



Αθήνα, 09 Ιανουαρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Σκιές στη διαχείριση της ΥΠΑ: Ποια είναι η τύχη των εσόδων από τα τέλη αεροναυτιλίας;

Το πρόσφατο σοβαρό περιστατικό εκτεταμένης απώλειας εικόνας και επικοινωνίας (μπλακ άουτ) στον ελληνικό εναέριο χώρο, το οποίο διήρκεσε περίπου οκτώ ώρες και επηρέασε τα Κέντρα Ελέγχου Αθηνών και Μακεδονίας, συνιστά ένα γεγονός εξαιρετικής βαρύτητας, με άμεσες επιπτώσεις στην ασφάλεια των πτήσεων, στη λειτουργία του FIR Αθηνών και στη διεθνή αξιοπιστία της χώρας.

Για οκτώ ολόκληρες ώρες, η επικοινωνία μεταξύ ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και πληρωμάτων αεροσκαφών υποβαθμίστηκε δραματικά λόγω έντονης τεχνικής δυσλειτουργίας, γεγονός που κατέδειξε ότι, χωρίς αξιόπιστα συστήματα επικοινωνίας και επιτήρησης δεν μπορεί να υπάρξει ουσιαστικός εναέριος έλεγχος.

Το συμβάν δεν αφορά μόνο στα στενά όρια της ελληνικής επιχειρησιακής επάρκειας, αλλά προκαλεί και διεθνή ανησυχία, καθώς ο ελληνικός εναέριος χώρος αποτελεί κρίσιμο κόμβο για τη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Το γεγονός ότι έχει αποκλειστεί το ενδεχόμενο δολιοφθοράς καθιστά την πολιτική διάσταση του ζητήματος ακόμη πιο οξεία, καθώς δεν πρόκειται για ένα εξωγενές πρόβλημα αλλά για ένα ζήτημα δομικό για την επάρκεια και την ασφάλεια της εγχώριας αεροναυτιλίας.

Η πραγματικότητα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) έχει πολλάκις επισημανθεί από τους εκπροσώπους των εργαζομένων και των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

Ο κύριος όγκος του ηλεκτρονικού και ραδιοναυτιλιακού εξοπλισμού της ΥΠΑ είναι παρωχημένος, με συστήματα ηλικίας άνω των 25 ετών, τα οποία λειτουργούν στα όρια της τεχνικής τους αντοχής.

Την ίδια στιγμή, χώρες με αντίστοιχα συστήματα, όπως η Βουλγαρία και η Αίγυπτος, έχουν ήδη προχωρήσει στην αντικατάστασή τους, αναγνωρίζοντας ότι η ασφάλεια των πτήσεων δεν μπορεί να στηρίζεται σε τεχνολογίες προηγούμενων δεκαετιών.

Ακόμη πιο ανησυχητικό όμως - και αιχμή της πολιτικής ευθύνης της κυβέρνησης - είναι το γεγονός ότι, ο εκσυγχρονισμός αυτών των κρίσιμων υποδομών δεν εξαρτάται από τη δημοσιονομική κατάσταση της χώρας. Δεν χρηματοδοτείται, δηλαδή, από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Χρηματοδοτείται από τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες καταβάλλουν κάθε χρόνο σημαντικά ποσά για τη χρήση του ελληνικού εναέριου χώρου και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Τα τέλη αυτά – τα λεγόμενα unit rates – εισπράττονται μέσω του EUROCONTROL και αποδίδονται στην Ελλάδα. Παρότι η χώρα μας χρεώνει από τα χαμηλότερα τέλη στην Ευρώπη (25,35 €), σε σύγκριση με χώρες όπως η Βουλγαρία (39,22 €), η Κύπρος (36,4 €), η Νορβηγία (54,21 €), το Λουξεμβούργο (120,49 €) ή ακόμη και η Μολδαβία (215,17 €), τα συνολικά έσοδα ανέρχονται σε δεκάδες εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Τα έσοδα αυτά έχουν σαφή και συγκεκριμένο προορισμό και προορίζονται για τη συντήρηση, την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων που εγγυώνται την ασφάλεια των πτήσεων.

Κι όμως, παρά τη σταθερή ροή αυτών των πόρων, η ελληνική κυβέρνηση αρνείται να προχωρήσει στην αναγκαία αναβάθμιση των συστημάτων επιτήρησης και επικοινωνίας προκειμένου να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ενός σύγχρονου και ασφαλούς εναέριου ελέγχου.

Το κρίσιμο πολιτικό ερώτημα, επομένως, είναι αναπόφευκτο: Πού κατέληξαν τα χρήματα που πλήρωσαν οι αεροπορικές εταιρείες για να πετούν με ασφάλεια στον ελληνικό εναέριο χώρο; Επενδύθηκαν στην αεροναυτιλία ή κατέληξαν στον «βαθύ πάτο» του κρατικού προϋπολογισμού;

Η ασφάλεια των πτήσεων δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως λογιστικό υπόλοιπο, ούτε ως πεδίο δημοσιονομικής ευελιξίας. Είναι θεμελιώδης κρατική ευθύνη και κάθε αποτυχία της έχει ξεκάθαρο πολιτικό αποτύπωμα.

Η απώλεια λειτουργικής ικανότητας στον εναέριο έλεγχο, έστω και προσωρινά, δεν αποτελεί απλό τεχνικό συμβάν. Αποτελεί ισχυρό «καμπανάκι» πολιτικής ευθύνης, που η κυβέρνηση οφείλει να απαντήσει χωρίς υπεκφυγές.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποιο είναι το συνολικό ύψος των εσόδων που εισέπραξε η Ελλάδα από τέλη αεροναυτιλίας (τέλη διαδρομής και τερματικής περιοχής) τα τελευταία χρόνια μέσω EUROCONTROL, αναλυτικά ανά έτος;
2. Ποιο μέρος των εσόδων αυτών διατέθηκε αποκλειστικά για την αναβάθμιση και αντικατάσταση των συστημάτων ραντάρ, επικοινωνιών και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας;
3. Σε ποιους σκοπούς κατευθύνθηκαν τα υπόλοιπα ποσά και με ποια πολιτική απόφαση; Ενσωματώθηκαν στον γενικό κρατικό προϋπολογισμό;
4. Για ποιον λόγο, παρά τη διαθεσιμότητα πόρων από τα τέλη αεροναυτιλίας, τα κρίσιμα συστήματα της ΥΠΑ παραμένουν πεπαλαιωμένα, με αποτέλεσμα την εκδήλωση τόσο σοβαρών δυσλειτουργιών;

5. Υπάρχει συγκεκριμένο, κοστολογημένο και δεσμευτικό σχέδιο της κυβέρνησης για τον πλήρη εκσυγχρονισμό των συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας και αν ναι, ποιο το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής του;
6. Προτίθεται η κυβέρνηση να θεσπίσει σαφή θεσμική δέσμευση ώστε τα έσοδα από τα τέλη αεροναυτιλίας να κατευθύνονται αποκλειστικά και υποχρεωτικά για την ασφάλεια των πτήσεων και όχι σε άλλες χρήσεις;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Ακρίτα Έλενα

Βέττα Καλλιόπη

Γαβρήλος Γιώργος

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη

Κεδίκογλου Συμεών

Μαμουλάκης Χαράλαμπος

Μπάρκας Κώστας

Ξανθόπουλος Θεόφιλος

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Παπαηλιού Γεώργιος

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γεώργιος