

ΑΡ. ΠΡΩΤ.: Α10/1081

ΑΘΗΝΑ, 13/12/2019

ΠΡΟΣ:

- **ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**
Υπουργό, κ. Ιωάννη Πλακιωτάκη
Γεν.Γραμματέα Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής
& Ναυτιλιακών Επενδύσεων, κ. Ευάγγελο Κυριαζόπουλο
- **ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**
Υπουργό, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή
Υφυπουργό, κ.Ιωάννη Κεφαλογιάννη
Γεν.Γραμματέα Μεταφορών, κ. Νικόλαο Σταθόπουλο
- **ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**
Πρόεδρο, κ. Ιωάννη Λιανό

ΘΕΜΑ: «ΝΕΕΣ ΑΥΞΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΑΠΟ 01.01.2020»

ΣΧΕΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ: 1) ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ GRIMALDI 28.11.2019
2) ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ANEK LINES & ATTICA GROUP 04.12.19

Αξιότιμοι Κύριοι,

Η ΟΦΑΕ ως δευτεροβάθμια επαγγελματική οργάνωση η οποία εκπροσωπεί περισσότερους από 6.500 ιδιοκτήτες Φορτηγών και Τουριστικών Λεωφορείων Δημοσίας Χρήσης, εκφράζει την έντονη δυσαρέσκειά της για τις νέες αυξήσεις τιμών στις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων στις γραμμές της Αδριατικής, οι οποίες θα ισχύουν από 01.01.2020.

Συγκεκριμένα, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που λειτουργούν την συγκεκριμένη γραμμή, ανακοίνωσαν την επιβολή πρόσθετου επίναυλου για την χρήση καυσίμων χαμηλότερης περιεκτικότητας θείου (βλ. σχετικά 1 & 2). Οι νέες αυτές αυξήσεις κυμαίνονται από 3,00 έως 8,00 ευρώ ανά μέτρο μήκους του οχήματος, επί συνόλου 18 μέτρων που αντιστοιχεί στις διαστάσεις ενός φορτηγού οχήματος. Δηλώνουμε αντίθετοι στην μετακύληση του κόστους στους τελικούς χρήστες των ακτοπλοϊκών γραμμών, δηλαδή στα φορτηγά οχήματα. Είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι η παγκόσμια ναυτιλία πήρε την απόφαση για την χρήση πιο φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων, αλλά είναι εξίσου σημαντικό ο κάθε κλάδος να ενισχύει και να παροτρύνει τους υπόλοιπους για αντίστοιχες ενέργειες, αντί να τους περιορίζει αυξάνοντας το κόστος.

Τα τελευταία έτη οι αυξήσεις στις τιμές των ναύλων είναι συνεχείς, καθώς οι ακτοπλοϊκές εταιρείες μετακυλύουν στους αυτοκινητιστές κάθε αλλαγή στο κόστος τους, θεωρώντας τους προφανώς ως «δεδομένους πελάτες», γνωρίζοντας πολύ καλά πως δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές εναλλακτικές επιλογές για εμάς και πως είμαστε οι βασικοί χρήστες των δύο ακτοπλοϊκών εταιρειών που λειτουργούν τις γραμμές της Αδριατικής και επί της ουσίας συντηρούμε την λειτουργία αυτών των γραμμών. Αξιοσημείωτο δε, πως ουδέποτε οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν μείωσαν τις τιμές των ναύλων όταν για παράδειγμα η τιμή του πετρελαίου μειώθηκε. Αντιθέτως, δεν παραλείπουν ποτέ να αυξάνουν τις τιμές των ναύλων σε αντίστοιχες αυξήσεις των τιμών του πετρελαίου, γεγονός που ενισχύει την τοποθέτησή μας πως θεωρούν τα φορτηγά οχήματα ως δεδομένους χρήστες.

