



Βρυξέλλες, 19 Νοεμβρίου 2021
(OR. en)

13897/21

Διοργανικός φάκελος:
2021/0210(COD)

TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων/Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 12813/21

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 10327/21 INIT + ADD1-3

Θέμα: Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

- Έκθεση προόδου / Συζήτηση προσανατολισμού
-

Η Προεδρία έχει προγραμματίσει την παρουσίαση έκθεσης προόδου και την πραγματοποίηση συζήτησης προσανατολισμού κατά το Συμβούλιο ΜΤΕ (Μεταφορές) της 9ης Δεκεμβρίου 2021 σχετικά με το προαναφερόμενο θέμα. Προκειμένου να ενημερωθούν οι υπουργοί σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί μέχρι σήμερα και να παρασχεθεί καθοδήγηση για την ανταλλαγή απόψεων επί ουσιαστών θεμάτων, η Προεδρία εκπόνησε έκθεση προόδου (στο παράρτημα I) και έγγραφο πολιτικής (στο παράρτημα II).

Η ΕΜΑ/το Συμβούλιο θα κληθεί να σημειώσει την έκθεση προόδου που περιέχεται στο παράρτημα I. Το Συμβούλιο θα κληθεί να εξετάσει τα ζητήματα που εκτίθενται στο παράρτημα II.

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Επιτροπή υπέβαλε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 14 Ιουλίου 2021, στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο 55 % (Fit for 55)¹ με στόχο να καταστούν οι πολιτικές της ΕΕ για το κλίμα, την ενέργεια, τη χρήση της γης, τις μεταφορές και τη φορολογία κατάλληλες για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για καθαρή εγχώρια μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990.

Σκοπός της δέσμης μέτρων «Fit for 55» είναι η επίτευξη των στόχων που συμφωνήθηκαν στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα², ώστε να μετασηματιστούν ριζικά η οικονομία και η κοινωνία για ένα δικαιότερο, πιο οικολογικό και πιο ευημερούν μέλλον. Η μείωση των εκπομπών κατά την επόμενη δεκαετία είναι ζωτικής σημασίας, προκειμένου η Ευρώπη να καταστεί η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος στον κόσμο έως το 2050 και να γίνει πραγματικότητα η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος να τεθεί η ΕΕ σε πορεία κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, θα απαιτηθεί μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά περίπου 90 %. Η ανωτέρω πρόταση θα συμβάλει σημαντικά εν προκειμένω, δεδομένου ότι κύριος στόχος της είναι η αύξηση της ζήτησης και της συνεπούς χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας, με παράλληλη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και αποφυγή στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά. Συγκεκριμένα, οι κύριες διατάξεις της επικεντρώνονται στις ακόλουθες πτυχές:

- (i) καθορισμός στόχων μείωσης της έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί των πλοίων·
- (ii) πρόβλεψη απαιτήσεων για τη χρήση ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή τη χρήση ενέργειας μηδενικών εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό που θα ισχύουν από το 2030·

¹ Η δέσμη αποτελείται από δώδεκα προτάσεις της Επιτροπής στους τομείς της ενέργειας, του περιβάλλοντος, της φορολογίας, του εμπορίου και των μεταφορών· αναμένεται να υποβληθούν πρόσθετες προτάσεις στον τομέα της ενεργειακής πολιτικής πριν από το τέλος του τρέχοντος έτους. Τρεις νομοθετικές προτάσεις συνδέονται άμεσα με τις πολιτικές μεταφορών: η ανωτέρω πρόταση (δηλαδή ο προτεινόμενος κανονισμός για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές — «FuelEU Maritime»), ο προτεινόμενος κανονισμός σχετικά με τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στον κλάδο των αερομεταφορών («ReFuel Aviation») και ο προτεινόμενος κανονισμός για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων («AFIR»)

² Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021).

(iii) καθορισμός των αρχών για τον υπολογισμό των βιοκαυσίμων, των βιοαερίων, των ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης και των ανακυκλωμένων ανθρακούχων καυσίμων στο πλαίσιο των στόχων μείωσης της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου·

(iv) θέσπιση του πιστοποιητικού συμμόρφωσης FuelEU και της υποχρέωσης των πλοίων να το φέρουν· και

(v) καθιέρωση διαδικασιών παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων, επαλήθευσης, επιθεώρησης και επιβολής, καθώς και οικονομικών διατάξεων (συμπεριλαμβανομένων των κυρώσεων για τη μη συμμόρφωση των πλοίων, καθώς και της διάθεσης των εν λόγω κυρώσεων στο Ταμείο Καινοτομίας).

