Η θέση του Συμβουλίου της ΕΕ για όσα ορίζει το Fit for 55 για αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές, εναλλακτικά καύσιμα

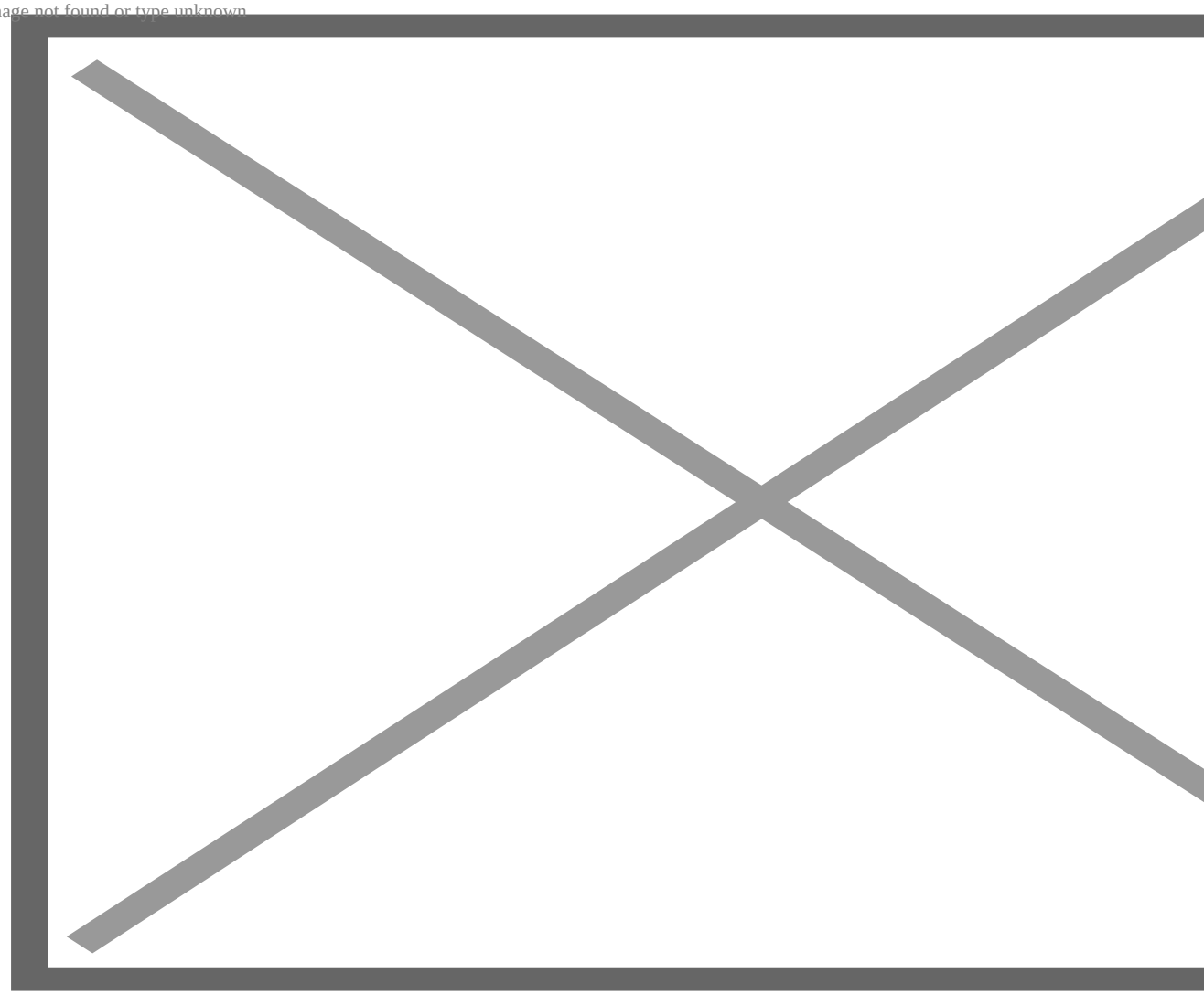
2022/06/08 09:33 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Οι ευρωπαίοι υπουργοί Μεταφορών ενέκριναν κοινή θέση («γενική προσέγγιση») για καθεμία από τις τρεις νομοθετικές προτάσεις της δέσμης «**Προσαρμογή στον στόχο του 55%**» (Fit for 55) όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών (υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR), FuelEU Maritime, ReFuelEU Aviation).

