

**Σχέδιο Γνώμης της Ο.Κ.Ε.**

ΓΙΑ ΤΟ

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

**«Ενίσχυση λειτουργίας Οργανισμών Λιμένων και λοιπές διατάξεις»**

**Σεπτέμβριος 2026**

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στις 14 Σεπτεμβρίου 2026 εστάλη στην Ο.Κ.Ε. προς γνωμοδότηση από το Τμήμα Γ' της Διεύθυνσης Νομοπαρασκευαστικής Διαδικασίας της Γενικής Γραμματείας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων της Προεδρίας της Κυβέρνησης, το Σχέδιο Νόμου του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με τίτλο: «Ενίσχυση λειτουργίας Οργανισμών Λιμένων και λοιπές διατάξεις».

Για την επεξεργασία του εν λόγω Σχεδίου Νόμου συγκροτήθηκε Επιτροπή Εργασίας αποτελούμενη από τους **κ.κ. Μιχάλη Μητσόπουλο, Γεώργιο Αμβράζη, Εμμανουήλ Πεπόνη, Νικόλαο Καρζή, Ιωάννη Μουράτογλου και Κωνσταντίνο Μπάρδα.**

Ως Πρόεδρος της Επιτροπής Εργασίας ορίστηκε ο **κ. Μιχάλης Μητσόπουλος**, μέλος της Ολομέλειας της Ο.Κ.Ε.

Στις εργασίες της Επιτροπής Εργασίας συμμετείχε ως εμπειρογνώμονας ο **κ. Ερρίκος Λάζαρος Λυμπερόπουλος**, Τεχνικός Σύμβουλος, Σύμβουλος Διοίκησης ΑΕ Τσιμέντων TITAN.

Από πλευράς Ο.Κ.Ε. συμμετείχε και είχε τον επιστημονικό συντονισμό του έργου της Επιτροπής η **Δρ. Αφροδίτη Μακρυγιάννη**, Επιστημονικός Συνεργάτης της Ο.Κ.Ε.

Η Επιτροπή Εργασίας ολοκλήρωσε το έργο της σε τρεις (3) συνεδριάσεις στις 25 Σεπτεμβρίου 2026.

## 1. ΒΑΣΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1.1. Η τιμολογιακή πολιτική των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. μέχρι σήμερα βασίζεται σε ένα συγκεντρωτικό μοντέλο ελεγχόμενο από το Κράτος. Οι Οργανισμοί λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρείες, αλλά δεν διαθέτουν την επιχειρηματική ελευθερία να διαμορφώνουν αυτόνομα το κόστος των υπηρεσιών τους.

1.2. Η ΟΚΕ δεν είναι αντίθετη με ρυθμίσεις που ενισχύουν την ευελιξία των Οργανισμών Λιμένων, ώστε να παραμένουν ανταγωνιστικοί και να προσελκύουν επενδύσεις. Επισημαίνει όμως ότι οι όποιες διαδικασίες απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να συμβαδίζουν με τον κοινωνικό χαρακτήρα αυτών των υπηρεσιών αλλά και την αξιολόγηση της σημαντικής συνεισφοράς τους στην αποδοτική λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας της χώρας και να συνοδεύονται από σαφείς κανόνες, μετρήσιμες υποχρεώσεις, αποτελεσματική εποπτεία και ισορροπία ανάμεσα στο επενδυτικό κίνητρο και τη δημόσια ωφέλεια.

1.3. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι η όποια απόφαση λαμβάνεται από τα Δ.Σ. των λιμένων θα πρέπει να είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό 2017/352 του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (άρθ. 12 και 13) για «διαφάνεια, μη διακρίσεις και αναλογικότητα» καθώς και με το πρόσφατο κείμενο COM(2026) 112 για την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Λιμένων.

1.4. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι η αναβάθμιση των λιμένων με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους και την περαιτέρω ανάδειξη της Ελλάδας ως στρατηγικού κόμβου στη διεθνή ναυτιλία και την κρουαζιέρα προϋποθέτει τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμενικού τομέα της χώρας.

