

*Clean fuels for all*

# ΣΥΧΝΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (FAQS)



Η πρότασή μας «**Clean Fuels For All**» είναι πιθανό να προκαλέσει μια σειρά ερωτήσεων από ενδιαφερόμενους φορείς, όπως οι διαμορφωτές πολιτικής σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, οι πιθανοί βιομηχανικοί μας εταίροι, η επενδυτική κοινότητα, και φυσικά η κοινωνία των πολιτών, οι ίδιοι οι πολίτες και οι καταναλωτές. Η καλή κατανόησή της πρότασης μας είναι ύψιστης σημασίας για εμάς.

Για αυτό το λόγο, αναπτύξαμε μια σειρά από FAQs με στόχο να καλύψουμε τις τεχνικές και πρακτικές πτυχές της πρότασής μας και οι οποίες δεν αναλύονται με λεπτομέρεια στη Σύνοψη.

Έχουμε κατηγοριοποιήσει τις ερωτήσεις σε τρεις κύριες ομάδες:

- Ο κλαδος διυλισής και η μεταβαση στην κλιματικη ουδετεροτητα
- Η δυνατικη πορεια του κλαδου προς την απανθρακοποιηση των μεταφορων
- Υγρα καυσιμα χαμηλου ανθρακα
- Ανθρακινο αποτυπωμα των υγρων καυσιμων χαμηλου ανθρακα
- Το κοστος των υγρων καυσιμων χαμηλου ανθρακα
- Τεχνολογιες χαμηλου ανθρακα
- Επενδυσεις
- Προτασεις συνεργασιας και πολιτικης

# ΛΙΣΤΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

## Ο ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΟΥΔΕΤΕΡΟΤΗΤΑ

1. ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΕ ΜΙΑ ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΟΥΔΕΤΕΡΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
2. ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΥ ΑΝΤΙΤΙΘΕΤΑΙ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

## Η ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3. ΓΙΑΤΙ ΕΞΕΤΑΖΕΤΕ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
4. ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΟΥΝ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΤΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ
5. ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ Η ΜΕΙΩΣΗ 100 ΜΤ CO<sub>2</sub> / ΕΤΟΣ
6. ΑΠΟ ΤΙ ΘΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΟ 2050

## ΥΓΡΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

7. ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΠΟΙΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΝΤΑΙ ΑΥΤΗΝ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ
8. ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
9. ΓΙΑΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΛΟΓΟΣ ΓΙΑ ΥΓΡΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ (ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ) ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΗΔΕΝΙΚΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ
10. ΠΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

11. ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
12. ΕΧΟΥΝ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟ ΣΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΕΡΑ ΚΑΙ, ΕΑΝ ΝΑΙ, ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟ
13. ΠΟΤΕ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ
14. ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΥΜΒΑΤΑ ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΟΥ
15. ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΑΠΟ ΑΥΤΕΣ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΟΥΜΕ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ

## ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

16. ΠΟΙΟ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΟΡΥΚΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΟ 2050

## ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

17. ΤΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟ ΘΑ ΕΧΟΥΝ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ, ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΜΟΝΑΔΑ
18. ΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΝΑ ΜΕΙΩΘΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΜΕΓΑΛΗ ΚΛΙΜΑΚΑ
19. ΓΙΑΤΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΘΑ ΕΞΟΜΑΛΥΝΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ

## ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

20. ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΜΑΣ ΟΔΗΓΗΣΟΥΝ ΣΤΙΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

## ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

21. ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΥΨΟΣ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΦΙΛΟΔΟΞΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ
22. ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΥΤΩΝ ΤΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ
23. ΠΟΥ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΟΥΝ ΟΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

24. ΠΩΣ ΘΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΟΙ ΑΛΥΣΙΔΕΣ ΑΞΙΑΣ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΦΙΛΟΔΟΞΙΑΣ
25. ΤΙ ΕΙΔΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΖΗΤΑΤΕ
26. ΤΙ ΖΗΤΑΕΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

## Ο ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΚΑΙ Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΟΥΔΕΤΕΡΟΤΗΤΑ

# 01

## ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΣΤΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΕ ΜΙΑ ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΟΥΔΕΤΕΡΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ;

Οι μεταφορές θα παραμείνουν η ραχοκοκαλιά της ευρωπαϊκής οικονομίας και πρέπει να διασφαλίσουμε ότι το σύστημα μεταφορών μας θα παραμείνει ανταγωνιστικό, ενεργειακά ασφαλές και προσιτό.

