C/2024/6019

23.10.2024

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Nizkoogljična in obnovljiva goriva: krepitev zmogljivosti evropske industrije za razogljičenje letalskega in pomorskega sektorja v interesu evropske avtonomije

(mnenje na lastno pobudo)

(C/2024/6019)

Poročevalec: **Anastasis YIAPANIS**

Soporočevalec: **Franck UHLIG**

Svetovalca	Mihai IVAŞCU (za poročevalca, III. skupina) Elspeth HATHAWAY (za soporočevalca, II. skupina)
Sklep plenarne skupščine	18.1.2024
Pravna podlaga	člen 52(2) Poslovnika
Pristojnost	posvetovalna komisija za spremembe v industriji (CCMI)
Datum sprejetja na seji komisije CCMI	6.6.2024
Datum sprejetja na plenarnem zasedanju	10.7.2024
Plenarno zasedanje št.	589
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	198/0/4

1. Sklepi in priporočila

1.1 Po vsej EU je bilo uvedenih več projektov za proizvodnjo trajnostnih in nizkoogljičnih goriv, ki pa so še v različnih zgodnjih fazah razvoja in ni videti, da bi se spodbujalo njihovo sprejetje. Visoki proizvodni stroški in negotovost glede razpoložljivosti trajnostnih goriv so še vedno velika ovira pri sklepanju sporazumov za njihovo široko uporabo. Premajhna proizvodnja trajnostnih goriv v EU bi negativno vplivala na strateško avtonomijo EU.

1.2 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) se zavzema za celovit načrt za postopno povečanje uporabe trajnostnih letalskih goriv, da bi zagotovili stabilno načrtovanje za vse deležnike. Za resnično razogljičenje letalstva so potrebni mednarodno sodelovanje in zavezujoče ambiciozne zaveze vseh deležnikov in držav na svetu.

1.3 Pomorski sektor se bo do leta 2030 osredotočil na razvoj in uporabo zanesljivih pogonskih sistemov, infrastrukture za oskrbo z gorivom in logističnih tehnologij v velikem obsegu. Še vedno je velik izziv vzpostavitev potrebne infrastrukture za napajanje z gorivom v pristaniščih po vsem svetu za varno oskrbo ladij z alternativnimi gorivi.

1.4 EESO opozarja na tveganje morebitnega pomanjkanja razpoložljivih surovin in zadostne količine razogljičene energije za prehod na proizvodnjo trajnostnih goriv. Za vzpostavitev bistvenih vrednostnih verig sta potrebna celosten pristop in strukturiran dialog z različnimi panogami (kmetijstvo, kemična industrija, ravnanje z odpadki in recikliranje).

1.5 Odbor priznava, da sta za povečanje konkurenčnosti sektorja vodika na svetovni ravni potrebna konkretna javna podpora in stabilen regulativni okvir. Še vedno obstajajo negotovosti glede izvedljivosti, časovnih okvirov in stroškov povečanja zmogljivosti za neposredno zajemanje iz zraka ter glede zahtev v zvezi z razpoložljivostjo, varnostjo in infrastrukturo pri proizvodnji vodika.

1.6 EESO poziva oblikovalce politik EU, naj ustvarijo regulativne pogoje za spodbujanje sprostitve naložb in tudi zagotovijo večje spodbude za takojšnjo proizvodnjo in vzpostavitev pravega trga za goriva z zmanjšanim ogljičnim odtisom. Predlaga uskladitev obdavčitve z vplivom posameznega goriva na podnebje in podpira vseevropski predlog za trdne mehanizme spodbud, vključno z zelo nizko ali ničelno obdavčitvijo nizkoogljičnih goriv.

1.7 Potrebne so znatne naložbe v nizkoogljična in obnovljiva goriva ter s tem povezano infrastrukturo, vključno s financiranjem različnih sestavnih delov proizvodnje goriv, hitrimi postopki izdaje dovoljenj in usposabljanjem zaposlenih. Nepovratna sredstva in subvencije EU ne dajejo dovolj prednosti razvoju infrastrukture za proizvodnjo nizkoogljičnih in obnovljivih goriv za letalski in pomorski sektor.

1.8 EESO meni, da so pogodbe na razliko učinkovit mehanizem za spodbujanje naložb v tehnologije z nekonkurenčnimi proizvodnimi stroški, saj prispevajo k stabilizaciji cen in vlagateljem prinašajo gotovost.

