



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Αθήνα, 30 Ιανουαρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους Υπουργούς:

1. **Ανάπτυξης κο Τάκη Θεοδωρικάκο**
2. **Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής κο Χρήστο Στυλιανίδη**
3. **Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κο Χρήστο Σταϊκούρα**

Θέμα: Νέες αυξήσεις στις τιμές των ακτοπλοϊκών και αεροπορικών εισιτηρίων, Κυβέρνηση παρατηρητής αφαίμαξης των νοικοκυριών

Κύριοι Υπουργοί,

Οι ακτοπλοϊκές μετακινήσεις στα νησιά αποτελούν συμφώνως με τους Ευρωπαϊκούς κανονισμούς Υπηρεσία Δημοσίου Συμφέροντος της οποίας η παροχή οφείλει να διασφαλίζεται τόσο ως προς την ποιότητα (σύνεση, συχνότητα, ασφάλεια) όσο και ως προς το κόστος, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες και εξασφαλίζοντας την οικονομική προσιτότητα με ανεκτές τιμές για τους πολίτες. Οι αρχές αυτές για τη χώρα μας ειδικώς λαμβάνουν μεγαλύτερη βαρύτητα αν ληφθεί υπόψη η πολυετής κρίση, και η μεγάλη έκταση νησιωτικότητας.

Αν και τα παραπάνω για χώρες της Βόρειας Ευρώπης όπως η Σουηδία και η Νορβηγία αποτελούν κοινές παραδοχές για την αγορά και την πολιτεία, στην Ελλάδα μόλις πριν λίγα χρόνια έγινε πράξη το μέτρο του Μεταφορικού Ισοδύναμου, ενώ το ανεξάρτητο παρατηρητήριο τιμών που ζητά το ΠΑΣΟΚ παραμένει στις Καλένδες. Ταυτοχρόνως, τα δεδομένα για κάθε μέρος του συστήματος νησιωτικών μεταφορών, όπως δρομολόγια, κίνηση λιμένων, τιμές δεν παρακολουθούνται σε πραγματικό χρόνο και οι τιμές τα τελευταία χρόνια, έχουν εκτοξευτεί στα ύψη με διαφορετικό κάθε φορά πρόσχημα.

Σε αυτό το πλαίσιο και συμφώνως με σειρά δημοσιευμάτων μεγάλων και έγκριτων μέσων ενημέρωσης το επόμενο διάστημα και σε κάθε περίπτωση την άνοιξη και πριν την έναρξη της νέας τουριστικής περιόδου, αναμένεται αύξηση των τιμών των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, που συμφώνως με παράγοντες της αγοράς ενδέχεται να φτάσουν και το 15%!

Αυξήσεις που έρχονται σε μια ήδη ανατιμημένη αγορά, όπου την περίοδο 2019-2023, επί των ημερών σας δηλαδή, έφτασαν μέχρι και 51,8% στην γραμμή για παράδειγμα των Χανίων, ή 44% στις γραμμές της Ρόδου και 40% στις γραμμές της Πάρου και της Τήνου. Ταυτοχρόνως είναι εντυπωσιακή η «ευελιξία» των τιμών αυτών, όπως για παράδειγμα στην γραμμή Πειραιάς – Ίος, όπου την μία μέρα μπορεί να ταξιδέψει

κάποιος με 84 ευρώ και την επόμενη ακριβώς μέρα που εισέρχονται και άλλες εταιρίες στο δρομολόγιο, οι τιμές να πέσουν στα 59 και 67 ευρώ αντιστοίχως.

