

**ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ**  
**ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ**  
**(PORT GOVERNANCE COMMITTEE) ESPO**  
**(Βρυξέλλες, 09/09/2014)**

**Δημήτριος Μακρής,**  
Δρ. Πολιτικός Μηχανικός,  
Ειδικός Επιστήμονας Θαλασσίων Μεταφορών & Λιμενικών Λειτουργιών,  
Προϊστάμενος Τμήματος Στρατηγικού Σχεδιασμού, Μάρκετινγκ και Πωλήσεων,  
ΟΛΘ ΑΕ  
Τηλ.: 2310 593132, Fax: 2310 530729  
e-mail: [dmakris@thpa.gr](mailto:dmakris@thpa.gr) , website: [www.thpa.gr](http://www.thpa.gr)

**A. Κανονισμός για τη δημιουργία πλαισίου πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια στους λιμένες { Έκδοση 2013/0157 (COD)}**

Η Γραμματεία ESPO ενημέρωσε αναλυτικά για τις εξελίξεις σχετικά με την πορεία έγκρισης της πρότασης Κανονισμού για τη «δημιουργία πλαισίου πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια στους λιμένες» (Κανονισμός).

Το συμπέρασμα από την ενημέρωση και τις τελευταίες εξελίξεις είναι ότι η Ιταλική Προεδρία του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (Ιούλιος – Δεκέμβριος 2014) καταβάλλει εργώδεις προσπάθειες για την εύρεση συμβιβαστικών προτάσεων με σκοπό την ψήφιση του Κανονισμού μέχρι το Δεκέμβριο 2014. Έχει υποβάλει προς συζήτηση στο Συμβούλιο των μονίμων αντιπροσώπων μέχρι 18/9/2014 5 συμβιβαστικά σχέδια. Ακολουθεί ευέλικτη τακτική αποφεύγοντας τις «συγκρούσεις» και επιδιώκοντας να φέρει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ένα κείμενο που θα έχει πλειοψηφία σε όλα τα άρθρα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φαίνεται ότι υποστηρίζει αυτήν την τακτική της Ιταλικής Προεδρίας και αυτό ίσως εξηγεί και την ταχύτητα με την οποία ετοιμάζονται οι εναλλακτικές προτάσεις για τη συνέχιση της διαβούλευσης. Τέλος Νοεμβρίου 2014 με τις συνεδριάσεις της νέας Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τη συζήτηση στην Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θα υπάρχουν οι ενδείξεις αν η πρωτοβουλία της Ιταλικής Προεδρίας θα οδηγήσει στην έγκριση του Κανονισμού. Πρώτος χρονικά στόχος της Ιταλικής Προεδρίας είναι να επιτύχει καταρχήν συμφωνία επί του Κανονισμού στη συνεδρίαση του Συμβουλίου Μεταφορών στις 8 Οκτωβρίου 2014.

Τα βασικά άρθρα του Κανονισμού που απασχόλησαν την Επιτροπή Διακυβέρνησης είναι τα ακόλουθα:

**1. Άρθρα 1 + 11 (Σκοπός και κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού)**

**Βυθοκόρηση**

Η Ιταλική Προεδρία προτείνει ως συμβιβαστική πρόταση να εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού αλλά να τηρούνται ξεχωριστοί λογαριασμοί στους Οργανισμούς Λιμένων για τη βυθοκόρηση εφόσον λαμβάνουν κρατικές ή κοινοτικές χρηματοδοτήσεις.

Ο ESPO διατηρεί την αρχική θέση του για την εξαίρεση της βυθοκόρησης από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού.

*Αυτή η άποψη του ESPO υποστηρίζεται από την μεγάλη πλειοψηφία των Οργανισμών Λιμένων και την πλειοψηφία των χωρών μελών ΕΕ. Για τους Ελληνικούς Οργανισμούς Λιμένων ΑΕ δεν αποτελεί μείζον θέμα αλλά δεν έχουν όμως λόγους να εξαιρεθεί αυτή από τον Κανονισμό. Η πρόταση της Ιταλικής Προεδρίας θα μπορούσε να είναι ένα σημείο συμβιβασμού.*

## Πλοήγηση

Η Ιταλική Προεδρία προτείνει ως συμβιβαστική πρόταση να μην εξαιρεθεί η πλοήγηση από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού αλλά με βάση την αρχή της επικουρικότητας κάθε χώρα-μέλος με αιτιολογημένη απόφαση και ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (ΕΕ) να μπορεί να διατηρεί την πλοήγηση ως δημόσια υπηρεσία παρεχόμενη από κράτος. Υπάρχει ισχυρή πίεση από μεγάλη ομάδα χωρών της Βόρειας Ευρώπης για την εξαίρεση της πλοήγησης από τον Κανονισμό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι αντίθετη σε ενδεχόμενη εξαίρεση της πλοήγησης.

