

Τα μέτρα που εξετάζει το υπουργείο Ναυτιλίας για τον μετριασμό της αύξησης των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

2025/01/18 13:47 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Προσπάθειες προκειμένου να αντιμετωπιστεί η επιβάρυνση του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου που ήδη έχουν προαναγγείλει οι ακτοπλόοι από 1ης Μαΐου, λόγω χρήσης ακριβότερου τύπου καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, καταβάλλει το υπουργείο Ναυτιλίας σε συνεννόηση με το οικονομικό επιτελείο.

Πηγές από το υπουργείο Ναυτιλίας, μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, ανέφεραν ότι πέρυσι οι αυξήσεις σε σχέση με το 2023 ήταν κοντά στο 1% επισημαίνοντας ότι ο ολικός ναύλος (σ.σ. περιλαμβάνει κρατήσεις και ΦΠΑ) στα 24,9 εκατομμύρια εισιτήρια που κόπηκαν, διαμορφώθηκε στα 27,23 ευρώ, με αύξηση 1,1% σε σχέση με το 2023.

Τόνισαν ωστόσο, ότι το θέμα της τιμής της αύξησης του εισιτηρίου, λόγω διαφορετικής χρήσης καυσίμου, συνεχίζει να εξετάζεται με τα συναρμόδια υπουργεία, ενώ παράλληλα ανέφεραν ότι η στενή συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού συνεχίζεται ενόψει του καλοκαιριού, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν κάποιες εταιρείες χρησιμοποιούν τη δεσπόζουσα θέση τους στην αγορά, αυξάνοντας τις τιμές.

Επεσήμαναν επίσης ότι η χρήση του διαφορετικού καυσίμου δεν θα επιφέρει αύξηση **στην τιμή του εισιτηρίου σε όλα τα πλοία, αφού τα ταχύπλοα καταναλώνουν ήδη το συγκεκριμένο καύσιμο, ενώ άλλα που δραστηριοποιούνται σε κοντινότερες αποστάσεις δεν το χρησιμοποιούν.**

Πάντως από την πλευρά τους οι ακτοπλόοι έχουν καταθέσει συγκεκριμένες προτάσεις προκειμένου η αύξηση αυτή να μην περάσει στον επιβάτη ενώ αναμένουν τη λήψη σχετικών πρωτοβουλιών.

Τι είναι το νέο καύσιμο

Το MGO (Marine Gas Oil) είναι ένας τύπος εξευγενισμένου ναυτιλιακού καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο και καθαρότερο από τα υπολειμματικά καύσιμα όπως το βαρύ μαζούτ (HFO) αλλά πιο ακριβό. Λόγω της εφαρμογής του FuelEU Maritime, το καύσιμο αυτό συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανονισμούς, ιδίως αυτούς που ορίζει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ενώ χρησιμοποιείται

συχνά σε περιοχές ελέγχου εκπομπών (ECA) όπου ισχύουν αυστηρότερα όρια θείου όπως η Μεσόγειος.

Το συγκεκριμένο καύσιμο που είναι πιο ακριβό χρησιμοποιείται ήδη από τα ταχύπλοα ενώ δεν αφορά όλα τα πλοία.

Ο υπουργός Ναυτιλίας Χρήστος Στυλιανίδης μιλώντας πρόσφατα σε ημερίδα των ακτοπλόων που διοργάνωσε ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Ενωση των ακτοπλόων) αναφερόμενος στο κόστος που έρχεται και αφορά και τα εισιτήρια είπε ότι η κυβέρνηση έχει κάνει δύο συσκέψεις στην οποία συμμετείχαν και άλλοι υπουργοί και συζητά για να προλάβει με συγκεκριμένες ενέργειες το καλοκαίρι που έρχεται.

Πρόσθεσε, επίσης, ότι αυτό που συζητήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τέθηκε και από τον ίδιο επιμόνως και έγινε αποδεκτό, είναι ότι οι εισπράξεις από τα δικαιώματα εκπομπών που αφορούν το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων ρύπων ETC της ακτοπλοΐας και της ναυτιλίας δεν θα πρέπει να πηγαίνουν αλλού, να επανέρχονται ως αποζημίωση πίσω στην ακτοπλοΐα για την πράσινη μετάβαση.

Όπως ανέφερε ο ίδιος η ευρωπαϊκή επιτροπή απάντησε ότι αυτό είναι αρμοδιότητα του κράτους μέλους και σε αυτό το γεγονός θα πρέπει να πείσουμε το υπουργείο Ενέργειας ότι το ETS της ακτοπλοΐας θα πρέπει να επιστρέφεται στην ακτοπλοΐα καθώς κάτι τέτοιο είναι πολύ κρίσιμο για να μπορέσει ο συγκεκριμένος κλάδος αλλά και η ποντοπόρος να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα και να αντιμετωπίσουν το κόστος της πράσινης μετάβασης.

