



**Επίδραση της δέσμης προτάσεων “Fit for 55”
στην επιβατηγό ναυτιλία και στη νησιωτική Ελλάδα**
Περίληψη Μελέτης

Εισαγωγή

Τον Ιούλιο του 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε δέσμη προτάσεων για προσαρμογή των κοινοτικών πολιτικών με στόχο τη μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55% (σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990) έως το 2030. Η δέσμη "Fit for 55" περιλαμβάνει νομοθετικές προτάσεις και πρωτοβουλίες πολιτικής σε μεγάλο φάσμα τομέων και θεμάτων. Στα υπό αναθεώρηση νομοθετήματα περιλαμβάνονται οδηγίες και κανονισμοί για το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ, τον επιμερισμό των προσπαθειών μείωσης εκπομπών σε τομείς εκτός του ΣΕΔΕ, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την ενεργειακή απόδοση, τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, κ.ά.

Οι προτάσεις αυτές θα οδηγήσουν σε σημαντικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας της εγχώριας ακτοπλοΐας. Χωρίς ανανέωση του στόλου, η ένταξη στο ΣΕΔΕ θα επιφέρει επιβάρυνση στο κόστος λειτουργίας των πλοίων. Δεδομένης της περιορισμένης κερδοφορίας, ειδικά την τελευταία δεκαετία, οι δυνατότητες απορρόφησης του επιπλέον κόστους από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες είναι περιορισμένες, με αποτέλεσμα τη δημιουργία πιέσεων για αύξηση των ναύλων. Ταυτόχρονα, οι αρνητικές προοπτικές για αποδόσεις σε επενδύσεις εντός του κλάδου περιορίζουν και τη δυνατότητα ανανέωσης του στόλου με πλοία που αξιοποιούν τεχνολογίες μικρότερης ή μηδενικής έντασης εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, ενώ και οι υπάρχουσες υποδομές στα λιμάνια της χώρας δεν μπορούν να υποστηρίξουν τον επαρκή εφοδιασμό με εναλλακτικά καύσιμα και ηλεκτρισμό. Επομένως, οι προτεινόμενες αλλαγές επιφέρουν πολύ σημαντικές προκλήσεις, τόσο για τις εταιρείες του κλάδου όσο και για τους φορείς διαχείρισης των υποδομών (λιμένες, ηλεκτρικά δίκτυα, υποδομές προμήθειας εναλλακτικών καυσίμων).

Σκοπός της παρούσας μελέτης αποτελεί η εκτίμηση των επιδράσεων της δέσμης προτάσεων “Fit for 55” στην εγχώρια επιβατηγό ναυτιλία και κατ’ επέκταση στα οικονομικά μεγέθη των νησιωτικών περιοχών της χώρας. Ειδικότερα, στη μελέτη αναδεικνύονται οι προτεινόμενες ρυθμιστικές αλλαγές, προσδιορίζονται οι επιδράσεις τους στο κόστος λειτουργίας, τις τιμές των εισιτηρίων, τη μεταφορική κίνηση και την οικονομική συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας και εξετάζονται οι διαθέσιμες επιλογές για μετριασμό αυτών των επιπτώσεων.

Η δέσμη Fit-for-55 για τις θαλάσσιες μεταφορές

Για τις θαλάσσιες μεταφορές, οι βασικότερες αλλαγές της δέσμης “Fit for 55” περιλαμβάνουν την Πρωτοβουλία FuelEU Maritime, τον κανονισμό για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (Alternative Fuels Infrastructure Regulation - AFID), την Οδηγία Φορολογίας Ενέργειας (Energy Taxation Directive - ETD) και την επέκταση του ΣΕΔΕ στις ναυτιλιακές μεταφορές.

Με την πρωτοβουλία FuelEU Maritime καθορίζονται ανώτατα όρια για την περιεκτικότητα σε αέρια του θερμοκηπίου των καυσίμων που χρησιμοποιούνται από πλοία που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες. Τα όρια προσδιορίζονται εφαρμόζοντας συντελεστή μείωσης στη μέση περιεκτικότητα αερίων θερμοκηπίου ανά μονάδα ενέργειας (γραμμάρια CO₂e ανά MJ) των πλοίων το 2020. Ο συντελεστής μείωσης κλιμακώνεται διαχρονικά από 2% το 2025 και 6% το 2030, σε 75% από το 2050. Επιπλέον, προβλέπεται η επιβολή υποχρέωσης για τη χρήση ηλεκτρισμού ή άλλης τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών κατά την παραμονή των πλοίων στα λιμάνια της ΕΕ από το 2030.

