



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Κοινοβουλευτική Ομάδα

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 11 Ιουνίου 2026

Προς:

Τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Κυριάκο Πιερρακάκη

Τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Σταύρο Παπασταύρου

Τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Βασίλειο Κικίλια

Την Υπουργό Τουρισμού, κα Όλγα Κεφαλογιάννη

Θέμα: «Προβληματισμοί και ανάγκη θεσμικής επανεξέτασης της ΚΥΑ 3000.0/44137/2025 για τα ναύδετα και τα ελεγχόμενα»

Κυρίες και Κύριοι Υπουργοί,

Η Κοινή Υπουργική Απόφαση 3000.0/44137/2025 (ΦΕΚ Β' 3117/19.06.2025), με τίτλο «Όροι και διαδικασία τοποθέτησης και εκμετάλλευσης ναυδέτων για τουριστικά πλοία και μικρά σκάφη εκτός θαλασσιών ζωνών λιμένα», εισάγει για πρώτη φορά ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο παραχώρησης θαλάσσιων χώρων για εγκατάσταση και εκμετάλλευση ναυδέτων εκτός λιμένων και τουριστικών μαρινών.

Η προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, της Ποσειδωνίας, των ευαίσθητων παράκτιων περιοχών και η ανάγκη για πιο οργανωμένη και βιώσιμη αγκυροβολία αποτελούν αδιαμφισβήτητα αναγκαίο στόχο. Ωστόσο, η επίτευξη αυτού του στόχου δεν μπορεί να αποσυνδέεται από τον συνολικό σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου, τη

διασφάλιση του δημόσιου χαρακτήρα της πρόσβασης στη θάλασσα και την προστασία της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού.

Το τελευταίο διάστημα επαγγελματικοί φορείς του κλάδου του yachting, ενώσεις ναυτικών πρακτόρων, επαγγελματίες του θαλάσσιου τουρισμού και εκπρόσωποι σχετικών δραστηριοτήτων έχουν διατυπώσει σειρά σοβαρών προβληματισμών σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής της συγκεκριμένης ΚΥΑ, χωρίς να αμφισβητούν την ανάγκη περιβαλλοντικής προστασίας αλλά εστιάζοντας στη δομή, στη λειτουργία και στις πιθανές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις του νέου μοντέλου.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί το γεγονός ότι το νέο σύστημα φαίνεται να τίθεται σε εφαρμογή χωρίς να έχει προηγηθεί ολοκληρωμένος Εθνικός Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός ειδικά για τη δραστηριότητα του yachting, της αγκυροβολίας και της χωροθέτησης οργανωμένων θαλάσσιων ζωνών.

Προκύπτει εύλογα το ερώτημα εάν μπορεί να προηγηθεί η παραχώρηση και η εμπορική αξιοποίηση θαλάσσιων περιοχών και να ακολουθεί εκ των υστέρων ο χωροταξικός σχεδιασμός.

Η διαχείριση της θάλασσας δεν μπορεί να γίνεται αποσπασματικά, ανά αίτηση και ανά μεμονωμένη επένδυση. Απαιτείται ολοκληρωμένη εθνική στρατηγική που να ενσωματώνει στοιχεία φέρουσας ικανότητας, περιβαλλοντικών πιέσεων, τοπικών ιδιαιτεροτήτων και κοινωνικής αποδοχής.

Παράλληλα, ενώ η θάλασσα παραμένει τυπικά δημόσιο αγαθό, αρκετοί φορείς επισημαίνουν ότι η συγκέντρωση οργανωμένων ναυδέτων σε μικρούς φυσικούς όρμους μπορεί στην πράξη να δημιουργήσει συνθήκες λειτουργικού ελέγχου της αγκυροβολίας και έμμεσης δέσμευσης περιοχών.

Διότι άλλο είναι η νομική κοινόχρηστη φύση ενός θαλάσσιου χώρου και άλλο η πραγματική δυνατότητα πρόσβασης σε αυτόν.