1.5. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι η τιμολογιακή ανταγωνιστικότητα συνδέεται περισσότερο με τη σχέση τιμής-ποιότητας, παρά με το απόλυτο επίπεδο τελών.

1.6. Η ΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της συνεργασίας μεταξύ λιμένων, τοπικής αυτοδιοίκησης, επενδυτικών φορέων και τοπικών οργανώσεων, καθώς μέσα από τη συνεργασία και τη μεταφορά τεχνογνωσίας μπορούν να δημιουργηθούν νέες αναπτυξιακές προοπτικές για τα λιμάνια σε όλη τη χώρα.

1.7. Η ΟΚΕ τονίζει τη σημασία του ανθρώπινου δυναμικού των λιμένων στη διαδικασία της μετάβασης τους στα νέα δεδομένα. Έχει επανειλημμένα επισημάνει ότι οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα πρέπει να συμβαδίζει με ένα ασφαλές και σύγχρονο εργασιακό περιβάλλον με δυνατότητες συνεχούς εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού.

## 2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

2.1. Η διαδικασία αποκρατικοποίησης των μεγάλων λιμένων της χώρας, είτε μέσω πώλησης πλειοψηφικού πακέτου μετοχών, είτε μέσω υπο-παραχώρησης συγκεκριμένων δραστηριοτήτων /σταθμών, έχει προχωρήσει σημαντικά τα τελευταία χρόνια.

Μεταξύ των λιμένων που έχουν αποκρατικοποιηθεί είναι: το λιμάνι του Πειραιά (ΟΛΠ), το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), το λιμάνι της Ηγουμενίτσας (ΟΛΗ) και το λιμάνι του Ηρακλείου (ΟΛΗ). Αναφορικά με το λιμάνι της Καβάλας υποπαραχωρήθηκε για 40 χρόνια ο εμπορικός σταθμός «Φίλιππος Β΄».

Σε εξέλιξη βρίσκεται η διαδικασία για το λιμάνι του Βόλου (ΟΛΒ) και η διαδικασία για το λιμάνι του Λαυρίου.

Το άρθρο 21 του Ν 2932/2001 αναφέρει τους λιμένες Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Ν.Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφήνας.

2.2. Η τιμολογιακή πολιτική των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. μέχρι σήμερα βασίζεται σε ένα συγκεντρωτικό μοντέλο ελεγχόμενο από το Κράτος. Οι Οργανισμοί λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρείες, αλλά δεν διαθέτουν την επιχειρηματική ελευθερία να διαμορφώνουν αυτόνομα το κόστος των υπηρεσιών τους. Οποιαδήποτε απόφαση των Διοικητικών Συμβουλίων τους για αναπροσαρμογή, ή καθορισμό των λιμενικών τελών απαιτεί Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) των Υπουργών Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και Εθνικής Οικονομίας & Οικονομικών. Μια σχετική ευελιξία υπήρξε κυρίως στα μεγάλα λιμάνια (ΟΛΠ και ΟΛΘ), όπου οι συμβάσεις παραχώρησης με τους ιδιώτες επενδυτές προέβλεπαν ειδικούς όρους.

2.3. Το υπό εξέταση Σχ/Ν επιχειρεί να μεταφέρει την αρμοδιότητα καθορισμού των τελών απευθείας στα Διοικητικά Συμβούλια των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., εισάγοντας ελεγχόμενους κανόνες αγοράς.

Για την προστασία των τοπικών κοινωνιών, των επιβατών και της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών εισάγονται συγκεκριμένα όρια, δικλείδες ασφαλείας και περιορισμοί στην τιμολόγηση των λιμενικών υπηρεσιών: α) για τα Επιβατηγά και Ακτοπλοϊκά Πλοία (Ε/Γ-Ο/Γ), καθώς και β) για τις μονοπωλιακού χαρακτήρα λιμενικές υπηρεσίες δηλαδή για τις λιμενικές υπηρεσίες ή χρεώσεις για τις οποίες δεν υφίσταται ενδολιμενικός ή διαλιμενικός ανταγωνισμός.