1.9 Obstajajo različne oblike javne finančne pomoči, ki pa niso prilagojene posebnim potrebam letalskega in pomorskega sektorja. Za zmanjšanje tveganj, povezanih z vlaganjem v inovativne proizvodne obrate, bi bilo treba po potrebi uvesti nove oblike javne pomoči, vključno z evropskimi javnimi investicijskimi skladi in nacionalnimi sredstvi.

1.10 Okrepljena prizadevanja na področju raziskav in razvoja so bistvena, da se zmanjšajo stroški naprednih nizkoogljičnih tehnologij in omogoči njihova komercializacija. Kratkoročno EESO poziva k celostni strategiji za prehod celotnih industrijskih vrednostnih verig na čisto energijo, ki bo zajemal vključevanje vodika, povečanje proizvodnje biogoriv, razširitev proizvodnje sintetičnih goriv in nadaljevanje obstoječih sektorskih partnerstev v okviru naslednika programa Obzorje Evropa.

1.11 Letalski in pomorski sektor morata nemudoma sprejeti pobude za zagotovitev dostopa do nizkoogljičnih virov energije in razpoložljivosti industrijskih tehnologij v skladu s temi cilji. Njuna prizadevanja je treba podpreti s spodbudami in podpornimi mehanizmi ter usklajenim regulativnim okvirom na evropski in mednarodni ravni.

1.12 EESO poziva Evropsko komisijo, naj se zaveže, da bo zagotovila zadostno dolgoročno financiranje za raziskave in razvoj na področju novih tehnologij, tudi v okviru programov, kot so Obzorje Evropa, sklad za inovacije in InvestEU. Odbor poudarja pomen socialne pogojenosti za vsa javna sredstva, da bi zagotovili odgovorno porabo denarja davkoplačevalcev EU.

1.13 EESO poziva h kampanjam ozaveščanja in izobraževanja na regionalni in nacionalni ravni ter na ravni EU, da bi povečali razumevanje o pomenu obnovljivih in nizkoogljičnih goriv. V širšem okviru omogočanja razvoja znanj in spretnosti in prehajanja med delovnimi mesti ter spodbujanja kakovostnega socialnega dialoga so potrebni programi za razvoj naprednih znanj in spretnosti, vključno s poklicnim usposabljanjem in podporo pri prehajanju med delovnimi mesti v celotnih vrednostnih verigah. EESO ponovno poudarja, da je prednostna naloga zagotoviti visoke zdravstvene in varnostne standarde za zaposlene v celotni dobavni verigi, zlasti pri uvajanju novih ekoloških procesov in goriv.

1.14 EESO poudarja, da je treba ob močni svetovni konkurenci nujno ohraniti in okrepiti konkurenčnost industrije EU ter se zavzemati za mehanizme spremljanja in zavezujoče mednarodne zaveze. To zahteva izvajanje politik, financiranja in davčnih spodbud za ohranitev mednarodnega položaja industrijskih akterjev EU, zlasti glede na majhen obseg podobnih podnebnih ukrepov v številnih gospodarstvih zunaj EU.

2. **Splošne ugotovitve**

2.1 Evropska unija si prizadeva doseči podnebno nevtralnost do leta 2050 in je jasno zavezana okolju prijaznemu pomorskemu in zračnemu prometu v okviru pomembnih evropskih pobud, kot so evropski zeleni dogovor, sveženj „Pripravljeni na 55“ in akt o neto ničelni industriji, katerih cilj je nadaljnje zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in uporaba bolj trajnostnih goriv v pomorskem in zračnem prometu. Po ocenah sektorja rafinerij EU bodo za prispevanje k ciljem za leto 2050 potrebne naložbe v višini od 400 do 650 milijard EUR ([1]).

2.2 Po vsej EU je bilo uvedenih več projektov za proizvodnjo trajnostnih in nizkoogljičnih goriv, ki pa so v različnih začetnih fazah. Po mnenju EESO so glavna ovira za njihov razvoj višji proizvodni stroški, negotovost glede razpoložljivosti trajnostnih alternativnih goriv in nezmanjšana cenovna vrzel v primerjavi s fosilnimi gorivi.

([1]) Fuels Europe – Clean fuels for all (Čista goriva za vse).

2.3 Evropska komisija je ustanovila dve evropski zavezništvi med ustreznimi deležniki (zavezništvo za brezemisijsko letalstvo (AZEA) v letalskem sektorju ter industrijsko zavezništvo za vrednostno verigo obnovljivih in nizkoogljičnih goriv (RLCF) v pomorskem in letalskem sektorju), da bi preučila izzive, s katerimi se soočata letalski in pomorski sektor, ter opredelila možne rešitve.