Υπάρχει ο φόβος ότι φυσικοί όρμοι, παραδοσιακά σημεία αγκυροβολίας και τμήματα ακτογραμμών, που ιστορικά αποτελούσαν τμήμα της ελεύθερης ναυτικής εμπειρίας, θα μπορούσαν σταδιακά να περάσουν σε καθεστώς οργανωμένης εμπορικής χρήσης.

Ιδιαίτερο προβληματισμό προκαλεί επίσης το γεγονός ότι δεν προκύπτει σαφώς η ύπαρξη ορίων:

- i. ανά εταιρεία,*
- ii. ανά γεωγραφική περιοχή,*
- iii. ανά νησί,*
- iv. ή ανά ομάδα συνδεδεμένων επιχειρήσεων.*

Απουσία τέτοιων περιορισμών θα μπορούσε να οδηγήσει μελλοντικά σε συγκέντρωση ελέγχου των σημείων αγκυροβολίας και σε συνθήκες ολιγοπωλιακής διαχείρισης θαλάσσιας πρόσβασης.

Ανησυχία προκαλεί και το οικονομικό σκέλος της παραχώρησης, καθώς το προβλεπόμενο αντάλλαγμα εμφανίζεται ιδιαίτερα χαμηλό σε σχέση με:

- i. την εμπορική αξία των περιοχών,*
- ii. τη στρατηγική σημασία των φυσικών όρμων,*
- iii. τη μελλοντική τουριστική αξιοποίηση,*
- iv. και την υψηλή οικονομική αξία της θαλάσσιας εμπειρίας στην Ελλάδα.*

Δημιουργείται έτσι προβληματισμός για το κατά πόσο δημόσιοι φυσικοί πόροι αποτιμώνται με διοικητικά κριτήρια που δεν αντανακλούν την πραγματική αξία τους.

Ιδιαίτερα σοβαρό προβληματισμό δημιουργεί το ύψος του οικονομικού ανταλλάγματος που προβλέπεται για την παραχώρηση θαλάσσιου χώρου, καθώς με βάση την ΚΥΑ τα ποσά εμφανίζονται εξαιρετικά χαμηλά σε σχέση με την πραγματική εμπορική αξία των περιοχών και την υψηλή αξία του προϊόντος που εξυπηρετούν. Την ώρα που σε διεθνείς πρακτικές οργανωμένων αγκυροβολιών και premium θαλάσσιων προορισμών παρατηρούνται σημαντικά υψηλότερα οικονομικά μεγέθη, που σε ορισμένες περιπτώσεις προσεγγίζουν ή και υπερβαίνουν ακόμη και τα 3.000 ευρώ ανά στρέμμα ανάλογα με τη ζήτηση, τη γεωγραφική θέση και την κατηγορία εξυπηρέτησης, η ελληνική προσέγγιση εμφανίζεται να αντιμετωπίζει έναν στρατηγικό φυσικό πόρο με λογική διοικητικού τέλους. Εύλογα δημιουργείται το ερώτημα κατά πόσο το ελληνικό δημόσιο αξιοποιεί αποτελεσματικά ένα μοναδικό συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας, όταν μεγάλα σκάφη υπερπολυτελείας, τα οποία καταβάλλουν ναύλους που προσεγγίζουν ακόμη και τις εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ ή και το μισό εκατομμύριο ευρώ ανά εβδομάδα, δύνανται να χρησιμοποιούν ιδιαίτερα υψηλής αξίας θαλάσσιους χώρους με εξαιρετικά περιορισμένο οικονομικό αντίτιμο.