Από την άλλη πλευρά, οι διοικήσεις των Οργανισμών αποκτούν διευρυμένη ελευθερία κινήσεων, κυρίως σε υπηρεσίες που αφορούν το εμπορικό real estate των λιμανιών, τις εμπορευματικές μεταφορές και την κρουαζιέρα, καθώς και σε παροχές προς τρίτους, όπου υπάρχει ελεύθερη αγορά και ανταγωνισμός από άλλα γειτονικά λιμάνια.

2.4. Σχετικά ισχύει ο Κανονισμός 2017/352 του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, που ειδικά στα άρθρα 12 και 13 που αναφέρονται στις χρεώσεις για παρεχόμενες υπηρεσίες και τις υποδομές προβλέπει «διαφάνεια, μη διακρίσεις και αναλογικότητα» ενώ και το πρόσφατο κείμενο COM(2026) 112 για την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Λιμένων αναφέρεται στην ανταγωνιστικότητα κόστους των λιμένων. Σημειώνεται επίσης ότι στις υφιστάμενες παραχωρήσεις προβλέπουν ρητά την τήρηση των αρχών που αναφέρει ο Κανονισμός 2017/352.

### 3. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧ/Ν

3.1. Το Σχ/Ν περιλαμβάνει δεκαοκτώ (18) άρθρα τα οποία κατανέμονται σε τέσσερα Μέρη.

3.2. Με τις προτεινόμενες διατάξεις του υπό εξέταση Σχ/Ν, ρυθμίζονται μεταξύ άλλων:

- α) η τιμολογιακή πολιτική των Οργανισμών Λιμένων, που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων του Ν. 3985/11 και 3986/11.
- β) θέματα που αφορούν στην άσκηση αρμοδιοτήτων της αρχής σχεδιασμού λιμένων από την ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.»,
- γ) ζητήματα που αφορούν στις λιμενικές ζώνες Πάχης Μεγάρων, Ρόδου και Μυτιλήνης
- δ) θέματα που αφορούν τις Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής, και
- ε) ασφαλιστικά ζητήματα του Λιμενικού Σώματος.

3.3. Όπως αναφέρεται στο Άρθρο 1 του Σχ/Ν, σκοπός των προτεινόμενων ρυθμίσεων είναι:

- α) η επικαιροποίηση του πλαισίου λειτουργίας των οργανισμών λιμένων, με στόχο την προσέλκυση νέων επενδύσεων και την ανταπόκρισή τους στις ανάγκες της λιμενικής αγοράς,
- β) η δημιουργία ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού περιβάλλοντος για τη λειτουργία των ελληνικών λιμένων με την ενίσχυση της οικονομικής βιωσιμότητας των οργανισμών λιμένων και τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού ανεξάρτητα από το μοντέλο διοίκησης κάθε λιμένα,
- γ) η επίλυση διοικητικών εκκρεμοτήτων και η άρση θεσμικών εμποδίων στην υλοποίηση επενδύσεων και έργων υποδομής, με σκοπό την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων,
- δ) η αναβάθμιση του ρόλου των ελληνικών λιμένων στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και η ενίσχυση της αναπτυξιακής τους δυναμικής και
- ε) η βελτίωση της λειτουργίας και της διοικητικής οργάνωσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μέσω της ρύθμισης ειδικότερων θεμάτων αρμοδιότητάς του.

3.4. Η βασική ρύθμιση του Σχ/Ν αφορά στην μερική απελευθέρωση της τιμολογιακής πολιτικής των Οργανισμών λιμένων. Οι τυχόν ανατιμήσεις στα λιμενικά τέλη δεν είναι οριζόντιες, αλλά η σχετική αρμοδιότητα μεταφέρεται στα διοικητικά συμβούλια των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. που είναι ενταγμένοι στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων.

3.5. Για τα τέλη που αφορούν την ακτοπλοΐα, ειδικότερα για τα τέλη ελλιμενισμού και υποδομών που αφορούν τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, αλλά και για όλες τις υπηρεσίες όπου απουσιάζει ο ενδολιμενικός ή διαλιμενικός ανταγωνισμός, κάθε αύξηση άνω 3% απαιτεί υποχρεωτικά κοινή απόφαση των υπουργών Ναυτιλίας και Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Στο ποσοστό αυτό δεν προσμετρείται η ετήσια τιμαριθμική προσαρμογή βάσει του δείκτη τιμών καταναλωτή, ενώ κάθε τιμολογιακή αναπροσαρμογή που οδηγεί σε πτώση εσόδων έναντι του εγκεκριμένου προϋπολογισμού απαιτεί έγκριση της γενικής συνέλευσης.