Αν και αναμένουμε ότι η ζήτηση υγρών καυσίμων στην Ευρώπη θα μειωθεί σταδιακά με την πάροδο του χρόνου λόγω της υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης στους παραδοσιακούς κινητήρες και της μεγαλύτερης διείσδυσης στην αγορά ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων, τα υγρά καύσιμα, με τα μοναδικά χαρακτηριστικά τους θα παραμείνουν ασυναγώνιστη λύση για όλες τις μεταφορές. Μια **πανευρωπαϊκή έρευνα καταναλωτών του 2019**, με 10.000 ερωτώμενους, κατέδειξε ότι οι πολίτες της ΕΕ θέλουν να έχουν περισσότερες επιλογές για τη μετάβαση σε κλιματικά ουδέτερες μεταφορές και προτρέπουν τις κυβερνήσεις τους να υποστηρίξουν την ανάπτυξη πολλαπλών τεχνολογιών καθαρών οχημάτων. Τα πράσινα καύσιμα εξασφαλίζουν για τους καταναλωτές τη δυνατότητα της επιλογής, καθιστώντας τη μετάβαση σε μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία προσιτή σε όλους, προσφέροντας έτσι σαφή οφέλη για την ευρωπαϊκή κοινωνία και την οικονομία της.

Παράλληλα, είναι και θα παραμείνουν ιδιαίτερα σημαντικά για τους τομείς των βαρέων μεταφορών, της ναυτιλίας και της αεροπορίας, για τους οποίους επί του παρόντος δεν υπάρχουν άλλες εναλλακτικές λύσεις χαμηλού άνθρακα.

Η κοινωνία απαιτεί λύσεις για περισσότερη ενέργεια, που παρέχεται με νέους και καλύτερους τρόπους για ένα μέλλον χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Τα πράσινα καύσιμα μπορούν να παρέχουν ασφαλή, αξιόπιστη και προσιτή ενέργεια, που είναι τεχνολογικά προηγμένη και φιλική προς το κλίμα. Η Ευρωπαϊκή Διύλιση θα διαδραματίσει σημαντικό και διαρκή ρόλο στις ενεργειακές επιλογές του μέλλοντος, παρέχοντας πράσινα καύσιμα, που παράλληλα με τον ηλεκτρισμό, το υδρογόνο και τα αέρια καύσιμα θα αποτελούν τους νέους φορείς ενέργειας για τις μεταφορές του μέλλοντος. Η συνεργασία μεταξύ των βιομηχανιών θα διευκολύνει την παραγωγή των υγρών καυσίμων χαμηλού άνθρακα.

# 02

## ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΥ ΑΝΤΙΤΙΘΕΤΑΙ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Κάθε άλλο. Οι δυο τεχνολογίες δεν είναι ανταγωνιστικές, αλλά συμπληρωματικές.

Η ηλεκτροκίνηση είναι μια υποσχόμενη νέα τεχνολογία για τις οδικές μεταφορές, ειδικά τις αστικές. Ωστόσο, ο πλήρης εξηλεκτρισμός δεν είναι δυνατός για τους περισσότερους τρόπους μεταφορών, όπως την αεροπορία, τη ναυτιλία, και σε μεγάλο βαθμό τις βαριές οδικές μεταφορές.

Έτσι, τα πράσινα καύσιμα θα παραμείνουν σημαντικό μέρος του ενεργειακού μίγματος, εξαιτίας της ισχυρής ζήτησης για αυτά από τις εμπορικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές, όπου ο εξηλεκτρισμός δεν είναι τεχνολογικά δυνατός. Θα καταστήσουν δυνατή συνεπώς την προοδευτική απαλλαγή των τομέων αυτών από τον άνθρακα.

Για αυτό το λόγο, είμαστε πεπεισμένοι ότι τα πράσινα καύσιμα και η ηλεκτροκίνηση θα συνυπάρξουν ως λύσεις για τη μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές, καθώς δεν υπάρχει μια τεχνολογία που μπορεί μόνη της να αντιμετωπίσει την πρόκληση της μετάβασης σε κλιματικά ουδέτερες μεταφορές. Για την κατηγορία ελαφρών οχημάτων ειδικά, η ηλεκτροκίνηση θα είναι πολύ σημαντική, ωστόσο για ορισμένες περιοχές ή χρήστες μπορεί να είναι λιγότερο πρακτική. Τα πράσινα καύσιμα επιτρέπουν στους καταναλωτές την επιλογή μεταξύ τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, διασφαλίζοντας ότι η κλιματική ουδετερότητα θα είναι προσιτή για όλους.

