

# Σχέδιο για την αντικατάσταση του στόλου επιβατηγού ναυτιλίας και μείωση του αποτυπώματος CO<sub>2</sub>

Παραδοτέο 3: Επιχειρησιακό σχέδιο για το εργαλείο χρηματοδότησης συμπεριλαμβανομένων στρατηγικών στόχων, χρηματοοικονομικών προβλέψεων και πιθανών πηγών χρηματοδότησης, βασικών οργανωτικών αρχών και διαδικασιών πρόσκλησης και αξιολόγησης και Οδικός χάρτης υλοποίησης

Απρίλιος 2026



# Το Παραδοτέο 3 αποτελείται από τρεις (3) βασικές ενότητες

## Χρηματοδοτικό κενό



- ▶ Για το σύνολο της επιβατηγού ναυτιλίας, ορίζεται το χρηματοδοτικό κενό, ως η διαφορά της ΚΠΑ του τομέα:
    - Χωρίς το επιπρόσθετο λειτουργικό (OPEX) και επενδυτικό κόστος (CAPEX) Πράσινης Μετάβασης (Περίπτωση Α) και
    - Με το επιπρόσθετο λειτουργικό (OPEX) και επενδυτικό κόστος (CAPEX) Πράσινης Μετάβασης (Περίπτωση Β / Πράσινη Μετάβαση)
- (συμπεριλαμβάνεται το χρηματοδοτικό κενό των άγονων γραμμών, το οποίο αναλύεται ξεχωριστά στο παράρτημα)*

## Σχεδιασμός χρηματοδοτικού μηχανισμού



- ▶ Σχεδιάζεται ένας χρηματοδοτικός μηχανισμός, που αποτελείται από ένα μείγμα εργαλείων χρηματοδότησης τα οποία στοχεύουν στην κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού που προκύπτει λόγω του επιπρόσθετου λειτουργικού (OPEX) και επενδυτικού (CAPEX) κόστους Πράσινης Μετάβασης

## Επίδραση εργαλείων χρηματοδότησης



- ▶ Αναλύεται η επίδραση των εργαλείων χρηματοδότησης στην κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού

## Μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες



- ▶ Υπολογίζονται οι μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες στην Πράσινη Μετάβαση, οι οποίες επιφέρουν επιπλέον κόστη αλλά δεν αποτελούν μέρος του χρηματοδοτικού μηχανισμού και κατ' επέκταση του χρηματοδοτικού κενού

## Σχεδιασμός αρχών χρηματοδότησης



- ▶ Καταγράφονται οι απαιτήσεις / προϋποθέσεις των εργαλείων χρηματοδότησης και ο συνοπτικός οδικός χάρτης υλοποίησης

## Ανάλυση ESG

- ▶ Αναλύεται η περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση της Πράσινης Μετάβασης

Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης

Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων

Ανάλυση ESG

# Agenda

---

- ▶ Σύνοψη χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης
  - ▶ Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Εργαλείο ΣΔΙΤ & Άγονες γραμμές
  - ▶ Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
  - ▶ Ανάλυση ESG
  - ▶ Παράρτημα - Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Παράρτημα - Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
- 



# Εξετάζοντας το σύνολο της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, το χρηματοδοτικό κενό του κλάδου υπολογίζεται στα ~€5,46 δις<sup>1</sup> και αποτελείται από το επιπρόσθετο επενδυτικό και λειτουργικό κόστος της Πράσινης Μετάβασης

## Βασικό σενάριο

### Σκοπός έργου

- ▶ Σκοπός είναι η ανάλυση του συνόλου της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας, για τον προσδιορισμό του χρηματοδοτικού κενού, λόγω του επιπλέον κόστους που απαιτείται για την Πράσινη Μετάβαση, δηλαδή μείωση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέσα σε περίοδο διάρκειας 25 ετών
- ▶ Σχεδιασμός πιθανού χρηματοδοτικού μηχανισμού, για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού

### Περίμετρος έργου

- ▶ Αριθμός εξεταζόμενου στόλου, 326 πλοία, που καλύπτουν δρομολόγια ελεύθερων, μεικτών και άγονων γραμμών (δεν περιλαμβάνονται δρομολόγια Αδριατικής)
- ▶ Τα πλοία άνω των 5.000 GT επιβαρύνονται με κανονιστικές δαπάνες



<b>Χρηματοδοτικό Κενό</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Το χρηματοδοτικό κενό υπολογίστηκε περίπου στα €5,46 δις, ως παρούσα αξία για περίοδο διάρκειας 25 ετών και αποτελείται από το επιπρόσθετο επενδυτικό (CAPEX) και λειτουργικό κόστος (OPEX) της Πράσινης Μετάβασης</li></ul>
<b>CAPEX</b> (Επιπρόσθετο επενδυτικό κόστος)	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ €2,94 δις για το επιπρόσθετο επενδυτικό κόστος (CAPEX) το οποίο αποτελείται από:<ul style="list-style-type: none"><li>- €2,26 δις επενδυτικό κόστος για την αντικατάσταση και μετασκευή πλοίων με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO<sub>2</sub></li><li>- €0,68 δις χρηματοδοτικό κόστος δανεισμού με εμπορικά επιτόκια στο σύνολο του CAPEX της Πράσινης Μετάβασης</li></ul></li></ul>
<b>OPEX</b> (Επιπρόσθετο λειτουργικό κόστος)	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ €2,52 δις για το επιπρόσθετο λειτουργικό κόστος (OPEX), κυρίως λόγω της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων (όπως LNG, μεθανόλη, υδρογόνο) που απαιτούνται στην Πράσινη Μετάβαση και έχουν υψηλότερο κόστος εφοδιασμού από τα υφιστάμενά συμβατικά καύσιμα MDO/HFO της Κατάστασης χωρίς Πράσινη Μετάβαση</li></ul>
<b>Μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Για τα πλοία εύρους ολικής χωρητικότητας 5.000GT και άνω προκύπτει ένα επιπρόσθετο κόστος, €1,82 δις για τις μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες (Fuel EU και ETS), οι οποίες συνεχίζουν να υφίστανται ακόμα και στην Πράσινη Μετάβαση, λόγω:<ul style="list-style-type: none"><li>- των εκπομπών των πλοίων μέχρι την πλήρη αντικατάστασή τους</li><li>- μηδενισμού εκπομπών που δεν επιτυγχάνεται πλήρως, άρα διατηρούνται οι δαπάνες FuelEU &amp; ETS</li></ul></li></ul>

# Η κάλυψη χρηματοδοτικού κενού που προκύπτει από επιπρόσθετο επενδυτικό και λειτουργικό κόστος για την Πράσινη Μετάβαση, απαιτεί έναν ειδικό μηχανισμό χρηματοδότησης (συμπεριλαμβανομένων των δανείων χαμηλού επιτοκίου), χωρίς να αυξάνει τις τιμές των εισιτηρίων

## Αρχικές κατευθύνσεις από ΥΝΑΝΠ



## Βασικό συμπέρασμα



## Προτάσεις κάλυψης χρηματοδοτικού κενού €5,46 δις (CAPEX & OPEX)



## Κρατική ενίσχυση



## Ενέργειες από ΥΝΑΝΠ

- ▶ Συγκράτηση τιμών εισιτηρίων
- ▶ Το κόστος της απανθρακοποίησης να καλυφθεί με το εργαλείο της παροχής δανείων χαμηλού επιτοκίου μέσω εγγυήσεων του Δημοσίου

- ▶ Με βάση τα λειτουργικά μεγέθη και τα επιπλέον κόστη του κλάδου για την Πράσινη Μετάβαση με διατήρηση των τιμών των εισιτηρίων, η κάλυψη του κόστους απανθρακοποίησης μόνο μέσω δανείων χαμηλού επιτοκίου δεν είναι εφικτή για την διατήρηση της βιωσιμότητας του κλάδου

- ▶ €0,76 δις μείωση χρηματοδοτικού κενού, μέσω δανείων χαμηλού επιτοκίου<sup>1</sup>
- ▶ €3,15 δις μείωση χρηματοδοτικού κενού, το οποίο αποτελείται από:
  - €2,47 δις μέσω επιδότησης (Grants) του CAPEX και του OPEX και
  - €0,68 δις πρόσθετο όφελος επιδοτήσεων, λόγω αποφυγής δανεισμού του επιπρόσθετου επενδυτικού κόστους με εμπορικά επιτόκια
- ▶ €1,57 δις μείωση χρηματοδοτικού κενού, μέσω ενίσχυσης εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α., και συγκράτηση της τιμής των εισιτηρίων
- ▶ Μέρος του χρηματοδοτικού κενού αφορά τις άγονες γραμμές (~5%) και θα μπορούσε να καλυφθεί μέσω ΣΔΙΤ

- ▶ Η ανωτέρω κρατική ενίσχυση είναι αναγκαία καθώς σε αντίθετη περίπτωση η λειτουργία του κλάδου δεν θα είναι βιώσιμη και άρα εν γένει η λειτουργία του είναι εφικτή μόνο με τη εφαρμογή καθεστώτος επιδότησης

- ▶ Διαπραγμάτευση με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να:
  - Επιτευχθεί η εφαρμογή ειδικού πλαισίου συντελεστών Φ.Π.Α. για την ενίσχυση των εσόδων και τη συγκράτηση της τιμής των εισιτηρίων
  - Δημιουργηθεί το πλαίσιο δανείου χαμηλού επιτοκίου και κρατικής ενίσχυσης για την παροχή της χρηματοδότησης
  - Διασφαλιστεί η χρηματοδότηση για το κόστος της Πράσινης Μετάβασης και την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού
  - Εξασφαλισθούν οι πηγές χρηματοδότησης του συνολικού μηχανισμού
  - Επιτευχθεί αντιστάθμιση/απαλοίφι των μεταβατικών κανονιστικών δαπανών (€1,82 δις)

1. Δάνεια χαμηλού επιτοκίου μπορεί να εφαρμοστούν στο μέρος του CAPEX που θα πρέπει να υλοποιηθεί ακόμα και στην περίπτωση μη μετάβασης του κλάδου σε Πράσινες τεχνολογίες, λόγω παλαιότητας με αντίστοιχα συμβατικής τεχνολογίας χωρίς να μειώνεται το ανθρακικό αποτύπωμα

# Agenda

---

- ▶ Σύνοψη χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης
  - ▶ **Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης**
  - ▶ Εργαλείο ΣΔΙΤ & Άγονες γραμμές
  - ▶ Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
  - ▶ Ανάλυση ESG
  - ▶ Παράρτημα - Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Παράρτημα - Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
- 



# Για τον υπολογισμό του χρηματοδοτικού κενού του κλάδου, εξετάστηκαν δύο περιπτώσεις:

## Περιπτώσεις



### (A) Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση

#### Περιγραφή

- ▶ Ο κλάδος δεν στοχεύει στην Πράσινη Μετάβαση και διατηρεί τον υφιστάμενο τρόπο λειτουργίας
- ▶ Κατά συνέπεια, τα πλοία αντικαθίστανται στο τέλος του κύκλου ζωής τους με αντίστοιχης τεχνολογίας πλοία
- ▶ Επομένως, τα πλοία καταναλώνουν υφιστάμενά συμβατικά καύσιμα MDO/HFO
- ▶ Ως σημείο αναφοράς για τον υπολογισμό του χρηματοδοτικού κενού θεωρείται η παρούσα αξία του κλάδου, χωρίς την αρνητική επίπτωση του επιπρόσθετου λειτουργικού και επενδυτικού κόστους της Πράσινης Μετάβασης



### (B) Πράσινη Μετάβαση

#### Περιγραφή

- ▶ Ο κλάδος μεταβαίνει σε περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες
- ▶ Πλοία στο τέλος της ζωής τους αντικαθίστανται με πλοία “πράσινης” τεχνολογίας, ενώ πλοία με υπόλοιπο ζωής υπόκεινται σε ενεργειακή αναβάθμιση μέσω μετασκευής
- ▶ Επομένως, τα πλοία καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα (όπως LNG, μεθανόλη, υδρογόνο)
- ▶ Εξασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας
- ▶ Συμβατότητα με τις ευρωπαϊκές περιβαλλοντικές απαιτήσεις

#### Χρηματοδοτικό Κενό (A) - (B)

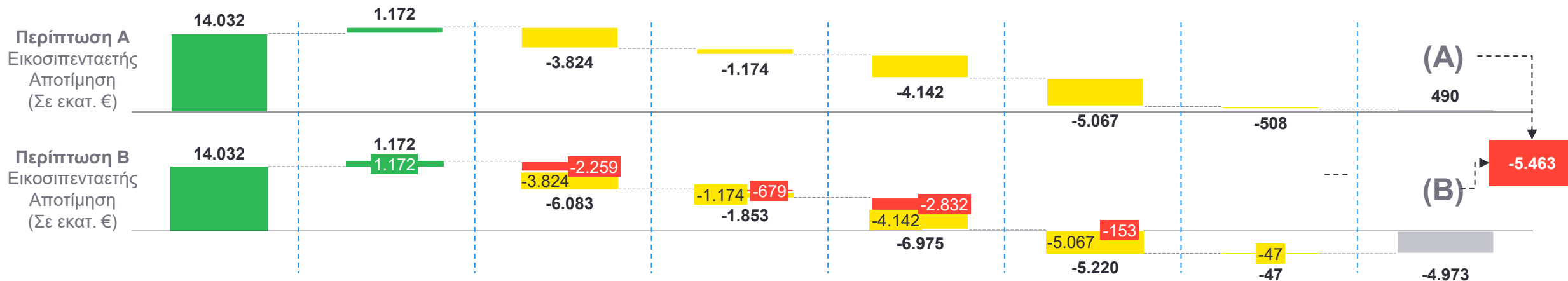
- ▶ Ως κενό ορίζεται η διαφορά της ΚΠΑ του τομέα της Κατάστασης χωρίς Πράσινη Μετάβαση και της Πράσινης Μετάβασης
- ▶ Ο χρηματοδοτικός μηχανισμός θα στοχεύει στην κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού που προκύπτει λόγω επιπρόσθετου λειτουργικού (OPEX) και επενδυτικού (CAPEX) κόστους

# Η αποτίμηση της ΚΠΑ στην Πράσινη Μετάβαση γίνεται αρνητική σε σύγκριση με την θετική αξία της Περίπτωσης Α, κυρίως λόγω υψηλότερου επενδυτικού κόστους και κόστος καυσίμου

(A) - (B)

Ανάλυση Ταμειακών Ροών και Καθαρής Παρούσας Αξίας, χωρίς εργαλεία χρηματοδότησης (διάρκεια: 25 έτη<sup>1</sup>)  
(συμπεριλαμβάνεται το χρηματοδοτικό κενό των άγονων γραμμών, το οποίο αναλύεται ξεχωριστά στη συνέχεια)

Διαφορά κόστους Περίπτωσης Α και Περίπτωσης Β



Έσοδα	Επιδότησεις άγονων γραμμών	Επενδυτικό κόστος	Χρηματοδοτικό κόστος	Κόστος Καυσίμου	Άλλα λειτουργικά έξοδα	Φόρος εισοδήματος	ΚΠΑ
-------	----------------------------	-------------------	----------------------	-----------------	------------------------	-------------------	-----

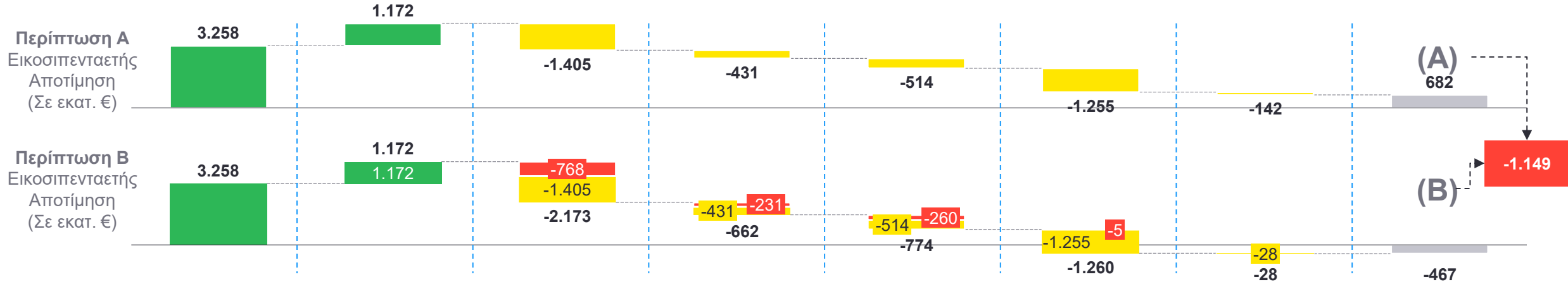
- Έσοδα**
  - ▶ Δεν υπάρχει μετακύλιση κόστους Πράσινης Μετάβασης στους καταναλωτές
  - ▶ Λαμβάνεται υπόψη πρόβλεψη ρυθμού ανάπτυξης της ζήτησης
  - ▶ Οι τιμές εξελίσσονται με τον προβλεπόμενο πληθωρισμό (2%)
  - ▶ Δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών
- Επιδότησεις άγονων γραμμών**
  - ▶ Λαμβάνεται υπόψη ετήσια επιδότηση άγονων, ύψους €120 εκατ.<sup>2</sup> (σύμφωνα με την προκήρυξη έτους 2024-2025), σταθερή και για τα 25 έτη και στις δύο (2) περιπτώσεις
- Επενδυτικό κόστος**
  - ▶ Στην Περίπτωση Α τα κόστη προέρχονται από την αντικατάσταση πλοίων στο τέλος της ωφέλιμης ζωής
  - ▶ Η Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Β) αντιμετωπίζει αρκετά υψηλότερα επενδυτικά κόστη, λόγω ακριβότερης τεχνολογίας αντικατάστασης και μετασκευής πλοίων
- Χρηματοδοτικό κόστος**
  - ▶ Το χρηματοδοτικό κόστος, αφορούν την εξυπηρέτηση χρηματοδότησης CAPEX μέσω αποπληρωμής κεφαλαίου και τόκων
  - ▶ Στην Περίπτωση Α χρηματοδοτείται CAPEX ύψους (~€3,82 δις), ενώ στην Β χρηματοδοτείται CAPEX (~€6,08 δις)
- Κόστος Καυσίμου**
  - ▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, υπάρχει αύξηση λειτουργικού κόστους λόγω χρήσης εναλλακτικών καυσίμων (επιπρόσθετο κόστος €2,83 δις)
- Άλλα λειτουργικά έξοδα**
  - ▶ Τα λοιπά λειτουργικά έξοδα όπως το προσωπικό προβλέπονται να είναι ίδια σε όλες τις περιπτώσεις, με μία μικρή αύξηση στο κόστος συντήρησης
- Φόρος εισοδήματος**
  - ▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, ο φόρος είναι χαμηλότερος λόγω υψηλών αποσβέσεων (CAPEX), που μειώνουν τη φορολογητέα βάση ή/και δημιουργούν φορολογικό όφελος λόγω αρνητικών ταμειακών ροών
  - ▶ Φορολογικός συντελεστής σταθερά στο 22% μέχρι το 2050
- ΚΠΑ**
  - ▶ Η ΚΠΑ του τομέα σε κάθε περίπτωση προκύπτει από την αποτίμηση των ταμειακών ροών (διάρκεια: 25 έτη)

1. Η μελέτη έχει ορίζοντα 25 ετών με αφετηρία το 2025 (βλ. Παραδοτέο 2: Εποπτικό Παράρτημα Παραδοχών), σύμφωνα με το RfP. Ενδέχεται να απαιτηθεί επικαιροποίηση της μελέτης κατά την προσέγγιση της υλοποίησης του έργου, καθώς το χρηματοδοτικό κενό μπορεί να διαφοροποιηθεί ελαφρώς λόγω μετασκευών ή αντικαταστάσεων που ενδέχεται να προκύψουν σε ορισμένα πλοία;2.  
<https://diavgeia.gov.gr/decision/view/%CE%A82%CE%9454653%CE%A0%CE%A9-8%CE%9C6>

# Οι κατηγορίες πλοίων κάτω από 5.000 κόρους έχουν αρνητική ΚΠΑ στην Πράσινη Μετάβαση, και αποτελούν το μικρότερο μέρος του συνολικού χρηματοδοτικού κενού (περίπου 20%)

Ανάλυση Ταμειακών Ροών και Καθαρής Παρούσας Αξίας, χωρίς εργαλεία χρηματοδότησης (διάρκεια: 25 έτη)  
(συμπεριλαμβάνεται το χρηματοδοτικό κενό των άγονων γραμμών, το οποίο αναλύεται ξεχωριστά στη συνέχεια)

Διαφορά κόστους Περίπτωσης Α και Περίπτωσης Β



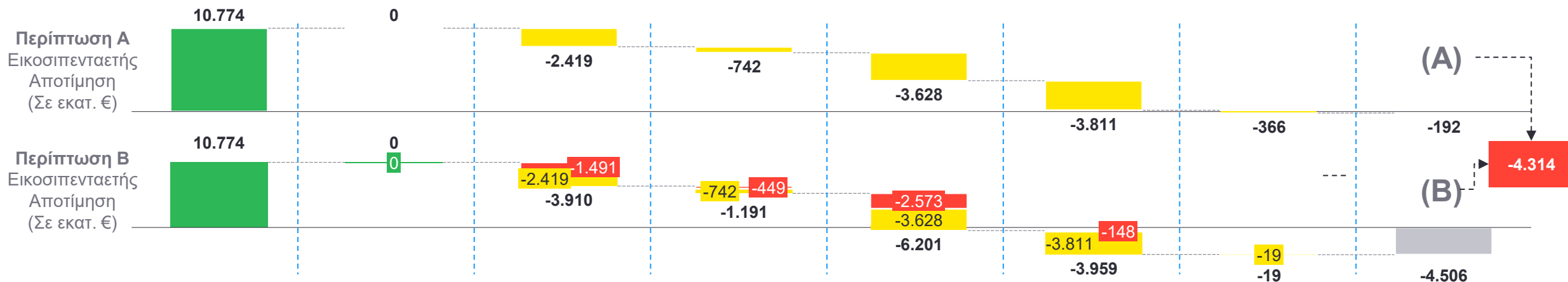
Έσοδα	Επιδοτήσεις άγονων γραμμών	Επενδυτικό κόστος	Χρηματοδοτικό κόστος	Κόστος Καυσίμου	Άλλα λειτουργικά έξοδα	Φόρος εισοδήματος	ΚΠΑ
-------	----------------------------	-------------------	----------------------	-----------------	------------------------	-------------------	-----

- Έσοδα**
  - ▶ Δεν υπάρχει μετακύλιση κόστους Πράσινης Μετάβασης στους καταναλωτές
  - ▶ Λαμβάνεται υπόψη πρόβλεψη ρυθμού ανάπτυξης της ζήτησης
  - ▶ Οι τιμές εξελίσσονται με τον προβλεπόμενο πληθωρισμό (2%)
  - ▶ Δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών
- Επιδοτήσεις άγονων γραμμών**
  - ▶ Η κατανομή της ετήσιας επιδότησης άγονων γραμμών ύψους €120 εκατ. οφείλεται στο γεγονός ότι οι άγονες γραμμές εξυπηρετούνται κυρίως από τις κατηγορίες πλοίων κάτω των 5,000 κόρων
- Επενδυτικό κόστος**
  - ▶ Στην Περίπτωση Α τα κόστη προέρχονται από την αντικατάσταση πλοίων στο τέλος της ωφέλιμης ζωής
  - ▶ Η Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Β) αντιμετωπίζει αρκετά υψηλότερα επενδυτικά κόστη, λόγω ακριβότερης τεχνολογίας αντικατάστασης και μετασκευής πλοίων με χαμηλότερο ή μηδενικό ανθρακικό αποτύπωμα
- Χρηματοδοτικό κόστος**
  - ▶ Το χρηματοδοτικό κόστος, αφορούν την εξυπηρέτηση χρηματοδότησης CAPEX μέσω αποπληρωμής κεφαλαίου και τόκων
  - ▶ Στην Περίπτωση Α χρηματοδοτείται CAPEX ύψους (~€1,41 δις), ενώ στην Πράσινη Μετάβαση χρηματοδοτείται CAPEX (~€2,17 δις) το οποίο περιλαμβάνει και το επιπρόσθετο επενδυτικό κόστος (€0,77 δις)
- Κόστος Καυσίμου**
  - ▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, υπάρχει αύξηση λειτουργικού κόστους λόγω χρήσης εναλλακτικών καυσίμων (επιπρόσθετο κόστος €0,26 δις)
- Άλλα λειτουργικά έξοδα**
  - ▶ Τα λοιπά λειτουργικά έξοδα όπως το προσωπικό προβλέπονται να είναι ίδια σε όλες τις περιπτώσεις, με μία μικρή αύξηση στο κόστος συντήρησης
- Φόρος εισοδήματος**
  - ▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, ο φόρος είναι χαμηλότερος λόγω υψηλών αποσβέσεων (CAPEX), που μειώνουν τη φορολογητέα βάση ή/και δημιουργούν φορολογικό όφελος λόγω αρνητικών λειτουργικών ταμειακών ροών
  - ▶ Φορολογικός συντελεστής σταθερά στο 22% μέχρι το 2050
- ΚΠΑ**
  - ▶ Η ΚΠΑ του τομέα σε κάθε περίπτωση προκύπτει από την αποτίμηση των ταμειακών ροών (διάρκεια: 25 έτη)

# Οι κατηγορίες πλοίων πάνω από 5.000 κόρους φέρουν το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού χρηματοδοτικού κενού, με αντίστοιχη αρνητική ΚΠΑ στην Πράσινη Μετάβαση (περίπου 80%)

Ανάλυση Ταμειακών Ροών και Καθαρής Παρούσας Αξίας, χωρίς εργαλεία χρηματοδότησης (διάρκεια: 25 έτη)

Διαφορά κόστους Περίπτωσης Α και Περίπτωσης Β



Εσοδα	Επιδοτήσεις άγονων γραμμών	Επενδυτικό κόστος	Χρηματοδοτικό κόστος	Κόστος Καυσίμου	Άλλα λειτουργικά έξοδα	Φόρος εισοδήματος	ΚΠΑ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Δεν υπάρχει μετακύλιση κόστους Πράσινης Μετάβασης στους καταναλωτές</li> <li>▶ Λαμβάνεται υπόψη πρόβλεψη ρυθμού ανάπτυξης της ζήτησης</li> <li>▶ Οι τιμές εξελίσσονται με τον προβλεπόμενο πληθωρισμό (2%)</li> <li>▶ Δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιδοτήσεις των άγονων γραμμών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Δεν λαμβάνονται υπόψη επιδοτήσεις άγονων γραμμών στις κατηγορίες πλοίων &gt;5.000 GT, καθώς οι άγονες γραμμές εξυπηρετούνται κυρίως από τις μικρότερες κατηγορίες πλοίων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Στην Περίπτωση Α τα κόστη προέρχονται από την αντικατάσταση πλοίων στο τέλος της ωφέλιμης ζωής</li> <li>▶ Η Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Β) αντιμετωπίζει αρκετά υψηλότερα επενδυτικά κόστη, λόγω ακριβότερης τεχνολογίας αντικατάστασης και μετασκευής πλοίων με χαμηλότερο ή μηδενικό ανθρακικό αποτύπωμα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Το χρηματοδοτικό κόστος, αφορούν την εξυπηρέτηση χρηματοδότησης CAPEX μέσω αποπληρωμής κεφαλαίου και τόκων</li> <li>▶ Στην Περίπτωση Α χρηματοδοτείται CAPEX ύψους (~€2,42 δις), ενώ στην Πράσινη Μετάβαση χρηματοδοτείται CAPEX (~€3,91 δις) το οποίο περιλαμβάνει και το επιπρόσθετο επενδυτικό κόστος (€1,49 δις)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, υπάρχει αύξηση λειτουργικού κόστους λόγω χρήσης εναλλακτικών καυσίμων (επιπρόσθετο κόστος €2,57 δις)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Τα λοιπά λειτουργικά έξοδα όπως το προσωπικό προβλέπονται να είναι ίδια σε όλες τις περιπτώσεις, με μία μικρή αύξηση στο κόστος συντήρησης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, ο φόρος είναι χαμηλότερος λόγω υψηλών αποσβέσεων (CAPEX), που μειώνουν τη φορολογητέα βάση ή/και δημιουργούν φορολογικό όφελος λόγω αρνητικών λειτουργικών ταμειακών ροών</li> <li>▶ Φορολογικός συντελεστής σταθερά στο 22% μέχρι το 2050</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Η ΚΠΑ του τομέα σε κάθε περίπτωση προκύπτει από την αποτίμηση των ταμειακών ροών (διάρκεια: 25 έτη)</li> </ul>

# Η Πράσινη Μετάβαση επιβαρύνεται από υψηλότερα κόστη επένδυσης και υψηλότερα χρηματοδοτικά κόστη

## Συνοπτικά αποτελέσματα Χρηματοοικονομικής ΚΠΑ

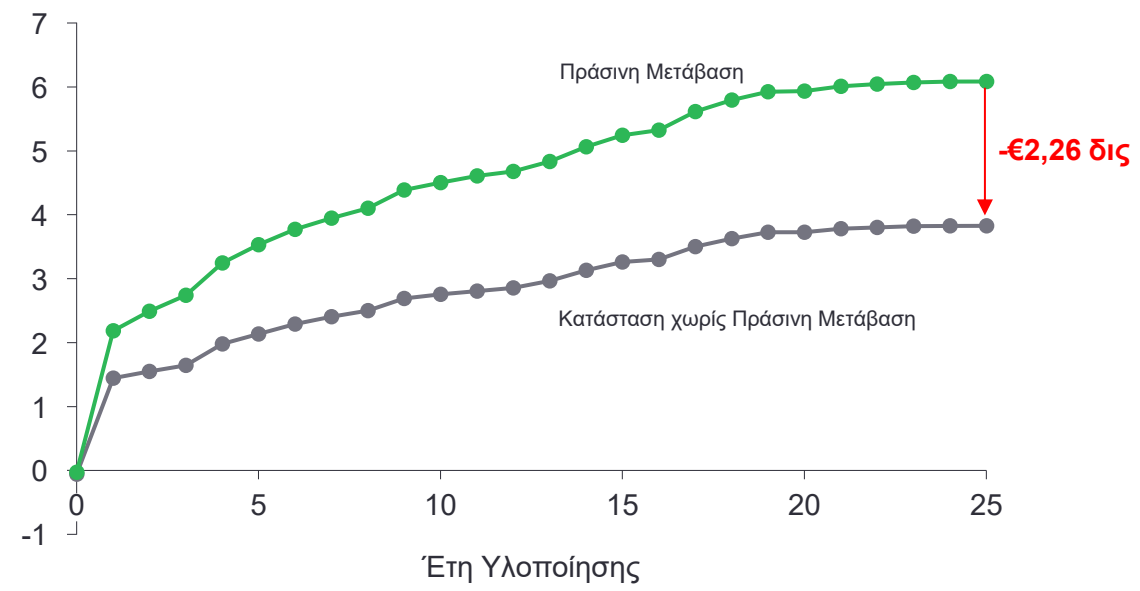
● Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση

● Πράσινη Μετάβαση



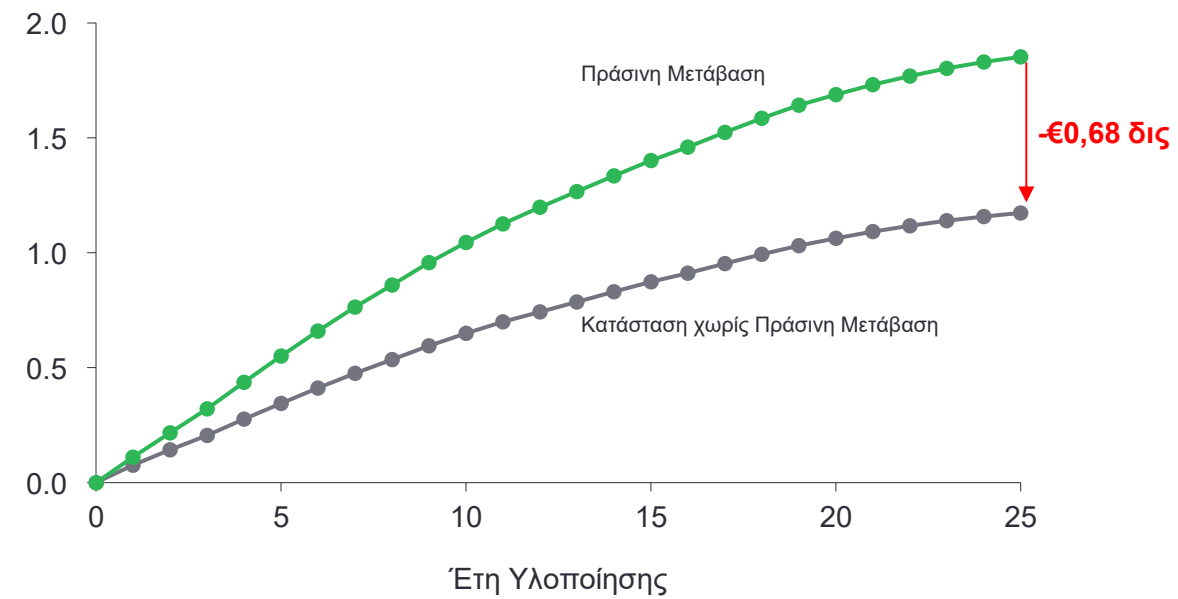
### Επενδυτικό κόστος

▶ Η χρήση πράσινης τεχνολογίας στην κατασκευή νέων πλοίων αυξάνει σημαντικά το επενδυτικό κόστος (+ €2,26 δις) στη περίπτωση Πράσινης Μετάβασης



### Χρηματοδοτικό κόστος

▶ Η πράσινη μετάβαση αντιμετωπίζει **υψηλότερο χρηματοοικονομικό κόστος κατά €0,68 δις** λόγω υψηλότερης δανειοδότησης το οποίο περιλαμβάνει και το επιπρόσθετο επενδυτικό κόστος (+ €2,26 δις)



# Στην περίπτωση της Πράσινης Μετάβασης οι λειτουργικές δαπάνες είναι σημαντικά (Α) - (Β) υψηλότερες, κυρίως λόγω του αυξημένου κόστους καυσίμου, με αποτέλεσμα να προκύπτουν αρνητικές λειτουργικές ταμειακές ροές που ωστόσο περιορίζουν τον φόρο εισοδήματος

Συνοπτικά αποτελέσματα Χρηματοοικονομικής ΚΠΑ

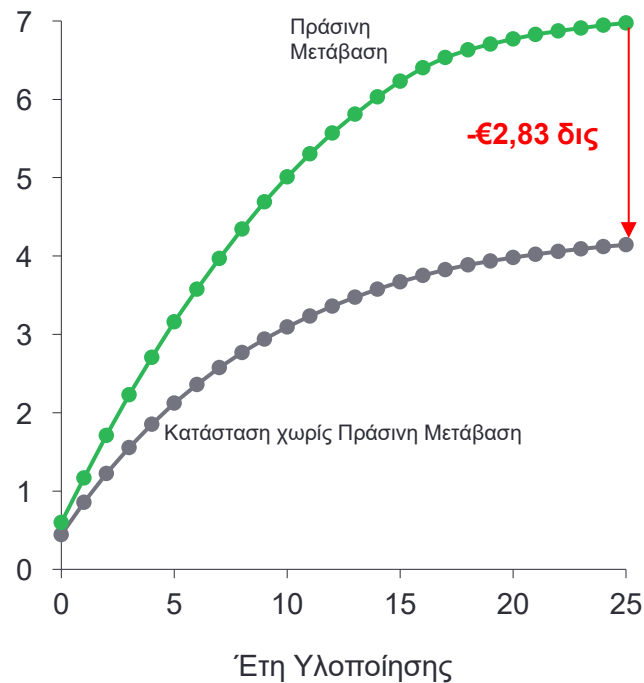
● Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση

● Πράσινη Μετάβαση



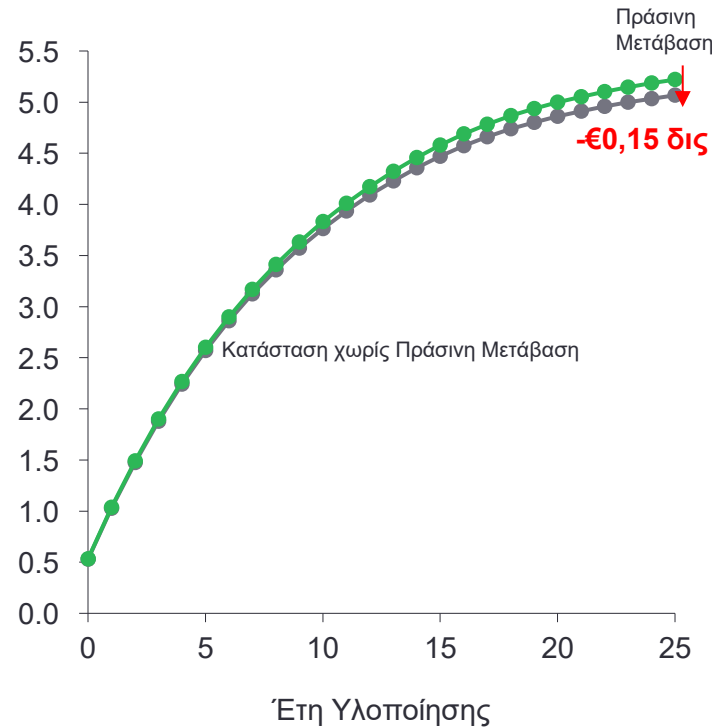
## Κόστος καυσίμου

- ▶ Τα συμβατικά καύσιμα έχουν χαμηλότερη αρχική τιμή με πτωτική τάση, σε αντίθεση με τα εναλλακτικά
- ▶ Επομένως, η Πράσινη Μετάβαση έχει αυξημένα κόστη καυσίμου κατά **€2,83 δις (ΚΠΑ)**



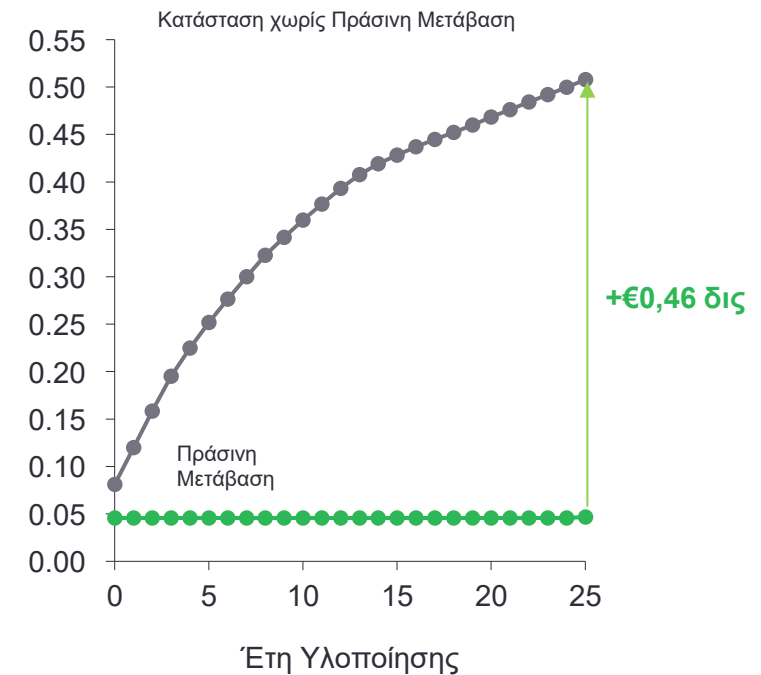
## Άλλες λειτουργικές δαπάνες

- ▶ Τα λοιπά λειτουργικά έξοδα όπως το προσωπικό προβλέπονται να **είναι ίδια** σε όλες τις περιπτώσεις, με μία μικρή αύξηση στο κόστος συντήρησης κατά **€0,15 δις (ΚΠΑ) στην Πράσινη Μετάβαση**



## Φόρος εισοδήματος

- ▶ Η περίπτωση της Πράσινης Μετάβασης είναι ζημιογόνα για όλα τα έτη εκτός του έτους βάσης οδηγώντας σε φορολογικό όφελος το οποίο μειώνει το χρηματοδοτικό κενό κατά **€0,46 δις (ΚΠΑ)**



# Τα πλοία των κατηγοριών 5.000GT και άνω επιφέρουν την πλειονότητα του επιπρόσθετου επενδυτικού και λειτουργικού κόστους (1/2)

Συνοπτικά αποτελέσματα Χρηματοοικονομικής ΚΠΑ

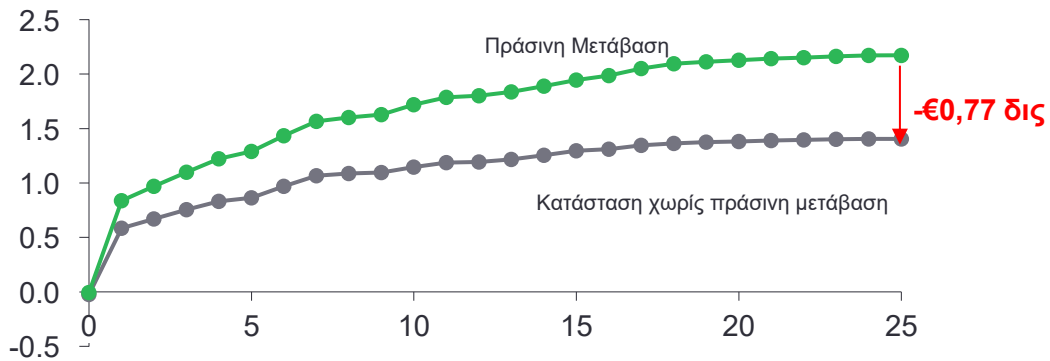
● Κατάσταση χωρίς πράσινη μετάβαση

● Πράσινη Μετάβαση

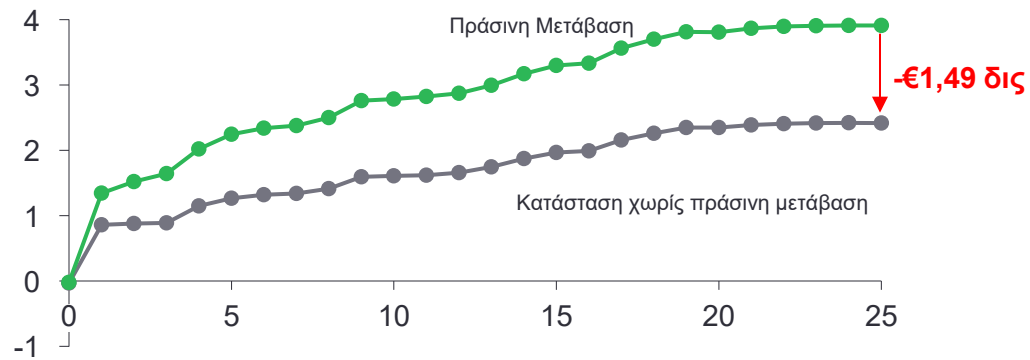


## Επενδυτικό κόστος

▶ Κάτω από 5.000GT

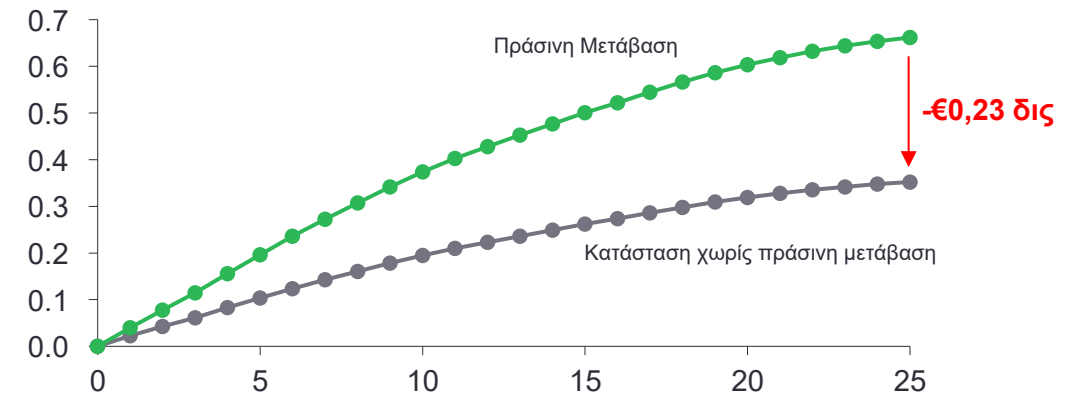


▶ Πάνω από 5.000GT

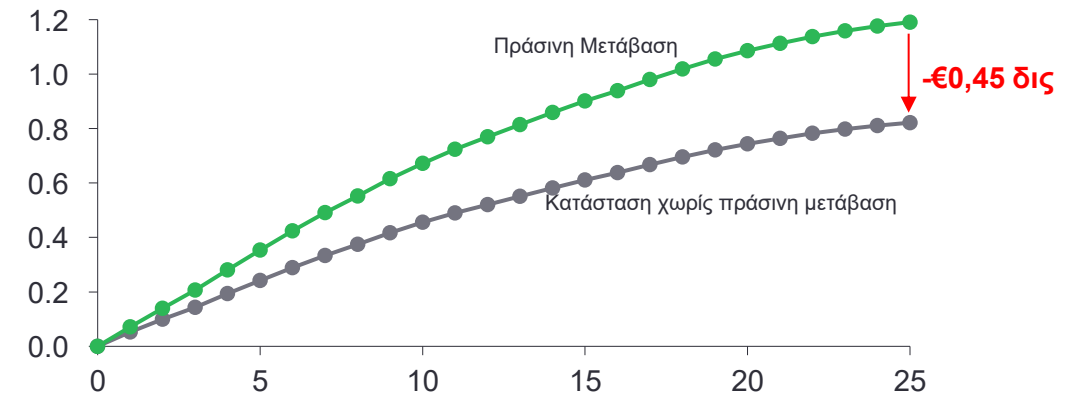


## Χρηματοδοτικό κόστος

▶ Κάτω από 5.000GT



▶ Πάνω από 5.000GT



# Τα πλοία των κατηγοριών 5.000GT και άνω επιφέρουν την πλειονότητα του επιπρόσθετου επενδυτικού και λειτουργικού κόστους (2/2)

Συνοπτικά αποτελέσματα Χρηματοοικονομικής ΚΠΑ

● Κατάσταση χωρίς πράσινη μετάβαση

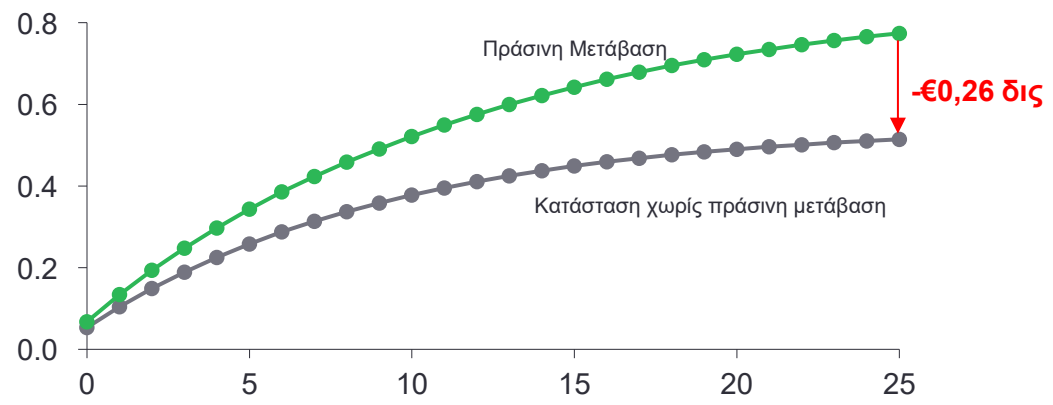
● Πράσινη Μετάβαση

## Κόστος καυσίμου

## Άλλες λειτουργικές δαπάνες

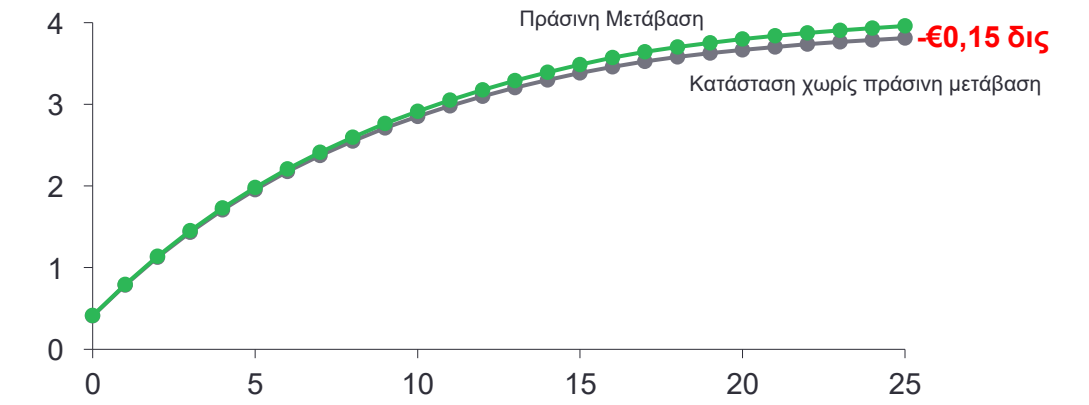
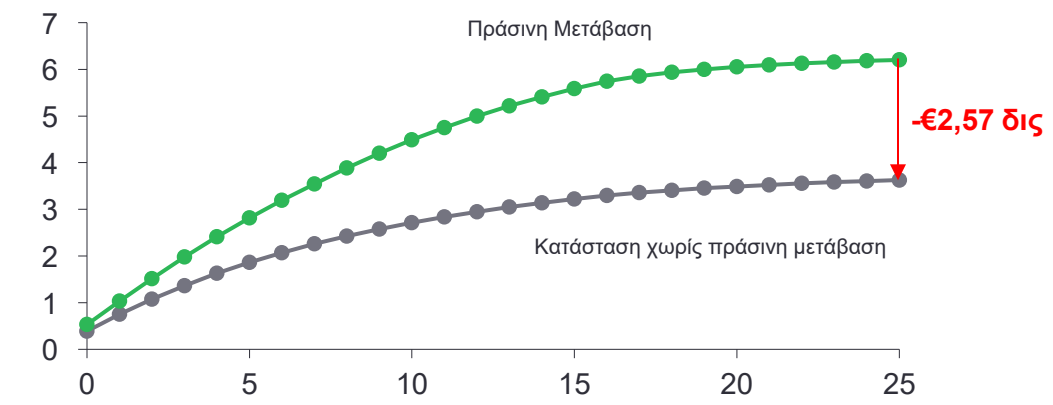
▶ Κάτω από 5.000GT

▶ Κάτω από 5.000GT



▶ Πάνω από 5.000GT

▶ Πάνω από 5.000GT



# Οι κανονιστικές δαπάνες στην Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση, θα καταστήσουν τον κλάδο οικονομικά μη βιώσιμο ήδη κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής τους, με πιθανή παύση λειτουργίας του κλάδου

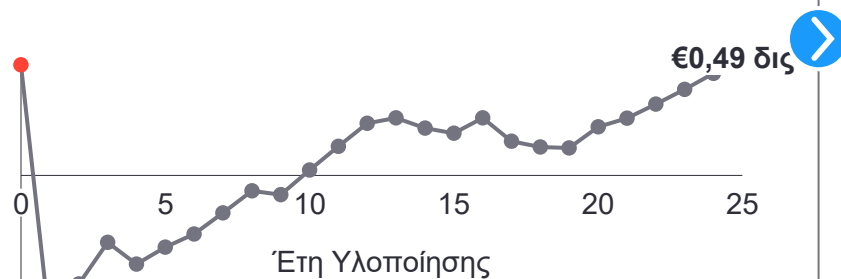
● Κανονιστικές δαπάνες Περίπτωσης Α

● Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση

● Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση, με κανονιστικές δαπάνες

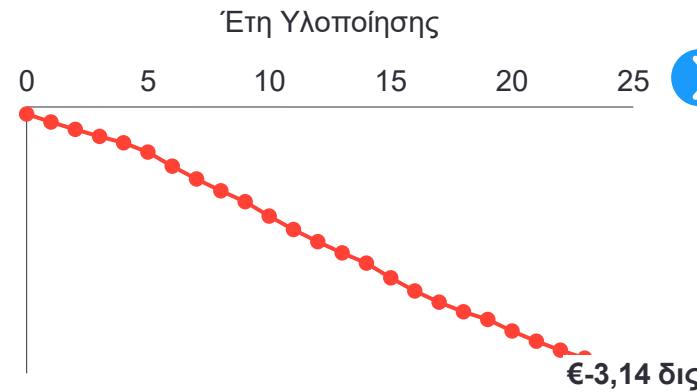
## Περίπτωση Α

- ▶ Στα πρώτα έτη, η ΚΠΑ είναι αρνητική εξαιτίας της εκτεταμένης αντικατάστασης πλοίων λόγω παλαιότητας, με αντίστοιχα συμβατικής τεχνολογίας χωρίς να μειώνεται το ανθρακικό αποτύπωμα
- ▶ Στα επόμενα έτη η ΚΠΑ γίνεται θετική και έως το έτος 25 υπολογίζεται στα €0,49 δις, αντανακλώντας την απόδοση των επενδύσεων



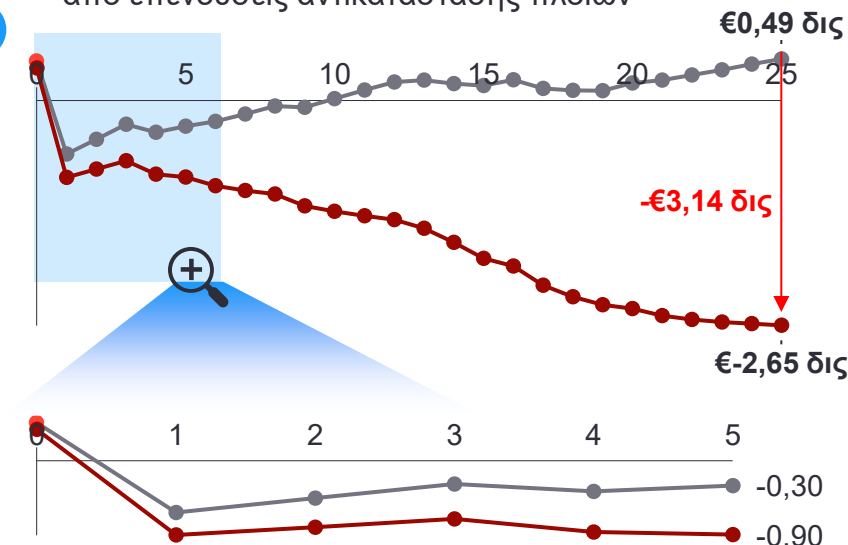
## Επιβολή Κανονιστικών δαπανών

- ▶ Η επιβολή των κανονιστικών δαπανών, λόγω μη συμμόρφωσης με τις ρυθμιστικές υποχρεώσεις της Ε.Ε. (ΣΕΔΕ<sup>1</sup>, FuelEU), επιφέρει €3,14 δις επιπλέον κόστη μέχρι το έτος 25'



## Περίπτωση Α με κανονιστικές δαπάνες

- ▶ Με την επιβολή των κανονιστικών δαπανών, ο κλάδος καθίσταται οικονομικά μη βιώσιμος ήδη από τα πρώτα έτη εφαρμογής τους, ενώ οι επενδύσεις που απαιτούνται δεν αποφέρουν θετική απόδοση στα επόμενα έτη (ΚΠΑ: €-2,65 δις, έτος 0-έτος 25), και άρα δεν είναι επιχειρηματικά εφικτές οι επενδύσεις
- ▶ Στην περίπτωση αυτή, ο κλάδος αναμένεται να οδηγηθεί σε παύση λειτουργίας, καθώς οι επενδυτές δεν θα εξασφαλίζουν θετικές αποδόσεις από επενδύσεις αντικατάστασης πλοίων

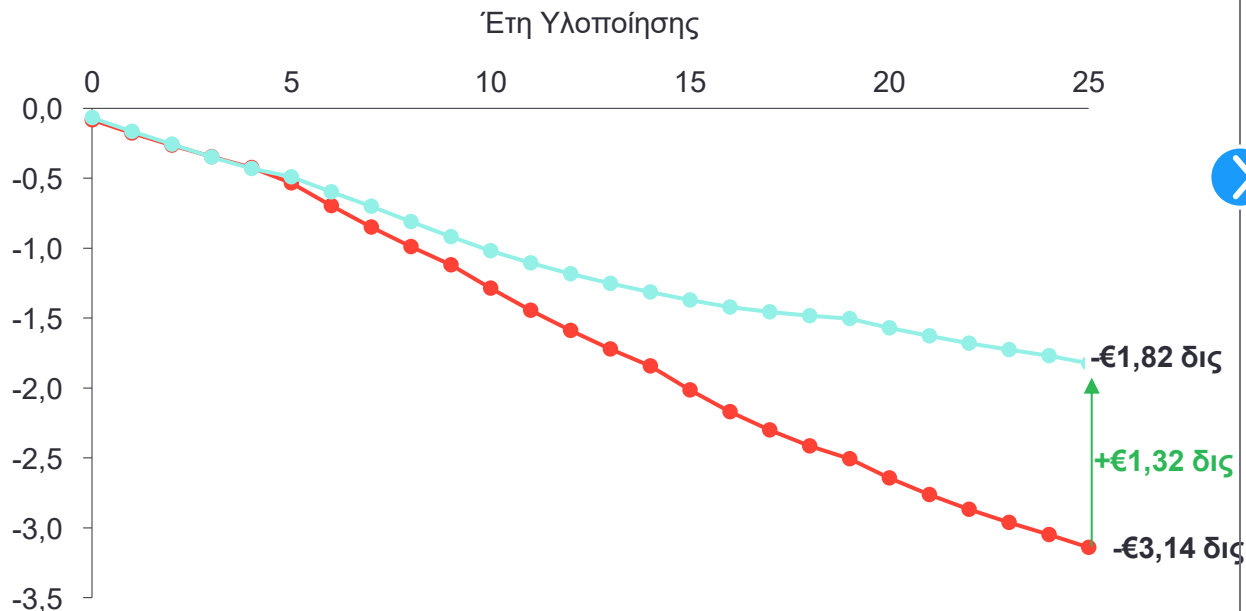


# Παρόλο που οι κανονιστικές δαπάνες στην Περίπτωση Α θα καταστήσουν τον κλάδο (Α) - (Β) οικονομικά μη βιώσιμο, θα έπρεπε να είναι ακόμα πιο αποτρεπτικές λόγω μη συμμόρφωσης με την Πράσινη Μετάβαση

- Κανονιστικές δαπάνες Περίπτωσης Α
- Κανονιστικές δαπάνες Πράσινης Μετάβασης (Περίπτωση Β)
- ΚΠΑ: Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Α)
- ΚΠΑ: Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Α), με κανονιστικές δαπάνες
- ΚΠΑ: Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Β) με μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες

## Κανονιστικές δαπάνες Περίπτωση Α & Β

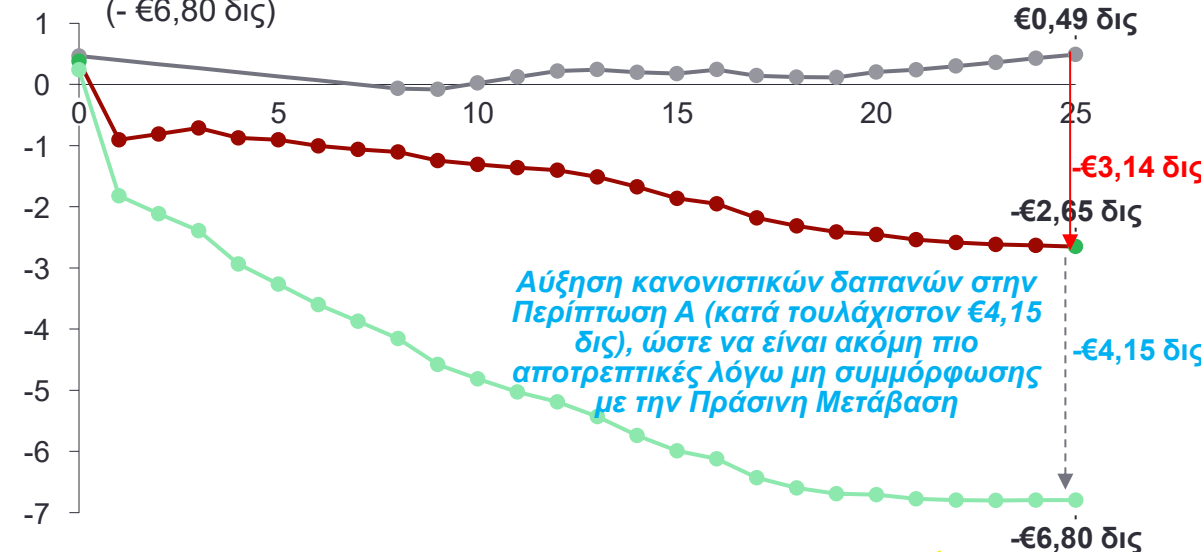
▶ Η περίπτωση της Πράσινης Μετάβασης επιφέρει χαμηλότερες κανονιστικές δαπάνες από την περίπτωση της Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση, με κανονιστικές δαπάνες, ειδικά προς το έτος 2050 με συνολική διαφορά **€1,32 δις (ΚΠΑ)**



## ΚΠΑ Πράσινης Μετάβασης με κανονιστικές δαπάνες

▶ Αν δεν γινόταν η Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Α), οι κανονιστικές δαπάνες θα απέτρεπαν τους επενδυτές από το να συνεχίσουν να επενδύουν στην επιβατηγό ναυτιλία λόγω των αρνητικών αποδόσεων

▶ Ωστόσο, θα αναμενόταν οι κανονιστικές δαπάνες να ήταν ακόμη πιο αποτρεπτικές, δηλαδή η ΚΠΑ της Περίπτωσης Α με κανονιστικές δαπάνες να ήταν πιο αρνητική από την ΚΠΑ της Πράσινης Μετάβασης (Περίπτωση Β) με κανονιστικές δαπάνες (- €6,80 δις)



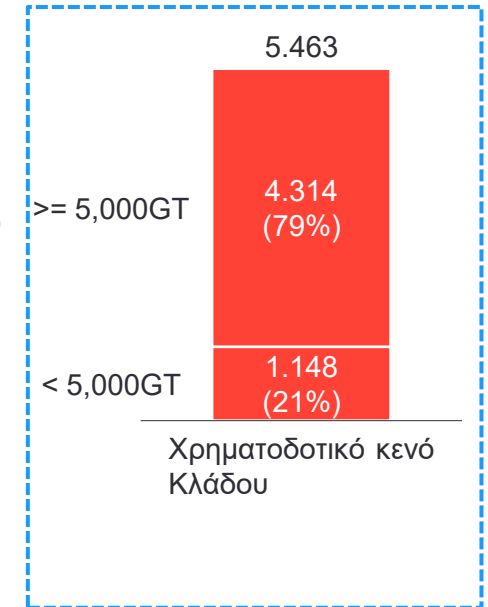
# Η Πράσινη Μετάβαση καθιστά τον κλάδο οικονομικά μη βιώσιμο αν δεν καλυφθεί το χρηματοδοτικό κενό ~€5,47 δις, που οφείλεται κυρίως στην λειτουργία πλοίων άνω των 5.000GT

## Περιγραφή της ανάλυσης

- ▶ Η Περίπτωση A (**Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση**) περιγράφει τη συνέχεια της υφιστάμενης κατάστασης του κλάδου, όπου τα πλοία αντικαθίστανται σταδιακά λόγω παλαιότητας, με αντίστοιχα συμβατικής τεχνολογίας χωρίς να μειώνεται το ανθρακικό αποτύπωμα
- ▶ Η Περίπτωση B (**Πράσινη Μετάβαση**) στοχεύει στην **προσαρμογή του στόλου** στις απαιτήσεις των FuelEU & ETS, μέσω αγοράς νέων ή μετασκευής υπαρχόντων πλοίων με «καθαρές» τεχνολογίες χαμηλού ή μηδενικού ανθρακικού αποτυπώματος
- ▶ Η Πράσινη Μετάβαση συνοδεύεται από **επιπλέον δαπάνες σε σύγκριση με την Περίπτωση Α:**
  - **Υψηλότερα κόστη επένδυσης** λόγω χρήσης νέων τεχνολογιών χαμηλότερων ή μηδενικών εκπομπών CO<sub>2</sub>
  - **Αυξημένα λειτουργικά έξοδα** λόγω χρήσης ακριβότερων εναλλακτικών καυσίμων

## Χρηματοοικονομικά Αποτελέσματα

- ▶ Σε βάθος 25ετίας, η περίπτωση της **Πράσινης Μετάβασης επιφέρει επιπλέον δαπάνες ύψους ~€5,47 δις**
  - Τα **4,31 δις (79%)** του χρηματοδοτικού κενού προέρχονται από τα πλοία των **5.000GT και άνω**
  - Τα **1,15 δις (21%)** προέρχονται από πλοία **κάτω των 5.000GT**, χωρίς να επιφέρουν μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες
- ▶ Στην **Πράσινη Μετάβαση ο τομέας παύει να είναι οικονομικά βιώσιμος**, λόγω του χρηματοδοτικού κενού των ~€5,47 δις, και κατ' επέκταση δεν δύναται να ισχύουν οι συνθήκες για τη λειτουργία ελεύθερης και ανταγωνιστικής αγοράς



### Δημιουργία Οδικού Χάρτη

- ▶ Αναδεικνύεται η ανάγκη διερεύνησης της δημιουργίας ενός **μηχανισμού χρηματοδότησης με ένα μείγμα εργαλείων**, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλότοκων δανείων, ώστε να διασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα του κλάδου

# Τα πλοία των 5.000GT και άνω εκτός του επιπρόσθετου επενδυτικού και λειτουργικού κόστους, επιφέρουν και το σύνολο των μεταβατικών κανονιστικών δαπανών

Αύξηση χρηματοδοτικού κενού  
Μείωση χρηματοδοτικού κενού

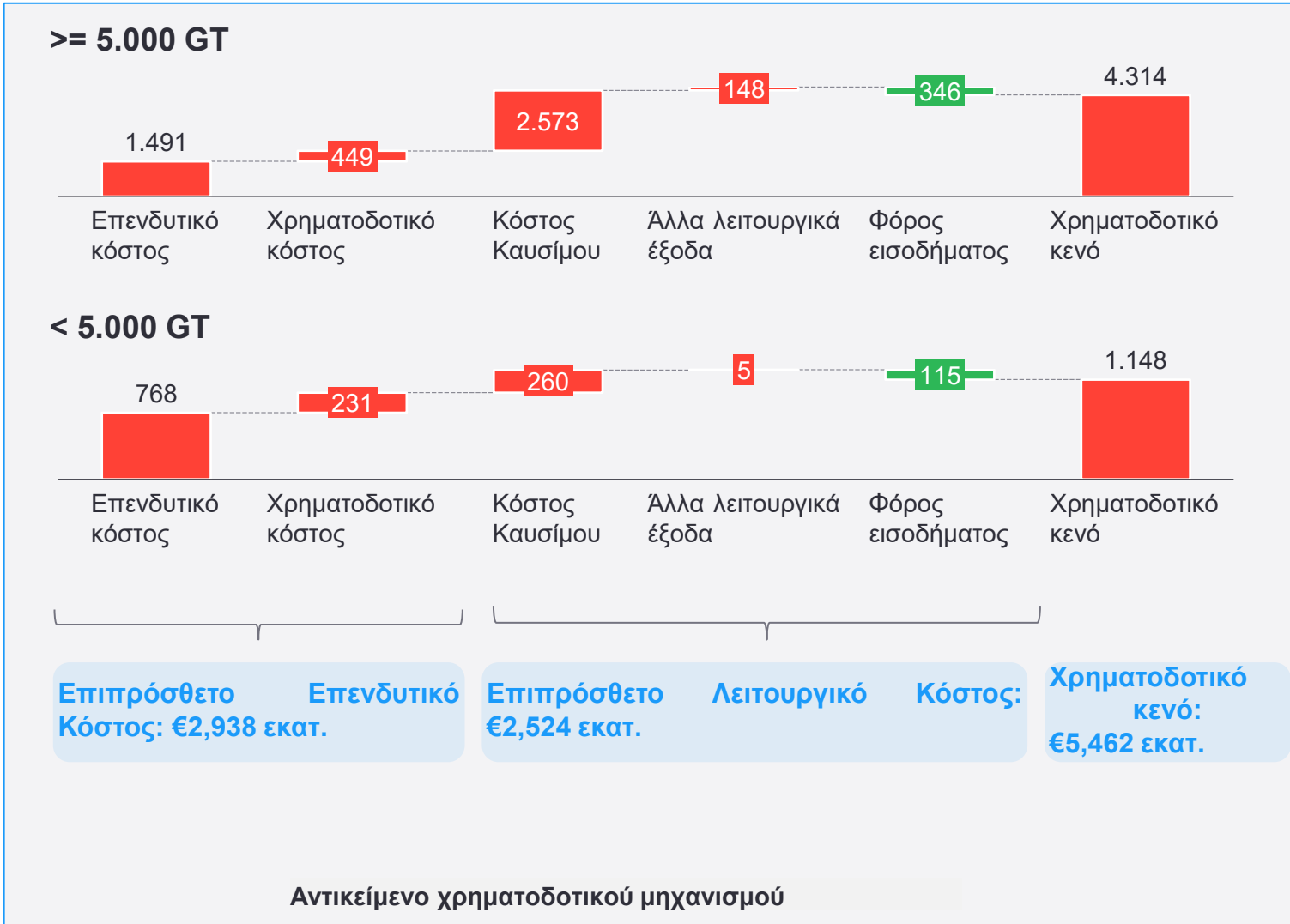
Σύνολο χρηματοδοτικού κενού για πλοία >= 5.000 GT, συν τις μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες: €6.137 εκατ.