Πρόκειται για ένα σημαντικό βήμα στην εφαρμογή της νομοθετικής δέσμης Fit for 55. Η δέσμη αυτή αναμένεται να δώσει στην ΕΕ τη δυνατότητα να επιτύχει τους στόχους της για το κλίμα: μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 και ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2050.

Όσον αφορά ειδικότερα τον τομέα των μεταφορών, στόχος είναι η **μείωση κατά 90%** των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (που σήμερα αντιπροσωπεύουν πάνω από το 1/4 των εκπομπών της ΕΕ).

Image not found or type unknown



Fit for 55: towards more sustainable transport

Υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR)

Το Συμβούλιο ενέκρινε γενική προσέγγιση σχετικά με το σχέδιο κανονισμού για την **ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων** (AFIR).

Βασικός στόχος της πρότασης αυτής είναι να εξασφαλιστεί η ύπαρξη ικανού δικτύου υποδομών, προσβάσιμων στο κοινό, για **την επαναφόρτιση ή τον ανεφοδιασμό οδικών οχημάτων ή πλοίων με εναλλακτικά καύσιμα**.

Η πρόταση αποσκοπεί επίσης στην παροχή **εναλλακτικών λύσεων αντί της χρήσης κινητήρων από ελλιμενισμένα πλοία και σταθμευμένα αεροσκάφη**.

Τέλος, στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι υπάρχει **πλήρης διαλειτουργικότητα** εντός της ΕΕ και ότι οι υποδομές αυτές είναι **εύχρηστες**.

Η παραπάνω πρόταση, λοιπόν, παίζει σημαντικό ρόλο στην επιτάχυνση της

ανάπτυξης των υποδομών αυτών, προκειμένου να μην περιοριστεί η χρήση οχημάτων και πλοίων μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών, απεναντίας να ξεκινήσει ένας ενάρετος κύκλος ώστε να μπορέσει να μειωθεί σημαντικά το αποτύπωμα άνθρακα του τομέα των μεταφορών.

Με τους αναθεωρημένους κανόνες, θα σταλεί **σαφές μήνυμα στους πολίτες και τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι θα εγκατασταθούν επαρκείς και εργονομικές υποδομές επαναφόρτισης σε ολόκληρη την Ένωση**.

Η γενική προσέγγιση του Συμβουλίου **διατηρεί τις θεμελιώδεις πτυχές της πρότασης της Επιτροπής**, δηλαδή τις **βασικές παραμέτρους που θα έχουν πραγματικό αντίκτυπο στο κλίμα**, και συγκεκριμένα:

- όσον αφορά την επαναφόρτιση ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων, τις απαιτήσεις σχετικά με την ισχύ που πρέπει να παρέχεται ανάλογα με το μέγεθος του ταξινομημένου στόλου και τις απαιτήσεις κάλυψης του ΔΕΔ-Μ το 2025 και το 2030,
- όσον αφορά την επαναφόρτιση ηλεκτρικών βαρέων φορτηγών οχημάτων και τον ανεφοδιασμό με υδρογόνο, τις απαιτήσεις για την κάλυψη του ΔΕΔ-Μ το 2030, αρχής γενομένης από το 2025 για τα ηλεκτρικά βαρέα οχήματα,
- όσον αφορά την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία, τις απαιτήσεις που ισχύουν για το 2030.

Ωστόσο, η γενική προσέγγιση τροποποιεί ορισμένες πτυχές της πρότασης της Επιτροπής.

