
Πως θα γίνει η ενεργειακή μετάβαση του λιμενικού συστήματος. Η τοποθέτηση του Γ.Γ. Λιμένων

2021/08/23 08:00 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στην ενεργειακή μετάβαση του εγχώριου λιμενικού συστήματος ενόψει της εφαρμογής της νομοθετικής δέσμης «Fit for 55» αναφέρθηκε ο Γ.Γ. Λιμένων, Δρ Ευάγγελος Κυριαζόπουλος στη συνεδρίαση της Υποεπιτροπή Υδατικών Πόρων της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιβάλλοντος της Βουλής, με θέμα «Βιώσιμα Ναυτιλιακά Καύσιμα - Ευρωπαϊκή Νομοθετική Δέσμη Fit for 55 // Ηλεκτροκίνηση πλοίων».

Η τοποθέτηση του ΓΓ Λιμένων

Οι μεταφορές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη διεξαγωγή του διεθνούς εμπορίου, την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική ευημερία. Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στο εξωτερικό εμπόριο της Ε.Ε. σε ποσοστό που αγγίζει το 80%, ενώ το ποσοστό αυτό για τα νησιωτικά κράτη μέλη και τις νησιωτικές περιοχές αγγίζει το 95%.

Ταυτόχρονα, οι μεταφορές αποτελούν πηγή περιβαλλοντικών πιέσεων, καθόσον ευθύνονται για αξιοσημείωτο μέρος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην κλιματική αλλαγή.



Αναμφισβήτητα όλοι

οι τομείς της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων των θαλασσίων μεταφορών οφείλουν να συμβάλλουν με ισόρροπο τρόπο στην επίτευξη των ενωσιακών κλιματικών στόχων μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (greenhouse gas emissions), τουλάχιστον κατά 55% έως το έτος 2030 σε σύγκριση με το 1990.

Ειδικά για τις θαλάσσιες μεταφορές, μολονότι συνεισφέρουν λιγότερο από το 3% της παγκόσμιας ανθρωπογενούς έκλυσης αερίων θερμοκηπίου, η Ε.Ε. και οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, αλλά και η ίδια η ναυτιλιακή βιομηχανία, με αίσθημα ευθύνης, είναι σταθερά προσηλωμένες στην προστασία του περιβάλλοντος και στη σταδιακή απεξάρτηση της ναυτιλίας από τον άνθρακα.

Στόχος νομοθετικής δέσμης μέτρων Fit for 55, η οποία θέτει δεσμευτικές υποχρεώσεις για τα ΚΜ, είναι η δυνατότητα ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα εντός της ΕΕ για όλους τους χρήστες οχημάτων, σκαφών και αεροσκαφών.

Οι νέες διατάξεις απαιτούν, μεταξύ άλλων, τη διασφάλιση της εύκολης πρόσβασης σε σταθμούς καυσίμων, τη διαλειτουργικότητα των υποδομών, τη διαφάνεια της τιμολόγησης των καυσίμων, την πλήρη ενημέρωση των καταναλωτών καθώς και επαρκείς επιλογές πληρωμής.

Οι επιμέρους προτάσεις είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους και οι περισσότερες εξ αυτών επηρεάζουν τον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, λειτουργώντας άλλοτε ως καταλύτης και άλλοτε ως μοχλός πίεσης προς τη σταδιακή απανθρακοποίηση της ναυτιλίας.

Τούτο γίνεται ιδίως μέσω της τιμολόγησης των αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου, καθώς και της προώθησης της χρήσης από τα πλοία εναλλακτικών καυσίμων και

τεχνολογιών χαμηλών/ μηδενικών εκπομπών, προδιαγράφοντας παράλληλα τη δημιουργία των αναγκαίων υποδομών στους λιμένες.

Ειδικότερα, στη νομοθετική δέσμη «Fit for 55» προβλέπεται:

-Ένταξη των θαλασσίων μεταφορών στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ), προκειμένου τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία καταπλέουν/ αποπλέουν από λιμένα της Ε.Ε., να αγοράζουν και να παραδίδουν δικαιώματα (allowances) για το σύνολο των εκπομπών τους.

-Φορολόγηση των ορυκτών ναυτιλιακών καυσίμων που χρησιμοποιούνται από τα πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται μεταξύ λιμένων της Ε.Ε. Για τους διεθνείς πλόες, η φορολόγηση αυτή προβλέπεται ως δυνητική για τα Κράτη Μέλη.