**Μεταβατικές Κανονιστικές Δαπάνες: €1.824 εκατ.**

### Ανάλυση:

- ▶ Παρά την Πράσινη Μετάβαση, **προκύπτουν μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες στα πλοία των 5.000 GT και άνω**, λόγω:
    - Εκπομπών των πλοίων μέχρι την πλήρη αντικατάστασή
    - Ο μηδενισμός εκπομπών δεν επιτυγχάνεται πλήρως, άρα διατηρούνται οι δαπάνες FuelEU & ETS
  - ▶ Σε περίπτωση καθυστέρησης διαμόρφωσης χρηματοδοτικού μηχανισμού και έναρξης της Πράσινης Μετάβασης, δεν αναμένεται σημαντική διαφοροποίηση στο χρηματοδοτικό κενό ύψους €5,46 δις, αλλά θα μεταβληθούν οι κανονιστικές δαπάνες λόγω της καθυστέρησης επίτευξης κανονιστικών στόχων
- Αντιστάθμιση/απαλοιφή των Μεταβατικών κανονιστικών δαπανών:**
- ▶ Το υφιστάμενο ενωσιακό πλαίσιο (και ιδίως ο Κανονισμός FuelEU Maritime και η Οδηγία 2023/959 περί επέκτασης του ΣΕΔΕ στη ναυτιλία) έχουν υιοθετήσει τέτοιες ρυθμίσεις ώστε το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της Πράσινης Μετάβασης, καθώς και οι διαθέσιμες τεχνολογικές λύσεις να μην μηδενίζουν το σχετικό κανονιστικό κόστος. Πιθανή τροποποίηση των δύο αυτών νομοθετημάτων, σε επίπεδο ΕΕ, μπορεί να μικρύνει τον προβλεπόμενο αντίκτυπο των σχετικών κανονιστικών δαπανών



# Οι κύριοι παράγοντες που οδηγούν στο χρηματοδοτικό κενό είναι το αυξημένο κόστος επένδυσης και λειτουργίας λόγω των εναλλακτικών καυσίμων <sup>(A) - (B)</sup>

## Αύξηση δαπανών στην περίπτωση Πράσινης Μετάβασης



### Επιπρόσθετο Επενδυτικό Κόστος: €2.938 εκατ.

#### Ανάλυση:

- ▶ Η Πράσινη Μετάβαση απαιτεί την **αντικατάσταση και μετασκευή πλοίων** με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO<sub>2</sub>
- ▶ Κατ' επέκταση, το επενδυτικό κόστος αυξάνεται κατά €2.938 εκατ. σε σχέση με την Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση A), εκ των οποίων €2.259 εκατ. λόγω επιπρόσθετων επενδύσεων και €679 εκατ. λόγω του χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού



### Επιπρόσθετο Λειτουργικό Κόστος: €2.524 εκατ.

#### Ανάλυση:

- ▶ Το κόστος καυσίμων αποτελεί το 40%-60% του συνολικού λειτουργικού κόστους
- ▶ Τα **εναλλακτικά καύσιμα** (όπως LNG, μεθανόλη, υδρογόνο) που απαιτούνται στην Πράσινη Μετάβαση έχουν υψηλότερο κόστος εφοδιασμού από τα υφιστάμενά συμβατικά καύσιμα MDO/HFO της Περίπτωσης A
- ▶ Κατ' επέκταση στην Πράσινη Μετάβαση, το κόστος καυσίμου αυξάνεται κατά €2.832 εκατ., τα λοιπά λειτουργικά κόστη €153 εκατ. ενώ ο φόρος εισοδήματος μειώνεται κατά €461 εκατ. σε σχέση με την Περίπτωση A



**Χρηματοδοτικός μηχανισμός** με ένα μείγμα εργαλείων που θα μειώνουν ή/και θα μηδενίζουν το χρηματοδοτικό κενό, προκειμένου να διασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα του κλάδου στην Πράσινη Μετάβαση

# Ο χρηματοδοτικός μηχανισμός περιλαμβάνει ένα προτεινόμενο μείγμα εργαλείων το οποίο (A) - (B) δύναται να μειώσει ή/και να μηδενίσει το χρηματοδοτικό κενό, που προκύπτει από τα επιπλέον κόστη επένδυσης και λειτουργικών δαπανών λόγω της Πράσινης Μετάβασης

## Χρηματοδοτικός μηχανισμός

Προτεινόμενα εργαλεία χρηματοδοτικού μηχανισμού	Επίδραση στο επιπρόσθετο CAPEX (Κόστη επένδυσης)	Επίδραση στο επιπρόσθετο OPEX (Λειτουργικά κόστη)	
<b>1 Δάνεια χαμηλού επιτοκίου</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Τα δάνεια χαμηλού επιτοκίου παρέχουν τη ρευστότητα που απαιτείται για την υλοποίηση των επενδύσεων και συμβάλλουν στη μείωση του χρηματοδοτικού κενού, μέσω του χαμηλότερου κόστους δανεισμού σε σχέση με τα εμπορικά επιτόκια</li> <li>▶ Κατά την εφαρμογή του Δανείου χαμηλού επιτοκίου για την χρηματοδότηση του CAPEX, η επίδρασή στη μείωση του κενού είναι περιορισμένη και επομένως για την κάλυψη του επιπρόσθετου κόστους επένδυσης, απαιτείται η ενεργοποίηση επιπλέον μέτρων, όπως οι επιδοτήσεις</li> <li>▶ Κατ' επέκταση, θα μπορούσε να εφαρμοστεί ο συνδυασμός Δανείου χαμηλού επιτοκίου μόνο στο μέρος του CAPEX (€3,82 δις) που θα έπρεπε να υλοποιηθεί στην Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση και επιδότησης στο επιπρόσθετο κόστους επένδυσης στην Πράσινη Μετάβαση</li> </ul>
<b>2 Επιδοτήσεις επιπρόσθετου επενδυτικού κόστους και αποφυγή χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού</b> (απαιτείται στην Πράσινη Μετάβαση για την αντικατάσταση και μετασκευή πλοίων με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO <sub>2</sub> )			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Οι επιδοτήσεις κρίνονται απαραίτητες για τη βιωσιμότητα του κλάδου, προκειμένου να καλυφθεί το επιπρόσθετο επενδυτικό κόστος</li> <li>▶ Η επιλογή αυτή συνεπάγεται και πρόσθετο όφελος, καθώς αποφεύγεται η ανάγκη κάλυψης του επιπλέον επενδυτικού κόστους (€2,26 δις) μέσω δανεισμού με εμπορικά επιτόκια, το οποίο θα επιβάρυνε την Πράσινη Μετάβαση με χρηματοδοτικό κόστος €0,68 δις</li> <li>▶ Οι επιδοτήσεις θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στα πλαίσια ενός ειδικού καθεστώτος/πλαισίου:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- άμεσα στον πλοιοκτήτη (ως ενίσχυση για αγορά/μετασκευή πλοίων)</li> <li>- σε κατασκευαστές/ναυπηγούς που δραστηριοποιούνται οικονομικά εντός της Ε.Ε., μειώνοντας το καθαρό κόστος επένδυσης για την επιβατηγό ναυτιλία</li> </ul> </li> </ul>
<b>3 Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.</b> (αντί Αύξηση τιμών εισιτηρίων)			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Η ενίσχυση των εσόδων με παράλληλη συγκράτηση των τιμών εισιτηρίων, μπορεί να επιτευχθεί με μείωση των συντελεστών Φ.Π.Α. χωρίς να επιβαρύνει τον τελικό χρήστη (η τελική τιμή για τον τελικό χρήστη, με ΦΠΑ παραμένει στο ίδιο επίπεδο)</li> <li>▶ Η εφαρμογή του μέτρου διασφαλίζει τη συνέχιση της λειτουργίας του κλάδου και επιτρέπει στο κράτος να διατηρεί έσοδα από Φ.Π.Α. τα οποία θα εκμηδενίζονταν σε περίπτωση ζημιογόνου κατάστασης λειτουργίας του κλάδου</li> </ul>
<b>4 Επιδοτήσεις επιπρόσθετου κόστους καυσίμων</b> (απαιτείται στην Πράσινη Μετάβαση λόγω χρήσης ακριβότερων εναλλακτικών καυσίμων)			<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Για την υποστήριξη της Πράσινης Μετάβασης για την χρήση καυσίμων με μειωμένες ή μηδενικές εκπομπές CO<sub>2</sub>, κρίνεται απαραίτητη η χορήγηση επιδοτήσεων του επιπρόσθετου λειτουργικού κόστους:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- άμεσα στον πλοιοκτήτη</li> <li>- στους παραγωγούς/προμηθευτές καυσίμων, μειώνοντας την τιμή των στην πηγή</li> </ul> </li> </ul>

# Η μείωση του χρηματοδοτικού κενού €5,46 δις, θα μπορούσε να καλυφθεί με δάνεια χαμηλού επιτοκίου, ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α. και επιδοτήσεις για την αντικατάσταση/μετασκευή πλοίων και καυσίμων

(Σε εκατ. €)

Επίδραση των εργαλείων χρηματοδότησης στο χρηματοδοτικό κενό



CAPEX (Επενδυτικό κόστος)	Δάνεια χαμηλού επιτοκίου	Επιδοτήσεις CAPEX και αποφυγή χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Η Πράσινη Μετάβαση απαιτεί την αντικατάσταση και μετασκευή πλοίων με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO<sub>2</sub></li> <li>▶ Κατ' επέκταση, το επενδυτικό κόστος αυξάνεται κατά <b>€2,94 δις</b>, σε σχέση με την Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Α)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Τα δάνεια χαμηλού επιτοκίου συμβάλλουν στην μείωση του χρηματοδοτικού κενού κατά <b>€758 εκατ.</b></li> <li>▶ Η μείωση του χρηματοδοτικού κενού προκύπτει από την διαφορά των επιδοτούμενων επιτοκίων (~0,35%) σε σύγκριση με τα εμπορικά επιτόκια (~5,8%) και αφορά μόνο το μέρος του CAPEX (€3,82 δις) που θα έπρεπε να υλοποιηθεί στην Περίπτωση Α</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Το εναπομείναν κόστος επένδυσης της Πράσινης Μετάβασης που αντιπροσωπεύει το ~74%, πρέπει να χρηματοδοτηθεί με επιδοτήσεις. Η επιλογή αυτή συνεπάγεται και πρόσθετο όφελος, καθώς αποφεύγεται η ανάγκη κάλυψης του επιπλέον επενδυτικού κόστους (€2,26 δις) μέσω δανεισμού με εμπορικά επιτόκια, ο οποίος θα επιβάρυνε την Πράσινη Μετάβαση με χρηματοδοτικό κόστος €679 εκατ.</li> <li>▶ Επιπρόσθετα, μέρος του χρηματοδοτικού κενού (&gt;=40%) αφορά μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες μπορούν να αξιοποιήσουν διαθέσιμες πηγές χρηματοδότησης<sup>2</sup></li> </ul>

OPEX (Λειτουργικό κόστος)	Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.	Επιδοτήσεις OPEX
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Η Πράσινη Μετάβαση επιφέρει επιπλέον λειτουργικά κόστη, κυρίως λόγω του υψηλότερου κόστους εναλλακτικών καυσίμων</li> <li>▶ Κατ' επέκταση, το λειτουργικό κόστος αυξάνεται κατά <b>€2,52 δις</b> σε σχέση με την Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση (Περίπτωση Α)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Η ενίσχυση των εσόδων με παράλληλη συγκράτηση των τιμών εισιτηρίων, μπορεί να επιτευχθεί με μείωση των συντελεστών Φ.Π.Α. χωρίς να επιβαρύνει τον τελικό χρήστη (η τελική τιμή με ΦΠΑ παραμένει στο ίδιο επίπεδο)</li> <li>▶ Μείωση των συντελεστών Φ.Π.Α. για επιβάτες (από 13% σε 5%<sup>1</sup>) και οχήματα (από 24% σε 5%<sup>1</sup>) θα μειώσει το χρηματοδοτικό κενό κατά <b>~€1,57 δις</b></li> <li>▶ Τιμή εισιτήριο €113 και Φ.Π.Α. 13%→5%, η ναυτιλιακή κερδίζει +€8 (€100→€108), με -€8 στο Φ.Π.Α. (€13→€5)</li> <li>▶ Η εφαρμογή του μέτρου διασφαλίζει τη συνέχιση της λειτουργίας του κλάδου και επιτρέπει στο κράτος να διατηρεί έσοδα από Φ.Π.Α. ύψους <b>~€700 εκατ.</b>, τα οποία θα εκμηδενίζονταν σε περίπτωση ζημιογόνου κατάστασης του κλάδου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Το εναπομείναν λειτουργικό κόστος της Πράσινης Μετάβασης που αντιπροσωπεύει το 38%, πρέπει να χρηματοδοτηθεί με επιδοτήσεις (άμεσα στον πλοιοκτήτη ή στους παραγωγούς καυσίμων), προκειμένου να καλυφθεί πλήρως το χρηματοδοτικό κενό</li> </ul>

1. Συντελεστής Φ.Π.Α. αντίστοιχος με άλλες χώρες της Ε.Ε (πχ. Ιταλία); 2. Όπως αποτυπώνεται στο Παράρτημα Καταγραφής απαιτήσεων χρηματοδότησης

2 4 Το σύνολο των επιδοτήσεων για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού φθάνει τα **~€2,52 δις** (χωρίς την αποφυγή του χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού, το οποίο δεν αποτελεί ταμειακή επιβάρυνση)

# Ο χρηματοδοτικός μηχανισμός, προϋποθέτει ένα μείγμα εργαλείων που θα έχει εφαρμοσιμότητα τόσο σε μεγάλες όσο και σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου

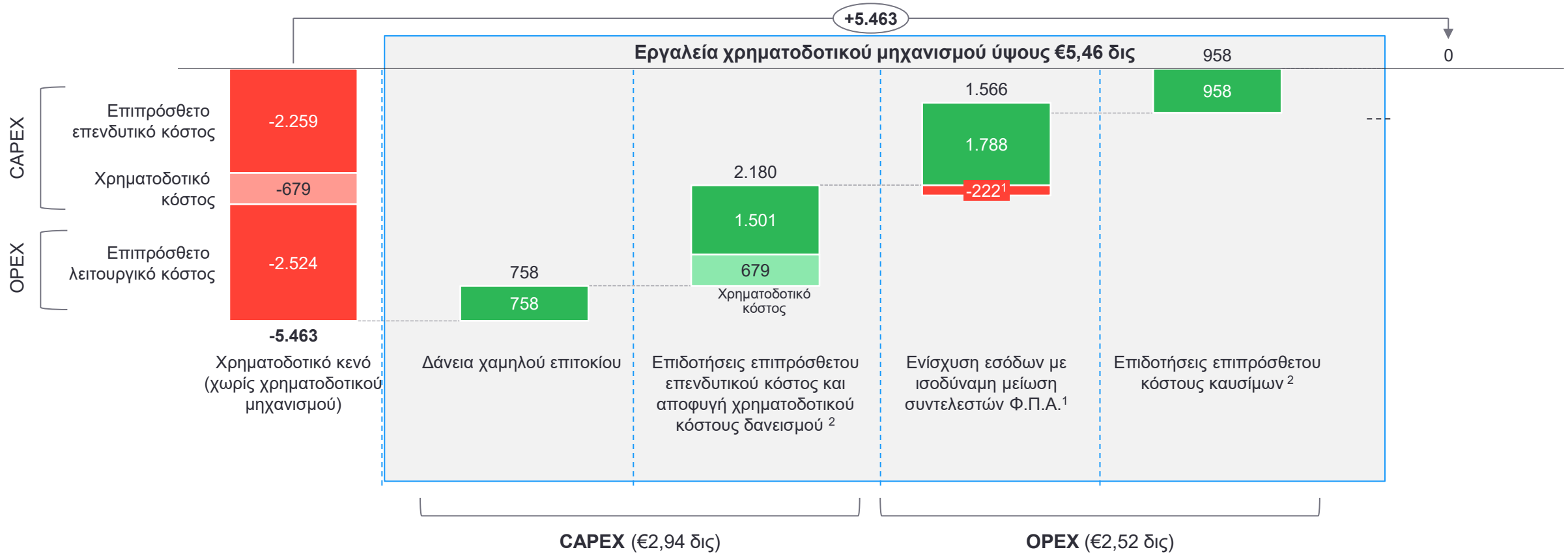
Χρηματοδοτικός μηχανισμός		Εφαρμοσιμότητα	
Προτεινόμενα εργαλεία χρηματοδοτικού μηχανισμού	Πλαίσιο	Μεγάλες επιχειρήσεις	Μικρομεσαίες επιχειρήσεις
1 Δάνεια χαμηλού επιτοκίου	Πρόταση ρύθμισης σε ενωσιακό επίπεδο	✓	✓
	Πρόταση ρύθμισης σε εθνικό επίπεδο	~	✓
2 <b>Επιδότησεις επιπρόσθετου επενδυτικού κόστους και αποφυγή χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού</b> (απαιτείται στην Πράσινη Μετάβαση για την αντικατάσταση και μετασκευή πλοίων με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO <sub>2</sub> )	Υφιστάμενο πλαίσιο (ΕΣΠΑ 2021-2027 Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα)	X	✓
	Νέο πλαίσιο / ειδικό καθεστώς	✓	✓
3 Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.	Πρόταση ρύθμισης σε εθνικό πλαίσιο	✓	✓
4 <b>Επιδότησεις επιπρόσθετου κόστους καυσίμων</b> (απαιτείται στην Πράσινη Μετάβαση λόγω χρήσης ακριβότερων εναλλακτικών καυσίμων)	Νέο πλαίσιο / ειδικό καθεστώς	✓	✓

- ✓ Εφαρμόσιμο
- ~ Εφαρμόσιμο υπό προϋποθέσεις
- X Μη εφαρμόσιμο

# Τα εργαλεία χρηματοδότησης ύψους €5,46 δις μηδενίζουν το χρηματοδοτικό κενό, λόγω επιπρόσθετου επενδυτικού και λειτουργικού κόστους (CAPEX & OPEX)

Ανάλυση Ταμειακών Ροών και Καθαρής Παρούσας Αξίας (περίοδος: 25 έτη) (συμπεριλαμβάνεται το χρηματοδοτικό κενό των άγονων γραμμών)

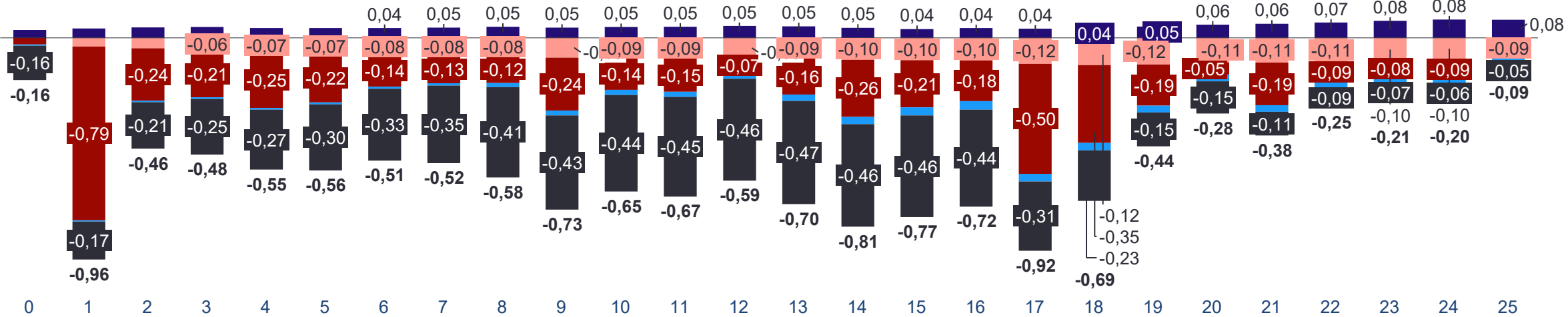
**(A) - (B)**  
(Σε εκατ. €)



1. Η μείωση του Φ.Π.Α. αυξάνει τα έσοδα του κλάδου και επομένως την φορολογητέα βάση  
 2. Οι επιδοτήσεις OPEX & CAPEX δεν λαμβάνονται στην φορολογητέα βάση και επομένως δεν φορολογούνται

# Η Πράσινη Μετάβαση συνεπάγεται πρόσθετα κόστη, με εκτιμώμενη ονομαστική αξία στην περίοδο υλοποίησης €13,88 δις και προεξοφλημένη αξία (ΚΠΑ) €5,46 δις

Επιπρόσθετα επενδυτικά και λειτουργικά κόστη Πράσινης Μετάβασης (Δις €)



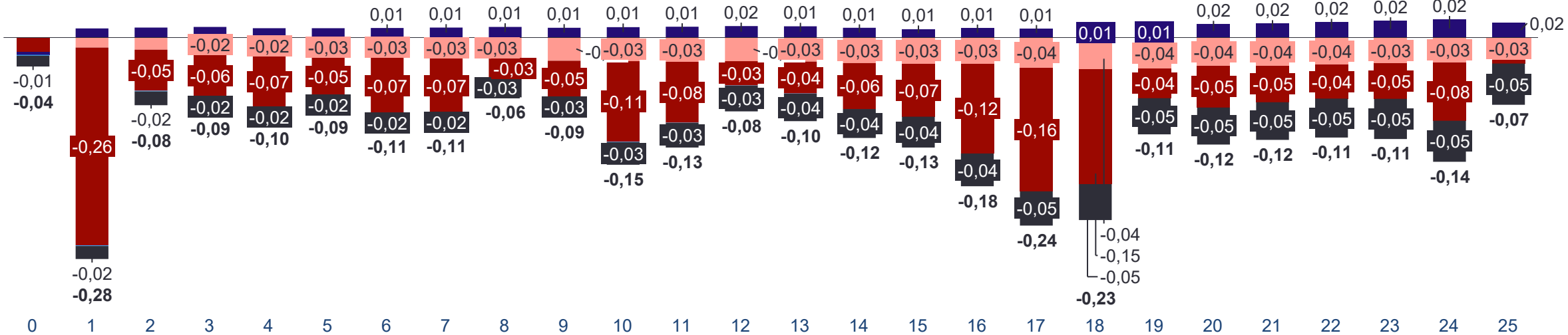
	<b>Επενδυτικό κόστος</b>	▶ Η Πράσινη Μετάβαση απαιτεί την <b>αντικατάσταση και μετασκευή πλοίων</b> με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO <sub>2</sub> , και επομένως αυξάνεται το επενδυτικό κόστος από €3,82 δις στην Περίπτωση Α σε €6,08 δις	-5,10	-2,26	<b>Συνολικό Επενδυτικό κόστος</b>
	<b>Χρηματοδοτικό κόστος</b>	▶ Η χρηματοδότηση του συνόλου του επενδυτικού κόστους στην Πράσινη Μετάβαση με δανειακά κεφάλαια εμπορικού επιτοκίου, αυξάνει το χρηματοδοτικό κόστος €0,68 δις	-2,25	-0,68	
	<b>Κόστος καυσίμου</b>	▶ Τα <b>εναλλακτικά καύσιμα</b> (όπως LNG, μεθάνολη, υδρογόνο) που απαιτούνται στην Πράσινη Μετάβαση έχουν υψηλότερο κόστος εφοδιασμού από τα υφιστάμενά συμβατικά καύσιμα MDO/HFO της Περίπτωσης Α	-7,28	-2,83	<b>Συνολικό Λειτουργικό κόστος</b>
	<b>Λοιπά λειτουργικά κόστη</b>	▶ Τα λοιπά λειτουργικά έξοδα όπως το κόστος προσωπικό προβλέπονται να <b>είναι μην μεταβάλλεται</b> σε όλες τις περιπτώσεις, με μία μικρή αύξηση στο κόστος συντήρησης να αναμένεται στην Πράσινη Μετάβαση	-0,59	-0,15	
	<b>Φόρος εισοδήματος</b>	▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, ο φόρος είναι χαμηλότερος σε σύγκριση με την Περίπτωση Α λόγω υψηλών αποσβέσεων, που μειώνουν τη φορολογητέα βάση ή/και δημιουργούν φορολογικό όφελος λόγω αρνητικών ταμειακών ροών	1,35	0,56	-2,52

Ονομαστικές αξίες
Καθαρή Παρούσα Αξία

Χρηματοδοτικό κενό	-13,88	-5,46
--------------------	--------	-------

# Η Πράσινη Μετάβαση στα πλοία <5.000 GT συνεπάγεται πρόσθετα κόστη €3,21 δις σε ονομαστικούς όρους και €1,14 δις σε προεξοφλημένη αξία (ΚΠΑ)

Επιπρόσθετα επενδυτικά και λειτουργικά κόστη Πράσινης Μετάβασης (Δις €)



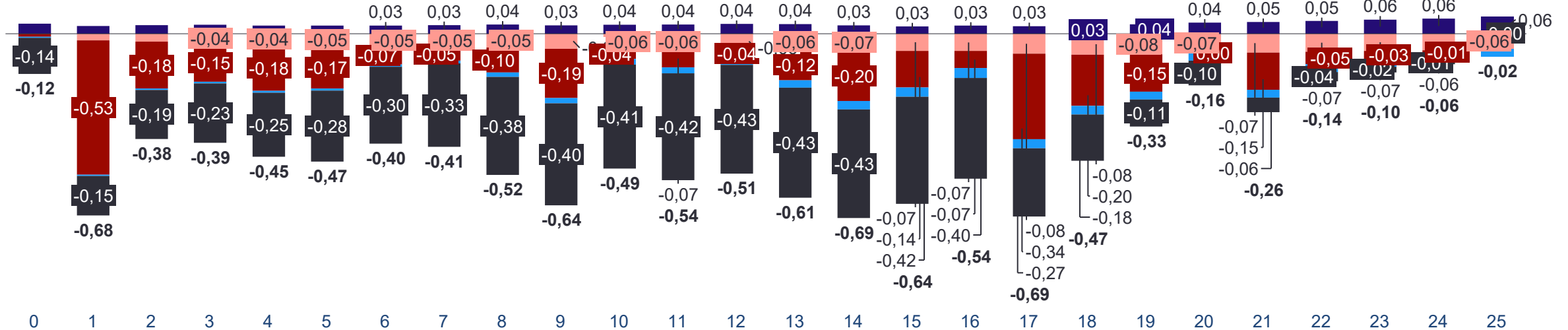
<b>Επενδυτικό κόστος</b>	▶ Η Πράσινη Μετάβαση απαιτεί την <b>αντικατάσταση και μετασκευή πλοίων</b> με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO <sub>2</sub> , και επομένως αυξάνεται το επενδυτικό κόστος από €2,9 δις στην Περίπτωση Α σε €4,6 δις	-1,90	-0,77	<b>Συνολικό Επενδυτικό κόστος</b>
<b>Χρηματοδοτικό κόστος</b>	▶ Η χρηματοδότηση του συνόλου του επενδυτικού κόστους στην Πράσινη Μετάβαση με δανειακά κεφάλαια εμπορικού επιτοκίου, αυξάνει το χρηματοδοτικό κόστος €0,23 δις	-0,76	-0,23	
<b>Κόστος καυσίμου</b>	▶ Τα <b>εναλλακτικά καύσιμα</b> (όπως LNG, μεθάνολη, υδρογόνο) που απαιτούνται στην Πράσινη Μετάβαση έχουν υψηλότερο κόστος εφοδιασμού από τα υφιστάμενά συμβατικά καύσιμα MDO/HFO της Περίπτωσης Α	-0,91	-0,26	<b>Συνολικό Λειτουργικό κόστος</b>
<b>Λοιπά λειτουργικά κόστη</b>	▶ Τα λοιπά λειτουργικά έξοδα όπως το κόστος προσωπικό προβλέπονται να <b>είναι μην μεταβάλλεται</b> σε όλες τις περιπτώσεις, με μία μικρή αύξηση στο κόστος συντήρησης να αναμένεται στην Πράσινη Μετάβαση	-0,004	-0,005	
<b>Φόρος εισοδήματος</b>	▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, ο φόρος είναι χαμηλότερος σε σύγκριση με την Περίπτωση Α λόγω υψηλών αποσβέσεων, που μειώνουν τη φορολογητέα βάση ή/και δημιουργούν φορολογικό όφελος λόγω αρνητικών ταμειακών ροών	0,36	0,11	-0,14

Ονομαστικές αξίες	Καθαρή Παρούσα Αξία
-------------------	---------------------

Χρηματοδοτικό κενό	-3,21	-1,14
--------------------	-------	-------

# Η Πράσινη Μετάβαση στα πλοία >5.000 GT συνεπάγεται πρόσθετα κόστη €10,69 δις<sup>(A) - (B)</sup> σε ονομαστικούς όρους και €4,31 δις σε προεξοφλημένη αξία (ΚΠΑ)

Επιπρόσθετα επενδυτικά και λειτουργικά κόστη Πράσινης Μετάβασης (Δις €)



	<b>Επενδυτικό κόστος</b>	▶ Η Πράσινη Μετάβαση απαιτεί την <b>αντικατάσταση και μετασκευή πλοίων</b> με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO <sub>2</sub> , και επομένως αυξάνεται το επενδυτικό κόστος από €3,8 δις στην Περίπτωση Α σε €6,0 δις	-3,23	-1,49	<b>Συνολικό Επενδυτικό κόστος</b>
	<b>Χρηματοδοτικό κόστος</b>	▶ Η χρηματοδότηση του συνόλου του επενδυτικού κόστους στην Πράσινη Μετάβαση με δανειακά κεφάλαια εμπορικού επιτοκίου, αυξάνει το χρηματοδοτικό κόστος €0,45 δις	-1,49	-0,45	
	<b>Κόστος καυσίμου</b>	▶ Τα <b>εναλλακτικά καύσιμα</b> (όπως LNG, μεθάνολη, υδρογόνο) που απαιτούνται στην Πράσινη Μετάβαση έχουν υψηλότερο κόστος εφοδιασμού από τα υφιστάμενά συμβατικά καύσιμα MDO/HFO της Περίπτωσης Α	-6,37	-2,57	<b>Συνολικό Λειτουργικό κόστος</b>
	<b>Λοιπά λειτουργικά κόστη</b>	▶ Τα λοιπά λειτουργικά έξοδα όπως το κόστος προσωπικό προβλέπονται να <b>είναι μην μεταβάλλεται</b> σε όλες τις περιπτώσεις, με μία μικρή αύξηση στο κόστος συντήρησης να αναμένεται στην Πράσινη Μετάβαση	-0,59	-0,15	
	<b>Φόρος εισοδήματος</b>	▶ Στην Πράσινη Μετάβαση, ο φόρος είναι <b>χαμηλότερος σε σύγκριση με την Περίπτωση Α</b> λόγω υψηλών αποσβέσεων, που μειώνουν τη φορολογητέα βάση ή/και δημιουργούν φορολογικό όφελος λόγω αρνητικών ταμειακών ροών	0,99	0,35	-2,37

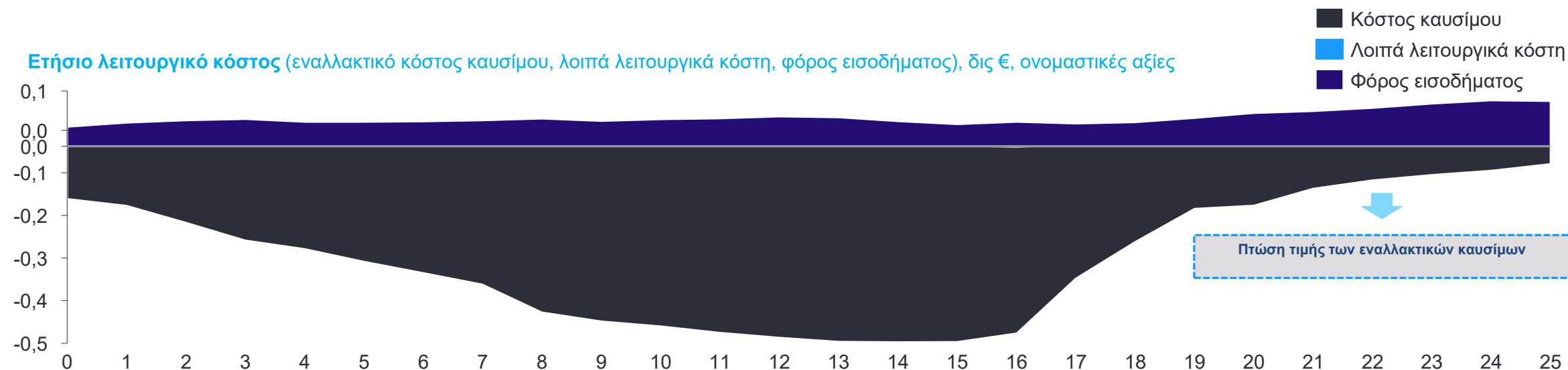
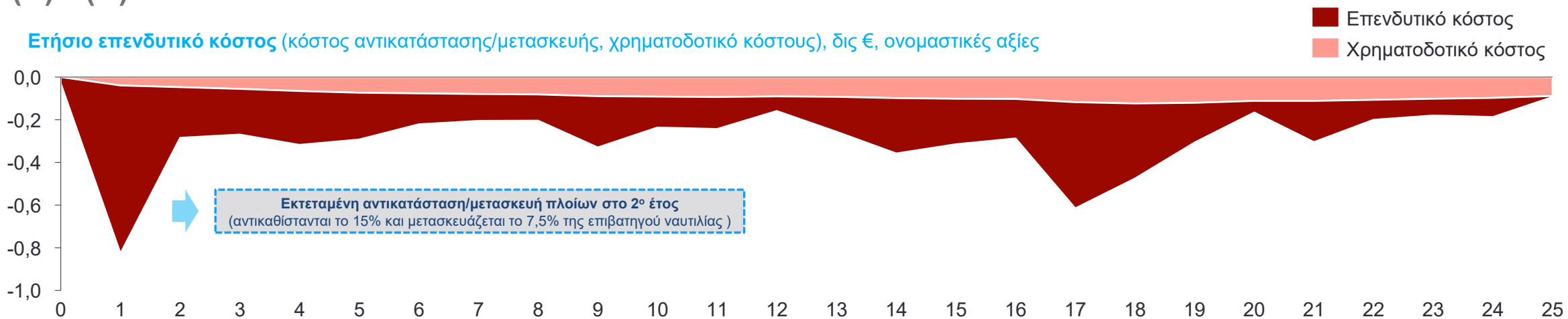
Ονομαστικές αξίες  
Καθαρή Παρούσα Αξία

Χρηματοδοτικό κενό

-10,69	-4,31
--------	-------

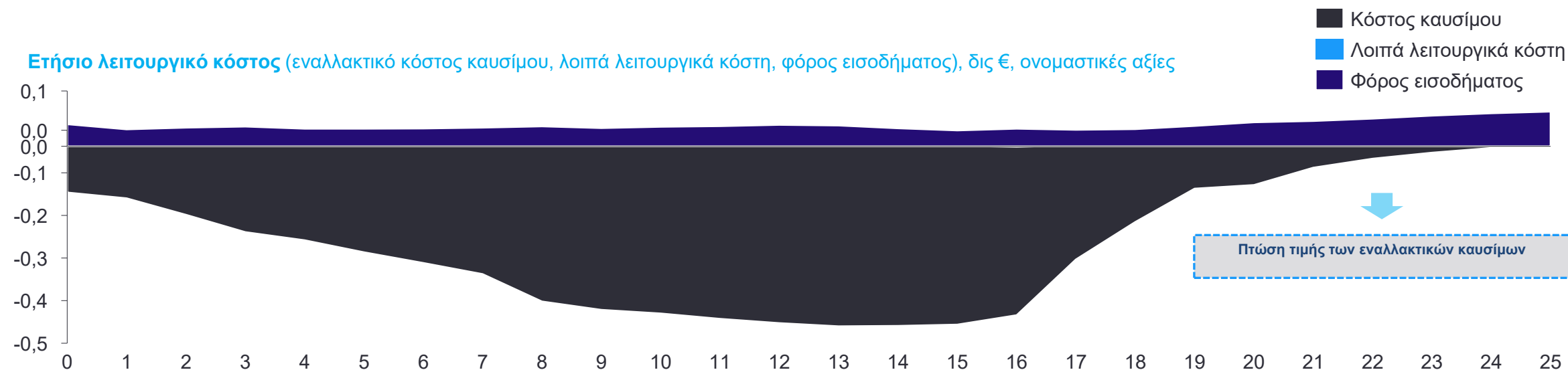
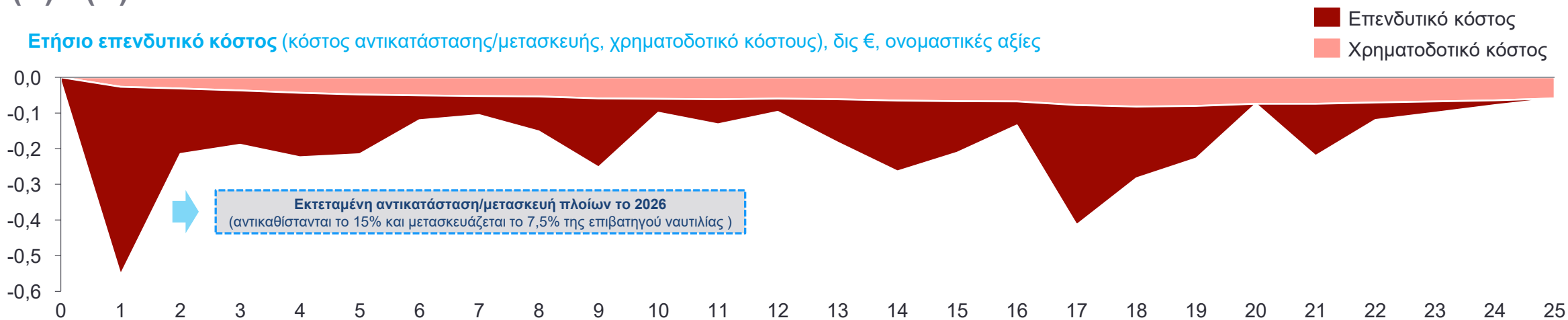
Το επενδυτικό κόστος είναι αυξημένο στα πρώτα έτη λόγω εκτεταμένης αντικατάστασης/ μετασκευών πλοίων πράσινης τεχνολογίας, ενώ το λειτουργικό κόστος μειώνεται σταδιακά με την πτώση της τιμής των εναλλακτικών καυσίμων μετά το 2040

