C/2025/5140

28.10.2025

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Οικονομικός αντίκτυπος της εφαρμογής του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ)
(γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

(C/2025/5140)

Εισηγητής: **Krister ANDERSSON**

Σύμβουλοι	Samuel CORNELLA (για τον εισηγητή) Alex MONTEBELLO (για την Ομάδα I)
Απόφαση της συνόδου ολομέλειας	27.2.2025
Νομική βάση	Άρθρο 52 παράγραφος 2 του Εσωτερικού Κανονισμού
Αρμόδιο όργανο	Τμήμα «Οικονομική και Νομισματική Ένωση, οικονομική και κοινωνική συνοχή»
Έγκριση από το τμήμα	4.7.2025
Έγκριση από την Ολομέλεια	16.7.2025
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	598
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	182/2/8

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) συμμερίζεται τους γενικούς στόχους του συστήματος ανώτατων ορίων και δικαιωμάτων εμπορίας της ΕΕ (σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών – ΣΕΔΕ) στο πλαίσιο του ρόλου του όσον αφορά την επίτευξη μιας πράσινης οικονομίας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Οι μειώσεις του CO_2 θα πραγματοποιούνται εκεί όπου το κόστος είναι χαμηλότερο, γεγονός που θα οδηγήσει σε ένα οικονομικά αποδοτικό σύστημα. Το ΣΕΔΕ δημιουργεί κίνητρα για επενδύσεις στην πράσινη τεχνολογία και, ως εκ τούτου, είναι σημαντικό για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

1.2. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί, ωστόσο, ότι ο σχεδιασμός και η εφαρμογή του συστήματος θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις συνέπειές του για τις θέσεις εργασίας στην Ευρώπη, καθώς και τον κοινωνικό του αντίκτυπο. Απαιτείται διεξοδική ανάλυση και αξιολόγηση του αντικτύπου σε τομείς, αξιακές αλυσίδες, περιφέρειες και χώρες, με βάση μια από κοινού συμφωνηθείσα ολοκληρωμένη μεθοδολογία.

1.3. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την ανάγκη να επιτευχθεί κατάλληλη ισορροπία μεταξύ της επίτευξης των γενικών περιβαλλοντικών στόχων και, ταυτόχρονα, της μη δημιουργίας οικονομικών στρεβλώσεων ή της υπονόμευσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Είναι επίσης σημαντικό να εξεταστούν οι δευτερεύουσες επιδράσεις των εν λόγω μέσων στις επιχειρήσεις και τις θέσεις εργασίας σε όλους τους τομείς. Η οικονομική ανάλυση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πρέπει να βελτιωθεί σημαντικά από την άποψη αυτή.

1.4. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο μηχανισμός ΣΕΔΕ συνεπάγεται ορισμένες κρίσιμες επιπτώσεις όσον αφορά το κόστος συμμόρφωσης και τις δυνητικές στρεβλώσεις, ενώ επίσης επιβάλλει υπερβολικό διοικητικό φόρτο. Επιπλέον, η εφαρμογή του απαιτεί έντονη διεθνή συνεργασία, μεταξύ άλλων και από χώρες εκτός της ΕΕ, η οποία μπορεί να αποδειχθεί δύσκολη και πολύπλοκη.

1.5. Όπως έχει ήδη επισημάνει η ΕΟΚΕ, η επιτάχυνση του ρυθμού και οι φιλόδοξοι στόχοι μείωσης του CO_2, καθώς και η μείωση της διαθεσιμότητας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα στην παγκόσμια αγορά, εκτός εάν σημαντικός αριθμός κρατών ακολουθήσει το παράδειγμα της ΕΕ.

1.6. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι το ιδεώδες είναι κάθε μέτρο που αποσκοπεί στην προώθηση της απανθρακοποίησης του ναυτιλιακού κλάδου να έχει παγκόσμιο, και όχι περιφερειακό ή μονομερή, χαρακτήρα προκειμένου να αποφεύγονται οι διαρροές διοξειδίου του άνθρακα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά το έργο που επιτελείται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) —ιδίως το πλαίσιο μηδενικών καθαρών εκπομπών— το οποίο θα μπορούσε επίσης να αποτρέψει τη διπλή ρύθμιση ή τις διπλές πληρωμές.

1.7. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόταση για την απλούστευση του μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (ΜΣΠΑ) η οποία κατατέθηκε πρόσφατα, θεωρώντας τη βήμα προόδου όσον αφορά την εξισορρόπηση της ανάγκης για προστασία του περιβάλλοντος, αφενός, και της ταυτόχρονης ανάγκης για μείωση του διοικητικού φόρτου στην οικονομία και τις επιχειρήσεις της, ιδίως τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, αφετέρου. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διενεργήσει εκ των υστέρων εκτιμήσεις αντικτύπου του ΣΕΔΕ για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου αντικτύπου στις επιχειρήσεις και τις θέσεις εργασίας, ώστε να είναι δυνατή η ταχεία πραγματοποίηση αλλαγών, εάν χρειαστεί.

1.8. Η πρόσφατη συμπερίληψη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ δημιούργησε περαιτέρω προκλήσεις, επηρεάζοντας σημαντικά την εφοδιαστική αλυσίδα του τομέα, από τους λιμενικούς τερματικούς σταθμούς έως τους τελικούς καταναλωτές. Παρά τη ρήτρα για τους γειτονικούς λιμένες που ορίζεται στο ΣΕΔΕ [1], οι ναυτιλιακές εταιρείες ενθαρρύνονται να καταπλέουν σε λιμένες εκτός ΕΕ, δεδομένου ότι η ΕΕ δεν έχει δικαιοδοσία επί των εργασιών μεταφόρτωσης που πραγματοποιούνται σε δρομολόγια εκτός της ΕΕ. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της σχετικά με την πιθανότητα στροφής της αγοράς από ευρωπαϊκούς λιμένες σε λιμένες εκτός ΕΕ όσον αφορά τις εργασίες μεταφόρτωσης, καθώς και σχετικά με τη χρήση λιμένων εκτός ΕΕ αντί λιμένων της ΕΕ από τα πλοία τρίτων χωρών.

1.9. Η ΕΟΚΕ προειδοποιεί ότι το ΣΕΔΕ μπορεί να δημιουργήσει σημαντικό αντικίνητρο για επενδύσεις στους λιμένες της ΕΕ, προκαλώντας ανταγωνιστική ανισορροπία μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου που βρίσκονται σε κράτη μέλη της ΕΕ και των γειτονικών ανταγωνιστικών λιμένων τρίτων χωρών, ιδίως εκείνων που βρίσκονται στη Βόρεια Αφρική.

