

Στο Ευρωκοινοβούλιο το νέο σύστημα εμπορίας ρύπων της ΕΕ στη ναυτιλία

2023/03/13 09:22 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μέρος των σημαντικών εσόδων από το σύστημα εμπορίας ρύπων της ΕΕ (EU ETS) στη ναυτιλία, θα πρέπει να δοθεί σε επενδύσεις για την απαλλαγή από τον άνθρακα.

Αυτό αναφέρουν, σε κοινή ανακοίνωσή τους, η Ευρωπαϊκή Ένωση Λιμένων (ESPO) και η Ομοσπονδία Ευρωπαϊκών Ιδιωτικών Φορέων Εκμετάλλευσης Λιμανιών (FEPOR), ενόψει της ψήφισης της πολιτικής συμφωνίας για το αναθεωρημένο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ στην ναυτιλία από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σήμερα Δευτέρα 13 Μαρτίου, σύμφωνα με το ΑΜΠΕ.

Οι δύο φορείς ζητούν **μεγαλύτερο έλεγχο στην εφαρμογή του Συστήματος Εμπορίας Ρύπων**, ενώ σχετικά με τις επενδύσεις τονίζουν ότι ένα μέρος των εσόδων θα πρέπει να επενδυθεί σε λιμάνια της Ευρώπης μέσω ειδικών προσκλήσεων και με κατανομή στα κράτη μέλη με βάση τις εκπομπές των πλοίων.

Στελέχη της λιμενικής αγοράς, αναφέρουν ότι το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας θα μπορούσε να οδηγήσει πολλά πλοία σε διαφορετικές προσεγγίσεις σε λιμάνια, προκειμένου οι ναυτιλιακές εταιρείες να αποφύγουν την καταβολή του ETS, προσθέτοντας μια προσέγγιση σε λιμάνι εκτός ΕΕ ή αναδιαμορφώνοντας τα δρομολόγιά τους.

ESPO και FEPOR επισημαίνουν προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ότι προτού κάτι τέτοιο παγιωθεί αμετάκλητα, θα πρέπει να υπάρξουν πρόσθετες παράμετροι, με τη χρησιμοποίηση δεδομένων από το Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης AIS αλλά και των δεδομένων των τελωνείων, για τον έγκαιρο εντοπισμό των προσεγγίσεων και των αναδιαμορφώσεων των ναυτιλιακών διαδρομών των πλοίων που αποσκοπούν στην καταστρατήγηση της συμφωνίας.

Την ίδια ώρα οι νομοθέτες και οι συμμετέχοντες στον κλάδο εξακολουθούν να συζητούν ποιος ενδιαφερόμενος θα επωμιστεί τελικά το αυξημένο κόστος από το σύστημα εμπορίας της ΕΕ.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι βασίζεται στην αρχή “ο ρυπαίνων πληρώνει”, είναι λογικό να αναμένεται για παράδειγμα, οι συμφωνίες χρονοναύλωσης θα απαιτούν από τον ναυλωτή να αναλάβει το κόστος του, ενώ την ίδια ώρα μεγάλοι ναυτιλιακοί

μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων έχουν ήδη ανακοινώσει προσαυξήσεις ETS που θα μετακυλιστούν σε όλη την αλυσίδα αξίας.

Από την άλλη πλευρά οι διαχειριστές μικρότερων στόλων, θα δουν τα λειτουργικά τους έξοδα να αυξάνονται σημαντικά μόλις τεθεί σε ισχύ το ETS το 2024.

Ναυλομεσίτες αναφέρουν ότι οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν τα ψηφιακά εργαλεία που είναι διαθέσιμα από τώρα για να κατανοήσουν την έκθεσή τους στο σύστημα εμπορίας ρύπων.

Η θέση της ΕΕΕ

Η πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) Μελίνα Τραυλού, μιλώντας πρόσφατα στην γενική συνέλευση των μελών της Ένωσης **για το θέμα εφαρμογής του ETS**, είπε ότι “στόχος είναι, η υιοθέτηση πρακτικών λύσεων με τη λιγότερη δυνατή επιβάρυνση-οικονομικά και διοικητικά- των ναυτιλιακών εταιριών.”

Είχε τονίσει ότι τα περιφερειακά μέτρα και, μάλιστα, αμιγώς εισπρακτικού χαρακτήρα, δεν είναι κατάλληλα για τη διεθνή ναυτιλία και επέμεινε σε μία διεθνή λύση από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO.