(A) - (B)



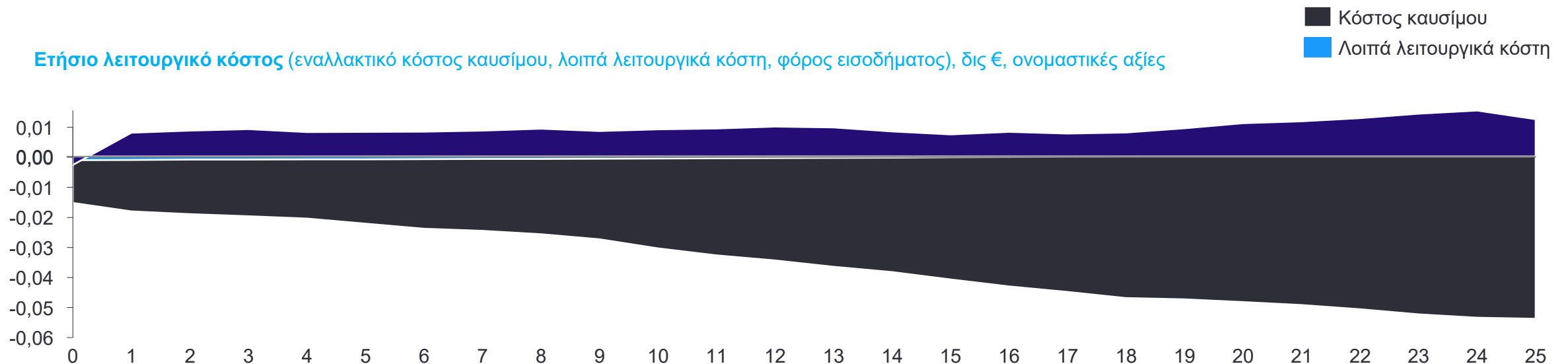
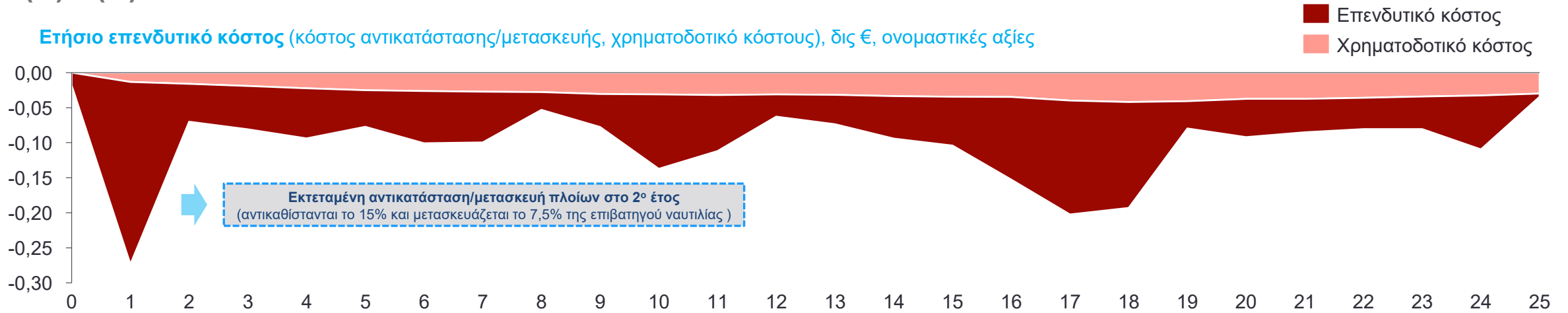
Στα πλοία πάνω από 5.000 κόρους, το επενδυτικό κόστος είναι αυξημένο στα πρώτα έτη λόγω εκτεταμένης αντικατάστασης/μετασκευών, ενώ το λειτουργικό κόστος μειώνεται σταδιακά με την πτώση της τιμής των εναλλακτικών καυσίμων μετά το 2040

(A) - (B)



# Στα πλοία <5.000 GT, το επενδυτικό κόστος είναι αυξημένο στα πρώτα έτη λόγω εκτεταμένης αντικατάστασης/μετασκευών, ενώ το λειτουργικό κόστος αυξάνεται σταδιακά έως το τέλος της Πράσινης Μετάβασης

(A) - (B)

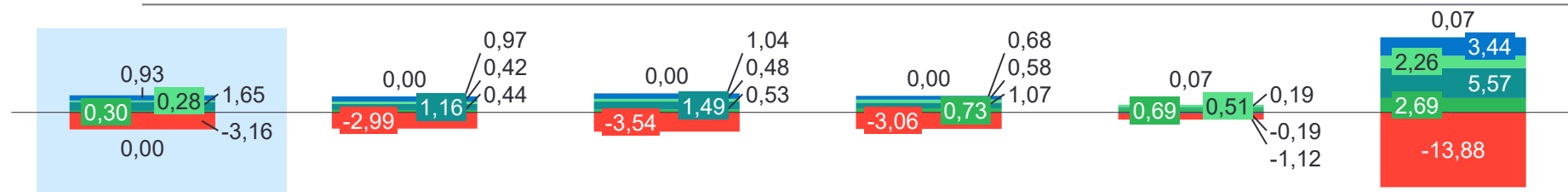


Το χρηματοδοτικό κενό υπολογίζεται σε €2,51 δις για την 1<sup>η</sup> πενταετία, ενώ η κάλυψη του προβλέπεται μέσω δανείων χαμηλού επιτοκίου (€0,22 δις), επιδοτήσεων (€1,35 δις) και ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α. (€0,74 δις)

Χρηματοδοτικό κενό προ μεταβατικών κανονιστικών δαπανών

(A) - (B)

### Ονομαστική αξία χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης (€ Δις)



Καθαρή Παρούσα Αξία, € Δις (% επί του επιμέρους συνόλου)	1 <sup>η</sup> Πενταετία	2 <sup>η</sup> Πενταετία	3 <sup>η</sup> Πενταετία	4 <sup>η</sup> Πενταετία	5 <sup>η</sup> Πενταετία	Σύνολο
<b>Χρηματοδοτικό κενό</b>	<b>-2,51 (45%)</b>	<b>-1,32 (25%)</b>	<b>-0,98 (18%)</b>	<b>-0,54 (10%)</b>	<b>-0,13 (2%)</b>	<b>-5,48</b>
Δάνεια χαμηλού επιτοκίου	0,22 (29%)	0,19 (26%)	0,14 (19%)	0,13 (16%)	0,07 (2%)	<b>0,75 (14%)</b>
Επιδοτήσεις CAPEX & OPEX	1,35 (53%)	0,57 (21%)	0,42 (17%)	0,19 (8%)	0,01 (1%)	<b>2,47 (45%)</b>
Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.	0,74 (46%)	0,44 (28%)	0,28 (19%)	0,12 (8%)	0,00 (0%)	<b>1,58 (29%)</b>
Αποφυγή χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού, λόγω επιδότησης επιπρόσθετου CAPEX	0,21 (30%)	0,19 (28%)	0,14 (20%)	0,11 (14%)	0,05 (8%)	<b>0,69 (12%)</b>

#### Βασικά σημεία

- ▶ Το χρηματοδοτικό κενό για την περίοδο διάρκειας 25 ετών εκτιμάται σε €5,46 δις (ΚΠΑ) ή €13,88 δις (ονομαστική αξία), με το 45% να συγκεντρώνεται στην πρώτη πενταετία λόγω της εκτεταμένης μετασκευής/αντικατάστασης πλοίων και του υψηλού κόστους των εναλλακτικών καυσίμων κατά τα πρώτα έτη εφαρμογής
- ▶ Με την πάροδο των ετών, τόσο ο αριθμός των πλοίων προς αντικατάσταση όσο και το κόστος των εναλλακτικών καυσίμων μειώνονται σημαντικά, οδηγώντας σε **σταδιακή μείωση του χρηματοδοτικού κενού, μέχρι το έτος 25**
- ▶ Η κάλυψη επιτυγχάνεται μέσω τριών (3) χρηματοδοτικών εργαλείων και έμμεσου οφέλους από τις επιδοτήσεις CAPEX. Συγκεκριμένα:
  - Επιδοτήσεις CAPEX & OPEX: 45%, Ενίσχυση εσόδων (ισοδύναμη μείωση Φ.Π.Α.): 29%, Δάνεια χαμηλού επιτοκίου: 14%
  - Οι επιδοτήσεις CAPEX αποτρέπουν την ανάγκη πρόσθετου δανεισμού €2,26 δις, αποφεύγοντας χρηματοοικονομικό κόστος €0,66 δις
  - Στην περίοδο της τελευταίας πενταετίας επιτυγχάνεται ισορροπία με την Περίπτωση Α, γεγονός που επιτρέπει τη σταδιακή κατάργηση της μειωμένης φορολόγησης (Φ.Π.Α.) στον κλάδο, καθώς αυτός καθίσταται πλέον βιώσιμος χωρίς πρόσθετη υποστήριξη

# Η πλειονότητα του χρηματοδοτικού κενού, στο σύνολο του ορίζοντα υλοποίησης, προέρχεται κυρίως από τις κατηγορίες πλοίων άνω των 5.000 κόρων

Χρηματοδοτικό κενό προ μεταβατικών κανονιστικών δαπανών

## ΚΠΑ αξίας χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης (€ Δις)

### ► Κατηγορίες πλοίων κάτω από 5.000 κόρους

Καθαρή Παρούσα Αξία, € Δις (% επί του επιμέρους συνόλου)	1 <sup>η</sup> Πενταετία	2 <sup>η</sup> Πενταετία	3 <sup>η</sup> Πενταετία	4 <sup>η</sup> Πενταετία	5 <sup>η</sup> Πενταετία	Σύνολο
<b>Χρηματοδοτικό κενό</b>	<b>-0,54</b>	<b>-0,26</b>	<b>-0,16</b>	<b>-0,15</b>	<b>-0,06</b>	<b>-1,17</b>
Δάνεια χαμηλού επιτοκίου	0,06	0,09	0,05	0,05	0,04	<b>0,29</b>
Επιδοτήσεις CAPEX & OPEX	0,27	0,00	0,00	0,01	0,00	<b>0,28</b>
Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.	0,15	0,08	0,06	0,03	0,00	<b>0,32</b>
Αποφυγή χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού, λόγω επιδότησης επιπρόσθετου CAPEX	0,06	0,09	0,05	0,06	0,03	<b>0,29</b>

### ► Κατηγορίες πλοίων άνω των 5.000 κόρων

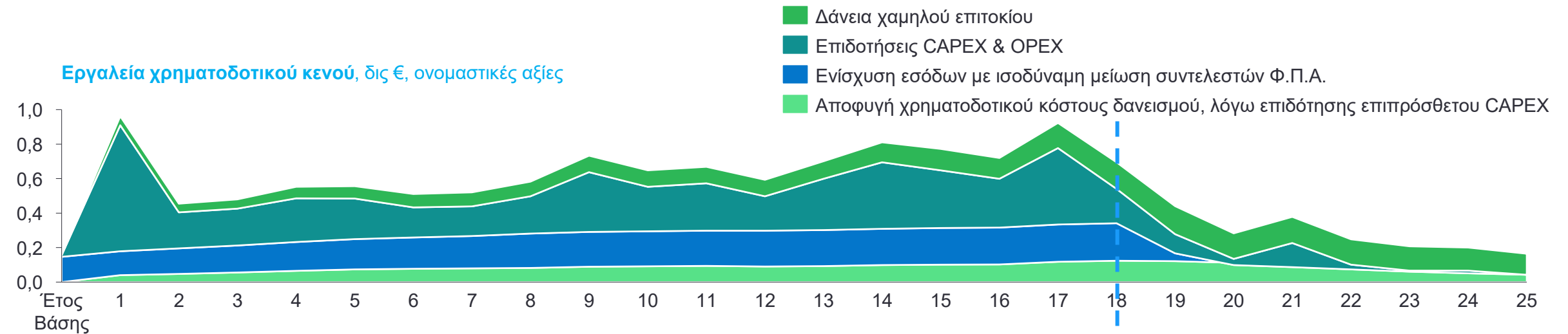
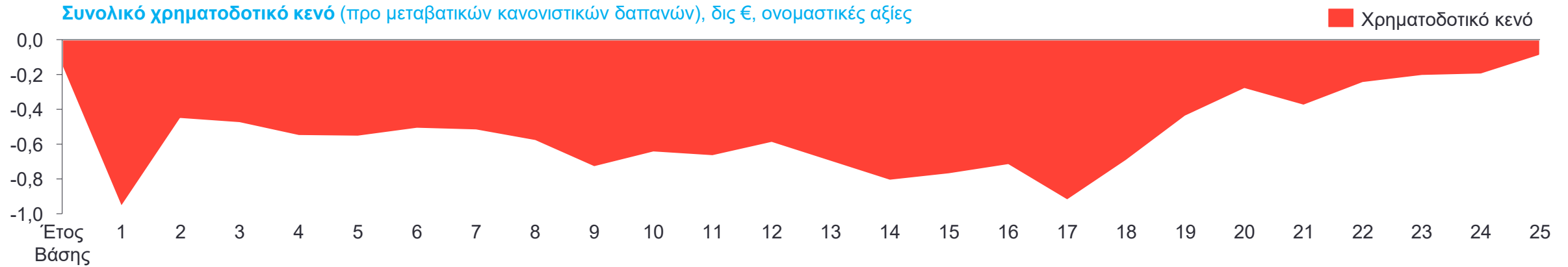
Καθαρή Παρούσα Αξία, € Δις (% επί του επιμέρους συνόλου)	1 <sup>η</sup> Πενταετία	2 <sup>η</sup> Πενταετία	3 <sup>η</sup> Πενταετία	4 <sup>η</sup> Πενταετία	5 <sup>η</sup> Πενταετία	Σύνολο
<b>Χρηματοδοτικό κενό</b>	<b>-1,97</b>	<b>-1,06</b>	<b>-0,82</b>	<b>-0,39</b>	<b>-0,07</b>	<b>-4,31</b>
Δάνεια χαμηλού επιτοκίου	0,16	0,10	0,09	0,08	0,03	<b>0,46</b>
Επιδοτήσεις CAPEX & OPEX	1,08	0,50	0,42	0,18	0,01	<b>2,19</b>
Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.	0,59	0,36	0,22	0,09	0,00	<b>1,26</b>
Αποφυγή χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού, λόγω επιδότησης επιπρόσθετου CAPEX	0,15	0,10	0,09	0,05	0,02	<b>0,4</b>

Για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού έως το έτος 25 εκτιμάται η συμβολή από (Α) - (Β) δάνεια χαμηλού επιτοκίου (€0,76 δις), η διάθεση επιδοτήσεων (€2,46 δις) και η ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α. (€1,57 δις)

Ανάλυση χρηματοδοτικού κενού σε ΚΠΑ, ανά πενταετία

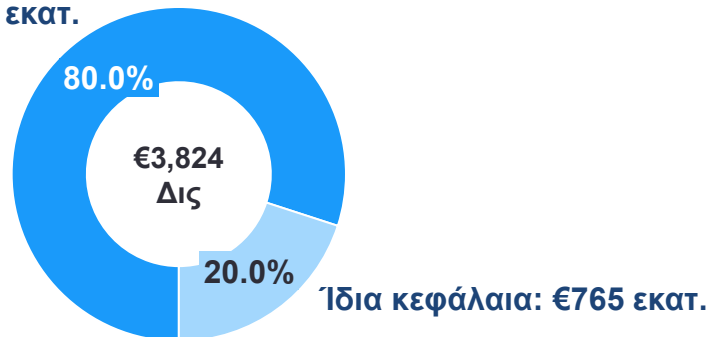
		1 <sup>η</sup>	2 <sup>η</sup>	3 <sup>η</sup>	4 <sup>η</sup>	5 <sup>η</sup>	Σύνολο		
1	Δάνεια χαμηλού επιτοκίου	Καθαρή Παρούσα Αξία	0,22	0,20	0,15	0,12	0,07	0,76	
		Ονομαστικές αξίες	-0,30	-0,44	-0,53	-0,73	-0,69	2,69	
2	4	Επιδοτήσεις CAPEX & OPEX	Καθαρή Παρούσα Αξία	1,32	0,52	0,41	0,20	0,02	2,46
			Ονομαστικές αξίες	-1,65	-1,58	-1,97	-1,65	-0,70	7,55
3	Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.	Καθαρή Παρούσα Αξία	0,73	0,44	0,29	0,13	0,02	1,57	
		Ονομαστικές αξίες	-0,93	-0,97	-1,04	-0,68	-0,19	3,43	
<i>Δεν απαιτείται ταμειακή επιβάρυνση</i>									
	Αποφυγή χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού, λόγω επιδότησης επιπρόσθετου CAPEX	Καθαρή Παρούσα Αξία	0,21	0,19	0,13	0,10	0,05	0,68	
		Ονομαστικές αξίες	-0,28	-0,42	-0,48	-0,58	-0,51	2,27	
Σύνολο χρηματοδοτικού μηχανισμού		Καθαρή Παρούσα Αξία	2,47	1,35	0,98	0,54	0,13	5,47	
		Ονομαστικές αξίες	-3,16	-2,99	-3,54	-3,06	-1,10	13,85	

# Η κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού έως το έτος 9 βασίζεται κυρίως σε επιδοτήσεις(A) - (B) και μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α., με την συμβολή των χαμηλότοκων δανείων να αυξάνεται στη συνέχεια σταδιακά καθώς περιορίζονται τα άλλα εργαλεία

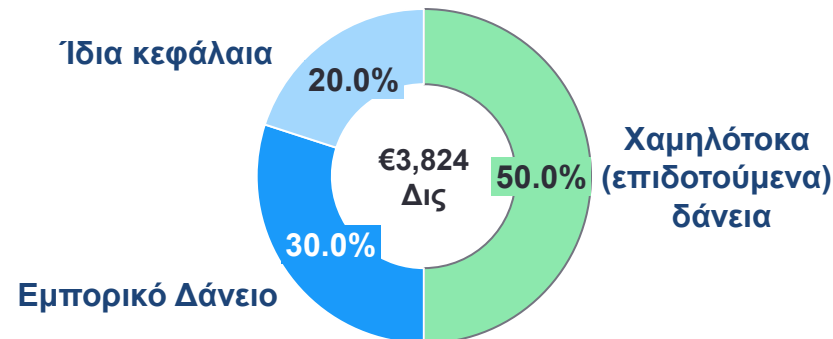


Τα δάνεια χαμηλού επιτοκίου συμβάλλουν, ωστόσο περιορισμένα, στην μείωση (B) χρηματοδοτικού κενού στην Πράσινη Μετάβαση και απαιτούν ανάληψη επιχειρηματικού κινδύνου με ίδια κεφάλαια ~€765 εκατ.

Εμπορικό Δάνειο: €3.059 εκατ.



Εμπορικό Δάνειο	Στοιχεία
Επενδυτικό κόστος (ΚΠΑ)	€3,82 δις
Διάρκεια αποπληρωμής δανείου	19 έτη
Επιτόκιο εμπορικού δανείου	5,80%
<i>Euribor</i>	Euribor 6-month: 2%
<i>Margin</i>	3,80%
Χρηματοδοτικά κόστη εμπορικού δανείου	0,5% του επενδυτικού κόστους



Δάνειο χαμηλού επιτοκίου	Στοιχεία
Επενδυτικό κόστος (ΚΠΑ)	€3,82 δις
Διάρκεια αποπληρωμής δανείου	19 έτη
Επιτόκιο εμπορικού δανείου	5,80%
<i>Euribor</i>	Euribor 6-month: 2%
<i>Margin</i>	3,80%
Χρηματοδοτικά κόστη εμπορικού δανείου	0,5% του επενδυτικού κόστους
Επιτόκιο χαμηλότοκου δανείου	0,35%
<i>Minimum rate</i>	0,35%
<i>Base Rate</i>	2,71%
<i>Credit Premium</i>	1,00%

Εφαρμόζεται το Ελάχιστο Επιτόκιο (Minimum Rate)

Χρηματοδοτικό κόστος (ΚΠΑ): €1,17 δις

Χρηματοδοτικό κόστος (ΚΠΑ): €0,42 δις

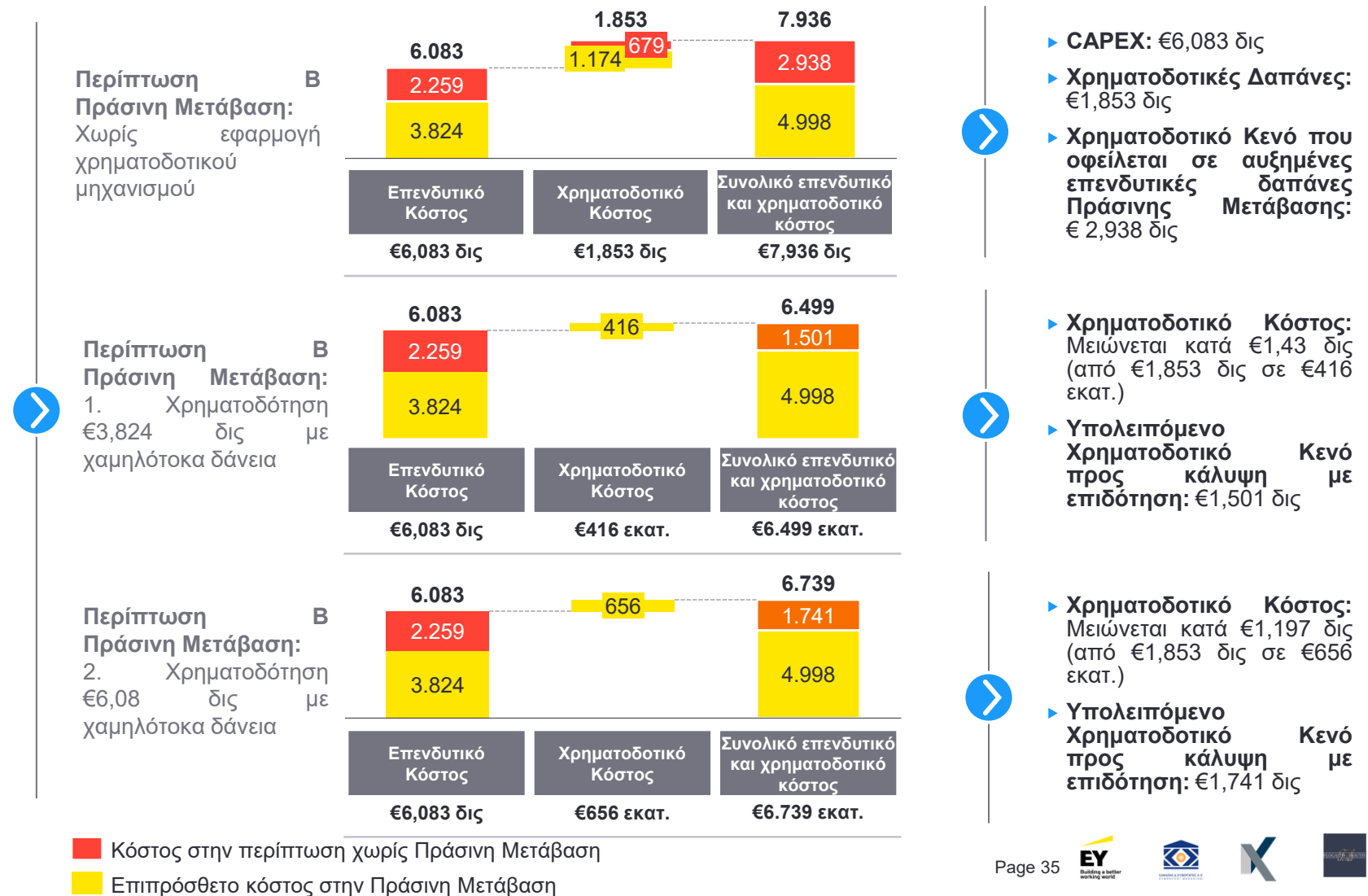
Τα δάνεια χαμηλού επιτοκίου μειώνουν το χρηματοδοτικό κενό ~€0,75 δις, λόγω διαφοράς επιτοκίων δανεισμού

# Η χρήση χαμηλότοκων δανείων για την κάλυψη του συνολικού CAPEX της Πράσινης Μετάβασης (€ 6,08 δις) οδηγεί σε επιδείνωση του χρηματοδοτικού κενού κατά περίπου € 200 εκατ.

## Επίπτωση στο χρηματοδοτικό κενό

- ▶ Σύμφωνα με το προτεινόμενο χρηματοδοτικό μηχανισμό για την Πράσινη Μετάβαση, η επιβατηγός ναυτιλία προβλέπεται ότι θα δανειστεί με χαμηλότοκο επιτόκιο, για την κάλυψη του CAPEX (€ 3,824 δις) που απαιτείται και από την Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση, ώστε να **περιοριστεί το χρηματοδοτικό κενό κατά € 1,43 δις** με δύο τρόπους:
  - ▶ Μειωμένο επιτόκιο για αυτό το CAPEX, με όφελος € 758 εκατ.
  - ▶ Αποφυγή χρηματοοικονομικών δαπανών για το επιπρόσθετο CAPEX της Πράσινης Μετάβασης (€ 2,259 δις), συνολικού οφέλους € 679 εκατ., λόγω της μερικής του κάλυψης με επιδότηση (€ 1,501 δις)
- ▶ Ωστόσο, αν η κάλυψη όλου CAPEX της Πράσινης Μετάβασης (€ 6,08 δις) γίνει μέσω χαμηλότοκου δανεισμού, τότε:
  - ▶ Το όφελος λόγω του μειωμένου επιτοκίου ανέρχεται στα 1.197 εκατ. € (από € 1,853 δις σε € 656 εκατ.)
  - ▶ Ωστόσο, επειδή δεν υπάρχει το όφελος των 679 εκατ. € από την αποφυγή χρηματοοικονομικών δαπανών για το επιπρόσθετο CAPEX της Πράσινης Μετάβασης (€ 2,259 δις), το υπόλοιπο χρηματοδοτικό κενό που πρέπει να καλυφθεί με επιδότηση είναι υψηλότερο και ανέρχεται στα € 1,741 δις
  - ▶ **Επομένως, στην περίπτωση αυτή, υπάρχει επιπλέον επιβάρυνση € 200 εκατ. για το δημόσιο και για αυτό δεν προτείνεται η εφαρμογή της**

## Επενδυτικά κόστη Πράσινης Μετάβασης σε διαφορετικά σενάρια (Σε εκατ. €)



# Η ανάληψη επιχειρηματικού κινδύνου με ίδια κεφάλαια, θα πρέπει να είναι ισοδύναμη τόσο στην Περίπτωση Α όσο και στην Περίπτωση Β

## Σχέση χαμηλότοκων δανείων και επενδυτικού κόστους (CAPEX)

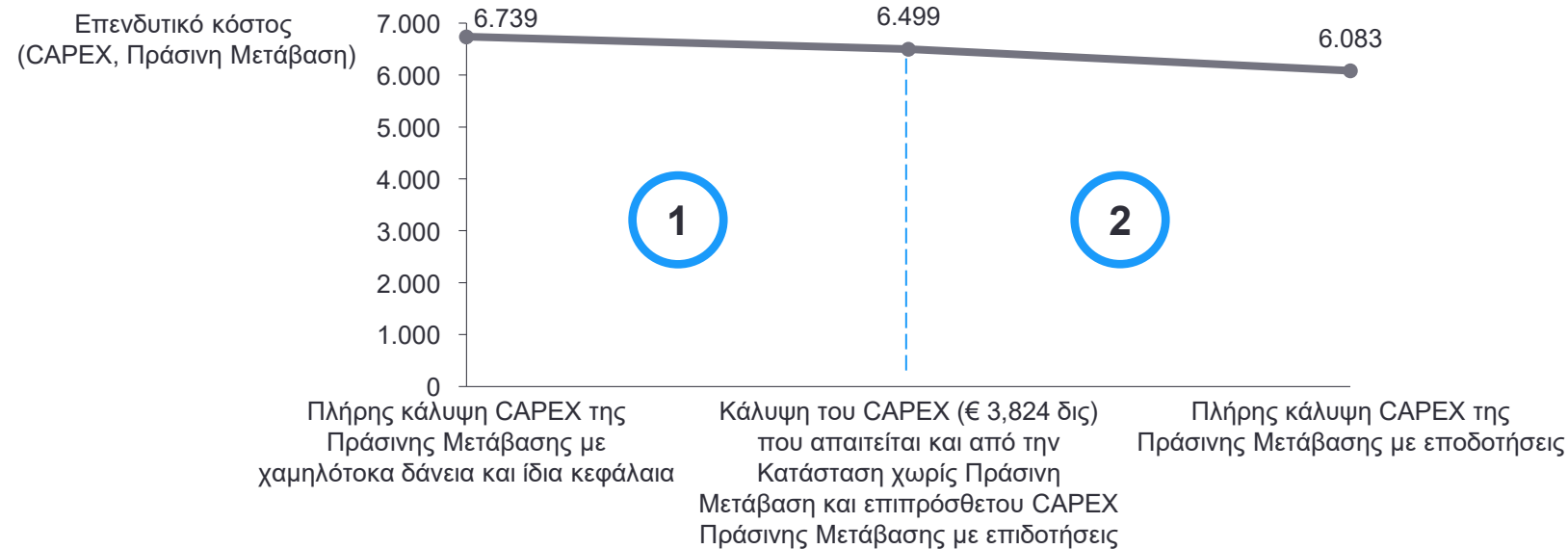
- ▶ Η σχέση μεταξύ του ποσού συνεισφοράς των χαμηλότοκων δανείων και του συνολικού επενδυτικού κόστους **είναι γραμμική**:
  - Όσο αυξάνεται το ποσό συνεισφοράς των χαμηλότοκων δανείων, τόσο αυξάνονται το επενδυτικό κόστος και επομένως το χρηματοδοτικό κενό και αντίστροφα
  - Με τη αύξηση του ποσού συνεισφοράς των χαμηλότοκων δανείων και αντίστοιχη μείωση της επιδότησης, αυξάνεται η συμμετοχή ιδίων κεφαλαίων από τους πλοιοκτήτες και η ανάληψη επιχειρηματικού κίνδυνου



## Επιλογή προτιμητέου σεναρίου


- ▶ Το προτιμητέο σενάριο, προϋποθέτει την ισοδύναμη ανάληψη επιχειρηματικού κινδύνου με ίδια κεφάλαια, τόσο στην Περίπτωση Α όσο και στην Περίπτωση Β
- ▶ Επομένως, σύμφωνα με το προτεινόμενο χρηματοδοτικό μηχανισμό για την Πράσινη Μετάβαση, η επιβατηγός ναυτιλία προβλέπεται ότι θα δανειστεί με χαμηλότοκο επιτόκιο, για την κάλυψη του CAPEX (€ 3,824 δις) που απαιτείται και από την Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση

## Χρηματοοικονομικές δαπάνες σε διαφορετικά σενάρια επιχορήγησης (εκατ. €)



- ▶ Η περιοχή «1» του γραφήματος (επενδυτικό κόστος μεγαλύτερο του 6.499) δεν θεωρείται κατάλληλη, καθώς συνεπάγεται υψηλότερο επιχειρηματικό κίνδυνο (ίδια κεφάλαια) και χρηματοοικονομικές δαπάνες σε σχέση με την Κατάσταση χωρίς Πράσινη Μετάβαση
- ▶ Η περιοχή «2» επίσης δεν είναι ιδανική, καθώς ο κλάδος αναλαμβάνει μικρότερο ρίσκο από πριν (χαμηλότερα ίδια κεφάλαια), γεγονός που ισοδυναμεί με έμμεση επιδότηση των υφιστάμενων δραστηριοτήτων
- ▶ Η ενδεδειγμένη ισορροπία βρίσκεται στη μέση γραμμή, όπου το επενδυτικό ρίσκο είναι ισοδύναμο με αυτό της Κατάστασης χωρίς Πράσινη Μετάβαση και επιδοτείται μόνο το πρόσθετο κόστος της Πράσινης Μετάβασης, και δεν αυξάνεται το χρηματοοικονομικό κόστος


# Η ανάληψη επενδυτικού ρίσκου στην Πράσινη Μετάβαση, προϋποθέτει την οικονομική βιωσιμότητα του κλάδου, η οποία μπορεί να εξασφαλιστεί με τη δημιουργία χρηματοδοτικού μηχανισμού και αντιστάθμιση/απαλοιφή των κανονιστικών δαπανών

 **Κατάσταση Πράσινη Μετάβαση** **(A) χωρίς**

## Επενδυτικό ρίσκο

- ▶ Οι επενδυτές τόσο στην Περίπτωση A όσο και στην Περίπτωση B χρηματοδοτούν τον κλάδο με ίδια κεφάλαια (€720 εκατ.), για αντικατάσταση / μετασκευή των πλοίων με αντίστοιχα συμβατικής τεχνολογίας χωρίς να μειώνεται το ανθρακικό αποτύπωμα ή με νέες τεχνολογίες μειωμένων ή και μηδενικών εκπομπών CO<sub>2</sub> αντίστοιχα



 **Πράσινη Μετάβαση** **(B)**

- ▶ Το επενδυτικό ρίσκο που αναλαμβάνεται από τους επενδυτές και στις δύο (2) περιπτώσεις προϋποθέτει την οικονομική βιωσιμότητα του κλάδου, και κατ' επέκταση την θετική απόδοση των επενδύσεων

## Προϋποθέσεις επίτευξης Πράσινης Μετάβαση

- ▶ Βάσει της προηγούμενης ανάλυσης, οι κανονιστικές δαπάνες θα έπρεπε να είναι ακόμα πιο αποτρεπτικές, καθιστώντας την ΚΠΑ της Περίπτωσης A με κανονιστικές δαπάνες πιο αρνητική από την ΚΠΑ της Πράσινης Μετάβασης (Περίπτωση B) με κανονιστικές δαπάνες (- €6,80 δις)



- ▶ Δημιουργία χρηματοδοτικού μηχανισμού με ένα μείγμα εργαλείων που θα μειώνουν ή/και θα μηδενίζουν το χρηματοδοτικό κενό, ύψους €5,46 δις
- ▶ Αντιστάθμιση/απαλοιφή των μεταβατικών κανονιστικών δαπανών, ύψους €1,82 δις

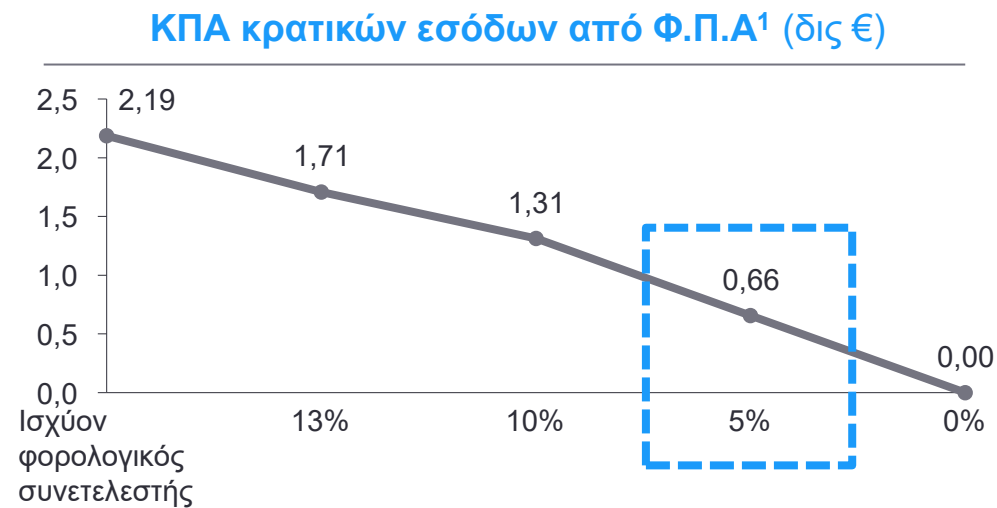


Η ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α., συμβάλλει στη συγκράτηση των τιμών των εισιτηρίων, συντελεί στη μείωση του χρηματοδοτικού κενού κατά 29%, και κατ' επέκταση στη βιωσιμότητα του κλάδου, εξασφαλίζοντας στο κράτος έσοδα από Φ.Π.Α €0,62 δις

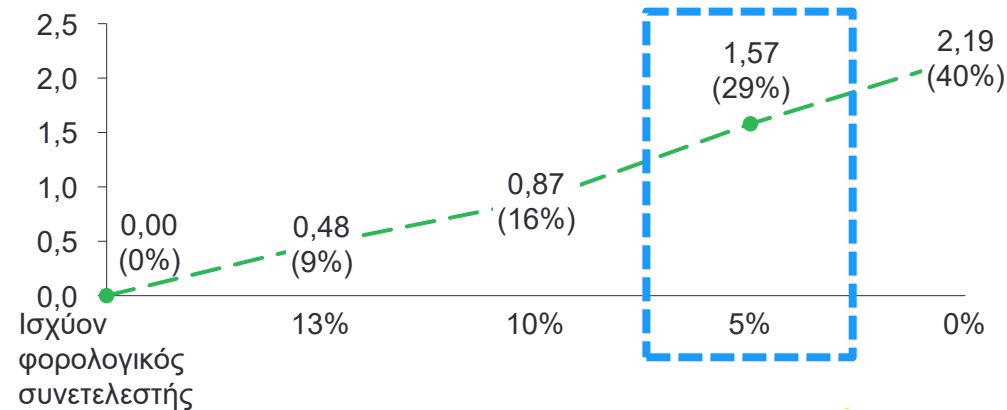
Εξεταζόμενος συντελεστής Φ.Π.Α

**Οφέλη από την εφαρμογή της ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.**

- ▶ Τα κρατικά έσοδα από Φ.Π.Α., βάσει των ισχυόντων συντελεστών (13% για επιβάτες και 24% για οχήματα), εκτιμώνται σε ~ **€2,19 δις** (σε καθαρή παρούσα αξία)
- ▶ Προκειμένου να μην επιβαρυνθεί ο τελικός χρήστης με αυξημένες τιμές εισιτηρίων λόγω του επιπρόσθετου λειτουργικού κόστους των εναλλακτικών καυσίμων, εξετάζεται ισοδύναμη μείωση των συντελεστών Φ.Π.Α.
- ▶ Η μείωση των συντελεστών Φ.Π.Α. στο 5% (επιβάτες και οχήματα) με σταθερή τιμή εισιτηρίων, ενισχύει τα έσοδα της επιβατηγού ναυτιλίας κατά ~**€1,57 δις**, χρηματοδοτώντας μέρος του κόστους Πράσινης Μετάβασης
- ▶ Η εφαρμογή του μέτρου αυτού μειώνει σημαντικά το χρηματοδοτικό κενό που προκύπτει από την Πράσινη Μετάβαση, συνεισφέροντας κατά **29%** στη συνολική κάλυψή του, ενώ το υπόλοιπο 71% προέρχεται από τα άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία (επιδοτήσεις OPEX/CAPEX και δάνεια χαμηλού επιτοκίου)
- ▶ Αυτό συνεπάγεται αντίστοιχη «θεωρητική» απώλεια των κρατικών εσόδων ύψους ~**€1,57 δις** (από €2,19 δις σε €0,62 δις)
- ▶ Ωστόσο, σε περίπτωση που το συγκεκριμένο μέτρο δεν εφαρμοστεί, θα πρέπει να βρεθούν εναλλακτικοί πόροι για την κάλυψη του 29% του χρηματοδοτικού κενού.
- ▶ Αν αυτό δεν επιτευχθεί, ο κλάδος καθίσταται οικονομικά μη βιώσιμος, οδηγείται σε πιθανή παύση λειτουργίας του με αποτέλεσμα την ολική απώλεια των κρατικών εσόδων από Φ.Π.Α.



**Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.<sup>1</sup> (δις €; % μείωση χρηματοδοτικού κενού)**



▶ Συνεπώς, η εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική βιωσιμότητά του κλάδου, επιτρέποντας στο κράτος να διατηρεί έσοδα €0,62 δις από Φ.Π.Α.

1. Καθαρά έσοδα Φ.Π.Α. μετά από φόρο εισοδήματος

# Agenda

---

- ▶ Σύνοψη χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης
  - ▶ Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ **Εργαλείο ΣΔΙΤ & Άγονες γραμμές**
  - ▶ Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
  - ▶ Ανάλυση ESG
  - ▶ Παράρτημα - Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Παράρτημα - Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
- 



# Η χρήση εργαλείου ΣΔΙΤ μπορεί να συνεισφέρει στον περιορισμό του χρηματοδοτικού κενού των άγονων γραμμών



## Μεθοδολογική Προσέγγιση Master Plan

- ▶ Η ανάλυση **Master Plan** έχει λάβει ήδη υπόψη τις επιδοτήσεις προς τις άγονες γραμμές, με την παραδοχή ότι ακολουθείται παρόμοια πολιτική με την τρέχουσα, καθ' όλη τη διάρκεια του ορίζοντα του έργου (25 έτη), χρησιμοποιώντας ως βάση το ποσό που χορηγήθηκε στο έτος 2024-2025 (€120 εκατ.)



## Αποτελέσματα της Ανάλυσης Master Plan

- ▶ Η παρούσα αξία των επιδοτήσεων<sup>1</sup> των άγονων γραμμών στον χρονικό ορίζοντα της 25ετίας ανέρχεται σε **€1.172 εκατ.**
- ▶ Οι επιδοτήσεις ύψους €1.172 εκατ. καλύπτουν τις **υφιστάμενες λειτουργικές ανάγκες**, χωρίς να περιλαμβάνουν το πρόσθετο κόστος της Πράσινης Μετάβασης
- ▶ Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Master Plan, το συνολικό κόστος στις άγονες γραμμές που προκύπτει από το επιπρόσθετο<sup>2</sup> CAPEX & OPEX για την Πράσινη Μετάβαση εκτιμάται σε € 300 εκατ.
- ▶ Συνεπώς, οι συνολικές ανάγκες χρηματοδότησης για την Πράσινη Μετάβαση και την λειτουργία των άγονων γραμμών ανέρχονται σε €1,47 δις για 25 έτη



## Χρήση εργαλείου ΣΔΙΤ

- ▶ Η εκτίμηση αναγκών ύψους €1,47 δις βασίζεται στην **παραδοχή συνέχισης του υφιστάμενου μοντέλου** ετήσιας επιδότησης
- ▶ Μέσω της **υιοθέτησης ΣΔΙΤ**, η πολυετής συμβατική ρύθμιση επιτρέπει μεγαλύτερη προβλεψιμότητα, διευκολύνει την τραπεζική χρηματοδότηση και βελτιώνει τον προγραμματισμό επενδύσεων
- ▶ Παράλληλα, **ενισχύεται η αποδοτικότητα** χρήσης δημόσιων πόρων και μειώνεται το διοικητικό κόστος διαχείρισης του μηχανισμού
- ▶ Κατά συνέπεια, οι συνολικές ανάγκες επιδότησης θα μπορούσαν ενδεχομένως να περιοριστούν σε συνολικό ύψος χαμηλότερο από την εκτίμηση €1,47 δις που αποτυπώνεται στην τρέχουσα ανάλυση, στην περίπτωση εξέτασης εργαλείου ΣΔΙΤ

1. Το επιτόκιο προεξόφλησης που χρησιμοποιήθηκε στην ανάλυση είναι το Κόστος Ιδίων Κεφαλαίων του κλάδου, το οποίο υπολογίστηκε σε 10,4%; 2. Το επιπρόσθετο αυτό κόστος δεν περιλαμβάνει το κόστος λειτουργίας και αντικαταστάσεων που απαιτείται στην περίπτωση Α (Περίπτωση χωρίς Πράσινη Μετάβαση)

# Η εκτίμηση του χρηματοδοτικού κενού των άγονων γραμμών ύψους €0,3 δις, βασίζεται σε υποθέσεις εργασίας

Μεθοδολογική προσέγγιση εκτίμησης χρηματοδοτικού κενού άγονων γραμμών

## Δεδομένα άγονων γραμμών

- ▶ Ο πλήρης και αναλυτικός υπολογισμός του χρηματοδοτικού κενού των άγονων γραμμών προϋποθέτει τη διαθεσιμότητα δεδομένων που αφορούν αποκλειστικά τα πλοία που εκτελούν μόνο άγονες γραμμές, καθώς και το τμήμα των άγονων που εξυπηρετούνται από πλοία μεικτών γραμμών
- ▶ Πιο συγκεκριμένα, απαιτούνται δεδομένα:
  - Κίνησης
  - χρηματοοικονομικά δεδομένα (τιμή εισιτηρίων, λειτουργικό και επενδυτικό κόστος) καθώς και
  - λειτουργικά στοιχεία όπως η κατανάλωση καυσίμου

## Master plan ακτοπλοΐας

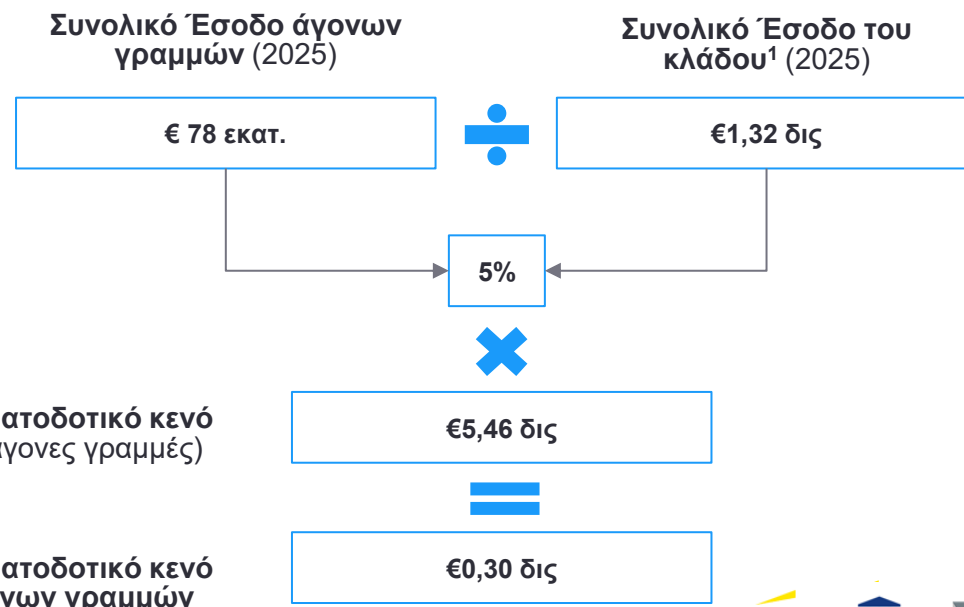
- ▶ Το Master plan ακτοπλοΐας, εξετάζει το σύνολο της ελληνικής επιβατηγού ναυτιλίας (εξαιρουμένων των δρομολογίων Αδριατικής)
- ▶ Δεδομένα ζητήθηκαν από αρμόδιους φορείς (ΣΕΕΝ, ΣΕΤΑΚ, παράλληλη μελέτη άγονων γραμμών), προκειμένου να υπολογιστεί το χρηματοδοτικό κενό ανά πλοίο
- ▶ Καθώς τα απαραίτητα δεδομένα δεν ελήφθησαν από τους αρμόδιους φορείς, η Ένωση υιοθέτησε τις εξής βασικές υποθέσεις προκειμένου να καλυφθεί το κενό των δεδομένων:
  - Τα πλοία κατηγοριοποιήθηκαν σε δώδεκα (12) κατηγορίες, βάσει:
    - Ειδικού τύπου ναυπήγησης κάθε πλοίου
    - Εύρος ολικής χωρητικότητας (Gross Tonnage – GT, σε κόρους)
  - Στη συνέχεια επιλέχθηκαν τρία (3) αντιπροσωπευτικά πλοία ανά κατηγορία πλοίου και υπολογίστηκαν τα βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη για τον υπολογισμό του χρηματοδοτικού κενού

## Εκτίμηση χρηματοδοτικού κενού άγονων γραμμών

- ▶ Η εκτίμηση του συνολικού χρηματοδοτικού κενού των άγονων γραμμών βασίζεται αποκλειστικά σε υποθέσεις εργασίας και στηρίζεται στη συσχέτιση μεταξύ των εσόδων ανά κατηγορία πλοίου και του αντίστοιχου χρηματοδοτικού κενού, όπως αυτή παρατηρείται στο σύνολο της επιβατηγού ναυτιλίας

Μεθοδολογική βάση:

- ▶ Βάσει ανάλυσης στις 12 κατηγορίες του στόλου ακτοπλοΐας διαπιστώθηκε ισχυρή συσχέτιση μεταξύ του μεριδίου των εσόδων κάθε κατηγορίας στο πρώτο έτος και του αντίστοιχου μεριδίου στο χρηματοδοτικό κενό (συντελεστής συσχέτισης >0.97)



# Το χρηματοδοτικό κενό των άγονων γραμμών μειώνει το συνολικό κενό του κλάδου κατά περίπου €300 εκατ., με το εναπομένον ποσό των €5,163 εκατ. να πρέπει να καλυφθεί μέσω κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων

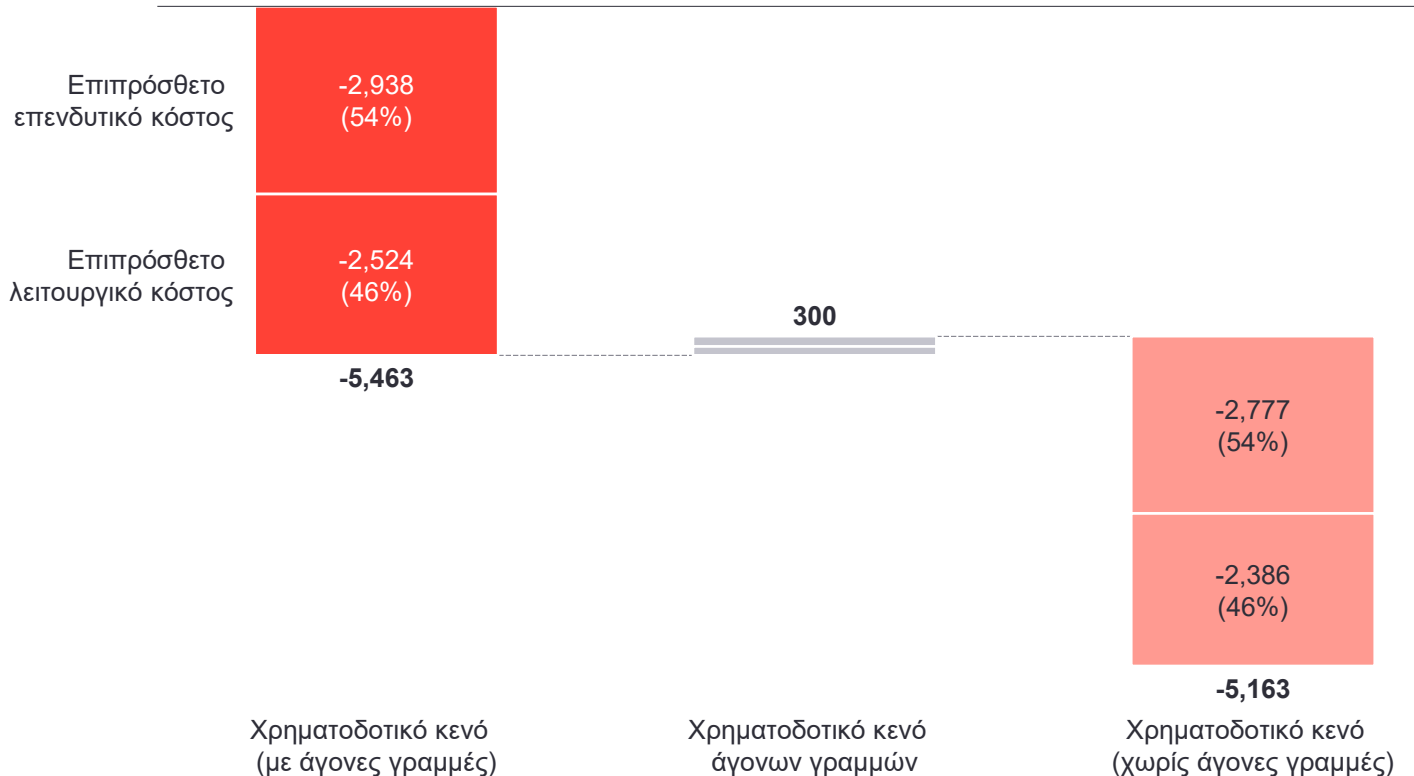
Χρηματοδοτικό κενό άγονων γραμμών, χωρίς την εφαρμογή εργαλείου ΣΔΙΤ

## Ανάλυση χρηματοδοτικού κενού άγονων γραμμών

- ▶ Το χρηματοοικονομικό κενό των άγονων γραμμών εκτιμάται στα ~ €300 εκατ. (5% του χρηματοδοτικού κενού, ύψους €5,46 δις)
- ▶ Προκειμένου να επιμεριστεί το χρηματοδοτικό κενό, σε επιπρόσθετο επενδυτικό και λειτουργικό κόστος, λαμβάνεται υπόψη η αντίστοιχη μίξη στο σύνολο της επιβατηγού ναυτιλίας και στη συνέχεια εφαρμόζεται αναλογικά και στο χρηματοδοτικό κενό των άγονων γραμμών
- ▶ Για τις άγονες γραμμές, δεν λαμβάνονται υπόψη μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες, καθώς γίνεται η υπόθεση εργασίας ότι τα πλοία που εκτελούν άγονες γραμμές έχουν εύρος ολικής χωρητικότητάς <5,000 GT
- ▶ Σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η χρηματοδότηση των άγονων γραμμών για την Πράσινη Μετάβαση μπορεί να φθάσει τα €500 εκατ.



€ ΚΠΑ (σε εκατ. €)






# Agenda

---

- ▶ Σύνοψη χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης
  - ▶ Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Εργαλείο ΣΔΙΤ & Άγονες γραμμές
  - ▶ **Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων**
  - ▶ Ανάλυση ESG
  - ▶ Παράρτημα - Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Παράρτημα - Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
- 



# Πλαίσιο και συνοπτικός οδικός χάρτης για τα προτεινόμενα εργαλεία χρηματοδοτικού μηχανισμού

<b>Προτεινόμενα εργαλεία χρηματοδοτικού μηχανισμού</b> 	<b>Πλαίσιο</b> 	<b>Συνοπτικός Οδικός Χάρτης</b> 
<b>Δάνεια χαμηλού επιτοκίου</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Διαμόρφωση Εθνικού Δανειακού Μηχανισμού, στο πλαίσιο του νέου ΜΠΔΠ 2028–2034</li> <li>▶ Δημιουργία Καθεστώτος Χρηματοδότησης Επιχειρηματικού Κινδύνου για ΜΜΕ Επιχειρήσεις επί τη βάση του άρθρου 21 του ΓΑΚ</li> <li>▶ Δημιουργία Χρηματοδοτικού Μηχανισμού με Χορήγηση Εγγύησης Ελληνικού Δημοσίου</li> <li>▶ Καθεστώς για Επιδότηση Επιτοκίου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Διαμόρφωση Εθνικού Δανειακού Μηχανισμού, στο πλαίσιο του νέου ΜΠΔΠ 2028–2034</li> <li>▶ Υπογραφή συμφωνίας Χρηματοδότησης για τη δημιουργία Ταμείου Χαρτοφυλακίου με την επωνυμία «Πράσινη Μετάβαση Επιβατηγού Ναυτιλίας» μεταξύ της καθ' ύλην αρμόδιας Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης και της αρχής/οργάνου που θα επιλεγεί για να υλοποιήσει την δια της παρούσης προτεινόμενη διαδικασία.</li> <li>▶ Νομοθετική Ρύθμιση με παραπομπή στις διατάξεις του άρθρου 100 παρ. 2 του ν. 4549/2018.</li> <li>▶ Δημιουργία Καθεστώτος και έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή</li> <li>▶ Νομοθετική Πρωτοβουλία</li> </ul>
<b>Επιδότησεις επιπρόσθετου επενδυτικού κόστους</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ΕΣΠΑ 2021-2027 Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα</li> <li>▶ Άρθρο 36B ΓΑΚ ή/και Κατευθυντήριες Γραμμές 2022 για το περιβάλλον</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Σχεδιασμός δράσης χρηματοδότησης</li> <li>▶ Ένταξη στους άξονες της νέας προγραμματικής περιόδου 2028-2034</li> <li>▶ Δημιουργία Καθεστώτος και έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή</li> <li>▶ Νομοθετική Πρωτοβουλία</li> </ul>
<b>Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Πρόταση Ρύθμισης στο εθνικό πλαίσιο</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Νομοθετική Πρωτοβουλία</li> </ul>
<b>Επιδότησεις επιπρόσθετου κόστους καυσίμων</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Στο πλαίσιο υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΓΟΣ – SGEI), ιδίως για νησιωτικές γραμμές, σύμφωνα με τις αρχές αντιστάθμισης δημόσιας υπηρεσίας και τις CEEAG 2022.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Μεμονωμένη Ενίσχυση ή Δημιουργία Καθεστώτος και έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή</li> </ul>

1

Πλαίσιο




Πηγές χρηματοδότησης



Μέγεθος εταιριών



 **Πρόταση σε επίπεδο** **ρύθμισης ενωσιακό**

Διαμόρφωση Εθνικού Δανειακού Μηχανισμού, στο πλαίσιο του νέου ΜΠΔΠ 2028–2034

**Δάνειο** που χορηγείται από τον εταίρο χρηματοδότησης (ενδεικτικά: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων)  
**Επιχορήγηση** από τον προϋπολογισμό της Ένωσης μέσω στήριξης που παρέχεται υπό καθεστώς άμεσης διαχείρισης

- ▶ Μεγάλες επιχειρήσεις ✓
  - ▶ Μικρομεσαίες επιχειρήσεις ✓
- 
- ▶ Μεγάλες επιχειρήσεις [υπό προϋποθέσεις έγκρισης καθετώτος] ✓
  - ▶ Μικρομεσαίες επιχειρήσεις ✓

Δάνεια επιτοκίου χαμηλού [πρόταση]



 **Πρόταση σε εθνικό επίπεδο** **ρύθμισης**

Δημιουργία Καθεστώς Χρηματοδότησης Επιχειρηματικού Κινδύνου για ΜΜΕ Επιχειρήσεις επί τη βάση του άρθρου 21 του ΓΑΚ

Δημιουργία Χρηματοδοτικού Μηχανισμού με Χορήγηση Εγγύησης Ελληνικού Δημοσίου

Εθνικοί και Ενωσιακοί Πόροι

Καθεστώς για Επιδότηση Επιτοκίου

# Διαμόρφωση Εθνικού Δανειακού Μηχανισμού, στο πλαίσιο του νέου ΜΠΔΠ 2028–2034

## Πρόταση Ρύθμισης στο ενωσιακό πλαίσιο



- ▶ Ακολουθώντας τις **καλές πρακτικές** του ενωσιακού οικοδομήματος [βλ. ενδεικτικά *Δανειακό Μηχανισμό του Μηχανισμού Δίκαιης Μετάβασης κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1229/2021*], προτείνεται προς αξιολόγηση η πρόταση της **εγκαθίδρυσης δανειακού μηχανισμού** σε ενωσιακό επίπεδο για την αντικατάσταση/μετασκευή στόλου χάριν μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

## Χρηματοδοτικά Εργαλεία



- ▶ **Δάνειο** που χορηγείται από τον εταίρο χρηματοδότησης (ενδεικτικά: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων)
- ▶ **Επιχορήγηση** από τον προϋπολογισμό της Ένωσης μέσω στήριξης που παρέχεται υπό καθεστώς άμεσης διαχείρισης.



Συνοπτικός Οδικός Χάρτης



Stakeholders

- ▶ Θέσπιση Ενωσιακού Κανονισμού άμεσης εφαρμογής από το Συμβούλιο της Ε.Ε. για την εγκαθίδρυση δανειακού μηχανισμού

- ▶ **DGClimate, DGGrowth, DGMove-**
- ▶ Lobbying κρατών-μελών σε ενωσιακό επίπεδο

# Δημιουργία Καθεστώτος Χρηματοδότησης Επιχειρηματικού Κινδύνου για ΜΜΕ Επιχειρήσεις επί τη βάση του άρθρου 21 του ΓΑΚ

## Πρόταση Ρύθμισης στο εθνικό πλαίσιο

- ▶ Δημιουργία καθεστώτος χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 21 ΓΑΚ υπέρ ΜΜΕ.

## Χρηματοδοτικά Εργαλεία

- ▶ Εγγύηση Δανείου
- ▶ Δάνεια με επιτόκια που δεν ανταποκρίνονται στις συνθήκες της αγοράς, διάρκειας δέκα ετών
- ▶ Συνδυασμός με στήριξη υπό μορφή επιχορηγήσεων,
- ▶ Προτείνεται η συμμετοχή των πόρων του Ταμείου Χαρτοφυλακίου στα εν λόγω Χρηματοδοτικά ώστε να επιτευχθεί η αναγκαία μόχλευση κεφαλαίων.



Συνοπτικός Οδικός Χάρτης

- ▶ Υπογραφή συμφωνίας Χρηματοδότησης για τη δημιουργία Ταμείου Χαρτοφυλακίου με την επωνυμία «Πράσινη Μετάβαση Επιβατηγού Ναυτιλίας» μεταξύ της καθ' ύλην αρμόδιας Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης και της αρχής/οργάνου που θα επιλεγεί για να υλοποιήσει την δια της παρούσης προτεινόμενη διαδικασία.

## Πρόταση Ρύθμισης στο εθνικό πλαίσιο

- ▶ Δημιουργία **εθνικού μηχανισμού για την παροχή δανείων με χορήγηση εγγύησης Ελληνικού Δημοσίου** στις επιχειρήσεις του κλάδου για την αντικατάσταση του στόλου της επιβατηγού ναυτιλίας χάριν μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.



## Συνοπτικός Οδικός Χάρτης



- ▶ Νομοθετική Ρύθμιση με παραπομπή στις διατάξεις του άρθρου 100 παρ. 2 του ν. 4549/2018.
- ▶ Ειδικότερα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ως άνω άρθρου:

“ Για τα δάνεια που χορηγούνται στους δικαιούχους της περίπτωσης β` του άρθρου 91, η διαδικασία χορήγησης της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου είναι η ακόλουθη: Ο αρμόδιος φορέας υποβάλλει αίτημα στη Διεύθυνση για τη θέσπιση καθεστώτος κρατικής εγγύησης, αναφέροντας αναλυτικά το σκοπό της χρηματοδότησης και παρέχοντας τα σχετικά οικονομικά στοιχεία. Το αίτημα εξετάζεται από τη Διεύθυνση, η οποία εισηγείται στην Επιτροπή του άρθρου 97 την παροχή ή μη της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου. Η Επιτροπή υποβάλλει εισήγηση στη Διυπουργική Επιτροπή, η οποία παρέχει τη σύμφωνη γνώμη της στον Υπουργό Οικονομικών για την παροχή της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου. Ακολουθεί η έκδοση της απόφασης του Υπουργού Οικονομικών με επιμέλεια της Διεύθυνσης. Με βάση την απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτημα στη Διεύθυνση για χρηματοδότηση από πιστωτικό ίδρυμα που έχει επιλέξει. Η εγγύηση παρέχεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ή του οργάνου στο οποίο έχει μεταβιβασθεί η αρμοδιότητα παροχής, κατόπιν εισήγησης του Συμβουλίου Διαχείρισης και Αξιολόγησης της εγγυητικής ευθύνης του Ελληνικού Δημοσίου.

# Καθεστώς για Επιδότηση Επιτοκίου

---



## Πρόταση Ρύθμισης στο εθνικό πλαίσιο

---

- ▶ **Δημιουργία εθνικού μηχανισμού** για την επιδότηση επιτοκίου στις επιχειρήσεις του κλάδου για την αντικατάσταση του στόλου της επιβατηγού ναυτιλίας χάριν μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.



## Συνοπτικός Οδικός Χάρτης

---

- ▶ **Δημιουργία Καθεστώτος** και έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με την Ανακοίνωση για κατευθυντήριες Γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας (2022/C 80/01).
- ▶ Χορήγηση **Νομοθετικής Εξουσιοδότησης** ώστε οι προϋποθέσεις χορήγησης και η ένταση της ενίσχυσης, όπως προκύπτουν από το καθεστώς, οι δικαιούχοι καθώς και κάθε ειδικότερο ζήτημα να εξειδικεύονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εθνικής Οικονομίας και του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2

Πλαίσιο



Αντικατάσταση/  
Μετασκευή στόλου  
επιβατηγού ναυτιλίας  
για ΜΜΕ

ΕΣΠΑ 2021-2027  
Πρόγραμμα  
Ανταγωνιστικότητα

Επόμενα Βήματα-Οδικός Χάρτης



Αξιοποίηση πόρων ΕΣΠΑ για ΜΜΕ

Ένταξη στους άξονες της νέας  
προγραμματικής περιόδου 2028-2034

Μέγεθος εταιριών



- ▶ Μεγάλες επιχειρήσεις ✗
- ▶ Μικρομεσαίες επιχειρήσεις ✓

Πόροι ΕΣΠΑ  
-Διαθέσιμα  
Εργαλεία

Επενδυτικό  
κόστος Πράσινης  
Μετάβασης



## Πόροι ΕΣΠΑ Διαθέσιμα Εργαλεία

### 1 Επιλέξιμες Δαπάνες:

- ▶ Όριμα σχέδια ανάπτυξης & υλοποίησης δράσεων από υφιστάμενες & υπό ίδρυση πολύ μικρές, μικρές & μεσαίες επιχειρήσεις των επιλέξιμων οικονομικών κλάδων, που αναπτύσσουν βιώσιμη επιχειρηματική δράση στην ελληνική επικράτεια.

### 2 Χρηματοδοτικά Εργαλεία:

- ▶ Εγγυήσεις (Guarantees)
- ▶ Δάνεια επιμερισμού ρίσκου (Risk sharing loans-όλες οι μορφές δανείου συμπεριλαμβανομένων των μικρό- δάνειων)
- ▶ Εργαλεία συν-επένδυσης (Equity financing-συμμετοχικά σχήματα επενδύσεων)
- ▶ Επιχορήγηση δαπανών

### 3 Ένταση:

- ▶ Έως το ισόποσο του συνολικού ποσού επιχορήγησης όπως αυτό αποτυπώνεται στο εγκεκριμένο επενδυτικό σχέδιο
- ▶ Το εγγυημένο δάνειο δεν μπορεί να είναι κατώτερο από 10.000€ και ανώτερο από 500.000€

# Επενδυτικό κόστος Πράσινης Μετάβασης – Επιδοτήσεις CAPEX

2

Πλαίσιο



Αντικατάσταση/Μετασκευή  
στόλου επιβατηγού  
ναυτιλίας  
για το σύνολο της Ναυτιλίας

## Κατευθυντήριες Γραμμές 2022 για το περιβάλλον

### Επιλέξιμες Δαπάνες:

Δαπάνες για την αγορά και τη χρηματοδοτική μίσθωση καινούργιων ή μεταχειρισμένων καθαρών οχημάτων και για την αγορά και τη χρηματοδοτική μίσθωση καθαρού κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών.

Ενισχύσεις μπορούν επίσης να χορηγούνται για τη μετασκευή, την επισκευή και την προσαρμογή των οχημάτων ή του κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών υπό προϋποθέσεις.

Ενισχυόμενες οι μικρομεσαίες και μεγάλες επιχειρήσεις

Επόμενα Βήματα  
Συνοπτικός Οδικός Χάρτης



Δημιουργία Καθεστώτος Ενίσχυσης κατόπιν έγκρισης από Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξετάζει:  
α) την καταλληλότητα και αναλογικότητα κοινοποιούμενου μέτρου ενίσχυσης,  
β) την παροχή αξιόπιστου αντιπαραδείγματος

Ανάγκη εξασφάλισης πόρων

Μέγεθος εταιριών



- ▶ Μεγάλες επιχειρήσεις ✓
- ▶ Μικρομεσαίες επιχειρήσεις ✓

Επιδοτήσεις  
Capex

(Επενδυτικό  
κόστος Πράσινης  
Μετάβασης)



# Κατευθυντήριες γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας

## Επιλέξιμες Δαπάνες

- 1 Δαπάνες για την αγορά και τη χρηματοδοτική μίσθωση καινούργιων ή μεταχειρισμένων καθαρών οχημάτων και για την αγορά και τη χρηματοδοτική μίσθωση καθαρού κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών.
- 2 Ενισχύσεις μπορούν επίσης να χορηγούνται για τη μετασκευή, την επισκευή και την προσαρμογή των οχημάτων ή του κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών στις ακόλουθες περιπτώσεις:
  - όταν τους δίνεται η δυνατότητα να χαρακτηριστούν ως καθαρά οχήματα ή καθαρός κινητός εξοπλισμός υπηρεσιών· ή
  - όταν είναι αναγκαίο να επιτραπεί στα πλοία να χρησιμοποιούν ή να αυξάνουν το μερίδιο για βιοκαύσιμα και συνθετικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων υγρών και αέριων καυσίμων μεταφορών μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, επιπλέον ή εναλλακτικά των ορυκτών καυσίμων
  - όταν είναι αναγκαίο να επιτραπεί στα πλοία να χρησιμοποιούν την αιολική πρόωση

# Κατευθυντήριες γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας

## Ένταση Ενίσχυσης

### Χρήση Αντιπαραδείγματος

- 1** Όταν η επένδυση αφορά την **αγορά ή τη χρηματοδοτική μίσθωση καθαρών οχημάτων ή καθαρού κινητού εξοπλισμού** υπηρεσιών, το σενάριο αντιπαραδείγματος συνίσταται κατά γενικό κανόνα στην αγορά ή τη χρηματοδοτική μίσθωση οχημάτων ή κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών της ίδιας κατηγορίας και της ίδιας χωρητικότητας, τουλάχιστον σύμφωνα με τα ενωσιακά πρότυπα, κατά περίπτωση, που **θα αποτελούσαν αντικείμενο αγοράς ή χρηματοδοτικής μίσθωσης χωρίς την ενίσχυση**.
- 2** Το σενάριο αντιπαραδείγματος μπορεί επίσης να αντιστοιχεί **στη διατήρηση του υφιστάμενου οχήματος ή κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών** σε λειτουργία για περίοδο που αντιστοιχεί στη διάρκεια ζωής της φιλικής προς το περιβάλλον επένδυσης.
- 3** Το σενάριο του αντιπαραδείγματος μπορεί να αφορά **μεταγενέστερη αντικατάσταση του οχήματος** ή του κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών, οπότε θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη **η προεξοφλημένη αξία του οχήματος ή του κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών** και θα πρέπει να εξισώνεται η διαφορά στην αντίστοιχη οικονομική διάρκεια ζωής του εξοπλισμού.

# Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.

3



## Πρόταση Ρύθμισης στο εθνικό πλαίσιο

- ▶ Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.
- ▶ Η μείωση συντελεστών ΦΠΑ εξετάζεται ως μέτρο γενικής εφαρμογής στο πλαίσιο της Οδηγίας 2006/112/ΕΚ και δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, υπό την προϋπόθεση μη επιλεκτικής εφαρμογής.



## Πρόταση Ρύθμισης

- A. Πρόβλεψη μειωμένου ΦΠΑ για την επιβατηγό ναυτιλία (ΙΧ ή/και επιβάτες)
- B. Απαλλαγή με δικαίωμα έκπτωσης από τον ΦΠΑ για την επιβατηγό ναυτιλία.



