



C/2024/6019

23.10.2024

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Paliwa niskoemisyjne i odnawialne: budowanie potencjału przemysłu europejskiego w zakresie dekarbonizacji

(opinia z inicjatywy własnej)

(C/2024/6019)

Sprawozdawca: **Anastasis YIAPANIS**

Współsprawozdawca: **Franck UHLIG**

Doradczynie i doradcy	Mihai IVAȘCU (z ramienia sprawozdawcy, Grupa III) Elsbeth HATHAWAY (z ramienia współsprawozdawcy, Grupa II)
Decyzja Zgromadzenia Planarnego	18.1.2024
Podstawa prawna	Art. 52 ust. 2 regulaminu wewnętrznego
Sekcja odpowiedzialna	Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle (CCMI)
Data przyjęcia przez sekcję	6.6.2024
Data przyjęcia na sesji plenarnej	10.7.2024
Sesja plenarna nr	589
Wynik głosowania (za/przeciw/ wstrzymało się)	198/0/4

1. Wnioski i zalecenia

1.1. W całej UE uruchomiono szereg projektów dotyczących produkcji zrównoważonych i niskoemisyjnych paliw. Są one jednak na różnych etapach realizacji i widać wyraźnie, że brakuje zachęt do ich przyjmowania. Wysokie koszty produkcji i niepewność co do dostępności zrównoważonych paliw są nadal istotną przeszkodą w zawieraniu umów na ich powszechne wprowadzenie. Brak produkcji zrównoważonych paliw w UE miałby negatywny wpływ na autonomię strategiczną UE.

1.2. EKES opowiada się za kompleksowym planem działania na rzecz stopniowego rozpowszechnienia zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) w celu zapewnienia wszystkim zainteresowanym stronom stabilności planowania. Faktyczna dekarbonizacja lotnictwa wymaga współpracy międzynarodowej oraz wiążących i ambitnych zobowiązań ze strony wszystkich krajów i zainteresowanych stron na arenie międzynarodowej.

1.3. Gospodarka morską skoncentruje się do 2030 r. na rozwoju i wdrażaniu niezawodnych układów napędowych, infrastruktury zaopatrzenia w paliwo i technologii logistycznych na dużą skalę. Poważnym wyzwaniem jest wciąż stworzenie niezbędnej infrastruktury bunkrowania w portach na całym świecie w celu bezpiecznego zaopatrzenia statków w paliwa alternatywne.

1.4. Komitet zwraca uwagę na ryzyko niedoboru dostępnych substratów oraz odpowiedniej ilości energii zdekarbonizowanej, które są konieczne do zapewnienia przejścia na zrównoważoną produkcję paliw. Aby stworzyć podstawowe łańcuchy wartości, niezbędne są całościowe podejście i zorganizowany dialog z różnymi gałęziami przemysłu (sektorami rolnictwa, chemikaliów, gospodarowania odpadami i recyklingu).

1.5. Komitet zdaje sobie sprawę, że do zwiększenia konkurencyjności sektora wodoru na świecie potrzebne są konkretne wsparcie publiczne i stabilne ramy regulacyjne. Nie ma wciąż pewności co do wykonalności, ram czasowych i kosztów zwiększenia skali instalacji bezpośredniego wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza ani też co do wymogów w zakresie dostępności, bezpieczeństwa i infrastruktury związanych z produkcją wodoru.

1.6. EKES wzywa decydentów UE do stworzenia warunków regulacyjnych sprzyjających odblokowaniu inwestycji, w tym do zapewnienia większych zachęt, by pobudzić natychmiastową produkcję paliw o mniejszym śladzie węglowym oraz stworzyć konkretny rynek dla tych paliw. Proponuje dostosowanie opodatkowania do wpływu poszczególnych paliw na klimat i popiera ogólnoeuropejską propozycję solidnych mechanizmów zachęt, w tym bardzo niskie lub zerowe opodatkowanie paliw niskoemisyjnych.