Είχε προσθέσει ότι σε συντονισμό και με την Ένωση Ευρωπαίων Πλοιοκτητών (European Community Shipowners' Associations -ECSA), κατάφεραν την υιοθέτηση σημαντικών θέσεων στην τελική συμφωνία στην οποία αναγνωρίστηκε ο καταλυτικός ρόλος του commercial operator του πλοίου, όπως και η ευθύνη αυτού για τη συμμόρφωση με το EU ETS, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Σημειώνεται ότι το αναθεωρημένο σύστημα εμπορίας εκπομπών (ETS) στην ναυτιλία θα αρχίσει να εφαρμόζεται σταδιακά στην Ευρώπη από το 2024, σε πλοία ολικής χωρητικότητας 5.000 κόρων και άνω.

Το ETS θα απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να υποβάλλουν δικαιώματα που καλύπτουν το 100% των εκπομπών αερίων στα πλοία τους στα ταξίδια εντός της ΕΕ και το 50% των εκπομπών στα ταξίδια εκτός ΕΕ.

Εάν μέχρι το 2028 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO **δεν υιοθετήσει ένα παγκόσμιο μέτρο βασισμένο στην αγορά για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές**, σύμφωνα με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και τουλάχιστον σε επίπεδο συγκρίσιμο με το ETS της ΕΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο αύξησης της απαίτησης του 50% για τα ταξίδια εκτός ΕΕ.

Με την έναρξη ισχύος του ETS, οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνται να παραδίδουν

δικαιώματα σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα: 40% των επαληθευμένων εκπομπών που αναφέρθηκαν για το 2024, 70% των επαληθευμένων εκπομπών για το 2025 και 100% των επαληθευμένων εκπομπών για το 2026 και κάθε επόμενο έτος.

Επίσης, οι χώρες της ΕΕ που έχουν επιβατηγά πλοία και προσεγγίζουν σε νησιά που δεν έχουν οδική ή σιδηροδρομική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα και πληθυσμό μικρότερο από 200.000 κατοίκους μπορούν να ζητήσουν εξαίρεση έως το 2030 από την εφαρμογή του ETS.

Τον Ιούνιο του 2022, το Συμβούλιο Υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών της ΕΕ αποφάσισε να εξαιρέσει τα πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας έως τις 31/12/2029 από τον κανονισμό για τη χρήση ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα καυσίμων στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών -CLIA και SEA Europe ζητούν από την Ε.Ε. να συμπεριλάβει την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων και τη ναυτιλιακή τεχνολογία στη νομοθετική πράξη για τη βιομηχανία μηδενικών καθαρών εκπομπών-

Να συμπεριληφθεί η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων και η ναυτιλιακή τεχνολογία στη νομοθετική πράξη για τη βιομηχανία μηδενικών καθαρών εκπομπών ζητούν από τον ΕΕ η διεθνής ένωση κρουαζιεροπλοίων clia και η Ένωση Ναυπηγείων & Ναυτιλιακού Εξοπλισμού Ευρώπης SEA Europe.

Με Κοινή Διακήρυξη, που παρουσιάστηκε στην Ευρωπαϊκή Σύνοδο Κορυφής της CLIA στο Παρίσι, ζητούν ταχύτερη πρόσβαση σε χρηματοδότηση, επέκταση των κινήτρων για προγράμματα αναβάθμισης, ειδικό ναυτιλιακό πρόγραμμα ως μέρος του Συμφώνου της Ε.Ε. για τις Δεξιότητες ενώ ζητεί η ναυτιλία να τοποθετηθεί στο επίκεντρο της ψηφιακής στρατηγικής της Ε.Ε.

“Είναι πλέον καιρός οι ευρωπαϊκοί φορείς χάραξης πολιτικής και οι κυβερνήσεις να συνεργαστούν. Η Ευρώπη έχει την ευκαιρία να ηγηθεί της τεχνολογικής ανάπτυξης και της ναυτιλιακής αριστείας προς όφελος των μελλοντικών γενεών”, δήλωσε ο Πρόεδρος της CLIA, κ. Pierfrancesco Vago.

Από την πλευρά του, ο κ. René Berkvens, Πρόεδρος της SEA Europe, τόνισε ότι “Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων και η ενσωμάτωση προηγμένου εξοπλισμού και τεχνολογίας σε τέτοια πλοία είναι περίπλοκη και απεικονίζει τις ναυτιλιακές βιομηχανικές δυνατότητες και την τεχνογνωσία των ναυπηγείων και της βιομηχανίας ναυτιλιακού εξοπλισμού της Ευρώπης”.

“Αυτές οι δυνατότητες και η τεχνογνωσία δεν θα είναι μόνο ζωτικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, αλλά και για να μπορέσει η Ευρώπη να επιτύχει άλλους πολιτικούς στόχους, όπως η άμυνα, η γαλάζια οικονομία ή η ενεργειακή μετάβαση, καθώς και για τη διασφάλιση της ναυτιλιακής στρατηγικής αυτονομίας της Ευρώπης”, ανέφερε ο ίδιος.