

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2073
Ημερομ. Κατάθεσης: 2/2/2023



Αθήνα, 2 Φεβρουαρίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ

**Προς τους κ. κ. Υπουργούς
Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Περιβάλλοντος & Ενέργειας**

ΘΕΜΑ: Βαρύτατες οι ευθύνες της κυβέρνησης Μητσοτάκη μετά τη μονομερή και αυθαίρετη αύξηση από τον ΟΛΠ-COSCO ΑΕ των τελών κατά 50% στην παραλαβή στερεών αποβλήτων πλοίων και τη ναυπηγοεπισκευή, με την οποία ολοκληρώνεται η κυβερνητική προστασία στην κερδοσκοπία και το μονοπώλιο στα στερεά απόβλητα πλοίων πανελλαδικώς, προς όφελος συγκεκριμένων ιδιωτικών συμφερόντων

Σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας, γίνεται καταστρατήγηση του **Κανονισμού 352/2017** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, με περιορισμό του πλήθους των παρόχων μέχρι αποκλειστικότητας και ακολουθεί «φωτογραφικός» διαγωνισμός, σύμφωνα με τον οποίο από όλους του παρόχους των υπηρεσιών σε Ελλάδα και ΕΕ, μοναδικός δυνάμενος να μετέχει επιτυχώς είναι μια συγκεκριμένη εταιρία διαχείρισης αποβλήτων. Η Εταιρία αυτή είναι αποκλειστική πάροχος αυτή τη στιγμή σε : ΟΛΠ (Πειραιά), ΡCT (Πειραιά), ΟΛΛ (Λαύριο), ΟΛΡ (Ραφήνα), ΟΛΕ (Ελευσίνα), ΟΛΠΑ (Πάτρα), ΟΛΗΓ (Ηγουμενίτσα), ΟΛΚΕ (Κέρκυρα), ΟΛΘ (Θεσσαλονίκη) και ΟΛΗ (Ηράκλειο), (αλλά και πλήθος ΔΛΤ όπως Ρόδου, Πύργου, Αιγίου κ.λ.π) δηλαδή έχει εξασφαλίσει περίπου 97% του κύκλου εργασιών της σχετικής αγοράς.

Για τις ανωτέρω παραβιάσεις του υγιούς ανταγωνισμού έχουν εγκαίρως και αρμοδίως γίνει καταγγελίες από τους ενδιαφερόμενους υποψήφιους αναδόχους κατά των Διοικήσεων των Λιμένων προς το Υπουργείο, ωστόσο η εξέτασή τους παραμένει εκκρεμής.

Η τελευταία “πράξη του δράματος” στην υπόθεση, είναι η πρόσφατη μονομερής και αυθαίρετη αύξηση των τελών και τιμολογίων κατά 50% για την παραλαβή των στερεών αποβλήτων των πλοίων που προσεγγίζουν στο λιμάνι του Πειραιά.

Το απολύτως ανορθόδοξο και σκανδαλώδες προκύπτει από το γεγονός, ότι στη σύμβαση μεταξύ ΟΛΠ και του εκλεκτού αναδόχου (Φεβρουάριος 2022) τόσο ο ΟΛΠ, όσο και κυρίως η αντισυμβαλλόμενη εταιρία συναποδέχτηκαν τις τότε δημοσιευμένες και υφιστάμενες τιμές. Στη συνέχεια και μόλις εντός 8 μηνών δηλαδή Οκτώβριος '22, ανακοίνωσαν την από 01-01-2023 αυθαίρετη αύξηση, παρά τη σαφή αναφορά σε δυνατότητα αύξησης των τιμών σύμφωνα με το Δείκτη Τιμών Καταναλωτή του προηγούμενου 12μήνου, καθώς και την αναφορά ότι το αρχικό 24μηνο οι τιμές θα είναι σταθερές, σύμφωνα με το σχετ. 06, άρθρο 8.2 της οικείας σύμβασης.