1.7. Konieczne są spore inwestycje w paliwa niskoemisyjne i odnawialne oraz w infrastrukturę, w tym finansowanie różnych komponentów produkcji paliw, szybkie procesy wydawania pozwoleń i szkolenia pracowników. W ramach dotacji i subsydiów UE nie kładzie się wystarczającego nacisku na rozwój infrastruktury produkcji paliw niskoemisyjnych i odnawialnych dla sektorów lotniczego i morskiego.

1.8. EKES uważa, że kontrakty różnicowe są skutecznym mechanizmem zachęcającym do inwestowania w technologie o niekonkurencyjnym koszcie produkcji, co pomaga ustabilizować ceny i daje pewność inwestorom.

1.9. Istnieją różne formy publicznej pomocy finansowej, lecz nie są dostosowane do szczególnych potrzeb sektorów lotniczego i morskiego. W razie potrzeby należy wprowadzić nowe formy, w tym europejskie publiczne fundusze inwestycyjne i zasoby rządowe, aby ograniczyć ryzyko związane z inwestowaniem w pionierskie zakłady produkcyjne.

1.10. Większe wysiłki w zakresie badań i rozwoju mają zasadnicze znaczenie dla obniżenia kosztów zaawansowanych technologii niskoemisyjnych i ułatwienia ich komercjalizacji. Komitet apeluje, by w perspektywie krótkoterminowej opracowano kompleksową strategię czystej transformacji całych przemysłowych łańcuchów wartości, obejmującą włączenie do sieci wodoru, zwiększenie skali produkcji biopaliw oraz rozwijanie produkcji paliw syntetycznych, a także, by kontynuowano partnerstwa sektorowe w ramach programu będącego następcą „Horyzont Europa”.

1.11. Sektory lotniczy i morski muszą niezwłocznie podjąć inicjatywy, by zapewnić dostęp do niskoemisyjnych źródeł energii oraz dostępność technologii przemysłowych zgodnych z tymi celami. Ich staraniom towarzyszyć muszą zachęty i mechanizmy wsparcia, a także spójne ramy regulacyjne zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym.

1.12. Komitet wzywa Komisję Europejską, by zobowiązała się do zapewnienia wystarczającego długoterminowego finansowania badań i rozwoju w zakresie nowych technologii, w tym za pośrednictwem takich programów, jak „Horyzont Europa”, Fundusz Innowacyjny i InvestEU. Nalega na warunkowość społeczną odnośnie do wszystkich środków publicznych w celu zapewnienia odpowiedzialnego wykorzystania pieniędzy podatników w UE.

1.13. EKES apeluje o prowadzenie kampanii uświadamiających i edukacyjnych na szczeblu regionalnym, krajowym i unijnym, aby w większym stopniu uzmysłowić obywatelom znaczenie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Programy rozwoju zaawansowanych umiejętności, w tym szkolenia zawodowe i wsparcie w zakresie zmiany zatrudnienia we wszystkich łańcuchach wartości, są niezbędne w szerszym kontekście doskonalenia umiejętności, zmiany pracy oraz dialogu społecznego wysokiej jakości. EKES ponownie zaznacza, że pierwszorzędą kwestią jest zapewnienie pracownikom wysokich norm bezpieczeństwa i higieny pracy w całym łańcuchu dostaw, zwłaszcza podczas przyjmowania nowych procesów i paliw ekologicznych.

1.14. Komitet podkreśla przemożną potrzebę ochrony i zwiększenia konkurencyjności przemysłu UE w obliczu ostrej konkurencji światowej oraz opowiada się za mechanizmami monitorowania i wiążącymi zobowiązaniami międzynarodowymi. Wymaga to wdrożenia polityki, finansowania i bodźców podatkowych w celu utrzymania międzynarodowej pozycji podmiotów przemysłowych UE, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że w wielu gospodarkach poza UE podejmuje się niewiele podobnych działań na rzecz łagodzenia zmiany klimatu.

