

Βρυξέλλες, 29 Απριλίου 2026  
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230  
ENV 428  
ENER 206  
TRANS 259  
MARE 12

#### ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

---

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Αποστολέας:           | Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια   |
| Ημερομηνία Παραλαβής: | 29 Απριλίου 2026   |
| Αποδέκτης:            | κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης  |
| Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:   | COM(2026) 173 final  |
| Θέμα:                 | ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ<br>Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές για το 2025 |

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2026) 173 final.

σνημμ.: COM(2026) 173 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 29.4.2026  
COM(2026) 173 final

## ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου  
από τις θαλάσσιες μεταφορές για το 2025**

{SWD(2026) 119 final}

# Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές για το 2025

## 1. Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι θεμελιώδους σημασίας για την οικονομία της ΕΕ και αποτελούν έναν από τους ενεργειακά αποδοτικότερους τρόπους μεταφοράς. Ωστόσο, παραμένουν σημαντική πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Η παρούσα έκθεση του 2025 σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από πλοία που καταπλέουν και αποπλέουν από λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) παρουσιάζει δεδομένα που συλλέγονται βάσει του κανονισμού της ΕΕ για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από θαλάσσιες μεταφορές, ο οποίος εκδόθηκε το 2015<sup>1</sup> (στο εξής: κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές). Η έκθεση καλύπτει δεδομένα που συλλέχθηκαν κατά την περίοδο 2018-2024. Παρέχει ολοκληρωμένη σύγκριση και ανάλυση των τάσεων όσον αφορά τις εκπομπές και την ενεργειακή απόδοση με την πάροδο των ετών και ρίχνει φως στους παράγοντες που επηρεάζουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές. Λαμβάνει υπόψη την εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ) έως την περίοδο αναφοράς του 2024, το πρώτο έτος κατά το οποίο το σύστημα εφαρμόστηκε στις θαλάσσιες μεταφορές.

## 2. Ανάπτυξη πολιτικής

Στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την υλοποίηση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν το 2023 σειρά μέτρων για να διασφαλιστεί ότι ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών συμβάλλει στην επίτευξη των κλιματικών φιλοδοξιών της ΕΕ. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν την αναθεώρηση του **ΣΕΔΕ της ΕΕ** <sup>(2)</sup>, με την οποία επεκτάθηκε το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να καλύπτει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> από μεγάλα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ από την 1η Ιανουαρίου 2024, ανεξάρτητα από τη σημαία την οποία φέρουν. Επιπλέον, ο **κανονισμός FuelEU Maritime**<sup>(3)</sup> διασφαλίζει, από το 2025, ότι η ένταση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ενέργειας που χρησιμοποιείται επί του σκάφους μειώνεται σταδιακά με την πάροδο του χρόνου.

Η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που απορρέουν τόσο από το ΣΕΔΕ της ΕΕ όσο και από τον κανονισμό FuelEU Maritime βασίζεται στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης που θεσπίστηκε με τον **κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές**, όπως αναθεωρήθηκε το 2023<sup>4</sup>. Κατά την περίοδο αναφοράς 2024 εφαρμόστηκαν για πρώτη φορά οι αναθεωρημένοι κανόνες, οι οποίοι θεσπίστηκαν το 2023 για να επιτραπεί η εφαρμογή του ΣΕΔΕ στη ναυτιλία και να συμπεριληφθούν οι εκπομπές μεθανίου (CH<sub>4</sub>) και υποξειδίου του αζώτου (N<sub>2</sub>O) στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού ΠΥΕ.

---

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από θαλάσσιες μεταφορές, και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

<sup>2</sup> Μέσω της οδηγίας (ΕΕ) 2023/959 (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 134, ELI <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

<sup>3</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 (ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 48, ELI <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

<sup>4</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/957 (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 105, ELI <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

Επιπλέον των νομοθετικών μέτρων, η ΕΕ στηρίζει περαιτέρω την επιτυχή υλοποίηση της απανθρακοποίησης της ναυτιλίας μέσω της **προώθησης της έρευνας και της καινοτομίας**. Το Ταμείο Καινοτομίας, το οποίο θα αντλήσει 20 εκατομμύρια δικαιώματα της ΕΕ (1,5 δισ. EUR)<sup>5</sup> έως το 2030 για τη χρηματοδότηση έργων για την απανθρακοποίηση του ναυτιλιακού τομέα, καλύπτει επίσης την παραγωγή και τη χρήση βιώσιμων καυσίμων, τον εξηλεκτρισμό του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών και την κατασκευή και/ή τη μετασκευή σκαφών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Από τις αρχές του 2026, και ύστερα από μόλις δύο προσκλήσεις υποβολής προτάσεων, το Ταμείο Καινοτομίας έχει παράσχει στήριξη για 21 θαλάσσια έργα συνολικού ύψους 1,03 δισ. EUR, συμπεριλαμβανομένων 365,3 εκατ. EUR μέσω δημοπρασιών για καύσιμα με βάση το υδρογόνο και 202,3 εκατ. EUR για έργα που σχετίζονται με την κατασκευή και/ή τη μετασκευή σκαφών.

