo strany verejnosti je nevyhnutné zapojiť v rozsiahlej miere sociálnych partnerov a občiansku spoločnosť prostredníctvom otvoreného a transparentného informovaného dialógu, čím sa zabráni možným oneskoreniam, právnej nejednoznačnosti a výdavkom a zároveň sa zabezpečí sociálna prijateľnosť projektov v oblasti udržateľných palív.

8.2. EHSV požaduje zavádzanie informačných a vzdelávacích iniciatív na regionálnej, vnútroštátnej a európskej úrovni zameraných na podporu hlbšieho pochopenia potreby obnoviteľných a nízkouhlíkových palív, ako aj vznikajúcich technológií, ich výhod pre miestnu udržateľnosť a budúcu konkurencieschopnosť. To povedie k tvorbe nových a podľa možnosti kvalitných zelených pracovných miest. Výbor predpokladá potrebu programov v oblasti rozvoja pokročilých zručností v rámci celého dodávateľského reťazca, vrátane komplexných programov odbornej prípravy a podpory prechodu zo zamestnania do zamestnania, ktoré by zahŕňali aj mladšiu generáciu.

8.3. Z dlhodobého hľadiska sa očakáva, že požiadavka na postupné zavádzanie udržateľných leteckých palív povedie k zvýšeniu nákladov leteckých spoločností, čo bude mať za následok ďalšie zvýšenie nákladov pre cestujúcich a prepravcov leteckého nákladu. EHSV upozorňuje na sociálne dôsledky a potenciálne dôsledky na konkurencieschopnosť európskeho priemyslu, najmä v prípadoch, keď medzinárodní konkurenti nie sú povinní dodržiavať podobné opatrenia. Okrem toho je pri navrhovaní politík v oblasti letectva nevyhnutné zohľadniť obmedzenú prepojenosť európskych ostrovov, vzdialených území a členských štátov, ktoré sa spoliehajú výlučne na letecké a/alebo námorné spojenia s jednotným trhom.

8.4. Pri zohľadňovaní zelenej transformácie európskej leteckej a námornej dopravy je nevyhnutné zabezpečiť, aby sa riadila sociálne spravodlivým spôsobom. Je potrebné zaručiť spravodlivú zelenú transformáciu, aby sa predišlo tomu, že sa zabudne na regióny, podniky a pracovníkov, a to zabezpečením primeraného rozvoja alebo zvyšovania úrovne zručností, ako aj prípadného prechodu medzi zamestnaniami. Kvalitný sociálny dialóg na regionálnej, vnútroštátnej a európskej úrovni má zásadný význam.

8.5. EHSV pripomína, že je potrebné zaručiť prísne zdravotné a bezpečnostné normy pre všetkých pracovníkov v celom dodávateľskom reťazci a vo všetkých fázach prevádzky lietadiel alebo plavidiel, najmä pri zavádzaní nových zelených alebo digitálnych procesov a pri používaní nových palív.

9. **Konkurencieschopnosť európskeho priemyslu**

9.1. EHSV zdôrazňuje význam zachovania a posilnenia konkurencieschopnosti priemyslu EÚ. Očakávaná udržateľná transformácia odvetvia námornej a leteckej dopravy musí byť podporovaná politikami, financovaním, daňovými nástrojmi atď., aby sa priemyselné subjekty udržali na vysokokonkurencieschopnej medzinárodnej úrovni, najmä preto, že väčšina hospodárstiev mimo EÚ ešte nezaviedla zásadné opatrenia v oblasti klímy. Udržanie pevnej priemyselnej základne v rámci EÚ, ktorú sprevádzajú odvetvové stratégie, politiky, financovanie a právne predpisy, je nevyhnutné na zabezpečenie prosperity a kvalitných pracovných miest.

9.2. EHSV poukazuje na to, že na zabezpečenie rovnakých podmienok na celosvetovej úrovni je potrebné prijať ďalšie opatrenia. S cieľom zabezpečiť dodržiavanie pravidiel všetkými medzinárodnými subjektmi, napríklad pokiaľ ide o tankovania paliva do zásoby leteckými spoločnosťami, by sa malo vykonávať monitorovanie. EHSV vyzýva Európsku komisiu a členské štáty, aby naliehali na všetky členské štáty Medzinárodnej organizácie civilného letectva a Medzinárodnej námornej organizácie, aby prijali záväzné medzinárodné záväzky v oblasti dekarbonizácie.

9.3. Zároveň je potrebné zaviesť stimuly na obnovu flotily s cieľom stimulovať domáci dopyt a modernizáciu flotily, z čoho by mali mať prospech európske námorné a letecké spoločnosti a pracovníci. Pokiaľ ide o odvetvie námornej dopravy, EHSV nedávno vyzval na vytvorenie námornej priemyselnej stratégie vrátane „naliehavých opatrení, ktoré stimulujú domáci dopyt po ekologických a technicky vyspelých plavidlách, vrátane programu EÚ na obnovu flotily a modernizáciu existujúcich plavidiel [...] a zriadenia osobitného námorného fondu EÚ“ ([7]). Výbor požaduje zintenzívnenie úsilia o zvýšenie podielu lodí registrovaných pod vlajkou EÚ.

V Bruseli 10. júla 2024

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Oliver RÖPKE

([7]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Priemyselná stratégia pre odvetvie námorných technológií (Ú. v. EÚ C 100, 16.3.2023, s. 31)