Επίσης, ο φάκελος παρουσιάζει διασυνδέσεις με άλλες προτάσεις της δέσμης «Fit for 55». Ειδικότερα, ο περιλαμβανόμενος ορισμός των καυσίμων καθώς και ορισμένες παράμετροι που χρησιμοποιούνται για την καταμέτρησή τους (π.χ. κριτήρια μείωσης των αερίων θερμοκηπίου καθώς και η πιστοποίηση των ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών) προέρχονται από την οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (RED)³. Ορισμένες διατάξεις σχετικά με την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε θαλάσσιους λιμένες συνδέονται στενά με τον προτεινόμενο κανονισμό για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων — «AFIR»⁴. Υπενθυμίζεται επίσης ότι ο ρυθμός της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές στον συγκεκριμένο τομέα θα επηρεαστεί σημαντικά από την αναθεώρηση του ΣΕΔΕ⁵, η οποία τώρα αφορά επίσης τις θαλάσσιες μεταφορές και εισάγει μηχανισμό τιμολόγησης του άνθρακα.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ως επιτροπή αρμόδια⁶ για την πρόταση FuelEU Maritime και τον κ. Jörgen Warborn (ΣΔ, EPP) ως εισηγητή.

³ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12. 2018).

⁴ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου — έγρ. 10877/21 + ADD 1-7.

⁵ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου, και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 — έγρ. 10875/21 + ADD 1 – 7.

⁶ Οι κοινοβουλευτικές επιτροπές ITRE και ENVI θα ενεργούν στο πλαίσιο της διαδικασίας συνδεδεμένων επιτροπών (άρθρο 57 του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου).

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και η Επιτροπή των Περιφερειών δεν έχουν ακόμη γνωμοδοτήσει επί της πρότασης.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΝ

Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας, η πρόταση FuelEU Maritime αποτέλεσε αντικείμενο σημαντικού αριθμού συνεδριάσεων στο επίπεδο της Ομάδας «Θαλάσσιες μεταφορές». Μέχρι σήμερα, έντεκα συνεδριάσεις αφιερώθηκαν σε διεξοδική κατ' άρθρο εξέταση της πρότασης, στην εκτίμηση επιπτώσεων και στη διασύνδεσή της με άλλες προτάσεις της δέσμης «Fit for 55».

Επιπλέον, η πρόταση FuelEU Maritime εξετάστηκε στο πλαίσιο ευρύτερης ανταλλαγής απόψεων σχετικά με τους τρεις –σχετιζόμενους με τις μεταφορές– φακέλους της δέσμης μέτρων «Fit for 55», η οποία πραγματοποιήθηκε κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων στις 12 Νοεμβρίου 2021.

Η σλοβενική Προεδρία εκπόνησε επίσης έκθεση (έγγρ. 13977/21) με σκοπό να παράσχει συνολική επισκόπηση των εργασιών και της προόδου που έχει σημειωθεί όχι μόνο όσον αφορά την πρόταση αυτή, αλλά συνολικά τη δέσμη μέτρων «Fit for 55». Η έκθεση επικεντρώνεται στις οριζόντιες πτυχές της δέσμης, όπως οι διασυνδέσεις μεταξύ των προτάσεων, και στα κύρια ζητήματα που έχουν θιγεί μέχρι στιγμής στις συζητήσεις. Η έκθεση διανεμήθηκε σε όλες τις συνθέσεις του Συμβουλίου που είναι αρμόδιες για τις διάφορες προτάσεις της δέσμης ως έγγραφο αναφοράς.

IV. ΚΥΡΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΣ

Οι συζητήσεις κατέδειξαν ότι τα κράτη μέλη δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην πρόταση, συμμεριζόμενα το σκεπτικό και τους στόχους της. Ωστόσο, απέδειξαν επίσης ότι η πρόταση θεωρείται περίπλοκη, τόσο από τεχνική όσο και από πολιτική άποψη, και ότι θα χρειαστεί περισσότερος χρόνος για να εξεταστεί δεόντως από τα κράτη μέλη. Πράγματι, κατά τη διάρκεια των συζητήσεων, πολλές αντιπροσωπίες ανέφεραν τακτικά τις γενικές ή κοινοβουλευτικές επιφυλάξεις τους εξέτασης σχετικά με την πρόταση.

Τα κύρια πολιτικά ζητήματα που υπογραμμίστηκαν κατά τη διάρκεια των συζητήσεων αφορούν τις ακόλουθες πτυχές:

1) το πεδίο εφαρμογής, αφενός το «ουσιαστικό» πεδίο εφαρμογής (δηλαδή την εφαρμογή σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5000 τόνων) και, αφετέρου, το «γεωγραφικό» πεδίο εφαρμογής (δηλαδή την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού σε πλοία όσον αφορά το 50 % της ενέργειας που χρησιμοποιείται σε πλόες που αναχωρούν/καταφθάνουν σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, όπου ο τελευταίος/επόμενος λιμένας υπάγεται στη δικαιοδοσία τρίτης χώρας)·

2) τους στόχους μείωσης της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου·

3) τις απαιτήσεις για την ηλεκτρική τροφοδότηση από ξηράς (OPS)·

4) τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών καθώς και κανόνες για τον υπολογισμό τους με σκοπό την επίτευξη των στόχων μείωσης της έντασης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου· και

5) τη διακυβέρνηση της πρότασης (συμπεριλαμβανομένων των πτυχών επιβολής και κυρώσεων).