3.6. Κεντρικό πυλώνα του Σχ/Ν αποτελεί η ενίσχυση του ρόλου της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας (Ε.Ε.ΣΥ.Π.) ως αρχής σχεδιασμού λιμένων και για το λόγο αυτό διαμορφώνεται το πλαίσιο συμβάσεων κατά τα πρότυπα του ΤΑΙΠΕΔ. Τα λειτουργικά της έξοδα καλύπτονται με ετήσια παρακράτηση 25.000 ευρώ ανά λιμένα από τα ανταλλάγματα παραχώρησης, καθώς και εφάπαξ καταβολές 120.000 ευρώ από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και 100.000 ευρώ από τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης πριν από την απόδοση των τελών προς τους οικείους δήμους.

3.7. Ρυθμίζεται επίσης η ένταξη δημοτικών ακινήτων της ζώνης λιμένα Ρόδου στο αναπτυξιακό σχέδιο προς αξιοποίηση και παραχώρηση, ο λιμένας Μυτιλήνης επανακαθορίζεται και αναβαθμίζεται σε λιμένα διεθνούς ενδιαφέροντος με καταβολή ετήσιου ανταλλάγματος 25.000

ευρώ στην ΕΤΑΔ για ακίνητό της, ενώ υποχρεώνονται όλοι οι ιδιώτες υποπαραχωρησιούχοι να ασφαλίζουν πλήρως τον πάγιο εξοπλισμό που διαχειρίζονται. Για τον λιμένα της Πάχης Μεγάρων επανακαθορίζονται λεπτομερώς τα χερσαία και θαλάσσια όρια, βάσει νέων τοπογραφικών διαγραμμάτων, χαρακτηρίζεται ως λιμένας τοπικής σημασίας και τίθεται υπό την αποκλειστική διαχείριση, διοίκηση και εκμετάλλευση του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε..

- 3.8. Επίσης, το Σχ/Ν επεκτείνεται σε ευρύτερες διατάξεις, όπως η πλήρης απόδοση των εσόδων από το τέλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής υπέρ των λειτουργικών δαπανών του Λιμενικού Σώματος, η επιβολή ηλεκτρονικών παραβόλων στις ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής (ΝΕΠΑ) για παραλείψεις σύγκλησης συνελεύσεων ή καταχωρίσεις, η επέκταση της νοσοκομειακής περίθαλψης στους δοκίμους των παραγωγικών σχολών του Λιμενικού, η κάλυψη ιατροφαρμακευτικής ασφάλισης των ναυτιλιακών ακολούθων εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και η νομοθετική τακτοποίηση παλαιών οφειλών της χώρας προς τη διεθνή υπηρεσία περιπολίας πάγων του Βορείου Ατλαντικού.