Προσαρμόζει το κείμενο της Επιτροπής στη συγκεκριμένη δυναμική της κατηγορίας των **ηλεκτρικών βαρέων οχημάτων**: Λόγω των εξελίξεων που αναμένονται κατά τα επόμενα έτη, ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα επαναφόρτισης, και λόγω του επιπέδου ανάπτυξης της αγοράς, που είναι λιγότερο προηγμένο από ό,τι για τα ελαφρά οχήματα, εγκρίθηκε μια **σταδιακή προσέγγιση** όσον αφορά την ανάπτυξη των υποδομών, η οποία προκρίνει μια λογική διαδρόμου, αρχής γενομένης από το 2025, με σκοπό την κάλυψη ολόκληρου του ΔΕΔ-Μ το 2030.

Για να εξασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή αποδοτικότητα των επενδύσεων στον **ανεφοδιασμό με υδρογόνο** και η προσαρμογή στις τεχνολογικές εξελίξεις, οι απαιτήσεις στο κείμενο εστιάζουν στην ανάπτυξη υποδομών ανεφοδιασμού με αέριο υδρογόνο καθ’ όλο το μήκος του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, με ιδιαίτερη έμφαση στους αστικούς κόμβους και τους πολυτροπικούς κόμβους. Οι εξελίξεις στον τομέα αυτόν θα αξιολογούνται τακτικά από την Επιτροπή για την αναπροσαρμογή και τη συμπλήρωση των απαιτήσεων ανάλογα με τις ανάγκες.

Το κείμενο προσαρμόστηκε επίσης με τρόπο που να εξασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις

ηλεκτρικής επαναφόρτισης συνάδουν με την **ποικιλομορφία των** επιτόπιων **καταστάσεων** και ότι οι επενδύσεις είναι ανάλογες προς τις ανάγκες, επιτρέποντας να προσαρμοστεί αναλόγως η συνολική ισχύς των σταθμών ηλεκτρικής επαναφόρτισης στα **τμήματα χαμηλής κυκλοφορίας του ΔΕΔ-Μ** ή ακόμη και να αυξηθεί η μέγιστη απόσταση μεταξύ των σταθμών επαναφόρτισης στα τμήματα **πολύ χαμηλής κυκλοφορίας**.

Σε ό,τι αφορά τη **χρηστικότητα** των υποδομών ηλεκτρικής επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με υδρογόνο, οι ανάγκες των χρηστών όσον αφορά τις διάφορες επιλογές πληρωμής και αναγραφής των τιμών λήφθηκαν πλήρως υπόψη, ενώ παράλληλα αποφεύχθηκαν οι δυσανάλογες επενδύσεις, ιδίως στις υφιστάμενες υποδομές.

Σε ό,τι αφορά την από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας εντός των θαλάσσιων λιμένων, οι διατάξεις απέκτησαν πλήρη συνοχή με την πρόταση FuelEUMaritime.

Επίσης, το κείμενο αποσαφηνίστηκε και εξορθολογίστηκε προκειμένου να διατυπωθούν ακριβέστερα οι υποχρεώσεις κάθε παράγοντα, να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση της προόδου και η κατάλληλη ενημέρωση των χρηστών, και να αποκτήσει ο κλάδος κοινά πρότυπα και κοινές τεχνικές προδιαγραφές.

Τέλος, για να ληφθούν πλήρως υπόψη οι αναμενόμενες σημαντικές εξελίξεις από πλευράς τεχνολογίας και αγοράς όσον αφορά τα **βαρέα οχήματα**, συμπεριλήφθηκε στη γενική προσέγγιση **ειδική ρήτρα επανεξέτασης** βραχυπρόθεσμα.

Προβλέφθηκε επίσης ενδιάμεση επανεξέταση ολόκληρου του κειμένου, και στη συνέχεια τακτική επανεξέταση.

