

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ (χωρίς εκτίμηση επιπτώσεων)

Στόχος του παρόντος εγγράφου είναι να ενημερώσει το κοινό και τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με το έργο της Επιτροπής, ώστε να μπορούν να υποβάλουν παρατηρήσεις και να συμμετάσχουν αποτελεσματικά στις δραστηριότητες διαβούλευσης.

Ζητούμε από τις ομάδες αυτές να εκφράσουν τις απόψεις τους σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνεται η Επιτροπή το πρόβλημα και τις πιθανές λύσεις του, καθώς και να μας παράσχουν σχετικές πληροφορίες που τυχόν διαθέτουν.

ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ	Επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές (Sustainable transport investment plan/STIP)
ΕΠΙΚΕΦΑΛΗΣ ΓΔ — ΑΡΜΟΔΙΑ ΜΟΝΑΔΑ	ΓΔ MOVE- Διοικητική μονάδα B4
ΠΙΘΑΝΟ ΕΙΔΟΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ	Ανακοίνωση της Επιτροπής
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	3ο τρίμηνο του 2025
ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	-

Το παρόν έγγραφο δημοσιεύεται αποκλειστικά για ενημερωτικούς σκοπούς. Δεν προδικάζει την τελική απόφαση της Επιτροπής για τη δρομολόγηση ή μη της ανωτέρω πρωτοβουλίας ούτε το οριστικό της περιεχόμενο. Όλα τα στοιχεία της πρωτοβουλίας που περιγράφονται στο παρόν έγγραφο, συμπεριλαμβανομένου του χρονοδιαγράμματός της, ενδέχεται να αλλάξουν.

Α. Πολιτικό πλαίσιο, ορισμός του προβλήματος και έλεγχος επικουρικότητας

Πολιτικό πλαίσιο

Στην [επιστολή ανάθεσης καθηκόντων προς τον επίτροπο κ. Τζίτζικώστα](#), η πρόεδρος κ. φον ντερ Λάιεν ανακοίνωσε ότι η Επιτροπή σχεδιάζει να υποβάλει επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές (STIP). Το σχέδιο θα υιοθετήσει μια στρατηγική προσέγγιση για την κλιμάκωση και την ιεράρχηση των επενδύσεων σε λύσεις για την απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Το STIP έχει συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2025 και ανακοινώθηκε στο [βιομηχανικό σχέδιο δράσης για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία](#). Προβλέπεται να εγκριθεί έως το τρίτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους. Η πρωτοβουλία «Πυξίδα Ανταγωνιστικότητας» της Επιτροπής, για την αποκατάσταση του δυναμισμού της Ευρώπης και την τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης, αναφέρει περαιτέρω ότι το STIP θα επικεντρωθεί στην ελαχιστοποίηση των κινδύνων όσον αφορά τις επενδύσεις που απαιτούνται για την ταχεία αύξηση της παραγωγής και της διανομής ανανεώσιμων καυσίμων μεταφορών και καυσίμων μεταφορών χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Στο πλαίσιο του STIP θα αξιολογηθούν οι επενδυτικές ανάγκες για την απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχες εκπομπές. Το εν λόγω σχέδιο θα συμβάλει, επίσης, στα εξής: i) στην εφαρμογή της νομοθεσίας και της πολιτικής της ΕΕ για την απαλλαγή των τομέων των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, όπου η μείωση των εκπομπών είναι ιδιαίτερα δύσκολη· και ii) στην επίτευξη των [προτεραιοτήτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την περίοδο 2024-2029](#), οι οποίες, μεταξύ άλλων, απαιτούν επενδύσεις σε καθαρή ενέργεια και τεχνολογίες. Ειδικότερα, το STIP θα συμβάλει σε διάφορους πολιτικούς στόχους, μεταξύ των οποίων: στη «Βιώσιμη ευημερία και ανταγωνιστικότητα στην Ευρώπη» και σε «Μια παγκόσμια Ευρώπη: αξιοποίηση της δύναμής μας και των εταιρικών μας σχέσεων». Στο πλαίσιο αυτό, το σχέδιο θα έχει ως στόχο να δημιουργήσει ένα ευνοϊκό επενδυτικό περιβάλλον, το οποίο είναι απαραίτητο για τη στήριξη της απαλλαγής των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, και παράλληλα να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και να συμβάλει στην ενίσχυση της ενεργειακής ανεξαρτησίας.