2. Uwagi ogólne

2.1. Unia Europejska dąży do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. i jest autentycznie zaangażowana w ekologiczny transport morski i lotniczy za pośrednictwem głównych inicjatyw europejskich, takich jak Europejski Zielony Ład, pakiet „Gotowi na 55” oraz akt w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie, które mają na celu dalsze ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz wykorzystanie bardziej zrównoważonych paliw w transporcie morskim i lotniczym. Z szacunków przemysłu rafinacji UE wynika, że aby przyczynić się do osiągnięcia celów na 2050 r., potrzebne będą inwestycje o wartości 400–650 mld EUR ⁽¹⁾.

2.2. W całej UE uruchomiono szereg projektów mających na celu produkcję zrównoważonych i niskoemisyjnych paliw. Są one na różnych etapach początkowych i EKES odnotowuje, że główną przeszkodę w ich realizacji stanowią wyższe koszty produkcji, niepewność co do dostępności zrównoważonych paliw alternatywnych oraz niemająca luka cenowa w stosunku do paliw kopalnych.

⁽¹⁾ Fuels Europe – Clean fuels for all.

2.3. Komisja Europejska zainicjowała dwa europejskie sojusze z udziałem odpowiednich zainteresowanych stron w celu przeanalizowania wyzwań stojących przed sektorami lotniczym i morskim oraz wypracowania potencjalnych rozwiązań: Sojusz na rzecz Lotnictwa Bezemisyjnego (AZE) obejmujący sektor lotnictwa oraz Sojusz Przemysłowy na rzecz Łańcucha Wartości Paliw Odnawialnych i Niskoemisyjnych obejmujący zarówno sektor morski, jak i lotniczy.

3. Sektor lotnictwa

3.1. Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) szacuje, że do przejścia na neutralność emisyjną do 2050 r. potrzebne będzie 450 mld litrów zrównoważonych paliw lotniczych (SAF) ⁽¹⁾. W ramach inicjatywy ReFuelEU Aviation wprowadzono wymóg, by do 2025 r. odsetek SAF stanowił 2 % paliw dostarczanych do portów lotniczych UE, do 2030 r. – 6 %, a do 2050 r. sięgnął stopniowo 70 %. Ponadto te cele obejmują średni udział paliw syntetycznych w latach 2030–2031 na poziomie 1,2 %, który do 2050 r. będzie stopniowo rosł do 35 %. EKES wezwał do „opracowania realistycznego i kompleksowego planu działania w celu stopniowego zwiększania zużycia zrównoważonych paliw lotniczych, aby umożliwić stabilne planowanie przez wszystkie zainteresowane podmioty” ⁽²⁾.

3.2. Choć do dekarbonizacji wszystkich elementów tego złożonego sektora (projektowanie statków powietrznych, produkcja, zarządzanie portami lotniczymi, tory lotu itp.) potrzebne jest naprawdę ambitne i kompleksowe podejście, to dane pokazują, że większość gazów cieplarnianych emitowana jest podczas napędu ⁽³⁾. Dlatego też w perspektywie krótkoterminowej potrzebne będą bardziej wydajne silniki napędzane zrównoważonymi paliwami, a w dłuższej perspektywie – również wodorem i czystą energią elektryczną.

3.3. Prawdziwa dekarbonizacja sektora lotnictwa będzie możliwa tylko wówczas, gdy wszystkie międzynarodowe zainteresowane strony uzgodnią ambitne i wiążące zobowiązania.

4. Gospodarka morska

4.1. FuelEU Maritime dotyczy statków handlowych o pojemności brutto powyżej 5 000 ton niezależnie od ich bandery i przyczynia się do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz czystych technologii energetycznych na statkach. Wprowadza coraz bardziej rygorystyczne wartości dopuszczalne średniej rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych odnośnie do energii wykorzystywanej przez te statki oraz dodatkowe wymogi dotyczące bezemisyjności dla statków podczas postoju w porcie, nakazując zasilanie energią elektryczną z lądu lub zastosowanie alternatywnych technologii bezemisyjnych w portach.

4.2. Przemysł skupi się głównie na rozwoju niezawodnych układów napędowych, technologii paliwowych oraz infrastruktury zaopatrzenia w paliwo, a następnie wprowadzi je na rynek na dużą skalę. Komitet zwrócił uwagę, że „jedną z największych przeszkód w dekarbonizacji branży żegluga morskiej będzie stworzenie nowej infrastruktury bunkrowania, która będzie niezbędna w portach na świecie, aby bezpiecznie dostarczać paliwa alternatywne na statki” ⁽⁴⁾.