Ενώ το Ταμείο Καινοτομίας επικεντρώνεται σε έργα με υψηλότερο επίπεδο τεχνολογικής ετοιμότητας και στην ανάπτυξή τους, η ΕΕ έχει επίσης επενδύσει σε έργα με χαμηλότερο επίπεδο τεχνολογικής ετοιμότητας στον ναυτιλιακό τομέα μέσω του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», ιδίως στη σύμπραξη για τις πλωτές μεταφορές μηδενικών εκπομπών. Στο πλαίσιο αυτής της σύμπραξης, η ΕΕ θα επενδύσει έως και 530 εκατ. EUR έως το 2027, σε έξι τομείς: i) χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων, ii) εξηλεκτρισμός, iii) ενεργειακή απόδοση, iv) σχεδιασμός και μετασκευή, v) ψηφιακοί λιμένες και vi) πράσινοι λιμένες.

Η Επιτροπή έχει επίσης δεσμευτεί να στηρίζει την παγκόσμια δράση για την προώθηση της απανθρακοποίησης του τομέα, ιδίως στο πλαίσιο του **Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ)**. Τον Απρίλιο του 2025 η ΕΕ εξέφρασε την ικανοποίησή της για την έγκριση από τον ΔΝΟ του πλαισίου μηδενικών καθαρών εκπομπών για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία. Το πλαίσιο περιλαμβάνει ένα παγκόσμιο πρότυπο για τη σταδιακή μείωση της έντασης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από καύσιμα πλοίων και έναν μηχανισμό τιμολόγησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η συμφωνία, η οποία εκκρεμεί προς έγκριση, αποτελεί ουσιαστικό βήμα προς την επίτευξη του στόχου για μηδενικές καθαρές εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2050 ή περίπου σ' αυτό το χρονικό διάστημα, όπως ορίζεται στη στρατηγική του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου του 2023. Οι συζητήσεις για την έγκριση της συμφωνίας αναβλήθηκαν για τον Οκτώβριο του 2026.

### **3. Ρεκόρ εκπομπών από θαλάσσιες μεταφορές το 2024 ως συνέπεια της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα**

Κατά το έτος αναφοράς 2024 οι παρακολουθούμενοι πλόες εξέπεμψαν στην ατμόσφαιρα **144,9 εκατ. τόνους CO<sub>2</sub>**. Οι εκπομπές αυτές, οι οποίες αναφέρθηκαν από στόλο περίπου 12 700 πλοίων, ήταν οι υψηλότερες που καταγράφηκαν από τη θέσπιση του συστήματος ΠΥΕ. Ήταν κατά **12,9 % υψηλότερες** από εκείνες που αναφέρθηκαν το 2023 και κατά 5,7 % υψηλότερες από εκείνες που είχαν αναφερθεί πριν από την πανδημία COVID-2019<sup>6</sup>. Για πρώτη φορά, τα πλοία ανέφεραν επίσης εκπομπές πέραν των εκπομπών CO<sub>2</sub> στο πλαίσιο του συστήματος ΠΥΕ. Οι εκπομπές αυτές ανέρχονταν σε επιπλέον 3,7 εκατ. τόνους ισοδυνάμου CO<sub>2</sub>, με τις εκπομπές

<sup>5</sup> Με βάση τιμή ανθρακούχων εκπομπών ύψους 75 EUR ανά τόνο.

<sup>6</sup> Εξαιρουμένων των εκπομπών που προκύπτουν από την εφαρμογή του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές στο Ηνωμένο Βασίλειο για τα έτη αναφοράς 2018-2020.

υποξειδίου του αζώτου (N<sub>2</sub>O) να αντιστοιχούν σε 2,2 εκατ. τόνους ισοδυνάμου CO<sub>2</sub> και τις εκπομπές μεθανίου (CH<sub>4</sub>) να αντιστοιχούν σε 1,6 εκατ. τόνους ισοδυνάμου CO<sub>2</sub>.

