
Η συμπερίληψη του ναυτιλιακού κλάδου στο αναθεωρημένο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ)

Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή	1
2. Νέες προβλέψεις για τη συμπερίληψη των ναυτιλιακών εταιρειών στο ευρωπαϊκό ΣΕΔΕ	2
3. Χρονικά Στάδια προσαρμογής στις νέες απαιτήσεις	5
4. Κατακλείδα	6

1. Εισαγωγή

Το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής αποκαλούμενο ως «ΣΕΔΕ»), το οποίο έχει θεσπισθεί¹ ήδη από το 2005, συνιστά το κύριο εργαλείο της Ε.Ε. για τη μείωση των

εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Εκτιμάται ότι χάρη σε αυτό οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στις επικράτειες των χωρών της Ε.Ε. έχουν μειωθεί κατά 42,8 % στους -μέχρι ώρα- καλυπτόμενους τομείς, όπως είναι: **α)** οι εγκαταστάσεις παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και θερμότητας, **β)** οι ενεργοβόρες βιομηχανικές εγκαταστάσεις και **γ)** οι αερομεταφορές. Καθώς διανύουμε την τέταρτη φάση της διαπραγμάτευσης του (2021-2030), το ΣΕΔΕ έχει υποστεί αρκετές αναθεωρήσεις², προκειμένου να συνάδει με τους γενικούς στόχους της πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία³.

¹ Με την Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 13^{ης} Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου ΕΕ L 275 της 25^{ης}.10.2003, σελ. 32-46, διαθέσιμος εδώ: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32003L0087>.

² Δεδομένου ότι ο συνολικός αριθμός δικαιωμάτων είναι περιορισμένος και βαίνει

μειούμενος, το σύστημα δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων έχει τροποποιηθεί από την Οδηγία (ΕΕ) 2018/410 (ΕΕ 76/3), την κατ' εξουσιοδότηση Απόφαση (ΕΕ) 2020/1071 (ΕΕ 234/16), τον κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμό (ΕΕ) 2021/1416 της 17^{ης} Ιουνίου 2021 (ΕΕ 305/1), την Απόφαση (ΕΕ) 2023/136 της 18^{ης} Ιανουαρίου 2023 (ΕΕ 19/1), τον Κανονισμό (ΕΕ) 2023/435 της 27^{ης} Φεβρουαρίου 2023 (ΕΕ 130/115), και τέλος από τις Οδηγίες 2023/958 και 2023/959 Της 10^{ης} Μαΐου 2023 (ΕΕ 130/115 και 134).

³ COM (2019) 640 final, 11.12.2019

Ειδικότερα στο πλαίσιο της νομοθετικής δέσμης μέτρων «Fit for 55», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε⁴ στις 14 Ιουλίου 2021 να ενισχυθεί το ΣΕΔΕ, ώστε μέχρι το 2030 το ανώτατο όριο εκπομπών από τους τομείς που καλύπτονται από αυτό να μειωθεί κατά **62 %**, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005. Στόχος της αναθεώρησης πέρα από την μείωση των εκπομπών άνθρακα, είναι η δημιουργία ενός μακροπρόθεσμου τιμολογιακού μηνύματος για το σύνολο της οικονομίας, παρέχοντας, παράλληλα, μέτρα για τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων αλλά και επαλήθευσης αυτών.

Για το σκοπό αυτό, **προκρίθηκε από την Ε.Ε. η επέκταση του ΣΕΔΕ σε νέους κλάδους και συγκεκριμένα τη ναυτιλία, τις κατασκευές των κτιρίων, τις οδικές μεταφορές και πρόσθετους τομείς⁵**. Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που

⁴ Βλ. COM (2021) 551 final 2021/0211 (COD)

⁵ Οι τομείς εκείνοι που αντιστοιχούν σε βιομηχανικές δραστηριότητες που δεν καλύπτονταν από το παράρτημα Ι της τροποποιηθείσας Οδηγίας 2003/87/ΕΚ, όπως είναι η θέρμανση βιομηχανικών εγκαταστάσεων («κτίρια, οδικές μεταφορές και πρόσθετοι τομείς»). Για τους εν λόγω τομείς θεσπίζεται χωριστό αλλά παράλληλο σύστημα εμπορίας εκπομπών, ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε διαταραχή του εύρυθμα λειτουργούντος συστήματος εμπορίας εκπομπών για σταθερές εγκαταστάσεις και αεροπορικές μεταφορές.