Τα πράσινα καύσιμα του μέλλοντος είναι επομένως συμπληρωματικά της ηλεκτροκίνησης.

## Η ΔΥΝΗΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΑΝΘΡΑΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

## 03

## ΓΙΑΤΙ ΕΞΕΤΑΖΕΤΕ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Επί του παρόντος, τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις αερομεταφορές και στις θαλάσσιες μεταφορές δεν υπόκεινται σχεδόν σε καμία μορφή φορολόγησης. Εάν επρόκειτο να εισαχθούν σήμερα τα υγρά καύσιμα χαμηλού άνθρακα, δεν θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν τα καύσιμα που προέρχονται από ορυκτές πρώτες ύλες, λόγω της υψηλότερης τιμής τους και της έλλειψης ενός ισχυρού κανονιστικού πλαισίου. Αυτό θα είχε αντίκτυπο στους καταναλωτές καθώς και στην ανταγωνιστικότητα των αεροπορικών εταιρειών.

Όλοι μαζί, συλλογικά, πρέπει να δημιουργήσουμε μια πρωτοπόρα αγορά για τα υγρά καύσιμα

χαμηλού άνθρακα. Οι οδικές μεταφορές είναι προς το παρόν ο μόνος ισχυρά ρυθμιζόμενος τομέας, με συγκεκριμένες κατευθύνσεις διαμόρφωσης της τιμής των καυσίμων. Η δημιουργία μιας αγοράς για υγρά καύσιμα χαμηλού άνθρακα είναι επομένως απαραίτητη ώστε να καταστεί δυνατή η διαθεσιμότητα των προϊόντων, να αυξηθεί ο όγκος τους και, ως αποτέλεσμα, να μειωθεί η τιμή τους. Η ανταγωνιστική διείσδυση των υγρών καυσίμων χαμηλού άνθρακα σε πτήσεις μόνο εντός της ΕΕ, θα μπορούσε να διευκολυνθεί με επιπλέον συστήματα παροχής κινήτρων.

## 04

## ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΟΥΝ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΤΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Επί του παρόντος τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις αερομεταφορές και στις θαλάσσιες μεταφορές δεν υπόκεινται σχεδόν σε καμία μορφή φορολογίας. Συνεπώς, τα πράσινα καύσιμα, δε θα μπορούν να ανταγωνιστούν τα καύσιμα με βάση τη βενζίνη, δεδομένης της υψηλότερης τιμής τους και εξαιτίας της έλλειψης των σχετικών ρυθμίσεων.

Αυτό θα είχε αντίκτυπο στους καταναλωτές καθώς και στην ανταγωνιστικότητα των αεροπορικών εταιρειών. Προγράμματα κινήτρων θα μπορούσαν να διευκολύνουν

την ανταγωνιστική διείσδυση των πράσινων καυσίμων σε πτήσεις μόνο εντός ΕΕ. Η δημιουργία μιας αγοράς για τα πράσινα καύσιμα είναι απαραίτητη για να καταστεί δυνατή η διαθεσιμότητα των προϊόντων, να αυξηθούν οι ποσότητες και στη συνέχεια να μειωθεί η τιμή τους. Για αυτό το λόγο, προτείνουμε την ανάπτυξη των καυσίμων αυτών παράλληλα για τις οδικές, τις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές.

## 05

## ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ Η ΜΕΙΩΣΗ 100 ΜΤ CO<sub>2</sub> / ΕΤΟΣ

Με πολύ συγκεκριμένους όρους, η μείωση αυτή ισοδυναμεί με τη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> που θα πετύχαιναν 50 εκατομμύρια ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας (Battery Electric Vehicles) στο δρόμο.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας, το 2035, οι εκπομπές από τις μεταφορές θα ανέρχονται σε 500Mt CO<sub>2</sub>/ έτος, οπότε με τη χρήση των πράσινων καυσίμων, θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 100Mt CO<sub>2</sub>/ έτος, δηλαδή στα 400Mt CO<sub>2</sub>/ έτος.