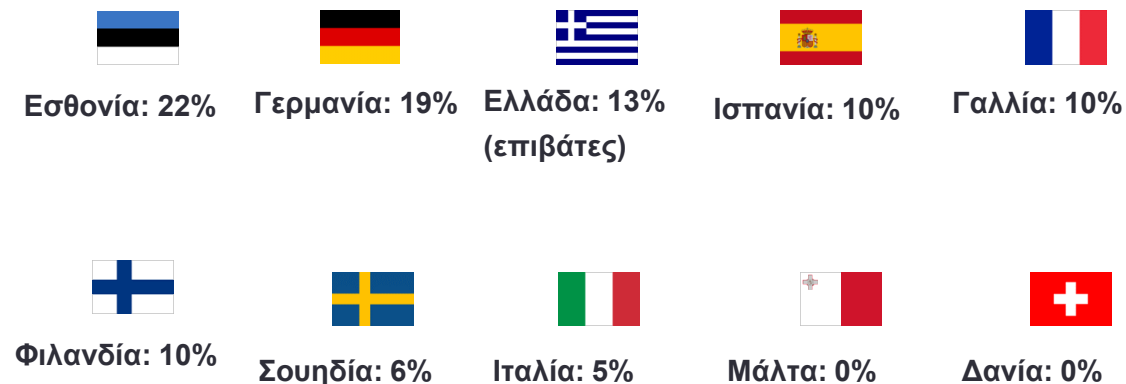
Οι ως άνω επιλογές είναι σύμφωνες με το ενωσιακό δίκαιο (βλ. οδηγία 2006/112/ΕΚ για τον ΦΠΑ, ως ισχύει) και ευθυγραμμίζονται με το υφιστάμενο ύψος ΦΠΑ σε επιβατηγό ναυτιλία των κρατών-μελών Ένωσης.

## Δημιουργία Οδικού Χάρτη



- 1 Προσδιορισμός Δημοσιονομικής Επιβάρυνσης λόγω απώλειας φορολογικών εσόδων
- 2 Νομοθετική Πρωτοβουλία σε συνεργασία με Υπουργείο Οικονομικών και Εθνικής Οικονομίας
- 3 Επεξήγηση αναγκαιότητας μείωσης/στήριξης του κλάδου στην αιτιολογική έκθεση

## Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.<sup>1</sup>



1. Συντελεστής ΦΠΑ στην ακτοπλοΐα σε χώρες της ΕΕ με ανεπτυγμένη επιβατηγό ναυτιλία

## Ενίσχυση Κόστους Παραγωγής Εναλλακτικού/Πράσινου Καυσίμου

- ▶ Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι τα ενεργειακά προϊόντα που παραλαμβάνονται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα για τη ναυσιπλοΐα στα ύδατα της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένης της επαγγελματικής αλιείας, εκτός από την περίπτωση χρησιμοποίησής τους σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, και ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί ενός σκάφους αναψυχής απαλλάσσονται από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, σύμφωνα με το άρθρο 78 του ν. 2960/2001, ως ισχύει.
- ▶ Προτείνεται όπως διερευνηθεί η δυνατότητα της **Ενίσχυσης του Κόστους παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων** που συμμορφώνονται με τα κριτήρια αειφορίας και της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Η κάλυψη του επιπρόσθετου λειτουργικού κόστους που προκύπτει από τη χρήση καθαρών καυσίμων εξετάζεται αποκλειστικά στο πλαίσιο υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΓΟΣ – SGEI), ιδίως για νησιωτικές γραμμές, σύμφωνα με τις αρχές αντιστάθμισης δημόσιας υπηρεσίας και τις CEEAG 2022.





## Το εργαλείο Modernization Fund

- ▶ Αξιοποίηση πόρων Modernization Fund, το οποίο στοχεύει στη στήριξη 13 κρατών μελών ώστε να επιτύχουν τους ενεργειακούς στόχους, συμβάλλοντας στον εκσυγχρονισμό των ενεργειακών συστημάτων και στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοση



## Ρυθμιστικό Πλαίσιο: Κανονισμός 2020/1001

- ▶ Κανονισμός 2020/1001 της Επιτροπής της 09η Ιουλίου 2020 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη λειτουργία του Ταμείου Εκσυγχρονισμού για τη στήριξη επενδύσεων στον εκσυγχρονισμό των ενεργειακών συστημάτων και στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης ορισμένων κρατών μελών



## Ρυθμιστικό Πλαίσιο: Οδηγία (ΕΕ) 2023/959

- ▶ Οδηγία (ΕΕ) 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαΐου 2023 για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK 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.



## Γενικές προϋποθέσεις

1.Κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων



▶ Η επενδυτική πρόταση είναι σύμφωνη με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων (βλ. ενδεικτικά άρθρο 36B ΓΑΚ ή/και Κατευθυντήριες Γραμμές 2022 για το περιβάλλον) <sup>1</sup>

2.Αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης»



▶ Η επενδυτική πρόταση συμμορφώνεται με την αρχή της «μη πρόκλησης σημαντικής βλάβης»

3.Διάρκεια χρηματοδότησης



▶ Η διάρκεια του καθεστώτος δεν υπερβαίνει τα πέντε (5) έτη

4.Αποφυγή διπλής χρηματοδότησης



▶ Αποφυγή διπλής χρηματοδότησης των ίδιων δαπανών με άλλο ενωσιακό ή εθνικό μέσο

5.Προτεραιοποίηση έργων ενέργειας



▶ Οι επενδύσεις στον τομέα της ενεργειακής απόδοσης με στόχο τη μείωση της συνολικής χρήσης ενέργειας μέσω της ενεργειακής απόδοσης, μεταξύ άλλων, στον τομέα μεταφορών, συγκαταλέγονται στις επενδύσεις προτεραιότητας

1. Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με τον οδηγό αξιολόγησης όλα τα μέτρα/έργα του καθεστώτος θα πρέπει κατά προτίμηση να υπόκεινται στο ίδιο καθεστώς κρατικών ενισχύσεων.

# Modernization Fund - Οδικός Χάρτης

## Περιγραφή και Υπεύθυνοι Φορείς


Βήμα	Περιγραφή	Υπεύθυνοι Φορείς
1. Επιλογή	Τα κράτη μέλη επιλέγουν τις επενδύσεις που θα υποβάλλουν για στήριξη από το Ταμείο Εκσυγχρονισμού	▶ Κράτη Μέλη
2. Υποβολή	Υποβολή προτεινόμενων επενδύσεων στην ΕΤΕΠ, την Επιτροπή Επιτροπή Επενδύσεων και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οποτεδήποτε	▶ Κράτη Μέλη
3. Αξιολόγηση	Η ΕΤΕΠ επιβεβαιώνει εάν οι επενδύσεις είναι προτεραιότητας ή διενεργεί τεχνικό και οικονομικό έλεγχο (due diligence)	▶ ΕΤΕΠ
4. Απόφαση	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει απόφαση εκταμίευσης δύο φορές ετησίως	▶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή ▶ Επιτροπή Επενδύσεων
5. Εκταμίευση	Η ΕΤΕΠ μεταφέρει τα κονδύλια στα κράτη μέλη εντός 30 ημερών από την απόφαση εκταμίευσης	▶ ΕΤΕΠ
6. Διαχείριση	Η ΕΤΕΠ εκπλειστηριάζει δικαιώματα της ΕΕ, εισπράττει και διαχειρίζεται τα έσοδα για λογαριασμό των κρατών μελών	▶ ΕΤΕΠ

➤ *Αξιολόγηση από ΕΤΕπ:*

1. Αξιολόγηση συμμόρφωσης επενδυτικής πρότασης με την οδηγία ETS. Στο πλαίσιο αυτό αξιολογείται η τυχόν συμμόρφωση του επενδυτικού σχεδίου προς το εθνικό σχέδιο καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής.
2. Αξιολόγηση συμμόρφωσης προς τους ενωσιακούς κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων (βλ. απόφαση Επιτροπής περί έγκρισης καθεστώτος, υπαγωγή στο πεδίο εφαρμογής του Γενικού Απαλλακτικού Κανονισμού κτλ).

# Πλαίσιο και συνοπτικός οδικός χάρτης για τα προτεινόμενα εργαλεία χρηματοδοτικού μηχανισμού

## Συνοπτικός οδικός χάρτης

Προτεινόμενα εργαλεία χρηματοδοτικού μηχανισμού	Ενέργεια	Χρόνος Υλοποίησης	Εμπλεκόμενοι Φορείς
Δάνεια χαμηλού επιτοκίου	<i>Διαμόρφωση Εθνικού Δανειακού Μηχανισμού, στο πλαίσιο του νέου ΜΠΔΠ 2028–2034</i> 	2 έτη	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο</li> <li>▶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή</li> </ul>
	<i>Υπογραφή Συμφωνίας Χρηματοδότησης (Ταμείο Χαρτοφυλακίου «Πράσινη Μετάβαση Επιβατηγού Ναυτιλίας»)</i> 	1 – 1,5 έτος	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Καθ' ύλην αρμόδια Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης</li> <li>▶ Αρχή/Όργανο Υλοποίησης</li> </ul>
	<i>Νομοθετική Ρύθμιση (άρθρο 100 ν. 4549/2018 και συντελεστής ΦΠΑ)</i> 	3 – 9 μήνες	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών,</li> <li>▶ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής</li> </ul>
	<i>Δημιουργία Καθεστώτος &amp; Έγκριση από Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Νομοθετική Πρωτοβουλία [επιδότηση επιτοκίου]</i> 	1 – 1,5 έτος	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή</li> <li>▶ Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών</li> <li>▶ Υπουργείο Ναυτιλίας</li> <li>▶ ΚΕΜΚΕ</li> </ul>
Επιδότησεις επιπρόσθετου επενδυτικού κόστους	<i>Σχεδιασμός Δράσης Χρηματοδότησης &amp; Ένταξη στην Προγραμματική Περίοδο 2028-2034</i>	3 – 6 μήνες (ΕΣΠΑ 2021-2027)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών,</li> <li>▶ Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής</li> </ul>
Επιδότησεις επιπρόσθετου κόστους καυσίμων	<i>Μεμονωμένη Ενίσχυση ή Δημιουργία Καθεστώτος &amp; Έγκριση από Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ενίσχυση δαπανών]</i>	1 – 1,5 έτος	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή</li> <li>▶ Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών</li> <li>▶ Υπουργείο Ναυτιλίας</li> <li>▶ ΚΕΜΚΕ</li> </ul>

 Στο Παραδοτέο 3 του Master plan διαμορφώθηκε σχέδιο διάταξης, όπου αυτό καθιστάτε εφικτό

 Ανάλυση στην ακόλουθη διαφάνεια

# Πλαίσιο και συνοπτικός οδικός χάρτης διαμόρφωσης εθνικού δανειακού μηχανισμού, στο πλαίσιο του νέου ΜΠΔΠ 2028–2034

## Συνοπτικός οδικός χάρτης

Ενέργεια	Χρόνος Υλοποίησης	Εμπλεκόμενοι Φορείς
<i>Σύνταξη Σχεδίου Καθεστώτος και εξεύρεση διαθέσιμων πηγών χρηματοδότησης</i>	6 μήνες	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ΥΝΑΝΠ</li> <li>▶ ΥΠΟΙΚ</li> </ul>
<i>Σχόλια επί σχεδίου Καθεστώτος</i>	1-2 μήνες	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ΚΕΜΚΕ – Κοινοποίηση σε Ευρωπαϊκή Επιτροπή</li> </ul>
<i>Εξέταση σχεδίου καθεστώτος από Επιτροπή</i>	6-10 μήνες	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG Comp)</li> </ul>
<i>Ενσωμάτωση τυχόν σχολίων Επιτροπής επί σχεδίου καθεστώτος</i>	2 μήνες	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ΥΝΑΝΠ</li> <li>▶ ΥΠΟΙΚ</li> </ul>
<i>Έγκριση καθεστώτος από Επιτροπή</i>	3 μήνες	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή</li> </ul>
<i>Σύνταξη και Δημοσίευση Πρόσκλησης</i>	3 μήνες	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ΥΝΑΝΠ</li> </ul>

Σύνολο: 2 έτη

# Agenda

---

- ▶ Σύνοψη χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης
  - ▶ Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Εργαλείο ΣΔΙΤ & Άγονες γραμμές
  - ▶ Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
  - ▶ **Ανάλυση ESG**
  - ▶ Παράρτημα - Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Παράρτημα - Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
- 



# Η χρήση ρυθμιστικών εργαλείων είναι εφικτή λόγω της ισχυρά θετικής οικονομικής ΚΠΑ του έργου της τάξης των €7 δις, με δείκτη οικονομικού οφέλους/κόστους<sup>1</sup> 1,4

## Βασικό Σενάριο - Οικονομική ΚΠΑ

### Οικονομικά Κόστη & Οφέλη

#### Υπολογισμός

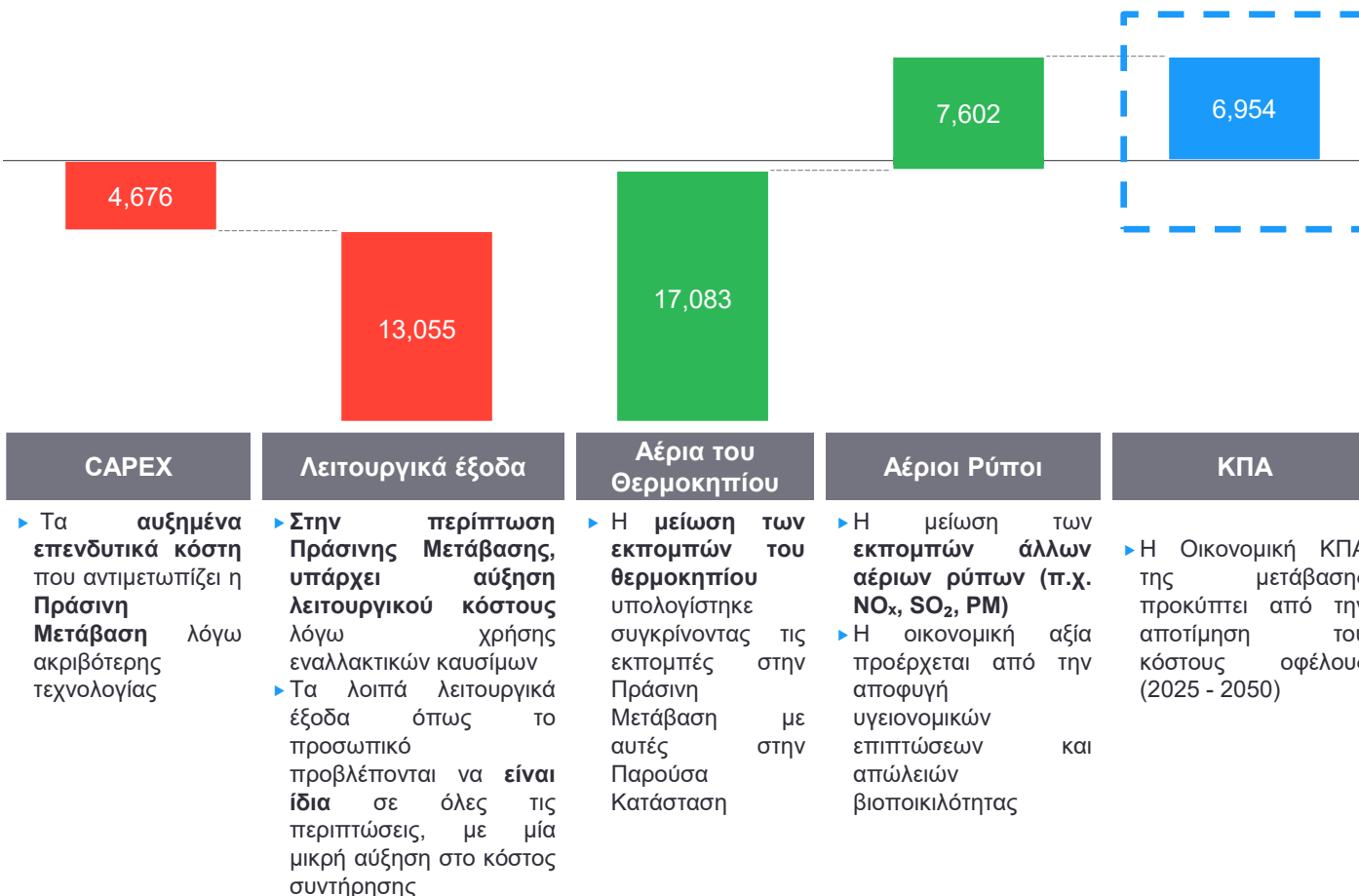
Η **Οικονομική ΚΠΑ** (ENPV) υπολογίζεται συγκρίνοντας το σενάριο της Πράσινης Μετάβασης με την Παρούσα Κατάσταση σε δύο διαστάσεις:

- ▶ **Πρόσθετες Δαπάνες:** Αυξημένο κόστος επένδυσης και λειτουργίας λόγω ακριβότερων τεχνολογιών
- ▶ **Πρόσθετα Κοινωνικά Οφέλη:** Μείωση εκπομπών του θερμοκηπίου και αέριων ρύπων
- ▶ Ο υπολογισμός των κοινωνικών οφελών γίνεται υπολογίζοντας τη μείωση των εκπομπών (σε τόνους) και πολλαπλασιάζοντάς την με το κόστος ανά τόνο που ορίζεται από την ΕΕ

#### Αποτελέσματα

- ▶ Η οικονομική αποτίμηση του κόστους της μετάβασης αντιστοιχεί σε **ΚΠΑ €-17.731 δις**
- ▶ Η οικονομική αποτίμηση των οφελών της μετάβασης αντιστοιχεί σε **ΚΠΑ €24.685 δις**
- ▶ Ο λόγος κόστους οφέλους (**CBR**) της μετάβασης είναι **1,4**

### € ΚΠΑ του οικονομικού οφέλους (σε εκατ. €)<sup>2</sup>



CAPEX	Λειτουργικά έξοδα	Αέρια του Θερμοκηπίου	Αέριοι Ρύποι	ΚΠΑ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Τα <b>αυξημένα επενδυτικά κόστη</b> που αντιμετωπίζει η <b>Πράσινη Μετάβαση</b> λόγω ακριβότερης τεχνολογίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Στην περίπτωση <b>Πράσινης Μετάβασης</b>, υπάρχει <b>αύξηση λειτουργικού κόστους</b> λόγω χρήσης εναλλακτικών καυσίμων</li> <li>▶ Τα λοιπά λειτουργικά έξοδα όπως το προσωπικό προβλέπονται να είναι <b>ίδια</b> σε όλες τις περιπτώσεις, με μία μικρή αύξηση στο κόστος συντήρησης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Η <b>μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου</b> υπολογίστηκε συγκρίνοντας τις εκπομπές στην Πράσινη Μετάβαση με αυτές στην Παρούσα Κατάσταση</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Η μείωση των <b>εκπομπών άλλων αέριων ρύπων</b> (π.χ. <b>NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, PM</b>)</li> <li>▶ Η οικονομική αξία προέρχεται από την αποφυγή υγειονομικών επιπτώσεων και απώλειών βιοποικιλότητας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Η Οικονομική ΚΠΑ της μετάβασης προκύπτει από την αποτίμηση του κόστους οφέλους (2025 - 2050)</li> </ul>

1. Ο λόγος κόστους-οφέλους (CBR) είναι το πηλίκο της προ εξοφλημένης αξίας των ωφελειών προς την προ εξοφλημένη αξία των δαπανών. CBR > 1 σημαίνει οικονομική βιωσιμότητα; 2. Περαιτέρω ανάλυση και αναλυτική παρουσίαση των επιμέρους υπολογισμών περιλαμβάνεται στο Παραδοτέο 2

# Συνιστάμενοι Περιβαλλοντικοί Δείκτες Απόδοσης προς έλεγχο λιμένων, πλοίων & διαδρομών

## Περιβαλλοντικοί Δείκτες Απόδοσης

### 1 Εκπομπές Αερίων Θερμοκηπίου & Ποιότητα Αέρα

- **Μείωση Εκπομπών:** Αξιολόγηση εκπομπών CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> (Αερίων Θερμοκηπίου, GHG) και σωματιδίων (PM) από πλοία, εξοπλισμό λιμανιού και εφοδιαστικές υπηρεσίες (logistics).
- **Υιοθέτηση Εναλλακτικών Καυσίμων:** Εκτίμηση της δυνατότητας χρήσης καυσίμων χαμηλού άνθρακα (LNG, βιοκαύσιμα, υδρογόνο, αμμωνία).
- **Παροχή Ενέργειας από Στεριά στα Πλοία:** Ανάλυση εφικτότητας της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από τη στεριά ώστε τα πλοία να απενεργοποιούν τους κινητήρες τους κατά την παραμονή στο λιμάνι.
- **Αντιστάθμιση Άνθρακα και Στόχοι Μηδενικών Εκπομπών:** Υιοθέτηση στρατηγικών αντιστάθμισης εκπομπών, όπως αναδάσωση ή δέσμευση άνθρακα.

### 2 Ενέργεια και Ενεργειακή Αποδοτικότητα

- **Ενσωμάτωση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας:** Εξερεύνηση της δυνατότητας εγκατάστασης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο λιμάνι (ηλιακή, αιολική) και στα πλοία.
- **Ενεργειακά Αποδοτικός Εξοπλισμός:** Αξιολόγηση και αναβάθμιση του εξοπλισμού λιμανιού και πλοίων (π.χ., ηλεκτρικοί γερανοί, σχέδια χαμηλής αντίστασης στα πλοία).
- **Πρότυπα Πράσινης Δόμησης:** Ενσωμάτωση ενεργειακής απόδοσης στα κτήρια του λιμανιού, με στόχους πιστοποίησης όπως LEED ή BREEAM.

### 3 Ηχορύπανση και Φωτορύπανση

- **Μέτρα Ελέγχου Θορύβου:** Αξιολόγηση των επιπτώσεων του θορύβου στην τοπική κοινωνία και τη θαλάσσια ζωή, περιλαμβάνοντας τους κινητήρες των πλοίων, τον εξοπλισμό και τους ήχους κατασκευών.
- **Μείωση Φωτορύπανσης:** Εφαρμογή λύσεων φωτισμού που ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις στην άγρια ζωή και στις γειτονικές κοινότητες, ακολουθώντας τις βέλτιστες πρακτικές.

### 4 Διαχείριση Υδάτων και Θαλάσσια Βιοποικιλότητα

- **Ποιότητα Νερού:** Παρακολούθηση και διαχείριση εκροών λυμάτων, έρματος και χημικών για την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων.
- **Προστασία Θαλάσσιων Οικοσυστημάτων:** Αξιολόγηση των επιπτώσεων της ανάπτυξης του λιμανιού στη θαλάσσια βιοποικιλότητα και υιοθέτηση μέτρων προστασίας για ευάλωτα είδη.
- **Επεξεργασία Λυμάτων και Έλεγχος Απορροής:** Διασφάλιση επαρκούς επεξεργασίας λυμάτων και όμβριων υδάτων για την προστασία της ποιότητας των τοπικών υδάτων.

### 5 Διαχείριση Αποβλήτων

- **Μείωση και Ανακύκλωση Αποβλήτων:** Υλοποίηση προγραμμάτων διαχωρισμού, ανακύκλωσης και μείωσης αποβλήτων, τόσο στο λιμάνι όσο και στα πλοία.
- **Διαχείριση Επικίνδυνων Υλικών:** Αναγνώριση και διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, όπως έλαια, χημικά και βαρέα μέταλλα.

### 6 Κλίμα

- **Μέτρα Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή:** Σχεδιασμός για την αντιμετώπιση της ανόδου της στάθμης της θάλασσας, καταιγίδων και ακραίων καιρικών φαινομένων για να εξασφαλιστεί η ανθεκτικότητα των υποδομών.
- **Βιώσιμη Εξαγωγή και Ανάκτηση Γης:** Χρήση βιώσιμων πρακτικών για την εξαγωγή και ανάκτηση γης ώστε να ελαχιστοποιηθεί η περιβαλλοντική αναστάτωση.

# Συνιστάμενοι Κοινωνικοί Δείκτες Απόδοσης προς έλεγχο λιμένων, πλοίων & διαδρομών

## Κοινωνικοί Δείκτες Απόδοσης

### Εμπλοκή και Επίδραση στην Κοινότητα

- **Διαβούλευση με την Τοπική Κοινότητα:** Διεξαγωγή συζητήσεων με τις τοπικές κοινότητες που επηρεάζονται από τις δραστηριότητες του λιμανιού και των πλοίων.
- **Υγεία και Ασφάλεια:** Εφαρμογή αυστηρών πρωτοκόλλων για την προστασία της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων, των ναυτικών και των κατοίκων.
- **Οφέλη στην Κοινότητα:** Διερεύνηση πρωτοβουλιών που υποστηρίζουν την τοπική απασχόληση, την εκπαίδευση και την ανάπτυξη υποδομών.

### Επίδραση στην Τοπική Οικονομία και τον Τουρισμό

- **Οικονομική Ανάπτυξη:** Αξιολόγηση της επίδρασης στην τοπική οικονομία, συμπεριλαμβάνοντας θετικές (δημιουργία θέσεων εργασίας) και πιθανές αρνητικές επιπτώσεις (αυξημένη κίνηση).
- **Επιπτώσεις στον Τουρισμό:** Αξιολόγηση της ισορροπίας μεταξύ βιομηχανικών δραστηριοτήτων και τοπικού τουρισμού, ώστε οι βιομηχανικές δραστηριότητες να μην εμποδίζουν την τουριστική ανάπτυξη.

- **Δίκαιες Εργασιακές Πρακτικές:** Εφαρμογή πρακτικών με δίκαιες αποδοχές, καλές συνθήκες εργασίας και δικαιώματα σωματείων.
- **Κατάρτιση και Ανάπτυξη:** Παροχή εκπαίδευσης για τη βελτίωση των δεξιοτήτων και την προσαρμοστικότητα του εργατικού δυναμικού.
- **Διαφορετικότητα και Συμπερίληψη:** Προώθηση της διαφορετικότητας στις προσλήψεις, με έμφαση στη φυλετική, ηλικιακή και έμφυλη ποικιλότητα.

### Εργασιακά Πρότυπα και Συνθήκες Εργασίας

- **Διαχείριση Ποιότητας Αέρα:** Έλεγχος των εκπομπών για την προστασία της δημόσιας υγείας, με έμφαση σε κοινότητες κοντά στο λιμάνι.
- **Μέτρα Μείωσης Θορύβου:** Υιοθέτηση ηχοπετασμάτων και άλλων μέτρων για τη μείωση του θορύβου στις γειτονικές περιοχές.
- **Κοινωνικά Προγράμματα:** Δημιουργία προγραμμάτων κοινοτικής ενίσχυσης, όπως πράσινων χώρων και εκπαιδευτικών πόρων για την αειφορία.

### Δημόσια Υγεία και Ποιότητα Ζωής

# Συνιστάμενοι Δείκτες Απόδοσης Διακυβέρνησης προς έλεγχο λιμένων, πλοίων & διαδρομών

## Δείκτες Απόδοσης Διακυβέρνησης

### Συμμόρφωση με Κανονισμούς και Πρότυπα

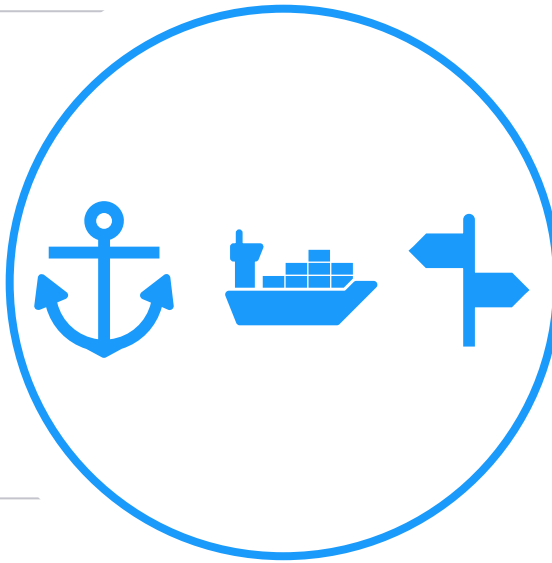
- **Συμμόρφωση με την ΕΕ:** Διασφάλιση συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της ΕΕ, όπως το Σύστημα Εμπορίας Εκπομπών (ETS) και την Οδηγία για τη Θαλάσσια Στρατηγική.
- **Πιστοποιήσεις και Πρότυπα:** Απόκτηση πιστοποιήσεων όπως ISO 14001 (περιβαλλοντική διαχείριση) και ISO 45001 (υγεία και ασφάλεια στην εργασία).

### Ηθική Επιχειρηματική Συμπεριφορά

- **Πολιτικές κατά της Διαφθοράς:** Εφαρμογή πρακτικών κα διαφθοράς σύμφωνα με τα πρότυπα της συμπεριλαμβανομένων των διαφανών διαδικασιών προμη
- **Διαχείριση Κινδύνων Τρίτων Μερών:** Αξιολόγηση και διασφαλί

### Δομή Διακυβέρνησης και Υπευθυνότητα

- **Ανάθεση Ηγεσίας ESG:** Διορισμός ηγετικών στελεχών και υπευθύνων για την καθοδήγηση και διαχείριση των στόχων και επιδόσεων ESG.
- **Κίνητρα απόδοσης:** Ενσωμάτωση των στόχων ESG στις αξιολογήσεις απόδοσης και τα κίνητρα για διευθυντικά και εργαζόμενα στελέχη, ώστε να εξασφαλιστεί η υπευθυνότητα.



### Διαφάνεια και Αναφορές

- **Αναφορές Βιωσιμότητας:** Τακτική αναφορά σε δείκτες ESG σύμφωνα με κανονισμούς της ΕΕ και διεθνή πρότυπα (π.χ. GRI, TCFD).
- **Διαφάνεια προς τα Ενδιαφερόμενα Μέρη:** Διατήρηση ανοικτής επικοινωνίας με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις, την πρόοδο και τις προκλήσεις του έργου.

### Διαχείριση Κινδύνων και Ετοιμότητα για Κρίσεις

- **Αξιολόγηση Κινδύνων ESG:** Διεξαγωγή τακτικών αξιολογήσεων κινδύνων για την αναγνώριση και μετριασμό κινδύνων που σχετίζονται με ESG (π.χ. διαρροές πετρελαίου ή άλλων χημικών ουσιών, διακοπές στην αλυσίδα εφοδιασμού).
- **Σχέδια Αντιμετώπισης Κρίσεων:** Εγκαθίδρυση σχεδίων για περιβαλλοντικά ατυχήματα, φυσικές καταστροφές ή περιστατικά ασφάλειας, εξασφαλίζοντας άμεση ανταπόκριση και όσο το δυνατόν ταχύτερη ανάκαμψη.

# Συνοπτικά αποτελέσματα ανάλυσης ESG

## Σύνοψη ανάλυσης ESG

Η ενσωμάτωση ESG κριτηρίων στη μελέτη αποτελεί **αναγκαία** και **στρατηγική επιλογή**:

- ✓ Τη **βιωσιμότητα** της ελληνικής ακτοπλοΐας
- ✓ Την **εξασφάλιση επιδοτήσεων** και ευρωπαϊκής χρηματοδότησης
- ✓ Τη **συμμόρφωση** με το ευρωπαϊκό **ρυθμιστικό πλαίσιο**
- ✓ **Αξιολόγηση επιπτώσεων** και **κινδύνων** περιβάλλοντος, κοινωνίας και διακυβέρνησης για την Πράσινη Μετάβαση της ακτοπλοΐας.

### Περιβαλλοντικά



Εκπομπές CO<sub>2</sub> (2023: ~2,3Mt) με στόχο μείωση έως 85% έως το 2050.

Εναλλακτικά καύσιμα: LNG, H<sub>2</sub>, Μεθανόλη → επενδυτικό κόστος >€13 δις

Ευκαιρίες: Χρηματοδοτικά εργαλεία, shore power, biofuels.

### Κοινωνικά



Ενίσχυση απασχόλησης & επανεκπαίδευσης.

Βελτίωση ποιότητας ζωής σε νησιωτικές κοινότητες.

Ενίσχυση τοπικής οικονομίας & τουρισμού.

### Διακυβέρνηση



ESG compliance στα ΣΔΙΤ, δρομολόγηση & συμβάσεις.

Καθιέρωση ESG KPIs, ετήσια αναφορά ESG.