4.3. Dekarbonizacja transportu morskiego wymaga całościowego i neutralnego technologicznie podejścia, w którym należy uwzględnić wszystkie rodzaje paliw oraz ich skutki operacyjne i społeczne. Cena zrównoważonych paliw alternatywnych, potrzeba ich znacznej ilości, wymogi w zakresie ich magazynowania i kwestie bezpieczeństwa mogą jednak utrudniać ich wykorzystanie w żegludze. W przypadku wodoru, przed jego wykorzystaniem w transporcie dalekomorskim, należy stawić czoła wyzwaniom technologicznym. Zaletą zrównoważonych paliw ciekłych jest to, że do ich magazynowania i transportu wykorzystuje się istniejącą infrastrukturę paliw kopalnych.

4.4. Europejskie zainteresowane strony z sektora morskiego usilnie apelują o stworzenie funduszu, który umożliwiłby wykorzystanie dochodów z EU ETS oraz kar FuelEU Maritime do zapewnienia rentowności bezemisyjnego transportu wodnego i czystszych paliw. Pomimo specjalnej, przeznaczonej na sektor morski puli środków finansowych w Funduszu Innowacyjnym, która finansowana jest z dochodów z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, potrzebne są dalsze wysiłki na rzecz przyspieszenia bezemisyjnego transportu wodnego i zrównoważonej produkcji statków. Należy zmniejszyć do minimum obciążenia administracyjne, aby umożliwić MSP odpowiadanie na zaproszenia do składania wniosków w ramach Funduszu Innowacyjnego.

⁽¹⁾ IATA 2022 SAF Production Increases 200 % - More Incentives Needed to Reach Net Zero.

⁽²⁾ Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewnienia równych warunków działania dla zrównoważonego transportu lotniczego” (Dz.U. C 105 z 4.3.2022, s. 134).

⁽³⁾ Aerospace Research Central - Considerations for Reducing Aviation's CO2 with Aircraft Electric Propulsion.

⁽⁴⁾ Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę 2009/16/WE” (Dz. U. C 152 z 6.4.2022, s. 145).

5. Dostęp do zasobów

5.1. EKES podkreśla ryzyko niedoboru dostępnych substratów niezbędnych do transformacji. Dostępność biomasy, odpadów, pozostałości, zużytego oleju spożywczego, tłuszczy zwierzęcych itp., które są również wykorzystywane do innych celów, jest ograniczona. Aby stworzyć podstawowe łańcuchy wartości, konieczne są całościowe podejście i zorganizowany dialog z różnymi gałęziami przemysłu (sektorami rolnictwa, chemikaliów, gospodarowania odpadami, recyklingu itp.).

5.2. Komitet odnotowuje, że istnieją sprzeczne badania nad ilością zrównoważonej biomasy dostępnej w Europie dla sektora transportu, w związku z czym zastanawia się nad zdolnością Europy do osiągnięcia samowystarczalności w tym zakresie. Stwierdza również, że stosowanie zrównoważonej biomasy nie powinno narażać na szwank pierwotnego przeznaczenia substratów ani z nim konkurować. Jest również zaniepokojony zdolnością Europy do dostarczenia coraz większych ilości zdekarbonizowanej energii potrzebnej do produkcji e-paliw. Dlatego też za kwestię priorytetową należy uznać postrzeganie substratów jako strategicznego elementu procesu transformacji.

5.3. Sektor wodoru wymaga konkretnego wsparcia publicznego i spójnych ram regulacyjnych, aby osiągnąć pełną konkurencyjność na rynku światowym. Chociaż UE i jej państwa członkowskie dysponują już strategiami politycznymi mającymi na celu zwiększenie zdolności produkcji zielonego wodoru, to brakuje przystępnej cenowo technologii i wciąż nie ma pewności, czy można zwiększyć skalę produkcji w rozsądnych ramach czasowych i z zachowaniem racjonalnego poziomu kosztów. Ponadto wątpliwości budzą wciąż dostępność, koszty produkcji, a także wymogi w zakresie bezpieczeństwa i infrastruktury.

