



P9_TA(2024)0014

Lotnictwo elektryczne – rozwiązanie na potrzeby lotów krótko- i średniodystansowych

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 stycznia 2024 r. na temat lotnictwa elektrycznego – rozwiązanie na potrzeby lotów krótko- i średniodystansowych (2023/2060(INI))

(C/2024/5708)

Parlament Europejski,

- uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 90,
- uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 3 ust. 3,
- uwzględniając wniosek Komisji z 16 marca 2023 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia ram środków na rzecz wzmocnienia europejskiego ekosystemu produkcji produktów technologii neutralnych emisyjnie (akt w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie) (COM(2023)0161),
- uwzględniając wniosek Komisji z 14 lipca 2021 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (COM(2021)0559),
- uwzględniając wniosek Komisji z dnia 14 grudnia 2021 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1153 i rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (COM(2021)0812), w szczególności jego sekcję 5 dotyczącą infrastruktury transportu lotniczego,
- uwzględniając wniosek Komisji z dnia 7 czerwca 2018 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” oraz zasady uczestnictwa i upowszechniania obowiązujące w tym programie (COM(2018)0435),
- uwzględniając wniosek Komisji z dnia 11 czerwca 2013 r. dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (COM(2013)0410),
- uwzględniając komunikat Komisji z 29 listopada 2022 r. zatytułowany „Strategia dotycząca dronów 2.0 na rzecz inteligentnego i zrównoważonego ekosystemu bezzałogowych statków powietrznych w Europie” (COM(2022)0652),
- uwzględniając komunikat Komisji z 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” (COM(2020)0789),
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) ⁽¹⁾, przekształcające cele Europejskiego Zielonego Ładu w prawo,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 598/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń operacyjnych odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Unii w ramach zrównoważonego podejścia oraz uchylające dyrektywę 2002/30/WE ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 173 z 12.6.2014, s. 65.

- uwzględniając dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE ⁽³⁾, w szczególności ustanowienie funduszu innowacyjnego,
- uwzględniając Europejski Zielony Ład, który ma skierować UE na ścieżkę zielonej transformacji i którego ostatecznym celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r.,
- uwzględniając przyjęcie pakietu „Gotowi na 55” i wnioski wchodzące w jego skład, w szczególności wniosków w sprawie zwiększenia produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw lotniczych (SAF), znany również jako inicjatywa ReFuelEU Aviation, oraz wniosków w sprawie przeglądu unijnych systemów handlu uprawnieniami do emisji (ETS) w odniesieniu do emisji CO₂ z działalności lotniczej,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 maja 2023 r. w sprawie nowych unijnych ram mobilności miejskiej ⁽⁴⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 11 listopada 2015 r. w sprawie lotnictwa ⁽⁵⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 10 maja 2012 r. w sprawie przyszłości regionalnych portów lotniczych i usług lotniczych w UE ⁽⁶⁾ oraz swoją rezolucję z dnia 16 lutego 2017 r. w sprawie europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa ⁽⁷⁾,
- uwzględniając specjalne warunki certyfikacji SC E-19 Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) dla elektrycznych/hybrydowych układów napędowych,
- uwzględniając art. 54 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0438/2023),
- A. mając na uwadze, że do 2019 r. emisje pochodzące z lotnictwa międzynarodowego wzrosły o 146 % w porównaniu z 1990 r. ⁽⁸⁾; mając na uwadze, że przewiduje się, że udział ten będzie wzrastał wraz ze wzrostem popytu na przewozy lotnicze;
- B. mając na uwadze, że 50–55 % emisji można by zmniejszyć dzięki przejściu na stosowanie SAF, 30–35 % dzięki wdrożeniu nowych technologii, 5–10 % dzięki optymalizacji eksploatacji i infrastruktury statków powietrznych, a 5 % dzięki stosowaniu nowych środków rynkowych ⁽⁹⁾;
- C. mając na uwadze, że w celu osiągnięcia wymaganych redukcji emisji do 2050 r., 75 % światowej floty lotnictwa cywilnego będzie wymagało wymiany, począwszy od 2035 r.;
- D. mając na uwadze, że działania na rzecz prawdziwie czystego lotnictwa wymagają ściślejszej współpracy między ośrodkami badawczymi, producentami, liniami lotniczymi, rządami i innymi zainteresowanymi stronami; mając na uwadze, że część branży lotniczej jest już zaangażowana w opracowywanie zaawansowanych koncepcji statków powietrznych ⁽¹⁰⁾ takich jak elektryczne statki powietrzne pionowego startu i lądowania (eVTOL);
- E. mając na uwadze, że Wspólne Przedsięwzięcie na rzecz Ekologicznego Lotnictwa (CAJU) jest wiodącym unijnym programem badań naukowych i innowacji ukierunkowanym na transformację lotnictwa w kierunku zrównoważonej przyszłości; mając na uwadze, że CAJU i EASA wspólnie pracują nad przyjęciem standardowego systemu certyfikacji na potrzeby samolotów nowej generacji;
- F. mając na uwadze, że małe elektryczne samoloty testowe o maksymalnej liczbie dziewięciu miejsc wykonują już loty w różnych regionach UE; mając na uwadze, że produkcja samolotów elektrycznych o maksymalnej liczbie 30 miejsc planowana jest na koniec lat 20. XXI wieku, a regionalnych – na lata 30. XXI wieku ⁽¹¹⁾; mając na uwadze, że obecnie prowadzone są już bezpieczne i przyjazne dla środowiska szkolenia pilotów z wykorzystaniem pierwszej floty samolotów elektrycznych certyfikowanych przez EASA ⁽¹²⁾; mając na uwadze, że kilka modeli eVTOL złożyło już w EASA wnioski o certyfikację typu;