Θα εξεταστούν ειδικά μέτρα για βιώσιμες οδικές μεταφορές και σιδηροδρομικές μεταφορές στο πλαίσιο της εφαρμογής βιομηχανικών στρατηγικών της ΕΕ, όπως το σχέδιο δράσης για την αυτοκινητοβιομηχανία (συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων καθαρών μεταφορών), το γενικό σχέδιο για τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας και η μελλοντική βιομηχανική θαλάσσια στρατηγική της ΕΕ.

Πρόβλημα που επιδιώκει να αντιμετωπίσει η πρωτοβουλία

Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει περίπου το 29 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ¹. Είναι ο μόνος τομέας στον οποίο οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου εξακολουθούν να είναι υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990. Το κανονιστικό πλαίσιο για τη μείωση των εκπομπών, που θεσπίστηκε με τη δέσμη «μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %», καθορίζει μια φιλόδοξη πορεία για την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Για κάθε τρόπο μεταφοράς, το STIP θα αξιολογήσει την πορεία που πρέπει να ακολουθήσει η μείωση των εκπομπών, σύμφωνα με την ανάλυση της Επιτροπής για την επίτευξη του κλιματικού στόχου για το 2040 που προτείνεται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα. Ιδιαίτερη προσοχή αποδίδεται: i) στην ενεργειακή μετάβαση που απαιτείται για την επίτευξη των νομικών στόχων της ΕΕ· και ii) στα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί και στη διαθέσιμη στήριξη. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρουσιάζουν σχετικά καλές επιδόσεις από την άποψη αυτή, καθώς πάνω από το 80 % της κυκλοφορίας έχει ήδη εξηλεκτρισθεί². Σημαντική πρόοδος σημειώνεται, επίσης, στον τομέα των οδικών μεταφορών: οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων αυξάνονται, και αναπτύσσονται υποδομές, με περισσότερα από 1 εκατομμύρια σημεία επαναφόρτισης στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Ωστόσο, η υποδομή δεν είναι ομοιόμορφα κατανομημένη και απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες, ιδίως για τα οχήματα υψηλής κυκλοφορίας. Ουσιαστική στήριξη διατίθεται, επίσης, από εθνικά καθεστώτα στήριξης και από χρηματοδοτικά προγράμματα της ΕΕ, ιδίως μέσω του τρέχοντος μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», από τα ταμεία της πολιτικής συνοχής, καθώς και από τα ταμεία εκσυγχρονισμού και ανάκαμψης και ανθεκτικότητας.

Αντιθέτως, η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές και πλωτές μεταφορές εξακολουθεί να αποτελεί ιδιαίτερη πρόκληση³. Ο κανονισμός ReFuelEU Aviation και ο κανονισμός FuelEU Maritime έχουν θέσει φιλόδοξους και δεσμευτικούς στόχους για την προώθηση της απαλλαγής των εν λόγω τομέων από τις ανθρακούχες εκπομπές. Θα χρειαστεί συνδυασμός μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογικών εξελίξεων, των επιχειρησιακών βελτιώσεων, της ενεργειακής απόδοσης και των βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων. Για την περίοδο έως το 2050, τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών είναι καίριας σημασίας για τις προσπάθειες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές σε αυτούς τους δύο τομείς, καθώς είναι τεχνολογικά ώριμα, διαθέσιμα σε ευρεία κλίμακα και συμβατά με τους υφιστάμενους στόλους, οι οποίοι μεταβάλλονται με αργούς ρυθμούς λόγω της μακράς διάρκειας ζωής τους. Ωστόσο, η ικανότητα της ΕΕ να παράγει και να προμηθεύει αυτά τα καύσιμα για την επίτευξη των δεσμευτικών στόχων της ΕΕ παραμένει αρκετά περιορισμένη, ενώ ο διεθνής ανταγωνισμός αυξάνεται και οι βιομηχανικές εξελίξεις μεγάλης κλίμακας που απαιτούνται για τη διασφάλιση επαρκούς εγχώριας παραγωγής δεν έχουν ακόμη πραγματοποιηθεί.

Σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης βρίσκεται, επίσης, επί του παρόντος, εκτός της ΕΕ, σειρά έργων σχετικά με τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (γνωστά και ως συνθετικά καύσιμα ή ηλεκτροκαύσιμα) για τις αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές. Η αγορά της ΕΕ ανταποκρίνεται επίσης, με περίπου 40 έργα σε ολόκληρη την Ευρώπη, εξακολουθούν, ωστόσο, να εκκρεμούν οι τελικές επενδυτικές αποφάσεις σχετικά με αυτά, λόγω σειράς συναφών παραγόντων κινδύνου και αβεβαιοτήτων. Εφόσον τα έργα αυτά προχωρήσουν, θα μπορούσαν, δυνητικά, να τοποθετήσουν την ευρωπαϊκή βιομηχανία στην πρώτη γραμμή της παγκόσμιας παραγωγής και να δημιουργήσουν μια ανταγωνιστική βιομηχανία βιώσιμων καυσίμων στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα να διασφαλιστεί, έτσι, η ενεργειακή ασφάλεια της ΕΕ στον εν λόγω τομέα.

Τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών είναι επίσης σημαντικά ακριβότερα — το κόστος τους είναι δύο έως δέκα φορές υψηλότερο⁴ — σε σχέση με τα ορυκτά καύσιμα. Αυτή η ανισότητα τιμών αποτρέπει τις επιχειρήσεις-τελικούς χρήστες από την αγορά αυτών των καυσίμων, ιδίως μη βιολογικής προέλευσης, και εμποδίζει τις επενδύσεις σε νέες εγκαταστάσεις παραγωγής καυσίμων εντός της ΕΕ. Αυτό έχει επιπτώσεις στην ευρύτερη βιομηχανική αλυσίδα, συμπεριλαμβανομένης της ναυπηγικής και αεροναυπηγικής.

Παρά το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο και πλαίσιο πολιτικής, οι φορείς υλοποίησης έργων παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων με έδρα στην ΕΕ αντιμετωπίζουν δυσχέρειες όσον αφορά τη χρηματοδότηση οι οποίες τους εμποδίζουν να λαμβάνουν τελικές επενδυτικές αποφάσεις. Σε αυτές περιλαμβάνονται: i) ανησυχίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα και το κόστος της ενέργειας και των υλικών· ii) κενά κόστους σε βασικές εισροές παραγωγής (εργασία, πράσινη ηλεκτρική ενέργεια)· iii) κίνδυνοι που σχετίζονται με τη σταθερότητα των τιμών και των εσόδων· και iv) η δυσκολία υπογραφής μακροπρόθεσμων συμφωνιών αγοράς με αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες. Οι υφιστάμενοι

¹Βιωσιμότητα των συστημάτων κινητικότητας της Ευρώπης, Οργανισμός ΕΟΠ, 2024. <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems>

² Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Εναλλακτικών Καυσίμων, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/rail>.

³ Τα βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα θα συμβάλουν, επίσης, στη μείωση των εκπομπών των αλιευτικών σκαφών και, δυνητικά, των διαστημικών σκαφών.

⁴ Τιμές αναφοράς αεροπορικών καυσίμων για το 2024 για τον κανονισμό ReFuelEU Aviation | EASA.