“Θεωρώ ότι θα βρούμε συμμαχίες και ήδη υπάρχει αποδοχή ενώ θα συζητήσουμε εσωτερικά και στην κυβέρνηση να βοηθηθούμε στη διαχείριση των εισιτηρίων και τα επόμενα καλοκαίρια” τόνισε ο κ. Στυλιανίδης.

Σημειώνεται ότι στη χώρα μας στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις Πάτρας-Ιταλίας και σε νησιά άνω των 200.000 κατοίκων (Κρήτη) εφαρμόζεται ήδη το σύστημα εμπορίας ρύπων ETS της ΕΕ που είναι αυτό που η κάθε ακτοπλοϊκή εταιρεία θα πρέπει να αγοράζει, για κάθε τόνο καυσίμου που καίει, τη χρηματιστηριακή αξία του διοξειδίου του άνθρακα που εκπέμπει.

Οι προτάσεις των ακτοπλόων

Αυτή τη στιγμή υπάρχει ένα αντικειμενικό θέμα που αφορά την αυξημένη τιμή του καυσίμου που αποτελεί το 47% του λειτουργικού κόστους του πλοίου τόνισε σε δηλώσεις του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, Διονύσης Θεοδωράτος.

Είπε ότι η πράσινη πολιτική στην Ευρώπη έχει και ένα κόστος που επιβαρύνει το κόστος της μετάβασης και λειτουργίας του πλοίου, ενώ σε ερώτηση για το αν υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις για το πως θα μπορούσε αυτή η αύξηση στην τιμή του εισιτηρίου να μην περάσει στον επιβάτη, τόνισε ότι θα μπορούσε το κράτος να επιδοτήσει στις εταιρείες πετρελαιοειδών τη διαφορά κόστους του ενός καυσίμου, σε σχέση με το άλλο καύσιμο, ούτε ώστε οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να μπορούν να παίρνουν καύσιμο MGO στην τιμή του VLFO.

Δήλωσε επίσης ότι μία ακόμα πρόταση θα ήταν η μείωση του ΦΠΑ στα εισιτήρια των οχημάτων από το 24% στο 13%.

Ο κ. Θεοδωράτος είπε ότι το όχημα δεν είναι εμπορευματικό αγαθό αλλά συνοδεύει τον επιβάτη ενώ συμπλήρωσε ότι η μείωση του ΦΠΑ είναι εύκολο να γίνει και δεν είναι μεγάλο το κόστος για την ελληνική οικονομία καθώς θα βγει από τη μη μείωση και της κίνησης.

Στις αιτιάσεις ότι αν η κυβέρνηση μειώσει τον ΦΠΑ οι εταιρείες δεν θα περάσουν τη μείωση αυτή στον καταναλωτή, συμπλήρωσε ότι αυτό το υπουργείο Ναυτιλίας μπορεί εύκολα να το ελέγξει μέσα από το παρατηρητήριο τιμών.

Ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ είπε επίσης ότι θα μπορούσε να μειωθεί ο ΦΠΑ και στο εισιτήριο του επιβάτη καθώς αυτή τη στιγμή έχουμε τον υψηλότερο σε σχέση με άλλες χώρες για παράδειγμα στη γειτονική Ιταλία είναι στο 10% ενώ σε άλλες χώρες στο 5%.

Τόνισε ότι το κράτος για τις άγονες γραμμές θα πρέπει να εφαρμόσει το κρατικό ναυολόγιο σε σχέση με το εισιτήριο που κόβεται.

Υπογράμμισε ότι η επιβάρυνση της τιμής του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου από 1η Μαΐου θα μπορούσε να βρεθεί και με τη ρήτρα καυσίμου που έχει θεσμοθετήσει το υπουργείο Ναυτιλίας για τις άγονες και έχει αποδεχθεί η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ ανέφερε εξάλλου, ότι, σύμφωνα με τελευταίες εκτιμήσεις, το 32% με 34% των εισιτηρίων των επιβατών στο σύνολο της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι είτε εκπτώτικα μέσω των υποχρεωτικών εκπτώσεων για ευπαθείς ομάδες που ορίζονται από το υπουργείο Ναυτιλίας, είτε εμπορικά για τους υπόλοιπους επιβάτες από τις ίδιες εταιρείες.

Ανέφερε εξάλλου ότι το κόστος κομίστρου σε άλλα μέσα μεταφοράς, όπως το ΚΤΕΛ, επιδοτείται, κάτι που δεν γίνεται στην ελληνική ακτοπλοΐα, η οποία παρέχει από μόνη της εκπτώτικη πολιτική.