Θα ήταν όμως πιο θεμιτό εάν αντιμετώπιζαν τα φορτηγά οχήματα ως εταίρους τους στην βιώσιμη λειτουργία της Εφοδιαστικής, όπου όλοι οι εμπλεκόμενοι πρέπει να συνεργαζόμαστε και να αλληλοστηριζόμαστε τόσο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της εφοδιαστικής αλλά και για την προστασία του περιβάλλοντος.

Παράλληλα, θα πρέπει να αναφερθούμε και στην νόμιμότητα αυτού του μέτρου καθώς ο επίναυλος καυσίμων αποτελεί κατ' ουσία ένα μη ανταποδοτικό τέλος που «προστίθεται» στο ναύλο, όπως επί παραδείγματι ο επίναυλος που προβλέπεται στο άρθρο Δέκατο του νόμου 2932/2001 ή τα λιμενικά τέλη για τη χρήση του λιμένα από επιβάτες και οχήματα εκ ποσοστού 5%.

Εν αντιθέσει όμως των ανωτέρω τελών, η επιβάρυνση του ναύλου των εισιτηρίων των Ο/Γ πλοίων που συνδέουν δια θαλάσσης την Ιταλία και την Ελλάδα με τον επίναυλο καυσίμων καθίσταται μη νόμιμη, καθώς το πρώτον στην ελληνική έννομη τάξη ή το ευρωπαϊκό πρωτογενές ή παράγωγο δίκαιο δεν υφίσταται καμία διάταξη που να ρυθμίζει ή έστω να οριοθετεί τη δυνατότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών να επιβάλουν επίναυλο καυσίμων επί του ναύλου.

6. Ακόμη όμως κι αν θεωρηθεί ότι η επιβάρυνση αυτή προβλέπεται στο πλαίσιο εφαρμογής των τιμολογίων ανταγωνισμού και πάλι η επιβολή της καθίσταται μη νόμιμη καθώς το πρώτον συνιστά απαγορευμένη κατ' άρθρο 101 της ΣΛΕΕ εναρμονισμένη πρακτική των εταιρειών που κινούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Κι αυτό διότι η εν λόγω πρακτική των εταιρειών προς επιβολή «επίναυλο καυσίμου» για την κάλυψη δήθεν του κόστους των καυσίμων που καταναλώνονται κατά τη διάρκεια του πλου, έχει άμεσες δυσμενείς συνέπειες στο εμπόριο και ειδικότερα στις ελληνικές εξαγωγές, καθώς οι εταιρείες αυτές ως μέρος της εφοδιαστικής

αλυσίδας δημιουργούν αντιανταγωνιστικές συνθήκες στους Έλληνες αυτοκινητιστές διεθνών μεταφορών, αυξάνοντας το κόστος του μεταφορικού τους έργου, γεγονός που συνακόλουθα συνεπάγεται την υπό άνισους όρους αύξηση της τιμής των ελληνικών προϊόντων που μεταφέρονται στο εξωτερικό από ΦΔΧ.

7. Περαιτέρω, η επιβάρυνση της τιμών των ναύλων των ΦΔΧ με υπέρογκα ποσά που επιβάλλονται ως «επίναυλοι καυσίμων» συνιστά απαγορευμένη κατ' άρθρο 102 της Συνθήκης ΣΛΕΕ επιβολή «μη δίκαιων τιμών», στο μέτρο που (α) η συνέχιση επιβολής «επίναυλου καυσίμων» δεν καλύπτει πλέον καμία ανάγκη κάλυψης του κόστους των καυσίμων που απαιτούνται για τον πλου, καθώς οι τιμές του πετρελαίου κίνησης των πλοίων όχι μόνον δεν έχουν αυξηθεί αλλά αντιθέτως έχουν διαμορφωθεί τα τελευταία έτη σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε κάθε δε περίπτωση τα οχηματαγωγά πλοία που διενεργούν δρομολόγια σε διεθνή ύδατα (όπως τα πλοία της συγκεκριμένης γραμμής) χρησιμοποιούν αφορολόγητο πετρέλαιο και (β) το ύψος του επιβαλλόμενου επίναυλου καυσίμων παραμένει αμετάβλητο από το 2015 χωρίς να διαφοροποιείται αναλόγως με το λιμάνι επιβίβασης. Παρά το γεγονός λοιπόν ότι το Λιμάνι της Πάτρας από το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας απέχουν 123 ναυτικά μίλια οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα συγκεκριμένα δρομολόγια επιβάλλουν τον ίδιο επίναυλο καυσίμων, όταν λιμάνι προορισμού είναι, επί παραδείγματι, η Ανκόνα της Ιταλίας, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ότι η απόσταση Πάτρας Ανκόνα είναι 528 ναυτικά μίλια, ενώ η απόσταση Ηγουμενίτσας – Ανκόνα είναι 405 ναυτικά μίλια.