#### 4. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- 4.1. Οι συμβάσεις παραχώρησης δεν αποτελούν μόνο εργαλεία αξιοποίησης περιουσιακών στοιχείων, αλλά πρέπει να αντιμετωπίζονται ως ουσιαστικοί μηχανισμοί ανάπτυξης και να συνοδεύονται από σαφείς κανόνες, μετρήσιμες υποχρεώσεις, αποτελεσματική εποπτεία και ισορροπία ανάμεσα στο επενδυτικό κίνητρο και τη δημόσια ωφέλεια. Η ΟΚΕ επισημαίνει τη σημασία των λιμένων ως πυλώνων ανάπτυξης, συνδεσιμότητας και εθνικής στρατηγικής. Τονίζει δε ότι η αναβάθμιση των λιμένων με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους και την περαιτέρω ανάδειξη της Ελλάδας ως στρατηγικού κόμβου στη διεθνή ναυτιλία και την κρουαζιέρα προϋποθέτει την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των ελληνικών λιμένων, την προώθηση κοινών δράσεων εξωστρέφειας και τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμενικού τομέα της χώρας .
- 4.2. Το 90% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται μέσω θαλασσών. Στον κλάδο των λιμένων οι εξελίξεις είναι ραγδαίες. Οι ελληνικοί λιμένες έχουν ισχυρά αποτελέσματα, ισχυρή δυναμική και προσφέρουν σημαντικά στην ανάπτυξη και δημιουργία θέσεων εργασίας. Κάθε φορτίο που διέρχεται από την Ελλάδα έχει μεγάλη συνεισφορά στην οικονομία, ενισχύοντας σημαντικά το πεδίο εισαγωγών – εξαγωγών. Σήμερα οι λιμένες βρίσκονται σε τροχιά μετασχηματισμού για να αντιμετωπίσουν νέες προκλήσεις όπως η πράσινη ενέργεια και η αναβάθμιση υποδομών στο επίπεδο που μπορεί και οφείλει να βρίσκεται η χώρα μας. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι τα ελληνικά λιμάνια έχουν δυνατότητες ακόμη μεγαλύτερης συμβολής στην οικονομία. Αποτελούν κομβικούς παράγοντες βιώσιμης ανάπτυξης και διασφαλίζουν την συνδεσιμότητα του ελληνικού χώρου. Η Ελλάδα μπορεί να διαδραματίσει έναν πολύ μεγαλύτερο ρόλο ως πύλη εισόδου και εξόδου στην Ευρώπη.
- 4.3. Τα λιμάνια δεν συνιστούν απλά υποδομές υποδοχής πλοίων και διακίνησης φορτίων, αλλά κρίσιμους κόμβους εθνικής ασφάλειας, ενεργειακής επάρκειας, περιφερειακής ανάπτυξης και εμπορικής συνδεσιμότητας. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι σε μια περίοδο επομένως, αυξανόμενων περιβαλλοντικών απαιτήσεων και γεωπολιτικής αστάθειας, όπως η σημερινή που μεταξύ άλλων οδηγεί σε αναδιάταξη των εφοδιαστικών αλυσίδων, η ποιότητα και η διασύνδεση του λιμενικού συστήματος επηρεάζει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας και ναυτιλίας. Η βιωσιμότητα οφείλει να υπερβεί το επίπεδο της κανονιστικής συμμόρφωσης και να ενσωματωθεί στον πυρήνα της επιχειρηματικής λειτουργίας τους, λειτουργώντας ως μοχλός ανθεκτικότητας, ανταγωνιστικότητας και δημιουργίας μετρήσιμης αξίας.
- 4.4. Η αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της προϋποθέτει ένα σύγχρονο αξιόπιστο και ανταγωνιστικό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, όπου τα λιμάνια καταλαμβάνουν δεσπόζουσα θέση. Η αξιοποίηση και αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών πρέπει να στοχεύει ταυτόχρονα στην ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών, στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των μεταφορών, στην προσέλκυση επενδύσεων και στην διατήρηση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής συνοχής. Πρέπει επίσης να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις που αναδύονται από την ενεργειακή και ψηφιακή μετάβαση, και να προσαρμόζεται στα δεδομένα της κλιματικής κρίσης, ώστε να εξισορροπείται η αναπτυξιακή πορεία του λιμανιού με την προστασία του περιβάλλοντος και την καθημερινή λειτουργία της πόλης. Η ΟΚΕ επομένως θεωρεί ότι οι προοπτικές των ελληνικών λιμένων συναρτώνται στενά με την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, της πράσινης μετάβασης και της θεσμικής τους ενίσχυσης. Υπογραμμίζει επίσης τη σημασία των συνεργειών μεταξύ λιμένων,

τοπικής αυτοδιοίκησης και επενδυτικών φορέων, καθώς μέσα από τη συνεργασία και τη μεταφορά τεχνογνωσίας μπορούν να δημιουργηθούν νέες αναπτυξιακές προοπτικές για τα λιμάνια σε όλη τη χώρα. Τέλος, δεδομένης της άμεσης εξάρτησης και των επιπτώσεων από την λειτουργία ενός λιμένα στην τοπική κοινωνία και οικονομία, η διευρυμένη εκπροσώπηση στη Διοίκηση πρέπει να εφαρμόζεται, όπου θεσμικά προβλέπεται.