1.10. Η αλλαγή προορισμού μιας μεταφοράς μπορεί επίσης να συνεπάγεται κόστος για μια επιμέρους χώρα, δεδομένου ότι αυξάνεται το κόστος των εισροών για την παραγωγή στη χώρα αυτή. Αυτό επηρεάζει την παραγωγή και την απασχόληση στην εν λόγω χώρα, και το κόστος αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνεται σε κάθε εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου της εφαρμογής της νομοθεσίας σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Παρόμοιο αποτέλεσμα προκύπτει εάν το κόστος μεταφοράς αυξηθεί (κατά 3,7 % το 2024 και με ανοδική τάση, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εν απουσία αυξήσεων της παραγωγικότητας) και το κόστος μετακυλίεται στην εταιρεία παραγωγής. Αυτό θα μειώσει την παραγωγή και την απασχόληση. Το κόστος αυτό πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη στο μέλλον κατά τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση του συστήματος.

1.11. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι οι οικονομίες των νησιών, όπως της Μάλτας, της Κύπρου και της Ιρλανδίας, και των κρατών μελών που επικεντρώνονται ιδιαίτερα στη ναυτιλία και τις θαλάσσιες δραστηριότητες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν πιέσεις λόγω της εφαρμογής του μηχανισμού ΣΕΔΕ, καθώς είναι ιδιαίτερα ευάλωτες στην αύξηση του κόστους μεταφοράς, λόγω της ισχυρής εξάρτησής τους από δραστηριότητες που βασίζονται στις εξαγωγές, οι οποίες αποτελούν συχνά την κύρια πηγή απασχόλησης και τοπικής ανάπτυξης.

2. **Ιστορικό της γνωμοδότησης**

2.1. Η δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % αποσκοπεί στη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου τουλάχιστον κατά 55 % έως το 2030. Το σύστημα ανώτατων ορίων και δικαιωμάτων εμπορίας της ΕΕ, το ΣΕΔΕ, διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην επίτευξη μιας πράσινης οικονομίας χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Με το ΣΕΔΕ, το CO_2 έχει καταστεί ένα είδος εμπορεύσιμου αγαθού, στο οποίο εφαρμόζεται η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Καθώς μειώνονται τα δικαιώματα, οι μειώσεις των εκπομπών CO_2 θα γίνονται πρώτα εκεί όπου το κόστος είναι χαμηλότερο, γεγονός που θα οδηγήσει σε ένα οικονομικά αποδοτικό σύστημα. Με την ανάπτυξη της αγοράς εμπορίας άνθρακα έχει αναδυθεί σταδιακά μια αγορά άμεσης παράδοσης άνθρακα, αλλά και ορισμένες αγορές παραγώγων, όπως αγορά συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης, αγορά δικαιωμάτων προαίρεσης και προθεσμιακή αγορά άνθρακα.

2.2. Το ΣΕΔΕ της ΕΕ καλύπτει περίπου το 40 % του συνόλου των εκπομπών CO_2 της ΕΕ. Δεδομένου ότι το επίπεδο CO_2 στην ατμόσφαιρα αποτελεί παγκόσμιο φαινόμενο, οικονομικά αποδοτικό σύστημα εμπορίας θα ήταν ένα ενιαίο παγκόσμιο σύστημα. Ωστόσο, η παρούσα κατάσταση είναι ιδιαιτέρως κατακερματισμένη, με διαφορετικά συστήματα εμπορίας να έχουν καθιερωθεί σε διάφορες χώρες και περιφέρειες, ενώ μόνο το 24 % των παγκόσμιων εκπομπών εντάσσεται σε κάποιο είδος συστήματος ΣΕΔΕ [2].

[1] Οι στάσεις σε λιμένες εκτός ΕΕ, όπως σε λιμένες της Βόρειας Αφρικής, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως η αφετηρία ή το τέρμα ενός πλου για τους σκοπούς του πλαισίου ΣΕΔΕ, με αποτέλεσμα να μειώνεται το κίνητρο για στάση στους εν λόγω κόμβους εκτός ΕΕ πριν ή μετά τον κατάπλου από ή προς λιμένες της ΕΕ.

[2] Παγκόσμια Τράπεζα, *Global Carbon Pricing Revenues Top a Record $100 Billion* (Τα παγκόσμια έσοδα από την τιμολόγηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα υπερβαίνουν το ποσό ρεκόρ των 100 δισ. δολαρίων), δελτίο Τύπου, Μάιος 2024: https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/05/21/global-carbon-pricing-revenues-top-a-record-100-billion.

2.3. Η παρούσα γνωμοδότηση αναφέρεται σε ορισμένα από τα ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν όσον αφορά το οικονομικό κόστος και τις επιπτώσεις που έχει το ΣΕΔΕ της ΕΕ όντας ένα περιφερειακό σύστημα. Ως παράδειγμα θα χρησιμοποιηθεί ο ναυτιλιακός τομέας, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι κάθε τομέας έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Ωστόσο, η εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων θα πρέπει να βασίζεται ουσιαστικά σε κοινή οικονομική μεθοδολογία ([3]).

2.4. Η ΕΟΚΕ έχει ήδη εκφράσει την ανάγκη να αναλυθούν οι δυνητικές αρνητικές επιδράσεις του ΣΕΔΕ στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και των παρόχων υπηρεσιών, τόσο στους τομείς με υψηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα όσο και γενικότερα, και έχει ζητήσει να ληφθούν μέτρα για την πρόληψη, στο μέτρο του δυνατού, των αρνητικών οικονομικών και κοινωνικών επιδράσεων, όπως της ανεργίας, της ενεργειακής φτώχειας, των εντάσεων μεταξύ συνδικαλιστικών οργανώσεων και εργοδοτών ή της οικονομικής αδυναμίας μετακινήσεων ([4]).

2.5. Όσον αφορά τον ναυτιλιακό τομέα, η ΕΟΚΕ επικροτεί κατ' αρχήν την επέκταση του ΣΕΔΕ στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ και στους πλόες από και προς λιμένες τρίτων χωρών, εφιστώντας παράλληλα την προσοχή στις εν εξελίξει εργασίες στο πλαίσιο του ΔΝΟ, ο οποίος διαδραματίζει καίριο ρόλο στην εξεύρεση παγκόσμιας λύσης όσον αφορά τις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές. Η ΕΟΚΕ ενθαρρύνει την ΕΕ να εργαστεί ενεργά για την επίτευξη μιας βιώσιμης λύσης του ΔΝΟ, η οποία θα συμβάλει σε σημαντικές μειώσεις των εκπομπών ([5]).

