

Η ΚΑΤΑΔΙΚΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 4055/1986¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ
Πρώην Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ ΑΕ

Στα φιλά μάλλον πέρασε η πρόσφατη καταδίκη της Ελλάδας από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για παραβίαση του Κοινοτικού Κανονισμού 4055/1986 «για την εφαρμογή της αρχής της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών». Πιο συγκεκριμένα, η Ελλάδα βρέθηκε να παραβιάζει τον Κανονισμό 4055 διότι (μεταξύ άλλων) εφαρμόζει χαμηλότερο ύψος λιμενικών τελών όταν οι μεταφορές εκτελούνται μεταξύ δύο λιμένων στο εσωτερικό της χώρας, σε σύγκριση με τις περιπτώσεις που οι μεταφορές έχουν προορισμό το εξωτερικό.

Η καταδίκη αυτή μου έφερε στη μνήμη μια αλληλουχία γεγονότων που ξεκίνησαν 10 χρόνια πριν, το 1997, όταν την εποχή που ο ΟΛΠ ήταν ακόμη Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ), αυξήσαμε δραστικά τα τιμολόγια ελλιμενισμού των πλοίων της ακτοπλοΐας. Για επιβατικό πλοίο εσωτερικού μήκους 500 ποδών (περίπου 150 μέτρων), η τιμή που χρέωνε τότε ο ΟΛΠ για πρυμνοδέτηση ήταν 4.200 δραχ, δηλαδή κάπου 12 ευρώ την ημέρα! Υπολογίσαμε τότε ότι τα ακτοπλοϊκά πλοία συνεισέφεραν (μέσω των τελών προσόρμισης, πρυμνοδέτησης και παραβολής) μόνο το 0,7% των ετήσιων εσόδων του ΟΛΠ και τα κρουαζιερόπλοια το 0,4%! Οι επιβάτες και τα τροχοφόρα συνεισέφεραν αρκετά πάρα πάνω, περίπου το 4,4% των ετήσιων εσόδων, από τα τέλη υπέρ ΟΛΠ στα εισιτήρια από και προς Πειραιά. Το τελευταίο ποσοστό θα μπορούσε να είναι μεγαλύτερο αν κάποιες ακτοπλοϊκές εταιρίες δήλωναν και τα υπεράριθμα εισιτήρια που εκείνη την εποχή έκοβαν. Εν πάση περιπτώσει, το 5,5% των εσόδων του ΟΛΠ που εισπράττονταν στον επιβατικό λιμένα ήταν πολύ χαμηλό, και σίγουρα χαμηλότερο από το ποσοστό των κονδυλίων που επενδύονταν εκεί και που είχε φτάσει μέχρι και το 35% του ετήσιου επενδυτικού προγράμματος του ΟΛΠ.

Κάτι επομένως θα έπρεπε να γίνει για να διορθωθεί αυτή η στρέβλωση, η οποία ουσιαστικά ανάγκαζε το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο (την πιο κερδοφόρα του μονάδα, η οποία συνεισέφερε περί το 70% στα έσοδα) να επιδοτεί σταυρωτά τον επιβατικό λιμένα. Ξέροντας ότι το πρόβλημα δεν θα λυνόταν από τη μια μέρα στην άλλη, σαν πρώτη κίνηση και περίπου πραξικοπηματικά αποφασίσαμε να αυξήσουμε τα τιμολόγια ελλιμενισμού των ακτοπλοϊκών πλοίων (αλλά όχι τα τέλη επιβατών και τροχοφόρων) κατά 200%! Η αύξηση θα έπρεπε να ήταν ακόμη μεγαλύτερη, αλλά δεν ήμασταν καθόλου σίγουροι ότι το ΥΠΕΘΟ θα συναινούσε στο 200%, την εποχή που ο στόχος της Κυβέρνησης ήταν μονοψήφιος πληθωρισμός.

Ο πιθανός φόβος του ΥΠΕΘΟ ότι μια τέτοια αύξηση στα τέλη αυτά θα είχε επίπτωση στον πληθωρισμό ήταν αστεύς, μια και είχε γίνει μια μελέτη που έδειχνε ότι η κατά 1% αύξηση τους θα επιδρούσε στον πληθωρισμό κατά περίπου 0,00007% (η κάποιο παρόμοιο ποσοστό). Τελικά το ΥΠΕΘΟ παρά τις διαμαρτυρίες των ακτοπλόων πείστηκε και τα νέα τιμολόγια ετέθησαν σε εφαρμογή από τις αρχές του 1998 και μετά.