Ανανεώσιμα καύσιμα και καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές

Το Συμβούλιο ενέκρινε επίσης τη γενική του προσέγγιση σχετικά με πρόταση για την προώθηση της χρήσης **ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές** (**πρωτοβουλία FuelEU Maritime**).

Στόχος της πρότασης είναι **να αυξηθεί η ζήτηση** και η συνεπής χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας, και παράλληλα να εξασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία της θαλάσσιας κυκλοφορίας και **να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις** στην εσωτερική αγορά.

Όπως και με τις αεροπορικές μεταφορές, η πρόταση αυτή είναι σημαντική γιατί θέτει τις θαλάσσιες μεταφορές στην τροχιά των στόχων της ΕΕ για το κλίμα για το 2030

και το 2050. Η πρόταση βασίζεται στην αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας λόγω της ποικιλομορφίας των τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας και, επομένως, επικεντρώνεται στη ζήτηση καυσίμων.

Η γενική προσέγγιση του Συμβουλίου διατηρεί τις θεμελιώδεις πτυχές της πρότασης της Επιτροπής, ιδίως το επίπεδο συμβολής της στους κλιματικούς στόχους, και ειδικότερα:

- το **πεδίο εφαρμογής** όσον αφορά το μέγεθος των πλοίων που καλύπτονται από την πρόταση και το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής,
- τους στόχους **μείωσης της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου** της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί των πλοίων,
- το πεδίο εφαρμογής των απαιτήσεων για την **από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας** ή, όσον αφορά άλλες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, για ελλιμενισμένα πλοία,
- την **πιστοποίηση** των καυσίμων,
- τη **διακυβέρνηση** σχετικά με τις νέες αυτές υποχρεώσεις, μεταξύ άλλων τις ποινές που πρέπει να επιβάλλονται στις εταιρείες σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των πλοίων τους και την κατανομή των εσόδων που προκύπτουν από τις ποινές αυτές στο Ταμείο Καινοτομίας.

Ωστόσο, **η γενική προσέγγιση** του Συμβουλίου τροποποιεί ορισμένες πτυχές της πρότασης της Επιτροπής, και ειδικότερα:

- Το πεδίο εφαρμογής των **απαιτήσεων όσον αφορά την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς** αναθεωρήθηκε ώστε οι επιβαλλόμενες υποχρεώσεις να επικεντρωθούν στα ελλιμενισμένα πλοία, να ρυθμιστούν καλύτερα οι εξαιρέσεις, να διασφαλιστεί η συνοχή με την πρόταση AFIR και να παρασχεθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επεκτείνουν τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται ήδη στα ελλιμενισμένα πλοία και σε εκείνα που είναι αγκυροβολημένα στους λιμένες.
- Οι διατάξεις σχετικά με τους **ρόλους των εταιρειών, των ελεγκτών και των δημόσιων αρχών,** καθώς και σχετικά με τις διαδικασίες παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης αποσαφηνίστηκαν και ενισχύθηκαν με στόχο τη διασφάλιση ενός πιο στέρεου συστήματος διακυβέρνησης. Με τον τρόπο αυτό υποστηρίζεται καλύτερα το έργο των ελεγκτών και οι δημόσιες αρχές μπορούν να διενεργούν συμπληρωματικούς ελέγχους.
- Οι διατάξεις σχετικά με τους υπολογισμούς **της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου** και τις σχετικές **ποινές** και **πρόστιμα** αναθεωρήθηκαν και ενισχύθηκαν προκειμένου να αποσαφηνιστεί το πεδίο εφαρμογής τους και να αποφευχθεί η καταστρατήγηση του κανονισμού.
- Προστέθηκαν ορισμένες διατάξεις, περιορισμένης χρονικής διάρκειας,

προκειμένου να ληφθούν υπόψη **οι γεωγραφικές ιδιαιτερότητες των κρατών μελών** όσον αφορά τα μικρότερα νησιά και τις απομονωμένες περιοχές που εξαρτώνται οικονομικά σε μεγάλο βαθμό από τη συνδεσιμότητά τους, καθώς και η **πλοήγηση σε πάγο**. Προστέθηκαν επίσης διατάξεις για τις **εξόχως απόκεντρες περιοχές**, δεδομένου του ειδικού καθεστώτος τους.