2.6. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη δημόσια διαβούλευση σχετικά με το ΣΕΔΕ που ξεκίνησε τον Απρίλιο του 2025 και ζητεί διεξοδική αξιολόγηση της εφαρμογής του ΣΕΔΕ με βάση αξιόπιστα εμπειρικά στοιχεία και ολοκληρωμένη ανάλυση των οικονομικών επιπτώσεων. Εάν τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης και της ενδεχόμενης επακόλουθης εκτίμησης επιπτώσεων υποδείξουν σοβαρές συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα των βιομηχανιών της ΕΕ, θα χρειαστούν στοχευμένη αναθεώρηση του ΣΕΔΕ και/ή συνοδευτικά μέτρα.

3. **Εισαγωγή**

3.1. Η περιεκτικότητα σε CO_2 είναι εγγενώς δύσκολο να μετρηθεί. Ο συγκεκριμένος σχεδιασμός και η εφαρμογή του ΣΕΔΕ και του ΜΣΠΑ είναι πολύπλοκα εγχειρήματα, ενώ είναι δύσκολο να προβλεφθούν και να εκτιμηθούν οι οικονομικές συνέπειες. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το ΣΕΔΕ αναμένεται να αποφέρει έσοδα στον προϋπολογισμό της ΕΕ ύψους περίπου 7 δισ. ευρώ (σε τιμές 2018) ετησίως από το 2024 και μετά. Το ποσό αυτό αναμένεται να αυξηθεί σε περίπου 19 δισ. ευρώ ετησίως από το 2028, όταν τα έσοδα από το νέο ΣΕΔΕ θα αρχίσουν και αυτά να εισρέουν στον προϋπολογισμό της ΕΕ ([6]). Ταυτόχρονα, τα ετήσια έσοδα από το ΣΕΔΕ που διατίθενται στα κράτη μέλη ενδέχεται να ξεπεράσουν τα 46 δισ. ευρώ, υπερβαίνοντας κατά πολύ τα αναμενόμενα όταν υποβλήθηκε η πρόταση προσαρμογής στον στόχο του 55 %.

3.2. Στις αρχές του 2024, το ΣΕΔΕ της ΕΕ επεκτάθηκε στις εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, η παρακολούθηση, η υποβολή εκθέσεων και η επαλήθευση (ΠΥΕ) των εκπομπών των πλοίων συγκαταλέγονται στα κύρια εργαλεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τα οποία αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ([7]).

([3]) Όλες οι προτάσεις, συμπεριλαμβανομένων των προτάσεων απλούστευσης, πρέπει να αξιολογούνται και να εξετάζονται μέσω εκτιμήσεων επιπτώσεων.

([4]) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, 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, και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757» [COM(2021) 551 final — 2021/0211 (COD)] και «Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 όσον αφορά την ποσότητα των δικαιωμάτων που πρόκειται να τοποθετούνται στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης έως το 2030» [COM(2021) 571 final — 2021/0202 (COD)] (ΕΕ C 152 της 6.4.2022, σ. 175).

([5]) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, 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, και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757» [COM(2021) 551 final — 2021/0211 (COD)] και «Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 όσον αφορά την ποσότητα των δικαιωμάτων που πρόκειται να τοποθετούνται στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης έως το 2030» [COM(2021) 571 final — 2021/0202 (COD)] (ΕΕ C 152 της 6.4.2022, σ. 175). Τον Απρίλιο του 2025 συνήφθη συμφωνία για την επίτευξη μηδενικών καθαρών εκπομπών από την παγκόσμια ναυτιλία έως το 2050: IMO approves net-zero regulations for global shipping (Ο ΔΝΟ εγκρίνει κανονισμούς περί μηδενικών καθαρών εκπομπών για την παγκόσμια ναυτιλία): https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

([6]) *Προϋπολογισμός της ΕΕ: Η Επιτροπή προτείνει προσαρμοσμένη δέσμη μέτρων για την επόμενη γενιά ιδίων πόρων*, Ιούνιος 2023.

([7]) Το σύστημα ΠΥΕ για την παρακολούθηση των εκπομπών CO_2 από τις θαλάσσιες μεταφορές ξεκίνησε το 2018, ως πρώτο βήμα πριν από τη συμπερίληψη των εν λόγω εκπομπών στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Το σύστημα ΠΥΕ καλύπτει τις εκπομπές από όλα τα μεγάλα σκάφη (ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων) που καταπλέουν σε λιμένα της ΕΕ.

3.3. Το ΣΕΔΕ έχει σχεδιαστεί για να παρέχει κίνητρα στις εταιρείες ώστε να επενδύουν σε καθαρότερες τεχνολογίες, με αποτέλεσμα να μειώνονται οι εκπομπές και ο περιβαλλοντικός αντίκτυπός τους. Το μήνυμα των τιμών που δημιουργήθηκε από το ΣΕΔΕ παρέχει στις ναυτιλιακές εταιρείες σαφή οικονομικά κίνητρα για να επενδύσουν στην ενεργειακή απόδοση. Συμβάλλει επίσης στη μείωση της διαφοράς τιμών μεταξύ ορυκτών και ανανεώσιμων καυσίμων, καθώς και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, και δημιουργεί νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης για τον τομέα. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ένα μικρό μέρος των εσόδων που παράγονται στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ —περίπου 1,6 δισ. ευρώ έως το 2030— θα διοχετευθεί στο Ταμείο Καινοτομίας της ΕΕ για τη στήριξη πρωτοβουλιών απανθρακοποίησης της ναυτιλίας. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι το ταμείο αυτό παραμένει σε μεγάλο βαθμό απρόσιτο όσον αφορά ορισμένα μικρότερα κράτη μέλη. Η Μάλτα, μαζί με το Λουξεμβούργο και την Εσθονία, είναι οι μόνες χώρες που δεν έχουν ακόμη εξασφαλίσει στήριξη από το εν λόγω ταμείο, παρά το γεγονός ότι συνεισφέρουν οικονομικά σε αυτό. Η Μάλτα, ειδικότερα, είναι απίθανο να επωφεληθεί από αυτόν τον μηχανισμό λόγω περιορισμών ικανοτήτων, γεγονός που καθιστά το καθεστώς άνισο ως προς τον αντίκτυπό του.