μηχανισμοί στήριξης τόσο σε εθνικό όσο και σε ενωσιακό επίπεδο δεν έχουν ακόμη κατορθώσει να αποδεσμεύσουν επαρκείς επενδύσεις εντός της ΕΕ. Η τόνωση της παραγωγής ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, με παράλληλη ενίσχυση της τεχνολογικής και βιομηχανικής βάσης της ΕΕ για τις μεταφορές, είναι ουσιαστικής σημασίας. Μόνο με αυτόν τον τρόπο μπορούμε να επιτύχουμε τους δεσμευτικούς στόχους απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές που θέτουν οι πρωτοβουλίες RefuelEU Aviation και FuelEU Maritime, να ενισχύσουμε την ανθεκτικότητα και τη στρατηγική αυτονομία της Ευρώπης, να μειώσουμε την ενεργειακή μας εξάρτηση και να αυξήσουμε την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία στην ΕΕ. Ως εκ τούτου, πρέπει επείγοντως να εξαλείψουμε τους φραγμούς που εμποδίζουν τις επενδύσεις σε αυτούς τους βασικούς τομείς για την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και την τόνωση της εγχώριας παραγωγής της ΕΕ.
Βάση για τη δράση της ΕΕ (νομική βάση και έλεγχος επικουρικότητας)
Νομική βάση
Οι δράσεις που εξετάζονται στο επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές έχουν ως στόχο να συμβάλουν στην εφαρμογή των κανονισμών FuelEU Maritime και ReFuelEU Aviation. Οι εν λόγω κανονισμοί εγκρίθηκαν με βάση τον Τίτλο VI της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), ιδίως με βάση τα άρθρα 100 παράγραφος 2 και 91, που εξουσιοδοτούν τα θεσμικά όργανα της ΕΕ να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις στον τομέα των μεταφορών.
Πρακτική ανάγκη για δράση της ΕΕ
Η πρόκληση που αποτελεί η σημαντική αύξηση της παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων είναι υπερβολικά μεγάλη για να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά σε εθνικό επίπεδο. Μέχρι στιγμής, έχουν ληφθεί λίγες μόνον τελικές επενδυτικές αποφάσεις για τη δημιουργία εγκαταστάσεων παραγωγής ηλεκτροκαυσίμων στην ΕΕ. Μια προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ είναι απαραίτητη για την κινητοποίηση της στήριξης στην απαιτούμενη κλίμακα, τη διασφάλιση ισότιμης πρόσβασης για όλους τους παράγοντες της αγοράς και την πρόληψη του κατακερματισμού της αγοράς. Είναι, επίσης, σημαντική, στο πλαίσιο της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης, καθώς θα μειώσει την εξάρτηση από το πετρέλαιο και θα δημιουργήσει ευκαιρίες στην αγορά για επενδύσεις σε καθαρές τεχνολογίες στην ΕΕ. Τέλος, μια προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ θα διασφαλίσει, επίσης, ότι τα σχέδια ενεργειακής μετάβασης για τον τομέα των μεταφορών ανταποκρίνονται στους συμφωνηθέντες στόχους και στις αντίστοιχες κανονιστικές απαιτήσεις που καθορίζονται σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο.
B. Τί επιδιώκει να επιτύχει η πρωτοβουλία και πώς
Το επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές αποσκοπεί στη θέσπιση στρατηγικής προσέγγισης για την κλιμακώση και την ιεράρχηση των επενδύσεων σε λύσεις για την απαλλαγή όλων των τρόπων μεταφοράς από τις ανθρακούχες εκπομπές. Το σχέδιο, συγκεκριμένα, θα έχει ως στόχο την ελαχιστοποίηση των κινδύνων όσον αφορά τις ιδιωτικές επενδύσεις στα ανανεώσιμα καύσιμα και στα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, με στόχο την επέκταση και ενίσχυση της παραγωγής τους στην ΕΕ. Αυτό θα συνάδει με τους στόχους απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές στο κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ. Ταυτόχρονα, θα ενισχύσει τη στρατηγική αυτονομία της ΕΕ, θα μειώσει την εξάρτησή της από το πετρέλαιο και θα αυξήσει την τεχνολογική της υπεροχή. Το σχέδιο θα ανακοινώσει λύσεις που θα συμβάλουν στην εξάλειψη των υφιστάμενων αβεβαιοτήτων και των εμποδίων που αντιμετωπίζουν οι παραγωγοί καυσίμων σε αυτή τη αναδυόμενη αγορά. Τα προβλήματα αυτά συνιστούν εμπόδια για τους επενδυτές και τους πρωτοπόρους⁵, αποτρέποντάς τους από το να λάβουν επενδυτικές αποφάσεις. Για να μετριάσουν αυτές οι αβεβαιότητες της αγοράς, η πρωτοβουλία θα θεσπίσει ένα πλαίσιο για την καθοδήγηση των επενδυτών, των φορέων υλοποίησης έργων και των δημόσιων αρχών. Θα προσφέρει σαφήνεια, εντοπίζοντας τα επενδυτικά κενά και τις ανάγκες της βιομηχανίας, και θα παράσχει χάρτες πορείας για κάθε τρόπο μεταφοράς, τονίζοντας τις βασικές τεχνολογίες για την ανάπτυξη. Για να ξεπεραστούν τα οικονομικά εμπόδια και να βοηθηθούν οι φορείς υλοποίησης έργων να λάβουν τελικές επενδυτικές αποφάσεις και να επεκτείνουν την παραγωγή καυσίμων, το STIP θα προσδιορίσει στοχευμένες βραχυπρόθεσμες δράσεις στο πλαίσιο των υφιστάμενων χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ και τρόπους κινητοποίησης συνεισφορών από τα κράτη μέλη της ΕΕ. Το σχέδιο θα αξιολογήσει επίσης την ανάγκη για πιθανούς νέους μηχανισμούς για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου των ιδιωτικών επενδύσεων μεσοπρόθεσμα, όπως οι