Οι τιμές αυτές είναι πολύ πιο υψηλές από αυτές που πληρώνουν για αντίστοιχες διαδρομές οι Βορειοευρωπαίοι. Για παράδειγμα στην διαδρομή Όσλο - Κοπεγχάγη που είναι οριακά μεγαλύτερη από την διαδρομή Πειραιάς – Ρόδος και συγκεκριμένα 316 ναυτικά μίλια, έναντι 296 της διαδρομής Πειραιάς – Ρόδος, μια τετραμελής οικογένεια με εσωτερική καμπίνα και αυτοκίνητο ταξίδευε το περασμένο καλοκαίρι με 696 ευρώ όταν στην Ελλάδα για την αντίστοιχη διαδρομή την ίδια περίοδο, το κόστος ανέρχονταν σε 1105,50 ευρώ, ή 58,8% παραπάνω από ότι πλήρωναν οι πολίτες και επισκέπτες των Σκανδιναβικών χωρών. Ακόμη δε και τώρα τον χειμώνα για να ταξιδέψει μια τετραμελής οικογένεια με καμπίνα και αυτοκίνητο στην Χίο ή την Λέσβο θα χρειαστεί κοντά στα 700 ευρώ.

Τα ζητήματα αυτά είχε επισημάνει εγκαίρως το ΠΑΣΟΚ και σε κάθε περίπτωση πριν τις «συσκέψεις» που ανακοινώνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για επικοινωνιακούς λόγους και υπό την πίεση της κοινωνίας και του ΠΑΣΟΚ.

Πιο συγκεκριμένα το ΠΑΣΟΚ με την 300/5778-11/8/2024 Ερώτηση – Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων, είχε αναδείξει το πρόβλημα με τις ήδη υπερβολικά υψηλές τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων από τον περασμένο Ιούλιο, ζητώντας από την Κυβέρνηση να λάβει άμεσα μέτρα για την λειτουργία και την διάρθρωση της αγοράς καθώς και την αντιμετώπιση των υψηλών τιμών.

Αρκετούς μήνες μετά και καθώς όπως όλα δείχνουν οδηγούμαστε σε νέες αυξήσεις στις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, οι πλοιοκτήτες ισχυρίζονται ότι αυτές οι αυξήσεις οφείλονται στην αύξηση του μισθολογικού κόστους από τις νέες κλαδικές συμβάσεις εργασίας, καθώς και στο ρυθμιστικό πλαίσιο της Ε.Ε για πιο φιλικές προς το περιβάλλον μεταφορές.

Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο της ΕΕ αφορά το σύστημα αγοράς ρύπων (ETS Emissions Trading Scheme) από 1/1/2025 και το FuelEU Maritime από 1/5/2025 όπου τα πλοία της ακτοπλοΐας οφείλουν να καταναλώνουν καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο που είναι ακριβότερα από τα ναυτιλιακά καύσιμα που χρησιμοποιούνται σήμερα.

Θα πρέπει ωστόσο να επισημάνουμε ότι με απόφαση του, το Συμβούλιο Υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών της ΕΕ αποφάσισε να εξαιρέσει τα πλοία της Ένωσης έως τις 31/12/2029 από τον κανονισμό για τη χρήση ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα καυσίμων εφόσον αυτά δρομολογούνται σε λιμένες νησιών με λιγότερους από 200.000 κατοίκους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εξαιρούνται της άμεσης εφαρμογής οι ενδονησιωτικές διαδρομές καθώς και μεγάλο μέρος διαδρομών μικρότερων λιμένων. Επιπλέον η νέα συλλογική σύμβαση που επικαλούνται οι ακτοπλοϊκές εταιρίες προβλέπει μονοψήφιες αυξήσεις 5%, πολύ μικρότερες δηλαδή από το 10% και 15% των επικείμενων αυξήσεων των εισιτηρίων.

Την ίδια στιγμή λοιπόν που η Κυβέρνηση αναζητά λύσεις χρηματοδότησης της ανανέωσης του στόλου μέσα από Ευρωπαϊκά κονδύλια, όπως δηλώνει ο Υπουργός Ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής, οι ακτοπλοϊκές εταιρίες ανακοινώνουν ότι περνάνε όλη την αύξηση του μισθολογικού κόστους στον πολίτη. Εκτός και αν μέσω

αυτών των αυξήσεων οι ακτοπλόοι, θέλουν να χρηματοδοτηθεί η αναγκαία ανανέωση του στόλου τους από τους πολίτες.

