

法国考虑设定1.5%的可再生氢交通燃料强制配额



法国已经就到2030年为交通部门提供1.5%的可再生氢配额进行了磋商，并对其设定了高额处罚。

该国的生态转型部提出了一种减少交通部门排放的机制，称为IRICC。这将取代现有的Tiruert系统，并将引入可再生能源和低碳氢的具体使用配额等措施。

拟议的法规为2026- 2035年不同运输部门的燃料供应商必须达到的温室气体（GHG）减排设定了具体配额。

根据欧盟可再生能源指令（REDIII）的要求，它还为非生物来源的可再生燃料（RFNBOs）设定了具体的子配额，RFNBOs是有效的可再生氢或衍生物。

从2026年的0.1%开始，到2030年稳步上升到1.5%，到2035年上升到2%。这没有考虑到重复计算的因素，而重复计算是欧盟规则允许的，这意味着配额应反映提交给运输部门的RFNBO供应的实际份额。

法国的目标超过了欧盟规定的1%的最低要求，考虑到重复计算的可能性，欧盟规定的最低份额实际上只有0.5%。

一些欧盟成员国设定了更加雄心勃勃的目标。芬兰的目标是到2030年达到4%的配额。但其他国家，如丹麦，正计划实施不那么雄心勃勃的欧盟规则，这引起了其国内氢产业参与者的愤怒。

法国提议的配额并不是一成不变的，因为它正在征求关于0.8%的配额是否更可取的反馈。

磋商文本没有具体说明巴黎是否允许在炼油厂制造运输燃料的可再生氢，无论是否有所谓的修正系数，都要计入目标。

该文件预测了航空和海事部门使用“低碳电力生产”合成燃料的具体目标。对于航空业来说，2030年将是1.2%，20

32年是2%，2035年是5%——大致符合ReFuelEU Aviation法案的要求。至关重要的是，这些任务可以通过可再生能源供应和核能制造的航空燃料来实现。与其他欧盟目标不同的是，ReFuelEU Aviation法案提供了这一选择，这使得法国凭借其庞大的核资产，有望成为合成航空燃料的主要生产国。

欧盟尚未为海事领域的合成燃料设定约束性目标，但法国的提案预计2030年和2034年的配额分别为1.2%和2%。

新机制将允许温室气体减排和燃料供应信用的交易，类似于Tiruert，尽管咨询文件没有详细说明这一点。

对不遵守规定的地区处以重罚，可以确保有义务的地区达到配额。

法国环保部提议对燃料供应商未达到RFNBO配额的每GJ处以80欧元（89美元）的罚款。基于氢气的较低热值120 MJ/kg，这相当于约9.60欧元/kg氢气。这与捷克共和国的处罚大致一致，但比芬兰的处罚要高得多。

至关重要的是，这些处罚是在未达到更大的温室气体减排目标的潜在罚款之外进行的。如果企业未能达到减排要求，每吨二氧化碳可能会被处以700欧元的高额罚款。

（素材来自：氢能新闻 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/226211.html>