Ο κανονισμός για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων συμπληρώνει την πρωτοβουλία FuelEU Maritime και προβλέπει μέριμνα από τα κράτη-μέλη για εγκατάσταση ικανού αριθμού σημείων ανεφοδιασμού με ΥΦΑ στους θαλάσσιους λιμένες του Κεντρικού Δικτύου του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Μέχρι το 2030 θα πρέπει να έχουν αναπτυχθεί οι κατάλληλες υποδομές για την κάλυψη τουλάχιστον του 90% της αντίστοιχης ζήτησης σε λιμάνια στα οποία ο μέσος ετήσιος αριθμός προσεγγίσεων από ποντοπόρα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ποντοπόρα επιβατηγά πλοία Ro-Ro, ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και άλλα επιβατηγά πλοία υπερβαίνουν συγκεκριμένα όρια.

Όσον αφορά στο ΣΕΔΕ, προβλέπεται σταδιακή ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών από το 2023 με μεταβατική περίοδο κατά την οποία θα αυξάνεται το ποσοστό των εκπομπών που θα πρέπει να καλύπτεται με δικαιώματα και συγκεκριμένα 20% το 2023, 45% το 2024 και 70% το 2025, έως ότου φτάσει το 100% στο τέλος της μεταβατικής περιόδου το 2026.

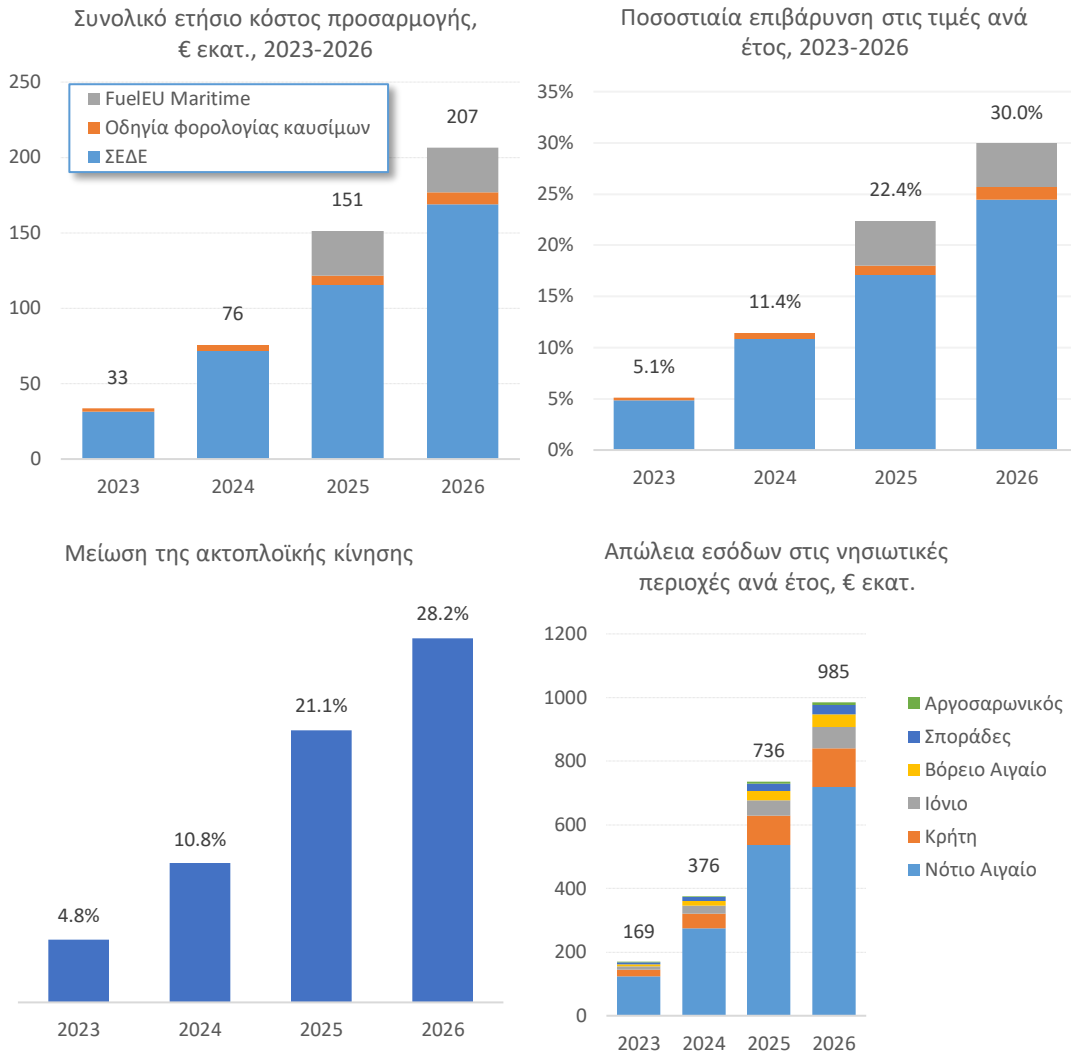
Τέλος, με βάση την Οδηγία Φορολογίας Ενέργειας, τα ορυκτά καύσιμα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα για τις θαλάσσιες μεταφορές δεν θα απαλλάσσονται πλήρως από την ενεργειακή φορολογία στην ΕΕ, όπως γίνεται σήμερα. Τα καύσιμα θα αρχίσουν να φορολογούνται ανάλογα με το ενεργειακό τους περιεχόμενο και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις. Σε μια περίοδο δέκα ετών οι ελάχιστοι φορολογικοί συντελεστές στο ορυκτά καύσιμα θα αυξηθούν σταδιακά, ενώ στα βιώσιμα καύσιμα ο ελάχιστος φορολογικός συντελεστής θα παραμείνει στο μηδέν, προωθώντας με αυτόν τον τρόπο τη χρήση τους.

