

**ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ 2014 ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ**

**1. ΥΓΟΣ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ**

Στην έκθεση περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τις ΥΓΟΣ των Ελληνικών Ταχυδρομείων (ΕΛΤΑ), σημειώνοντας ότι τα ΕΛΤΑ έχουν λάβει έγκριση με την C 142/25.01.2012 απόφαση της Επιτροπής υπό το καθεστώς ΥΓΟΣ του 2005 και ότι έχουν υποβάλει την με αρ. πρωτ. SA.35608(2014/N)/20.6.2014 κοινοποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις του Πλαισίου ΥΓΟΣ 2012.

<b>Σαφής και πλήρης περιγραφή του τρόπου με τον οποίο οι αντίστοιχες υπηρεσίες είναι οργανωμένες στο δικό σας κράτος μέλος</b>	
Εξήγηση του τι είδους υπηρεσίες στον αντίστοιχο τομέα έχουν χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ στο δικό σας κράτος μέλος	<p>Ταχυδρομικές υπηρεσίες και μη ταχυδρομικές υπηρεσίες ΥΓΟΣ, όπως αυτές περιγράφονται στο Άρθρο 2, Παρ.3, του Συμβολαίου Διοίκησης μεταξύ ΕΛΤΑ και Ελληνικού Δημοσίου:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Πληρωμή συντάξεων (κατόπιν σύμβασης) για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου.</li> <li>ii. Εξόφληση λογαριασμών (κατόπιν σύμβασης) για λογαριασμό Οργανισμών, ΟΤΑ κ.λ.π.</li> <li>iii. Αποδοχή για λογαριασμό του Ταχυδρομικού Ταμειευτηρίου και άλλων πιστωτικών ιδρυμάτων καταθέσεων ή αναλήψεων χρημάτων.</li> <li>iv. Παραλαβή εγγράφων και δικαιολογητικών του κοινού προς συνεργαζόμενα πιστωτικά ιδρύματα για συνομολόγηση ή εξυπηρέτηση δανείων.</li> <li>v. Σύνδεση του δικτύου τερματικών Αυτόματων Ταμειακών Μηχανών με αντίστοιχα διατραπεζικά και άλλα συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών.</li> <li>vi. Εκτέλεση της υπηρεσίας των ταχυδρομικών επιταγών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, σύμφωνα με τις συμβάσεις που υπογράφει η χώρα στο πλαίσιο της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης (Π.Τ.Ε. – U.P.U.), υπηρεσία ιδιαίτερα σημαντική για όσους κατοικούν σε απομακρυσμένες περιοχές, χωρίς τραπεζική εξυπηρέτηση, καθώς και για όσους έχουν περιορισμένες δυνατότητες μετακίνησης.</li> <li>vii. Παροχή υπηρεσιών Κοινής Ωφέλειας που προκύπτουν από ad-hoc διυπουργικές συνεργασίες-συμφωνίες, όπως το Μνημόνιο Συνεργασίας που υπογράφηκε (11.04.2012) μεταξύ των υπουργείων Διοικητικής Μεταρρύθμισης -Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υποδομών, Μεταφορών &amp; Δικτύων και των ΕΛΤΑ για την παροχή υπηρεσιών ΚΕΠ μέσω 68 καταστημάτων ΕΛΤΑ σε απομακρυσμένες περιοχές.</li> </ul> <p>Σημειώνεται ότι, οι εν λόγω υπηρεσίες καλύπτουν το σύνολο της επικράτειας, με ενιαία τιμολόγηση.</p>
Αναφέρατε το περιεχόμενο των υπηρεσιών που έχουν ανατεθεί ως ΥΓΟΣ όσο το δυνατό σαφέστερα	<p>Στο Συμβόλαιο Διοίκησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΕΛΤΑ περιόδου 2010-2015 και συγκεκριμένα στο άρθρο 2, αναφέρονται ρητά οι υποχρεώσεις του ΕΛΤΑ ως φορέα παροχής καθολικών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, ο ΕΛΤΑ υποχρεούται να παρέχει σε όλη την επικράτεια, σε τιμές προσιτές και με την ποιότητα που καθορίζεται με την 58134/2275/08.01.2010 απόφαση του Υφυπουργού</p>

