

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 4779
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 910
Ημερομ. Κατάθεσης: 16/4/2025



Αθήνα, 16.04.2025

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ (ΑΚΕ)

Προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα: Παραπλανητική η ρύθμιση για την μείωση των λιμενικών τελών – Χρηματοδότηση ιδιωτών μέσω του Πράσινου Ταμείου και ενίσχυση του ακτοπλοϊκού ολιγοπωλίου

Με τροπολογία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής που ψηφίστηκε πρόσφατα προβλέπεται η μείωση κατά 50% των λιμενικών τελών που επιβάλλονται στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Η ρύθμιση παρουσιάστηκε ως φιλολαϊκή παρέμβαση υπέρ της νησιωτικότητας και των επιβατών, πλην όμως, η πραγματικότητα αποκλίνει ουσιωδώς από τον διακηρυγμένο στόχο.

Όπως τεκμηριώνεται από τη δημόσια ανακοίνωση του Δικτύου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της Νέας Αριστεράς, η εν λόγω ρύθμιση:

1. **Δεν συνεπάγεται ουσιαστική μείωση του κόστους για τον επιβάτη.** Η υφιστάμενη χρέωση για λιμενικά τέλη στο ακτοπλοϊκό εισιτήριο ανέρχεται σε 0,65 ευρώ ανά επιβάτη. Συνεπώς, η υποτιθέμενη «γενναία» μείωση μεταφράζεται σε μόλις 33 λεπτά του ευρώ, εφόσον –και μόνον εφόσον– η μείωση μετακυλιστεί στην τελική τιμή του εισιτηρίου, κάτι που δεν προβλέπεται, ούτε επιβάλλεται από την τροπολογία. Η έλλειψη ρητής δέσμευσης καθιστά το μέτρο ανεφάρμοστο προς όφελος του επιβάτη.
2. **Ευνοεί μονομερώς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και τους ιδιώτες διαχειριστές λιμένων.** Η τροπολογία προβλέπει ταυτόχρονη μείωση άλλων λιμενικών χρεώσεων, όπως τα τέλη ελλιμενισμού, τα οποία βαρύνουν πρωτίστως τους ακτοπλοϊκούς ομίλους. Ουσιαστικά, η δημόσια εξαγγελία για στήριξη των επιβατών λειτουργεί ως προκάλυμμα για νέες οικονομικές ελαφρύνσεις προς ήδη κερδοφόρες επιχειρήσεις.
3. **Δεν συνοδεύεται από κοστολόγηση ή οικονομική τεκμηρίωση.** Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους επισημαίνει ότι το Υπουργείο Ναυτιλίας δεν απέστειλε τα απαιτούμενα οικονομικά στοιχεία, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν εκτιμήσεις για την απώλεια εσόδων του Δημοσίου, των Λιμενικών Ταμείων και των Οργανισμών Λιμένων. Παράλληλα, δεν προκύπτει από κανένα σημείο της τροπολογίας από πού θα καλυφθούν οι σχετικές απώλειες ή αν θα υπάρξει επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.
4. **Ανοίγει τη δυνατότητα χρηματοδότησης έργων υποδομής σε ιδιωτικά λιμάνια από το Πράσινο Ταμείο.** Η τροπολογία επεκτείνει τη λίστα των επιλέξιμων χρηματοδοτούμενων δράσεων, εντάσσοντας έργα όπως η ανάσυρση ναυαγίων, η οποία αποτελεί συμβατική υποχρέωση των φορέων διαχείρισης, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις παραχώρησης (π.χ. ΟΛΠ - COSCO, ΟΛΘ - Σαββίδης). Επομένως, δημόσιοι πόροι προορισμένοι για περιβαλλοντική πολιτική (όπως ορίζεται στον ν.3889/2010 περί Πράσινου Ταμείου) κατευθύνονται σε δραστηριότητες που σχετίζονται με την ιδιωτική επιχειρηματικότητα και όχι με περιβαλλοντικούς σκοπούς.

5. **Υποκρύπτει κρατική ενίσχυση υπό τη μορφή επιδότησης.** Η χρηματοδότηση υποδομών ιδιωτικής εκμετάλλευσης, χωρίς υποχρεώσεις αντισταθμιστικών παροχών, συνιστά ενδεχομένως παράνομη κρατική ενίσχυση κατά το ευρωπαϊκό δίκαιο (άρθρα 107-109 ΣΛΕΕ). Το μέτρο δεν φαίνεται να έχει γνωστοποιηθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ούτε να έχει υπάρξει προληπτικός έλεγχος του θεσμικού πλαισίου.
6. **Εντείνει τη συγκέντρωση στον κλάδο της ακτοπλοΐας.** Αντί να θεσπιστεί ένας μηχανισμός ελέγχου των ναύλων ή να εξασφαλιστεί η πρόσβαση των νησιωτών σε φθηνές μετακινήσεις, η ρύθμιση παρέχει επιπλέον ενίσχυση στους κυρίαρχους παρόχους του κλάδου, χωρίς διαφάνεια, χωρίς προϋποθέσεις και χωρίς κοινωνικό αντίκρισμα.