## 06

## ΑΠΟ ΤΙ ΘΑ ΑΠΟΤΕΛΕΙΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΟ 2050

- Οχήματα με εξαιρετικά αποδοτικούς κινητήρες εσωτερικής καύσης και ηλεκτροκίνητα θα κυκλοφορούν στους ευρωπαϊκούς δρόμους σε 30 χρόνια από τώρα.
- Θεωρούμε ότι το 2050 όλα τα οχήματα αυτά θα επιτρέψουν τη μετάβαση σε κλιματικά ουδέτερες μεταφορές.
- Με πράσινα καύσιμα και 100% ανανεώσιμη ηλεκτρική ενέργεια, αυτός ο στόλος οχημάτων μικτής τεχνολογίας μπορεί να είναι κλιματικά ουδέτερος.

## ΥΓΡΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

## 07 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ; ΠΟΙΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΑΝΑΠΤΥΣΣΟΝΤΑΙ ΑΥΤΗΝ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ

Τα πράσινα καύσιμα είναι υγρά καύσιμα χαμηλού αποτυπώματος άνθρακα, που δεν προέρχονται από το πετρέλαιο. Έχουν μηδενικές ή περιορισμένες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) κατά την παραγωγή και τη χρήση τους σε σύγκριση με τα ορυκτά καύσιμα.

Σήμερα αναμιγνύονται όλο και περισσότερο με ορυκτά καύσιμα. Η ένταση άνθρακα των καυσίμων εξαρτάται από το μερίδιο πράσινων καυσίμων που αναμιγνύεται στο τελικό προϊόν. Όταν τα πράσινα καύσιμα αντικαταστήσουν πλήρως τα ορυκτά συστατικά στα καύσιμα που πωλούνται στην αντλία, τα υγρά καύσιμα θα είναι κλιματικά ουδέτερα.

## 08 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Τα πράσινα καύσιμα είναι απαραίτητα για τη μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050 και μετά. Θα συνεχίσουν να τροφοδοτούν τον ευρωπαϊκό τομέα μεταφορών διατηρώντας τα πλεονεκτήματα των υγρών καυσίμων και παρέχοντας σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη:

- Καθιστώντας δυνατή την απαλλαγή από τον άνθρακα τομέων για τους οποίους δεν υπάρχουν εναλλακτικές τεχνολογικές λύσεις, όπως η αεροπορία, η ναυτιλία, και σε μεγάλο βαθμό, οι βαρέες μεταφορές.
- Ενισχύοντας τη ενεργειακή ασφάλεια και μειώνοντας την ενεργειακή εξάρτηση από τρίτες χώρες
- Παρέχοντας στους καταναλωτές τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ των τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, καθιστώντας την μετάβαση προσιτή σε όλους
- Εξομαλύνοντας το κόστος της ανάπτυξης νέων υποδομών διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και ταχείας φόρτισης
- Μειώνοντας το κόστος και την πίεση που ενέχει ο πλήρης εξηλεκτρισμός του στόλου οχημάτων της ΕΕ
- Συμβάλλοντας στη διατήρηση της βιομηχανικής παραγωγής και των θέσεων εργασίας σε Ελλάδα και Ευρώπη



## 09 ΓΙΑΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΛΟΓΟΣ ΓΙΑ ΥΓΡΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ (ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ) ΚΑΙ ΟΧΙ ΜΗΔΕΝΙΚΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

Γιατί πρόκειται για καύσιμα των οποίων η ένταση εκπομπών άνθρακα θα μειώνεται σταδιακά. Αρχικά θα περιέχουν σε ένα βαθμό ορυκτές πρώτες ύλες. Όταν αυτές αντικατασταθούν

πλήρως από νέες πρώτες ύλες, όπως η βιομάζα, οι ΑΠΕ, το δεσμευμένο CO<sub>2</sub>, τα υγρά καύσιμα θα έχουν σχεδόν μηδενικές εκπομπές άνθρακα.

## 10 ΠΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Για την παραγωγή των πράσινων καυσίμων επενδύουμε σε τεχνολογίες βιώσιμων βιοκαυσίμων, υδρογόνωσης φυτικών ελαίων, ανακύκλωσης αποβλήτων, συνθετικών καυσίμων και καθαρού υδρογόνου.

Αξιοποιώντας την τεχνογνωσία μας και τις ευέλικτες υποδομές μας, θα στραφούμε όλο και περισσότερο σε νέες πρώτες ύλες, όπως η βιομάζα, οι ΑΠΕ, τα απόβλητα και το δεσμευμένο CO<sub>2</sub> για την προοδευτική μείωση των εκπομπών άνθρακα από τα υγρά καύσιμα.