- Για τον περιορισμό της **διαρροής άνθρακα** προστέθηκαν άλλες διατάξεις σχετικά με τους **λιμένες μεταφόρτωσης για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων**, οι οποίες δεν εξετάζονταν στην πρόταση της Επιτροπής. Ορισμένα κράτη μέλη είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένα στον ανταγωνισμό από λιμένες μεταφόρτωσης τρίτων χωρών, ελλείψει παρόμοιου προτύπου σε διεθνές επίπεδο. Οι διατάξεις αυτές, οι οποίες διευρύνουν το φάσμα των εκπομπών που καλύπτονται από τον κανονισμό, θα έχουν θετικό αντίκτυπο στη μείωση των εκπομπών.
- Τέλος, προστέθηκαν ορισμένες διατάξεις για την τόνωση της ζήτησης των πιο καθαρών βιώσιμων καυσίμων, συγκεκριμένα των **καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές** (RFNBO).

The infographic presents the goals and benefits of the

Βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές

Το Συμβούλιο κατέληξε σε γενική προσέγγιση σχετικά με την πρόταση που αποσκοπεί στη διασφάλιση ισότιμων **όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (πρωτοβουλία ReFuelEU Aviation)**.

Στόχος της πρότασης είναι να αυξηθούν τόσο η ζήτηση όσο και η προσφορά **βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών (SAF)**, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, και παράλληλα να διασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε ολόκληρη την αγορά αερομεταφορών της ΕΕ.

Πρόκειται για μια σημαντική πρόταση με σκοπό να τεθούν οι αεροπορικές μεταφορές στην πορεία των στόχων της ΕΕ για το κλίμα έως το 2030 και το 2050, δεδομένου ότι τα SAF αποτελούν έναν από τους κύριους βραχυπρόθεσμους και μεσοπρόθεσμους παράγοντες απανθρακοποίησης των αερομεταφορών.

Χάρη στην πρόταση αυτή θα μπορέσουν να αντιμετωπιστούν οι παράγοντες που διαμορφώνουν μια επιζήμια για την ανάπτυξη των SAF κατάσταση, δηλ. η χαμηλή προσφορά, η χαμηλή ζήτηση και οι τιμές που παραμένουν πολύ υψηλότερες από εκείνες των ορυκτών καυσίμων.

Η γενική προσέγγιση του Συμβουλίου διατηρεί τις θεμελιώδεις πτυχές της πρότασης της Επιτροπής, ιδίως το επίπεδο συμβολής της στους κλιματικούς στόχους, και ειδικότερα:

- Την υποχρέωση των προμηθευτών αεροπορικών καυσίμων να διασφαλίζουν ότι όλα τα καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών στους ενωσιακούς αερολιμένες θα περιέχουν **ελάχιστο μερίδιο SAF από το 2025**, και **ελάχιστο μερίδιο συνθετικών καυσίμων** από το 2030, με σταδιακή αύξηση των μεριδίων αυτών έως το 2050 («εντολή και επιμέρους εντολή ενσωμάτωσης»). Η γενική προσέγγιση προβλέπει επίσης αύξηση του ελάχιστου μεριδίου για το 2030 από 5 σε 6%.
- Τον καθορισμό **μεταβατικής περιόδου** κατά την οποία οι προμηθευτές καυσίμων θα έχουν τη δυνατότητα να επιτύχουν την εντολή ενσωμάτωσης των SAF ως σταθμισμένο μέσο όρο επί των καυσίμων που προμήθευσαν ανά την Ένωση, προκειμένου να διευκολυνθεί η οργάνωση της οδού κατά το στάδιο δημιουργίας της, χωρίς να επηρεάζεται το παγκόσμιο επίπεδο εκπομπών.
- Την υποχρέωση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών να διασφαλίζουν ότι η ετήσια ποσότητα αεροπορικών καυσίμων με την οποία ανεφοδιάζονται σε συγκεκριμένο ενωσιακό αερολιμένα ανέρχεται τουλάχιστον στο 90% των ετήσιων απαιτούμενων αεροπορικών καυσίμων με σκοπό την **αντιμετώπιση του εφοδιασμού με πλεονάζοντα καύσιμα**