⁶ Βλ. Κανονισμός (ΕΕ) 2023/957 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10^{ης} Μαΐου 2023, για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 προκειμένου να προβλεφθεί η ένταξη των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ και η παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών πρόσθετων αερίων θερμοκηπίου και των εκπομπών από πρόσθετους τύπους πλοίων, OJ L 130, της 16^{ης}.5.2023, σελ.

αφορά συγκεκριμένα στην συμπερίληψη της ναυτιλίας στο ΣΕΔΕ **εγκρίθηκε** από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και μαζί με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο προχώρησαν στις **10 Μαΐου 2023** στην έκδοση του **Κανονισμού 2023/957/ΕΕ⁶** και **Οδηγίας 2023/959/ΕΕ⁷** (εφεξής αποκαλούμενη ως «τροποποιητική Οδηγία»), όπως δημοσιεύτηκαν στην Εφημερίδα της ΕΕ στις 16 Μαΐου 2023 και τέθηκαν σε ισχύ τον Ιούνιο του 2023.

Τα νέα μέτρα του αναθεωρημένου ΣΕΔΕ εφαρμόζονται από τις υπόχρεες εταιρείες και τους αρμόδιους κρατικούς φορείς **από την 1η Ιανουαρίου 2024**.

2. Νέες προβλέψεις για τη συμπερίληψη των ναυτιλιακών εταιρειών⁸ στο ευρωπαϊκό ΣΕΔΕ

Προκειμένου ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών να συμβάλει στην επίτευξη των

105–114, διαθέσιμος εδώ: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

⁷ Βλ. Οδηγία 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαΐου 2023 για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης, ΕΕ L 130 της 16^{ης}.5.2023, σελ. 134–202, διαθέσιμη εδώ: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

⁸ Ως "ναυτιλιακή εταιρεία" ορίζεται στην τροποποιητική Οδηγία: ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στο(ν) οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου και ο οποίος / το οποίο, με την ανάληψη της εν λόγω ευθύνης, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα

στόχων της ΕΕ⁹ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως συμβαίνει, άλλωστε, ήδη με τις αερομεταφορές¹⁰, η Επιτροπή προέκρινε, μαζί με την πρωτοβουλία **FuelEU Maritime**¹¹, να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής του ευρωπαϊκού ΣΕΔΕ, ώστε να καλύπτει τις εκπομπές CO₂ από **μεγάλα φορτηγά και επιβατικά εμπορικά πλοία** ολικής χωρητικότητας άνω των 5.000 κόρων¹², ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν.

καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, όπως ορίζεται στο Παράρτημα I του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 336/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου 2006, για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου (ΕΕ L 64 της 4.3.2006, σ. 1).

⁹ Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 17 - 41 της τροποποιητικής Οδηγίας (ΕΕ) 2023/959/ΕΚ.

¹⁰ Βλ. Οδηγία (ΕΕ) 2023/958 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαΐου 2023 για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, ΕΕ L 130, της 16ης.5.2023, σελ. 115-133.

¹¹ Ο νέος Κανονισμός για τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα στον τομέα της ναυτιλίας με την υιοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών εγκρίθηκε επίσημα από το Συμβούλιο στις 25.07.2023 και θα δημοσιευτεί μετά το καλοκαίρι στην Εφημερίδα της ΕΕ.