6. Finansowanie i inwestycje

6.1. Chociaż inicjatywy ReFuelEU Aviation i FuelEU Maritime gwarantują pewność regulacyjną, to producenci zrównoważonych paliw wskazują, że nadal trudno jest uzyskać kredyty bankowe, a fundusze *venture capital* wciąż niechętnie inwestują w ich projekty. EKES wzywa decydentów UE do zaoferowania większych zachęt do natychmiastowej produkcji i stworzenia rzeczywistego rynku paliw o mniejszym śladzie węglowym. Co się tyczy systematyki, Komitet sądzi ponadto, że należy opracować definicje zrównoważonych projektów na podstawie kryteriów z zakresu ochrony środowiska, polityki społecznej i ładu korporacyjnego (ESG), by zwiększyć finansowanie transformacji energetycznej i ambicji klimatycznych. By ułatwić transformację w kierunku przyszłości pod znakiem bardziej zrównoważonej energii, konieczne są również unijne i krajowe strategie polityczne sprzyjające prywatnym inwestycjom i przyspieszające powszechne stosowanie paliw niskoemisyjnych i zrównoważonych.

6.2. Uzasadnienie biznesowe inwestycji w zdolności produkcyjne w zakresie zrównoważonych biopaliw i e-paliw dla sektorów lotniczego i morskiego jest mniejsze, gdy niepewny jest przydział produktów ubocznych (takich jak ekologiczna lub syntetyczna benzyna ciężka i spalinowa, ekologiczny lub syntetyczny olej napędowy). Aby sprostać temu wyzwaniu, konieczne jest zatem stworzenie rynków dla wszystkich produkowanych biopaliw i e-paliw.

6.3. UE ustanowiła wiele mechanizmów finansowania, w tym mechanizmy ułatwiające rozwój ekosystemu zielonego wodoru (np. niedawno stworzony Bank Wodoru⁽⁶⁾). W dotacjach i subwencjach UE brakuje jednak odpowiedniego nacisku na szczególnie wymiar sektorów lotniczego i morskiego, w tym na infrastrukturę paliw niskoemisyjnych i odnawialnych.

6.4. Kontrakty różnicowe są skutecznym mechanizmem zachęcającym do inwestowania w technologie, które obecnie nie są konkurencyjne pod względem kosztów produkcji, gdyż w drodze aukcji odwrotnej wybiera się najbardziej wydajnych producentów, a następnie subsydiuje paliwa w ramach określonego wcześniej limitu. EKES popiera ich wprowadzenie i uważa, że pomogą ustabilizować ceny i zagwarantować pewność inwestorom, wspierając w ten sposób rozwój rynku zrównoważonych paliw.

6.5. Inwestowanie w pionierskie zakłady produkcyjne będzie nieodłącznie wiązało się z ryzykiem technologicznym i handlowym, co obarczy dostawców paliwa kosztami finansowania. Dlatego też, by ograniczyć ryzyko, należy stosować różne formy publicznej pomocy finansowej, w tym europejskie publiczne fundusze inwestycyjne, zasoby rządowe oraz regionalne banki rozwoju. Ponadto pionierskie podmioty powinny mieć pewność co do okresu zwrotu ze swych inwestycji, polegać na pewności prawa i korzystać z warunków ramowych, które zmniejszają ryzyko i – tym samym – pobudzają inwestycje.

6.6. Aby zapewnić większe i szybsze wprowadzanie paliw niskoemisyjnych i odnawialnych, EKES domaga się dostosowania opodatkowania do wpływu każdego paliwa na klimat. Popiera ogólnoeuropejską propozycję dotyczącą solidnego mechanizmu zachęt opartego na bardzo niskim lub zerowym opodatkowaniu paliw niskoemisyjnych, aby ułatwić akceptowalne społecznie ustalanie cen paliw i zarazem zachęcić do inwestycji w zrównoważone paliwa.