Ο ΕΣΠΟ εξακολουθεί να μην υποστηρίζει την εξαίρεση της πλοήγησης από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού.

*Η αρχική ελληνική θέση για παραμονή της πλοήγησης στο πεδίο εφαρμογής με δικαίωμα στους Οργανισμούς Λιμένων (managing bodies of the port) να παρέχουν οι ίδιοι ή μέσω τρίτων (εταιριών) την πλοηγική υπηρεσία κρίνεται ως η πιο ισορροπημένη. Οι όροι ασφαλούς εκτέλεσης της πλοηγικής υπηρεσίας μπορεί να καθορίζονται από το κράτος-μέλος με βάση τις κατευθύνσεις IMO-ILO.*

## Φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων & Επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών

Η Ιταλική Προεδρία και ορισμένες χώρες στο Συμβούλιο Μόνιμων Εκπρόσωπων επανέφεραν την πρόταση για να περιληφθούν οι δύο ανωτέρω υπηρεσίες στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού αλλά με το δικαίωμα κάθε χώρας να αποφασίζει την εξαίρεσή τους. Η ΕΕ στο αρχικό σχέδιο πρότασης εξαίρεσε τις 2 ανωτέρω υπηρεσίες από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού.

Ο ΕΣΠΟ εμμένει στην αρχική θέση του για την εξαίρεση των 2 βασικών υπηρεσιών από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας

### 2. Άρθρο 6 §4 (Περιορισμοί στην πρόσβαση στην αγορά – Ο φορέας διαχείρισης του λιμένα παρέχει μια υπηρεσία)

Η Ιταλική Προεδρία πρότεινε συμβιβαστική πρόταση όπου δίδεται η δυνατότητα στο φορέα διαχείρισης του λιμένα και στη χώρα μέλος να επιλέξει τους περιορισμούς στην πρόσβαση παρόχων σε λιμενική υπηρεσία. Πρακτικά το αρχικό άρθρο-πρόταση της ΕΕ επιδέχεται ευρεία ερμηνεία και ουσιαστικά μπορεί να μην εφαρμοστεί στην πράξη.

Ο ΕΣΠΟ είχε προτείνει τη διαγραφή του άρθρου. Η Επιτροπή Διακυβέρνησης (Port Governance) έκρινε ότι η συμβιβαστική πρόταση της Ιταλικής Προεδρίας αποτελεί ένα θετικό βήμα στην κατεύθυνση της διαγραφής.

### 3. Άρθρο 7 (Εφαρμογή της Οδηγίας για τις παραχωρήσεις σε όλες τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών στην περίπτωση που υπάρχει περιορισμός στους παρόχους)

Ο ΕΣΠΟ ήταν, από την αρχή, αντίθετος στο ότι η Οδηγία για τις παραχωρήσεις (2014/23/ΕΕ) θα είχε εφαρμογή σε όλες τις λιμενικές συμβάσεις υπηρεσιών άσχετα αν ήταν ή όχι συμβάσεις παραχώρησης κατά την έννοια της Οδηγίας. Το άρθρο 7 σε συνδυασμό με το ενδεχόμενο παραμονής της φορτοεκφόρτωσης στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού δημιουργεί σοβαρά εμπόδια στην εμπορική πολιτική των Οργανισμών Λιμένων. Για παράδειγμα ο Οργανισμός Λιμένος αν θέλει να υπογράψει μια σύμβαση παροχής υπηρεσίας με ναυτιλιακή εταιρία ή διαμεταφορέα ή εργοστάσιο θα πρέπει ενδεχόμενα να ακολουθεί τις διαγωνιστικές διαδικασίες της Οδηγίας για τις παραχωρήσεις.