Επίδραση της δέσμης στο λειτουργικό κόστος και στη ζήτηση για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες

Η εφαρμογή της δέσμης “Fit for 55” οδηγεί σε σημαντική αύξηση των λειτουργικών εξόδων για τον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας, στην περίπτωση που δεν γίνουν οι κατάλληλες προσαρμογές στον στόλο και στις υποστηρικτικές υποδομές της εγχώριας επιβατηγού ναυτιλίας. Η μεγαλύτερη επίδραση ενδέχεται να προέλθει από την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών άνθρακα (ΣΕΔΕ - ETS), καθώς το 2026 η υποχρέωση αγοράς του συνόλου των δικαιωμάτων εκπομπής συνεπάγεται συνολικό κόστος €169 εκατ. Αντίστοιχα, η μη χρήση εναλλακτικού καυσίμου εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε επιβάρυνση κατά €30 εκατ. το 2026 λόγω

μη συμμόρφωσης με τον στόχο μείωσης της έντασης εκπομπών (Fuel EU Maritime). Μικρότερη, αλλά υπολογίσιμη, είναι και η επιβάρυνση από την αύξηση της φορολογίας καυσίμων η οποία εκτιμάται σε €8,3 εκατ. το 2026 (Διάγραμμα 1).

Διάγραμμα 1: Επίδραση της δέσμης Fit for 55 στην ακτοπλοΐα και στα τουριστικά έσοδα των νησιωτικών περιοχών



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Η κάλυψη της επιπλέον δαπάνης, λόγω της δέσμης Fit for 55, επιβαρύνει τις τιμές των εισιτηρίων από 5% το 2023 έως 30% το 2026, γεγονός που αναμένεται να οδηγήσει σε υποχώρηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες. Λαμβάνοντας υπόψη τη διάρθρωση της ακτοπλοϊκής κίνησης ανά κατηγορία επιβατών, εκτιμάται ότι η μείωση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες, λόγω της δέσμης “Fit for 55” θα κυμαίνεται από 4,8% το 2023 έως 28,2% το 2026 σε σύγκριση με ένα σενάριο μη εφαρμογής της δέσμης.

Ως συνέπεια, η μείωση της ακτοπλοϊκής επιβατικής κίνησης αναμένεται να φτάσει τα 5,4 εκατ. επιβάτες το 2026. Αντίστοιχα, η μείωση της επισκεψιμότητας των νησιών της χώρας από ημεδαπούς και ξένους επισκέπτες που χρησιμοποιούν τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες εκτιμάται ότι μπορεί να πλησιάσει τα 4,0 εκατ. ταξιδιώτες το 2026. Επιπλέον, οι απώλειες εσόδων, λόγω της δέσμης “Fit for 55”, για τις επιχειρήσεις του κλάδου αναμένεται να φτάσουν τα €183 εκατ. το 2026, ενώ η απώλεια εσόδων για τις τουριστικές επιχειρήσεις στις νησιωτικές περιοχές φτάνει σχεδόν το €1,0 δισεκ. το 2026.