Η αύξηση των αναφερόμενων εκπομπών CO<sub>2</sub> σημειώθηκε σε ένα έτος κατά το οποίο ο όγκος των εμπορευμάτων που διακινήθηκαν στους λιμένες της ΕΕ παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος (-0,2 % σε σύγκριση με το 2023), εν μέρει λόγω της μείωσης των εισαγωγών ενεργειακών αγαθών. Ωστόσο, το 2024 χαρακτηρίστηκε από σημαντική αύξηση της συνολικής δραστηριότητας του στόλου ως συνέπεια της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα και της επακόλουθης μείωσης των διελεύσεων μέσω της διώρυγας του Σουέζ και της αναδρομολόγησης, γεγονός που αύξησε σημαντικά τη συνολική διανυθείσα απόσταση και τον χρόνο παραμονής στη θάλασσα (κατά 9,3 % και 8,6 %, αντίστοιχα).

Περισσότερο επηρεάστηκαν τα **πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων**, τα οποία είναι υπεύθυνα για το μεγαλύτερο μέρος της αύξησης εκπομπών (+46 %, ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί σε 16,7 εκατ. τόνους CO<sub>2</sub>). Οι καθιερωμένες διαδρομές που συνδέουν τους ευρωπαϊκούς λιμένες με την Άπω Ανατολή χρειάστηκε να αναδρομολογηθούν και να διέλθουν από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, γεγονός το οποίο επηρέασε σημαντικά την επιχειρησιακή συμπεριφορά της εν λόγω κατηγορίας πλοίων. Χρειάστηκε να αναπτυχθούν περισσότερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος ΠΥΕ (+ 8 %), για να καλυφθεί η αυξημένη ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια στους λιμένες της ΕΕ (+ 4,4 %) και η ανάγκη για μεγαλύτερες αποστάσεις μετακίνησης (+ 29 %) και υψηλότερες ταχύτητες (+ 2,2 %).

Εκτός από τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 8 από τους 14 άλλους τύπους πλοίων κατέγραψαν αύξηση των εκπομπών σε σύγκριση με το 2023. Αυτό οφειλόταν συχνά στις υψηλότερες εκπομπές από πλόες εκτός του ΕΟΧ λόγω της κρίσης στην Ερυθρά Θάλασσα, όπως στην περίπτωση των πετρελαιοφόρων (+ 4 %), των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς χημικών προϊόντων (+ 7 %), των φορτηγών πλοίων γενικού φορτίου (+ 8 %) και των οχηματαγωγών πλοίων (+ 4 %). Η σημαντικότερη μείωση των εκπομπών που αναφέρθηκαν καταγράφηκε για τα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ) (-24 %), καθώς οι ευρωπαϊκές εισαγωγές ΥΦΑ επανήλθαν στα προ του 2022 επίπεδα.

**Επιβεβαιώθηκε ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην ήταν οι κορυφαίες πηγές εκπομπών το 2024**, όπως και σε όλα τα προηγούμενα έτη αναφοράς από το 2018. Η σημαντική αύξηση των εκπομπών από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αύξησε το μερίδιό τους επί των συνολικών εκπομπών που αναφέρθηκαν στο υψηλότερο επίπεδο που έχει καταγραφεί (37 %, έναντι 30 % ετήσιο μέσο όρο για την περίοδο 2018-2023). Το σχετικό μερίδιο παρέμεινε σταθερό για τους περισσότερους τύπους πλοίων, εκτός από τα πλοία μεταφοράς ΥΦΑ, των οποίων η συμβολή μειώθηκε στο 5 % των συνολικών εκπομπών, επιστρέφοντας στο επίπεδο στο οποίο βρίσκονταν πριν από τη γενική ρωσική εισβολή στην Ουκρανία το 2022.

Η κατανομή των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub> του στόλου μεταξύ των διαφόρων τύπων πλοίων και εντός των λιμένων επηρεάστηκε σοβαρά από την κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα. Η αύξηση των αποστάσεων των εμπορικών διαδρομών εκτός του ΕΟΧ αύξησαν το σχετικό **μερίδιο των**

**εκπομπών από πλώες εκτός του ΕΟΧ από 65,7 % το 2023 σε 70,6 % το 2024**, το υψηλότερο ποσοστό που έχει καταγραφεί από το 2018. Η τάση αυτή συνάδει με την αύξηση της δραστηριότητας των κατηγοριών του στόλου που δραστηριοποιούνται περισσότερο σε εμπορικές διαδρομές εκτός του ΕΟΧ.