⁽³⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

⁽⁴⁾ Teksty przyjęte, P9_TA(2023)0130.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 366 z 27.10.2017, s. 2.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 261 E z 10.9.2013, s. 1.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 252 z 18.7.2018, s. 284.

⁽⁸⁾ Parlament Europejski, Emisje z samolotów i statków: fakty i liczby (infografika), aktualizacja 15 czerwca 2023 r.

⁽⁹⁾ Waypoint 2050, „Aviation: Benefits Beyond Borders” [Lotnictwo: korzyści ponad granicami], wykres 2.

⁽¹⁰⁾ ATR, Avinor, Deutsche Aircraft (we współpracy z Private Wings), Heart Aerospace (we współpracy z Finnair i Icelandair), Pipistrel, SAS (we współpracy z Airbus), Tecnam itp.

⁽¹¹⁾ Nota faktograficzna, „Net zero 2050: new aircraft technology” [Zeroemisyjność netto do 2050 r.: nowe technologie lotnicze], IATA, czerwiec 2023 r.

⁽¹²⁾ Pipistrel Velis Electro.

- G. mając na uwadze, że EASA zaproponowała przepisy dotyczące bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych VTOL, w tym taksówek powietrznych, oraz kompleksowy zestaw wymogów operacyjnych dla pilotowanych elektrycznych taksówek powietrznych, obejmujący obszary działania, licencjonowanie załóg lotniczych oraz przepisy dotyczące zarządzania przestrzenią powietrzną i ruchem lotniczym;
- H. mając na uwadze, że lotnictwo elektryczne i hybrydowo-elektryczne może wzmocnić miejską i regionalną mobilność powietrzną oraz dostępność lotniczą, ponieważ zapewni szeroki wachlarz innowacyjnych rozwiązań w zakresie transportu publicznego; mając na uwadze, że w międzyczasie nabiera kształtu projekt mający na celu stworzenie samolotów napędzanych wodorem i wprowadzenie ich na dużą skalę do 2035 r.;
- I. mając na uwadze, że lotnictwo elektryczne i hybrydowo-elektryczne zwiększy konkurencyjność pod względem czasu podróży na krótszych trasach dzięki szybszym transferom; mając na uwadze, że niewielkimi samolotami elektrycznymi podróżować będzie mniejsza liczba pasażerów, co z kolei skróci czas wejścia na pokład i obsługi naziemnej;
- J. mając na uwadze, że w UE obserwuje się szybki rozwój technologii akumulatorów zarówno pod względem wielkości produkcji, jak i wydatków na rozwój;
- K. mając na uwadze, że powodzenie wysoce złożonych projektów badawczo-rozwojowych w dziedzinie ekologicznego lotnictwa zależy bezpośrednio od wsparcia finansowego i politycznego, w tym od wsparcia instytucji Unii i państw członkowskich; mając na uwadze, że powstało wiele sojuszy na rzecz czystego lotnictwa, takich jak Sojusz na rzecz Lotnictwa Bezemisyjnego (AZEA), które obecnie pracują nad szeregiem projektów, ale potrzebują skutecznego wsparcia UE; mając na uwadze, że zachęty publiczne dla tych projektów mają zasadnicze znaczenie dla przyciągnięcia inwestycji prywatnych;
- L. mając na uwadze, że w nadchodzących latach konieczne będą inwestycje państw członkowskich w zasilanie energią elektryczną samolotów podczas postoju, aby osiągnąć cele określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych ⁽¹³⁾, co może stanowić ważny krok w kierunku przyszłego rozwoju infrastruktury ładowania elektrycznych statków powietrznych;
- M. mając na uwadze, że obliczanie śladu węglowego lotnictwa elektrycznego i napędzanego wodorem musi opierać się na całym cyklu życia, w tym na źródle produkcji energii i produkcji akumulatora;
- N. mając na uwadze, że chociaż sektor lotnictwa wyraźnie odczuł ponownie swoją podatność na pandemię, geopolitykę i wstrząsy gospodarcze, dowiódł swojej kluczowej roli w utrzymaniu ciągłości łańcucha dostaw, zwłaszcza w odniesieniu do podstawowych towarów;
- O. mając na uwadze, że uwzględnienie umiejętności ekologicznych i cyfrowych w edukacji technicznej oraz fachowej wiedzy z dziedzin, takich jak technologia i inżynieria lotnicza, nauki ścisłe i matematyka, ma kluczowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju lotnictwa i tworzenia atrakcyjnych miejsc pracy dla młodych ludzi;
- P. mając na uwadze, że bezpieczeństwo musi pozostać najważniejszym priorytetem lotnictwa;