⁽⁶⁾ Europejski Bank Wodoru.

7. Badania i rozwój (B+R)

7.1. By obniżyć koszty zaawansowanych technologii niskoemisyjnych i odnawialnych oraz ułatwić ich komercjalizację, niezbędne są dodatkowe wysiłki badawczo-rozwojowe. Produkcja zrównoważonych paliw wymaga rozwoju zaawansowanej infrastruktury przemysłowej, w tym takich technologii, jak elektroliza wysokotemperaturowa oraz wychwytywanie dwutlenku węgla. W perspektywie krótkoterminowej potrzebny jest jasny plan działania na rzecz transformacji przemysłu, obejmujący włączenie do sieci wodoru, znaczny wzrost produkcji biopaliw i rozpowszechnienie produkcji paliw syntetycznych.

7.2. Wprowadzenie zrównoważonych paliw musi opierać się na wdrożeniu mechanizmów zachęt i wsparcia, ustanowieniu zarówno na szczeblu europejskim, jak i międzynarodowym spójnych ram regulacyjnych sprzyjających rentownemu i efektywnemu rynkowi oraz uczestnictwie w długofalowym planowaniu związanym z paliwami niskoemisyjnymi i odnawialnymi, w tym produkcją biomasy i niskoemisyjnej energii elektrycznej. W perspektywie długoterminowej należy realizować specjalną strategię na rzecz przejścia na inne rodzaje paliwa, która obejmowałaby wszystkie elementy łańcucha dostaw: substraty (zrównoważoną biomasę, odpady, odnawialną energię elektryczną i CO₂ z recyklingu), logistykę zbierania i transportu substratów do zakładów produkcyjnych oraz zakłady produkcyjne. Przekształcenie istniejących rafinerii w połączeniu z budową nowych specjalnych zakładów zapewniłoby UE zdolność do zaspokojenia popytu.

7.3. Komitet wzywa Komisję Europejską, by zobowiązała się do zapewnienia wystarczającego długoterminowego europejskiego finansowania B+R w zakresie nowych technologii, w tym za pośrednictwem programu „Horyzont Europa”, Funduszu Innowacyjnego i InvestEU, oraz do poszerzenia istniejących partnerstw sektorowych dla sektorów lotniczego i morskiego. Przełomowe osiągnięcia technologiczne mogą przyczynić się do obniżenia kosztów i zwiększenia konkurencyjności paliw odnawialnych. EKES nalega na wprowadzenie warunkowości społecznej odnośnie do wszystkich środków publicznych w celu zapewnienia odpowiedzialnego wykorzystania pieniędzy podatników unijnych.

8. Aspekty społeczne i sprawiedliwa transformacja

8.1. Fakt, że do produkcji e-paliw potrzebne są duże ilości energii elektrycznej, biomasy i wody, może zwiększyć sceptycyzm społeczności lokalnych co do tych technologii. Aby zapewnić akceptację społeczną, niezbędny jest szeroki udział partnerów społecznych i społeczeństwa obywatelskiego w drodze otwartego, przejrzystego i merytorycznego dialogu, przy czym należy unikać potencjalnych opóźnień, niejasności prawnych i wydatków oraz zapewnić akceptację społeczną projektów dotyczących zrównoważonych paliw.

8.2. Komitet wnosi o realizację inicjatyw uświadamiających i edukacyjnych na szczeblu regionalnym, krajowym i unijnym, by w większym stopniu uświadomić obywatelom potrzebę wykorzystywania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, a także powstających technologii i ich korzyści dla zrównoważonego rozwoju i przyszłej konkurencyjności na poziomie lokalnym. Powstaną nowe miejsca pracy, które powinny mieć zielony charakter i wysoką jakość, w związku z czym Komitet przewiduje, że potrzebne będą programy rozwoju zaawansowanych umiejętności w całym łańcuchu dostaw, w tym złożone programy szkolenia zawodowego i wsparcia w zmianie zatrudnienia, również dla młodszego pokolenia.