3.4. Ωστόσο, η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού, τόσο μεταξύ τομέων και χωρών όσο και έναντι τρίτων χωρών, αποτελεί πραγματική πρόκληση. Η αποφυγή των απαιτήσεων του ΣΕΔΕ της ΕΕ απαιτεί κατάλληλη παρακολούθηση της εφαρμογής του συστήματος, ιδίως για τον εντοπισμό συμπεριφορών αποφυγής, ώστε αυτές να προλαμβάνονται σε πρώιμο στάδιο ([8]).

3.5. Ένας πιθανός τρόπος να αποθαρρυνθούν τα πλοία από το να αποφεύγουν και να αποκλίνουν από λιμένες κρατών μέλους της ΕΕ (ή χώρας του ΕΟΧ) είναι να αποτραπεί το ενδεχόμενο λιμένες εκτός ΕΕ, όπως εκείνοι στη Βόρεια Αφρική, να θεωρούνται ως η αφετηρία ή το τέρμα ενός πλου για τους σκοπούς του πλαισίου ΣΕΔΕ, με αποτέλεσμα να μειώνονται τα κίνητρα για στάση στους εν λόγω κόμβους εκτός ΕΕ πριν ή μετά τον κατάπλου από ή προς λιμένες της ΕΕ. Με τον τρόπο αυτό μειώνονται οι δυνατότητες αποφυγής των τελών, καθώς τα πλοία εξακολουθούν να υποχρεούνται να πληρώνουν στο πλαίσιο του συστήματος ΣΕΔΕ. Η χρήση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων είναι ένας ακόμη τρόπος αποφυγής που ενδέχεται να πρέπει να αντιμετωπιστεί. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρακολουθεί αυτές τις συμπεριφορές αποφυγής.

3.6. Οι κανόνες που επηρεάζουν δραστηριότητες σε τρίτες χώρες έχουν ως αποτέλεσμα να προσδίδουν εξωεδαφικό χαρακτήρα στο ΣΕΔΕ, και θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι ένα τέτοιο μέτρο παραβιάζει την κυριαρχία των εν λόγω περιοχών δικαιοδοσίας. Μια ολοκληρωμένη εκτίμηση επιπτώσεων θα λαμβάνει υπόψη αυτές τις οικονομικές επιπτώσεις. Ωστόσο, μολονότι οι εν λόγω κανόνες συμβάλλουν πράγματι στην ενίσχυση των ισότιμων όρων ανταγωνισμού έναντι τρίτων χωρών και βοηθούν να προληφθούν οι συμπεριφορές που οδηγούν σε διαρροή διοξειδίου του άνθρακα στην ΕΕ, η διεθνής αποδοχή τους είναι συνήθως περιορισμένη, δεδομένου ότι αυτοί επιβάλλουν πρόσθετο κόστος στις δραστηριότητες που εκτελούνται σε τρίτες χώρες. Ο οικονομικός αντίκτυπος είναι ως έναν βαθμό παρόμοιος με την επιβολή δασμού ή τελωνειακού δασμού ([9]).

3.7. Επιπλέον, καθώς περισσότερες περιοχές καθιερώνουν τη δική τους εκδοχή ΣΕΔΕ, αυξάνεται ο κίνδυνος εξωεδαφικών αλληλεπικαλυπτόμενων κανόνων από τρίτες χώρες. Ένας λιμένας θα μπορούσε δυνητικά να συμπεριληφθεί στα καθεστώτα δύο ή περισσότερων περιφερειακών συστημάτων. Θα είναι αναγκαίος ο συντονισμός μεταξύ εμπορικών συνασπισμών, κάτι που εξετάζει το ενδεχόμενο να διερευνήσει ο ΟΟΣΑ. Μια καλύτερη προσέγγιση είναι αυτή που προτείνεται στο πλαίσιο του ΔΝΟ: πρόκειται για μια παγκόσμια προσέγγιση, σε αντίθεση με τις περιφερειακές προσεγγίσεις που οδηγούν σε υψηλότερο διοικητικό φόρτο και μεγαλύτερο κίνδυνο διπλής φορολόγησης/πληρωμών. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά τη συμφωνία που επιτεύχθηκε από τον ΔΝΟ τον Απρίλιο του 2025, η οποία αναμένεται να εγκριθεί τον Οκτώβριο του 2025.

4. **Γενικές παρατηρήσεις**

4.1. Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται τους γενικούς στόχους του ΣΕΔΕ και του ΜΣΠΑ όσον αφορά την απανθρακοποίηση, την προστασία του περιβάλλοντος και την αυξημένη βιωσιμότητα. Εν προκειμένω, η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι το ΣΕΔΕ έχει συμβάλει στην απανθρακοποίηση τα τελευταία 20 χρόνια, καθιστώντας πιο καθαρές τη μεταποίηση και τις μεταφορές στην ΕΕ. Ωστόσο, το ΣΕΔΕ δεν έχει καταφέρει να προστατεύσει την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανικής παραγωγής, η οποία έχει μειωθεί όχι μόνο σε σχετικούς αλλά και σε απόλυτους αριθμούς, δημιουργώντας σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με την αποτελεσματικότητα του ΣΕΔΕ ως κλιματικού μέτρου σε παγκόσμια κλίμακα. Ωστόσο, ο σχεδιασμός και η εφαρμογή οποιουδήποτε συστήματος, ιδίως εάν αυτό είναι περιφερειακό, θα πρέπει φυσικά να είναι οικονομικά αποδοτικά, ενώ οι συνέπειες για τις θέσεις εργασίας στην Ευρώπη και ο κοινωνικός αντίκτυπος πρέπει να αναλυθούν προσεκτικά.

4.2. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την ανάγκη να επιτευχθεί κατάλληλη ισορροπία μεταξύ της επίτευξης των γενικών περιβαλλοντικών στόχων και, ταυτόχρονα, της μη δημιουργίας οικονομικών στρεβλώσεων ή της υπονόμευσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Είναι επίσης σημαντικό να εξεταστούν οι δευτερεύουσες επιδράσεις αυτών των μέσων.

([8]) Η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ απαιτεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να παρακολουθεί την επέκταση του ΣΕΔΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και να υποβάλλει τα πορίσματά της ανά διετία. Βλ. την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές» (COM(2025) 110 final) της 18.3.2025.

([9]) Όσο περισσότερο η περιβαλλοντική φιλοδοξία υπερβαίνει την αντίστοιχη φιλοδοξία στις γειτονικές χώρες ή περιοχές τόσο μεγαλύτερη είναι η ανάγκη να επεκταθεί η εμβέλεια των μέτρων σε τρίτες χώρες, προκειμένου να μειωθούν τα ανταγωνιστικά μειονεκτήματα και, συνεπώς, οι διαρροές διοξειδίου του άνθρακα.