¹² Οι εκπομπές από πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 5.000 κόρων αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 15 % των εκπομπών από πλοία, αλλά εκπέμπονται από μεγάλο αριθμό πλοίων. Για λόγους διοικητικής πρακτικής, κρίθηκε ως πρόωρη η συμπερίληψη πλοίων ολικής χωρητικότητας κάτω των 5.000 κόρων στο ΣΕΔΕ της ΕΕ από την έναρξη της συμπερίληψης των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά, όπως αναγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 30 της τροποποιητικής Οδηγίας, η συμπερίληψή τους μελλοντικά θα

Καθίσταται, έτσι, ο φορέας εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου¹³ υπεύθυνος για το κόστος συμμόρφωσης βάσει της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», ενώ τα έσοδα που προέρχονται από τον πλειστηριασμό των δικαιωμάτων και προορίζονται για το Ταμείο Καινοτομίας, θα αξιοποιούνται από την 1η Ιανουαρίου 2025 σύμφωνα με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης» του άρθρου 17 του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/852¹⁴.

βελτιώσει την αποτελεσματικότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ και δυνητικά θα περιορίσει τη συμπεριφορά αποφυγής με τη χρήση πλοίων μικρότερης ολικής χωρητικότητας. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή θα υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, στην οποία εξετάζει τη σκοπιμότητα και τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις της συμπερίληψης στην τροποποιηθείσα Οδηγία εκπομπών από πλοία, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων υπεράκτιας δραστηριότητας, ολικής χωρητικότητας κάτω των 5.000 κόρων αλλά όχι κάτω των 400 κόρων ολικής χωρητικότητας, βασιζόμενη, ιδίως, στην ανάλυση που συνοδεύει την επανεξέταση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η οποία αναμένεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024.

¹³ Το πρόσωπο ή ο οργανισμός που έχει την ευθύνη για τη συμμόρφωση με το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει να είναι η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία ορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, στο οποίο ο πλοιοκτήτης έχει αναθέσει την ευθύνη της διαχείρισης του πλοίου και το οποίο, με την ανάληψη της εν λόγω ευθύνης, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλει ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Ο ορισμός αυτός βασίζεται στον ορισμό της «εταιρείας» στο άρθρο 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 και είναι σύμφωνος με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που θεσπίστηκε το 2016 από τον ΔΝΟ.

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για τη διευκόλυνση των βιώσιμων επενδύσεων και για την τροποποίηση του

Η ως άνω επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ευρωπαϊκού ΣΕΔΕ στις θαλάσσιες μεταφορές θα περιλαμβάνει **όλες τις εκπομπές** από πλοία που καταπλέουν **σε λιμένα της ΕΕ** για ταξίδια εντός της ΕΕ και το **50 %** των εκπομπών από ταξίδια με αφετηρία ή προορισμό **εκτός της ΕΕ**, καθώς και όλες τις εκπομπές που προκύπτουν όταν τα πλοία είναι ελλιμενισμένα εντός της ΕΕ¹⁵. Στην πράξη, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα υποχρεούνται να παρακολουθούν τις εκπομπές τους και να αγοράζουν και παραδίδουν δικαιώματα εκπομπών ΣΕΔΕ στην αρμόδια διαχειριστική-διοικητική αρχή¹⁶ του κράτους μέλους. Παραβίαση των απαιτήσεων του ΣΕΔΕ (πχ η μη παράδοση των αναγκαίων δικαιωμάτων από την υπεύθυνη ναυτιλιακή εταιρεία για δύο ή περισσότερα διαδοχικά έτη) θα επιφέρει **κυρώσεις**, όπως είναι η **απαγόρευση εισόδου** πλοίων σε λιμένες της ΕΕ με διαταγή απομάκρυνσης και συναφείς κοινοποιήσεις (όχι μόνο στο οικείο κράτος σημαίας, αλλά και στους αρμόδιους ευρωπαϊκούς φορείς και στα λοιπά κράτη μέλη)¹⁷. Τα κράτη μέλη έχουν τη διακριτική ευχέρεια για τον λεπτομερή σχεδιασμό των κυρώσεων ώστε