Παράλληλα, δεν φαίνεται να υπάρχει σαφές πλαίσιο διαχείρισης της διάρκειας παραμονής των σκαφών στα οργανωμένα αγκυροβόλια. Σε περιοχές υψηλής ζήτησης, σε μικρούς φυσικούς όρμους ή σε περιοχές όπου υφίσταται έλλειψη μαρινών ή αδυναμία εξυπηρέτησης μεγάλων σκαφών, είναι εύλογος ο κίνδυνος δέσμευσης θέσεων για μεγάλα χρονικά διαστήματα από περιορισμένο αριθμό χρηστών. Θα μπορούσε να εξεταστεί η θέσπιση ελάχιστης και μέγιστης διάρκειας παραμονής, ώστε να διασφαλίζεται η κυκλικότητα χρήσης και η δίκαιη πρόσβαση. Ενδεικτικά, μετά από ένα όριο συνεχόμενων ημερών – π.χ. πέραν των πέντε ημερών – θα μπορούσε να εφαρμόζεται κλιμακωτή αύξηση του ανταλλάγματος, ενώ παράλληλα θα μπορούσε να προβλέπεται ανώτατο όριο παραμονής, ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα ουσιαστικής «δέσμευσης» ενός σημείου για εβδομάδες ή ακόμη και για έναν ολόκληρο μήνα.

Επιπλέον, θα μπορούσε να εξεταστεί η δημιουργία εθνικής ψηφιακής πλατφόρμας κατά το πρότυπο του ΤΕ.Π.Α.Η., μέσω ειδικής ηλεκτρονικής εφαρμογής στην οποία κάθε χρήστης θα μπορεί σε πραγματικό χρόνο να βλέπει διαθεσιμότητα, τεχνικά χαρακτηριστικά, περιβαλλοντικούς περιορισμούς, κόστος χρήσης και να πραγματοποιεί ηλεκτρονική κράτηση. Ένα δυναμικό σύστημα χρέωσης θα μπορούσε να βασίζεται στο μήκος, το βύθισμα, την κατηγορία και τη διάρκεια παραμονής του σκάφους, με κλιμακούμενη τιμολόγηση αντίστοιχη εκείνης που εφαρμόζεται διεθνώς στις μαρίνες. Ένα τέτοιο μοντέλο όχι μόνο θα διατηρούσε ανταγωνιστικό το ελληνικό προϊόν, αλλά θα επέτρεπε και στο ελληνικό δημόσιο να αποκομίζει πραγματικό οικονομικό όφελος από την αξιοποίηση του θαλάσσιου χώρου, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι και στις περιπτώσεις ιδιωτικής διαχείρισης θα υπάρχει ουσιαστική απόδοση αξίας προς το κράτος και τις τοπικές κοινωνίες.

Συγκεκριμένα, η ΚΥΑ δεν φαίνεται να προβλέπει κάποιο σαφές μοντέλο επιστροφής αξίας στις τοπικές κοινωνίες.

Δεν είναι σαφές:

- i. ποιο ποσοστό των εσόδων παραμένει στην περιοχή,*
- ii. ποιο ποσοστό επιστρέφει στους δήμους,*
- iii. εάν θα χρηματοδοτούνται τοπικές υποδομές,*
- iv. εάν θα ενισχύονται υπηρεσίες περιβαλλοντικής προστασίας,*
- v. εάν θα βελτιώνονται λιμενικές εγκαταστάσεις.*

Οι τοπικές κοινωνίες εύλογα αναρωτιούνται αν θα επωμιστούν μόνο τις επιπτώσεις χωρίς αντίστοιχη ανταποδοτικότητα.

Παράλληλα, φορείς του κλάδου έχουν επισημάνει ότι η περιβαλλοντική προσέγγιση της ΚΥΑ φαίνεται να εστιάζει σχεδόν αποκλειστικά στην αγκυροβολία, χωρίς να ενσωματώνει ένα ευρύτερο πλαίσιο αξιολόγησης περιβαλλοντικών πιέσεων, όπως:

- i. εντατική τουριστική δραστηριότητα και κορεσμός,*
- ii. απορροές,*
- iii. θερμική επιβάρυνση,*
- iv. ρύπανση,*
- v. υδροδυναμικές μεταβολές,*
- vi. σωρευτικές επιπτώσεις πολλαπλών δραστηριοτήτων.*

Η προστασία της Ποσειδωνίας ασφαλώς αποτελεί αναγκαίο στόχο, όμως η περιβαλλοντική διαχείριση δεν μπορεί να εξαντλείται αποκλειστικά στην εγκατάσταση ναυδέτων.