Αποτελεί προτεραιότητα του ΕΣΠΟ η ριζική αλλαγή αυτού του άρθρου.

- Η Επιτροπή Διακυβέρνησης (PGC) συμφώνησε να επιδιωχθεί η κατάργηση της σύνδεσης της πρότασης Κανονισμού με την Οδηγία για τις παραχωρήσεις ιδιαίτερα εάν η διακίνηση

φορτίου (φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων) παραμένει στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού

#### 4. Άρθρο 14 (Λιμενικά τέλη)

Η Επιτροπή Διακυβέρνησης (Port Governance) συμφώνησε στα ακόλουθα με βάση τις αρχικές θέσεις του ESPO για την ενίσχυση της αυτονομίας στον καθορισμό των λιμενικών τελών από τους φορείς διαχείρισης των λιμένων.

- Να τροποποιηθεί το άρθρο 14 με σκοπό να ενισχυθεί η αυτονομία των φορέων διαχείρισης των λιμένων στον καθορισμό των τιμών των λιμενικών τελών. Ο καθορισμός των λιμενικών τελών αποτελεί μέρος της εμπορικής πρακτικής του λιμένα που λαμβάνει υπόψη το λιμενικό ανταγωνισμό. Η παρεχόμενη πληροφόρηση για τον αναλυτικό τρόπο υπολογισμού και ενδεχόμενα η παρέμβαση των χρηστών στη διαμόρφωσή τους δεν μπορεί να ασκείται με τρόπο που να καταργεί την εμπορική πολιτική του κάθε Οργανισμού Λιμένα και να στρεβλώνει τον ανταγωνισμό.
- Η ανταλλαγή πληροφοριών επί των τιμών των λιμενικών τελών με τις αρμόδιες εθνικές αρχές και την ΕΕ θα πρέπει να επιβάλλεται μόνο σε περίπτωση επίσημων καταγγελιών που έχουν σχέση με πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού.

*Για τους Ελληνικούς Λιμένες ΑΕ, που εφαρμόζουν τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα και τη νομοθεσία των ΑΕ και της Διαύγειας δεν υπάρχουν θέματα διαφάνειας κατά την έννοια του Κανονισμού. Αντίθετα πιο σημαντικό θέμα είναι η ενίσχυση της αυτονομίας τους στον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής. Σημαντικό θέμα είναι επίσης ότι λιμενικός ανταγωνισμός στην περιοχή μας αφορά γειτονικές χώρες, που δεν είναι μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ενδεχόμενα να αποκτήσουν το πλεονέκτημα της πληροφόρησης για τον τρόπο υπολογισμού των λιμενικών τελών των Ευρωπαϊκών Λιμένων. .*

#### 5. Άρθρο 12 §1 και §3 (Κρατική ενίσχυση – Μερίσματα μετόχων και κέρδη που κρατούνται για επενδύσεις)

Διαπιστώθηκε από την αναλυτική συζήτηση στην Επιτροπή Διακυβέρνησης (PGC) ότι απαιτείται σαφής διευκρίνιση του ορισμού της δημόσιας χρηματοδότησης του άρθρου 12 παράγραφος 3. Ειδικότερα για τα μερίσματα που έχουν δοθεί και τα κέρδη που έχουν κρατηθεί για μελλοντικές επενδύσεις αν εμπίπτουν στην κρατική ενίσχυση κατά το νόημα του άρθρου 12 παράγραφος 1 του Κανονισμού.

Πιθανόν η πρόθεση της ΕΕ ήταν να υπάρχει μόνιμος έλεγχος στα «αφορολόγητα αποθεματικά» των Οργανισμών Λιμένων για τις μελλοντικές επενδύσεις αλλά η διατύπωση δεν είναι σαφής.