Αντίστοιχα η Πανελλήνια Ένωση Ναυτικών Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Ν.Ε.Π) καταγγέλλει ως επικοινωνιακό τέχνασμα την κυβερνητική εξαγγελία περί δήθεν μείωσης των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, κατηγορώντας την κυβέρνηση πως προσφέρει γενναϊόδωρα οικονομικά προνόμια στους εφοπλιστές χωρίς να υπάρχει καμία ουσιαστική ελάφρυνση για τους επιβάτες. Παρότι μειώνονται κατά 50% τα λιμενικά τέλη κι ενώ η τιμή των ναυτιλιακών καυσίμων έχει μειωθεί σημαντικά, οι τιμές των εισιτηρίων αυξάνονται. Η κυβέρνηση στερεί σημαντικούς πόρους από τα λιμενικά ταμεία, απαραίτητους για τις υποδομές των νησιών, και κατευθύνει κρατική στήριξη στους εφοπλιστές. Αντί για μείωση εισιτηρίων, η Π.Ε.Ν.Ε.Π. διαπιστώνει ότι έχουν γίνει ήδη αυξήσεις στις τιμές των εισιτηρίων με συγκεκριμένα παραδείγματα: Από την 1η Μαρτίου έως 30 Μαρτίου 2025, σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα 2024, έχουν γίνει οι ακόλουθες αυξήσεις στα εισιτήρια της οικονομικής θέσης επιβατών: Βόλος – Σκιάθος, 6,96%. Κυλλήνη – Ζάκυνθος, 4,13%. Λαύριο – Κύθνος, 11,79%. Πειραιάς – Ηράκλειο, 4,24%. Πειραιάς – Κως, 1,05%. Πειραιάς – Μύκονος, 3,11%. Πειραιάς – Νάξος, 3,16%. Πειραιάς – Πάρος, 2,77%. Πειραιάς – Ρόδος, 3,94%. Πειραιάς – Σύρος, 1,23%. Πειραιάς – Χανιά, 6,37%. Νάξος – Πάρος, 13,90%. Σύρος – Μύκονος, 2,76%. Σύρος – Τήνος, 10,22%. Τήνος – Μύκονος, 8,90%. Θεσσαλονίκη – Μυτιλήνη, 7%. Κάλυμνος – Πυθαγόρειο Σάμου, 15,09%.

Η Νέα Αριστερά θεωρεί ότι η συγκεκριμένη ρύθμιση συνιστά μία ακόμη απόπειρα μεταμφιεσμένης εξυπηρέτησης ιδιωτικών συμφερόντων, εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος, των νησιωτών και των χρηστών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Αντί για ουσιαστική ενίσχυση της νησιωτικότητας, η Κυβέρνηση επιλέγει την αδιαφανή διανομή δημόσιων πόρων σε οικονομικά ισχυρούς φορείς, χωρίς κοινωνικά και περιβαλλοντικά ανταλλάγματα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποια είναι η πλήρης κοστολόγηση του μέτρου; Έχετε εκπονήσει οικονομική μελέτη σχετικά με την απώλεια εσόδων για τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, τους Οργανισμούς Λιμένων και το Δημόσιο; Πώς θα αναπληρωθούν αυτά τα ποσά;
2. Υπάρχει πρόβλεψη ή υποχρεωτικός μηχανισμός μετακύλισης της μείωσης λιμενικών τελών στην τελική τιμή των εισιτηρίων; Εάν όχι, ποια είναι η πραγματική πρόβλεψη για την ελάφρυνση του κόστους μεταφοράς των επιβατών;
3. Ποιο είναι το σύνολο των έργων που θα ενταχθούν για χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο; Ποια λιμάνια και ποιοι φορείς διοίκησης θα είναι δικαιούχοι των σχετικών κονδυλίων; Ποια είναι τα κριτήρια περιβαλλοντικής επιλεξιμότητας των εν λόγω έργων;
4. Υφίσταται γνωμοδότηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή άλλη αρμόδια αρχή για τον έλεγχο κρατικών ενισχύσεων; Αν όχι, θα προχωρήσετε σε σχετική κοινοποίηση πριν την υλοποίηση των χρηματοδοτήσεων;

5. Ποια είναι η νομική και συμβατική βάση που επιτρέπει τη χρηματοδότηση έργων (όπως η ανέλκυση ναυαγίων) σε ιδιωτικοποιημένους λιμένες μέσω του Πράσινου Ταμείου; Πώς διασφαλίζεται η μη παραβίαση των όρων παραχώρησης στους ΟΛΠ και ΟΛΘ;

Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων (ΑΚΕ)

Παρακαλείται ο αρμόδιος Υπουργός όπως καταθέσει στη Βουλή, εντός της προθεσμίας των 30 ημερών που προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 133 του Κανονισμού της Βουλής των Ελλήνων:

α) Την πλήρη κοστολόγηση της ρύθμισης (ανά είδος τέλους και ανά φορέα διοίκησης λιμένος), που οφειλόταν να υποβληθεί στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

β) Την έκθεση ή τα έγγραφα βάσει των οποίων τεκμηριώθηκε η τροπολογία από τη Γενική Γραμματεία του Υπουργείου Ναυτιλίας ή άλλους εμπλεκόμενους φορείς.

γ) Τη λίστα των επιλέξιμων λιμενικών έργων που δύνανται να χρηματοδοτηθούν από το Πράσινο Ταμείο, σύμφωνα με τη νέα ρύθμιση, και τα σχετικά σχέδια χρηματοδότησης για το 2024-2025.

δ) Τυχόν αλληλογραφία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη νομιμότητα των παρεμβάσεων ως προς το δίκαιο κρατικών ενισχύσεων.

ε) Τις συμβάσεις παραχώρησης για τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ, στα σημεία που προβλέπουν υποχρεώσεις συντήρησης, ανέλκυσης ναυαγίων και λοιπών έργων που πλέον θα επιδοτούνται από το Πράσινο Ταμείο.

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Ζεϊμπέκ Χουσεϊν

Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)

Τζούφη Μερόπη

Φωτίου Θεανώ