4.3. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι ο μηχανισμός ΣΕΔΕ συνεπάγεται ορισμένες κρίσιμες επιπτώσεις όσον αφορά το κόστος συμμόρφωσης και τις δυνητικές στρεβλώσεις, καθώς και υπερβολικό διοικητικό φόρτο ([10]). Επιπλέον, η εφαρμογή του απαιτεί έντονη διεθνή συνεργασία, μεταξύ άλλων και από χώρες εκτός της ΕΕ, η οποία μπορεί να αποδειχθεί δύσκολη και πολύπλοκη εν μέσω των σημερινών αυξανόμενων εντάσεων στο παγκόσμιο εμπόριο. Για να ευνοηθεί μακροπρόθεσμα ο διεθνής συντονισμός, το πρόσφατο ολοκληρωμένο πλαίσιο του ΔΝΟ θα μπορούσε να παράσχει βιώσιμες προτάσεις ([11]).

4.4. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι οι οικονομικές συνέπειες θα πρέπει να παρακολουθούνται δεόντως, ώστε να αποφεύγονται οι δυσμενείς επιπτώσεις για την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα και, συνεπώς, για τις ευρωπαϊκές θέσεις εργασίας. Στην πραγματικότητα, ένα από τα κύρια κίνητρα των καθεστώτων παροχής κινήτρων είναι η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού εντός της ενιαίας αγοράς μεταξύ των παραγωγών της ΕΕ και των εισαγωγέων από τρίτες χώρες σε τομείς με υψηλό αποτύπωμα άνθρακα. Αυτό ισχύει επίσης για τον ΜΣΠΑ και τον στόχο του για αποφυγή της διαρροής διοξειδίου του άνθρακα. Ωστόσο, σε αρκετές από τις κύριες αγορές εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι εταιρείες δραστηριοποιούνται σε κανονιστικά πλαίσια όπου ο άνθρακας δεν τιμολογείται (π.χ. αρκετές πολιτείες των ΗΠΑ) ή βαρύνεται με χαμηλότερο κόστος (π.χ. Κίνα) ([12]).

4.5. Η παρούσα κατάσταση συνεπάγεται σημαντικό διοικητικό και λειτουργικό φόρτο σε ολόκληρη την αλυσίδα παραγωγής, γεγονός που ενδέχεται να οδηγήσει σε υψηλότερες τιμές για τους καταναλωτές.

4.6. Εν προκειμένω, η ΕΟΚΕ σημειώνει ακόμη ότι τα επί του παρόντος διαθέσιμα δεδομένα και οι οικονομικές εκτιμήσεις για το ΣΕΔΕ είναι πολύ περιορισμένα, και ότι πολλές από τις απαιτούμενες πληροφορίες πρέπει συχνά να παρέχονται από τους παραγωγούς στις χώρες προέλευσης. Ένας τέτοιος βαθμός πολυπλοκότητας και κατακερματισμού φαίνεται να είναι πολύ δύσκολο να αντιμετωπιστεί, μεταξύ άλλων για τις δημόσιες αρχές που είναι αρμόδιες για την επιβολή του ευρωπαϊκού νομικού πλαισίου σε εθνικό επίπεδο.

4.7. Η επέκταση του ΣΕΔΕ στις θαλάσσιες μεταφορές και η υποχρέωση των ναυτιλιακών εταιρειών να παραδίδουν δικαιώματα της ΕΕ αύξησαν το συνολικό κόστος μεταφοράς κατά 3,7 % κατά μέσο όρο το 2024, σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ενώ το 2025 και το 2026 αναμένονται υψηλότερες αυξήσεις ([13]) και τα στοιχεία από τα υφιστάμενα δρομολόγια στην Αδριατική δείχνουν ήδη αύξηση έως και 17 % φέτος. Δεν είναι σαφές σε ποιον βαθμό ο ναυτιλιακός τομέας μπορεί να αντιμετωπίσει τέτοιες αυξήσεις με άλλα μέτρα μείωσης του κόστους (μεγαλύτερη παραγωγικότητα, λιγότερους εργαζομένους κ.λπ.). Επιπλέον, δεδομένου ότι το κόστος επηρεάζει όλον τον τομέα, τα κίνητρα μιας μεμονωμένης εταιρείας να εσωτερικεύσει το κόστος είναι περιορισμένα. Συνεπώς, είναι προφανής ο κίνδυνος να αντιμετωπίσουν οι καταναλωτές υψηλότερες τιμές, ανεξαρτήτως των άλλων παραγόντων. Σημειώνεται επίσης με απογοήτευση ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν λαμβάνει δεόντως υπόψη τις δυσανάλογες επιπτώσεις του ΣΕΔΕ στα νησιωτικά κράτη μέλη και στα κράτη μέλη με σημαντική εξάρτηση από τις θαλάσσιες μεταφορές λόγω των περιορισμένων διατροπικών διασυνδέσεων εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης.

4.8. Θα ανέμενε κανείς οι αυξήσεις του κόστους να αντικατοπτρίζονται στο κόστος παραγωγής για τους περισσότερους άλλους τομείς, και τελικά στις τιμές καταναλωτή, επηρεάζοντας το κόστος ζωής, αλλά παραδόξως λίγες μελέτες έχουν εκπονηθεί για το θέμα αυτό. Μία μελέτη που καλύπτει τις επιπτώσεις των αυξήσεων του κόστους του ΣΕΔΕ από το 2018 καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ρυπογόνες επιχειρήσεις ανταποκρίνονται στην αύξηση του κόστους της ρύπανσης αυξάνοντας συστηματικά την παραγωγικότητα και μειώνοντας συχνά το μέγεθος του εργατικού δυναμικού τους ([14]). Η αύξηση του κόστους θα περιόριζε κανονικά την παραγωγή και, συνεπώς, θα μείωνε την απασχόληση, καθώς και τη χρήση πόρων.

4.9. Μπορεί να υποστηριχθεί ότι το κλείσιμο ορισμένων εγκαταστάσεων παραγωγής είναι δικαιολογημένο, δεδομένου ότι αποτελεί μέρος της μετάβασης στην απανθρακοποιημένη παραγωγή. Ωστόσο, είναι πολύ σημαντικό οι εν λόγω επιδράσεις να συμπεριλαμβάνονται σε κάθε εκτίμηση οικονομικών επιπτώσεων, μεταξύ άλλων με την επέκταση των υφιστάμενων ή εν εξελίξει εκτιμήσεων οικονομικών επιπτώσεων βάσει πιο αναλυτικών δεδομένων, σύμφωνα με μεθοδολογία που έχει οριστεί από κοινού με εκπροσώπους της βιομηχανίας, επιστήμονες και την ακαδημαϊκή κοινότητα. Φυσικά, η αποφυγή των κανόνων πρέπει να παρακολουθείται, αλλά το ίδιο ισχύει και για τις επιδράσεις στην απασχόληση και στην ανταγωνιστικότητα σε διάφορους τομείς, περιφέρειες και κράτη μέλη.