Korzyści wynikające z elektryfikacji samolotów

1. zwraca uwagę na znaczenie regionalnych portów lotniczych w Unii w kontekście krótko- i średnidystansowych operacji lotniczych wykonywanych przez samoloty elektryczne; podkreśla potencjał regionalnych portów lotniczych jako multimodalnych centrów innowacji oraz małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) w całym łańcuchu dostaw, sprzyjających badaniom i konkurencji nie tylko w sektorze lotnictwa, ale także w innych sektorach transportowych, takich jak transport drogowy, morski i kolejowy; w związku z tym zwraca się do Komisji o potwierdzenie wsparcia finansowego dla regionalnych portów lotniczych, zwłaszcza tych, które prowadzą działalność w dziedzinie lotnictwa elektrycznego;
2. jest przekonany, że bardziej ekologiczne, szybsze i wygodniejsze rozwiązania w zakresie transportu lotniczego przyczyniłyby się do zwiększenia łączności i dostępności na mniejszych, bardziej odizolowanych i słabo zaludnionych obszarach, w tym w regionach wspiarskich i regionach najbardziej oddalonych, w szczególności pod względem dostępu do usług publicznych, tworzenia miejsc pracy i rozwoju bardziej zrównoważonej turystyki;

⁽¹³⁾ Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1.

3. zwraca uwagę, że trudno będzie połączyć regiony najbardziej oddalone z kontynentem europejskim za pomocą lotnictwa elektrycznego ze względu na ich oddalenie i ograniczoną pojemność akumulatorów samolotów; podkreśla jednak potencjał lotnictwa elektrycznego w zapewnianiu łączności między regionami najbardziej oddalonymi, co sprzyja ich rozwojowi i przyczynia się do częściowego zmniejszenia negatywnych skutków dla ich gospodarek wynikających z trudnej topografii; podkreśla konieczność wsparcia finansowego, merytorycznego i technicznego dla regionów peryferyjnych, aby zapewnić odpowiednie tempo rozwoju infrastruktury niezbędnej do szybkiego i niezawodnego ładowania akumulatorów, serwisowania samolotów eVTOL oraz szkolenia wysoko wykwalifikowanych techników i operatorów;

4. podkreśla, że w obliczu barier geograficznych dzięki wykorzystaniu lotów elektrycznych jako nowego środka transportu publicznego, który nie jest uzależniony od istniejących dróg lub torów kolejowych, można zaoszczędzić dużo czasu; nawiązuje do doświadczeń krajów nordyckich, które łączą cechy geograficzne charakteryzujące się fiordami, jeziorami i górami, niską gęstość zaludnienia i silną koncentrację na zrównoważonej energii ⁽¹⁴⁾, oraz regionów najbardziej oddalonych, które charakteryzują się wyspiarskością, odległą lokalizacją, niewielkimi rozmiarami oraz trudną topografią i klimatem; zwraca się do Komisji o przeanalizowanie tego potencjału w ścisłej współpracy z odpowiednimi regionami i państwami członkowskimi;

5. uważa, że elektryfikacja lotnictwa regionalnego może sprawić, że wcześniej porzucone połączenia staną się rentowne i poprawią dostępność lotniczą, co z kolei pobudzi rozwój regionalny i przyciągnie nowe inwestycje regionalne; podkreśla wiarygodne perspektywy hybrydyzacji w świetle regionalnych ograniczeń lotnictwa związanych z autonomią i liczbą pasażerów;

6. przypomina o wizji Komisji wyrażonej w jej strategii dotyczącej dronów 2.0, że do 2030 r. statki powietrzne eVTOL mają stać się podstawą transportu pasażerskiego, włączając się do istniejących systemów transportu i przyczyniając się do obniżenia emisyjności UE, przy jednoczesnym zminimalizowaniu wszelkiego negatywnego wpływu na środowisko ⁽¹⁵⁾; podkreśla fakt, że pomimo szybkiego rozwoju technologicznego statków powietrznych eVTOL obecnie są one nadal ograniczone do sześciu miejsc, podczas gdy stałopłatowe elektryczne statki powietrzne są już w stanie przewozić więcej pasażerów zarówno na istniejących, jak i nowych miejskich trasach lotniczych; wzywa Komisję, by odrębnie traktowała te dwie możliwości, ponieważ wykorzystują one różne technologie i służą różnym rynkom; jest przekonany, że zarówno statki powietrzne eVTOL, jak i stałopłatowe elektryczne statki powietrzne trzeba postrzegać jako formy transportu stanowiące uzupełnienie nowej miejskiej mobilności powietrznej;