⁵ Πρωτοπόρος είναι μια εταιρεία η οποία εδραιώνεται πρώτη σε ένα συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς, αποκτώντας συνήθως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα

«συμβάσεις επί διαφοράς» και οι «δημοπρασίες για αμφότερες τις πλευρές». Επιπλέον, θα ενθαρρύνει τις επενδυτικές συνεισφορές των επιμέρους κρατών μελών και τη συγκέντρωση εθνικής χρηματοδότησης σε αυτόν τον στρατηγικό τομέα. Το Stip αναμένεται επίσης να προτείνει μέτρα για την ενίσχυση της συνεργασίας με τρίτες χώρες και με διεθνείς οργανισμούς. Η συνεργασία αυτή θα επικεντρωθεί στην προώθηση της παγκόσμιας υιοθέτησης προτύπων για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών με σκοπό την παροχή κινήτρων για την παραγωγή και τη χρήση των εν λόγω καυσίμων.
Πιθανές επιπτώσεις Το επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές θα λάβει τη μορφή μη νομοθετικής ανακοίνωσης πολιτικής. Ως εκ τούτου, θα καθορίζει μόνο στόχους πολιτικής και βασικά ζητήματα για τα οποία ενδέχεται να απαιτούνται περαιτέρω πρωτοβουλίες/δράσεις. Η πρωτοβουλία αυτή θα προσφέρει μεγαλύτερη βεβαιότητα στην παραγωγή ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και θα αντιμετωπίσει τους φραγμούς χρηματοδότησης και αγοράς που αντιμετωπίζει επί του παρόντος η βιομηχανία. Με τον τρόπο αυτό, θα διευκολύνει τις επενδυτικές αποφάσεις και θα οδηγήσει σε ισχυρότερο ρόλο για την παραγωγή της ΕΕ στην επίτευξη των δεσμευτικών στόχων της ΕΕ σχετικά με την ένταση εκπομπών των καυσίμων που χρησιμοποιούνται σε τρόπους μεταφοράς όπου η μείωση των εκπομπών είναι ιδιαίτερα δύσκολη. Η στήριξη των πρωτοπόρων είναι πιθανό να επιταχύνει την καμπύλη μάθησης τόσο των βιομηχανικών παραγόντων όσο και του χρηματοπιστωτικού τομέα και να κινητοποιήσει πρόσθετα ιδιωτικά κεφάλαια, ενισχύοντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ. Η πρωτοβουλία αυτή είναι επίσης πιθανόν να προκαλέσει σημαντική βιομηχανική ανάπτυξη στην ΕΕ. Αυτό θα συμβάλει στην ενίσχυση της στρατηγικής αυτονομίας της ΕΕ, στην ενίσχυση της βιομηχανικής υπεροχής της και στην αύξηση της ανεξαρτησίας της από τις εισαγωγές πετρελαίου όσον αφορά την ενέργεια. Επίσης, το σχέδιο αναμένεται να: • συνδράμει στη δημιουργία μιας παγκόσμιας αγοράς παραγωγής καυσίμων που μπορεί i) να συμβάλει στη μείωση της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων παγκοσμίως, ii) να παράσχει επαρκή παραγωγή στους τελικούς καταναλωτές της ΕΕ και iii) να παράσχει στην ΕΕ πρόσβαση σε κρίσιμες πρώτες ύλες· • βελτιώσει τη θέση της ΕΕ όσον αφορά τον επηρεασμό και τη διαμόρφωση παγκόσμιων κανονισμών.
Μελλοντική παρακολούθηση Το επενδυτικό σχέδιο για βιώσιμες μεταφορές αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση της παραγωγής ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Η πρόοδος θα αξιολογηθεί με βάση τους στόχους που καθορίζονται στους κανονισμούς ReFuelEU Aviation και FuelEU Maritime. Καθώς η ανάπτυξη νέων έργων παραγωγής καυσίμων απαιτεί μεγάλο χρονικό διάστημα, η Επιτροπή θα παρακολουθεί τις τελικές επενδυτικές αποφάσεις μέσω της συμμαχίας για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών. Η συμμαχία, η οποία συγκεντρώνει το σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού, τον χρηματοπιστωτικό τομέα και τους χρήστες, παρακολουθεί τακτικά τη σειρά νέων έργων στον εν λόγω τομέα. Παράλληλα, η Επιτροπή θα παρακολουθεί τις δημόσιες ανακοινώσεις της βιομηχανίας, των κρατών μελών, των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, της ετήσιας έκθεσης προοπτικών της αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (sustainable aviation fuels/SAF) του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας και άλλων σχετικών στατιστικών πηγών.
Γ. Βελτίωση της νομοθεσίας
Εκτίμηση επιπτώσεων Πρόκειται για μια μη νομοθετική πρωτοβουλία που θα παράσχει σαφήνεια και επισκόπηση των υφιστάμενων και των επικείμενων δράσεων που θα συμβάλουν στη βελτίωση της βιωσιμότητας του τομέα των μεταφορών. Θα διερευνήσει τρόπους για την ΕΕ και τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν καλύτερα τα υφιστάμενα μέσα στήριξης για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων των επενδύσεων και θα διερευνήσει την ανάγκη για πιθανές μελλοντικές αλλαγές και νέα μέσα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Δεν θα δημιουργήσει καμία νέα νομική υποχρέωση και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει ανάγκη για εκτίμηση επιπτώσεων. Ωστόσο, θα διενεργηθούν επιμέρους εκτιμήσεις επιπτώσεων για συγκεκριμένες πρωτοβουλίες που μπορεί να ανακοινωθούν στην ανακοίνωση και, όπου αυτό δικαιολογείται, από πλευράς επιλογών πολιτικής ή αντικτύπου.
Στρατηγική διαβούλευσης