4.5. Η τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζεται από τις λιμενικές επιχειρήσεις επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα ενός λιμένα. Το κόστος, η ζήτηση, ο ανταγωνισμός, το θεσμικό πλαίσιο, οι στρατηγικοί στόχοι και η γεωγραφική θέση διαμορφώνουν τελικά την τιμολογιακή πολιτική. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι η τιμολογιακή ανταγωνιστικότητα συνδέεται περισσότερο με τη σχέση τιμής- ποιότητας, παρά με το απόλυτο επίπεδο τελών.

4.6. Τα ελληνικά λιμάνια εξελίσσονται σε κρίσιμες εθνικές υποδομές με ολοένα και μεγαλύτερη σημασία για την οικονομία γενικά αλλά και για συγκεκριμένους κλάδους οι οποίοι τα τελευταία χρόνια βρίσκονται σε θετική τροχιά, όπως το yachting και η κρουαζιέρα.

Το Σχ/Ν περιλαμβάνει συγκεκριμένες ρυθμίσεις που αγγίζουν τον θαλάσσιο τουρισμό και τα σκάφη αναψυχής. Η ΟΚΕ θεωρεί θετική την ρύθμιση για πλήρη απόδοση των εσόδων που προέρχονται από το ειδικό τέλος των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής απευθείας για την κάλυψη των επιχειρησιακών και λειτουργικών αναγκών του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Με τον τρόπο αυτό βελτιώνεται η αστυνόμευση των θαλασσών και ελέγχονται καλύτερα οι παράνομες ναυλώσεις, παράγοντες που επηρεάζουν θετικά τον κλάδο. Παράλληλα, η επιβολή ηλεκτρονικών παράβολων και διοικητικών κυρώσεων σε περιπτώσεις που οι ΝΕΠΑ παραλείπουν να συγκαλέσουν τις προβλεπόμενες γενικές συνελεύσεις, ή καθυστερούν τις απαραίτητες καταχωρίσεις στα επίσημα μητρώα, συμβάλλει στην καλύτερη λειτουργία των συγκεκριμένων επιχειρήσεων.

Όσον αφορά τις χρεώσεις του ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής (yachts, mega-yachts) και των παρεχόμενων υπηρεσιών στις μαρίνες, ο καθορισμός των οποίων αφήνεται ελεύθερος στις διοικήσεις των Οργανισμών, η ΟΚΕ σημειώνει ότι αυτό επιτρέπει στα ελληνικά τουριστικά λιμάνια να προσαρμόζουν τις τιμές τους ανάλογα με τη ζήτηση και τον διεθνή ανταγωνισμό, αλλά θα πρέπει ταυτόχρονα να προβλεφθούν δικλίδες ασφαλείας, ώστε να μην επηρεασθεί η ανταγωνιστικότητα του κλάδου από τυχόν υπέρμετρες αυξήσεις.

4.7. Σε μια περίοδο κατά την οποία η ναυτιλία και οι λιμενικές υποδομές καλούνται να προσαρμοστούν στις προκλήσεις της ενεργειακής μετάβασης, της τεχνολογικής καινοτομίας και των γεωπολιτικών εξελίξεων η ΟΚΕ τονίζει τη σημασία του ανθρώπινου δυναμικού των λιμένων στη διαδικασία της μετάβασης τους στα νέα δεδομένα. Έχει επανειλημμένα επισημάνει ότι οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα πρέπει να συμβαδίζει με ένα ασφαλές και σύγχρονο εργασιακό περιβάλλον. Παράλληλα έχει επισημάνει τη σημασία της εκπαίδευσης των στελεχών της λιμενικής βιομηχανίας σε ζητήματα πράσινης μετάβασης, ενεργειακού μετασχηματισμού και νέων ναυτιλιακών καυσίμων. Το δυναμικό των λιμένων είναι μεν εξειδικευμένο, αλλά χρειάζεται ακόμα περισσότερη εξειδίκευση μέσω της διαρκούς εκπαίδευσης ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις νέες απαιτήσεις της πράσινης μετάβασης.