Ως ΟΛΠ προσδοκούσαμε να αυξήσουμε και άλλο τα τέλη αυτά αργότερα, ώστε σιγά-σιγά να καταστήσουμε τον επιβατικό λιμένα περισσότερο ανταποδοτικό. Σίγουρα όμως κανένας

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Φεβρουάριος 2007.

δεν περίμενε ότι τα τιμολόγια αυτά θα παρέμεναν καθηλωμένα στο ίδιο επίπεδο μέχρι τις αρχές του 2006!

Το επόμενο συναφές περιστατικό συνέβη περί το 2000. Τα τιμολόγια του ΟΛΠ ανέκαθεν προέβλεπαν διαφοροποίηση των λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό, δηλαδή ήταν χαμηλότερα για «επιβατηγά πλοία εσωτερικού» (ακτοπλοϊκά) και υψηλότερα για «επιβατηγά πλοία εξωτερικού» (κρουαζιερόπλοια). Για ένα πλοίο ίδιου μεγέθους, η διαφορά ήταν της τάξεως του 33% για τα τέλη παραβολής και πρυμνοδέτησης (το παρκάρισμα δηλαδή, που χρεωνόταν με την ημέρα, και ήταν συνάρτηση του μήκους του πλοίου), και της τάξεως του 64% για τα τέλη προσδόμησης (που χρεωνόταν με την κάθε άφιξη, και ήταν συνάρτηση του τονάζ του πλοίου). Μας ήρθε λοιπόν ένα έγγραφο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (μέσω Υπουργείου Εξωτερικών) ότι οποιαδήποτε διαφοροποίηση σε σχέση με τον προορισμό απαγορευόταν ρητά από τον Κανονισμό 4055/1986, και ότι έπρεπε να λάβουμε διορθωτικά μέτρα. Από καιρό επίσης υπήρχε ένα μυστήριο Προεδρικό Διάταγμα (ή εγκύκλιος του ΥΕΝ) που αυτόματα συνέδεε τα λιμενικά τέλη του ΟΛΠ με τα τέλη όλων των άλλων λιμανιών της χώρας. Άρα το πρόβλημα της ψαλίδας ίσχυε όχι μόνο για τον ΟΛΠ, αλλά για όλα τα λιμάνια της Ελλάδας! Είχα επανειλημμένα προτείνει στο ΥΕΝ να καταργήσει αυτή τη διάταξη, ώστε κάθε λιμάνι να κάνει τα του οίκου του, κάτι που δεν έγινε παρά αργότερα, και αφού είχα φύγει από τον ΟΛΠ.

Η ασυμβατότητα με τον Κανονισμό 4055 ήταν μια χρυσή ευκαιρία για την επόμενη κίνηση: Να κλείσουμε εντελώς την ψαλίδα ανεβάζοντας τα τέλη των ακτοπλοϊκών στο επίπεδο εκείνων των κρουαζιεροπλοίων, τα οποία μάλιστα θα μπορούσαν να κατέβουν και λίγο. Και όντως, αυτό αποφασίσαμε το 2000, εγκρίνοντας δυο πακέτα τιμολογίων που (μεταξύ άλλων) εξάλειψαν οποιαδήποτε διαφοροποίηση μεταξύ τελών. Αλλά το ΥΠΕΘΟ (μετέπειτα Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών) δεν τα δέχθηκε, με σκεπτικό το οποίο δεν είμαι σε θέση να ξέρω.

Αποτέλεσμα: Παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις στους ακτοπλοϊκούς ναύλους την τελευταία δεκαετία, οι περισσότεροι από τους οποίους από το 2002 και μετά είναι εντελώς ελεύθεροι, τα τέλη ελλιμενισμού στον Πειραιά παρέμειναν καθηλωμένα στα ίδια επίπεδα. Έτσι διατηρήθηκε η στρέβλωση, υποχρεώνοντας τον ΟΛΠ να χρηματοδοτεί από τα κέρδη του ΣΕΜΠΟ το επιβατικό λιμάνι, για το οποίο ξόδεψε αρκετά δισεκατομμύρια για μεγάλα έργα και άλλες παρεμβάσεις, όρα εγκαταστάσεις ακτής Βασιλειάδη, Ολυμπιακά έργα, κλπ. Ποια ήταν άραγε η απόδοση των επενδύσεων αυτών (κέρδη ανά ύψος επένδυσης); Και ποια θα μπορούσε να ήταν εάν τα σχετικά κονδύλια επενδύονταν στην ανάπτυξη του ΣΕΜΠΟ; Προφανώς αυτό δεν έγινε συνειδητά, αλλά η στέρηση κονδυλίων από το ΣΕΜΠΟ για μεγάλα έργα στον επιβατικό λιμένα είναι προφανώς σε βάρος της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας του terminal, και μάλιστα σε μια εποχή εντεινόμενου ανταγωνισμού στη Μεσόγειο.