	<p>Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, υπηρεσίες με τα εκάστοτε ισχύοντα τεχνικά πρότυπα, όπως έχουν δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.</p> <p>Επίσης, η ανάθεση στον ΕΛΤΑ ορισμένων μη ταχυδρομικών υπηρεσιών με χαρακτήρα Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος έγινε με βάση τα παρακάτω κριτήρια:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Τη φύση τους σαν υπηρεσίες που προσφέρονται στους πολίτες από το Κράτος ή του Κρατικούς Οργανισμούς μέσω του εκτενούς ταχυδρομικού δικτύου.</li> <li>• Το βαθμό που αυτές οι υπηρεσίες προσφέρονται σε όλη την ελληνική επικράτεια, κυρίως στις εγκαταστάσεις των παραληπτών, γεγονός πολύ βασικό για τις αγροτικές – νησιωτικές περιοχές.</li> <li>• Καμιά άλλη κρατική ή ιδιωτική υπηρεσία δύναται να προσφέρει τέτοιες υπηρεσίες.</li> <li>• Προσφέρονται με ενιαίο τιμολόγιο, άσχετα με την αποδοτικότητα των προσφερθέντων υπηρεσιών σε διαφορετικές περιοχές, ειδικά στις απομακρυσμένες.</li> </ul> <p>Τέτοιες υπηρεσίες θεωρούνται υπηρεσίες που αναλαμβάνει ο ΕΛΤΑ για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου, Δημόσιων Οργανισμών, Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης κλπ, όπως η πληρωμή συντάξεων, κοινωνικών επιδομάτων, εξόφληση λογαριασμών κλπ. Οι εν λόγω υπηρεσίες, ειδικότερα στις απομακρυσμένες και με δυσκολία στην πρόσβαση περιοχές, έχουν το χαρακτήρα των υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος, όπως αυτές ορίζονται από την Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία.</p> <p>Ως εκ τούτου, οι υπηρεσίες προς τους πολίτες, όπως αναφέρονται στις προτεινόμενες δράσεις, είναι ΥΓΟΣ σύμφωνα με τα ανωτέρω κριτήρια.</p>
<p>Επεξήγηση των (χαρακτηριστικών) <b>μορφών ανάθεσης</b>. Εάν χρησιμοποιούνται τυποποιημένα υποδείγματα για τις αναθέσεις για ένα συγκεκριμένο τομέα, να τα επισυνάψετε</p>	<p>Με το άρθρο 4 (παρ. β) «Αρμοδιότητες Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων», το άρθρο 7 «Παροχή καθολικής υπηρεσίας», το άρθρο 21 «Μεταβατικές Διατάξεις» του Ν. 4053/2012 (ΦΕΚ Β' 44/07.03.2010), μεταξύ των άλλων ορίζεται ότι:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ τα ΕΛΤΑ παραμένουν φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας έως την 31.12.2028</li> <li>▪ οι όροι παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας καθορίζονται με τη σύμβαση ανάθεσης που συνάπτεται μεταξύ του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών &amp; Δικτύων και των ΕΛΤΑ.</li> </ul> <p>Η σχετική ανάθεση έχει ολοκληρωθεί με το από 08.11.2010 Συμβόλαιο Διοίκησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ελληνικών Ταχυδρομείων με ισχύ έως 18.04.2015. Στην εν λόγω σύμβαση (άρθρο 2) προσδιορίζονται επακριβώς η Καθολική Υπηρεσία και άλλες Υπηρεσίες Κοινής Ωφέλειας (Υ.Γ.Ο.Σ.) τις οποίες προσφέρουν τα ΕΛΤΑ.</p>