3. **Letalski sektor**

3.1 Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA) ocenjuje, da bo do leta 2050 potrebnih 450 milijard litrov trajnostnih letalskih goriv, da bi dosegli neto ničelni prehod ([2]). V pobudi ReFuelEU za letalstvo je določeno, da mora delež trajnostnih letalskih goriv do leta 2025 predstavljati 2 % goriv, ki se uporabljajo na letališčih EU, ter se do leta 2030 povečati na 6 %, nato pa se postopoma povečati na 70 % do leta 2050. Poleg tega ti cilji vključujejo povprečni delež uporabe sintetičnih goriv v višini 1,2 % med letoma 2030 in 2031, ki se bo postopoma povečal na 35 % do leta 2050. EESO je Komisijo pozval, naj pripravi „realen in celovit časovni načrt za postopno povečevanje uporabe trajnostnih letalskih goriv, da bi omogočila stabilno načrtovanje vsem deležnikom“ ([3]).

3.2 Za razogljičenje vseh vidikov tega kompleksnega sektorja (projektiranje zrakoplovov, proizvodnja, upravljanje letališč, poti leta itd.) je potreben resnično ambiciozen in globalen pristop, saj podatki kažejo, da večina emisij toplogrednih plinov nastaja med pogonom ([4]). Zato bodo kratkoročno potrebni učinkovitejši motorji na trajnostna goriva, dolgoročneje pa tudi rešitve z vodikom in čisto električno energijo.

3.3 Resnično razogljičenje letalskega sektorja je mogoče le, če vsi mednarodni deležniki sprejmejo ambiciozne in obvezujoče zaveze.

4. **Pomorski sektor**

4.1 Pobuda FuelEU za pomorstvo se uporablja za trgovska plovila z bruto tonažo nad 5 000 ne glede na njihovo zastavo in spodbuja uporabo obnovljivih, nizkoogljičnih goriv in tehnologij čiste energije za ladje. Uvaja vse strožje zgornje meje za letno povprečno intenzivnost emisij toplogrednih plinov za energijo, ki jo porabijo te ladje, in tudi dodatne brezemisijske zahteve za ladje na privezu, ki predpisujejo oskrbo z električno energijo z obale ali uporabo alternativnih brezemisijskih tehnologij v pristaniščih.

4.2 Poudarek tega sektorja bo na razvoju zanesljivih pogonskih sistemov, tehnologij goriv in infrastrukture za oskrbo z gorivom, nato pa na njihovemu uvajanju na trg v velikem obsegu. EESO poudarja tudi, da bo „ena največjih ovir za razogljičenje pomorskega sektorja vzpostavitev nove infrastrukture za napajanje z gorivom, potrebne v pristaniščih po svetu za varno oskrbo ladij z alternativnimi gorivi“ ([5]).

4.3 Za razogljičenje pomorskega prometa je potreben celosten in tehnološko nevtralen pristop, ki ustrezno upošteva vsa možna goriva ter njihove operativne in družbene učinke. Vendar bi lahko njihovo uporabo v ladijskem prometu ovirali cena, znatne količine, zahteve glede skladiščenja in varnostni pomisleki, povezani s trajnostnimi alternativnimi gorivi. Preden bo mogoče uporabljati vodik pri globokomorskem ladijskem prevozu, bo treba obravnavati tehnološke izzive njegove uporabe. Prednost trajnostnih tekočih goriv je, da je pri njih mogoča uporaba obstoječe infrastrukture za skladiščenje in prevoz fosilnih goriv.

4.4 Evropski deležniki na področju pomorstva se vztrajno zavzemajo za ustanovitev sklada za uporabo prihodkov iz sistema EU za trgovanje z emisijami in glob v okviru pobude FuelEU za pomorstvo, da bi postali brezemisijski ladijski promet in čistejša goriva tržno donosni. Kljub namenskim finančnim sredstvom za pomorstvo v okviru sklada za inovacije, ki se financira s prihodki iz sistema EU za trgovanje z emisijami, so potrebna nadaljnja prizadevanja za pospešitev brezemisijskega ladijskega prometa in trajnostne proizvodnje ladij. Upravno breme bi bilo treba čim bolj zmanjšati, da bi se MSP lahko prijavljali na razpise iz sklada za inovacije.

([2]) IATA 2022 SAF Production Increases 200 % – More Incentives Needed to Reach Net Zero (IATA: Povečanje proizvodnje trajnostnih letalskih goriv za 200 % v letu 2022 – potrebnih je več spodbud za doseganje neto ničelnih emisij).