Σημειωτέον ότι, η προκήρυξη από τον ΟΛΠ-COSCO ενός απόλυτα φωτογραφικού διαγωνισμού το Νοέμβριο 2017, καθώς και η παραβίαση του Κανονισμού 352/2017, που είχε επισημάνει η ΡΑΛ με την Απόφαση 62/2018 («Διαγωνισμός για την παροχή υπηρεσιών παραλαβής στερεών αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων που προσεγγίζουν τη λιμενική ζώνη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. δια της χρήσεως αδειοδοτημένης ολοκληρωμένης μονάδας διαχείρισης αποβλήτων») ακύρωσης του φωτογραφικού διαγωνισμού και την οποία στη συνέχεια σκανδαλωδώς ανακάλεσε ο κ. Πλακιωτάκης με την αριθ. Πρωτ.: 1000.0/31277/2021– 29.4.2021 απόφασή του, επαναφέροντας τον ακυρωθέντα διαγωνισμό, είχε ως αποτέλεσμα τον εκμηδενισμό του ανταγωνισμού, οπότε η μοναδική μετέχουσα εταιρία προσέφερε το απόλυτα ελάχιστο αποδεκτό ποσοστό δικαιωμάτων 22% υπέρ του λιμανιού.

Μέσω της πρόσφατης αυθαίρετης αύξησης των τιμών κατά 50% πέραν του προφανούς τεράστιου μη νόμιμου οφέλους του παραχωρησιούχου, τυγχάνει ωφελημένος και ο ΟΛΠ-COSCO καθώς θα λαμβάνει το ποσοστό του 22%, επί αυτών των αυξημένων τιμών! Μοναδικός ζημιωμένος είναι οι χρήστες πλοία, η ελληνική Οικονομία, το περιβάλλον, αλλά και η απορρέουσα από το ευρωπαϊκό δίκαιο νομιμότητα.

Σε ανακοίνωση της η Διεθνής Ναυτική Ένωση (ΔΝΕ) επισημαίνει ότι η αύξηση καθιστά το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά μη ανταγωνιστικό και εκτιμά ότι θα επηρεάσει δυσμενώς τη δραστηριότητά του, καθώς το όποιο πρόσθετο κόστος των ναύλων θα μετακυλιστεί στα εισαγώγιμα και εξαγώγιμα προϊόντα και θα επηρεάσουν αρνητικά το κόστος των προϊόντων στο καλάθι του νοικοκυριού.

Συνάγεται, επομένως, από τα παραπάνω, πως με σειρά στοχευμένων ενεργειών, του Υπουργού, ολοκληρώθηκε με τον πλέον σαφή τρόπο η “προστασία” των μονοπωλιακών συνθηκών στα στερεά απόβλητα πλοίων, για το Λιμάνι του Πειραιά (ΟΛΠ ΑΕ), εις βάρος των χρηστών πλοίων, της ναυπηγοεπισκευής, της οικονομίας, της αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών, του περιβάλλοντος και τους υγιούς ανταγωνισμού και προς όφελος συγκεκριμένων ιδιωτικών συμφερόντων.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Θα αναλάβουν τις αποκλειστικές τους ευθύνες τροποποιώντας τις αποφάσεις τους, που οδήγησαν στις ανωτέρω περιγραφόμενες μεθοδεύσεις παγίωσης του

μονοπωλίου στη διαχείριση αποβλήτων πλοίων, τόσο στον ΟΛΠ, όσο και στα άλλα λιμάνια τις χώρας, με μοναδικούς ζημιωμένους τους χρήστες πλοία, τη ναυπηγοεπισκευή, την ελληνική Οικονομία, το περιβάλλον, αλλά και την απορρέουσα από το ευρωπαϊκό δίκαιο νομιμότητα;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Ραγκούσης Γιάννης

Σαντορινιός Νεκτάριος

Φάμελλος Σωκράτης

Μιχαηλίδης Ανδρέας

Αδαμοπούλου Αγγελική

Αθανασίου Αθανάσιος

Αλεξιάδης Τρύφων

Αναγνωστοπούλου Αθανασία

Αυλωνίτης Αλέξανδρος Χρήστος

Βαρδάκης Σωκράτης

Βέττα Καλλιόπη

Γκιόλας Ιωάννης

Δρίτσας Θεόδωρος

Ηγουμενίδης Νικόλαος

Καλαματιανός Διονύσιος

Καφαντάρη Χαρά

Κουρουμπλής Παναγιώτης

Μάλαμα Κυριακή

Μπακαδήμα Φωτεινή

Μπάρκας Κων/νος

Παπαδόπουλος Αθανάσιος

Παπαηλιού Γεώργιος

Πούλου Παναγιού Γιώτα

Σκουρολιάκος Παναγιώτης

Συρμαλένιος Νικόλαος

Χατζηγιαννάκης Μίλτος

Χρηστίδου Ραλλία

Ψυχογιός Γεώργιος