([10]) Όσον αφορά τον τομέα της ναυτιλίας, περισσότερα από 12 000 πλοία από όλον τον κόσμο αναφέρουν τις εκπομπές CO_2 τους από τους πλόες που εκτελούν στην ΕΕ κάθε χρόνο από το 2018. Είναι σαφές ότι αυτό έχει ως αποτέλεσμα σημαντικό διοικητικό κόστος τόσο για τον ιδιωτικό όσο και για τον δημόσιο τομέα που διαχειρίζεται το σύστημα. Τα καθεστώτα παροχής κινήτρων (Ταμείο Καινοτομίας κ.λπ.) συνεπάγονται πρόσθετο κόστος για την εφαρμογή, τον χειρισμό και τον έλεγχο, ώστε να αποτρέπεται η κατάχρηση.

([11]) Στη γνωμοδότησή της με θέμα «Η κλιματική διπλωματία της ΕΕ» (ΕΕ C, C/2024/1575, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1575/oj), η ΕΟΚΕ κάλεσε τα θεσμικά όργανα της ΕΕ να εμπλουτίσουν την εργαλειοθήκη της κλιματικής διπλωματίας με πρωτοβουλίες που δεν αποσκοπούν μόνο στην αύξηση των φιλοδοξιών για το κλίμα, αλλά και στη διάδοση των εμπειριών της ΕΕ και στην αντιμετώπιση των κινδύνων που σχετίζονται με το κλίμα.

([12]) Αν και ο ΜΣΠΑ έχει κανόνες για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων του άνθρακα στις εισαγωγές, μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν αντίστοιχοι κανόνες για τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού στις εξαγωγές. Αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις σε τομείς όπως ο χάλυβας όσον αφορά την ικανότητα ανταγωνισμού τους στην παγκόσμια αγορά. Απαιτείται διεξοδική εκτίμηση αντικτύπου, τόσο για τη μη ανάληψη δράσης όσο και για κάθε πρόταση αποκατάστασης των επιπτώσεων.

([13]) Πρόταση κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/694, (ΕΕ) 2021/695, (ΕΕ) 2021/697, (ΕΕ) 2021/1153, (ΕΕ) 2023/1525 και (ΕΕ) 2024/795 σχετικά με την παροχή κινήτρων για επενδύσεις που συνδέονται με τον τομέα της άμυνας στον προϋπολογισμό της ΕΕ με σκοπό την εφαρμογή του σχεδίου ReArm Europe (COM(2025) 110 final).

([14]) Στη μελέτη αναφέρεται άμεση αύξηση κατά 5,2 % της πιθανότητας μείωσης του μεγέθους κατά την περίοδο μετά την παρέμβαση. Boeckx, J., Struyfs, K. και Torsin, W., «Green pressure, lean measures: Unveiling corporate downsizing within the European Union Emissions Trading System» (Πράσινη πίεση, μέτρα λιτότητας: Αποκάλυψη της μείωσης του μεγέθους των επιχειρήσεων στο πλαίσιο του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης), *Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 2025, σ. 1-61. doi:10.1017/S0022109025000237.

4.10. Όπως έχει ήδη επισημάνει η ΕΟΚΕ, η επιτάχυνση του ρυθμού και το υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας για τη μείωση των εκπομπών CO_2, καθώς και η μείωση της διαθεσιμότητας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου θα επηρεάσουν αρνητικά την ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα στην παγκόσμια αγορά, εκτός εάν σημαντικός αριθμός κρατών ακολουθήσει το παράδειγμα της ΕΕ ([15]). Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει τη θέση της.

4.11. Τον Μάιο του 2023, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέσπισε τον ΜΣΠΑ με σκοπό την εφαρμογή τιμής στις εκπομπές που είναι ενσωματωμένες σε ορισμένα προϊόντα που εισάγονται από τρίτες χώρες. Σε αυτόν δεν συμπεριλήφθηκε παρόμοια διάταξη για τις εξαγωγές, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί συγκριτικό μειονέκτημα για τους Ευρωπαίους εξαγωγείς. Η λύση για τις εξαγωγές θα έπρεπε να έχει βρεθεί ήδη. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναθεώρησε και επέκτεινε το ΣΕΔΕ για την εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών εντός της ΕΕ (το οποίο θεσπίστηκε για πρώτη φορά το 2003 και τέθηκε σε ισχύ το 2005).

4.12. Ο ΜΣΠΑ θα εφαρμοστεί με το οριστικό καθεστώς του αρχής γενομένης από το 2026, ενώ η τρέχουσα μεταβατική φάση θα διαρκέσει από το 2023 έως το 2025. Η σταδιακή εισαγωγή του ΜΣΠΑ ευθυγραμμίζεται με τη σταδιακή κατάργηση της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ, προκειμένου να υποστηριχθεί προοδευτικά η απανθρακοποίηση της ενωσιακής βιομηχανίας. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι οι περιορισμοί στη διαθεσιμότητα δωρεάν δικαιωμάτων εκπομπών θα πρέπει να τεθούν υπό δέουσα παρακολούθηση και, ενδεχομένως, να αναβληθούν, εάν ο ΜΣΠΑ δεν λειτουργεί αποτελεσματικά και οι παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες απαιτούν προσαρμογές.

4.13. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά την πρόταση για την απλούστευση του μηχανισμού ΜΣΠΑ η οποία κατατέθηκε πρόσφατα στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων «Omnibus» ως βήμα προόδου όσον αφορά την εξισορρόπηση της ανάγκης για προστασία του περιβάλλοντος, αφενός, και της ταυτόχρονης ανάγκης για μείωση του διοικητικού φόρτου στις επιχειρήσεις, ιδίως τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, αφετέρου. Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να διενεργήσει στο μέλλον εκ των υστέρων εκτιμήσεις επιπτώσεων για την παρακολούθηση του συγκεκριμένου αντικτύπου στις επιχειρήσεις και τις θέσεις εργασίας, ώστε να γίνουν γρήγορα αλλαγές, εάν χρειαστεί.