Η Επιτροπή θα προβεί σε όσο το δυνατόν ευρύτερες διαβουλεύσεις για να συγκεντρώσει βασικές πληροφορίες και να διασφαλίσει ότι το δημόσιο συμφέρον στην Ευρωπαϊκή Ένωση αντικατοπτρίζεται επαρκώς στον σχεδιασμό της πρωτοβουλίας. Η τρέχουσα πρόσκληση υποβολής στοιχείων, η οποία θα παραμείνει ανοικτή για τέσσερις εβδομάδες, προσφέρει την ευκαιρία τόσο στο ευρύ κοινό όσο και στα επηρεαζόμενα ενδιαφερόμενα μέρη να συνεισφέρουν τις απόψεις τους και να παράσχουν δεδομένα και αποδεικτικά στοιχεία.

Η Επιτροπή θα διεξαγάγει επίσης στοχευμένες διαβουλεύσεις με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη. Στις 17 Ιουλίου διοργανώθηκε διάλογος υλοποίησης με θέμα την «αύξηση της παραγωγής ανανεώσιμων ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων και ναυτιλιακών και αεροπορικών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην ΕΕ». Στο πλαίσιο αυτό, έγινε απολογισμός της εφαρμογής του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου, εντοπίστηκαν εμπόδια στην εφαρμογή και συζητήθηκαν πιθανές οδοί για την υπέρβαση του επενδυτικού χάσματος στα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Στο πλαίσιο της συμμαχίας για τα ανανεώσιμα καύσιμα και τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών διοργανώθηκε σεμινάριο/εργαστήριο για τη συλλογή περαιτέρω πληροφοριών από στρατηγικά ενδιαφερόμενα μέρη. Στην εκδήλωση συμμετείχαν 300 μέλη της αλυσίδας εφοδιασμού καυσίμων και του χρηματοπιστωτικού τομέα. Βρίσκονται επίσης σε εξέλιξη διαρθρωμένοι διάλογοι με δημόσιους χρηματοδοτικούς οργανισμούς που σχετίζονται με την παρούσα πρωτοβουλία, όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης και οι εθνικές τράπεζες προώθησης.

Επιπλέον, στις 10 Ιουνίου η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας της Επιτροπής διοργάνωσε δημόσια εκδήλωση στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας για τη Βιώσιμη Ανανεώσιμη Ενέργεια με σκοπό τη συγκέντρωση απόψεων από τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, τις ΜΚΟ και το ευρύ κοινό.