-Πρώθηση της χρήσης από τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία καταπλέουν/ αποπλέουν από λιμένα της Ε.Ε. ανανεώσιμων και χαμηλών εκπομπών άνθρακα καυσίμων, προκειμένου να επιτευχθεί η σταδιακή μείωση της έντασης των GHG.

-Ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών στους λιμένες για την ηλεκτροδότηση των πλοίων και τον ανεφοδιασμό τους με καύσιμα LNG αλλά και την ανάπτυξη εθνικού πλαισίου πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και την κάλυψη της ζήτησης των πλοίων για έτερες εναλλακτικές μορφές καυσίμου (υδρογόνο, αμμωνία) σε μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα).

Πρώθηση Μέτρων στο πλαίσιο του IMO

Για την Ελλάδα, με τις πολλαπλές ιδιότητές της ως σημαντική ναυτιλιακή δύναμη, ως κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου λόγω της στρατηγικής θέσης των λιμένων μας, αλλά και ως νησιωτική χώρα όπου οι θαλάσσιες δραστηριότητες διαδραματίζουν ιδιαίτερο ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή, η ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί πολύ σημαντική υπόθεση.

Η Ελλάδα υποστηρίζει την πρώθηση φιλόδοξων αλλά και ταυτόχρονα εφικτών λύσεων για την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, πρωτίστως υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Μόνο στο πλαίσιο του IMO δύνανται να υιοθετηθούν μέτρα, τα οποία θα εγγυώνται ταυτόχρονα την ουσιαστική βελτίωση του αποτυπώματος άνθρακα της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και θα εξασφαλίζουν και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του στρατηγικού αυτού τομέα.

Η τιμολόγηση του άνθρακα, ως ένα παγκόσμιο μεταβατικό μέτρο, μπορεί να συνεισφέρει στην μείωση των εκπομπών ναυτιλίας, θα πρέπει όμως να υπακούει σε αυστηρούς όρους ώστε να μη δημιουργεί προβλήματα στο εθνικό και στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο.

Ομοίως, η χώρα μας στηρίζει πρωτοβουλίες που αφορούν στην προώθηση της χρήσης βιώσιμων και ασφαλών εναλλακτικών καυσίμων από τη ναυτιλία.

Τα προτεινόμενα, από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής, περιφερειακά μέτρα πιθανώς να υπονομεύσουν τις διεργασίες που αναμένεται να ξεκινήσουν άμεσα στον IMO, για παγκόσμια αγορακεντρικά μέτρα στο πλαίσιο του IMO.

Ταυτόχρονα, δύναται να εκληφθούν από τρίτες χώρες ως «εξωεδαφικός» φόρος, καθαρά εισπρακτικού χαρακτήρα.

Όμως ο μεγαλύτερος κίνδυνος είναι η ανάπτυξη πλήθους εθνικών ή περιοχικών εισπρακτικών μέτρων από άλλες χώρες (καθόσον μάλιστα η Κίνα και ΗΠΑ το έχουν ήδη ανακοινώσει). Αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι η διεθνής ναυτιλία δεν μπορεί να λειτουργήσει ομαλά μέσα σε ένα κατακερματισμένο κανονιστικό τοπίο.

Πέραν τούτου, ελλοχεύει ο κίνδυνος διαρροής άνθρακα και σοβαρής στρέβλωσης της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών λιμένων. **Για την Ελλάδα - οι λιμένες της οποίας γειτνιάζουν με τρίτες χώρες- αυτό είναι ένα απευκταίο σενάριο.**

Για παράδειγμα, η τιμή του καυσίμου είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την επιλογή λιμανιού ανεφοδιασμού.

Ως εκ τούτου, η πιθανή άρση της φορολογικής απαλλαγής για τα καύσιμα πλοίων στην ΕΕ, συνδυαζόμενη με το σύστημα εμπορίας ρύπων για τους κατάπλους στην Ε.Ε. είναι πολύ πιθανόν να έχει αρνητικές συνέπειες για τους λιμένες της Ε.Ε.

Energy Taxation Directive και Fuel EU Maritime Regulation

Με προβληματισμό αντιμετωπίζεται το γεγονός ότι τα προτεινόμενα μέτρα (επέκταση EU ETS, αναθεώρηση της Energy Taxation Directive και δημιουργία EU maritime fuel standards) θα έχουν αντίκτυπο στις συνθήκες και όρους

δραστηριοποίησης της εγχώριας και παγκόσμιας ναυτιλίας.