## 5. ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

### 5.1. Με το άρθρο 3 « Καθορισμός τιμολογιακής πολιτικής των Οργανισμών Λιμένων που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων των Ν. 3985/11 και 3986/11» δίνεται μεγαλύτερη ελευθερία στις διοικήσεις των λιμένων που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων να καθορίζουν τα τιμολόγια τους, διατηρώντας – ωστόσο – τον κρατικό έλεγχο σε ορισμένες κρίσιμες χρεώσεις

Η ΟΚΕ δεν είναι αντίθετη με ρυθμίσεις που ενισχύουν την ευελιξία των Οργανισμών Λιμένων, ώστε να παραμένουν ανταγωνιστικοί και να προσελκύουν επενδύσεις. Οι οργανισμοί λιμένων λειτουργούν μεν ως Α.Ε. αλλά υπάγονται ως φορείς στην κυβέρνηση και αυτή η υβριδική λειτουργία δεν μπορεί να λειτουργήσει αποδοτικά χωρίς προσεκτικό σχεδιασμό. Επισημαίνει συνεπώς ότι οι όποιες διαδικασίες απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να συμβαδίζουν με τον κοινωνικό χαρακτήρα αυτών των υπηρεσιών και να συνοδεύονται από σαφείς κανόνες, μετρήσιμες υποχρεώσεις, αποτελεσματική εποπτεία και ισορροπία ανάμεσα στο επενδυτικό κίνητρο και τη δημόσια ωφέλεια. Επίσης επισημαίνει ότι δεν θα πρέπει να επιβαρύνουν υπέρμετρα το μεταφορικό κόστος, καθώς κάθε φορτίο που διέρχεται από την Ελλάδα έχει μεγάλη συνεισφορά στην οικονομία, ενισχύοντας σημαντικά το πεδίο εισαγωγών – εξαγωγών, ενώ τα σχετικά κοστολόγιο τελικά επιδρούν στην ανταγωνιστικότητα των εξαγωγών και τις τελικές τιμές διάθεσης σε παραγωγούς και καταναλωτές των εισαγόμενων προϊόντων..

Επιπρόσθετα και σε ότι αφορά τον θαλάσσιο τουρισμό, τα δρομολόγια και ο προϋπολογισμός των επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό καταρτίζονται αρκετούς μήνες πριν. Αντίστοιχα, τα λιμάνια που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αποτελούν σημαντικές πύλες εισόδου-εξόδου τόσο για τη βιομηχανία της χώρας όσο και για εμπορικές επιχειρήσεις, η ανταγωνιστικότητα των οποίων επηρεάζεται από τα κόστη των λιμενικών υπηρεσιών. Για τους λόγους αυτούς και λαμβάνοντας υπόψη το σχετικό ενωσιακό πλαίσιο, η ΟΚΕ τονίζει ότι είναι σημαντικό να υπάρχει διαφάνεια, έγκαιρη ενημέρωση και εύλογη μεταβατική περίοδος πριν από οποιαδήποτε μεταβολή λιμενικών τελών, η οποία οφείλει να γίνεται με ρητή αναφορά στην υποχρέωση τήρησης των αρχών αναλογικότητας και διαφάνειας που θέτει ο σχετικός Κανονισμός 2017/352, συνυπολογίζοντας με αντικειμενικό τρόπο δεδομένα άλλων συγκρίσιμων λιμένων αλλά και τυχόν δαπάνες χρηστών στην κατασκευή και συντήρηση υποδομών.

Όσον αφορά τον ορισμό «λιμενικές υπηρεσίες και δραστηριότητες ως προς τις οποίες δεν υφίσταται ενδολιμενικός ή διαλιμενικός ανταγωνισμός» η ΟΚΕ σημειώνει ότι χρειάζεται παραπέρα εξειδίκευση, ώστε έστω επί της αρχής να υπάρχει μεγαλύτερη προβλεψιμότητα για το ποιες υπηρεσίες και δραστηριότητες μπορούν να εμπίπτουν σε αυτόν – ειδικά αν ήδη υπάρχει πλαίσιο για την τιμολόγηση τους.