Διαφάνεια – Δημόσιοι έλεγχοι – Μηχανισμός παρακολούθησης

# Agenda

---

- ▶ Σύνοψη χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης
  - ▶ Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Εργαλείο ΣΔΙΤ & Άγονες γραμμές
  - ▶ Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
  - ▶ Ανάλυση ESG
  - ▶ **Παράρτημα - Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης**
  - ▶ Παράρτημα - Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
- 



# Η εκτίμηση του χρηματοδοτικού κενού των ΜμΕ ύψους €2,65 δισ. πραγματοποιείται βάσει υποθέσεων εργασίας και ενέχει υψηλό βαθμό αβεβαιότητας λόγω έλλειψης δεδομένων από αρμόδιους φορείς<sup>1</sup>

Μεθοδολογική προσέγγιση εκτίμησης χρηματοδοτικού κενού ΜμΕ (περιλαμβάνονται οι άγονες γραμμές)

## Περιορισμοί και παραδοχές

### Μεθοδολογική προσέγγιση για τον υπολογισμό του χρηματοδοτικού κενού:

- ▶ Η Ένωση υιοθέτησε τις εξής βασικές παραδοχές προκειμένου να υπολογιστεί το χρηματοδοτικό κενό, οι οποίες παρατίθενται στο Π1 και έχουν συζητηθεί με το ΥΝΑΝΠ:
  - Τα πλοία κατηγοριοποιήθηκαν σε δώδεκα (12) κατηγορίες, βάσει:
    - Ειδικού τύπου ναυπήγησης κάθε πλοίου
    - Εύρος ολικής χωρητικότητας (Gross Tonnage – GT, σε τόρους)
  - Στη συνέχεια επιλέχθηκαν τρία (3) αντιπροσωπευτικά πλοία ανά κατηγορία πλοίου και υπολογίστηκαν τα βασικά χρηματοοικονομικά μεγέθη για τον υπολογισμό του χρηματοδοτικού κενού

### Εκτίμηση χρηματοδοτικού κενού ΜμΕ

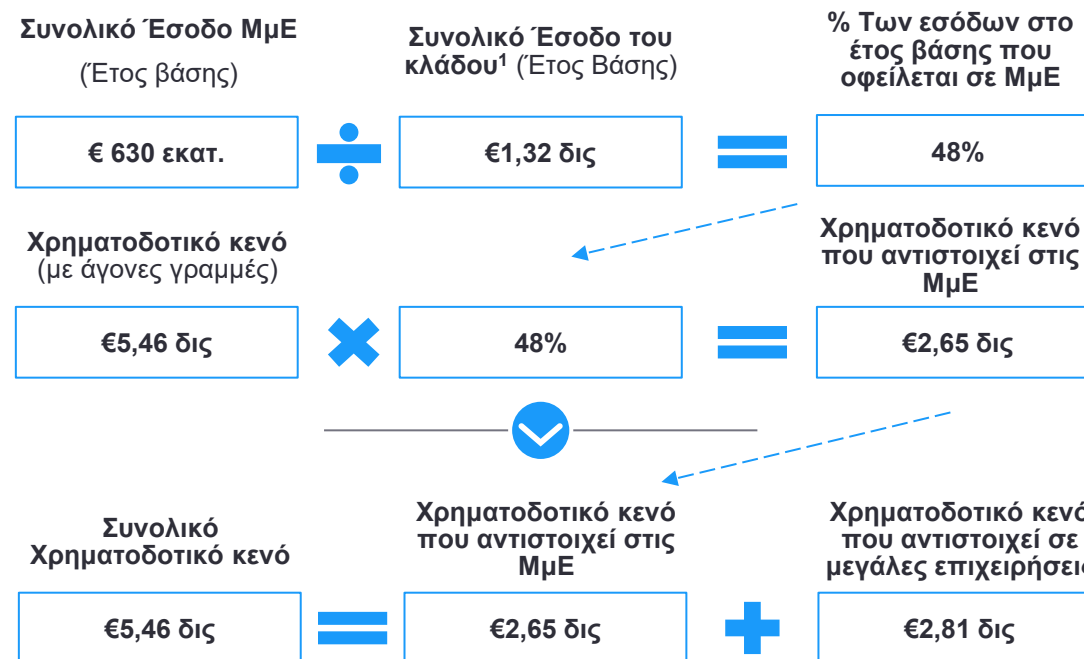
- ▶ Η προσέγγιση του χρηματοδοτικού κενού για τις ΜμΕ ενέχει σημαντικό περιθώριο σφάλματος, καθότι βασίζεται σε υποθέσεις εργασίας, οι οποίες δεν έχουν επιβεβαιωθεί από δεδομένα εσόδων που ζητήθηκαν από αρμόδιους φορείς<sup>1</sup>
- ▶ Πιο συγκεκριμένα, η εκτίμηση του συνολικού χρηματοδοτικού κενού που αντιστοιχεί σε ΜμΕ βασίζεται αποκλειστικά σε υποθέσεις εργασίας και στηρίζεται στη συσχέτιση μεταξύ των εσόδων ανά κατηγορία πλοίου στο έτος βάσης και του αντίστοιχου χρηματοδοτικού κενού, όπως αυτή παρατηρείται στο σύνολο της επιβατηγού ναυτιλίας (σύμφωνα με τη μεθοδολογική βάση, βλέπε δεξιά)
- ▶ Τα δεδομένα των εσόδων δεν ελήφθησαν από τους αρμόδιους φορείς και υπολογίστηκαν προσεγγιστικά. Πιο συγκεκριμένα:
  - Στο έτος βάσης η επιβατική κίνηση, όπου δεν δόθηκε από το ΥΝΑΝΠ, προσεγγίστηκε με βάση ένα συντελεστή πληρότητας
  - Τα έσοδα υπολογίστηκαν προσεγγιστικά υπολογιστικά λαμβάνοντας υπόψη την ανωτέρα επιβατική κίνηση και τιμές εισιτηρίου από ανοιχτές πηγές<sup>2</sup>

## Εκτίμηση χρηματοδοτικού κενού ΜμΕ

- ▶ Η εκτίμηση του συνολικού χρηματοδοτικού κενού που αντιστοιχεί σε Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις βασίζεται αποκλειστικά σε υποθέσεις εργασίας και στηρίζεται στη συσχέτιση μεταξύ των εσόδων ανά κατηγορία πλοίου στο έτος βάσης και του αντίστοιχου χρηματοδοτικού κενού, όπως αυτή παρατηρείται στο σύνολο της επιβατηγού ναυτιλίας

### Μεθοδολογική βάση:

- ▶ Βάσει ανάλυσης στις 12 κατηγορίες του στόλου ακτοπλοΐας διαπιστώθηκε ισχυρή συσχέτιση μεταξύ του μεριδίου των εσόδων κάθε κατηγορίας στο έτος βάσης και του αντίστοιχου μεριδίου στο χρηματοδοτικό κενό (συντελεστής συσχέτισης >0.97)



1. Κυρίως από ΣΕΕΝ/ΣΕΤΑΚ ή άλλους αρμόδιους φορείς  
2. Η μεθοδολογία παρουσιάζεται στο Π1 & Π2

# Ανάλυση χρηματοδοτικού κενού, εργαλείων χρηματοδότησης και μεταβατικών κανονιστικών δαπανών ανά έτος καθώς και η Καθαρά Παρούσα Αξία (ΚΠΑ) (A) - (B)

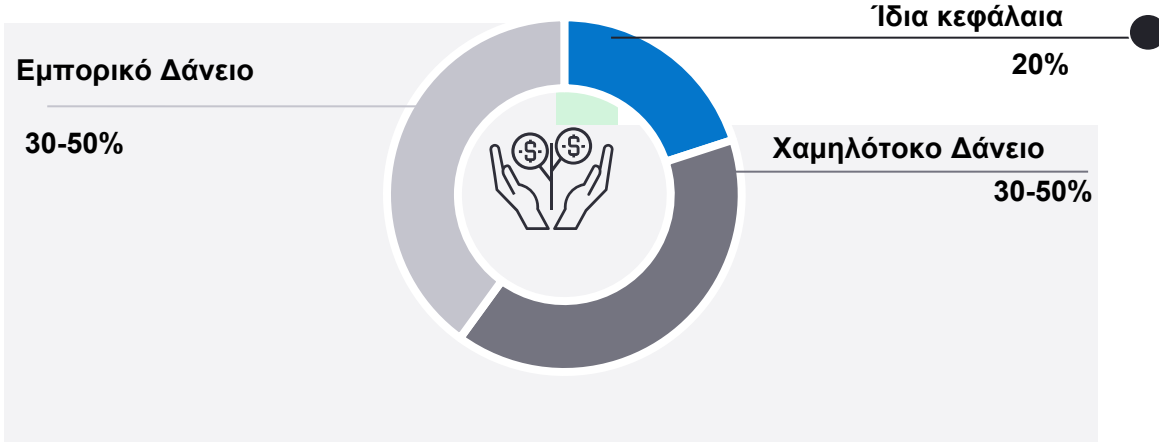
Συμπεριλαμβανομένων άγονων γραμμών

Δις €	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	ΚΠΑ
Έσοδα	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Επιδότησεις άγονων γραμμών	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Συνολικά Έσοδα</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Κόστος επένδυσης	0,0	-0,8	-0,2	-0,2	-0,3	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-2,3
Χρηματοδοτικό κόστος	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,7
Κόστος καυσίμου	-0,2	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,5	-0,4	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-2,8
Άλλα λειτουργικά κόστη	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,2
Φόρος εισοδήματος	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5
<b>Χρηματοδοτικό κενό</b>	<b>-0,2</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>-5,5</b>
<b>Δάνεια χαμηλού επιτοκίου</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,8</b>
<b>Επιδότησεις CAPEX &amp; OPEX</b>	<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>
<b>Ενίσχυση εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>1,6</b>
<b>Αποφυγή χρηματοδοτικού κόστους δανεισμού, λόγω επιδότησης επιπρόσθετου CAPEX</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,1</b>	<b>0,7</b>
<b>Χρηματοδοτικός μηχανισμός</b>	<b>0,2</b>	<b>1,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>5,5</b>
<b>Μεταβατικές κανονιστικές δαπάνες</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-1,8</b>

# Βασικά χαρακτηριστικά του μηχανισμού χαμηλότοκης χρηματοδότησης για την Πράσινη Μετάβαση



## Ενδεικτικό Σχήμα Χρηματοδότησης



## Ίδια κεφάλαια

- Τα ίδια κεφάλαια μπορούν να περιλαμβάνουν:
- Ίδια συμμετοχή Συμμετοχικούς πόρους του επενδυτή

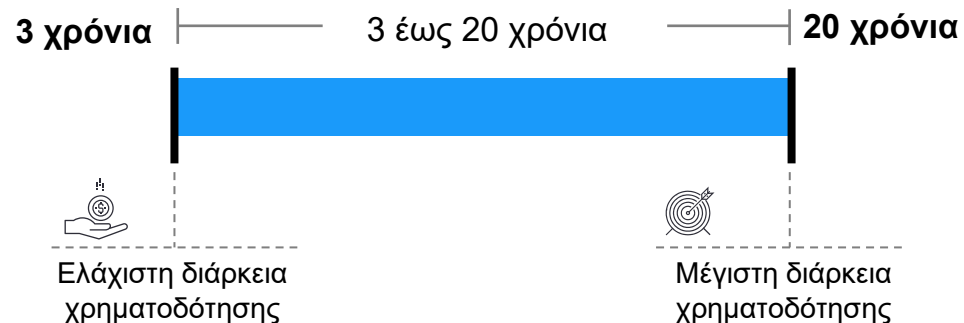


## Επιτόκιο Χαμηλότοκου δανείου

- Το επιτόκιο διαμορφώνεται είτε ως:
- το ελάχιστο επιτόκιο (**Minimum Rate**)
  - Το άθροισμα του βασικού επιτοκίου (**Base Rate**) και του Πιστωτικού Περιθωρίου (**Credit Premium**)
  - Το Minimum Rate εφαρμόζεται μόνο σε περιπτώσεις που πληρούνται συγκεκριμένα κριτήρια επιλεξιμότητας



## Διάρκεια Χρηματοδότησης



## Μηχανισμός Πράσινης Μετάβασης

- ▶ Δομή δανειοδοτικού μηχανισμού:
  - ▶ 20% Ίδια κεφάλαια
  - ▶ 30% Εμπορικά δάνεια
  - ▶ 50% Επιδοτούμενα δάνεια
- ▶ Διάρκεια: 19 χρόνια
- ▶ Επιτόκιο επιδοτούμενου δανείου: Εφαρμόζεται το Ελάχιστο Επιτόκιο (Minimum Rate)

# Agenda

---

- ▶ Σύνοψη χρηματοδοτικού κενού και εργαλείων χρηματοδότησης
  - ▶ Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ Εργαλείο ΣΔΙΤ & Άγονες γραμμές
  - ▶ Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων
  - ▶ Ανάλυση ESG
  - ▶ Παράρτημα - Καταγραφή απαιτήσεων χρηματοδότησης
  - ▶ **Παράρτημα - Σχεδιασμός των αρχών χρηματοδότησης και προϋποθέσεων**
- 



Στο πλαίσιο του παραδοτέου no. 3 «Πιθανές πηγές χρηματοδότησης και κριτήρια επιλεξιμότητας», συμπληρωματικά με το από 24.1.2024 υποβληθέν παραδοτέο της νομικής ομάδας, ως επικαιροποιήθηκε, επαγόμεθα συμπληρωματικά τα ακόλουθα αναφορικά με την **αναζήτηση τρόπων κάλυψης του χρηματοδοτικού κενού δαπανών CAPEX** [πχ δαπάνες retrofit]:

Όσον αφορά στην κάλυψη του επιπρόσθετου λειτουργικού κόστους που προκύπτει από τη χρήση καθαρών καυσίμων, η σχετική διερεύνηση εξετάζεται αποκλειστικά στο πλαίσιο υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΓΟΣ – SGEI), ιδίως για νησιωτικές γραμμές, σύμφωνα με τις αρχές αντιστάθμισης δημόσιας υπηρεσίας και τις CEEAG 2022.

---

### **I. Σενάριο No. 1-Πρόταση Ρύθμισης σε Ενωσιακό Επίπεδο**

Στο πλαίσιο αναζήτησης διαθέσιμων και συμβατών, με το ενωσιακό δίκαιο, χρηματοδοτικών εργαλείων με στόχο την αντικατάσταση του στόλου χάριν μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (Co<sub>2</sub>) η εγκαθίδρυση δανειακού μηχανισμού σε ενωσιακό επίπεδο θα συνέβαλε τα μέγιστα στην ασφάλεια δικαίου και θα διασφάλιζε την ύπαρξη των αναγκαίων πόρων.

Ειδικότερα, ακολουθώντας τις καλές πρακτικές (best practices) του ενωσιακού οικοδομήματος [βλ. ενδεικτικά Δανειακό Μηχανισμό του Μηχανισμού Δίκαιης Μετάβασης (ΜΔ) (Private Sector Loans Facility –PSLF), κατ' εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 1229/2021], η εγκαθίδρυση δανειακού μηχανισμού σε ενωσιακό επίπεδο θα μπορούσε να λάβει χώρα ως εξής:

- Θέσπιση Ενωσιακού Κανονισμού για την εγκαθίδρυση δανειακού μηχανισμού,
- Προτείνεται όπως η ενίσχυση που θα δίνεται μέσω του Ενωσιακού Κανονισμού φέρει τη μορφή της συνδυαστικής στήριξης:
  - i. Δανείου που χορηγείται από τον εταίρο χρηματοδότησης (ενδεικτικά: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων),
  - ii. Επιχορήγησης από τον προϋπολογισμό της Ένωσης μέσω στήριξης που παρέχεται υπό καθεστώς άμεσης διαχείρισης.

## **II. Σενάριο Νο. 2-Πρόταση Ρύθμισης σε Εθνικό Επίπεδο**

Σε περίπτωση όπου δεν καταστούν ώριμες οι συνθήκες σε ενωσιακό επίπεδο για την εγκαθίδρυση δανειακού μηχανισμού κατά τα ανωτέρω, εξετάζονται οι ακόλουθες προτάσεις σε επίπεδο εθνικής έννομης τάξης.

Εξ αρχής διευκρινίζεται ότι τα προτεινόμενα μέτρα επιδιώκεται να υπαχθούν, κατά το δυνατόν, στο πεδίο εφαρμογής του Γενικού Απαλλακτικού Κανονισμού (ΓΑΚ – Κανονισμός (ΕΕ) 651/2014), προκειμένου να αποφευχθεί η ανάγκη προηγούμενης κοινοποίησης. Για τις περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από τον ΓΑΚ, ιδίως λόγω των ιδιαιτεροτήτων του τομέα της ναυτιλίας, τα μέτρα θα αξιολογηθούν βάσει των Κατευθυντήριων Γραμμών για το Κλίμα, την Ενέργεια και το Περιβάλλον (CEEAG 2022), κατόπιν έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

## A. ΕΣΠΑ 2021-2027 Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα

Στο επίπεδο χορήγησης ενίσχυσης (grants) και για τις εταιρείες του κλάδου που αποτελούν Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ)<sup>1</sup>, επισημαίνεται ότι η αντικατάσταση/ μετασκευή του στόλου της επιβατηγού ναυτιλίας χάριν περιορισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, αυτή δύναται να ενταχθεί στην Προτεραιότητα «Βελτίωση της πρόσβασης των επιχειρήσεων σε χρηματοδότηση»<sup>2</sup>, η οποία εντάσσεται στο Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Αναφορικά με την έννοια της μικρομεσαίας επιχείρησης σημειώνεται ότι στο άρθρο 2 του Παραρτήματος Ι του ΓΑΚ προβλέπονται τα κάτωθι:

«1. Η κατηγορία των πολύ μικρών, μικρών και μεσίων επιχειρήσεων («ΜΜΕ») αποτελείται από επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερους από 250 εργαζομένους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα 50 εκατ. ευρώ και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 43 εκατ. ευρώ.

2. Στην κατηγορία των ΜΜΕ, ως μικρή επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 50 εργαζομένους και της οποίας ο ετήσιος κύκλος εργασιών και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 10 εκατ. ευρώ.

3. Στην κατηγορία των ΜΜΕ, ως πολύ μικρή επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 10 εργαζομένους και της οποίας ο ετήσιος κύκλος εργασιών και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 2 εκατ. ευρώ.».

<sup>2</sup> Προτεραιότητα 3: Βελτίωση πρόσβασης επιχειρήσεων σε χρηματοδότηση: Στην προτεραιότητα αυτή εντάσσεται κατά πρώτον ο ειδικός στόχος «Ανάπτυξη και ενίσχυση των ικανοτήτων έρευνας και καινοτομίας και αξιοποίηση των προηγμένων τεχνολογιών». Σκοπός του παρόντος Ειδικού Στόχου είναι μέσω Χρηματοδοτικών Μέσων (ΧΜ) & κατεχοχόν με κεφάλαια επιχειρηματικών συμμετοχών η υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας, της βελτίωσης των ικανοτήτων έρευνας & καινοτομίας καθώς και της αξιοποίησης προηγμένων τεχνολογιών των επιχειρήσεων με έμφαση στην προώθηση της ίδρυσης & ανάπτυξης καινοτόμων & νεοφυών δυναμικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με το εγκριθέν πρόγραμμα, από τα αρχικά στάδια σχεδιασμού σκοπός του Ειδικού στόχου είναι η διευκόλυνση της πρόσβασης ελληνικών επιχειρήσεων ή επιχειρήσεων με ισχυρό ελληνικό αποτύπωμα στη χρηματοδότηση με κεφάλαια επιχειρηματικών συμμετοχών. Με την εμπειρία του EquiFund, που παρουσιάζεται σε πανευρωπαϊκές εκδηλώσεις ως παράδειγμα βέλτιστης πρακτικής, η πολιτική ενίσχυσης των κεφαλαίων επιχειρηματικών συμμετοχών θα συνεχιστεί & θα ενισχυθεί μέσω του παρόντος ειδικού στόχου & ειδικότερα της δράσης: Ενίσχυση με κεφάλαιο σποράς επιχειρηματικών πρωτοβουλιών (συμπεριλαμβανομένου αυτών από ερευνητικά κέντρα, πανεπιστήμια, & επιχειρήσεις) & στήριξη έργων ίδρυσης & αρχικής ανάπτυξης επιχειρήσεων, με τη συνεργασία χρηματοδοτικών οργανισμών, όπως τράπεζες, επιχειρηματικά κεφάλαια & επιχειρηματικοί άγγελοι. Η δράση θα στηρίξει την επιχειρηματικότητα, αναλαμβάνοντας το υψηλό εγγενές ρίσκο στον τομέα αυτού του είδους των επενδύσεων. Αυτό σημαίνει ότι αναλαμβάνει το ρίσκο που συνεπάγεται η επένδυση σε μια επιχείρηση που μόλις συστάθηκε ή σε μια επιχειρηματική ιδέα που δεν έχει δοκιμαστεί πλήρως στην αγορά ή σε ένα προϊόν που στηρίζεται στην καινοτομία & την έρευνα, όταν η ιδέα, η ομάδα & το όλο εγχείρημα προδιαγράφονται βιώσιμα & προσοδοφόρα. Η συγκεκριμένη δράση αφορά ταμείο επιχειρηματικών συμμετοχών σε νεοϊδρυόμενες ή/και καινοτόμες επιχειρήσεις ιδίως σε τεχνολογίες αιχμής.

<sup>3</sup> Χάριν πληρότητας επισημαίνεται ότι στο άρθρο 7 του Κανονισμού (ΕΕ) 2021/1058, (Εξαιρέση από το πεδίο εφαρμογής του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής) ορίζεται ότι: «1. Το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής δεν στηρίζουν: [...] β) επενδύσεις για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Στο αναφερόμενο παράρτημα Ι περιλαμβάνεται σχετικά: [...] Θαλάσσιες μεταφορές Δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757, εξαιρουμένων των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών που καλύπτονται από το άρθρο 2 παράγραφος 1α και, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, από το άρθρο 2 παράγραφος 1β του εν λόγω κανονισμού [σ.σ. η δραστηριότητα αυτή προστέθηκε με την Οδηγία (ΕΕ) 2023/959 (16-05-2023)]. Ειδικότερα, στο άρθρο 2 του ΕΕ2015/757 προβλέπεται ότι: «1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000, όσον αφορά τις εκπομπές CO2 που παράγονται κατά τη διάρκεια των πλόων τους από τον τελευταίο λιμένα κατάπλου προς λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους και από λιμένα κατάπλου που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους προς τον επόμενο λιμένα κατάπλου, καθώς και ενόσω βρίσκονται εντός λιμένων κατάπλου που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους».

## **II. Δημιουργία Καθεστώτος Χρηματοδότησης Επιχειρηματικού Κινδύνου για ΜΜΕ Επιχειρήσεις επί τη βάση του άρθρου 21 του ΓΑΚ**

Στις διατάξεις του άρθρου 21 του ΓΑΚ περί ενισχύσεων για τη χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου προβλέπονται τα κάτωθι:

*«1. Τα καθεστώτα ενισχύσεων για τη χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου υπέρ των ΜΜΕ συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.*

*2. Τα κράτη μέλη, είτε απευθείας είτε μέσω εντεταλμένης οντότητας, υλοποιούν το μέτρο χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου μέσω ενός ή περισσότερων ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών. Τα κράτη μέλη ή οι εντεταλμένες οντότητες παρέχουν δημόσια συνεισφορά σε ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς σύμφωνα με τις παραγράφους 9 έως 13 και οι ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, σύμφωνα με τις παραγράφους 14 έως 17, πραγματοποιούν επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου σύμφωνα με τις παραγράφους 4 έως 8, σε επιλέξιμες επιχειρήσεις που συμμορφώνονται με την παράγραφο 3. Τα κράτη μέλη και οι εντεταλμένες οντότητες δεν επενδύουν απευθείας στις επιλέξιμες επιχειρήσεις χωρίς τη συμμετοχή ενδιάμεσου χρηματοπιστωτικού οργανισμού.*

*3. Οι επιλέξιμες επιχειρήσεις είναι επιχειρήσεις που αποτελούν **μη εισηγμένες ΜΜΕ** και πληρούν, τη στιγμή της αρχικής επένδυσης για τη χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου, τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:*

*α) δεν ασκούν δραστηριότητες σε καμία αγορά·*

*β) δραστηριοποιούνται σε οποιαδήποτε αγορά για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:*

*i) λιγότερο από 10 έτη μετά την καταχώρισή τους, ή*

*ii) λιγότερο από επτά έτη μετά την πρώτη εμπορική τους πώληση.*

*Όταν έχει εφαρμοστεί μία από τις περιόδους επιλεξιμότητας που αναφέρονται στα σημεία i) και ii) σε μια δεδομένη επιχείρηση, μόνο αυτή η περίοδος μπορεί να εφαρμόζεται και σε κάθε μεταγενέστερη ενίσχυση για χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου προς την ίδια επιχείρηση. Για επιχειρήσεις που έχουν*

εξαγοράσει άλλη επιχείρηση ή έχουν συσταθεί μέσω συγχώνευσης, η περίοδος επιλεξιμότητας που εφαρμόζεται περιλαμβάνει επίσης τις δραστηριότητες της εξαγορασθείσας επιχείρησης ή των συγχωνευθεισών επιχειρήσεων, αντίστοιχα, με εξαίρεση τις εξαγορασθείσες ή συγχωνευθείσες επιχειρήσεις των οποίων ο κύκλος εργασιών αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 10 % του κύκλου εργασιών της αποκτώσας επιχείρησης κατά το οικονομικό έτος που προηγείται της εξαγοράς ή, στην περίπτωση επιχειρήσεων που έχουν συσταθεί μέσω συγχώνευσης, λιγότερο από το 10 % του συνδυασμένου κύκλου εργασιών των συγχωνευόμενων επιχειρήσεων κατά το οικονομικό έτος που προηγείται της συγχώνευσης. Όσον αφορά την περίοδο επιλεξιμότητας που αναφέρεται στο σημείο i), εφόσον εφαρμόζεται, για τις επιχειρήσεις που δεν υπόκεινται σε καταχώριση, η περίοδος επιλεξιμότητας αρχίζει από τη στιγμή που η επιχείρηση ξεκινά την οικονομική της δραστηριότητα ή από τη στιγμή που καθίσταται υπόχρεη καταβολής φόρου για την οικονομική της δραστηριότητα, όποια από τις δύο χρονικές στιγμές προηγείται·

γ) χρειάζονται αρχική επένδυση η οποία, βάσει επιχειρηματικού σχεδίου που καταρτίζεται ενόψει μιας νέας οικονομικής δραστηριότητα, είναι υψηλότερη του 50 % του μέσου ετήσιου κύκλου εργασιών τους κατά τα προηγούμενα πέντε έτη. Κατά παρέκκλιση από την πρώτη περίοδο, το όριο αυτό περιορίζεται στο 30 % όσον αφορά τις ακόλουθες επενδύσεις, οι οποίες θεωρούνται αρχικές επενδύσεις σε νέα οικονομική δραστηριότητα:

i) επενδύσεις που βελτιώνουν σημαντικά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της δραστηριότητας σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 2·

ii) άλλες περιβαλλοντικά βιώσιμες επενδύσεις όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2020/852·

iii) επενδύσεις που αποσκοπούν στην αύξηση της ικανότητας εξόρυξης, διαχωρισμού, διύλισης, επεξεργασίας ή ανακύκλωσης κρίσιμης πρώτης ύλης που παρατίθεται στο παράρτημα IV.

4. Η επένδυση χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου μπορεί επίσης να καλύπτει επενδύσεις συνέχειας που πραγματοποιούνται σε επιλέξιμες επιχειρήσεις, ακόμη και μετά την περίοδο επιλεξιμότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο β), εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

α) δεν γίνεται υπέρβαση του συνολικού ποσού της χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που αναφέρεται στην παράγραφο 8·

β) η δυνατότητα επενδύσεων συνέχειας είχε προβλεφθεί στο αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο·

γ) η επιχείρηση που λαμβάνει τις επενδύσεις συνέχειας δεν έχει καταστεί «συνδεδεμένη επιχείρηση», κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3 του παραρτήματος Ι, με άλλη επιχείρηση εκτός από τον ενδιάμεσο χρηματοπιστωτικό οργανισμό ή τον ανεξάρτητο ιδιώτη επενδυτή που παρέχει κεφάλαια χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου στο πλαίσιο του μέτρου, εκτός εάν η νέα οντότητα είναι ΜΜΕ.

5. Οι επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου στις επιλέξιμες επιχειρήσεις μπορούν να λαμβάνουν τη μορφή επενδύσεων ιδίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων, δανείων, εγγυήσεων ή συνδυασμού αυτών.

6. Όταν παρέχονται εγγυήσεις, η εγγύηση δεν υπερβαίνει το 80 % του υποκείμενου δανείου προς την επιλέξιμη επιχείρηση.

7. Όσον αφορά τις επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου υπό μορφή επενδύσεων ιδίων κεφαλαίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων σε επιλέξιμες επιχειρήσεις, το μέτρο χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου μπορεί να καλύπτει το κεφάλαιο αντικατάστασης μόνον εφόσον το τελευταίο συνδυάζεται με νέο κεφάλαιο, το οποίο αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 50 % κάθε επενδυτικού κύκλου στις επιλέξιμες επιχειρήσεις.

8. Το συνολικό εκκρεμές ποσό της επένδυσης χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που αναφέρεται στην παράγραφο 5 δεν υπερβαίνει τα 16,5 εκατ. EUR ανά επιλέξιμη επιχείρηση, στο πλαίσιο οποιουδήποτε μέτρου χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου. Για τον υπολογισμό του εν λόγω μέγιστου ποσού της επένδυσης χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα:

α) στην περίπτωση δανείων και επενδύσεων οιονεί ιδίων κεφαλαίων δομημένων με τη μορφή χρέους, το ονομαστικό εκκρεμές ποσό του μέσου·

β) στην περίπτωση εγγυήσεων, το ονομαστικό εκκρεμές ποσό του υποκείμενου δανείου.

9. Η δημόσια συνεισφορά που παρέχεται στους ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς μπορεί να λαμβάνει μία από τις ακόλουθες μορφές:

α) ίδια κεφάλαια ή οιονεί ίδια κεφάλαια, ή επενδυτική χορηγία για την παροχή επενδύσεων χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου άμεσα ή έμμεσα σε επιλέξιμες επιχειρήσεις·

β) δάνεια για την παροχή επενδύσεων χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου άμεσα ή έμμεσα σε επιλέξιμες επιχειρήσεις·

γ) εγγυήσεις για την κάλυψη των ζημιών από τις επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που παρέχονται άμεσα ή έμμεσα σε επιλέξιμες επιχειρήσεις.

10. Οι ρυθμίσεις επιμερισμού του κινδύνου και της ανταμοιβής μεταξύ αφενός του κράτους μέλους (ή της εντεταλμένης οντότητάς του) και, αφετέρου, των ιδιωτών επενδυτών, των ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών ή των διαχειριστών των ταμείων είναι κατάλληλες και πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) για τις ενισχύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου υπό μορφή άλλη εκτός των εγγυήσεων, προκρίνονται οι κατά προτεραιότητα αποδόσεις από κέρδη (ασύμμετρος επιμερισμός των κερδών ή κίνητρα θετικής έκβασης) έναντι της προστασίας από ενδεχόμενες ζημιές (προστασία σε περίπτωση αρνητικής έκβασης)·

β) σε περίπτωση ασύμμετρου επιμερισμού των ζημιών μεταξύ επενδυτών του δημόσιου τομέα και ιδιωτών επενδυτών, η πρώτη ζημία που αναλαμβάνει ο επενδυτής του δημόσιου τομέα περιορίζεται στο 25 % κατ' ανώτατο όριο της επένδυσης χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου·

γ) για τις ενισχύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου υπό μορφή εγγυήσεων, το ποσοστό εγγύησης περιορίζεται στο 80 % και οι συνολικές ζημιές που αναλαμβάνει το κράτος μέλος περιορίζονται στο 25 % κατ' ανώτατο όριο του υποκείμενου εγγυημένου χαρτοφυλακίου. Μόνο οι εγγυήσεις που καλύπτουν τις αναμενόμενες ζημιές του υποκείμενου εγγυημένου χαρτοφυλακίου μπορούν να παρέχονται δωρεάν. Όταν μια εγγύηση περιλαμβάνει επίσης την κάλυψη μη αναμενόμενων ζημιών, ο ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός καταβάλλει, επί του μέρους της εγγύησης που καλύπτει τις ζημιές αυτές, προμήθεια εγγύησης σύμφωνη με την αγορά.

11. Όταν η δημόσια συνεισφορά που παρέχεται στον ενδιάμεσο χρηματοπιστωτικό οργανισμό λαμβάνει τη μορφή ιδίων κεφαλαίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων που αναφέρονται στην παράγραφο 9 στοιχείο α), το ποσό που μπορεί να χρησιμοποιείται για σκοπούς διαχείρισης της ρευστότητας δεν μπορεί να υπερβαίνει ποσοστό 30 % επί του συνόλου των εισφορών κεφαλαίου και του μη καταβεβλημένου δεσμευμένου κεφαλαίου του ενδιάμεσου χρηματοπιστωτικού οργανισμού.

12. Όσον αφορά τα μέτρα χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που αποσκοπούν σε επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου υπό μορφή ιδίων κεφαλαίων, οιονεί ιδίων κεφαλαίων ή δανείων υπέρ των επιλέξιμων επιχειρήσεων, η δημόσια συνεισφορά που παρέχεται στον ενδιάμεσο χρηματοπιστωτικό οργανισμό δημιουργεί μόχλευση επιπρόσθετων κεφαλαίων από ανεξάρτητους ιδιώτες επενδυτές στο επίπεδο των ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών ή των επιλέξιμων επιχειρήσεων, ούτως ώστε το συνολικό ποσοστό ιδιωτικής συμμετοχής να ανέρχεται στα ακόλουθα ελάχιστα όρια:

α) στο 10 % της επένδυσης χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που πραγματοποιείται στις επιλέξιμες επιχειρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α)·

β) στο 40 % της επένδυσης χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που πραγματοποιείται στις επιλέξιμες επιχειρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β)·

γ) στο 60 % της επένδυσης χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που πραγματοποιείται στις επιλέξιμες επιχειρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο γ) και για επενδύσεις συνέχειας όσον αφορά τη χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου, οι οποίες πραγματοποιούνται σε επιλέξιμες επιχειρήσεις μετά την περίοδο επιλεξιμότητας που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο β).

Η χρηματοδότηση που παρέχεται από ανεξάρτητους ιδιώτες επενδυτές οι οποίοι λαμβάνουν ενισχύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου υπό μορφή φορολογικών κινήτρων σύμφωνα με το άρθρο 21α δεν λαμβάνεται υπόψη για την επίτευξη των συνολικών ποσοστών ιδιωτικής συμμετοχής που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

**Τα ποσοστά ιδιωτικής συμμετοχής που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία β) και γ) μειώνονται σε 20 % ως προς το στοιχείο β) και σε 30 % ως προς το στοιχείο γ)**

για επενδύσεις οι οποίες: είτε πραγματοποιούνται σε ενισχυόμενες περιοχές που καθορίζονται σε εγκεκριμένο χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων ο οποίος ισχύει κατά τον χρόνο πραγματοποίησης της επένδυσης χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου κατ' εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης· είτε λαμβάνουν στήριξη βάσει του σχεδίου ανάκαμψης και ανθεκτικότητας του κράτους μέλους, όπως έχει εγκριθεί από το Συμβούλιο· είτε λαμβάνουν στήριξη από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Άμυνας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/697 ή στο πλαίσιο του διαστημικού προγράμματος της Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· είτε λαμβάνουν στήριξη από ταμεία της Ένωσης, υλοποιούμενη στο πλαίσιο επιμερισμένης διαχείρισης που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 1303/2013, τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 ή τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/2115 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

13. Όταν το μέτρο χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου υλοποιείται μέσω ενδιάμεσου χρηματοπιστωτικού οργανισμού που απευθύνεται σε επιλέξιμες επιχειρήσεις σε διαφορετικά στάδια ανάπτυξης, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 3 και 4, ο ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός επιτυγχάνει συνολικό ποσοστό ιδιωτικής συμμετοχής που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον τον σταθμισμένο μέσο όρο βάσει του όγκου των επιμέρους επενδύσεων στο υποκείμενο χαρτοφυλάκιο και που προκύπτει από την εφαρμογή των ελάχιστων ποσοστών συμμετοχής σε τέτοιες επενδύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 12, εκτός αν η απαιτούμενη συμμετοχή από ανεξάρτητους ιδιώτες επενδυτές επιτυγχάνεται στο επίπεδο των επιλέξιμων επιχειρήσεων.

14. Οι ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και οι διαχειριστές των ταμείων επιλέγονται μέσω ανοικτής, διαφανούς και άνευ διακρίσεων διαδικασίας σύμφωνα με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από τους επιλέξιμους ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς και διαχειριστές των ταμείων να πληρούν προκαθορισμένα κριτήρια που δικαιολογούνται αντικειμενικά λόγω του χαρακτήρα των επενδύσεων. Η διαδικασία βασίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που συνδέονται με την πείρα, την εμπειρογνωσία και την επιχειρησιακή και χρηματοοικονομική ικανότητα και πληροί τις ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

α) διασφαλίζει ότι οι επιλέξιμοι ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και διαχειριστές των ταμείων συγκροτούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία·

β) δεν εισάγει διακρίσεις μεταξύ των ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών και των διαχειριστών των ταμείων, με βάση τον τόπο εγκατάστασης ή σύστασής τους σε οποιοδήποτε κράτος μέλος·

γ) αποσκοπεί στην καθιέρωση κατάλληλων ρυθμίσεων επιμερισμού του κινδύνου και της ανταμοιβής, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 10, και στη λήψη αποφάσεων με κίνητρο την επίτευξη κέρδους, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 15.

15. Τα μέτρα χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου εξασφαλίζουν ότι οι ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί στους οποίους παρέχεται η δημόσια συνεισφορά λαμβάνουν αποφάσεις με κίνητρο την επίτευξη κέρδους κατά την πραγματοποίηση επενδύσεων χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου στις επιλέξιμες επιχειρήσεις. Η υποχρέωση αυτή εκπληρώνεται όταν πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

α) το κράτος μέλος ή η εντεταλμένη οντότητα στην οποία έχει ανατεθεί η εφαρμογή του μέτρου προβλέπει διαδικασία δέουσας επιμέλειας, ώστε να διασφαλιστεί εμπορικά υγιής επενδυτική στρατηγική για τους σκοπούς της εφαρμογής του μέτρου χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου, συμπεριλαμβανομένης κατάλληλης πολιτικής για τη διαφοροποίηση του κινδύνου, η οποία στοχεύει στην επίτευξη οικονομικής βιωσιμότητας και αποδοτικής κλίμακας ως προς το μέγεθος και το πεδίο εδαφικής εφαρμογής του σχετικού επενδυτικού χαρτοφυλακίου·

β) οι επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που πραγματοποιούνται στις επιλέξιμες επιχειρήσεις βασίζονται σε βιώσιμο επιχειρηματικό σχέδιο, το οποίο περιέχει λεπτομέρειες σχετικά με το προϊόν, τις πωλήσεις και την εξέλιξη της κερδοφορίας και καθορίζει την εκ των προτέρων χρηματοοικονομική βιωσιμότητα·

γ) υπάρχει σαφής και ρεαλιστική στρατηγική εξόδου για κάθε επένδυση ιδίων κεφαλαίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων.