4.14. Η ΕΟΚΕ ελπίζει ότι οι κοινωνικοί εταίροι και οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών θα μπορέσουν να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο στην αξιολόγηση του αντικτύπου και των συγκεκριμένων επιπτώσεων του πλαισίου του ΣΕΔΕ, καθώς και στον καθορισμό πιθανών μέτρων για την προσαρμογή και τη βελτίωση του εν λόγω πλαισίου, στο πλαίσιο της συμμετοχής τους στη δίκαιη πράσινη μετάβαση.

5. **Ειδικές παρατηρήσεις: εστίαση στον ναυτιλιακό τομέα**

5.1. Η πρόσφατη συμπερίληψη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ δημιούργησε περαιτέρω προκλήσεις, επηρεάζοντας την εφοδιαστική αλυσίδα του τομέα, από τους λιμενικούς τερματικούς σταθμούς έως τους τελικούς καταναλωτές. Παρά το γεγονός ότι οι στάσεις σε λιμένες εκτός ΕΕ, όπως εκείνοι στη Βόρεια Αφρική, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως η αφετηρία ή το τέρμα ενός πλου για τους σκοπούς του πλαισίου ΣΕΔΕ, με αποτέλεσμα να μειώνεται το κίνητρο για στάση στους εν λόγω κόμβους εκτός ΕΕ πριν ή μετά τον κατάπλου από ή προς λιμένες της ΕΕ ([16]), η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της για την πιθανότητα στροφής της αγοράς όσον αφορά τις εργασίες μεταφόρτωσης από ευρωπαϊκούς λιμένες σε λιμένες εκτός ΕΕ ([17]) και την πιθανή χρήση λιμένων εκτός ΕΕ αντί λιμένα της ΕΕ από τα πλοία τρίτων χωρών.

5.2. Η εφαρμογή του ΣΕΔΕ μπορεί να δημιουργήσει σημαντικό αντικίνητρο για επενδύσεις στους λιμένες της ΕΕ, προκαλώντας ανταγωνιστική ανισορροπία μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου που βρίσκονται σε κράτη μέλη της ΕΕ και των γειτονικών ανταγωνιστικών λιμένων τρίτων χωρών, ιδίως εκείνων που βρίσκονται στη Βόρεια Αφρική. Η τάση αυτή θα επιβεβαιωνόταν εάν οι επενδύσεις από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες αυξάνονταν δυσανάλογα σε λιμένες που βρίσκονται σε άλλες ηπείρους, ως πρακτικός τρόπος προετοιμασίας εναλλακτικών λύσεων για την παράκαμψη του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ.

([15]) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, 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, και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757» [COM(2021) 551 final — 2021/0211 (COD)] και «Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 όσον αφορά την ποσότητα των δικαιωμάτων που πρόκειται να τοποθετούνται στο αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης έως το 2030» [COM(2021) 571 final — 2021/0202 (COD)] (ΕΕ C 152 της 6.4.2022, σ. 175).

([16]) Ως μέτρο κατά της αποφυγής, η οδηγία για το ΣΕΔΕ εξαιρεί τους «γειτονικούς λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων» (με μερίδια μεταφόρτωσης > 65 % και εντός 300 ναυτικών μιλίων από λιμένα της ΕΕ) από τον ορισμό του «λιμένα κατάπλου». Αυτό σημαίνει ότι οι στάσεις σε αυτούς τους λιμένες εκτός ΕΕ δεν μπορούν να θεωρηθούν ως η αφετηρία ή το τέρμα ενός πλου, κάτι που μειώνει το κίνητρο για στάση στους εν λόγω κόμβους εκτός ΕΕ πριν ή μετά τον κατάπλου από ή προς λιμένες της ΕΕ.

([17]) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν διαπιστώνει τέτοια εξέλιξη στην έκθεση παρακολούθησής της: COM(2025) 110 final.

5.3. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι μια επιπλέον πρόκληση είναι πως οι δυσκολίες που σχετίζονται με το ΣΕΔΕ επιδεινώνουν το ανταγωνιστικό μειονέκτημα που αντιμετωπίζουν οι λιμένες της ΕΕ, καθώς αρκετοί άλλοι λιμένες της Βόρειας Αφρικής επωφελούνται ήδη από χαμηλότερο κόστος εργασίας, κρατική στήριξη και άλλα πλεονεκτήματα τα οποία απολαμβάνουν επί του παρόντος οι φορτωτές που χρησιμοποιούν γειτονικούς λιμένες. Οι παράγοντες αυτοί καθιστούν δυσκολότερη για τους φορτωτές που χρησιμοποιούν λιμένες της ΕΕ την αποδοτικότερη απορρόφηση του κόστους των εκπομπών. Από μιαν άλλη άποψη, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ενδέχεται να αντιμετωπίσουν απώλεια ανταγωνιστικότητας λόγω της αυστηρής εφαρμογής του ΣΕΔΕ, γεγονός που θα επιφέρει αβέβαια αποτελέσματα όσον αφορά την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

5.4. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί επίσης ότι οι οικονομίες των νησιών, όπως της Μάλτας, της Κύπρου και της Ιρλανδίας, και των κρατών μελών που επικεντρώνονται ιδιαίτερα στη ναυτιλία και τις θαλάσσιες δραστηριότητες ενδέχεται να αντιμετωπίσουν πιέσεις λόγω της εφαρμογής του μηχανισμού ΣΕΔΕ, καθώς είναι ιδιαίτερα ευάλωτες στην αύξηση του κόστους μεταφοράς, λόγω της ισχυρής εξάρτησής τους από δραστηριότητες που βασίζονται στις εξαγωγές, οι οποίες αποτελούν συχνά την κύρια πηγή απασχόλησης και τοπικής ανάπτυξης. Όπως περιγράφεται σαφώς στην έκθεση Ricardo (2021), που ανατέθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στη σελίδα 136 επισημαίνεται συγκεκριμένα ο δυσανάλογος αντίκτυπος του ΣΕΔΕ της ΕΕ σε ορισμένα κράτη μέλη. Κατά τον χρόνο εκπόνησης της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων, οι διαταραχές στην Ερυθρά Θάλασσα ουδόλως επηρέαζαν τον κίνδυνο, με αποτέλεσμα την επιβεβαίωση της επιστημονικής ακεραιότητας των ευρημάτων της. Σημειώνεται με απογοήτευση ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν λαμβάνει δεόντως υπόψη τις δυσανάλογες επιπτώσεις του ΣΕΔΕ στα νησιωτικά κράτη μέλη και στα κράτη μέλη με σημαντική εξάρτηση από τις θαλάσσιες μεταφορές λόγω των περιορισμένων διατροπικών διασυνδέσεων εξαιτίας της γεωγραφικής τους θέσης.