## 11 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Τα πράσινα καύσιμα δεν παράγονται από πρώτη ύλη που έχει βάση το πετρέλαιο, όπως συμβαίνει με τα «παραδοσιακά» καύσιμα. Αντίθετα, για την παραγωγή τους χρησιμοποιείται βιομάζα, ΑΠΕ, απόβλητα και δεσμευμένο CO<sub>2</sub>, μεταξύ άλλων. Προέρχονται από πρώτες ύλες που είναι βιώσιμες και συμμορφώνονται με τα υφιστάμενα πρότυπα βιωσιμότητας της ΕΕ. Έχουν καθόλου, ή περιορισμένες εκπομπές CO<sub>2</sub> κατά την παραγωγή και τη χρήση τους σε σύγκριση με

τα ορυκτά καύσιμα. Παράλληλα, τεχνολογίες που θα εφαρμόζονται στα Διυλιστήρια – όπως η δέσμευση και αποθήκευση άνθρακα και το πράσινο υδρογόνο - θα μειώνουν το αποτύπωμα άνθρακα της παραγωγής καυσίμων, επιτρέποντας σταδιακά αρνητικό ισοζύγιο εκπομπών CO<sub>2</sub> που με τη σειρά τους θα καταστήσουν δυνατή την κλιματική ουδετερότητα για τις οδικές μεταφορές έως το 2050.

## 12 ΕΧΟΥΝ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟ ΣΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΑΕΡΑ ΚΑΙ, ΕΑΝ ΝΑΙ, ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟ

Χάρη στις εξελίξεις της τεχνολογίας οχημάτων, τα τελευταία πρότυπα EURO 6d και EURO7 έχουν εξαιρετικές επιδόσεις ως προς το επίπεδο των ρύπων. Πρόσφατες δοκιμές υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης έδειξαν ότι τα οχήματα EURO 6d συμμορφώνονται πλήρως με τα όρια επιπέδων εκπομπών (για PM & NO<sub>x</sub>) που έχουν καθοριστεί από την ΕΕ.

Σημειώνουμε ότι η ποιότητα του αέρα δεν καθορίζεται από το καύσιμο αλλά από το όχημα, σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανόνες. Μελέτες ωστόσο δείχνουν ότι τα πράσινα καύσιμα θα συμβάλουν σημαντικά στους στόχους της ΕΕ για την κλιματική ουδετερότητα, χωρίς αρνητικό αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα.

## 13 ΠΟΤΕ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Τα πράσινα καύσιμα υπάρχουν ήδη σε μικρή βιομηχανική κλίμακα σε πιλοτικά εργοστάσια. Ο Κλάδος είναι έτοιμος να αρχίσει να κατασκευάζει τις πρώτες εμπορικές μονάδες για την παραγωγή των καυσίμων αυτών σε μεγάλη κλίμακα, μόλις εφαρμοστεί το κατάλληλο πλαίσιο πολιτικής.

## 14 ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΥΜΒΑΤΑ ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΟΥ

Ναι, αυτά τα καύσιμα είναι συμβατά με τις υπάρχουσες τεχνολογίες κινητήρων. Το Διυλιστήριο του Μέλλοντος θα γίνει ο κόμβος όπου όλα αυτά τα διαφορετικά καύσιμα θα υποστούν επεξεργασία με τρόπο που συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές της αυτοκινητοβιομηχανίας.



# 15

## ΘΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΑΠΟ ΑΥΤΕΣ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΟΥΜΕ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ

Ο Ευρωπαϊκός Κλάδος Διύλισης βασίστηκε στην έρευνα και τα σενάρια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία η απαιτούμενη ποσότητα βιομάζας είναι πράγματι διαθέσιμη στην ΕΕ. Ωστόσο, θα πραγματοποιηθεί και μελέτη του Κλάδου, μέσω της Concawe, του επιστημονικού σκέλους της Fuel-Europe, προκειμένου να αξιολογήσουμε τη διαθεσιμότητα της βιομάζας και να διερευνήσουμε και άλλες δυνατότητες.

---

## ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

# 16

## ΠΟΙΟ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΟΡΥΚΤΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΟ 2050

Είναι πάντα δύσκολο να κάνουμε εικασίες σχετικά με τη διεύθυνση στην αγορά, αλλά στοχεύουμε στο να προμηθεύσουμε ισότιμα όλους τους τομείς που θα χρειαστούν υγρά καύσιμα χαμηλού άνθρακα προκειμένου να συμβάλουν σε έναν κλιματικά ουδέτερο ευρωπαϊκό τομέα μεταφορών.