([3]) Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz (UL C 105, 4.3.2022, str. 134).

([4]) Aerospace Research Central – Considerations for Reducing Aviation's CO_2 with Aircraft Electric Propulsion (Premisleki o zmanjšanju emisij CO_2 v letalstvu z zrakoplovi na električni pogon).

([5]) Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prevozu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL C 152, 6.4.2022, str. 145).

5. **Dostop do virov**

5.1 EESO opozarja na tveganje, da morda ne bo na voljo dovolj surovin, potrebnih za prehod. Biomasa, odpadki, ostanki, rabljeno jedilno olje, živalske maščobe itd. so na voljo v omejenem obsegu in se uporabljajo tudi za druge namene. Za vzpostavitev bistvenih vrednostnih verig sta potrebna celosten pristop in strukturiran dialog z različnimi panogami (kmetijstvo, kemična industrija, ravnanje z odpadki, recikliranje itd.).

5.2 EESO ugotavlja, da obstajajo nasprotujoče si študije o količini trajnostne biomase, ki je v Evropi na voljo za prometni sektor, in zato dvomi v to, da bo Evropa na tem področju samozadostna. Potrjuje tudi, da z uporabo trajnostne biomase ne bi smeli ogroziti primarne uporabe surovin ali ji konkurirati. Prav tako izraža zaskrbljenost glede tega, ali Evropa lahko dobavi vse večje količine razogljičene energije, potrebne za proizvodnjo e-goriv. Zato je treba prednostno obravnavati dojemanje surovine kot strateški element procesa prehoda.

5.3 Sektor vodika potrebuje konkretno javno podporo in dosleden regulativni okvir, da bi dosegli polno konkurenčnost na svetovnem trgu. Čeprav že obstajajo politične strategije EU in njenih držav članic za povečanje zmogljivosti za proizvodnjo obnovljivega vodika, pa cenovno dostopna tehnologija ne obstaja in še vedno ni gotovo, ali je mogoče povečanje doseči v razumnih časovnih okvirih in z razumnimi stroški. Poleg tega se še vedno zastavljajo vprašanja glede razpoložljivosti, proizvodnih stroškov, varnosti in zahtev glede infrastrukture.

6. **Financiranje in naložbe**

6.1 Čeprav pobudi ReFuelEU za letalstvo in FuelEU za pomorstvo zagotavljata regulativno varnost, proizvajalci trajnostnih goriv navajajo, da bančna posojila še vedno težko pridobijo, skladi tveganega kapitala pa ne želijo vlagati v njihove projekte. EESO poziva oblikovalce politik EU, naj zagotovijo večje spodbude za takojšnjo proizvodnjo in oblikovanje pravega trga za goriva z zmanjšanim ogljičnim odtisom. V zvezi s taksonomijo tudi meni, da bi bilo treba oblikovati opredelitve trajnostnih projektov, ki temeljijo na okoljskih, socialnih in upravljavskih načelih, da bi okrepili financiranje energetskega prehoda in podnebnih ciljev. Poleg tega so za lažji prehod na bolj trajnostno energetsko prihodnost potrebne politike EU in nacionalne politike, ki spodbujajo zasebne naložbe in pospešujejo uporabo nizkoogljičnih in trajnostnih goriv.

6.2 Naložbe v proizvodne zmogljivosti za trajnostna biogoriva in e-goriva za letalstvo in pomorstvo je težko gospodarsko utemeljiti, če je razdelitev soproizvodov (kot so bionafta ali e-nafta, biobencin ali e-bencin, biološko ali ekološko plinsko olje) nejasna. Da bi se spoprijeli s tem izzivom, je treba ustvariti trge za vsa proizvedena biogoriva in e-goriva.

6.3 EU je vzpostavila številne mehanizme financiranja, vključno z mehanizmi za lažji razvoj ekosistema obnovljivega vodika (npr. nedavno uvedena vodikova banka ([6])). Vendar nepovratna sredstva in subvencije EU nimajo ustreznega poudarka na posebni razsežnosti letalstva in pomorstva, vključno z infrastrukturo za nizkoogljična in obnovljiva goriva.

6.4 Pogodbe na razliko so učinkovit mehanizem za spodbujanje naložb v tehnologije, ki trenutno niso konkurenčne v smislu proizvodnih stroškov, ker se prek obratne dražbe izberejo stroškovno najučinkovitejši proizvajalci in se zato goriva subvencionirajo samo do vnaprej določene cene. EESO podpira uvedbo teh pogodb in meni, da bodo prispevale k stabilizaciji cen in gotovosti za vlagatelje ter tako podprle rast trga trajnostnih goriv.