Αξίζει να επισημάνουμε ότι τα παραπάνω λαμβάνουν χώρα σε ένα εξαιρετικά προβληματικό περιβάλλον ως προς τον ανταγωνισμό στον κλάδο. Θυμίζουμε ότι μόλις το 2018 επετράπη η συγχώνευση στον κλάδο, με συγκεκριμένες δεσμεύσεις και για τις τιμές και για την είσοδο άλλων εταιριών σε συγκεκριμένες γραμμές, δεσμεύσεις που παρατάθηκαν μέχρι το 2026 για τις γραμμές Χίου και Λέσβου και μέχρι το 2024 για τις γραμμές Κυκλάδων και Αιγαίου με τις αποφάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού 822/2023 και 734/2021 αντιστοίχως. Στις συγκεκριμένες μάλιστα αποφάσεις η επιτροπή αναγνωρίζει την υπερσυγκέντρωση στον κλάδο ενώ επισημαίνει ότι οι *«συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά της ακτοπλοΐας και ειδικά στα Νησιά των Δεσμεύσεων (με την εξαίρεση της Του) δεν έχουν μεταβληθεί ουσιωδώς εν συγκρίσει με τον χρόνο έναρξης των Δεσμεύσεων. Σε καμία δε περίπτωση δεν μπορούν να ανατρέψουν το συμπέρασμα ότι η ΑΤΤΙCΑ διαθέτει ηγετική θέση στην αγορά και έχει την ικανότητα να επηρεάσει την είσοδο των ανταγωνιστών της»*, Απ. 734/2021.

Εξίσου ενδιαφέρον παρουσιάζει η χαρτογραφική απεικόνιση που έκανε η Επιτροπή Ανταγωνισμού το 2022 για τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια στη χώρα. Σε αυτήν στα 278 δρομολόγια από τα 490 που ερευνήσε, δηλαδή ποσοστό 56,7% δραστηριοποιούνται μία ή δύο εταιρίες και μόλις στο 43,3% πάνω από 2 εταιρίες, γεγονός που δείχνει μια μονοπωλιακή και ολιγοπωλιακή διάρθρωση της αγοράς σε εξαιρετικά μεγάλο βαθμό.

Σημαντικό επίσης να επισημάνουμε ότι παρά την παραδοχή της Ε.Α για ολιγοπωλιακή διάρθρωση της αγοράς και τα μονοπώλια σε σχεδόν τις μισές γραμμές, παρά τις δεσμεύσεις των εταιριών που προέκυψαν από την συγχώνευση, εντούτοις δεν έχουν εισέλθει νέες επιχειρήσεις στον κλάδο και η πολιτική ηγεσία δεν φαίνεται να έχει λάβει καμία πρωτοβουλία για την παροχή κινήτρων ή την άρση εμποδίων για την είσοδο νέων «παικτών» στην αγορά.

Σε αυτό το πλαίσιο η από 26/6/2024 και με Αριθ.Πρωτ.: 2252.2-6/46707/24 επιστολή του αρμοδίου Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής προς την Επιτροπή Ανταγωνισμού, αντί να ζητήσει την διερεύνηση συγκεκριμένων γραμμών όπως δικαιούται με βάση και την νομοθεσία και επισημαίνει σχετικώς στην απάντηση της η Επιτροπή Ανταγωνισμού, αντί να ζητήσει να διερευνήσει η Επιτροπή Ανταγωνισμού αν πλέον πληρούνται οι δεσμεύσεις της συγχώνευσης και ειδικώς το σκέλος της εισόδου νέων ανταγωνιστών στην αγορά και την διάρθρωση αυτής, ζητά απλά στενότερη συνεργασία της Ε.Α και του Υπουργείου με μια επιστολή λίγων γραμμών, κενή ουσιαστικού περιεχομένου, που περισσότερο λειτουργεί ως άλλοθι ενεργειών. Αυτό επιβεβαιώνεται μάλιστα από το γεγονός ότι χρειάστηκε να περάσουν 6 ολόκληροι μήνες και η κατακραυγή των πολιτών καθώς και η αντίδραση της αντιπολίτευσης για να προκαλέσει ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, σύσκεψη με την Επιτροπή Ανταγωνισμού για τις τιμές στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, από την οποία όμως πάλι δεν προέκυψε κάποια σαφής, άμεση και ισχυρή πρωτοβουλία της πολιτείας, τόσο για τον έλεγχο του ανταγωνισμού στον κλάδο, όσο και για τις επικείμενες αυξήσεις.