8.3. Oczekuje się, że w perspektywie długoterminowej wymóg stopniowego przechodzenia na zrównoważone paliwa lotnicze zwiększy koszty linii lotniczych, co dodatkowo spowoduje wzrost kosztów dla pasażerów i nadawców ładunków lotniczych. EKES zwraca uwagę na skutki społeczne i być może również na wpływ na konkurencyjność europejskiego przemysłu zwłaszcza w przypadkach, gdy konkurenci międzynarodowi nie są zobowiązani do spełnienia podobnych wymogów. Ponadto przy opracowywaniu polityki w dziedzinie lotnictwa bardzo istotne jest uwzględnienie ograniczonej sieci połączeń europejskich wysp, obszarów oddalonych i państw członkowskich, które polegają wyłącznie na połączeniach lotniczych lub morskich z jednolitym rynkiem.

8.4. Rozważając transformację ekologiczną europejskich sektorów lotniczego i morskiego, należy zadbać o to, by przebiegała ona w sposób sprawiedliwy społecznie. Aby regiony, przedsiębiorstwa i pracownicy nie pozostali w tyle, trzeba zagwarantować sprawiedliwą transformację ekologiczną, zapewniając odpowiednie rozwijanie umiejętności lub podwyższenie kwalifikacji, a także – w razie potrzeby – zmianę zatrudnienia. Niezbędny jest wysokiej jakości dialog społeczny na szczeblu regionalnym, krajowym i unijnym.

8.5. EKES ponownie podkreśla potrzebę zagwarantowania wysokich norm bezpieczeństwa i higieny pracy wszystkim pracownikom w całym łańcuchu dostaw i na wszystkich etapach eksploatacji statków powietrznych lub jednostek pływających, szczególnie podczas wprowadzania nowych procesów ekologicznych lub cyfrowych oraz stosowania nowych paliw.

9. Konkurencyjność europejskiego przemysłu

9.1. Komitet podkreśla znaczenie utrzymania i zwiększenia konkurencyjności przemysłu UE. Oczekiwana zrównoważona transformacja sektorów morskiego i lotniczego musi opierać się na strategiach politycznych, finansowaniu, bodźcach podatkowych itd., by utrzymać wysoką konkurencyjność podmiotów przemysłowych na arenie międzynarodowej, zwłaszcza z uwagi na to, że większość gospodarek poza UE nie podjęła jeszcze znaczących działań na rzecz łagodzenia zmiany klimatu. Utrzymanie solidnej bazy przemysłowej w UE w oparciu o strategię sektorowe, politykę, finansowanie i prawodawstwo ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia dobrobytu i wysokiej jakości miejsc pracy.

9.2. EKES zwraca uwagę, że należy podjąć dalsze kroki w celu zapewnienia globalnych warunków działania. Konieczne jest monitorowanie, by zapewnić przestrzeganie przepisów przez wszystkie podmioty międzynarodowe, na przykład odnośnie do tankeringu paliwa przez linie lotnicze. Komitet zachęca Komisję Europejską i państwa członkowskie, by domagały się od wszystkich państw członkowskich Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz Międzynarodowej Organizacji Morskiej podjęcia wiążących zobowiązań międzynarodowych do dekarbonizacji.

9.3. Należy wprowadzić zarazem zachęty do odnowienia floty w celu pobudzenia popytu krajowego i modernizacji floty, co powinno przynieść korzyści europejskim przedsiębiorstwom morskim, lotniczym i kosmicznym oraz ich pracownikom. Jeśli chodzi o sektor morski, zaapelował niedawno o morską strategię przemysłową, m.in. „o przyjęcie pilnych środków, które pobudzą popyt krajowy na ekologiczne i zaawansowane technologicznie statki, w tym o unijny program odnowy floty i modernizacji istniejących statków” oraz o „stworzenie specjalnego unijnego funduszu morskiego” (⁷). Komitet wnosi o podwojenie wysiłków na rzecz zwiększenia udziału statków zarejestrowanych pod banderami państw UE.

Bruksela, dnia 10 lipca 2024 r

Oliver RÖPKE
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

(⁷) Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Strategia przemysłowa dla sektora technologii morskich” (Dz. U. C 100 z 16.3.2023, s. 31).