Αφού έφυγα από τον ΟΛΠ (2002) έμαθα ότι τα λιμενικά ταμεία της χώρας διόρθωσαν την ψαλίδα αυτή ανάποδα, δηλαδή κατεβάζοντας τα τέλη πλοίων εξωτερικού στα επίπεδα των τελών πλοίων εσωτερικού! Μια κίνηση στη λάθος κατεύθυνση, δεδομένης της μεγάλης ανάγκης να βρεθούν επί πλέον πόροι για την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών.

Παρά τη ρύθμιση αυτή, η Ελλάδα δεν κατόρθωσε να αποφύγει το 2005 την παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για το θέμα του Κανονισμού 4055, το οποίο εξακολουθούσε ακόμη να υπάρχει για τον ΟΛΠ, τον ΟΛΘ, και τα υπόλοιπα 10 λιμάνια που έγιναν ανώνυμες εταιρίες το 2001, όπως Πάτρα, Ραφήνα, Ηράκλειο, Βόλος, Λαύριο, Ελευσίνα, κλπ.

Το πάγωμα των λιμενικών τελών του Πειραιά κράτησε οκτώ (8) ολόκληρα χρόνια. Στις αρχές του 2006 ο ΟΛΠ έκανε μια εκτεταμένη αναδιάρθρωση στα τιμολόγια του, και (μεταξύ άλλων) εξάλειψε τη διαφοροποίηση των τελών ως προς τον προορισμό, ειδικά για να εναρμονισθεί με τον Κανονισμό 4055. Σύμφωνα με τη ρύθμιση αυτή, εξαιρέθηκε από τα τιμολόγια ο χαρακτηρισμός προορισμού 'εσωτερικού - εξωτερικού'. Όμως, μπήκαν οι ταμπέλες 'κρουαζιερόπλοια' και υπόλοιπες κατηγορίες πλοίων ('επιβατηγά γενικώς', 'φορτηγά', κλπ). Με τη νέα κατηγοριοποίηση τα κρουαζιερόπλοια είχαν πάλι υψηλότερα τέλη από τα ακτοπλοϊκά. Άρα η ψαλίδα ουσιαστικά παρέμεινε. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς μου, τα 158 ευρώ που μέχρι το 2006 πλήρωνε το ΦΑΙΣΤΟΣ ΠΑΛΑΣ (ένα από τα μεγαλύτερα πλοία της ακτοπλοΐας, χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 ΙΧ) για μια μέρα parking στον Πειραιά, έγιναν 168 ευρώ, δηλαδή αυξήθηκαν μόλις 6,3% μετά από 8 χρόνια. Συγκριτικά, ένα ζευγάρι που ταξιδεύει με το πλοίο αυτό από τον Πειραιά στο Ηράκλειο και πίσω (εξωτερική δίκλινη καμπίνα + ΙΧ, χειμώνας) πληρώνει 486 ευρώ.

Πριν από ένα χρόνο, δεν μου ήταν σαφές αν η διαφοροποίηση των λιμενικών τελών ως προς τον τύπο του πλοίου ήταν συμβατή με την Κοινοτική νομοθεσία. Ούτε έμαθα αν και με ποιο τρόπο έλυσαν το πρόβλημα ο ΟΛΘ και τα υπόλοιπα 10 λιμάνια που είναι ανώνυμες εταιρίες. Όμως, η πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου κατά της Ελλάδας σημαίνει ότι το πρόβλημα σαφώς δεν λύθηκε και ότι κάτι πρέπει να γίνει για να συμμορφωθούν τα λιμάνια με την Κοινοτική νομοθεσία ως προς το θέμα αυτό.

Η πρόθεση της Κυβέρνησης να παραχωρήσει το ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ σε ιδιώτες εντείνει ακόμη παραπάνω την πίεση να εξαλειφθούν τέτοιες στρεβλώσεις, μια και υποθέτω ότι αν η όταν συμβεί αυτό, η χρηματοδότηση του επιβατικού λιμένα από τα κέρδη του ΣΕΜΠΟ θα είναι δύσκολη έως αδύνατη. Δύσκολη επίσης θα είναι η δανειοδότηση από το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων σε όσα λιμάνια δεν εισπράττουν σοβαρά έσοδα από τους χρήστες ώστε να αποπληρώσουν τα δάνειά τους. Όπως λένε και οι Αγγλοσάξονες, USER PAYS.