*Πρόκειται για σοβαρό θέμα για τους Ελληνικούς Οργανισμούς Λιμένα ΑΕ αν δεν υπάρξει σαφής διευκρίνιση. Έρχεται σε αντίθεση με το δικαίωμα της ΓΣ των μετόχων της ΑΕ να αποφασίσει αν θα δώσει και πόσο μερίσμα σε συνδυασμό με τις μελλοντικές επενδύσεις. Ειδικά αυτό ισχύει όταν δεν υπάρχουν κρατικές ενισχύσεις.*

#### Β. Πράσινα λιμενικά τέλη

Με αφορμή το διαγωνισμό που προκήρυξε η ΓΔ Μεταφορών (DG Move) για την ανάθεση μελέτης καταγραφής των μεθόδων υπολογισμού των λιμενικών τελών στους Ευρωπαϊκούς λιμένες, συζητήθηκαν τα ακόλουθα:

- Ρόλος και ευθύνη των Οργανισμών Λιμένων στην προώθηση πιο οικολογικών θαλάσσιων μεταφορών ως μέρος της γενικότερης δημόσιας δραστηριότητάς τους.
- Η ανταπόκριση των Οργανισμών Λιμένων στη ζήτηση για πράσινες αλυσίδες μεταφορών
- Η εμπειρία των Οργανισμών Λιμένων από την εφαρμογή χρηματοοικονομικών κινήτρων στους «πράσινους» μεταφορείς (εκπτώσεις ή bonus)

- Η αποτελεσματικότητα των πράσινων πρωτοβουλιών που εφαρμόζονται στους λιμένες δεν έχει αποτιμηθεί από κάποια έρευνα ή μελέτη. Υπάρχει η εκτίμηση ότι θα είχε μεγαλύτερη επίδραση στις πράσινες μεταφορές αν οι περισσότεροι Ευρωπαϊκοί λιμένες ακολουθούσαν τους ίδιους κανόνες.

Η μελέτη πρόκειται υλοποιηθεί εντός του 2015 και θα αποτελέσει βάση για πρωτοβουλίες της ΕΕ στην κατεύθυνση ενίσχυσης της πράσινης αλυσίδας μεταφορών.

*Διαπιστώθηκε ότι αυξάνεται ο αριθμός των Οργανισμών Λιμένων, ιδιαίτερα του κεντρικού δικτύου (core network), που εφαρμόζει ήδη συστήματα κινήτρων ή εκπτώσεων στα λιμενικά τέλη για τα πλοία που χρησιμοποιούν πράσινη τεχνολογία. Αποτελεί θέμα που θα μπορούσε να συζητηθεί στην ΕΛΙΜΕ μετά από σχετική προετοιμασία.*

## **Γ. Κρατικές ενισχύσεις**

Η Επιτροπή Διακυβέρνησης (PGC) ασχολήθηκε με τη διαμόρφωση κοινών προτάσεων για τις κρατικές ενισχύσεις ώστε να επικαιροποιηθούν οι προτάσεις του ESPO στις διεξαγόμενες συνομιλίες της ΕΕ και του Κοινοβουλίου όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων κρατικής ενίσχυσης στον λιμενικό τομέα.

Ως βάση για συζήτηση, η Γραμματεία ESPO εισήγαγε την ακόλουθη ταξινόμηση των λιμενικών υποδομών, όπως έχει διαμορφωθεί από τις υπηρεσίες της ΕΕ:

### **1. Γενική υποδομή θαλάσσιου Λιμένα.**

Περιλαμβάνει την υποδομή η οποία από τη φύση της δεν μπορεί να παρασχεθεί από την αγορά. Αναφέρεται σε κυματοθραύστες, αναχώματα, πλωτές πλατφόρμες, διαύλους θαλάσσιας πρόσβασης, λιμενολεκάνες και χώρους ελιγμών σκαφών, βυθοκόρηση, πύλες και περιμετρικές περιφράξεις, οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις με το εθνικό δίκτυο μεταφορών κ.ά.

### **2. Λιμενική υποδομή η οποία μπορεί να δώσει επιλεγμένο πλεονέκτημα σε συγκεκριμένο ή σε κατηγορία διαχειριστών λιμενικής υποδομής (operators)**

Περιλαμβάνει ενδεικτικά:

- Εσωτερικές λιμενολεκάνες στις οποίες η κατασκευή απαιτεί βυθοκόρηση
- Τερματικούς σταθμούς (terminals) που η κατασκευή τους απαιτεί κρηπιδότοιχους και επιχώσεις και δάπεδα κίνησης μηχανημάτων
- Δίκτυα ηλεκτρισμού, επικοινωνίας και μεταφοράς εντός της λιμενικής περιοχής

### **3. Λιμενική υποδομή που συνδέεται άμεσα με εμπορικές λειτουργίες**

Περιλαμβάνει, σταθερό ή κινητό εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης πλοίων ή τρένων ή φορτηγών (γερανοί, περνοφόρα, κλπ), κτήρια αποθηκών, συνεργεία οχημάτων, κτήρια γραφείων, ηλεκτρονικά συστήματα, συστήματα πληροφορικής και αυτοματισμών κ.α.