Τα πρώτα χρόνια της ανάπτυξης υγρών καυσίμων χαμηλού άνθρακα, οι οδικές μεταφορές είναι πιθανό να επωφεληθούν από μεγαλύτερες ποσότητες τέτοιων καυσίμων. Οι οδικές μεταφορές είναι προς το παρόν ο

μόνος ισχυρά ρυθμιζόμενος τομέας όπου ήδη υπάρχουν κατευθύνσεις διαμόρφωσης της τιμής των καυσίμων. Η δημιουργία μιας αγοράς για υγρά καύσιμα χαμηλού άνθρακα είναι επομένως απαραίτητη για να καταστεί δυνατή η διαθεσιμότητα των προϊόντων, να αυξηθεί ο όγκος τους και, ως αποτέλεσμα, να μειωθεί η τιμή τους. Στη συνέχεια, τα υγρά καύσιμα χαμηλού άνθρακα θα αυξήσουν το μερίδιό τους στις αεροπορικές και τις θαλάσσιες μεταφορές, ώστε οι τομείς αυτοί να καταστούν κλιματικά ουδέτεροι έως το 2050.

## ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

# 17

## ΤΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟ ΘΑ ΕΧΟΥΝ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΕΣ, ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΤΙΜΗ ΑΝΑ ΜΟΝΑΔΑ

Με δεδομένες τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, τα πράσινα καύσιμα θα είναι πιο ακριβά από τα ορυκτά καύσιμα. Η φορολόγησή τους με βάση τον όγκο και ανεξάρτητα από την ένταση των εκπομπών άνθρακα συμβάλλει στο αυξημένο κόστος τους.

Χρειάζεται ένα ευέλικτο πλαίσιο πολιτικής που θα διευκολύνει όχι μόνο την ανάπτυξη μιας αγοράς, αλλά και θα παρέχει κίνητρα συγκρίσιμα με άλλες τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, όπως την ηλεκτροκίνηση, ενθαρρύνοντας τους καταναλωτές να επιλέξουν τα πράσινα καύσιμα.

# 18

## ΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΝΑ ΜΕΙΩΘΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΜΕΓΑΛΗ ΚΛΙΜΑΚΑ

Να ενεργοποιηθεί η κλιμάκωση της παραγωγής και να θεσπιστούν τα κατάλληλα κίνητρα για όσους θα χρησιμοποιούν τις νέες πρωτοποριακές εγκαταστάσεις.

# 19

## ΓΙΑΤΙ ΤΑ ΠΡΑΣΙΝΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΘΑ ΕΞΟΜΑΛΥΝΟΥΝ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΔΙΑΝΟΜΗΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ

Τα πράσινα καύσιμα θα διατεθούν στην αγορά μόλις καταστούν διαθέσιμα. Όλα τα οχήματα σε κυκλοφορία μπορούν να επωφεληθούν από αυτά, οδηγώντας σε σταδιακή μείωση του αποτυπώματος CO<sub>2</sub> του στόλου. Έτσι, μειώνεται η πίεση για την επιτάχυνση της ανανέωσης του στόλου οχημάτων.

Τα πράσινα καύσιμα θα μπορούσαν να μειώσουν, επίσης, τις απαιτήσεις για επενδύσεις σε υποδομές για ηλεκτροκίνηση, επιτρέποντας τον καλύτερο σχεδιασμό και τη χρηματοδότηση αυτών των επενδύσεων.

## ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

# 20

## ΠΟΙΕΣ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΜΑΣ ΟΔΗΓΗΣΟΥΝ ΣΤΙΣ ΚΑΘΑΡΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ηλεκτρική ενέργεια και το υδρογόνο θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ενεργειακή μετάβαση των μεταφορών. Επίσης, οι τεχνολογίες μετατροπής βιομάζας, η υδρογόνωση φυτικών ελαίων, τα συνθετικά καύσιμα, η ανακύκλωση του CO<sub>2</sub> είναι απαραίτητες για την επίτευξη κλιματικά ουδέτερων μεταφορών.

Παράλληλα, θα μειώνεται και το αποτύπωμα άνθρακα από την παραγωγή των καυσίμων, μέσω της εφαρμογής καινοτόμων τεχνολογιών στα διυλιστήρια, όπως είναι η δέσμευση και αποθήκευση άνθρακα και το πράσινο υδρογόνο, το υδρογόνο δηλαδή που προέρχεται από ΑΠΕ.