7. podkreśla, że samoloty z silnikami elektrycznymi powodują prawie zerowe zanieczyszczenie podczas operacji, co oznacza ograniczenie lokalnych emisji, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na zdrowie osób mieszkających w pobliżu portów lotniczych; uważa zatem, że w szczególności samoloty emitujące niski poziom decybeli powinny korzystać z uproszczonych procedur uzyskiwania zezwoleń związanych z hałasem lub odstępstw od ograniczeń lotów; podkreśla, że ograniczenie hałasu osiągnięte dzięki lotnictwu elektrycznemu emitującemu niski poziom decybeli może poprawić sytuację niektórych portów lotniczych i pobliskich obszarów mieszkalnych;

8. podkreśla, że należy wykorzystać potencjał znacznie mniejszego hałasu generowanego przez samoloty elektryczne i hybrydowo-elektryczne; apeluje do sektora o wykorzystanie prac EASA przy określaniu pierwszej specyfikacji technicznej ⁽¹⁶⁾ dotyczącej ochrony środowiska do oceny hałasu niektórych statków powietrznych eVTOL, która to specyfikacja będzie mieć na celu zapewnienie wysokiego, jednolitego poziomu ochrony środowiska dla obywateli Europy i ułatwienie integracji tych statków z ekosystemem lotniczym i środowiskiem miejskim;

⁽¹⁴⁾ Accessibility study for electric aviation.Part of the project Electric Aviation and the Effect on Nordic Regions [Badanie dotyczące dostępności lotnictwa elektrycznego w ramach projektu „Lotnictwo elektryczne i jego wpływ na regiony nordyckie”].

⁽¹⁵⁾ Idem.

⁽¹⁶⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-worlds-first-proposal-assessment-and-limitation>.

9. jest głęboko przekonany, że elektryczne i elektryczno-hybrydowe statki powietrzne będą miały znaczny potencjał w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w lotnictwie oraz stworzą nowe możliwości mobilności w miastach; z zadowoleniem przyjmuje prace podjęte dotychczas przez EASA nad statkami powietrznymi eVTOL, które mają być wykorzystywane jako taksówki powietrzne, nad projektem niezbędnej infrastruktury naziemnej do bezpiecznej miejskiej mobilności powietrznej⁽¹⁷⁾ oraz nad dostosowaniem ram regulacyjnych lotnictwa w celu ułatwienia wejścia na rynek statków powietrznych wykorzystujących napęd elektryczny i napędzanych wodorem; podkreśla kluczową rolę EASA w certyfikacji tych typów statków powietrznych, ponieważ może ona przyspieszyć ich rozwój; popiera komercjalizację przyjaznych dla środowiska statków powietrznych wykorzystujących alternatywne technologie napędu w celu uzupełnienia środków wprowadzonych w ramach inicjatyw dotyczących zrównoważonych paliw lotniczych; zwraca się do Komisji o podjęcie w przyszłości działań w celu zapewnienia, aby loty elektryczne obsługiwały krótkie trasy regionalne do celów zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z obowiązującymi przepisami UE;

Inwestycje z myślą o przyszłości

10. uważa, że chociaż loty krótko- i średniodystansowe odpowiadają za ułamek emisji, to każde zelektryfikowane połączenie oznacza mniejszy ślad klimatyczny i środowiskowy lotnictwa i stanowi opłacalną inwestycję; nalega, aby już teraz rozpoczęto koncentrowanie niezbędnych inwestycji;

11. uważa, że cele związane z niskimi i zerowymi emisjami zostaną również osiągnięte dzięki wykorzystaniu technologii hybrydowo-elektrycznych rozwiniętych z myślą o regionalnych i międzynarodowych lotach krótko- i średniodystansowych prowadzonych zarówno na potrzeby lotnictwa komercyjnego, jak i biznesowego, i wzywa do niezbędnych inwestycji w badania i rozwój w dziedzinie projektowania samolotów i układów napędowych, akumulatorów i innych rozwiązań hybrydowych; uważa, że wraz z komercjalizacją lotnictwa elektrycznego państwa członkowskie powinny rozważyć przegląd swoich przepisów zakazujących lotów krótko- i średniodystansowych;

12. twierdzi, że znaczne potrzeby związane z wymianą floty lotnictwa cywilnego stanowią wyzwanie i wymagają znacznych nakładów finansowych, ale są także dużą szansą dla rynku, dzięki której cały sektor transportowy w Europie może prowadzić do tworzenia nowych miejsc pracy i umiejętności;