Σε ότι αφορά την παρ.2 β του άρθρου 3 η ΟΚΕ επισημαίνει ότι θα πρέπει να συμπληρωθεί προβλέποντας «δυνατότητα αύξησης μέχρι το χαμηλότερο ποσοστό ανάμεσα στο 3% και την ετήσια μεταβολή του ΔΤΚ». Άλλωστε, εφόσον αυτό δικαιολογείται από πραγματικά γεγονότα, μεγαλύτερη αύξηση θα μπορεί να δοθεί μέσω της Υπουργικής Απόφασης.

Σε ότι αφορά την τελευταία παρ. του 2.β «Για τον υπολογισμό του ποσοστού αύξησης του πρώτου εδαφίου.....» σημειώνεται ότι δεν είναι διατυπωμένη με σαφήνεια και η ΟΚΕ προτείνει την επαναδιατύπωση της, ώστε να είναι σαφές – εφόσον αυτός είναι ο σκοπός του νομοθέτη- οι υπηρεσίες που εμπίπτουν στο άρθρο 3 παρ.1 να μην επηρεάζονται πλέον από την πρόβλεψη που ισχύει σήμερα για αυξήσεις σύμφωνα με το ποσοστό του πληθωρισμού.

Τέλος, σημειώνεται ότι το νέο νομοθετικό πλαίσιο θα πρέπει να περιορίζει τις γραφειοκρατικές διαδικασίες για την υλοποίηση των απαραίτητων υποδομών, ενώ ταυτόχρονα τονίζει τη σημασία της επαρκούς χρηματοδότησης για τον ψηφιακό εκσυγχρονισμό (Big Data, κυβερνοασφάλεια), όχι μόνο των μεγάλων, αλλά και των μικρότερων δημόσιων και περιφερειακών λιμανιών της χώρας.

**5.2. Το άρθρο 4 που αναφέρεται στην «Λειτουργία της εταιρείας Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε. ως αρχής σχεδιασμού λιμένων»** περιλαμβάνει διατάξεις για τον ρόλο του Εθνικού Αναπτυξιακού Ταμείου (πρώην ΕΕΣΥΠ) ως αρχής σχεδιασμού λιμένων.

Η ΟΚΕ επισημαίνει την πάγια θέση της ότι οι όποιες αρμοδιότητες δίνονται θα πρέπει να είναι ξεκάθαρες και διακριτές και να μην προκαλούν διοικητικές αλληλοεπικαλύψεις, ή καθυστερήσεις στην έγκριση των Master Plan των λιμανιών.

**5.3. Τα άρθρα 6, 7 και 8 αναφέρονται στις λιμενικές ζώνες του λιμένα Πάχης Μεγάρων, Ρόδου και Μυτιλήνης** και ρυθμίζουν εκκρεμότητες που αφορούν τις λιμενικές Ζώνες και τον ρόλο των Δήμων.

Η ΟΚΕ σημειώνει ότι θα πρέπει να επιδιώκεται διαχρονικά η ομαλή συνεργασία των λιμενικών Οργανισμών με τους Δήμους, με σκοπό την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και της κρουαζιέρας, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι Λιμενικές Ζώνες θα παραμένουν υπό τη λειτουργική και επιχειρηματική δικαιοδοσία των εξειδικευμένων Οργανισμών. Υπογραμμίζει επίσης τη σημασία των συνεργειών μεταξύ λιμένων, τοπικής αυτοδιοίκησης, επενδυτικών και επαγγελματικών φορέων, καθώς μέσα από τη συνεργασία και τη μεταφορά τεχνογνωσίας μπορούν να δημιουργηθούν νέες αναπτυξιακές προοπτικές για τα λιμάνια σε όλη τη χώρα.

**5.4. Στο άρθρο 10 που αναφέρεται στις τελικές διατάξεις** πρέπει να προστεθεί και αναφορά σε παραχωρήσεις/υπο-παραχωρήσεις που προβλέπονται στα πλαίσια Αναπτυξιακών Νόμων, όπου θα πρέπει να υπάρξει σαφής μνεία, όπως ήδη γίνεται στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο, και για τις υποχρεώσεις τόσο σε τέλη ελλιμενισμού, όσο και στα τέλη λιμενικών υποδομών που προβλέπονται από τις παραχωρήσεις αυτές.