



20 ΑΥΓ. 2013

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 19/08/2013

Αριθ. Πρωτ. Β – 1356

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 155 10 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Μαρουδιά Πετρίνα
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 210-6508326
FAX : 210-6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση
ΣΧΕΤΙΚΟ : Έγγραφο σας 185 /25-07-2013

Σε απάντηση της με αρ. πρωτ. 185/ 25-07-2013 Ερώτησης, την οποία κατέθεσαν στη Βουλή των Ελλήνων οι Βουλευτές κ. κ. Γιάννης Δημαράς και Γαβριήλ Αβραμίδης, από πλευράς αρμοδιότητας, και σύμφωνα με το υπ' αριθμ. Δ13/Α/24079/1044/ 19-08-2013 έγγραφο της Υ.Π.Α. σας πληροφορούμε ότι :

1. Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας δεν έχει τη δυνατότητα παρέμβασης σε θέματα σχεδιασμού- προγραμματισμού των αεροπορικών γραμμών των Αερομεταφορέων στην Ελλάδα.

Οι αεροπορικές εταιρείες δραστηριοποιούνται, όπως συμβαίνει στον αεροπορικό χώρο παγκοσμίως, με βάση το οικονομικό – εμπορικό τους συμφέρον και τις επιχειρησιακές τους δυνατότητες, στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς. Επιπροσθέτως, η Κρατική παρέμβαση δεν είναι επιτρεπτή βάσει της Κοινοτικής Νομοθεσίας, καθ' όσον ο τομέας των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει πλήρως απελευθερωθεί, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ε.Κ. 1008/2008 «περί κοινών κανόνων εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα» και οι αεροπορικές εταιρείες καθορίζουν με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια τους όρους λειτουργίας τους, μεταξύ των οποίων το δίκτυο των πτήσεών τους, τους ναύλους, την εγκατάστασή τους κ.λπ., σύμφωνα με τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ως εκ τούτου, κάθε Ελληνικός ή Κοινοτικός Αερομεταφορέας έχει δικαίωμα να εκκινήσει δρομολόγια στις γραμμές, που συνδέουν την Αθήνα με Θεσσαλονίκη, Ρόδο και Ηράκλειο, καθώς δεν υπάρχει περιορισμός στον αριθμό των εταιρειών ή των συχνοτήτων, που εξυπηρετούν τις γραμμές αυτές. Σ' ό,τι αφορά τις γραμμές, στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η ανάθεση της εκμετάλλευσής τους γίνεται κατόπιν προκήρυξης διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού, ο οποίος διέπεται από τις διατάξεις των Άρθρων 16, 17 και 18 του Κανονισμού ΕΚ 1008/2008 «σχετικά με τους κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα».

Μετά την προκήρυξη και ολοκλήρωση των διαδικασιών των δημόσιων διεθνών μειοδοτικών διαγωνισμών, που διενεργήθηκαν το 2011 και το 2012, ανατέθηκε η εκτέλεση δρομολογίων σε 26 γραμμές, στις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σε ελληνικές εταιρίες, οι οποίες υπέγραψαν αντίστοιχες συμβάσεις με το

Ελληνικό Δημόσιο. Οι εν λόγω Συμβάσεις λήγουν το 2015 και 2016 αντίστοιχα και, ως εκ τούτου, δεν τίθεται επί του παρόντος θέμα διακοπής δρομολογίων στις γραμμές αυτές.

2. Συμπληρωματικά σας διαβιβάζουμε το υπ' αριθμ. 1356/08-08-2013 έγγραφο των Ολυμπιακών Αερογραμμών, με το οποίο παρέχονται πληροφορίες, για το θιγόμενο στην Ερώτηση θέμα.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

Κοινοποίηση:

1.Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας

Γραφείο Υπουργού

2.Βουλή των Ελλήνων

Βουλευτή κ. Γιάννη Δημαρά

Βουλευτή κ. Γαβριήλ Αβραμίδα



Αποδίδes Αντίγραφο

Γαβριήλ Αβραμίδα

Εσωτερική Διανομή:

Γραφείο Υπουργού

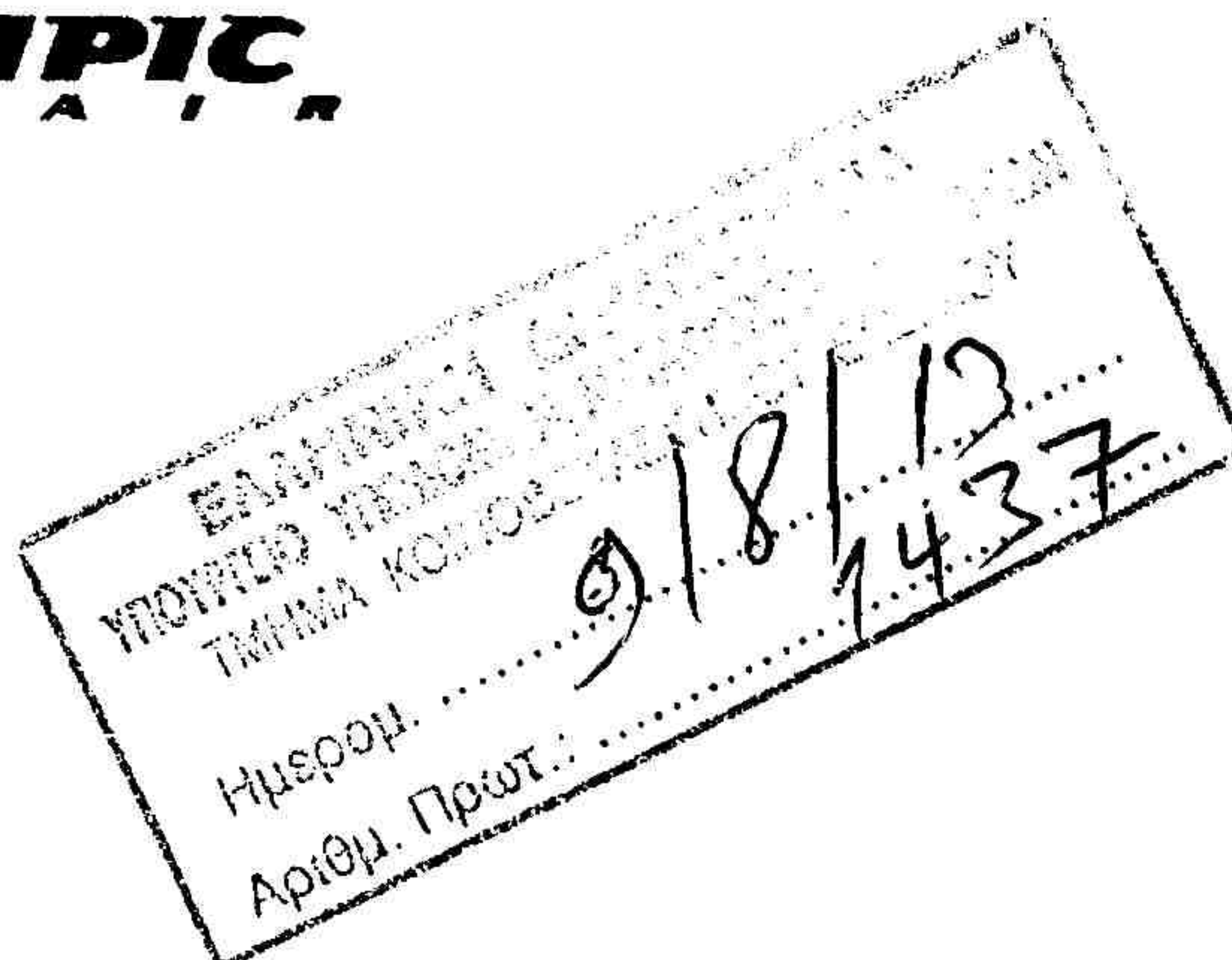
B-1356



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Θέμα: Απάντηση στην υπ' αριθμ. 185/25-7-13, Αρ.Πρωτ. 1356

Σπάτα, 8 Αυγούστου 2013

Αγαπητέ κύριε

Από την περίοδο της ιδιωτικοποίησης της Olympic Air η Marfin Investment Group (MIG) επένδυσε κεφάλαια εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ. Χωρίς την επένδυση της Marfin και τη δημιουργία της Olympic Air, το όνομα της Ολυμπιακής θα χανόταν από το χάρτη των αερομεταφορών.