Όσον αφορά την **κατανάλωση καυσίμων**, τα υπό παρακολούθηση πλοία χρησιμοποίησαν πάνω από 46,8 εκατομμύρια τόνους καυσίμων το 2024. Στην κατανάλωση καυσίμων κατά την περίοδο 2018-2024 εξακολούθησαν να κυριαρχούν τα συμβατικά ορυκτά καύσιμα πλοίων (βαρύ μαζούτ, ελαφρό μαζούτ, πετρέλαιο εσωτερικής καύσης, πετρέλαιο ντίζελ), τα οποία αντιπροσώπευαν το 91 % της συνολικής μάζας καυσίμων που αναφέρθηκε το 2024. Όπως και τα προηγούμενα έτη, το σύστημα κατέγραψε αύξηση της κατανάλωσης βαρέος μαζούτ, η οποία αντισταθμίστηκε σχεδόν εξ ολοκλήρου από τη μείωση της κατανάλωσης ελαφρού μαζούτ, η οποία οφείλεται στην αυξανόμενη χρήση συστημάτων καθαρισμού καυσαερίων στον στόλο.

Το 2024 ο στόλος κατέγραψε το υψηλότερο επίπεδο κατανάλωσης ΥΦΑ (περίπου 1 % υψηλότερη από ό,τι το 2023, αντιπροσωπεύοντας το 7,5 % της συνολικής κατανάλωσης καυσίμων που αναφέρθηκε το 2024). Η αύξηση αυτή οφειλόταν στο γεγονός ότι το ΥΦΑ χρησιμοποιείται από άλλα πλοία εκτός από τα πλοία μεταφοράς ΥΦΑ, ως επί το πλείστον από πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοία ro-rax (οχηματαγωγά-επιβατηγά) και επιβατηγά πλοία. Η κατανάλωση υγροποιημένου αερίου πετρελαίου και μεθανόλης αυξήθηκε σημαντικά σε σύγκριση με το 2023 (+ 38 % και + 428 %), αλλά εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει μικρό μερίδιο της συνολικής κατανάλωσης (0,1 % για κάθε καύσιμο) από τον παρακολουθούμενο στόλο. Άλλα ασυνήθη καύσιμα αντιπροσώπευαν το 0,9 % της συνολικής αναφερόμενης κατανάλωσης καυσίμων (0,42 εκατ. τόνοι), εκ των οποίων 0,22 εκατ. τόνοι ήταν βιοντίζελ.

#### **4. Ο παρακολουθούμενος στόλος: θαλάσσιες διαδρομές, ταχύτητα, τεχνική και επιχειρησιακή απόδοση**

Όσον αφορά τις ροές θαλάσσιων μεταφορών, τα στοιχεία της Eurostat<sup>7</sup> δείχνουν ότι το συνολικό μεικτό βάρος των εμπορευμάτων που διακινούνται διά θαλάσσης στους λιμένες της ΕΕ μειώθηκε ελαφρώς κατά 0,2 % το 2024.

Το 2024 αυξήθηκαν, σε σύγκριση με το 2023, οι εισροές από χώρες όπως η Ουκρανία, ο Καναδάς, η Τουρκία και η Κίνα, συμβάλλοντας σε αύξηση του συνολικού όγκου των **εισερχόμενων εμπορικών ροών** κατά 1,2 %. Το 2024 ο συνολικός όγκος των **εξερχόμενων εμπορικών ροών** μειώθηκε κατά 3,2 %. Οι σημαντικότερες μειώσεις που επηρέασαν τις εξερχόμενες ροές αφορούσαν τις Ηνωμένες Πολιτείες (Ανατολική Ακτή) και την Κίνα.

Από τα δεδομένα ΠΥΕ για την περίοδο 2018-2024 δεν προκύπτει καμία **ένδειξη διαρθρωτικής μείωσης της ταχύτητας** για τον στόλο που εμπίπτει στον κανονισμό ΠΥΕ. Το 2024 σε 10 από τους 15 τύπους πλοίων καταγράφηκε υψηλότερη μέση ταχύτητα σε σύγκριση με το 2018. Για ορισμένους τύπους πλοίων καταγράφηκαν σημαντικές αυξήσεις της ταχύτητας, όπως τα πλοία συνδυασμένης μεταφοράς (+ 32 %), τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου (+ 16 %), άλλα πλοία (+ 16 %) και τα πετρελαιοφόρα (+ 13 %). Ωστόσο, το 2024, σε σύγκριση με το 2023,

<sup>7</sup> Eurostat. (2024). Θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων — ετήσια στοιχεία. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_of\\_goods\\_-\\_annual\\_data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data)

καταγράφηκε μείωση της μέση ταχύτητας σε 11 από τους 15 τύπους πλοίων. Τόσο τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων όσο και τα πλοία μεταφοράς ΥΦΑ αύξησαν σημαντικά την ταχύτητά τους, κατά 2,2 % και 2,4 %, αντίστοιχα.