Επίπτωση στην ελληνική οικονομία

Σε όρους ΑΕΠ, οι απώλειες λόγω της δέσμης “Fit for 55” από τη μειωμένη ζήτηση για ακτοπλοϊκές μεταφορές και τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα των νησιωτικών περιοχών εκτιμώνται σε €212 εκατ. το 2023 και φτάνουν τα €903 εκατ. το 2026 (0,3% του ΑΕΠ).¹ Η επίπτωση αυτή αντιπροσωπεύει σχεδόν το 1/10 της συνολικής συμβολής της ακτοπλοΐας στην ελληνική οικονομία. Σε όρους απασχόλησης, οι συνολικές απώλειες για την ελληνική οικονομία (στις νησιωτικές περιοχές και την ηπειρωτική χώρα) ενδέχεται να ξεπεράσουν τις 29 χιλ. θέσεις εργασίας το 2026 (Πίνακας 1). Αντίστοιχα, τα φορολογικά έσοδα του κράτους υπολογίζεται ότι μειώνονται κατά €761 εκατ. σε παρούσα αξία στο σύνολο της τετραετίας.

Πίνακας 1: Επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία λόγω της δέσμης Fit for 55 στην επιβατηγό ναυτιλία

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|-----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| ΑΕΠ (δισεκ. €) | | | | |
| Μεταφορικό έργο | 32,7 | 70,5 | 132,2 | 172,5 |
| Τουρισμός | 125,4 | 278,7 | 545,6 | 730,2 |
| Σύνολο | 158,0 | 349,3 | 677,8 | 902,7 |
| Απασχόληση (χιλ.) | | | | |
| Μεταφορικό έργο | 0,6 | 1,3 | 2,5 | 3,2 |
| Τουρισμός | 4,5 | 10,1 | 19,7 | 26,4 |
| Σύνολο | 5,1 | 11,4 | 22,2 | 29,6 |
| Φορολογικά έσοδα (εκατ. €) | | | | |
| Μεταφορικό έργο | 13,0 | 28,7 | 54,9 | 73,1 |
| Τουρισμός | 43,2 | 97,9 | 195,5 | 266,9 |
| Σύνολο | 56,2 | 126,6 | 250,4 | 340,0 |

Πηγή: IOBE

¹ Περιλαμβάνει: α) την άμεση επίδραση από τη δραστηριότητα του κλάδου και τις δαπάνες επισκεπτών στις νησιωτικές περιοχές, β) την έμμεση επίδραση από τις παραγωγικές διασυνδέσεις με άλλους κλάδους της οικονομίας που συμμετέχουν στην αλυσίδα εφοδιασμού της επιβατηγού ναυτιλίας και για την εξυπηρέτηση της τουριστικής ζήτησης και γ) την προκαλούμενη επίδραση από την μεταβολή της καταναλωτικής δαπάνης των εργαζομένων που συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην παραγωγική διαδικασία του κλάδου και στις συναφείς με τον τουρισμό δραστηριότητες.

Ευρύτερες επιπτώσεις στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών

Η εφαρμογή της δέσμης “Fit for 55” αναμένεται να έχει αρνητικές επιδράσεις για την οικονομία των νησιών. Μεταξύ των νησιωτικών περιοχών, η μεγαλύτερη επίπτωση καταγράφεται στις περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης.

Ειδικότερα, η επίπτωση στο ΑΕΠ του Νοτίου Αιγαίου εκτιμάται σε €522 εκατ. το 2026, επίπεδο που αντιστοιχεί στο 8,2% του ΑΕΠ της περιφέρειας. Επιπλέον, η μείωση της απασχόλησης φτάνει τις 19 χιλ. θέσεις εργασίας το 2026 ή 16,1% της συνολικής απασχόλησης στην περιφέρεια. Η επίπτωση αυτή αντανακλά το γεγονός ότι στα περισσότερα από τα κατοικημένα νησιά των Κυκλάδων, οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες αποτελούν το μοναδικό μέσο σύνδεσης με την ηπειρωτική Ελλάδα αλλά και μεταξύ τους, ενώ και στα νησιά που διαθέτουν αεροδρόμιο η ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση είναι κατά πολύ υψηλότερη των αφίξεων με πτήσεις από το εσωτερικό της χώρας.