13. podkreśla, że rozwój lotnictwa elektrycznego do zastosowań komercyjnych wymaga skutecznego wsparcia finansowego i regulacyjnego zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym; zwraca uwagę na nadzwyczaj korzystne wyniki osiągnięte dzięki zamówieniom publicznym i jest zdania, że jest to skuteczne narzędzie elektryfikacji sektora bez zakłócania rynku;

14. zachęca państwa członkowskie, aby rozważyły wprowadzenie zachęt rynkowych i korzyści dla producentów i operatorów samolotów elektrycznych oraz odpowiednich MSP w celu promowania rozwoju i przyjęcia tej przyjaznej dla środowiska technologii; uważa, że wspomniane zachęty i korzyści związane ze stosowaniem elektrycznych komponentów lotniczych, energii elektrycznej i jednostek emisji mogą napędzać wzrost rynku;

15. zauważa, że w Europie odbywa się wiele lotów krótko- i średniodystansowych; wzywa Komisję, aby we współpracy z Eurocontrol i EASA określiła trasy lotnicze, które najlepiej nadają się do pełnej elektryfikacji umożliwiającej bardziej znaczące ograniczenie emisji CO₂, gdyż pomoże to zainteresowanym portom lotniczym w rozpoczęciu wprowadzania niezbędnych dostosowań; podkreśla, że wodór może odegrać znaczącą rolę w redukcji emisji; przypomina, że w przypadku mniejszych samolotów przedsiębiorstwa stawiają na napęd elektryczny, a w przypadku większych – na napęd wodorowy;

16. uważa, że trzeba zbadać możliwość zmiany obowiązujących unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa, aby umożliwić stworzenie ukierunkowanych ram inwestycyjnych, które będą wykorzystywać finansowanie publiczne i prywatne do wspierania powstającego zasobochłonnego sektora statków powietrznych eVTOL, aby wzmocnić strategiczną autonomię Europy w tym obszarze, jako że statki powietrzne eVTOL z pewnością staną się strategiczną częścią sektora transportu;

⁽¹⁷⁾ EASA, „Vertiports. Prototype Technical Specifications for the Design of VFR Vertiports for Operation of with Manned VTOL-Capable Aircraft Certified in the Enhanced Category (PTS-VPT-DSN)” [Wertiporoty. Prototypowe specyfikacje techniczne dla projektu wertiporotów VFR do obsługi załogowych statków powietrznych zdolnych do pionowego startu i lądowania certyfikowanych w kategorii rozszerzonej], marzec 2022 r.

17. uważa, że przedsiębiorstwa z UE zaangażowane w elektryfikację sektora lotnictwa powinny ściślej współpracować z organami państw członkowskich i UE w celu opracowania zintegrowanego planu działania w zakresie technologii oraz wspólnych programów badawczych; z zadowoleniem przyjmuje prace podjęte w ramach AZEA; podkreśla, że współpraca ta ma zasadnicze znaczenie dla utrzymania przez UE wiodącej pozycji w przemyśle i konkurencyjności na arenie międzynarodowej;

18. podkreśla, że mniejsze samoloty elektryczne mogą korzystać z krótszych i mniej skomplikowanych pasów startowych, co w przyszłości może zmniejszyć zapotrzebowanie na dużą i kosztowną infrastrukturę;

19. podkreśla, że planowanie i gotowość infrastruktury energetycznej są kluczowymi czynnikami decydującymi o upowszechnieniu lotnictwa elektrycznego i opartego na wodorze, ponieważ lotnictwo elektryczne będzie można wdrożyć dopiero po przygotowaniu i przetestowaniu infrastruktury; zauważa, że po przejściu na alternatywne systemy napędu istniejące duże porty lotnicze mogłyby do 2050 r. zużywać 5–10 razy więcej energii elektrycznej niż obecnie ⁽¹⁸⁾; zauważa ponadto, że infrastruktura dla samolotów elektrycznych i elektryfikacja obiektów takich jak porty lotnicze nie zostały jeszcze wystarczająco rozwinięte; zaznacza, że aby zaspokoić przewidywane zapotrzebowanie na energię, pierwsze elementy infrastruktury portów lotniczych trzeba wdrożyć do 2025 r., i wzywa do zapewnienia niezbędnych inwestycji; podkreśla ponadto w tym zakresie, że aby zapewnić eksploatację samolotów elektrycznych na odpowiednią skalę, Komisja i państwa członkowskie muszą odpowiednio wdrożyć rozporządzenie w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) ⁽¹⁹⁾ w celu dalszego promowania elektryfikacji obiektów; podkreśla użyteczność specjalnych projektów finansowania infrastruktury, takich jak instrument „Łącząc Europę”, w dziedzinach transportu i energii; przypomina, że zgodnie z AFIR do końca 2026 r., a następnie co pięć lat, Komisja ma oceniać bieżący stan i przyszły rozwój rynku lotnictwa napędzanego wodorem i energią elektryczną; wzywa Komisję i państwa członkowskie do dopilnowania, aby ocenę tę przeprowadzono wraz ze studium wykonalności dotyczącym rozwoju odpowiedniej infrastruktury zasilającej statki powietrzne, a następnie do sporządzenia planu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w portach lotniczych, w szczególności punktów ładowania energią elektryczną i tankowania wodoru; zachęca sektor na poziomie globalnym do jak najszybszego uzgodnienia globalnych standardów dla naziemnych stacji ładowania statków powietrznych podczas postoju;

