欧盟：2030年1.2%的航空燃料必须来自绿色氢

在西班牙塞维利亚机场，一架即将用Cepsa提供的SAF加油的飞机。图：Europa Press/Getty

到2030年，欧盟1.2%的航空燃料必须来自绿色氢。合成航空燃料的比例将定期增加，直到2050年达到35%的份额。

在各成员国签署了《ReFuelEU航空指令》之后，到2030年，从绿色氢中提取的合成航空燃料必须占欧盟航空燃料总量的1.2%。

这项欧盟指令旨在通过强制从2025年起，从欧盟机场出发的航班使用越来越多的生物基可持续航空燃料(SAFs)和绿色氢基合成电子燃料，到2050年大幅减少飞机的温室气体排放。

在欧盟国家批准工业和运输领域的强制性使用目标后，对绿色氢的需求将飙升。这意味着，从2025年起，欧洲的航空燃料将需要包括2%的生物SAF混合物，到2030年这一比例将上升到6%，每五年增加一次，直到2050年达到70%。

与此同时，在2030年和2031年，离开欧盟机场的飞机使用的燃料中，1.2%必须由合成煤油制成——这种燃料是通过费托法将绿色氢与捕获的二氧化碳结合而产生的——从2032年到2034年，这一比例将上升到2%，到2050年将上升到35%。

1.2%的数字是指2030年1月1日至2031年12月31日期间的平均份额，在这两个特定年份中，每年的最低份额为0.7%。

同样，2%的数字代表了三年期间的平均份额，但在2032年和2033年每年允许的最低份额为1.2%，尽管到2034年这一份额将上升到最低2%。

从2035年1月1日起，每年必须至少达到5%的合成航空燃料份额，从2040年1月1日起上升到10%，从2045年1月1日起上升到15%，从2050年1月1日起上升到35%。

欧盟预计，到2030年，欧盟机场对航空燃料的需求将达到约4600万吨，其中1.2%为55.2万吨。这一数量将需要大约92,000吨绿色氢气和460,000吨捕获的碳(或大约180万吨二氧化碳)。

不符合标准的航空燃料供应商和飞机运营商将受到成员国尚未指定的“主管当局”的罚款——经济处罚的规模将在欧盟委员会未来的报告中确定，该报告将于2027年1月1日之前提交给成员国(此后每四年提交一次)。

该指令解释说：“为了确保航空内部市场的公平竞争环境，并遵守欧盟的气候目标，本条例应在不遵守规定的情况下，对航空燃料供应商和飞机运营商实施有效、相称和劝诫性的处罚。”

“处罚的力度必须与环境损害以及违规行为对国内市场公平竞争环境造成的损害成比例。”

“当局在征收罚款及其他罚则时，应考虑报告年度内航空燃油及燃油燃料价格的演变，并可考虑违规的程度，例如多次违规的情况。”

该文件还指出，“应通过反映SAF环境效益的激励措施来支持欧盟航空业的逐步脱碳，并使其对飞机运营商更具竞争力”。

这些激励措施至少可以部分由罚款提供资金。

该指令称：“使用罚款产生的收入，或这些收入的同等财务价值，来支持SAF领域的研究和创新项目，SAF的生产或允许SAF与传统航空燃料之间的价格差异弥合的机制将有助于实现这一目标。”

有影响力的分析师Michael Liebreich上周表示，从绿色氢中提取的航空电子燃料将比传统的化石航空燃料贵四到五倍，因此不太可能实现2030年1.2%的目标。

该指令将在欧盟官方公报公布20天后成为法律。

欧洲理事会今天也签署了单独的可再生能源指令，其中包括到2030年42%的工业用氢是绿色的，到2030年所有运输燃料中有1%是非生物来源的可再生燃料(即绿色氢或其衍生物)的强制性目标。（点击此处查看相关报道）

（素材来自：氢能洞察 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/201267.html