Η γραφική ανάλυση των βασικών δεικτών **τεχνικής και επιχειρησιακής αποδοτικότητας** επιβεβαίωσε τη σταδιακή αύξηση των τιμών συσχέτισης δεδομένων μεταξύ των βασικών δεικτών τεχνικής και επιχειρησιακής αποδοτικότητας <sup>(8)</sup> και του μεγέθους των πλοίων που υποβάλλουν στοιχεία βάσει του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, τονίζοντας έτσι την αυξημένη ωριμότητα του πλαισίου ΠΥΕ. Οι τάσεις απόδοσης παρέμειναν γενικά σταθερές, ιδίως μεταξύ των κορυφαίων πηγών εκπομπών του στόλου, ενώ ορισμένες κατηγορίες του στόλου (π.χ. πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) παρουσίασαν βελτιώσεις στην αναφερόμενη τεχνική απόδοση.

## 5. Εφαρμογή του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές

Όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, τα αποτελέσματα επιβεβαιώνουν την αξιοπιστία και την πληρότητα των δεδομένων που υποβάλλονται. Τόσο οι ναυτιλιακές εταιρείες όσο και οι διαπιστευμένοι ελεγκτές ανταποκρίθηκαν ικανοποιητικά στις νέες απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων που θεσπίστηκαν για τη στήριξη της επέκτασης του ΣΕΔΕ στις θαλάσσιες μεταφορές από το 2024. Αυτό αποδεικνύεται από τους **βελτιωμένους δείκτες εμπρόθεσμης υποβολής** (69 %, έναντι 52 % το 2023), παρά τη συντομότερη προθεσμία για την υποβολή των ετήσιων εκθέσεων <sup>(9)</sup>.

Η **ποιότητα των υποβληθέντων στοιχείων** παρέμεινε σε γενικές γραμμές συνεπής με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς (2023). Το ποσοστό των εκθέσεων που περιέχουν ακραίες τιμές αυξήθηκε ελαφρώς μόνο στο 0,5 % του συνόλου, εξακολουθώντας να είναι σημαντικά χαμηλότερο από τον μέσο όρο του 1,1 % για την περίοδο 2018-2024.

Οι **έλεγχοι της συμμόρφωσης με τον κανονισμό ΠΥΕ** που διενεργήθηκαν κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα επιβεβαίωσαν τις βελτιώσεις που είχαν καταγραφεί τα προηγούμενα έτη. Το 2025 μόνο το 2 % των πλοίων που επιθεωρήθηκαν δεν προσκόμισαν έγκυρο έγγραφο συμμόρφωσης που να αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις ΠΥΕ της ΕΕ κατά το προηγούμενο έτος. Η ωριμότητα της εφαρμογής του συστήματος ΠΥΕ της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές διαδραμάτισε καίριο ρόλο στη διασφάλιση υψηλής συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές, αντικατοπτρίζοντας την προσαρμογή του τομέα στις εν λόγω απαιτήσεις, καθώς το 2025 οι ναυτιλιακές εταιρείες παρέδωσαν δικαιώματα εντός της νόμιμης προθεσμίας για πάνω από το 99 % των απαιτήσεων παράδοσης <sup>(10)</sup>.

---

<sup>8</sup> Ο δείκτης σχεδιασμού ενεργειακής απόδοσης, η εκτιμώμενη τιμή δείκτη και ο δείκτης ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων αξιολογούνται για να προσδιοριστεί η τεχνική απόδοση των πλοίων. Ο δείκτης επιχειρησιακής ενεργειακής απόδοσης και ο δείκτης ετήσιας απόδοσης αξιολογούνται για την επιχειρησιακή απόδοση.

<sup>9</sup> Η προθεσμία μετατέθηκε από τις 30 Απριλίου στις 31 Μαρτίου, αρχής γενομένης από την περίοδο αναφοράς 2024.

<sup>10</sup> Καθορίζεται με βάση τα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλαν οι ναυτιλιακές εταιρείες στο ενωσιακό μητρώο έως την 1η Οκτωβρίου 2025 όσον αφορά τις εκπομπές του 2024.