Την ίδια ώρα η Επιτροπή Ανταγωνισμού στην με αρ. πρ. 4739-12/7/2024 απάντηση της στο μέσο κοινοβουλευτικού ελέγχου που άσκησε η Κοινοβουλευτική ομάδα του ΠΑΣΟΚ, δεν αναφέρει τίποτα για την ουσία του ανταγωνισμού στις ακτοπλοϊκές

γραμμές. Όπως επίσης δεν αναφέρει τίποτα για διερεύνηση του κλάδου ως προς τον ανταγωνισμό που έχει να γίνει από τον Νοέμβριο του 2010 (Απόφαση 507/2010), παρ' ότι μάλιστα η ίδια έχει εγκρίνει την περαιτέρω συγκέντρωση στον κλάδο.

Αρκείται μόνο σε κάποια πρόστιμα που επιβλήθηκαν σε μία και μόνο μικρή γραμμή του Ιονίου, όταν η υπερσυγκέντρωση στον κλάδο είναι πλέον εμφανής, όπως επίσης εμφανής είναι η εναρμόνιση των αυξήσεων με το πόσες εταιρίες είναι τη μια μέρα στο δρομολόγιο και πόσες την άλλη, όπως εμφανείς είναι εν τέλει και οι εντυπωσιακές αυξήσεις στα εισιτήρια που από το 2019 αγγίζουν το 50% σε πολλές των περιπτώσεων.

Με αυτά ως δεδομένα προβληματίζει η χρόνια αβελτηρία της Κυβέρνησης, παρά τη συνεχή πίεση του ΠΑΣΟΚ, για την λειτουργία του παρατηρητηρίου τιμών για τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, όπως άλλωστε έχει υποσχεθεί η Κυβέρνηση.

Παραλλήλως, συμφώνως με πρόσφατες ανακοινώσεις της ΕΛΣΤΑΤ για τον πληθωρισμό τον μήνα Δεκέμβριο του 2024, στις αεροπορικές επιβατικές μετακινήσεις παρατηρείται αύξηση 47,7% σε σχέση με τις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων τον Δεκέμβριο του 2023. Αυξήσεις που έρχονται σε συνέχεια ανατιμήσεων κατά **20-30%** στις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων, την διετία μετά την πανδημία και κυρίως τα έτη 2022 και 2023. Αθροιστικά δε συμφώνως με την ΕΛΣΤΑΤ οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων στην Ελλάδα, έχουν «απογειωθεί» και είναι 124,9% υψηλότερα από το 2020.

Θυμίζουμε ότι το «κακό» σενάριο για τις αυξήσεις τιμών στις αεροπορικές μετακινήσεις, ήταν αυτό της Παγκόσμιας Έκθεσης Τάσεων της FCM Consulting, η οποία εκτιμούσε πως οι ναύλοι ενδέχεται να καταγράψουν αύξηση από 3% έως 7% το 2024. Στη χώρα μας ωστόσο, η αύξηση ήταν πολύ μεγαλύτερη ακόμη και από το «κακό» σενάριο διεθνών παρατηρητών.