να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Το **σύστημα της παρακολούθησης, της υποβολής εκθέσεων και της επαλήθευσης των εκπομπών** από τις θαλάσσιες μεταφορές **εφαρμόζεται ήδη από το 2018**, όπως προέβλεπε ο αναθεωρημένος **Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸. Δυνάμει αυτού οι ναυτιλιακές εταιρείες υποχρεούνταν **να παρακολουθούν και να υποβάλουν επαληθευμένες από εξωτερικό ελεγκτή εκθέσεις** με τα δεδομένα των εκπομπών τους στην επίσημη ευρωπαϊκή πλατφόρμα **EU-MRV**¹⁹, υποχρέωση η οποία εξακολουθεί να επιβάλλεται με το αναθεωρημένο ΣΕΔΕ.

Περαιτέρω, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3ζγ της τροποποιητικής Οδηγίας δίνεται η **δυνατότητα μεταφοράς του κόστους του ΣΕΔΕ από τη ναυτιλιακή εταιρεία σε άλλη οντότητα**. Με τον τρόπο αυτό, οι ευθύνες για την αγορά καυσίμων, τη διαχείριση απορριμμάτων ή γενικότερα τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων που επηρεάζουν τις εκπομπές άνθρακα μπορούν

Κανονισμού (ΕΕ) 2019/2088 (L ΕΕ 198/13 της 22.6.2020)

¹⁵ Κατά τα θεσπισθέντα στο Άρθρο 3ζα, όπως τροποποιείται με την Οδηγία (ΕΕ) 2023/949/ΕΕ.

¹⁶ Ως "διαχειριστική αρχή ναυτιλιακής εταιρείας" ορίζεται: η αρχή η οποία είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του ΣΕΔΕ της ΕΕ όσον αφορά μια ναυτιλιακή εταιρεία.

¹⁷ Πρβλ. στην παρ. 23 του Άρθρου 1 της τροποποιητικής Οδηγίας.

¹⁸ Βλ. Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση,

την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

¹⁹ Η συγκεκριμένη ηλεκτρονική βάση δεδομένων και τα υπολογιστικά φύλλα που μπορούν να μεταφορτωθούν διατίθενται αποκλειστικά για σκοπούς πληροφόρησης, σύμφωνα με το άρθρο 21 του αναθεωρημένου Κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, η πρόσβαση στην οποία παρέχεται μέσω του κάτωθι συνδέσμου: <https://mrv.emsa.europa.eu/#public/eumrv>.

να καταμεριστούν σε οντότητες διαφορετικές από τη ναυτιλιακή εταιρεία **βάσει συμβατικής -μεταξύ τους- ρύθμισης**. Ωστόσο κατά τη στιγμή της διαπραγμάτευσης της σύμβασης αυτής ενδέχεται να μην είναι γνωστές πληροφορίες (όπως είναι το μεταφερόμενο κάθε φορά φορτίο, η διαδρομή και η ταχύτητα του πλοίου) με αποτέλεσμα οι τελικές εκπομπές από το πλοίο να είναι αβέβαιες και τα κίνητρα για την εφαρμογή επιχειρησιακών μέτρων για την εξοικονόμηση καυσίμων θα είναι περιορισμένα. Συνεπώς, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και για να ενθαρρυνθεί η θέσπιση μέτρων αποδοτικότητας και η χρήση καθαρότερων καυσίμων, η ναυτιλιακή εταιρεία θα πρέπει να έχει το δικαίωμα, βάσει του εθνικού δικαίου, να ζητήσει αποζημίωση για τις δαπάνες που προκύπτουν από την παράδοση δικαιωμάτων από την οντότητα που είναι άμεσα υπεύθυνη για τις αποφάσεις που επηρεάζουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου του πλοίου.