Τα κύρια ζητήματα στα οποία θα επικεντρώσουμε το ενδιαφέρον μας μπορούν να συνοψισθούν στα εξής:

-επιβάρυνση του ναυτιλιακού κλάδου (οικονομικό κόστος συμμόρφωσης, διοικητικό άγχος), ιδίως των ΜΜΕ, με πιθανή τη μετακύλιση του οικονομικού κόστους στον καταναλωτή,

-αδυναμία συμμόρφωσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεδομένου ότι τα καύσιμα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών δεν είναι επί του παρόντος ευρέως διαθέσιμα σε παγκόσμιο επίπεδο ή δεν είναι οικονομικά βιώσιμα και τεχνικώς εφαρμόσιμα για όλες τις κατηγορίες των πλοίων (πχ η ηλεκτροκίνηση δεν είναι κατάλληλη για την ποντοπόρο ναυτιλία, η υδρογονοκίνηση τόσο σε επίπεδο τεχνολογιών όσο και παγκόσμιας διαθεσιμότητας πράσινου υδρογόνου είναι σε εμβρυικό επίπεδο),

-δεν πρέπει επίσης να μας διαφεύγει ότι η ναυτιλία είναι ο χρήστης του καυσίμου, με περιορισμένη επίδραση στην παραγωγή του.

Για να σας δώσω ένα παράδειγμα, ο ναυτιλιακός φορέας δεν μπορεί να επηρεάσει (πολλώ δε μάλλον να επιβάλει) το συνολικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα ενός καυσίμου σε όλο τον κύκλο ζωής του (πχ για ένα βιοκαύσιμο, από το χωράφι μέχρι την προπέλα, όπως λέμε).

Επομένως, δεν μπορεί να ποινολογηθεί για την περιβαλλοντικά επιβαρυντική διαδικασία παραγωγής ενός καυσίμου, ούτε βέβαια και για το γεγονός ότι σε κάποιο μέρος της υφηγίου αποδεδειγμένα δεν κατάφερε να εξασφαλίσει καύσιμο που θα του επιτρέψει να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις (fuel standard) της E.E.

-η ενδεχόμενη απόσυρση σημαντικού μέρους του υφιστάμενου εμπορικού στόλου από την αγορά της E.E., δημιουργώντας ανυπέρβλητα προβλήματα και τεχνητές στρεβλώσεις στην ομαλή διεξαγωγή του εγχώριου και του διεθνούς εμπορίου,

-η πιθανή μη δυνατότητα ανταπόκρισης της ακτοπλοΐας στις νέες απαιτήσεις, μπορεί να προκαλέσει πλήγμα στην εδαφική συνοχή της E.E. (ιδίως στην περίπτωση χωρών με πλήθος νησιών στην επικράτειά τους όπως η Ελλάδα ή στην περίπτωση νησιωτικών χωρών, όπως η Κύπρος και η Μάλτα).

Το θέμα είναι ιδιαιτέρως σημαντικό για την Ελλάδα, εάν λάβουμε υπόψη το εκτεταμένο δίκτυο ακτοπλοΐας (coastal shipping), το οποίο συνδέει την ηπειρωτική χώρα με τα νησιά και εξυπηρετείται από πλοία τα οποία χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο ορυκτά καύσιμα. Στο πλαίσιο αυτό, η διατήρηση των φορολογικών απαλλαγών για τα ορυκτά/μεταβατικά ναυτιλιακά καύσιμα έως ότου καταστούν διαθέσιμα ή η χορήγηση μεταβατικής περιόδου για την εφαρμογή του EU ETS στην ακτοπλοΐα, θα

πρέπει να εξετασθεί.

Πρόταση Κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

Στον τομέα των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες η Πρόταση Κανονισμού ορίζει συγκεκριμένους στόχους για την ανάπτυξη από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στο κύριο και εκτεταμένο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών έως και το 2030, διατηρώντας τις υφιστάμενες απαιτήσεις για τις υποδομές για υδροποιημένο φυσικό αέριο στους λιμένες του κυρίου δικτύου έως το 2025.