Στην Κρήτη, η επίπτωση στο ΑΕΠ εκτιμάται σε €16 εκατ. το 2023 και πλησιάζει τα €96 εκατ. το 2026 (1,0% του ΑΕΠ της περιφέρειας). Αντίστοιχα, η απώλεια θέσεων εργασίας ξεπερνά τις 3,4 χιλ. το 2026, μέγεθος το οποίο αντιστοιχεί στο 1,5% της συνολικής απασχόλησης του νησιού.

Πίνακας 2: Επιπτώσεις στην οικονομία των νησιωτικών περιοχών λόγω της δέσμης Fit for 55 στην επιβατηγό ναυτιλία

| | 2022 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---------------------------------|------|------|------|------|
| Νότιο Αιγαίο | | | | |
| ΑΕΠ (εκατ. €) | 90 | 199 | 390 | 522 |
| Απασχόληση (χιλ.) | 3,3 | 7,2 | 14,2 | 19,0 |
| Κρήτη | | | | |
| ΑΕΠ (εκατ. €) | 16,4 | 36,5 | 71,4 | 95,6 |
| Απασχόληση (χιλ.) | 0,6 | 1,3 | 2,6 | 3,4 |
| Ζάκυνθος & Κεφαλονιά | | | | |
| ΑΕΠ (εκατ. €) | 8,6 | 19,1 | 37,4 | 50,0 |
| Απασχόληση | 307 | 683 | 1337 | 1790 |
| Βόρειο Αιγαίο | | | | |
| ΑΕΠ (εκατ. €) | 5,3 | 11,8 | 23,2 | 31,0 |
| Απασχόληση | 189 | 420 | 822 | 1101 |
| Σποράδες | | | | |
| ΑΕΠ (εκατ. €) | 4,0 | 8,9 | 17,5 | 23,4 |
| Απασχόληση (χιλ.) | 144 | 319 | 625 | 836 |
| Αργοσαρωνικός | | | | |
| ΑΕΠ (εκατ. €) | 1,3 | 3,0 | 5,8 | 7,8 |
| Απασχόληση (χιλ.) | 45 | 99 | 195 | 261 |

Πηγή: IOBE

Η επίπτωση στο ΑΕΠ της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς (λόγω της ακτοπλοϊκής σύνδεσης αυτών των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω Κυλλήνης) κυμαίνεται από €9 εκατ. το 2023 έως €50 εκατ. το 2026. Επίσης, η χαμηλότερη επισκεψιμότητα σε Ζάκυνθο και Κεφαλονιά εκτιμάται ότι μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της απασχόλησης κατά σχεδόν 1,8 χιλ. το 2026 (2,5% της συνολικής απασχόλησης στα δυο αυτά νησιά).

Στα νησιά του Βορείου Αιγαίου, η μείωση στο ΑΕΠ φτάνει τα €31 εκατ. το 2026 (ή 1,2% του ΑΕΠ της περιφέρειας), ενώ περισσότερες από 1100 θέσεις εργασίας εκτιμάται ότι θα επηρεαστούν από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα στην περιφέρεια (ή 1,5% της συνολικής απασχόλησης). Η εξέλιξη αυτή είναι ιδιαίτερα αρνητική λαμβάνοντας υπόψη ότι η περιφέρεια Βορείου Αιγαίου χαρακτηρίζεται από υψηλό ποσοστό ανεργίας (14% το 2021 έναντι 15% στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας), ενώ κατέχει το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ μεταξύ των δεκατριών περιφερειών της χώρας (€10,1 χιλ. έναντι €15,4 στο σύνολο της χώρας το 2020).

Στις Σποράδες, η επίπτωση στο ΑΕΠ από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα φτάνει τα €23 εκατ. το 2026 και η μείωση της απασχόλησης ξεπερνά τις 830 θέσεις εργασίας το ίδιο έτος. Αντίστοιχα, η επίπτωση στο ΑΕΠ στα νησιά του Αργοσαρωνικού από τη χαμηλότερη επισκεψιμότητα φτάνει τα €7,8 εκατ. το 2026.