Σύμφωνα με την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει", η τροποποιητική οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι, όταν **η τελική ευθύνη** για την αγορά καυσίμων ή την εκμετάλευση του πλοίου²⁰ ή και τα δύο **αναλαμβάνεται από άλλη οντότητα από**

τη ναυτιλιακή εταιρεία βάσει συμβατικής συμφωνίας, η ναυτιλιακή εταιρεία δικαιούται να λάβει αποζημίωση από την εν λόγω οντότητα για το κόστος που προέκυψε από την επιστροφή των δικαιωμάτων αυτών²¹. Ενθαρρύνεται έτσι την υιοθέτηση μέτρων αποδοτικότητας και η χρήση καθαρότερων καυσίμων από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

3. Χρονικά Στάδια προσαρμογής στις νέες απαιτήσεις

Για την ομαλή μετάβαση των θαλάσσιων μεταφορών στο νέο ΣΕΔΕ της ΕΕ, το άρθρο 3ζβ της τροποποιητικής Οδηγίας προβλέπει τη **σταδιακή εισαγωγή απαιτήσεων** παράδοσης δικαιωμάτων των εξακριβωμένων εκπομπών τους με βάση το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

α) ποσοστό **40 %** των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα το **2024**,
β) ποσοστό **70 %** αυτών το **2025** και τέλος,
γ) ποσοστό **100 %** των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων πλέον και επιπρόσθετων αερίων και συγκεκριμένα του μεθάνιου και το υποξειδίου του αζώτου, το **2026** και εφεξής.

Προβλέπεται ότι για τα έτη **2024 και 2025**, όπου διαπιστώνεται διαφορά μεταξύ των επαληθευμένων εκπομπών και των παραδοθέντων δικαιωμάτων για κάθε έτος, η

²⁰ Ως "εκμετάλλευση του πλοίου" νοείται ο καθορισμός του μεταφερόμενου φορτίου ή της διαδρομής και της ταχύτητας του πλοίου. Η ναυτιλιακή εταιρεία παραμένει η υπεύθυνη οντότητα για την παράδοση δικαιωμάτων, όπως

απαιτείται από τα άρθρα 3ζβ και 12, και για τη συνολική συμμόρφωση με τις διατάξεις του εθνικού δικαίου για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας.

²¹ Βλ. αιτιολογική σκ. 32 της Οδηγίας.

αξία των δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στη διαφορά αυτή θα πρέπει να ακυρώνεται αντί να δημοπρατείται.

4. Κατακλείδα

Η αναθεώρηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ προβλέπεται ότι θα συμβάλλει στην εγκαθίδρυση **ισότιμων όρων ανταγωνισμού και ασφάλειας δικαίου** για τους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων. Η τιμολόγηση των εκπομπών άνθρακα δεν επαρκεί για τη μείωση και εκμηδένιση των παραγόμενων από τη ναυτιλία εκπομπών, αλλά προωθεί την **αγορά βιώσιμων ναυτιλιακών καυσίμων** και την χρήση των **νέων τεχνολογιών** και της **καινοτομίας**²².

Ωστόσο εν όψει της επέκτασης της Οδηγίας 2003/87/ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές ενδέχεται να γεννηθούν κίνδυνοι για επιχειρήσεις που είναι εκτεθειμένες στον διεθνή ανταγωνισμό, καθότι σε άλλες οικονομίες δεν καταβάλλονται ανάλογες προσπάθειες για το κλίμα (βλ. οι λιμένες τρίτων χωρών που βρίσκονται κοντά στην