Κάθε κατηγορία θα αντιμετωπίζεται διαφορετικά όσον αφορά την κρατική ενίσχυση. Το κύριο πρόβλημα έγκειται στο ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι κρατικές ενισχύσεις μπορεί να δίδονται μόνο στην κατηγορία 1 (γενική υποδομή) και να εξετάζεται από την ίδια, κατά περίπτωση, κάθε έργο ξεχωριστά που εμπίπτει στις κατηγορίες 2 και 3. Ειδικά για την κατηγορία 3 πρόθεση είναι να μην δίνονται κρατικές ενισχύσεις.

Μετά από συζήτηση, προτάθηκε να γίνει προσπάθεια για μια συμφωνία εντός ESPO όσον αφορά τον τύπο υποδομών που θα πρέπει να εξαιρούνται από κρατικές ενισχύσεις. Τα μέλη της Επιτροπής Διακυβέρνησης κλήθηκαν να παράσχουν περαιτέρω γραπτές πληροφορίες και προτάσεις στη Γραμματεία.

*Τα κριτήρια παροχής κρατικών ενισχύσεων στους λιμένες είναι πολύ σοβαρό θέμα και προτείνεται να απασχολήσει την ΕΛΙΜΕ.*

#### **Δ. Φορολογία Εταιριών**

Η Γραμματεία ESPO ενημέρωσε τα μέλη για την έρευνα σε εξέλιξη της ΓΔ Ανταγωνισμού (DG Competition) σχετικά με το καθεστώς φορολόγησης εταιριών που είναι διαχειριστές λιμένων. Εξετάζεται αφενός εάν υπάρχει προνομιακή μεταχείριση για τον λιμενικό τομέα σε σχέση με τις άλλες οικονομικές δραστηριότητες άλλων τομέων και αφετέρου αν η εθνική φορολογία στους Οργανισμούς Λιμένων επηρεάζει σε Ευρωπαϊκό επίπεδο τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων (level playing field). Δύο ειδικά θέματα εξετάζονται σε κάθε χώρα:

- Οι άμεσες ή έμμεσες μορφές κρατικών ενισχύσεων (φορολογία εισοδήματος, αφορολόγητο αποθεματικό, επιστροφή ΦΠΑ επενδύσεων, φορολογία τόκων κ.α.) και η συμβατότητά τους με το κοινοτικό δίκαιο
- Ποιες λιμενικές δραστηριότητες εμπίπτουν σε αυτές του «γενικού δημοσίου ενδιαφέροντος» και ποιες αποτελούν οικονομικές δραστηριότητες

Ήδη η ΕΕ έχει ξεκινήσει την επίσημη εξέταση εναντίον της Ολλανδίας [http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_SA\\_25338](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_25338) και προκαταρκτική εξέταση για το Βέλγιο και Γαλλία. Αναμένεται ότι θα υπάρξουν προκαταρκτικές εξετάσεις και για άλλες χώρες-μέλη.

#### **Ε. Οδηγία 2014/23/ΕΕ για τις συμβάσεις παραχώρησης**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν πρόκειται να εκδώσει κείμενο οδηγιών για την σχετικά ομοιόμορφη μεταφορά της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ στο εθνικό δίκαιο των κρατών-μελών, παρά τα πολλά αιτήματα για διευκρινίσεις στην εφαρμογή της σε τομείς της οικονομίας (όπως λιμένες). Η Οδηγία πρέπει να μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο έως 26 Απριλίου 2016.

##### **1. Σύμβαση μίσθωσης (ενοικίασης) χώρου και παραχώρηση χρήσης δημόσιου (λιμενικού) χώρου σε σχέση με τις παραχωρήσεις της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ**

Το εδάφιο 15 στο προοίμιο της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ αναφέρει ποιες συμβάσεις θα πρέπει να θεωρούνται παραχωρήσεις κατά την έννοια της Οδηγίας.