.

- Την υποχρέωση **υποβολής εκθέσεων** για τους προμηθευτές καυσίμων και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.
- Τους κανόνες σχετικά με τις **αρμόδιες αρχές**, που ορίζονται από τα κράτη μέλη για τη διασφάλιση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, και τους κανόνες σχετικά με τα πρόστιμα.

Ωστόσο, η γενική προσέγγιση του Συμβουλίου τροποποιεί ορισμένες πτυχές της πρότασης της Επιτροπής, με σκοπό να διευκολυνθεί και να επιταχυνθεί η ανάπτυξη των SAF. Οι τροποποιήσεις αυτές συνίστανται ειδικότερα στα εξής:

- Τη δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν το σχέδιο κανονισμού σε αερολιμένες **κάτω από ένα ορισμένο όριο κίνησης**.
- Την επέκταση του **πεδίου εφαρμογής** σε ό,τι αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.
- Την επέκταση του πεδίου εφαρμογής των **επιλέξιμων** βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων. Όσον αφορά τα βιοκαύσιμα, το πεδίο εφαρμογής επεκτείνεται στα άλλα πιστοποιημένα βιοκαύσιμα που συμμορφώνονται με τα κριτήρια βιωσιμότητας και μείωσης εκπομπών της οδηγίας RED, με όριο το 3 % και με εξαίρεση τα βιοκαύσιμα που προέρχονται από καλλιέργειες τροφίμων και ζωοτροφών που εξαιρούνται.
- Την εισαγωγή **εθνικών δυνατοτήτων ευελιξίας** χάρη στις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να αυξήσουν την επιμέρους εντολή τους για τα συνθετικά καύσιμα σε εθνικό επίπεδο, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και για περιορισμένο χρονικό διάστημα.
- Την εισαγωγή της δυνατότητας των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών να χορηγούν **απαλλαγή από τις διατάξεις σχετικά με τον εφοδιασμό με πλεονάζοντα καύσιμα** για ορισμένες πτήσεις σε περίπτωση σοβαρών και επαναλαμβανόμενων λειτουργικών δυσκολιών ή διαρθρωτικών δυσκολιών στον εφοδιασμό με καύσιμα σύμφωνα με καθορισμένα κριτήρια.
- Την εισαγωγή **υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων για τους προμηθευτές** καυσίμων και τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας («ο Οργανισμός») σχετικά με τη χρήση ουσιών με επιπτώσεις πλην του CO2 στην αεροπορία.
- Την τεκμηρίωση **της συλλογής δεδομένων και των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων** με σκοπό να διασφαλιστεί η παρακολούθηση των επιπτώσεων του κανονισμού στην ανταγωνιστικότητα των φορέων εκμετάλλευσης και των πλατφορμών της ΕΕ, και να βελτιωθεί η γνώση σχετικά με τις επιπτώσεις των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών πλην του CO2.
- Νέες εκτιμήσεις που θα πρέπει να συμπεριλάβει η Επιτροπή στην έκθεσή της το 2027, συμπεριλαμβανομένων **των επιπτώσεων του κανονισμού** στη συνδεσιμότητα, στη διαρροή άνθρακα και στις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού,

καθώς και στη μελλοντική χρήση του υδρογόνου και της ηλεκτρικής ενέργειας.