Οι καινοτόμες αυτές τεχνολογίες, θα αναπτυχθούν από σήμερα έως και το 2050, ως αποτέλεσμα των συνεχιζόμενων επενδύσεων μας στην Ε&Α.

---

## ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

## 21

## ΠΟΙΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΥΨΟΣ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΦΙΛΟΔΟΞΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υπολογίζουμε ότι για τα επόμενα δέκα χρόνια, χρειάζονται 30 με 40 δισεκατομμύρια ευρώ με στόχο την επέκταση των επενδύσεων σε πράσινα καύσιμα. Με ορίζοντα το 2050, οι επενδύσεις που απαιτούνται για την παροχή επαρκών ποσοτήτων πράσινων καυσίμων για τις οδικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές εκτιμώνται μεταξύ 400 και 650 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Οι προβλέψεις αυτές βασίζονται στις υπάρχουσες τεχνολογίες και εκτιμήσεις κόστους, και ακολουθούν σενάρια που παράγονται αυτή την περίοδο από την Copcawe και θα δημοσιευτούν με τη μορφή έκθεσης έως το τέλος του 2020.

## 22

## ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΥΤΩΝ ΤΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ

Οι ιδιωτικές επενδύσεις θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη των καινοτόμων τεχνολογιών χαμηλών εκπομπών άνθρακα σε μεγάλη κλίμακα. Ωστόσο, οι επενδυτές θα δεσμεύσουν τους πόρους τους μόνο εάν υπάρχει η προοπτική μιας κερδοφόρας αγοράς.

Ο υπό διαμόρφωση Κανονισμός Ταξινόμησης της ΕΕ, που θα ορίζει τα κριτήρια για την επιλογή των βιώσιμων επενδύσεων προς χρηματοδότηση στα επόμενα χρόνια, θα πρέπει να υιοθετεί μια ρεαλιστική προσέγγιση, που θα αντικατοπτρίζει τη σημερινή τεχνολογική ανάπτυξη, τις διαθέσιμες τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών άνθρακα που μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στην ενεργειακή

μετάβαση, τα τρέχοντα ενεργειακά μίγματα και τις υφιστάμενες υποδομές. Οι επενδύσεις που θεωρούνται βιώσιμες σήμερα, δε θα πρέπει να σταματήσουν ξαφνικά να θεωρούνται βιώσιμες, επειδή δεν ορίζονται ως τέτοιες από τον Κανονισμό Ταξινόμησης. Αυτό είναι το κλειδί για τη διασφάλιση της ρυθμιστικής και οικονομικής σταθερότητας που χρειάζονται οι επενδυτές.

## 23

## ΠΟΥ ΘΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΟΥΝ ΟΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Με βάση τα χαρακτηριστικά των τεχνολογιών αυτών, οι μονάδες παραγωγής πράσινων καυσίμων πιθανόν να κατασκευαστούν κοντά στις περιοχές παραγωγής πρώτων υλών. Θα έχουν σχετικά μικρότερο μέγεθος και θα μπορούν να εξαπλωθούν σε όλη την Ευρώπη.

Για παράδειγμα, είναι πιθανό η Ανατολική και Βόρεια Ευρώπη να εστιάσει περισσότερο στη βιομάζα, ενώ η νότια στις ΑΠΕ. Μονάδες ανακύκλωσης αποβλήτων θα συναντάμε κοντά στις αστικές περιοχές. Αναγνωρίζουμε επίσης ότι η ηλεκτρική ενέργεια για υδρογόνο θα μπορούσε να παράγεται εκτός Ευρώπης.

Τα Διυλιστήρια θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο σε αυτές τις νέες αλυσίδες αξίας. Το Διυλιστήριο του μέλλοντος θα είναι ο κόμβος όπου όλα αυτά τα διαφορετικά καύσιμα θα υποβληθούν σε επεξεργασία ώστε να συμμορφώνονται με τις βιομηχανικές προδιαγραφές, π.χ. της αυτοκινητοβιομηχανίας ή της πετροχημικής βιομηχανίας.

## ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

# 24

## ΠΩΣ ΘΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΟΙ ΑΛΥΣΙΔΕΣ ΑΞΙΑΣ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΦΙΛΟΔΟΞΙΑΣ

Η διαδρομή που προτείνουμε θα συμβάλλει όχι μόνο στην παραγωγή πράσινων καυσίμων για τις μεταφορές, αλλά και πράσινης πρώτης ύλης για τη βιομηχανία πετροχημικών. Με αυτό τον τρόπο, θα μπορέσουν να μειώσουν τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και άλλοι σημαντικοί βιομηχανικοί κλάδοι, ενώ ταυτόχρονα θα δημιουργηθούν νέες αλυσίδες

αξίας, όπως πχ. για την βιομάζα, ή την αγροτική παραγωγή. Η συμβολή αυτών των αλυσίδων αξίας στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> είναι κρίσιμη, οπότε είναι μεγάλης σημασίας οι συνεργασίες μας με άλλους βιομηχανικούς τομείς.