Επιπλέον, δεν φαίνεται να υφίσταται υποχρέωση δημιουργίας μοντέλου φέρουσας ικανότητας ανά κόλπο ή περιοχή.

Δεν προβλέπονται:

- i. μέγιστος αριθμός σκαφών ανά όρμο,*
- ii. εποχικές προσαρμογές,*
- iii. δυναμικοί δείκτες πίεσης,*
- iv. περιβαλλοντικά κατώφλια ενεργοποίησης μέτρων.*

Υπάρχει έτσι ο κίνδυνος να αντικατασταθεί η ανεξέλεγκτη αγκυροβολία από μια διαφορετική μορφή υπερσυγκέντρωσης.

Η σύγχρονη θαλάσσια διακυβέρνηση απαιτεί διαφάνεια και διαχείριση δεδομένων και όχι μόνο διοικητικές εγκρίσεις.

Παράλληλα, φορείς έχουν προτείνει τη δημιουργία:

- i. συστήματος «Green Anchorage Pass»,*

- ii. μοντέλου «έξυπνης φέρουσας ικανότητας»,
- iii. υποχρεωτικών ζωνών ελεύθερης αγκυροβολίας,
- iv. πιλοτικής εφαρμογής πριν από πανελλαδική επέκταση,
- v. δυναμικών περιβαλλοντικών ζωνών διαχείρισης,
- vi. θεσμικής συμμετοχής των τοπικών επαγγελματιών και ναυτικών πρακτόρων.

Επιπλέον προτείνεται να διατηρηθεί υπό προϋποθέσεις η δυνατότητα προσωρινής πρυμοδέτησης («πριμάντσα») σε βραχώδεις και φυσικές περιοχές, καθώς αποτελεί διαχρονικό στοιχείο της ελληνικής ναυτικής και τουριστικής ταυτότητας.

Η Ελλάδα διαθέτει το μεγαλύτερο μήκος ακτογραμμής στη Μεσόγειο και ένα μοναδικό μοντέλο θαλάσσιας εμπειρίας που βασίστηκε διαχρονικά: στην ελευθερία πρόσβασης, στη φυσική εξερεύνηση, στους αυθεντικούς όρμους, στη συνύπαρξη τουρισμού και τοπικών κοινωνιών.

Η προστασία του περιβάλλοντος είναι αναγκαία. Δεν μπορεί όμως να οδηγήσει σε μηχανισμούς συγκεντρωτικής διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου χωρίς κοινωνική λογοδοσία και σαφές αναπτυξιακό αποτύπωμα.

Δεδομένων όλων των παραπάνω

Ερωτάσθε κκ. Υπουργοί,

1. Υφίσταται ολοκληρωμένος εθνικός θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός για τα αγκυροβόλια, το yachting και τα ναύδετα; Αν όχι, γιατί η εφαρμογή της ΚΥΑ προηγείται του σχεδιασμού;
2. Προτίθεται το Υπουργείο να θεσπίσει υποχρεωτικά μοντέλα φέρουσας ικανότητας ανά κόλπο ή ανά νησί;
3. Υπάρχουν περιορισμοί ανά εταιρεία, περιοχή ή νησί ώστε να αποτραπεί συγκέντρωση ελέγχου;
4. Πώς αποτιμήθηκε το ύψος του οικονομικού ανταλλάγματος παραχώρησης;
5. Προβλέπεται αναθεώρηση του τρόπου υπολογισμού του ανταλλάγματος;
6. Τι ποσοστό των εσόδων σχεδιάζεται να επιστρέφει υποχρεωτικά στις τοπικές κοινωνίες;

