



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΜΑΝΟΣ Ν. ΚΟΝΣΟΛΑΣ
Βουλευτής Ν. Δωδεκανήσου - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Αθήνα, 15 Απριλίου 2022

Α.Π.: 4734/15.4.2022

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Προς

Κύριο Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Κύριο Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων

Κύριο Υπουργό Οικονομικών

ΘΕΜΑ: «Πλαίσιο προετοιμασίας για την ομαλή ενεργειακή μετάβαση στην “πράσινη” ακτοπλοΐα και αντιμετώπιση των συνεπειών»

Κύριοι Υπουργοί,

Τον Ιούλιο του 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το σχέδιό της για την μετάβαση στην «πράσινη ακτοπλοΐα» προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να υιοθετηθεί η χρήση εναλλακτικών καυσίμων.

Έχει τεθεί, μάλιστα, ως στόχος να μειωθεί σταδιακά η ετήσια μέση ένταση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, ξεκινώντας από 2% το 2025, σε ως 75% το 2050.

Για το σκοπό αυτό, δίνεται ένα χρονικό διάστημα τεσσάρων (4) ετών, προκειμένου τα πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα και στους στόχους που τίθενται.

Ήδη, αυτή τη στιγμή, έχει οριστεί ως ανώτατο όριο περιεκτικότητας σε θείο (sulphur cap) το 0.5% για τα ναυτιλιακά καύσιμα ενώ τα επόμενα τέσσερα (4) χρόνια, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να έχουν προετοιμαστεί για το νέο καθεστώς.

Υπάρχει εύλογη ανησυχία ότι το διάστημα των τεσσάρων αυτών ετών μέχρι το 2026 δεν επαρκεί από τη στιγμή που:

- Δεν υπάρχει σε εξέλιξη πρόγραμμα για την εγκατάσταση υποδομών χρήσης εναλλακτικών καυσίμων στα πλοία.



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΜΑΝΟΣ Ν. ΚΟΝΣΟΛΑΣ
Βουλευτής Ν. Δωδεκανήσου - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

- Δεν έχει εγκριθεί η χρήση εναλλακτικών καυσίμων στην ακτοπλοΐα από τον IMO, πλην του φυσικού αερίου (που είναι πλέον πανάκριβο) και της μεθανόλης .

- Δεν υπάρχουν υποδομές στα λιμάνια των νησιών του Αιγαίου για την τροφοδοσία των πλοίων της ακτοπλοΐας με εναλλακτικά καύσιμα.

Μεγαλύτερη, όμως, ανησυχία προκάλεσε η μελέτη του IOBE για την ανάλυση των συνεπειών της άμεσης εφαρμογής αυτής της απόφασης στο λειτουργικό κόστος, στην τιμή των εισιτηρίων αλλά και παράπλευρες απώλειες στη νησιωτική οικονομία.

Σύμφωνα με αυτή τη μελέτη:

- Προβλέπεται αύξηση του λειτουργικού κόστους για τις ναυτιλιακές εταιρείες κατά 207 εκατ. το 2026.

- Αναμένεται αύξηση στις τιμές των εισιτηρίων κατά 30% το 2026.

- Μείωση του αριθμού των επιβατών που διακινούνται με τα πλοία της ακτοπλοΐας κατά 30%, κάτι που θα έχει αρνητικές επιπτώσεις στον τουρισμό.

- Προβλέπονται παράπλευρες απώλειες στο ΑΕΠ των νησιωτικών περιοχών, μείωση της απασχόλησης και του τουρισμού.

Η μελέτη αυτή του IOBE κρούει τον κώδωνα του κινδύνου.

Η ενεργειακή κρίση λειτουργεί πλέον ως επιταχυντής των εξελίξεων και επιβαρύνει περαιτέρω την κατάσταση στον τομέα της ακτοπλοΐας που είναι καθοριστικός για μια πολυνησιωτική χώρα όπως είναι η Ελλάδα.

Κανείς δεν αμφισβητεί την αναγκαιότητα να υιοθετηθούν εναλλακτικά και φιλικά προς το περιβάλλον καύσιμα.

Απαιτείται, όμως, η κατάλληλη προετοιμασία, η διαμόρφωση συνθηκών, προϋποθέσεων και υποδομών.

Η άμεση εφαρμογή της δέσμης μέτρων Fit for 55 στην ελληνική ακτοπλοΐα για αγορές δικαιωμάτων εκπομπών, από το 2026, είναι ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα.

Ενδεχομένως, θα πρέπει να διεκδικήσουμε ως χώρα τροποποιήσεις στη σχετική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έχοντας και ως νέο δεδομένο τις πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις της ενεργειακής κρίσης στην ακτοπλοΐα αλλά και σε όλο το φάσμα της οικονομίας.

Διαφορετικά από το 2026, θα υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ακτοπλοΐα, που θα επηρεάσουν το σύνολο της νησιωτικής οικονομίας, την απασχόληση, τον τουρισμό, την ανάπτυξη, τα δημόσια έσοδα αλλά και το κόστος μεταφορών και διαβίωσης στα νησιά.



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΜΑΝΟΣ Ν. ΚΟΝΣΟΛΑΣ
Βουλευτής Ν. Δωδεκανήσου - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Κυρίως, όμως, πρέπει να επιταχύνουμε τους ρυθμούς προσαρμογής και ανάπτυξης νέων υποδομών σε πλοία και λιμάνια για τη χρήση και τροφοδοσία εναλλακτικών καυσίμων αντίστοιχα.

Κατόπιν των ανωτέρω
Ερωτώνται οι Κύριοι Υπουργοί

1. Εάν στις προθέσεις της κυβέρνησης και του αρμόδιου Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι η τροποποίηση και η χρονική επιμήκυνση της δέσμης μέτρων (Fit for 55), για την επέκταση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων.
2. Εάν το Υπουργείο Οικονομικών προτίθεται να ζητήσει εξαίρεση και χρονική επιμήκυνση της δέσμευσης για την κατάργηση των φοροελαφρύνσεων στα ναυτιλιακά καύσιμα μέσα στην επόμενη δεκαετία.
3. Εάν το Υπουργείο Ανάπτυξης, μέσα από την αξιοποίηση των πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης αλλά και άλλων ευρωπαϊκών πόρων, προτίθεται να ενεργοποιήσει χρηματοδοτικά προγράμματα για την εγκατάσταση συστημάτων χρήσης εναλλακτικών καυσίμων στα πλοία της ακτοπλοΐας.
4. Σε ποιο στάδιο βρίσκονται οι διαδικασίες στον IMO για την έγκριση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων στην ακτοπλοΐα και ποιες είναι οι προτάσεις της ελληνικής πλευράς;
5. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την ανάπτυξη υποδομών αποθήκευσης και τροφοδοσίας εναλλακτικών καυσίμων για τα πλοία της ακτοπλοΐας στα λιμάνια των νησιών του Αιγαίου;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Μάνος Κόνσολας
Βουλευτής Δωδεκανήσου