

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 603
Ημερομ. Κατάθεσης: 26/11/2025



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΕΛΕΝΗ ΒΑΤΣΙΝΑ
Βουλευτής ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Αθήνα, 24 Νοεμβρίου 2025

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς:

Τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα: «Πράσινη μετάβαση στα ευρωπαϊκά λιμάνια »

Κύριε Υπουργέ,

Σας καταθέτω ως αναφορά κείμενο άρθρο της ιστοσελίδας [REDACTED] με ημερομηνία 16/11/2025 που αφορά την ανάγκη για τεχνολογικές επενδύσεις και πράσινες υποδομές στα λιμάνια της χώρας.

Παρακαλώ, όπως λάβετε υπόψη σας τα αναφερόμενα και προβείτε σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε πολύ άμεσα να αξιολογήσετε το ως άνω κρίσιμο ζήτημα που θα προάγει τη δικαιότερη και με σύννομο τρόπο ρύθμιση του θέματος.

Η Αναφέρουσα Βουλευτής

ΒΑΤΣΙΝΑ ΕΛΕΝΗ

Πράσινη μετάβαση με υψηλό κόστος για τα ευρωπαϊκά λιμάνια: Στα 2,9 δισ. δολάρια το ETS το 2024

Σημαντικές οικονομικές επιβαρύνσεις αντιμετωπίζουν πλέον οι πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς το λειτουργικό τους κόστος αυξάνεται αισθητά σε σχέση με άλλες περιοχές του κόσμου λόγω του αυστηρότερου ευρωπαϊκού πλαισίου για τη μείωση των εκπομπών.

Την ίδια στιγμή, τα ευρωπαϊκά λιμάνια βρίσκονται αντιμέτωπα με μία κρίσιμη προθεσμία: έως το 2030, όλα τα λιμάνια του δικτύου TEN-T θα πρέπει να διαθέτουν υποδομές παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς (Onshore Power Supply – OPS), προκειμένου τα πλοία να μπορούν να απενεργοποιούν τις μηχανές τους και να ηλεκτροδοτούνται από το δίκτυο ξηράς.

Η υποχρέωση αυτή, αν και κρίσιμη για τη μείωση των εκπομπών στα λιμάνια, συνεπάγεται υψηλό κόστος τόσο για τις λιμενικές αρχές όσο και για τις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες καλούνται να αναβαθμίσουν τον εξοπλισμό των πλοίων τους ώστε να καταστούν συμβατά με τα συστήματα OPS.

Πρόκειται για μια διπλή οικονομική πίεση που αναδιαμορφώνει το τοπίο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και επιταχύνει την ανάγκη για τεχνολογικές επενδύσεις και πράσινες υποδομές.

Στα 2,9 δισ. δολάρια το κόστος ETS το 2024 – Έρχεται νέο βάρος με το FuelEU Maritime

Η ΕΕ έχει ήδη εντάξει τη ναυτιλία στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS), ενώ στο ίδιο μονοπάτι κινείται πλέον και το Ηνωμένο Βασίλειο, δημιουργώντας ένα αυστηρότερο περιβάλλον τιμολόγησης άνθρακα.

Πλέον, οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα ευρωπαϊκά ύδατα υποχρεούνται να αγοράζουν δικαιώματα εκπομπών CO₂ ανάλογα με το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των πλοίων τους, στο πλαίσιο μιας προοδευτικής εφαρμογής του μέτρου.

Για το 2025, η υποχρέωση αφορά το 40% των εκπομπών του προηγούμενου έτους, ποσοστό που αυξάνεται στο 70% το 2025 και φτάνει στο 100% το 2027.

Το σύστημα εφαρμόζεται πλήρως σε όλα τα ταξίδια εντός της ΕΕ, ενώ για διεθνείς δρομολογιακές γραμμές από ή προς τρίτες χώρες υπολογίζεται το μισό ποσοστό εκπομπών (50%).

Παράλληλα, το Ηνωμένο Βασίλειο προετοιμάζει τη δική του εκδοχή του συστήματος εμπορίας εκπομπών (UK ETS), το οποίο προβλέπεται να επεκταθεί στη ναυτιλία από το 2026.

Σε πρώτη φάση θα καλύπτει εγχώριες μεταφορές, ωστόσο εξετάζεται η διεύρυνσή του και σε διεθνείς διαδρομές που συνδέονται με βρετανικά λιμάνια.

Δεδομένου ότι το Λονδίνο βρίσκεται ακόμη στη φάση της δημόσιας διαβούλευσης, το τελικό πλαίσιο παραμένει ασαφές, γεγονός που εντείνει την αβεβαιότητα για τους πλοιοκτήτες και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Σύμφωνα με Drewry εταιρεία ανάλυσης, συμβουλευτικών υπηρεσιών και παροχής δεδομένων για τον κλάδο της ναυτιλίας, των logistics και των θαλάσσιων μεταφορών, το επιπλέον κόστος που προέκυψε το 2024 για τις ναυτιλιακές εταιρείες που εξυπηρετούν ευρωπαϊκά λιμάνια και θα πρέπει να καταβληθεί φέτος ανέρχεται στα 2,9 δισ. δολάρια, επιβαρύνοντας αισθητά τα οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου.