Με αυτή την ευκαιρία δεν θα μπορούσαμε να μην αναφερθούμε και στην διακριτική τιμολογιακή πολιτική κατά των Ελλήνων Αυτοκινητιστών που ακολουθούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες για τις γραμμές της Αδριατικής. Κι αυτό διότι παρά το γεγονός ότι οι εν λόγω τιμοκατάλογοι δεν έχουν αναρτηθεί διαδικτυακά, μέλη της Ομοσπονδίας μας, μας έχουν προσκομίσει κατά καιρούς ειδικούς τιμοκαταλόγους που διατηρούν τόσο η εταιρεία ANEK όσο και η εταιρεία Grimaldi Group με ειδικές χαμηλότερες τιμές κατά 35%, οι οποίες ισχύουν για τους αλλοδαπούς αυτοκινητιστές που διενεργούν διεθνείς μεταφορές και μετακινούνται από και προς τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας και δη για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στις βαλκανικές χώρες.

Η πρακτική όμως αυτή όπως καθίσταται αντιληπτό **παραβιάζει το άρθρο 102 της Συνθήκης ΣΛΕΕ** καθώς έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσόμενων, με αποτέλεσμα μέρος αυτών να περιέρχεται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό. Σημειώνεται δε, ότι οι εκπώσεις που χορηγούνται στα μη ημεδαπά ΦΔΧ δεν σχετίζονται με τον όγκο των διελεύσεων, ούτε με το μέγεθος του

στόλου των μεταφορικών εταιρειών, καθώς οι εκπτώσεις παρέχονται σε όλα τα αλλοδαπά οχήματα, ανεξαιρέτως αριθμού κρατήσεων.

10. Η τακτική των εν λόγω ναυτιλιακών εταιρειών να μην αναρτούν όλους τους παρεχόμενους τιμοκαταλόγους τους στις διαδικτυακές τους σελίδες τόσο ως προς τις πάγιες χρεώσεις τους όσο και ως προς τις εκπτώσεις που χορηγούν σε συγκεκριμένες μεταφορικές εταιρείες, καθώς και η ενημέρωση των καταναλωτών ως προς τη διαφοροποίηση των τιμών των ναύλων θα πρέπει να αποτελέσει κατ' αρχήν αντικείμενο έρευνας από Υπουργείο Σας.

Επιπροσθέτως και κατ' ακολουθία των ανωτέρω και για την αντιμετώπιση της σημερινής κατάστασης το Υπουργείο Σας θα πρέπει να λάβει όλα τα ρυθμιστικά μέτρα, εις τρόπον ώστε οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να υποχρεώνονται με την επιβολή ανάλογων κυρώσεων όχι μόνον να αναγράφουν την αναλογία του επίναυλου καυσίμων επί των τιμοκαταλόγων τους αλλά και να αφαιρούν την τιμή του επίναυλου όταν παρατηρείται μείωση της τιμής των καυσίμων, τερματίζοντας την εναρμονισμένη πρακτική που ακολουθούν και την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης τους επιβάλλοντας στους καταναλωτές των υπηρεσιών τους υπέρμετρα βάρη (εκμεταλλευτική κατάχρηση – exploitative abuse). Σε κάθε δε περίπτωση να υποχρεώνονται να αναρτούν όλους τους τιμοκαταλόγους τους στις επίσημες διαδικτυακές τους σελίδες, και να τερματίσουν τη διακριτική πολιτική που ασκούν εις βάρος των ελλήνων αυτοκινητιστών διεθνών μεταφορών, προς όφελος ΦΔΧ ταξινομημένων στις βαλκανικές χώρες.