Ένωση, όπου δεν έχει θεσπίσει αντίστοιχο ΣΕΔΕ), πράγμα που οδηγεί στο φαινόμενο “*διαρροής διοξειδίου του άνθρακα*”²³. Για τον λόγο αυτό, η Οδηγία περιλαμβάνει εγγυήσεις για την αποφυγή του φαινομένου διαρροής διοξειδίου του άνθρακα, όπως είναι: **α)** η ρήτρα υποβολής εκθέσεων και επανεξέτασης για την παρακολούθηση της εφαρμογής των σχετικών κανόνων, ούτως ώστε να εντοπίζονται εγκαίρως τυχόν συμπεριφορές αποφυγής των νέων απαιτήσεων και ακολούθως να προτείνονται αποτελεσματικότερα μέτρα²⁴, **β)** η ρήτρα κατάρτισης καταλόγων γειτονικών λιμένων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων με εκτελεστικές πράξεις²⁵ και **γ)** η ρήτρα υποβολής εκθέσεων και επανεξέτασης των νέων πρωτοβουλιών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ). Αντίστοιχα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλείται, ως αρμόδιο όργανο για την ορθή εφαρμογή του ΣΕΔΕ, να παρακολουθεί και να εξετάζει τις επιπτώσεις της τροποποιητικής Οδηγίας σχετικά με τις πιθανές αυξήσεις του κόστους των μεταφορών, τις τυχόν στρεβλώσεις της

μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, όταν το μερίδιο της μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων, μετρούμενων σε ισοδύναμες μονάδες είκοσι ποδών, υπερβαίνει το 65 % της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων του εν λόγω λιμένα κατά τη διάρκεια της πλέον πρόσφατης δωδεκάμηνης περιόδου για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα σχετικά δεδομένα και όταν οι εν λόγω λιμένες βρίσκονται εκτός της Ένωσης, αλλά λιγότερο από 300 ναυτικά μίλια από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους. Θα εξαιρούνται από τους καταλόγους αυτούς οι λιμένες τρίτων χωρών, όπου εφαρμόζονται αποτελεσματικά μέτρα ισοδύναμα του νέου ΣΕΔΕ.

²² Δείτε τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό **FuelEU Maritime**, ο οποίος σκοπεί στην αύξηση εναλλακτικών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές.

²³ Ως «διαρροή άνθρακα» νοείται η μετατόπιση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων εκτός ΕΕ, για την αποφυγή των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου. Ειδικά στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ως διαρροή άνθρακα μπορεί να θεωρηθεί η αποφυγή λιμένων και κόμβων μεταφόρτωσης εντός ΕΕ (regulatory arbitrage).

²⁴ Π.χ. με την επιβολή αυξημένων απαιτήσεων παράδοσης για πλώες όπου ο κίνδυνος αποφυγής είναι υψηλότερος.

²⁵ Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις θα καταγράφουν λιμένες ως γειτονικούς λιμένες

αγοράς και τις αλλαγές στην κίνηση των λιμένων²⁶, τη συνολική ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού τομέα στα κράτη μέλη, και ιδίως τις επιπτώσεις στις ναυτιλιακές υπηρεσίες που αποτελούν βασικές υπηρεσίες εδαφικής συνέχειας (βλ. οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής-Logistics).

Η ομάδα της **Δικηγορικής μας Εταιρείας**, μία από τις πρώτες δικηγορικές εταιρείες στην Ελλάδα που απαρτίζεται από νομικούς και εμπειρογνώμονες επιστημονικούς συνεργάτες (Μηχανικούς καινοτομίας - Συμβούλους ενεργειακής μετάβασης), αναγνωρίζοντας ότι οι νέες απαιτήσεις του ΣΕΔΕ και των συναφών εκθέσεων βιωσιμότητας βρίσκονται στην κορυφή του ενδιαφέροντος πολλών ναυτιλιακών εταιρειών και άλλων εμπλεκόμενων εταιρειών, θα χαρεί να σας βοηθήσει στην προετοιμασία σας για την προσαρμογή στα νέα απαιτητικά δεδομένα κανονιστικής συμμόρφωσης παρέχοντάς σας υψηλή συμβουλευτική.

Επικοινωνήστε μαζί μας αν θέλετε να συζητήσουμε πώς μπορούμε να σας βοηθήσουμε μέσω της ηλεκτρονικής διεύθυνσης **energy-esg@fdmalaw.com**.

²⁶ Όπως είναι η αποφυγή λιμένων (λιμενική αποφυγή) και οι μετατοπίσεις των κόμβων μεταφόρτωσης.