5.5. Η ιδιαίτερη κατάσταση των εξόχως απόκεντρων περιοχών, της Θέουτας και της Μελίγιας θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη κατά την αξιολόγηση του πεδίου εφαρμογής και του αντικτύπου του μηχανισμού ΣΕΔΕ.

5.6. Σε γενικές γραμμές, η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι η εφαρμογή του ΣΕΔΕ στα βιομηχανικά προϊόντα από τα μέσα της δεκαετίας του 2000 παρέχει ασφαλώς ορισμένα χρήσιμα διδάγματα για την ορθή εφαρμογή του πλαισίου του ΣΕΔΕ της ΕΕ και στον τομέα της ναυτιλίας.

5.7. Εν είδει απτού παραδείγματος, εάν ένα πλοίο που μεταφέρει εμπορεύματα από τη Σιγκαπούρη στο Ρότερνταμ διέλθει από τη διώρυγα του Σουέζ και εισέλθει σε λιμένα της Μάλτας, θα πρέπει να παραδοθούν δικαιώματα ΣΕΔΕ της ΕΕ. Εάν το πλοίο χρησιμοποιήσει αντ' αυτού κάποιον λιμένα εκτός ΕΕ, το τέλος εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα θα είναι πολύ χαμηλότερο, δεδομένου ότι ο κατάπλους σε λιμένα εκτός ΕΕ επιβαρύνεται μόνο με το 50 % του τέλους εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

5.8. Εάν το πλοίο μεταφέρει δεκάδες χιλιάδες κινητά τηλέφωνα, το πρόσθετο κόστος θα ανέλθει σε λίγα λεπτά του ευρώ για κάθε τηλέφωνο μόνο, αλλά η ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να αποφύγει πρόσθετο κόστος χιλιάδων ευρώ επιλέγοντας έναν λιμένα στην Αίγυπτο ή σε άλλη χώρα της Βόρειας Αφρικής. Ο κίνδυνος αυτός είναι ιδιαίτερα υψηλός σε έναν κλάδο τόσο ευαίσθητο στη διακύμανση των τιμών όπως η ναυτιλία.

5.9. Η αλλαγή προορισμού μιας μεταφοράς μπορεί επίσης να συνεπάγεται κόστος για μια επιμέρους χώρα, δεδομένου ότι αυξάνεται το κόστος των εισροών για την παραγωγή στη χώρα αυτή. Αυτό επηρεάζει την παραγωγή και την απασχόληση στην εν λόγω χώρα, και το κόστος αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνεται σε κάθε εκτίμηση του οικονομικού αντικτύπου της εφαρμογής της νομοθεσίας σχετικά με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Εάν, για παράδειγμα, μια εταιρεία βασιζόταν για την παραγωγή της σε αγαθά εισροής τα οποία μεταφέρονταν με πλοίο που κατέπλεε σε κοντινό λιμένα και πρέπει αντ' αυτού να εισάγει τα αγαθά της ναυλώνοντας ένα μικρότερο σκάφος για να παραλάβει τα εμπορεύματα από μια ξένη χώρα (ή άλλη ήπειρο), το αυξημένο κόστος μπορεί να είναι σημαντικό. Αυτό μπορεί επίσης να συμβεί εάν το σκάφος συνεχίσει να καταπλέει στον κοντινό λιμένα, σε περίπτωση που το αυξημένο κόστος μεταφοράς λόγω του κόστους των εκπομπών μετακυλίεται στην εταιρεία παραγωγής (κατά 3,7 % ή οποιοδήποτε άλλο ποσοστό). Οι επιπτώσεις αυτές στην παραγωγή και την απασχόληση, καθώς και οι κοινωνικές συνέπειες, πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη κατά τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση του συστήματος.

5.10. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι ο ναυτιλιακός τομέας μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολο να ρυθμιστεί λόγω της ευαισθησίας του στη διακύμανση των τιμών και της τάσης του να προσαρμόζεται γρήγορα στις κανονιστικές αλλαγές. Εάν οι δραστηριότητες αρχίσουν να εκτρέπονται σε άλλες περιοχές δικαιοδοσίας, η τάση αυτή θα είναι πιθανώς δύσκολο να αντιστραφεί, και άλλοι τομείς των θαλάσσιων οικονομιών ενδέχεται να πληγούν σημαντικά από τη διαδικασία. Αυτός ο κίνδυνος θα πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη κατά την εκτίμηση του αντικτύπου της κανονιστικής ρύθμισης.

5.11. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι το ιδεώδες είναι κάθε μέτρο που αποσκοπεί στην προώθηση της απανθρακοποίησης του ναυτιλιακού κλάδου να έχει παγκόσμιο, και όχι περιφερειακό ή μονομερή, χαρακτήρα προκειμένου να αποφεύγονται οι διαρροές διοξειδίου του άνθρακα. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά το έργο που επιτελείται από τον ΔΝΟ, ιδίως το πλαίσιο μηδενικών καθαρών εκπομπών.

5.12. Παράλληλα με την εργασία για ένα βιώσιμο παγκόσμιο σύστημα μακροπρόθεσμα, είναι πολύ σημαντικό να αξιολογηθούν οι οικονομικές συνέπειες για τα κράτη μέλη και για τους διάφορους τομείς της οικονομίας. Είναι επίσης σημαντικό να αποφευχθεί μια κατάσταση όπου τα μέτρα με εξωεδαφικό χαρακτήρα αμφισβητούνται από τρίτες χώρες. Επομένως, το γεγονός ότι οι λιμένες τρίτων χωρών δεν περιλαμβάνονται πλήρως στο σύστημα ΣΕΔΕ εμποδίζει την επίτευξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού, όσο άλλες περιοχές δεν διαθέτουν πρότυπα CO_2 ισοδύναμα με το ευρωπαϊκό πρότυπο.

5.13. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ξεκινήσει μια εντυπωσιακή απλούστευση του ΜΣΠΑ. Αξίζει να δοθεί η δέουσα προσοχή και υποστήριξη. Ωστόσο, δεδομένης της πολυπλοκότητας των συστημάτων με τον ΜΣΠΑ και το ΣΕΔΕ, υπάρχει περιθώριο για περαιτέρω βελτίωση χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η δίκαιη μετάβαση προς μια πιο πράσινη οικονομία μειωμένων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Βρυξέλλες, 16 Ιουλίου 2025.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Oliver RÖPKE