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η σλοβενική Προεδρία δεν έκρινε σκόπιμο να εργαστεί προς την κατεύθυνση συμβιβαστικής λύσης που θα αντιμετωπίζει ουσιώδη ή αμφιλεγόμενα ζητήματα στο παρόν στάδιο, αλλά επικεντρώθηκε σε ένα συμβιβαστικό κείμενο που περιορίζεται σε συντακτικές ή τεχνικές πτυχές⁷, το οποίο παρουσιάστηκε και εξετάστηκε στο επίπεδο της Ομάδας «Θαλάσσιες Μεταφορές».

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση τις εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί έως τώρα, η Προεδρία αντλεί τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. ενώ τα κράτη μέλη συμφωνούν σε μεγάλο βαθμό με τους περισσότερους στόχους του σχεδίου κανονισμού, χρειάζονται περισσότερο χρόνο για τη δέουσα εξέτασή του· και
2. ως εκ τούτου, απαιτούνται περαιτέρω εργασίες, προκειμένου να σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος όσον αφορά τη συγκεκριμένη πρόταση.

Με βάση τα ανωτέρω, καλούνται η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων και το Συμβούλιο να σημειώσουν την παρούσα έκθεση προόδου σχετικά με την πρόταση FuelEU Maritime.

⁷ Έγγρ. 12813/21.

Έγγραφο πολιτικής για την καθοδήγηση της συζήτησης στο Συμβούλιο ΜΤΕ (Μεταφορές) της 9ης Δεκεμβρίου 2021

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν βασικό φορέα για το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο και τη συνδεσιμότητα της ΕΕ. Μολονότι ο τομέας αποτελεί αναμφισβήτη σημαντική κινητήρια δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης και αποφέρει σημαντικά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη στην ΕΕ, έχει επίσης αντίκτυπο στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Παρά την πρόοδο που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια, ο τομέας της ναυτιλίας εξακολουθεί να βασίζεται σχεδόν εξ ολοκλήρου στα ορυκτά καύσιμα και αποτελεί σημαντική πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και άλλων επιβλαβών ρύπων.

Το ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα⁸ αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 και θέτει την ΕΕ σε πορεία κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, αναμένοντας μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 %. Για να διευκολυνθεί η επίτευξη αυτού του στόχου, εγκρίθηκαν ορισμένες νομοθετικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της δέσμης «Fit for 55» τον Ιούλιο του 2021. Η πρόταση «**FuelEU Maritime**»⁹ αποτελεί μέρος της δέσμης μέτρων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των εκπομπών από τον τομέα της ναυτιλίας. Ειδικότερα, η εν λόγω πρωτοβουλία θεσπίζει κανόνες για τη μείωση της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου από πλοία που καταπλέουν, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών της ΕΕ, προωθώντας παράλληλα την αυξημένη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Κατά τη διάρκεια της σλοβενικής Προεδρίας, η πρόταση και η σχετική εκτίμηση επιπτώσεων αναλύθηκαν διεξοδικά στο επίπεδο της Ομάδας «Θαλάσσιες Μεταφορές». Η συζήτηση κατέδειξε σαφώς ότι τα κράτη μέλη δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην παρούσα πρόταση, συμμεριζόμενα το σκεπτικό και τους στόχους της. Ωστόσο, ο ιδιαίτερα τεχνικός χαρακτήρας και η πολυπλοκότητα ορισμένων διατάξεων απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή και περαιτέρω εξέταση. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Προεδρία θεωρεί ότι θα ήταν επωφελής η ανταλλαγή απόψεων στο επίπεδο του Συμβουλίου ΜΤΕ (Μεταφορές). Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη καλούνται να ανταλλάξουν απόψεις όσον αφορά τις ακόλουθες πτυχές της πρότασης:

⁸ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021).

⁹ Πρόταση κανονισμού για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (έγγρ. 10327/21 + ADD 1 – 3).

1. τον τρόπο με τον οποίο οικοδομούνται τα δύο κύρια μέτρα περί του περιορισμού της ετήσιας έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του πλοίου και της χρήσης της ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς ή της ενέργειας μηδενικών εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό, συμπεριλαμβανομένων της διεθνούς διάστασης και των επιπτώσεων
 2. τη συνολική διακυβέρνηση για την εφαρμογή και επιβολή του προτεινόμενου κανονισμού (π.χ. δραστηριότητες παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, διαδικασίες επαλήθευσης, κυρώσεις κ.λπ.).
-