6.5 Naložbe v inovativne proizvodne obrate bodo pomenile tehnološka in poslovna tveganja, zato bodo dobavitelji goriva nosili stroške financiranja. Za ublažitev teh tveganj bi bilo tako treba uporabiti različne oblike javne finančne pomoči, tudi iz evropskih javnih investicijskih skladov, nacionalnih sredstev in regionalnih razvojnih bank. Poleg tega bi morali pionirji na področju prehoda zaupati v to, da se jim bodo naložbe povrnile, in imeti pravno varnost, koristiti pa bi jim morali tudi okvirni pogoji, ki zmanjšujejo tveganje in s tem spodbujajo njihove naložbe.

6.6 Za zagotovitev večje in hitrejše uporabe nizkoogljičnih in obnovljivih goriv EESO poziva, naj se obdavčitev odmerja glede na okoljski vpliv posameznega goriva. Podpira vseevropski predlog za trden mehanizem spodbud na podlagi zelo nizke ali ničelne obdavčitve nizkoogljičnih goriv, da bi omogočili družbeno sprejemljivo oblikovanje cen goriva, hkrati pa spodbudili naložbe v trajnostna goriva.

([6]) Evropska vodikova banka.

7. **Raziskave in razvoj**

7.1 Potrebna so dodatna prizadevanja na področju raziskav in razvoja, da se zmanjšajo stroški naprednih nizkoogljičnih tehnologij in tehnologij obnovljivih virov energije ter omogoči njihova komercializacija. Proizvodnja trajnostnih goriv zahteva razvoj napredne industrijske infrastrukture, vključno s tehnologijami, kot so visokotemperaturna elektroliza in tehnologije zajemanja ogljika. Kratkoročno je potreben jasen časovni načrt za prehod v industriji, tudi z vključitvijo vodika, znatnim povečanjem proizvodnje biogoriv in razširitvijo proizvodnje sintetičnih goriv.

7.2 Uporaba trajnostnih goriv mora temeljiti na izvajanju mehanizmov spodbud in podpore, vzpostavitvi skladnega regulativnega okvira na evropski in mednarodni ravni za spodbujanje vzdržnega in učinkovitega trga ter dolgoročnem načrtovanju za vsa nizkoogljična in trajnostna goriva, vključno s proizvodnjo biomase in nizkoogljično proizvodnjo električne energije. Dolgoročno je treba uvesti posebno strategijo za prehod na področju goriv, ki bi zajemala vse sestavne dele dobavne verige: surovine (trajnostna biomasa, odpadki, električna energija iz obnovljivih virov in reciklirani CO_2), logistiko za zbiranje in prevoz surovin v proizvodne obrate ter proizvodne zmogljivosti. EU bi s preoblikovanjem obstoječih rafinerij in namestitvijo novih posebnih obratov ohranila zmogljivosti za zadovoljitev povpraševanja.

7.3 EESO poziva Evropsko komisijo, naj se zaveže, da bo zagotovila zadostno dolgoročno evropsko financiranje za raziskave in razvoj na področju novih tehnologij, tudi v okviru programov, kot so Obzorje Evropa, sklad za inovacije in InvestEU, ter razširila obstoječa panožna partnerstva za letalski in pomorski sektor. Tehnološki preboji lahko prispevajo k znižanju stroškov in povečanju konkurenčnosti obnovljivih goriv. EESO poudarja pomen socialne pogojenosti za vsa javna sredstva, da bi zagotovili odgovorno porabo denarja davkoplačevalcev EU.

8. **Socialni vidiki in pravični prehod**

8.1 Zaradi velikih količin električne energije, biomase in vode, potrebnih za proizvodnjo e-goriv, se lahko poveča nezaupanje lokalnih skupnosti v te tehnologije. Za zagotovitev javne podpore je nujno, da se v okviru odprtega in preglednega dialoga na podlagi informacij v veliki meri vključijo socialni partnerji in civilna družba ter preprečijo morebitne zamude, pravna dvoumnost in dodatni stroški, hkrati pa se zagotovi družbena sprejemljivost projektov na področju trajnostnih goriv.