7. Θα δοθεί προτεραιότητα σε Δήμους και διαδημοτικά σχήματα στη διαχείριση οργανωμένων αγκυροβολιών;
8. Θα υπάρξει εθνική ψηφιακή πλατφόρμα διαχείρισης και διαφάνειας;
9. Προτίθεται η κυβέρνηση να εξετάσει την εφαρμογή συστήματος «Green Anchorage Pass»;
10. Θα θεσπιστούν υποχρεωτικές ζώνες ελεύθερης αγκυροβολίας;
11. Θα προηγηθεί πιλοτική εφαρμογή πριν την καθολική ανάπτυξη του συστήματος;
12. Πώς διασφαλίζεται ότι η προστασία του περιβάλλοντος δεν θα οδηγήσει σε έμμεση ιδιωτικοποίηση της πρόσβασης σε φυσικούς όρμους και παραδοσιακές ζώνες αγκυροβολίας;
13. Πώς διασφαλίζεται η συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών και επαγγελματιών φορέων στη λήψη αποφάσεων;
14. Πώς προτίθεται η κυβέρνηση να διαμορφώσει ένα πραγματικά ελληνικό μοντέλο βιώσιμης αγκυροβολίας που να συνδυάζει περιβάλλον, τουρισμό, ελεύθερη πρόσβαση και τοπική ανάπτυξη;
15. Με ποια οικονομικά και τεχνικά κριτήρια προσδιορίστηκε το ύψος του προβλεπόμενου οικονομικού ανταλλάγματος για την παραχώρηση θαλάσσιου χώρου και πραγματοποιήθηκε σχετική συγκριτική μελέτη με διεθνή πρότυπα οργανωμένων αγκυροβολιών;
16. Ποια είναι τα εκτιμώμενα ετήσια δημόσια έσοδα από την εφαρμογή της ΚΥΑ και ποια είναι η προβλεπόμενη οικονομική απόδοση για το ελληνικό Δημόσιο ανά περιοχή εφαρμογής;
17. Έχει εξεταστεί η εφαρμογή δυναμικού συστήματος τιμολόγησης, στο οποίο το κόστος χρήσης να διαφοροποιείται βάσει:
 - μήκους σκάφους,
 - βυθίσματος,
 - κατηγορίας σκάφους,
 - περιβαλλοντικού αποτυπώματος,
 - διάρκειας παραμονής;
18. Προτίθεται το Υπουργείο να θεσπίσει κλιμακούμενο σύστημα αυξημένων χρεώσεων μετά από συγκεκριμένο αριθμό συνεχόμενων ημερών παραμονής (π.χ. πέραν των 5 ημερών), ώστε να αποφεύγεται η μακροχρόνια δέσμευση θέσεων;

19. Προτίθεται η κυβέρνηση να θεσπίσει ανώτατο επιτρεπόμενο όριο συνεχόμενης παραμονής σκαφών στα οργανωμένα αγκυροβόλια, ιδιαίτερα σε περιοχές υψηλής ζήτησης ή περιοχές με περιορισμένες εναλλακτικές λιμενικές υποδομές;
20. Προτίθεται η κυβέρνηση να εξετάσει ελάχιστο οικονομικό τίμημα ανά θέση ή ανά κατηγορία σκάφους (π.χ. για μεγάλα yachts), ώστε να διασφαλίζεται ότι η χρήση υψηλής εμπορικής αξίας φυσικών πόρων αποδίδει ανάλογο όφελος στο ελληνικό Δημόσιο;
21. Έχει εξεταστεί η υποχρεωτική απόδοση ποσοστού των εσόδων από οργανωμένα αγκυροβόλια σε τοπικές λιμενικές και περιβαλλοντικές υποδομές, καθώς και σε έργα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη

Σταύρος Μιχαηλίδης

Εμμανουήλ Χριστοδουλάκης