Wyzwania i rozwiązania w zakresie technologii

20. biorąc pod uwagę, że trendy technologiczne w różnych sektorach transportowych zmiernają w tym samym kierunku, z zadowoleniem przyjmuje istniejące międzybranżowe partnerstwa badawczo-rozwojowe ⁽²⁰⁾ między sektorem lotniczym i motoryzacyjnym (w zakresie rozwoju akumulatorów i ogniw paliwowych nowej generacji), lotniczym i żeglugowym (w zakresie wykorzystania paliw alternatywnych) oraz lotniczym i kolejowym (w zakresie systemów dystrybucji energii elektrycznej);

21. zwraca uwagę, że choć samoloty elektryczne i hybrydowo-elektryczne niosą ze sobą ogromne nadzieje na bardziej zrównoważoną przyszłość lotnictwa, obecna generacja stosowanych w nich akumulatorów wiąże się z poważnymi wyzwaniami, związanymi głównie z ich wagą i gęstością energii; zauważa, że ograniczenia te wpływają na zasięg, ładowność i ogólną wydajność samolotów elektrycznych;

22. przypomina, że – stawiając na pierwszym miejscu bezpieczeństwo – eksploatacja samolotów elektrycznych wiąże się z rygorystycznymi wymogami dotyczącymi akumulatorów, które muszą także być lekkie, kompaktowe, szybkie do naładowania i zapewniać wysoką moc wymaganą w segmentach startu i wznoszenia; podkreśla, że takie wysoko wydajne akumulatory wymagają surowców krytycznych, które często nie są dostępne w Europie; wzywa przemysł lotniczy do włączenia się w wysiłki różnych sektorów na rzecz zapewnienia zrównoważonego łańcucha dostaw;

23. przypomina, że warunki wysokościowe charakterystyczne dla transportu lotniczego nakładają na akumulatory szczególne ograniczenia techniczne w porównaniu z innymi rodzajami transportu;

⁽¹⁸⁾ *Target True Zero: Delivering the Infrastructure for Battery and Hydrogen-Powered Flight* [Osiągnięcie celu zerowego poziomu emisji: stworzenie infrastruktury dla samolotów z napędem akumulatorowym i wodorowym], Światowe Forum Ekonomiczne, kwiecień 2023 r., s. 10–15.

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1).

⁽²⁰⁾ Airbus and Renault Group to advance research on electrification [Airbus i Renault Group przyspieszają badania nad elektryfikacją].

24. podkreśla potencjał lotnictwa napędzanego wodorem i opartego na ogniach paliwowych, które stanowi alternatywę dla lotnictwa elektrycznego, w szczególności pod względem autonomii; podkreśla, że ciągle udoskonalanie technologii akumulatorów i ogniów paliwowych w połączeniu z bardziej energooszczędnymi konstrukcjami samolotów może zapewnić lepszą efektywność środowiskową; przypomina, że niektóre z największych wyzwań technologicznych stojących obecnie przed tym sektorem obejmują masę i wymiary akumulatorów, maksymalną moc wyjściową ogniów paliwowych, dystrybucję energii elektrycznej i systemy termiczne, integrację płatowca i poprawę aerodynamiki;

25. podkreśla, że zwiększone wykorzystanie akumulatorów w aeronautyce będzie wymagało natychmiastowego utworzenia unijnego przemysłu recyklingu zgodnego z potrzebami sektora, aby uniknąć tworzenia nowych zależności od państw spoza UE;

Działania w ramach UE

26. przypomina, że przemysł lotniczy nie tylko ma istotne znaczenie dla rozwoju działalności gospodarczej, ale jest również jednym z najlepiej prosperujących sektorów zaawansowanych technologii w UE; zwraca się do Komisji o opracowanie proaktywnej polityki wspierania i rozwoju tego przemysłu w ścisłej współpracy z istniejącymi forami, takimi jak Rada Doradcza ds. Badań i Innowacji w Lotnictwie (ACARE) oraz AZEA; wzywa Komisję do zapewnienia, aby istniejące przepisy UE w tej dziedzinie nie stały w sprzeczności ze sobą nawzajem ani nie uniemożliwiały sektorowi lotniczemu opracowywania projektów dotyczących dekarbonizacji i elektryfikacji;