Επιβάρυνση στο κόστος διαβίωσης

Ο κλάδος της επιβατηγού ναυτιλίας αποτελεί τον συνδετικό κρίκο μεταξύ της νησιωτικής Ελλάδας και της ηπειρωτικής χώρας, συνδέοντας τα περίπου 115 κατοικημένα νησιά με την ηπειρωτική χώρα, αλλά και μεταξύ τους. Η μεταφορά αγαθών από την ηπειρωτική χώρα προς τα νησιά αποτελεί μία από τις σημαντικότερες υπηρεσίες του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας στον ελληνικό νησιωτικό χώρο.

Η δέσμη Fit-for-55 στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας οδηγεί σε ακριβότερες μεταφορές εμπορευμάτων μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του κόστους διαβίωσης των κατοίκων στις νησιωτικές περιοχές. Η επιβάρυνση αυτή φτάνει τα €58 εκατ. το 2026. Για τους κατοίκους της Κρήτης, η επιβάρυνση από τη δέσμη “Fit for 55” εκτιμάται σε €26,9 εκατ. το 2026 (ή €42 ανά κάτοικο), ενώ για το Νότιο και Βόρειο Αιγαίο σε €16,5 εκατ. και €8,1 εκατ. αντίστοιχα (€42 ανά κάτοικο και €35 ανά κάτοικο αντίστοιχα).

Προτάσεις πολιτικής

Η δέσμη “Fit-for-55” αναμένεται να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας και την οικονομία των νησιωτικών περιοχών. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει την αναγκαιότητα για τη θέσπιση μέτρων που μετριάζουν τις αρνητικές επιδράσεις της δέσμης (Διάγραμμα 2).

Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται να εξεταστεί η δυνατότητα μεγαλύτερης μεταβατικής περιόδου για την εφαρμογή της συγκεκριμένης δέσμης στον κλάδο της επιβατηγού ναυτιλίας. Η μετάβαση σε «πράσινη» ακτοπλοΐα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις, ωστόσο η ενεργειακή κρίση και οι κυρώσεις κατά της Ρωσίας λόγω της εισβολής στην Ουκρανία δημιουργούν επιπλέον αβεβαιότητες, δυσκολεύοντας περαιτέρω την εύρεση επενδυτικών κεφαλαίων.

Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί η δυνατότητα διευκόλυνσης της χρηματοδότησης επενδύσεων για ανανέωση του στόλου με πλοία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Προς την κατεύθυνση αυτή μπορεί να συμβάλλει η αξιοποίηση πόρων για την προώθηση της πράσινης μετάβασης της

ακτοπλοΐας από διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία (Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας – RRF, ΕΣΠΑ, Αναπτυξιακός νόμος).

Πόροι για δράσεις υποστήριξης της πράσινης μετάβασης της ακτοπλοΐας μπορούν να προέλθουν και από την ανακατεύθυνση εσόδων από την επέκταση του ΣΕΔΕ στις θαλάσσιες μεταφορές και την επιβολή φορολογίας στα ναυτιλιακά καύσιμα. Αυτοί οι πόροι μπορούν να αξιοποιηθούν για την επιδότηση επενδυτικών δαπανών για την προσαρμογή του υφιστάμενου στόλου ή την ανανέωσή του - σύμφωνα με τις απαιτήσεις των νέων περιβαλλοντικών κανονισμών - όπως επίσης για την επιδότηση επενδυτικών δαπανών για την παραγωγή βιοκαυσίμων ή άλλων εναλλακτικών καυσίμων.

Επιπλέον προτείνεται η επιτάχυνση της ανάπτυξης των υποδομών εφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα και ηλεκτρισμό στα λιμάνια της χώρας, ενώ απαραίτητη είναι και η λήψη σχετικών ρυθμιστικών πρωτοβουλιών.

Δεδομένων των αναμενόμενων αρνητικών επιδράσεων για τις νησιωτικές οικονομίες, κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί η δυνατότητα εφαρμογής Σχεδίου Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης (ΣΔΑΜ) ειδικά για τις νησιωτικές περιοχές, στα πρότυπα του αντίστοιχου σχεδίου για τις λιγνιτικές περιοχές της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό μπορεί να συμβάλει και η χρήση του μηχανισμού για το μεταφορικό ισοδύναμο για επιδότηση του επιπλέον κόστους του ναύλου για τους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών.

Διάγραμμα 2: Προτάσεις πολιτικής για περιορισμό των αρνητικών επιδράσεων της δέσμης Fit for 55 στην ακτοπλοΐα