Η Olympic Air είναι μια ιδιωτική εταιρία που χρηματοδοτείται 100% από τα κεφάλαια των μετόχων της MIG και λειτουργεί με ιδιωτικά οικονομικά κριτήρια, έχοντας ταυτόχρονα σαν γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Πάρα τις επίπονες και διαρκείς προσπάθειες να εξυπηρετήσει τους περισσότερους εφικτούς προορισμούς εσωτερικού, η Olympic Air, με δεδομένα τα οικονομικά μεγέθη και τις υπάρχουσες συνθήκες της αγοράς αναγκάστηκε τελικά να προσαρμοστεί στην πραγματικότητα της εσωτερικής αγοράς.

Εν προκειμένω:

1. Η οικονομική κρίση οδήγησε σε δραστική πτώση της επιβατικής κίνησης εσωτερικού και συγκεκριμένα στα εν λόγω δρομολόγια κατά 17%, την τελευταία τριετία, με συνολική απώλεια 37% για την Olympic Air.
2. Η λειτουργία των συγκεκριμένων δρομολογίων διαμορφώνει τον κύριο όγκο των ζημιών της εταιρίας και πάρα την επίπονη προσπάθεια αναστροφής των οικονομικών δεδομένων τους, δεν κατέστη δυνατή η αλλαγή της τάσης αυτής.

Σαν συνέπεια, ο τερματισμός τους (από τις αρχές Σεπτεμβρίου για τη Ρόδο, και από 13 Οκτωβρίου για Θεσσαλονίκη και Ηράκλειο) κατέστη αναγκαίος προκειμένου η εταιρία να συνεχίζει να λειτουργεί στους εναπομείναντες προορισμούς, η εξυπηρέτηση των οποίων εμπίπτει και στο πλαίσιο της κοινωνικής της δράσης, καθώς:



A. Αφορά περιοχές που εξυπηρετούνται μόνο από την Olympic Air, και

B. Περιλαμβάνει περιοχές και πόλεις όπως τα ακριτικά νησιά, και μεθοριακές περιοχές όπως η Αλεξανδρούπολη, η Χίος, τα Ιωάννινα, κλπ. οι οποίες θα αποκόπονταν πλήρως χωρίς την αεροπορική σύνδεση της Olympic Air.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι για όλες τις κινήσεις και αποφάσεις της Olympic Air αναφορικά με αλλαγές και τροποποιήσεις σε δρομολόγια είναι ενήμερη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη απόφαση δεν επηρεάζει καθ' οιονδήποτε τρόπο τα δρομολόγια και τις πτήσεις της Olympic Air στις λεγόμενες «άγονες γραμμές». Για τις συνδέσεις αυτές, άλλωστε η Olympic Air έχει υπογράψει δεσμευτικές συμφωνίες με την ΥΠΑ, οι οποίες ισχύουν και θα συνεχίσουν να εφαρμόζονται κανονικά.

Είναι προφανές ότι οι αποφάσεις της Olympic Air υπαγορεύονται από την σημαντικά μειωμένη ζήτηση, και εάν στο μέλλον, λόγω αλλαγής συνθηκών της αγοράς, φανεί ότι από τη μείωση ή διακοπή δρομολογίων δεν καλύπτεται η υπάρχουσα ζήτηση αερομεταφορικών υπηρεσιών, η Olympic Air ενδεχομένως θα επανεξετάσει τις αποφάσεις της.

Με τιμή ,

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ

A handwritten signature in black ink, appearing to be "I. Pantazopoulos".

Ι. Πανταζόπουλος