Οι αθροιστικές αυτές αυξήσεις έρχονται σε έναν κλάδο αφενός με ολιγοπωλιακή διάσταση καθώς μόλις δύο εταιρίες ελέγχουν σχεδόν το 100% των εσωτερικών πτήσεων, πλην των θερινών μηνών, αφετέρου έναν κλάδο που έλαβε παχυλές επιδοτήσεις στις αεροπορικές εταιρίες εν μέσω πανδημίας, πολύ λιγότερο απ' ότι έλαβαν για παράδειγμα χιλιάδες μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις και ειδικώς οι άνω των 50.000 νέες μικρές επιχειρήσεις που άνοιξαν λίγο πριν την πανδημία και έλαβαν «ψίχουλα» για στήριξη. Και εκτός από τις απευθείας επιδοτήσεις έλαβαν και εγγυήσεις για δάνεια από τις Τράπεζες.

Στο αντίποδα η στήριξη που έλαβαν οι αεροπορικές εταιρίες από την πολιτεία, ειδικώς όσο χρονικό διάστημα απειλούνταν με κατάρρευση, δεν είδαμε να περνάει στις τιμές των εισιτηρίων και άρα στον καταναλωτή.

Είναι εντυπωσιακό για παράδειγμα πως για την διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη διάρκειας 50 λεπτών, με επιστροφή, σε συγκεκριμένη ημερομηνία, οι τιμές κυμαίνονται μεταξύ 92 και 191 ευρώ κατ' άτομο, όταν για διαδρομή μίας ώρας και 15 λεπτών (Μαδρίτη-Βαρκελώνη), οι τιμές για την ίδια περίοδο είναι μεταξύ 64 ευρώ και 176.

Στην Ελλάδα δε, αποτελεί συνήθη πρακτική των εταιριών του κλάδου, η παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο των τιμών του ανταγωνιστή, με σκοπό οι

αεροπορικές εταιρίες να καταλήγουν να πωλούν εισιτήρια με διαφορά ένα με δύο ευρώ μεταξύ τους, κάτι που η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν έχει ερευνήσει καθόλου για τον συγκεκριμένο κλάδο.

Ανάλογος συντονισμός τιμών υπάρχει και μεταξύ αεροπορικών και ακτοπλοϊκών συνδέσεων.

Για παράδειγμα για την διαδρομή Αθήνα Ρόδος σε συγκεκριμένη ημερομηνία, το κόστος μετ επιστροφής για αεροπορική μετάβαση είναι από 100 ευρώ ως 200 ευρώ. Για τις ίδιες μέρες και την ίδια διαδρομή, το κόστος μετάβασης με πλοίο είναι από 93 ευρώ ως 150 ευρώ!

Οι συνδυασμένες αυξήσεις σε ακτοπλοϊκά και αεροπορικά εισιτήρια καθώς και η ταύτιση σε μεγάλο βαθμό στις τιμές ανάμεσα στις αεροπορικές και ακτοπλοϊκές εταιρίες, έχουν ως αποτέλεσμα οι μετακινήσεις των συμπολιτών μας να είναι πλέον πολύ ακριβές. Τα δε νησιά μας για το μεγαλύτερο τμήμα του Ελληνικού πληθυσμού, αποτελούν άπιαστο όνειρο.

Η ουσιαστική έννοια του ανταγωνισμού νοθεύεται απολύτως, όταν οι διαφορές των εισιτηρίων ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρίες είναι κάποια ελάχιστα ευρώ. Εξίσου νοθεύεται όταν οι ακτοπλοϊκές μετακινήσεις που ήταν για δεκαετίες οικονομικότερες των αεροπορικών, έχουν φτάσει πλέον να είναι ελάχιστα φθηνότερα ή και στο ίδιο ύψος με τις αεροπορικές, καθιστώντας πανάκριβες τις μετακινήσεις των πολιτών από και προς τα νησιά καθ οιοδήποτε τρόπο και στερώντας μια αμιγώς πιο οικονομική και προσιτή επιλογή όπως του καραβιού.