-Σύμφωνα με το αρ.9 της Πρότασης Κανονισμού, οι λιμένες που ανήκουν στο κύριο (Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας, Πάτρας και του Ηρακλείου Κρήτης) αλλά και το εκτεταμένο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Μυτιλήνης, Χίου, Ρόδου, Χανίων, Μυκόνου, Νάξου, Πάρου, Σύρου, Θήρας, Λαυρίου, Ραφήνας, Χαλκίδας, Ελευσίνας, Καλαμάτας, Πύργου, Βόλου, Σκιάθου, Καβάλας, Κέρκυρας και Κυλλήνης), θα πρέπει να παρέχουν εγκατάσταση από **ξηράς παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε τερματικούς σταθμούς τους για την κάλυψη τουλάχιστον του 90% της ζήτησης** εξυπηρέτησης των περισσότερων ρυπογόνων σκαφών, δηλαδή των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, των κρουαζιερόπλοιων και των ferry boats χωρητικότητας άνω των 5000GT έως το 2030.

-Ωστόσο για τους λιμένες στους οποίους κατά μέσο όρο την τελευταία τριετία πριν το 2030, δεν θα έχουν προσεγγίσει περισσότερα από 25 κρουαζιερόπλοια, ή 50 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ή 40 ferry boats, η εν λόγω διάταξη δεν θα εφαρμόζεται.

-Επιπλέον στον υπολογισμό του αριθμού των προσεγγίσεων σε λιμένες δεν θα προσμετρώνται τα σκάφη που θα παραμένουν για λιγότερο από 2 ώρες, τα πλοία εκείνα που θα κάνουν ήδη χρήση τεχνολογίας καυσίμων μηδενικών εκπομπών, καθώς και τα πλοία που κάνουν έκτακτες προσεγγίσεις για λόγους ασφάλειας και διάσωσης.

-Τέλος εξαίρεση εφαρμογής θα υπάρχει στις περιπτώσεις λιμένων σε νησιά του κύριου και εκτεταμένου δικτύου που δεν θα έχουν ήδη διασυνδεθεί με το ηλεκτρικό δίκτυο της χώρας μέχρις ότου αυτό καταστεί δυνατό, ή εναλλακτικά έως ότου καταστεί δυνατή η τοπική σύνδεση με μονάδα που θα τροφοδοτείται από καθαρές πηγές ενέργειας.

-Σύμφωνα με το αρ. 13 της Πρότασης Κανονισμού, έως το τέλος του 2023, τα ΚΜ θα πρέπει να έχουν προετοιμάσει και να αποστείλουν στην Επιτροπή κατόπιν διαβούλευσης αρχική εκδοχή του εθνικού πλαισίου πολιτικής για την ανάπτυξη της

αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών καθώς και των σχετικών υποδομών.

Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τα σχέδια και θα αποστείλει εντός εξαμήνου στα ΚΜ ενδεχόμενες συστάσεις της. Έως το τέλος του 2024 κάθε ΚΜ θα αποστείλει την τελική εκδοχή του Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής.

-Αναφορικά με τους λιμένες θα πρέπει να καταρτιστούν 2 Αναπτυξιακά Σχέδια. Ένα για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων για την παροχή ηλεκτρισμού και υδρογόνου για την εξυπηρέτηση των λιμενικών υπηρεσιών όπως αυτές προσδιορίζονται στον ΕΚ 2017/352 και ένα για την ανάπτυξη υποδομών για υδρογόνο, αμμωνία και ηλεκτρισμό. Τα Σχέδια αυτά θα πρέπει μεταξύ άλλων να προδιαγράψουν τις πολιτικές και τα αναγκαία μέτρα για την επίτευξη των στόχων που τίθενται στον Κανονισμό.

-Οι Υπηρεσίες του Υ.ΝΑ.Ν.Π., κατόπιν ενδεδειγμένης μελέτης των προτάσεων αυτών, από κοινού με τα συναρμόδια ή τα καθ' ύλην αρμόδια Υπουργεία και τους ενδιαφερόμενους φορείς, θα διαμορφώσουν κατάλληλες θέσεις που θα μας οδηγήσουν, με τον πιο λειτουργικό τρόπο, στην επόμενη μέρα της ναυτιλίας, μέχρι την πλήρη απεξάρτησή της από τον άνθρακα σύμφωνα με το τελικό σημείο της πορείας τόσο της Ε.Ε. όσο και του ΙΜΟ.