# 25

## ΤΙ ΕΙΔΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΖΗΤΑΤΕ

Η βιομηχανία διύλισης είναι έτοιμη να συνεργαστεί με πολλούς κλάδους, καθώς και με τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, προκειμένου να αναλάβουν από κοινού φιλόδοξες δράσεις για το κλίμα.

Βιομηχανίες όπως η αγροτική, η χημική, τα απόβλητα και η ανακύκλωση, αλλά και οι Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη δημιουργία των απαραίτητων αλυσίδων αξίας και υποδομών υγρών καυσίμων χαμηλού άνθρακα.

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής, η ακαδημαϊκή κοινότητα, η κοινωνία των πολιτών, αλλά και η αυτοκινητοβιομηχανία, η ναυτιλία, οι αεροπορικές μεταφορές, και όλες οι ομάδες καταναλωτών θα έχουν ρόλο στην ανάπτυξη των αγορών πράσινων καυσίμων.

Η κοινωνία των πολιτών στο σύνολό της θα πρέπει να εμπλακεί σε ανοιχτό, διαφανή και τεκμηριωμένο διάλογο.

## 26

## ΤΙ ΖΗΤΑΕΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΔΙΥΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Σήμερα, καμία νομοθεσία δεν αναγνωρίζει τη συμβολή των πράσινων καυσίμων στη βελτίωση της απόδοσης CO<sub>2</sub> των οχημάτων. Ζητούμε επομένως από τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής να θεσπίσουν το κανονιστικό πλαίσιο που θα αντικατοπτρίζει τη θετική αυτή συμβολή. Τα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών CO<sub>2</sub> για τα οχήματα θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να αναγνωρίζουν τη συμβολή των καυσίμων χαμηλού άνθρακα στη βελτίωση της απόδοσης του οχήματος.

Είναι επίσης αναγκαία η διευκόλυνση του διατομεακού διαλόγου πολιτικής. Οι επικαλυπτόμενες πολιτικές για τα καύσιμα και τις μεταφορές θα πρέπει να απλουστευθούν. Ως παραδείγματα, αναφέρουμε την Οδηγία για την Ποιότητα των Καυσίμων, που ρυθμίζει την ένταση εκπομπών των καυσίμων που εντάσσονται στην αγορά και τη νέα Οδηγία για τις ΑΠΕ (RED II) που επιβάλλει ένα μερίδιο ανανεώσιμου περιεχομένου στα καύσιμα για τις μεταφορές.

Ζητούμε επίσης τη δημιουργία μιας πρωτοπόρου αγοράς για τα πράσινα καύσιμα ξεκινώντας από τις οδικές μεταφορές, καθώς πρόκειται για μια σημαντικά ρυθμιζόμενη αγορά που θα μπορούσε να υποστηρίξει ένα ισχυρό και σταθερό σήμα της τιμής του CO<sub>2</sub>, διευκολύνοντας έτσι την έναρξη των επενδύσεων.

Η φορολόγηση των ενεργειακών προϊόντων θα πρέπει να γίνεται με βάση τις εκπομπές άνθρακα και το ενεργειακό περιεχόμενο, προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις σε προηγμένα ανανεώσιμα καύσιμα.

Η παραγωγή των πράσινων αυτών καυσίμων είναι εντάσεως κεφαλαίου, με υψηλά κεφαλαιακά και λειτουργικά κόστη. Χρειάζεται άμεσα ένα προβλέψιμο και σταθερό κανονιστικό πλαίσιο για την προσέλκυση των απαραίτητων επενδύσεων.



# Clean fuels for all

## ΣΥΧΝΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (FAQS)

**FuelsEurope**  
Boulevard du Souverain, 165 - 1160 Brussels  
[www.fuelseurope.eu](http://www.fuelseurope.eu)

**Ελληνικά Πετρέλαια**  
Κεντρικά Γραφεία  
Χειμάρρας 8Α, 151 25 Μαρούσι  
[www.helpe.gr](http://www.helpe.gr)



Design by purebrand.be