Δεδομένου ότι οι τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων επί των ημερών της ΝΔ έχουν αυξηθεί 40% και 50%

Δεδομένου ότι πληρώνουμε ήδη ακριβότερα από τους Βορειοευρωπαίους εισιτήρια για ίδιας αποστάσεως διαδρομές

Δεδομένου ότι παρατηρείται εναρμόνιση στις αυξομειώσεις των τιμών με την είσοδο ή μη εταιριών σε συγκεκριμένα δρομολόγια

Δεδομένου ότι η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχει αρκετά χρόνια να ερευνήσει εκτενώς τον κλάδο για φαινόμενα υπερσυγκέντρωσης ή εναρμονισμένων πρακτικών και ακόμη και στην πρότυπη χαρτογραφική απεικόνιση του 2022, στο 60% των δρομολογίων δραστηριοποιούνται μία ή δύο εταιρίες

Δεδομένου ότι ο κλάδος έχει να ερευνηθεί εκτενώς από την επιτροπή ανταγωνισμού εδώ και 14 χρόνια, ενώ έχουν υπάρξει συγχωνεύσεις και περαιτέρω υπερσυγκέντρωση

Δεδομένου ότι οι δεσμεύσεις από το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο της Ε.Ε για πιο φιλικές προς το περιβάλλον επιβατικές μεταφορές στην Ναυτιλία θα επηρεάσουν την χώρα μας για τις μετακινήσεις από και προς τους μεγάλους λιμένες και σίγουρα όχι τις ενδονησιωτικές.

Δεδομένου ότι ακόμη αναμένουμε την λειτουργία του ανεξάρτητου παρατηρητηρίου τιμών στην ακτοπλοΐα

Δεδομένου ότι οι αυξήσεις στο μισθολογικό κόστος δεν υπερβαίνουν το 5% και δεν είναι δυνατό οποιαδήποτε νέα αύξηση να μετακαλείται κατευθείαν στους επιβάτες

Δεδομένου ότι ο Έλληνας πολίτης έχει πληρώσει ήδη πολύ ακριβά τον πληθωρισμό τα τελευταία 4 σχεδόν χρόνια και έχει δει την αγοραστική του δύναμη να φτάσει σε επίπεδα Βουλγαρίας

Δεδομένου ότι ο πολίτης θέλει έναν μισθό μόνο για να πάει με την οικογένεια του ειδικώς σε απομακρυσμένα νησιά του ανατολικού Αιγαίου όπως για παράδειγμα η Ρόδος, η Κως, η Νίσυρος, η Πάτμος, η Λέρος, η Κάσο, το Καστελόριζο, η Χίος, Η Λέσβος κλπ

Δεδομένου ότι το πολύ υψηλό κόστος δημιουργεί ζητήματα οικονομικής επιβίωσης ειδικά των ακριτικών περιοχών και αθέμιτου ανταγωνισμού με τα γειτονικά παράλια, ή με άλλες χώρες της Ευρώπης όπου οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις είναι πολύ πιο φθηνές

Δεδομένου ότι ο πολίτης στην Ελλάδα με τη μισή αγοραστική δύναμη του Βόρειο Ευρωπαίου πληρώνει πολύ πιο ακριβά εισιτήρια από ότι είναι στις ακτοπλοϊκές γραμμές της Βόρειας Ευρώπης

Δεδομένου ότι η Ελληνική αγορά ελέγχεται σε πολύ μεγάλο βαθμό από μόλις 2 εταιρίες οι οποίες εφαρμόζουν χαμηλότερες τιμές όταν έχουν ταυτόσημα δρομολόγια δείχνοντας και με αυτόν τον τρόπο το πόσο προβληματικά λειτουργεί ο ανταγωνισμός στην Ελλάδα

Δεδομένου ότι τα αεροπορικά εισιτήρια ιδιαιτέρως στις εσωτερικές πτήσεις έχουν σχεδόν διπλασιαστεί μετά την πανδημία και μόνο για τον Δεκέμβριο του 2024 αυξήθηκαν 47,7% συμφώνως με την ΕΛΣΤΑΤ

Δεδομένου ότι οι εγχώριες αεροπορικές εταιρίες στηρίχτηκαν παχυλά από την Ελληνική πολιτεία την περίοδο της πανδημίας ενώ την ίδια ώρα η Επιτροπή Ανταγωνισμού ελάχιστα έχει ερευνήσει τον συγκεκριμένο κλάδο