27. uważa, że dalsze dostosowanie między ekosystemem lotniczym i obronnym a ekosystemem energetycznym jest niezbędne do usprawnienia lotów zasilanych energią elektryczną; odnotowuje, że Komisja pracuje nad odrębnymi ścieżkami transformacji tych dwóch ekosystemów; dostrzega ogromne znaczenie ścieżek transformacji dla umożliwienia branży skutecznego przełożenia aspiracji klimatycznych na konkretne działania na rzecz klimatu, a tym samym zachowania i tworzenia wartości dla naszego społeczeństwa, naszej planety i przedsiębiorstw; mimo tego wyraża zaniepokojenie rozbieżnymi ścieżkami transformacji obu ekosystemów, w szczególności w świetle wspólnej konieczności stworzenia wystarczająco stabilnych sieci energetycznych i zapewnienia przystępności cenowej czystej energii elektrycznej, w tym na potrzeby elektryfikacji samolotów; w związku z powyższym podkreśla znaczenie wspólnej strategii na rzecz samolotów elektrycznych i wzywa Komisję do podjęcia aktywnych kroków w celu opracowania takiej strategii; wzywa ponadto Komisję do zainicjowania dialogu strukturalnego na ten temat między Dyrekcją Generalną ds. Mobilności i Transportu a Dyrekcją Generalną ds. Energii oraz do sfinalizowania ścieżki przed wyborami europejskimi w 2024 r., aby mogła ona być wykorzystywana jako punkt odniesienia dla przyszłych regulacji tworzonych przez nową Komisję od 2024 r.;

28. przypomina, że AZEA został utworzony z inicjatywy Komisji w celu zgromadzenia wszystkich partnerów prywatnych i publicznych z całego ekosystemu lotniczego, aby przygotować się do rozpoczęcia komercyjnej eksploatacji samolotów napędzanych wodorem i energią elektryczną; wzywa Komisję do współpracy z AZEA i wspierania go w rozwijaniu wiedzy na temat lotnictwa elektrycznego; zauważa, że w tym względzie można by wykorzystać akademie umiejętności określone w akcie w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie, i wzywa Komisję i państwa członkowskie do ich promowania;

29. zwraca uwagę na obecny niedobór umiejętności w zakresie inżynierii elektrycznej i inżynierii systemów; przypomina, że Konkurs Prac Młodych Naukowców UE można byłoby wykorzystać jako punkt odniesienia dla opracowania tematycznego konkursu UE dla młodych talentów ze wszystkich ekosystemów przemysłowych, w tym sektora lotów elektrycznych; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zwiększania świadomości na temat możliwości związanych z ekologicznymi karierami w lotnictwie oraz do wspierania projektów krajowych i unijnych w tym zakresie;

30. z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, aby stworzyć skoordynowaną obsługę zaproszeń do składania wniosków w ramach istniejących instrumentów UE i pożyczek Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) w celu wsparcia nowego projektu przewodniego dotyczącego technologii dronów; wzywa EBI do wprowadzenia i uruchomienia ukierunkowanych instrumentów finansowania w celu umocnienia powstającego sektora europejskiego lotnictwa elektrycznego i wsparcia jego potrzeb; zauważa jego kapitałochłonny charakter i wyjątkowe potrzeby; uznaje, że upowszechnienie statków powietrznych eVTOL będzie również wymagało inwestycji w infrastrukturę naziemną, w tym w porty lotnicze i infrastrukturę ładowania;

31. wyraża zaniepokojenie faktem, że budżet przewidziany dla CAJU w ramach programu „Horyzont Europa” jest znacznie poniżej poziomu jego ambitnych założeń; przypomina, że poziom innowacji związany z każdym projektem jest bardzo wysoki i że wsparcie musi być współmierne oraz że należy je kontynuować w ramach nowych wieloletnich ram finansowych po 2027 r.; przypomina, że CAJU należy także zachęcać do zajęcia się lotnictwem elektrycznym i nadania pierwszeństwa finansowaniu innowacyjnych projektów dotyczących lotnictwa bezemisyjnego, w tym samolotów elektrycznych i o napędzie wodorowym; zwraca uwagę, że aby wyjść poza szósty poziom gotowości technologicznej i wprowadzić technologie na rynek, niezbędne są nowe środki finansowe; z zadowoleniem przyjmuje niedawne ogłoszenie Zjednoczonego Królestwa krajem stowarzyszonym w ramach programu „Horyzont Europa”, co zwiększy nasze wspólne wysiłki na rzecz czystego lotnictwa;