11. Στο πλαίσιο αυτό σημαντικότερο ρόλο θεωρούμε θα πρέπει να διαδραματίσει η **Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)**, η οποία ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή μετά το νόμο 4389/2016 έχει ευρύτατες ελεγκτικές, κανονιστικές και γνωμοδοτικές αρμοδιότητες, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται (α) η εποπτεία και η διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος, (β) διαχείριση παραπόνων και η λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα σε θέματα αρμοδιότητάς της (γ) η συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού προς το σκοπό της αποτροπής κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό.

12. Με δεδομένο λοιπόν ότι σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης ΣΛΕΕ οι απαγορευμένες εναρμονισμένες πρακτικές και η επιβολή μη δίκαιων τιμών λόγω της καταχρηστικής αξιοποίησης της δεσπόζουσας θέσης εταιρειών, έχει ως συνέπεια όχι μόνον την αυτοδίκαιη ακυρότητά των εν λόγω πρακτικών αλλά και την ακυρότητα των δικαιοπραξιών



ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

που ερείδονται στις πρακτικές αυτές, θα πρέπει κατ' εφαρμογή των προαναφερόμενων κανόνων άμεσης εφαρμογής του πρωτογενούς ενωσιακού δικαίου σε συνδυασμό με το άρθρο 1 (3) του κανονισμού 1/2003, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Σας ή/και η ΡΑΛ να λάβουν άμεσα αποφάσεις που θα αφορούν την κατάργηση του επίναυλου καυσίμων, την ανάρτηση όλων των τιμοκαταλόγων που αφορούν τις τιμές των ναύλων στις μεταφορές cargo και την παύση της τήρησης ειδικής τιμολογιακής πολιτικής για τα ΦΔΧ φορτηγά των βαλκανικών χωρών, συμπεριλαμβανομένων και έκτακτων προσωρινών μέτρων επ' απειλή διοικητικών κυρώσεων, κατ' άρθρο 113 του νόμου 4389/2013, για την αποτροπή συνέχισης της προαναφερόμενης κατάστασης.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, και κυρίως γιατί κάποια στιγμή θα πρέπει να δοθεί η δέουσα προσοχή και στη ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή αγορά, η οποία πλήττεται βάναυσα με δυσμενείς συνέπειες όχι μόνο για τους ίδιους, αλλά και για την εθνικής μας οικονομία γενικότερα, παρακαλούμε πολύ για τις δικές σας ενέργειες προκειμένου να αποκατασταθούν οι συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά. Σε περίπτωση που κάτι τέτοιο δεν καταστή εφικτό, θα πρέπει να απευθυνθούμε και να καταγγείλουμε αυτές τις αθέμιτες πρακτικές στα αρμόδια Ευρωπαϊκά όργανα προκειμένου να επιληφθούν του θέματος.

Παραμένουμε στην διάθεσή σας για τυχόν διευκρινήσεις, ή/και επιπλέον πληροφορίες εφόσον αυτές χρειαστούν.

Για την ΟΦΑΕ
Μετά τιμής,

Ο Πρόεδρος

Ο Γενικός Γραμματέας

Απόστολος Κεσανίδης

Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

- **ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ**
Πρόεδρο, κ. Ιάσωνα Αγγελόπουλο