«15. Προσέτι, ορισμένες συμφωνίες που έχουν ως αντικείμενο το δικαίωμα οικονομικού φορέα να εκμεταλλεύεται ορισμένους τομείς ή πόρους του Δημοσίου, δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, όπως έγγεια ή οιαδήποτε δημόσια ιδιοκτησία, *ιδίως στον τομέα των θαλάσσιων λιμένων*, των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή των αερολιμένων, όπου το Δημόσιο ή η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας θέτει μόνο γενικούς όρους για τη χρήση τους χωρίς την προμήθεια συγκεκριμένων έργων ή υπηρεσιών, δεν πρέπει να θεωρούνται συμβάσεις παραχώρησης κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας. Αυτό συνήθως αφορά συμβάσεις του δημόσιου τομέα ή έγγειας μίσθωσης (land lease), οι οποίες περιέχουν γενικά όρους σχετικά με την παραχώρηση του μισθίου στον μισθωτή, τη χρήση στην οποία θα υποβληθεί το μίσθιο, τις υποχρεώσεις του εκμισθωτή και του μισθωτή ως προς τη συντήρηση του μισθίου, τη διάρκεια της σύμβασης μίσθωσης και την απόδοση του μισθίου στον εκμισθωτή, το μίσθωμα και τα παρεπόμενα έξοδα που βαρύνουν τον μισθωτή.»

Η Επιτροπή Διακυβέρνησης (PGC) πρότεινε στην «Νομική Συμβουλευτική Επιτροπή» του ESPO να αξιολογήσει και να εκφράσει γνώμη σε ποιες προβλέψεις του «Οδηγού καλών πρακτικών για τις λιμενικές παραχωρήσεις» του ESPO (2009) μπορεί να θεωρηθούν όροι γενικής εφαρμογής κατά την έννοια της Οδηγίας 2014/23/ΕΚ.

*Προτείνεται η ΕΛΙΜΕ να πάρει πρωτοβουλία, για να εξετάσει, με νομικούς, τις προϋποθέσεις εφαρμογής της Οδηγίας παραχωρήσεων στη λιμενική ζώνη και να προτείνει λειτουργικές ρυθμίσεις και ενδεχόμενες εξαιρέσεις από την Οδηγία στον εφαρμοστικό νόμο. Χαρακτηριστικά θέματα εξέτασης για τους λιμένες, σε σχέση με την Οδηγία, αποτελούν οι ενοικιάσεις αποθηκών*

*ή υπαίθριων χώρων (κυριότητας δημοσίου), η ενοικίαση προβλήτα για άσκηση λιμενικής δραστηριότητας (χωρίς κατασκευή τεχνικών έργων) κ.α.*

### **ΣΤ. Ενημέρωση για την διαδικασία ιδιωτικοποίησης ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ και τη συγκρότηση της ΡΑΛ**

Έγινε από τον γράφοντα ενημέρωση για:

- την Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ) τις αρμοδιότητες, τους πόρους και την πορεία συγκρότησής της. Η ΡΑΛ αποτελεί μέχρι σήμερα το μοναδικό παράδειγμα σύστασης λιμενικής ρυθμιστικής αρχής σε χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης Εκτιμάται ότι θα υπάρξει ενδιαφέρον για την παρακολούθηση της απόδοσης και των αποτελεσμάτων αυτού φορέα στην Ελλάδα ώστε να αξιολογηθεί μελλοντικά ως παράδειγμα σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.
- Τη πορεία ιδιωτικοποίησης ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ (πώληση 67% μετοχών) και για τη Β' Φάση των δεσμευτικών προσφορών

Έγινε ανταλλαγή απόψεων με αντικείμενο κυρίως τις αρμοδιότητες ΡΑΛ σχετικά με την παρακολούθηση των συμβάσεων παραχώρησης καθώς και την ιδιωτικοποίηση φορέων διαχείρισης των λιμένων. Ο Κανονισμός με τις τροποποιήσεις κινείται πλέον στη θεσμοθέτηση ενός ευέλικτου μηχανισμού επίλυσης διαφορών ή αντιμετώπισης θεμάτων ανταγωνισμού στο λιμενικό τομέα. Δεν φαίνεται επι του παρόντος άλλες χώρες να επιθυμούν τη σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής για τους λιμένες.