8.2 EESO poziva k uvedbi pobud za ozaveščanje in izobraževanje na regionalni in nacionalni ravni ter na ravni EU, da bi bolje razumeli potrebe po obnovljivih in nizkoogljičnih gorivih, vključno z nastajajočimi tehnologijami, ter njihove prednosti za lokalno trajnost in prihodnjo konkurenčnost. Ustvarjena bodo nova delovna mesta, ki bi morala biti kakovostna zelena delovna mesta, zato Odbor predvideva, da bodo potrebni programi za razvoj naprednih znanj in spretnosti v celotni dobavni verigi, tudi programi kompleksnega poklicnega usposabljanja, in podpora prehajanju med delovnimi mesti, ki prav tako vključuje mlajšo generacijo.

8.3 Dolgoročno se pričakuje, da se bodo zaradi zahteve po postopni uporabi trajnostnih letalskih goriv zvišali stroški za letalske prevoznike, s čimer se bodo še povečali stroški za potnike in letalske tovorne prevoznike. EESO opozarja na družbeni učinek in morebiten vpliv na konkurenčnost evropske industrije, zlasti v primerih, ko mednarodnim konkurentom ni treba upoštevati podobnih ukrepov. Poleg tega je pri oblikovanju politik na področju letalstva bistveno upoštevati manjšo povezljivost evropskih otokov, oddaljenih ozemelj in držav članic, ki so odvisni zgolj od zračnih in/ali pomorskih povezav z enotnim trgom.

8.4 Bistveno je poskrbeti za to, da se zeleni prehod evropskega letalskega in pomorskega sektorja vodi na socialno pravičen način. Z ustreznim razvojem ali nadgradnjo znanj in spretnosti ter po potrebi s prehajanjem med delovnimi mesti je treba zagotoviti pravičen ekološki prehod, da ne bi zapostavili regij, podjetij in zaposlenih. Kakovosten socialni dialog na regionalni in nacionalni ravni ter na ravni EU je bistvenega pomena.

8.5 EESO ponovno poudarja, da je treba zagotoviti visoke zdravstvene in varnostne standarde za vse zaposlene v celotni dobavni verigi in v vseh fazah delovanja zrakoplovov ali plovil, zlasti pri uvajanju novih ekoloških ali digitalnih procesov in uporabi novih goriv.

9. **Konkurenčnost evropske industrije**

9.1 EESO poudarja, da je pomembno ohraniti in povečati konkurenčnost industrije EU. Pričakovano trajnostno preobrazbo pomorskega in letalskega sektorja je treba podpreti s politikami, financiranjem, davčnimi olajšavami itd., da bi ohranili visoko konkurenčnost industrijskih akterjev na mednarodni ravni, zlasti ker večina gospodarstev zunaj EU še ni izvedla obsežnih podnebnih ukrepov. Ohranjanje trdnih industrijskih temeljev v EU ob podpori sektorskih strategij, politik, financiranja in zakonodaje je bistveno za zagotavljanje blaginje in kakovostnih delovnih mest.

9.2 EESO poudarja, da so potrebni nadaljnji ukrepi za zagotovitev poštenih konkurenčnih pogojev na svetovni ravni. S spremljanjem bi morali poskrbeti za to, da vsi mednarodni akterji upoštevajo pravila, na primer pri prevozu presežnega goriva, ki ga izvajajo letalski prevozniki. EESO spodbuja Evropsko komisijo in države članice, naj vse države članice Mednarodne organizacije civilnega letalstva in Mednarodne pomorske organizacije pozovejo k sprejetju zavezujočih mednarodnih zavez glede razogljičenja.

9.3 Hkrati je treba uvesti spodbude za obnovo flot, da bi spodbudili njihovo naknadno opremljanje in domače povpraševanje, kar bi moralo koristiti evropskim pomorskim ter letalskim in vesoljskim podjetjem in njihovim zaposlenim. V zvezi s pomorskim sektorjem je EESO nedavno pozval k oblikovanju strategije za pomorsko industrijo, tudi „k nujnim ukrepom, ki bodo spodbudili domače povpraševanje po zelenih in visokotehnoloških plovilih, vključno s programom EU za obnovo flot in naknadnim opremljanjem obstoječih plovil[, ... ter k ustanovitvi] posebnega sklada EU za pomorstvo“ ([7]). Odbor poziva k okrepitvi prizadevanj za povečanje števila ladij, registriranih pod zastavo EU.

V Bruslju, 10. julija 2024

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Oliver RÖPKE

([7]) Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Industrijska strategija za sektor pomorske tehnologije (mnenje na lastno pobudo) (UL C 100, 16.3.2023, str. 31).