Ερωτώνται οι Υπουργοί:

1. Τι μέτρα προτίθεστε να λάβετε προκειμένου να μην υπάρξουν αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για το 2025;
2. Εγκρίνει το Υπουργείο την μετακuliση του κόστους από τις αυξήσεις στο μισθολογικό κόστος, στις τιμές των εισιτηρίων;
3. Γιατί δεν έχει γίνει ακόμη το παρατηρητήριο τιμών για τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια και ποιος ο σχετικός σχεδιασμός της Κυβέρνησης;
4. Ποιες και πόσες υποθέσεις διερεύνησης για τον ανταγωνισμό στον κλάδο έχετε ζητήσει από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, όπως δικαιούστε συμφώνως με την νομοθεσία;
5. Έχετε ζητήσει ή σκοπεύει η Επιτροπή Ανταγωνισμού να προχωρήσει σε διερεύνηση του κλάδου τόσο για εναρμονισμένες πρακτικές όσο και για τον βαθμό συγκέντρωσης καθώς και για τα εμπόδια εισόδου νέων εταιριών στον κλάδο;

6. Έχετε ζητήσει ή προτίθεται η Επιτροπή Ανταγωνισμού να ερευνήσει τον κλάδο των επιβατικών αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα;
7. Τι πρωτοβουλίες έχετε λάβει ή προτίθεστε να λάβετε για την είσοδο νέων επιχειρήσεων στις ακτοπλοϊκές γραμμές του εσωτερικού με σκοπό την ενίσχυση του ανταγωνισμού;
8. Τι πρόκειται να κάνετε για τις τεράστιες αυξήσεις στα αεροπορικά εισιτήρια, στις εσωτερικές ειδικώς πτήσεις, την ώρα μάλιστα που η πολιτεία έχει προσφέρει σημαντική στήριξη στις εγχώριες αεροπορικές εταιρίες κατά την διάρκεια της πανδημίας, στήριξη που δεν φαίνεται να την έχουν λάβει υπόψη τους στις τιμές των εισιτηρίων;
9. Τι πρόκειται να κάνετε για τις μικρές ως ελάχιστες διαφορές που παρατηρούνται στις τιμές, τόσο μεταξύ των αεροπορικών εταιριών στην Ελλάδα για ίδιες διαδρομές όσο και μεταξύ των τιμών ιδίων διαδρομών μεταξύ αεροπλάνων και καραβιών, φαινόμενα που ομοιάζουν με εναρμονισμένες πρακτικές;
10. Τι πρόκειται να κάνετε για μία συντονισμένη πράσινη μετάβαση στην ακτοπλοΐα, με σαφείς και συμφωνημένους στόχους και ολοκληρωμένη εθνική στρατηγική;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Νικητιάδης Γεώργιος

Μπιάγκης Δημήτριος

Τσίμαρης Ιωάννης

Γερουλάνος Παύλος

Μάντζος Δημήτριος

Αποστολάκη Μιλένα

Αχμέτ Ιλχάν

Βατσινά Ελένη

Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα (Νάντια)

Γρηγοράκου Παναγιώτα (Νάγια)

Δουδωνής Παναγιώτης

Καζάνη Αικατερίνη

Κατρίνης Μιχάλης

Κουκουλόπουλος Παρασκευάς (Πάρις)

Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας

Λιακούλη Ευαγγελία

Μιχαηλίδης Σταύρος

Μουλκιώτης Γεώργιος

Νικολαΐδης Αναστάσιος

Πάνας Απόστολος

Παπανδρέου Γεώργιος

Παρασκευαΐδης Παναγιώτης

Παραστατίδης Στέφανος

Παρασύρης Φραγκίσκος

Πουλάς Ανδρέας

Σπυριδάκη Αικατερίνη

Σταρακά Χριστίνα

Χνάρης Εμμανουήλ

Χρηστίδης Παύλος

Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