32. wyraża ubolewanie, że mimo znacznych wysiłków i zaangażowania, jakich wymaga się od sektora lotnictwa w dążeniu do obniżenia emisyjności, nie ma specjalnego unijnego funduszu lotniczego przeznaczonego wyraźnie na wsparcie lotnictwa; wzywa Komisję do ogłoszenia specjalnych zaproszeń do składania wniosków dotyczących finansowania projektów wspierających elektryfikację i działań mające na celu zmniejszenie ogólnego oddziaływania lotnictwa; przypomina jednak, że fundusz innowacyjny w ramach ETS oraz wykorzystywanie kontraktów różnicowych na emisję dwutlenku węgla są ważnymi instrumentami wdrażania i wprowadzania na skalę przemysłową technologii, które mogłyby uutorować drogę do lotnictwa elektrycznego i lotnictwa o napędzie wodorowym; przypomina o dyrektywie (UE) 2023/959⁽²¹⁾, która zmieniła dyrektywę 2003/87/WE i rozszerzyła zakres projektów kwalifikujących się do finansowania ze środków funduszu innowacyjnego, aby uwzględnić szerszy wachlarz bezemisyjnych produktów, procesów i technologii;

33. podkreśla potrzebę poprawy zarządzania energią cieplną baterii oraz zarządzania ładowaniem i wymianą baterii, a także przyspieszenia rozwoju sektora recyklingu baterii; wzywa Komisję do inwestowania w badania i rozwój nowej generacji baterii ze stałym elektrolitem, które mają dwa razy więcej energii niż baterie litowo-jonowe i około trzy razy większy potencjał magazynowania; wzywa zatem Komisję do zachęcania, za pomocą instrumentów takich jak akt w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie i europejski sojusz na rzecz baterii, do zmniejszenia zależności w łańcuchu dostaw baterii i zapewnienia wystarczających dostaw kluczowych surowców, co zmniejszy tym samym naszą zewnętrzną zależność w zakresie baterii; zachęca Komisję i państwa członkowskie do dalszego równoległego rozwijania partnerstw strategicznych w dziedzinie surowców dla aeronautyki z państwami spoza UE o zbieżnych poglądach;

34. wzywa Komisję do zapewnienia spójności między rozwojem transportu elektrycznego, elektrycznej mobilności i niezbędnej infrastruktury a polityką UE mającą na celu zwiększenie europejskich zdolności produkcyjnych w zakresie baterii, w tym dostaw surowców i zaawansowanych materiałów potrzebnych do produkcji baterii; wzywa zatem Komisję do przeglądu strategicznego planu działania na rzecz baterii, który łączy wyżej wymienione aspekty i w szczególności obejmuje wprowadzenie określonych ilościowo i czasowo celów w zakresie produkcji baterii w UE; wzywa państwa członkowskie i Komisję, aby w związku z tym zidentyfikowały we współpracy z sektorem lotnictwa potencjalne synergie z sektorem transportu drogowego w celu maksymalizacji inwestycji publicznych i prywatnych, zwłaszcza w dziedzinie produkcji i recyklingu akumulatorów i ogniw paliwowych.

35. wzywa Komisję do stworzenia ram politycznych wspierających upowszechnianie technologii elektrycznych statków powietrznych, obejmujących przekazywanie części dochodów z lotnictwa w ramach ETS lub wszelkie opodatkowanie lotnictwa do CAJU, zgodnie z wnioskiem dotyczącym dyrektywy w sprawie opodatkowania energii⁽²²⁾;

36. wzywa Komisję do stworzenia strategii mającej na celu zapewnienie, aby niezbędna dla lotnictwa elektrycznego infrastruktura, w tym infrastruktura wytwarzania energii, podłączenia do sieci i ładowania, była rozwijana współmiernie do rozpowszechniania się samolotów elektrycznych; przypomina, że ograniczona dostępność czystego wodoru i brak infrastruktury może opóźnić wprowadzenie do użytku samolotów napędzanych wodorem; wzywa Komisję, by opracowała ukierunkowaną strategię na rzecz produkcji i magazynowania wodoru;

⁽²¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134).

⁽²²⁾ Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51).

37. wzywa EASA do kontynuowania prac mających na celu ustanowienie standardów certyfikacji i ścieżek, które sprawia, że samoloty elektryczne i hybrydowo-elektryczne będą opłacalne i będą mogły być wprowadzane na rynek w znacznie krótszym czasie; wzywa Komisję do zapewnienia niezbędnych zasobów w tym zakresie, zwłaszcza personelu;

38. wzywa Komisję do opracowania europejskiej strategii skoordynowanego podejścia do rozwoju, certyfikacji i wdrażania statków powietrznych nowej generacji, w tym eVTOL, w celu zwiększenia świadomości Europejczyków na temat korzyści związanych z ich użytkowaniem oraz wsparcia inwestycji prywatnych i publicznych, przy jednoczesnym utrzymaniu bazy technologicznej i wiodącej pozycji Europy; uważa, że lotnictwo elektryczne niesie ze sobą obietnicę bardziej zrównoważonej przyszłości dla podróży lotniczych, a ukierunkowana kampania informacyjna ma kluczowe znaczenie dla pogłębiania świadomości obywateli na temat potencjalnych korzyści tego rozwiązania i jego oddziaływania;

o
o o

39. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.