Η κατάσταση από το 2025 και μετά γίνεται ακόμη πιο απαιτητική, καθώς τέθηκε σε εφαρμογή και ο κανονισμός FuelEU Maritime, ο οποίος αναμένεται να αυξήσει περαιτέρω τις οικονομικές πιέσεις, παρά το γεγονός ότι το συνολικό του κόστος δεν έχει ακόμη αποσαφηνιστεί πλήρως.

Εκπομπές λόγω γεωπολιτικών παρακάμψεων

Περίπου 13.000 πλοία υπέβαλαν στοιχεία εκπομπών CO₂ στην ευρωπαϊκή πλατφόρμα MRV για το 2024. Σύμφωνα με τη Drewry, περίπου 90 εκατ. τόνοι CO₂ εκπέμφθηκαν στο πλαίσιο του EU ETS – αύξηση 14% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Αιτία, μεταξύ άλλων, οι γεωπολιτικές εξελίξεις που ανάγκασαν μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου να παρακάμψει τη Διώρυγα του Σουέζ, ακολουθώντας τη μακρύτερη και ενεργοβόρα πορεία μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.

Ποιοι εκπέμπουν περισσότερο – Στην κορυφή τα containerships

Παρότι αντιπροσωπεύουν το 16% των πλοίων (και το 21% της dwt χωρητικότητας), τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παράγουν το 34% των συνολικών εκπομπών CO₂ στην περιοχή εφαρμογής του συστήματος.

Το υψηλό ενεργειακό αποτύπωμά τους τα καθιστά και από τους μεγαλύτερους “φορείς” κόστους στο νέο καθεστώς. Όπως αναφέρει Drewry, λαμβάνοντας υπόψη την τρέχουσα τιμή των δικαιωμάτων εκπομπής (περίπου 70 ευρώ), εκτιμάται ότι τα εμπλεκόμενα μέρη θα οφείλουν 2,9 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το τρέχον έτος. Αν οι εκπομπές παραμείνουν στα ίδια επίπεδα, το συνολικό κόστος αναμένεται να αυξηθεί στα 7,5 δισ. δολάρια το 2026, όταν λήξει η μεταβατική περίοδος και ενταχθούν όλα τα αέρια του θερμοκηπίου στο πεδίο εφαρμογής.

Πόσο πληρώνει κάθε πλοίο;

Η Drewry εκτιμά ότι για το 2024: Ένα RoPax ή επιβατηγό πλοίο θα πληρώσει κατά μέσο όρο 1 εκατ. δολάρια.

Ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων, περίπου 500.000 δολάρια.

Μεγάλοι όμιλοι όπως οι Maersk, CMA CGM και Harpag-Lloyd έχουν θεσπίσει διαφανείς προσαυξήσεις ETS, ενώ διαθέτουν και “πράσινα” προϊόντα μεταφοράς όπως τα ECO Delivery, ACT+ και Ship Green, δίνοντας στους πελάτες τους τη δυνατότητα επιλογής χαμηλών εκπομπών και μείωσης του Scope 3.

Λιμάνια σε τροχιά μεγάλων ενεργειακών επενδύσεων

Την ίδια ώρα μέχρι το 2030, όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια που ανήκουν στο δίκτυο TEN-T θα πρέπει να διαθέτουν υποδομές παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς (Onshore Power Supply – OPS), ώστε τα πλοία που προσεγγίζουν να μπορούν να απενεργοποιούν τις μηχανές τους και να τροφοδοτούνται από το δίκτυο ξηράς.

Από την 1η Ιανουαρίου 2030, τα επιβατηγά πλοία και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων άνω των 5.000 GT θα πρέπει υποχρεωτικά να χρησιμοποιούν συστήματα OPS ή ισοδύναμες τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στα λιμάνια της ΕΕ.

Η συμμόρφωση με τις νέες αυτές απαιτήσεις προϋποθέτει εκτεταμένες τεχνικές αναβαθμίσεις και επενδύσεις μεγάλης κλίμακας.

Οι λιμενικές αρχές καλούνται να δημιουργήσουν νέα ενεργειακά δίκτυα, να εγκαταστήσουν υποσταθμούς, μετασχηματιστές και σημεία σύνδεσης υψηλής τάσης, αλλά και να αναβαθμίσουν τα υπάρχοντα δίκτυα ηλεκτροδότησης, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις δεν επαρκούν για να

καλύψουν τις ενεργειακές ανάγκες των πλοίων — ανάγκες που συχνά ισοδυναμούν με την κατανάλωση μιας μικρής πόλης.