16. Η διαχείριση των ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών γίνεται με γνώμονα την εμπορική πρακτική. Η απαίτηση αυτή πληρούται όταν ο ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός και, ανάλογα με τον τύπο του μέτρου

χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου, ο διαχειριστής του ταμείου, πληρούν τις ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

α) είναι υποχρεωμένοι, βάσει νόμου ή σύμβασης, να ενεργούν σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές και με την επιμέλεια του επαγγελματία διαχειριστή, με καλή πίστη, καθώς και να αποφεύγουν τις συγκρούσεις συμφερόντων· εφαρμόζεται ρυθμιστική εποπτεία, κατά περίπτωση·

β) η αμοιβή τους είναι σύμφωνη με τις πρακτικές της αγοράς. Η απαίτηση αυτή θεωρείται ότι τηρείται εφόσον επιλέγονται μέσω ανοικτής, διαφανούς και άνευ διακρίσεων διαδικασίας επιλογής σύμφωνα με την παράγραφο 14·

γ) αναλαμβάνουν μέρος των επενδυτικών κινδύνων είτε συμμετέχοντας στην επένδυση με ίδιους πόρους είτε λαμβάνοντας αμοιβή σε συνάρτηση με τις επιδόσεις τους, ώστε τα συμφέροντά τους να ευθυγραμμίζονται ανά πάσα στιγμή με τα συμφέροντα του κράτους μέλους ή της εντεταλμένης οντότητάς του·

δ) καθορίζουν μια επενδυτική στρατηγική, τα κριτήρια και το προτεινόμενο επενδυτικό χρονοδιάγραμμα·

ε) οι επενδυτές επιτρέπεται να εκπροσωπούνται στα όργανα διακυβέρνησης του ταμείου επενδύσεων, όπως το εποπτικό συμβούλιο ή η συμβουλευτική επιτροπή, εφόσον υπάρχουν.

17. Όσον αφορά τα μέτρα χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου όπου η επένδυση χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου πραγματοποιείται στις επιλέξιμες επιχειρήσεις υπό μορφή εγγυήσεων, δανείων ή επενδύσεων οιονεί ιδίων κεφαλαίων δομημένων με τη μορφή χρέους, ο ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός αναλαμβάνει επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου σε επιλέξιμες επιχειρήσεις που δεν θα είχαν πραγματοποιηθεί ή θα είχαν πραγματοποιηθεί σε περιορισμένο βαθμό ή με διαφορετικό τρόπο χωρίς την ενίσχυση. Ο ενδιάμεσος χρηματοπιστωτικός οργανισμός είναι σε θέση να αποδείξει ότι χρησιμοποιεί μηχανισμό που διασφαλίζει ότι όλα τα πλεονεκτήματα μετακυλούνται όσο το δυνατόν περισσότερο στις επιλέξιμες επιχειρήσεις, υπό μορφή σημαντικότερων όγκων χρηματοδότησης, χαρτοφυλακίων υψηλότερου κινδύνου, χαμηλότερων απαιτήσεων για εξασφαλίσεις, χαμηλότερων προμηθειών εγγύησης ή χαμηλότερων επιτοκίων.

18. Τα μέτρα χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου για επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου προς MME που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της παραγράφου 3 συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις:

α) στο επίπεδο των MME, η ενίσχυση πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 της Επιτροπής, στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1408/2013 της Επιτροπής ή στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 717/2014, κατά περίπτωση·

β) πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο, με εξαίρεση εκείνες που προβλέπονται στις παραγράφους 3, 4, 8, 12 και/ή 13·

γ) τα μέτρα χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που συνίστανται σε επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου σε επιλέξιμες επιχειρήσεις υπό μορφή ιδίων κεφαλαίων, οιονεί ιδίων κεφαλαίων ή δανείων δημιουργούν μόχλευση επιπρόσθετων κεφαλαίων από ανεξάρτητους ιδιώτες επενδυτές στο επίπεδο των ενδιάμεσων χρηματοπιστωτικών οργανισμών ή των MME, ούτως ώστε το συνολικό ποσοστό ιδιωτικής συμμετοχής να ανέρχεται τουλάχιστον στο 60 % της χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου που παρέχεται στις MME.

Το ποσοστό ιδιωτικής συμμετοχής που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο στοιχείο γ) μειώνεται σε 30 % για επενδύσεις οι οποίες: είτε πραγματοποιούνται σε ενισχυόμενες περιοχές που καθορίζονται σε εγκεκριμένο χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων ο οποίος ισχύει κατά τον χρόνο πραγματοποίησης της επένδυσης χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου κατ' εφαρμογή του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης· είτε λαμβάνουν στήριξη βάσει του σχεδίου ανάκαμψης και ανθεκτικότητας του κράτους μέλους, όπως έχει εγκριθεί από το Συμβούλιο· είτε λαμβάνουν στήριξη από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Άμυνας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/697 ή στο πλαίσιο του διαστημικού προγράμματος της Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/696 ή από ταμεία της Ένωσης, υλοποιούμενη στο πλαίσιο επιμερισμένης διαχείρισης που καλύπτεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 1303/2013, τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 ή τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/2115.».

**Συνοψίζοντας, είναι δυνατή η δημιουργία καθεστώτος χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 21 ΓΑΚ υπέρ μικρομεσαίων επιχειρήσεων.**

Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσε να προβλεφθεί η δημιουργία Ταμείου Χαρτοφυλακίου “Πράσινη Μετάβαση Επιβατηγού Ναυτιλίας”, μέσω του οποίου θα παρέχονται δάνεια χαμηλού επιτοκίου και εγγυήσεις. Τα εργαλεία αυτά θα υλοποιηθούν είτε με όρους αγοράς (εκτός κρατικής ενίσχυσης), είτε στο πλαίσιο καθεστώτος συμβατού με το άρθρο 21 του ΓΑΚ (ενισχύσεις επιχειρηματικού κινδύνου).».

Ειδικότερα, θα μπορούσε να υπογραφεί Συμφωνία Χρηματοδότησης για τη δημιουργία Ταμείου Χαρτοφυλακίου με την επωνυμία «Πράσινη Μετάβαση Επιβατηγού Ναυτιλίας» μεταξύ της καθ’ ύλην αρμόδιας Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης και της αρχής/οργάνου που θα επιλεγεί για να υλοποιήσει την δια της παρούσης προτεινόμενη διαδικασία. Στόχος του Ταμείου είναι η δημιουργία Χρηματοδοτικών Μέσων (ως Ειδικά Ταμεία) για τη στήριξη και ανάπτυξη των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην επιβατηγό ναυτιλία στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (Co2), αλλά και τη διευκόλυνση της πρόσβασής τους σε πηγές χρηματοδότησης. Τα εν λόγω Χρηματοδοτικά Μέσα δύνανται, ιδίως να λαμβάνουν τη μορφή Ταμείων Εγγυήσεων Δανείων, ενώ θα μπορούσαν να συνδυαστούν με στήριξη υπό μορφή επιχορηγήσεων. Τέλος, προτείνεται η συμμετοχή των πόρων του Ταμείου στα εν λόγω Χρηματοδοτικά ώστε να επιτευχθεί η αναγκαία μόχλευση κεφαλαίων.

### **III. Δημιουργία Χρηματοδοτικού Μηχανισμού με Χορήγηση Εγγύησης Ελληνικού Δημοσίου**

Για τη δημιουργία εθνικού μηχανισμού για την παροχή δανείων με χορήγηση εγγύησης Ελληνικού Δημοσίου στις επιχειρήσεις του κλάδου για την αντικατάσταση του στόλου της επιβατηγού ναυτιλίας χάριν μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (Co2), παρατίθεται το ακόλουθο σχέδιο διάταξης προς συζήτηση:

*«Για τα δάνεια που χορηγούνται στους δικαιούχους της περίπτωσης β` του άρθρου 91 του ν. 4549/2018 (Α` 105) για την αντικατάσταση του στόλου χάριν μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (Co2), εφαρμόζεται η διαδικασία χορήγησης της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου του άρθρου 100 παρ. 2 του ν. 4549/2018» .διοξειδίου του άνθρακα*

(Co2), εφαρμόζεται η διαδικασία χορήγησης της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου του άρθρου 100 παρ. 2 του ν. 4549/2018»<sup>4</sup>.

#### IV. Καθεστώς για Επιδότηση Επιτοκίου

Προβλέπεται επιδότηση επιτοκίου για επενδύσεις απανθρακοποίησης, είτε σε συνδυασμό με τα χρηματοδοτικά εργαλεία είτε στο πλαίσιο καθεστώτος που θα αξιολογηθεί βάσει ΓΑΚ ή/και CEEAG.

<sup>4</sup> Βλ. Άρθρο 100 Ν. 4549/2018 Διαδικασία εξέτασης των αιτημάτων για την παροχή της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου

«1. Για τα δάνεια που χορηγούνται στους δικαιούχους της περίπτωσης α` του άρθρου 91, η διαδικασία παροχής της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου είναι η ακόλουθη:

Ο αρμόδιος φορέας υποβάλλει αίτημα στη Διεύθυνση, αναφέροντας αναλυτικά το σκοπό της χρηματοδότησης. Το αίτημα εξετάζεται από την ανωτέρω Διεύθυνση, η οποία εισηγείται στην Επιτροπή του άρθρου 97 την παροχή ή μη της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου. Η Επιτροπή υποβάλλει εισήγηση στη Διυπουργική Επιτροπή, η οποία παρέχει τη σύμφωνη γνώμη της στον Υπουργό Οικονομικών για την παροχή της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου. Ακολουθεί η έκδοση της απόφασης του Υπουργού Οικονομικών με επιμέλεια της Διεύθυνσης.

2. Για τα δάνεια που χορηγούνται στους δικαιούχους της περίπτωσης β` του άρθρου 91, η διαδικασία χορήγησης της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου είναι η ακόλουθη:

Ο αρμόδιος φορέας υποβάλλει αίτημα στη Διεύθυνση για τη θέσπιση καθεστώτος κρατικής εγγύησης, αναφέροντας αναλυτικά το σκοπό της χρηματοδότησης και παρέχοντας τα σχετικά οικονομικά στοιχεία. Το αίτημα εξετάζεται από τη Διεύθυνση, η οποία εισηγείται στην Επιτροπή του άρθρου 97 την παροχή ή μη της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου.

Η Επιτροπή υποβάλλει εισήγηση στη Διυπουργική Επιτροπή, η οποία παρέχει τη σύμφωνη γνώμη της στον Υπουργό Οικονομικών για την παροχή της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου. Ακολουθεί η έκδοση της απόφασης του Υπουργού Οικονομικών με επιμέλεια της Διεύθυνσης.

Με βάση την απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτημα στη Διεύθυνση για χρηματοδότηση από πιστωτικό ίδρυμα που έχει επιλέξει. Η εγγύηση παρέχεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ή του οργάνου στο οποίο έχει μεταβιβασθεί η αρμοδιότητα παροχής, κατόπιν εισήγησης του Συμβουλίου Διαχείρισης και Αξιολόγησης της εγγυητικής ευθύνης του Ελληνικού Δημοσίου.

3. Για τα δάνεια, που χορηγούνται στους φορείς των περιπτώσεων γ` και δ` του άρθρου 91 η διαδικασία χορήγησης της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου είναι η ακόλουθη:

Ο ενδιαφερόμενος φορέας υποβάλλει αίτημα στη Διεύθυνση, αναφέροντας αναλυτικά το σκοπό της χρηματοδότησης. Το αίτημα πρέπει να συνοδεύεται από σχετική απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του φορέα, από οικονομικά στοιχεία και από τουλάχιστον τρεις (3) προσφορές χρηματοδοτικών φορέων.

Μετά τη λήψη του αιτήματος, η Διεύθυνση το αποστέλλει στον Ο.Δ.Δ.Η.Χ., ο οποίος αξιολογεί εγγράφως τις προσφορές των πιστωτικών ιδρυμάτων. Κατόπιν, η ανωτέρω Διεύθυνση υποβάλλει εισήγηση στην Επιτροπή του άρθρου 97 για την παροχή ή μη της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου. Η Επιτροπή του άρθρου 97 υποβάλλει την εισήγησή της προς τη Διυπουργική Επιτροπή, η οποία παρέχει τη σύμφωνη γνώμη της στον Υπουργό Οικονομικών για την παροχή της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου. Ακολουθεί η έκδοση της απόφασης του Υπουργού Οικονομικών με επιμέλεια της Διεύθυνσης.

Επιμέρους όροι που διέπουν την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, όπως εφαρμοστέο δίκαιο και δικαιοδοσία, δύναται να καθορίζονται με σύμβαση εγγύησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του πιστωτικού ιδρύματος. Σε περίπτωση μεταβολής ορισμένων όρων χωρίς να επέλθει επαύξηση της εγγυητικής ευθύνης του Δημοσίου, αρκεί η τροποποίηση της σύμβασης εγγύησης, χωρίς να απαιτείται και τροποποίηση της απόφασης εγγύησης.

Εξαιρούνται από την υποχρέωση υποβολής τουλάχιστον τριών (3) προσφορών χρηματοδοτικών φορέων:

i) Οι φορείς που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) ή από ευρωπαϊκούς ή διεθνείς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς,

ii) οι φορείς που έχουν απευθυνθεί σε τουλάχιστον τρεις (3) χρηματοδοτικούς φορείς, αλλά δεν έλαβαν ικανοποιητικό αριθμό προσφορών, γεγονός που αποδεικνύεται εγγράφως και δεν οφείλεται στη μειωμένη πιστοληπτική τους ικανότητα και

iii) τα ημεδαπά πιστωτικά ιδρύματα.

Ειδικά στην περίπτωση παροχής της εγγύησης για δανεισμό πιστωτικών ιδρυμάτων δεν απαιτείται έγγραφη αξιολόγηση των προσφορών από τον Οργανισμό Διαχείρισης Δημοσίου Χρέους (Ο.Δ.Δ.Η.Χ.), ενώ για την κάλυψη δανείων συναφθέντων στο πλαίσιο του ν. 3723/2008 εφαρμόζονται συμπληρωματικά οι διατάξεις του νόμου αυτού.

4. Η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου σε δάνεια που χορηγούνται στο πλαίσιο διεθνών ή ευρωπαϊκών συμφωνιών δυνάμει της περίπτωσης ε` του άρθρου 91 παρέχεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, χωρίς να απαιτείται η τήρηση της ανωτέρω διαδικασίας.

5. Οι λεπτομέρειες εφαρμογής των παραγράφων 1 έως 4 του παρόντος άρθρου καθορίζονται κάθε φορά στην απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, με την οποία παρέχεται η εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου και προσδιορίζεται η έκταση της εγγυητικής του ευθύνης, η οποία σε κάθε περίπτωση παρακολουθεί την εξέλιξη της κύριας οφειλής. Στην ίδια απόφαση καθορίζονται τυχόν κυρώσεις σε βάρος των φορέων σε περίπτωση μη τήρησης από μέρους τους του σκοπού της εγγύησης.»

Ειδικότερα, για τη δημιουργία εθνικού μηχανισμού για την επιδότηση επιτοκίου στις επιχειρήσεις του κλάδου της επιβατηγού ναυτιλίας για την αντικατάσταση του στόλου χάριν μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (Co2), παρατίθεται το ακόλουθο σχέδιο διάταξης προς συζήτηση:

*«Είναι δυνατόν να χορηγείται επιδότηση από το Ελληνικό Δημόσιο τόσο του κεφαλαίου, όσο και των τόκων του δανείου για την αντικατάσταση του στόλου χάριν μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (Co2).*

*Η επιδότηση επιτοκίου του παρόντος χορηγείται στο πλαίσιο εγκριθέντος, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθεστώτος σύμφωνα με την Ανακοίνωση για κατευθυντήριες Γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας (2022/C 80/01). Οι προϋποθέσεις χορήγησης και η ένταση της ενίσχυσης, όπως προκύπτουν από το καθεστώς, οι δικαιούχοι καθώς και κάθε ειδικότερο ζήτημα εξειδικεύονται με την κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εθνικής Οικονομίας και του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.».*

#### **V. Συντελεστής ΦΠΑ**

Τέλος, διερευνάται η δυνατότητα ενίσχυση των εσόδων με ισοδύναμη μείωση συντελεστών Φ.Π.Α.. Εξ αρχής επισημαίνεται ότι η μείωση συντελεστών ΦΠΑ εξετάζεται ως μέτρο γενικής εφαρμογής στο πλαίσιο της Οδηγίας 2006/112/EK και δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, υπό την προϋπόθεση μη επιλεκτικής εφαρμογής.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με το άρθρο 98 <sup>5</sup> της υπ αριθμ 2006/112/ΕΚ οδηγίας του Συμβουλίου της Ε.Ε., όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει καθώς και το Παράρτημα ΙΙΙ της ανωτέρω οδηγίας, κάθε κράτος-μέλος δύναται να εφαρμόζει μειωμένους συντελεστές στις ακτοπλοϊκές μεταφορές καθώς και την προβλεπόμενη απαλλαγή με δικαίωμα έκπτωσης του ΦΠΑ, κατ' άρθρο 98 της ως άνω Οδηγίας. Στο εθνικό νομικό σύστημα, δεν εφαρμόζεται η προαναφερθείσα εκ του ενωσιακού δικαίου δυνατότητα.

Εξ απόψεως συγκριτικού δικαίου, παρατίθεται ο ισχύων συντελεστής ΦΠΑ στην ακτοπλοΐα σε χώρες της Ε.Ε. με ανεπτυγμένη επιβατηγό ναυτιλία:

- Ελλάδα 24% [για ΙΧ]
- Εσθονία: 22%
- Γερμανία: 19%
- Ελλάδα 13% [για επιβάτες]
- Ισπανία: 10%
- Φιλανδία: 10%
- Γαλλία: 10%

---

<sup>5</sup> Άρθρο 98

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν κατ' ανώτατο όριο δύο μειωμένους συντελεστές. Οι μειωμένοι συντελεστές ορίζονται ως ποσοστό της βάσης επιβολής του φόρου, το οποίο δεν μπορεί να είναι κατώτερο του 5 % και εφαρμόζονται μόνο στις παραδόσεις αγαθών και στις παροχές υπηρεσιών που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙΙ. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τους μειωμένους συντελεστές σε παραδόσεις αγαθών ή παροχές υπηρεσιών που καλύπτονται σε 24 κατ' ανώτατο όριο σημεία στο παράρτημα ΙΙΙ.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν, εκτός από τους δύο μειωμένους συντελεστές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, να εφαρμόζουν μειωμένο συντελεστή κατώτερο από το ελάχιστο όριο του 5 % και απαλλαγή με δικαίωμα έκπτωσης του ΦΠΑ που καταβλήθηκε στο προηγούμενο στάδιο σε παραδόσεις αγαθών ή παροχές υπηρεσιών που καλύπτονται σε επτά κατ' ανώτατο όριο σημεία στο παράρτημα ΙΙΙ.

Παράρτημα ΙΙΙ

Κατάλογος παραδόσεων αγαθών και παροχών υπηρεσιών στις οποίες μπορούν να εφαρμόζονται οι μειωμένοι συντελεστές και η απαλλαγή με δικαίωμα έκπτωσης του ΦΠΑ που αναφέρονται στο άρθρο 98 της Οδηγίας

1) Τα τρόφιμα (περιλαμβανομένων των ποτών, εκτός των αλκοολούχων) που προορίζονται για κατανάλωση από ανθρώπους ή από ζώα, τα ζώντα ζώα, οι σπόροι, τα φυτά και τα συστατικά που χρησιμοποιούνται συνήθως στην παρασκευή τροφίμων, τα προϊόντα που χρησιμοποιούνται συνήθως για τη συμπλήρωση ή υποκατάσταση τροφίμων,

2) η διανομή νερού,

3) τα φαρμακευτικά προϊόντα που χρησιμοποιούνται για ιατρικούς και κτηνιατρικούς σκοπούς, συμπεριλαμβανομένων προϊόντων για την αντισύλληψη και για τη γυναικεία υγιεινή προστασία και απορροφητικά προϊόντα υγιεινής,

4) ο ιατρικός εξοπλισμός, οι συσκευές, άλλες συσκευές, τα αντικείμενα, τα βοηθήματα και ο προστατευτικός εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένων των μασκών προστασίας της υγείας, που συνήθως προορίζονται για χρήση στην ιατρική περίθαλψη ή για χρήση από άτομα με ειδικές ανάγκες, προϊόντα απαραίτητα για την αντιστάθμιση και την υπέρβαση αναπηρίας, καθώς και η προσαρμογή, επισκευή, μίσθωση και χρηματοδοτική μίσθωση τέτοιων προϊόντων,

5) η μεταφορά επιβατών και η μεταφορά αγαθών που αυτοί φέρουν, όπως αποσκευές, ποδήλατα, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών ποδηλάτων, μηχανοκίνητα ή άλλα οχήματα, ή η παροχή υπηρεσιών σχετικών με τη μεταφορά επιβατών.

- Σουηδία: 6%
- Ιταλία: 5%
- Δανία: 0%
- Μάλτα: 0%

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα ανωτέρω, σημειώνεται ότι είναι δυνατή η νομοθετική ρύθμιση περί πρόβλεψης μειωμένου ΦΠΑ για την επιβατηγό ναυτιλία (ΙΧ ή/και επιβάτες) ή/και απαλλαγή με δικαίωμα έκπτωσης από τον ΦΠΑ για την επιβατηγό ναυτιλία. Οι ως άνω επιλογές είναι σύμφωνες με το ενωσιακό δίκαιο (βλ. οδηγία 2006/112/ΕΚ για τον ΦΠΑ, ως ισχύει) και ευθυγραμμίζονται καταρχήν με το υφιστάμενο ύψος ΦΠΑ σε επιβατηγό ναυτιλία των κρατών-μελών Ένωσης.

#### **VI. Επενδυτικές Ενισχύσεις**

Είναι δυνατή η χορήγηση ενισχύσεων για την κάλυψη του επιπρόσθετου επενδυτικού κόστους που συνδέεται με την υιοθέτηση καθαρών τεχνολογιών στην επιβατηγό ναυτιλία.

Οι ενισχύσεις αυτές θα αξιολογηθούν πρωτίστως βάσει των CEEAG 2022, με στόχο την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού (funding gap).

Η χρήση διατάξεων του ΓΑΚ (π.χ. άρθρο 38 ή 41) εξετάζεται μόνο επικουρικά και εφόσον τεκμηριώνεται πλήρως η εφαρμογή τους στον ναυτιλιακό τομέα.

Παράρτημα – Πίνακες

ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ	ΕΠΙΛΕΞΙΜΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ	ΕΝΤΑΣΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ
<p><b>Κατευθυντήριες Γραμμές του 2022 για τις κρατικές ενισχύσεις στους τομείς του κλίματος, της προστασίας του περιβάλλοντος και της ενέργειας (2022/C 80/01)</b></p>	<p>Οικονομικός φορέας:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Για τον οποίο δεν εκκρεμεί διαταγή ανάκτησης κατόπιν προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής, κατ' άρθρο 1 παρ. 4 παρ. α του ΓΑΚ.</li> <li>➤ Για τον οποίο δεν συντρέχουν λόγοι που να δηλώνουν παραβίαση του ενωσιακού δικαίου, κατ' άρθρο 1 παρ. 5 του ΓΑΚ.</li> <li>➤ Ο οποίος δεν χαρακτηρίζεται ως προβληματική ή επιχείρηση,</li> </ul>	<p>Δαπάνες για την αγορά και τη χρηματοδοτική μίσθωση καινούργιων ή μεταχειρισμένων καθαρών οχημάτων και για την αγορά και τη χρηματοδοτική μίσθωση καθαρού κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών.</p> <p>Ενισχύσεις μπορούν επίσης να χορηγούνται για τη μετασκευή, την επισκευή και την προσαρμογή των οχημάτων ή του κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών στις ακόλουθες περιπτώσεις:</p> <p>(α) όταν τους δίνεται η δυνατότητα να χαρακτηριστούν ως καθαρά οχήματα ή καθαρός κινητός</p>	<p>Όσον αφορά στον τρόπο υπολογισμού της ενίσχυσης, σημειώνονται τα ακόλουθα:</p> <p>Ελλείψει ενίσχυσης, το κράτος μέλος πρέπει να παρέχει <b>αξιόπιστο σενάριο αντιπαραδείγματος.</b></p> <p>Όταν η επένδυση αφορά την αγορά ή τη χρηματοδοτική μίσθωση καθαρών οχημάτων ή καθαρού κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών, το σενάριο αντιπαραδείγματος συνίσταται κατά γενικό κανόνα στην αγορά ή τη χρηματοδοτική μίσθωση οχημάτων ή κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών της ίδιας κατηγορίας και της</p>

	<p>κατ' άρθρο 2 σημείο 18 του ΓΑΚ.</p>	<p>εξοπλισμός υπηρεσιών' ή</p> <p>(β) όταν είναι αναγκαίο να επιτραπεί στα πλοία και στα αεροσκάφη να χρησιμοποιούν ή να αυξάνουν το μερίδιο για βιοκαύσιμα και συνθετικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένων υγρών και αέριων καυσίμων μεταφορών μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμες πηγές, επιπλέον ή εναλλακτικά των ορυκτών καυσίμων' ή</p> <p>(γ) όταν είναι αναγκαίο να επιτραπεί στα πλοία να χρησιμοποιούν την αιολική πρόωση.</p> <p>Επισημαίνεται ότι οι ενισχύσεις για την αγορά ή τη χρηματοδοτική μίσθωση οχημάτων ΣΦΑ και ΥΦΑ για</p>	<p>ίδιας χωρητικότητας, τουλάχιστον σύμφωνα με τα ενωσιακά πρότυπα, κατά περίπτωση, που θα αποτελούσαν αντικείμενο αγοράς ή χρηματοδοτικής μίσθωσης χωρίς την ενίσχυση.</p> <p>Το σενάριο αντιπαραδείγματος μπορεί επίσης να αντιστοιχεί στη διατήρηση του υφιστάμενου οχήματος ή κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών σε λειτουργία για περίοδο που αντιστοιχεί στη διάρκεια ζωής της φιλικής προς το περιβάλλον επένδυσης. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το προεξοφλημένο κόστος συντήρησης, επισκευής και εκσυγχρονισμού κατά την εν λόγω περίοδο.</p>
--	--	---	--

		<p>πλωτές μεταφορές και κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών μπορεί να θεωρηθεί ότι δεν έχουν μακροχρόνιες επιπτώσεις εγκλωβισμού ή δεν εκτοπίζουν τις επενδύσεις σε καθαρότερες τεχνολογίες, εάν το κράτος μέλος αποδείξει ότι δεν είναι άμεσα διαθέσιμες στην αγορά και δεν αναμένεται να είναι διαθέσιμες βραχυπρόθεσμα πιο καθαρές εναλλακτικές λύσεις.</p>	<p>Σε άλλες περιπτώσεις, το σενάριο του αντιπαραδείγματος μπορεί να αφορά μεταγενέστερη αντικατάσταση του οχήματος ή του κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών, οπότε θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προεξοφλημένη αξία του οχήματος ή του κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών και θα πρέπει να εξισώνεται η διαφορά στην αντίστοιχη οικονομική διάρκεια ζωής του εξοπλισμού. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να έχει ιδιαίτερη σημασία για τα οχήματα που έχουν μεγαλύτερη οικονομική ζωή, όπως τα πλοία.</p> <p>Στην περίπτωση οχημάτων ή κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών που υπόκειται σε</p>
--	--	---	---

		<p>μισθωτικές συμφωνίες, η προεξοφλημένη αξία της χρηματοδοτικής μίσθωσης των καθαρών οχημάτων ή του καθαρού κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών θα πρέπει να συγκρίνεται με την προεξοφλημένη αξία της χρηματοδοτικής μίσθωσης του λιγότερο φιλικού προς το περιβάλλον οχήματος ή κινητού εξοπλισμού υπηρεσιών που θα χρησιμοποιούνταν χωρίς την ενίσχυση.</p> <p>Όταν η επένδυση συνίσταται στην προσθήκη εξοπλισμού σε υφιστάμενο όχημα ή κινητό εξοπλισμό υπηρεσιών για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεών του (για παράδειγμα, με τη μετασκευή συστημάτων ελέγχου</p>
--	--	--

			<p>της ρύπανσης), οι επιλέξιμες δαπάνες μπορούν να συνίστανται στο συνολικό επενδυτικό κόστος.</p> <p>Ακολούθως, <b>εξετάζεται από την Επιτροπή η καταλληλότητα και η αναλογικότητα του κοινοποιούμενου μέτρου.</b></p>
<b>Άρθρο 21 ΓΑΚ</b>	<p>Επιχειρήσεις που αποτελούν μη εισηγμένες ΜΜΕ και πληρούν, τη στιγμή της αρχικής επένδυσης για τη χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου, τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:</p> <p>α) δεν ασκούν δραστηριότητες σε καμία αγορά·</p> <p>β) δραστηριοποιούνται σε οποιαδήποτε</p>	<p>Οι επενδύσεις χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου στις επιλέξιμες επιχειρήσεις μπορούν να λαμβάνουν τη μορφή επενδύσεων ιδίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων, δανείων, εγγυήσεων ή συνδυασμού αυτών.</p>	<p>Οι ενισχύσεις εκκίνησης λαμβάνουν τις ακόλουθες μορφές:</p> <p><b>α) δάνεια με επιτόκια που δεν ανταποκρίνονται στις συνθήκες της αγοράς, διάρκειας δέκα ετών και ανώτατου ονομαστικού ποσού 1,1 εκατ. EUR ή 1,65 εκατ. EUR για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ενισχυόμενες περιοχές που πληρούν τις</b></p>

	<p>αγορά για οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:</p> <p>i) λιγότερο από 10 έτη μετά την καταχώρισή τους, ή</p> <p>ii) λιγότερο από επτά έτη μετά την πρώτη εμπορική τους πώληση.</p> <p>Για επιχειρήσεις που έχουν εξαγοράσει άλλη επιχείρηση ή έχουν συσταθεί μέσω συγχώνευσης, η περίοδος επιλεξιμότητας που εφαρμόζεται περιλαμβάνει επίσης τις δραστηριότητες της εξαγορασθείσας επιχείρησης ή των συγχωνευθεισών επιχειρήσεων, αντίστοιχα, με εξαίρεση τις εξαγορασθείσες ή συγχωνευθείσες επιχειρήσεις των οποίων ο κύκλος εργασιών αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 10 % του κύκλου εργασιών της</p>		<p><b>προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης ή 2,2 εκατ. EUR για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ενισχυόμενες περιοχές που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης.</b> Για δάνεια με διάρκεια μεταξύ πέντε και 10 ετών τα ανώτατα ποσά μπορούν να προσαρμόζονται με τον πολλαπλασιασμό των προαναφερόμενων ποσών επί τον λόγο των 10 ετών προς την πραγματική διάρκεια του δανείου. Για δάνεια με διάρκεια κάτω των πέντε ετών, το ανώτατο ποσό είναι το ίδιο με εκείνο των δανείων διάρκειας πέντε ετών.</p>
--	--	--	--

	<p>αποκτώσας επιχείρησης κατά το οικονομικό έτος που προηγείται της εξαγοράς ή, στην περίπτωση επιχειρήσεων που έχουν συσταθεί μέσω συγχώνευσης, λιγότερο από το 10 % του συνδυασμένου κύκλου εργασιών των συγχωνευόμενων επιχειρήσεων κατά το οικονομικό έτος που προηγείται της συγχώνευσης. Όσον αφορά την περίοδο επιλεξιμότητας που αναφέρεται στο σημείο i), εφόσον εφαρμόζεται, για τις επιχειρήσεις που δεν υπόκεινται σε καταχώριση, η περίοδος επιλεξιμότητας αρχίζει από τη στιγμή που η επιχείρηση ξεκινά την οικονομική της δραστηριότητα ή από τη στιγμή που καθίσταται υπόχρεη καταβολής φόρου για</p>		<p><b>β) εγγυήσεις με προμήθειες που δεν ανταποκρίνονται στις συνθήκες της αγοράς, διάρκειας 10 ετών και για τις οποίες το ανώτατο εγγυημένο ποσό δεν υπερβαίνει 1,65 εκατ. EUR, ή 2,48 εκατ. EUR για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε ενισχυόμενες περιοχές που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, ή 3,3 εκατ. EUR για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ενισχυόμενες περιοχές που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης. Για εγγυήσεις με διάρκεια μεταξύ</b></p>
--	---	--	--

	<p>την οικονομική της δραστηριότητα, όποια από τις δύο χρονικές στιγμές προηγείται</p> <p>γ) χρειάζονται αρχική επένδυση η οποία, βάσει επιχειρηματικού σχεδίου που καταρτίζεται ενόψει μιας νέας οικονομικής δραστηριότητα, είναι υψηλότερη του 50 % του μέσου ετήσιου κύκλου εργασιών τους κατά τα προηγούμενα πέντε έτη. Κατά παρέκκλιση από την πρώτη περίοδο, το όριο αυτό περιορίζεται στο 30 % όσον αφορά τις ακόλουθες επενδύσεις, οι οποίες θεωρούνται αρχικές επενδύσεις σε νέα οικονομική δραστηριότητα:</p> <p>i) επενδύσεις που βελτιώνουν σημαντικά τις</p>		<p>πέντε και 10 ετών, τα ανώτατα εγγυημένα ποσά μπορούν να προσαρμόζονται με τον πολλαπλασιασμό των προαναφερόμενων ποσών επί τον λόγο των 10 ετών προς την πραγματική διάρκεια της εγγύησης. Για εγγυήσεις με διάρκεια κάτω των πέντε ετών, το ανώτατο εγγυημένο ποσό είναι το ίδιο με εκείνο των εγγυήσεων διάρκειας πέντε ετών. Η εγγύηση δεν υπερβαίνει το 80 % του υποκείμενου δανείου</p> <p>γ) <b>επιχορηγήσεις</b>, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων ιδίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων, και μειώσεις επιτοκίων και προμηθειών εγγυήσεων των οποίων το μέγιστο ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης <b>δεν</b></p>
--	---	--	---

	<p>περιβαλλοντικές επιδόσεις της δραστηριότητας σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 2·</p> <p>ii) άλλες περιβαλλοντικά βιώσιμες επενδύσεις όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2020/852·</p> <p>iii) επενδύσεις που αποσκοπούν στην αύξηση της ικανότητας εξόρυξης, διαχωρισμού, διύλισης, επεξεργασίας ή ανακύκλωσης κρίσιμης πρώτης ύλης που παρατίθεται στο παράρτημα IV του ΓΑΚ.</p> <p>Και γενικές προϋποθέσεις ΓΑΚ, ήτοι οικονομικός φορέας:</p> <p>Για τον οποίο δεν εκκρεμεί διαταγή ανάκτησης κατόπιν προηγούμενης</p>		<p><b>υπερβαίνει 0,5 εκατ. EUR ή 0,75 εκατ. EUR για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ενισχυόμενες περιοχές που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης ή 1 εκατ. EUR για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ενισχυόμενες περιοχές που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης.</b></p> <p>δ) φορολογικά κίνητρα σε επιλέξιμες επιχειρήσεις, των οποίων το μέγιστο ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης δεν υπερβαίνει 0,5 εκατ. EUR ή</p>
--	--	--	--

	<p>απόφασης της Επιτροπής, κατ' άρθρο 1 παρ. 4 παρ. α του ΓΑΚ.</p> <p>∅ Για τον οποίο δεν συντρέχουν λόγοι που να δηλώνουν παραβίαση του ενωσιακού δικαίου, κατ' άρθρο 1 παρ. 5 του ΓΑΚ.</p> <p>∅ Ο οποίος δεν χαρακτηρίζεται ως προβληματική επιχείρηση, κατ' άρθρο 2 σημείο 18 του ΓΑΚ.</p>		<p>0,75 εκατ. EUR για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ενισχυόμενες περιοχές που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης ή</p> <p>1 εκατ. EUR για επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ενισχυόμενες περιοχές που πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης.</p> <p><b>Για τις μικρές και καινοτόμες επιχειρήσεις, τα ανώτατα ποσά μπορούν να διπλασιαστούν.</b></p>
--	---	--	---