Επεξήγηση της (χαρακτηριστικής) <b>διάρκειας της ανάθεσης</b> και του φάσματος για τη διάρκεια των αναθέσεων. Να προσδιορίσετε επίσης το ποσοστό των αναθέσεων διάρκειας μεγαλύτερης των δέκα ετών	Τα ΕΛΤΑ παραμένουν φορέας παροχής καθολικής υπηρεσίας έως την 31.12.2028, σύμφωνα με το Ν. 4053/2012.
Επεξήγηση εάν έχουν ανατεθεί στις επιχειρήσεις (χαρακτηριστικά) <b>αποκλειστικά ή τελικά δικαιώματα</b>	Η αποκλειστικότητα (αποκλειστικός τομέας) ίσχυε για τα ΕΛΤΑ έως 31.12.2012 και αφορούσε το ειδικό δικαίωμα του μοναδικού παρόχου υπηρεσιών διακίνησης αλληλογραφίας στο κλιμάκιο βάρους κάτω των 50gr, ως αντιστάθμισμα παροχής καθολικής υπηρεσίας.
Επεξήγηση του (χαρακτηριστικού) <b>μηχανισμού αντιστάθμισης</b> όσον αφορά τις αντίστοιχες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένου του μέσου ενίσχυσης που χρησιμοποιήθηκε (άμεση επιδότηση, εγγύηση, κλπ) και του κατά πόσον χρησιμοποιείται η μεθοδολογία που βασίζεται στην κατανομή κόστους ή η μέθοδος του καθαρού αποφευχθέντος κόστους	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις C(2003)4084fin/11.11.2003 και S.A. 32562/ C(2012)142fin/25.01.2012 αποφάσεις της, ενέκρινε κρατικές ενισχύσεις προς τα Ελληνικά Ταχυδρομεία μέσω Επιχειρησιακών Προγραμμάτων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης ως αντιστάθμισμα υποχρέωσης παροχής "δημόσιας υπηρεσίας", θεωρώντας ότι ο εκσυγχρονισμός των ΕΛΤΑ μέσω των εν λόγω ενισχύσεων είναι αναγκαίος για να μπορέσουν να βελτιώσουν την ποιότητα των ταχυδρομικών υπηρεσιών που παρέχουν. Και αυτό γιατί η τιμολογιακή πολιτική που έχει επιβληθεί από το Ελληνικό Δημόσιο δεν επιτρέπει στα ΕΛΤΑ να αποκτήσουν έσοδα επαρκή για τη χρηματοδότηση των αναγκών επενδύσεων για τη βελτίωση της ποιότητας της παρεχόμενης δημόσιας ταχυδρομικής υπηρεσίας. Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις αποφάσεις της αξιολόγησε και θεώρησε ακριβείς τους υπολογισμούς του ελλείμματος των Ελληνικών Ταχυδρομείων που οφείλεται στην παροχή ΥΓΟΣ και, ως εκ τούτου, οι κρατικές ενισχύσεις ήταν δικαιολογημένες σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 2 ΕΚ.
Επεξήγηση των (χαρακτηριστικών) <b>ρυθμίσεων για τη αποφυγή και την ανάκτηση της ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης</b>	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατά την αξιολόγηση των εν λόγω κρατικών ενισχύσεων, θεώρησε ότι δεν οδηγούν σε "υπερβολικά" οφέλη για τα ΕΛΤΑ που θα μπορούσαν να χρηματοδοτήσουν έμμεσα εμπορικές δραστηριότητες.  Τέλος, οι αποφάσεις έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής των κρατικών ενισχύσεων έλαβαν υπόψη τους: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Το βαθμό συμβολής των ενισχύσεων στο βέλτιστο τρόπο διασφάλισης της Καθολικής Ταχυδρομικής Υπηρεσίας και, γενικότερα, των Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.).</li> <li>• Το εύλογο ποσοστό απόδοσης των ενισχύσεων.</li> <li>• Το γεγονός ότι οι ενισχύσεις δεν νοθεύουν τον ανταγωνισμό.</li> <li>• Την προσαρμοστικότητα του Δημοσίου Ταχυδρομικού Δικτύου στις εξελίξεις στον οικονομικό και τεχνολογικό τομέα.</li> </ul>
<b>Ποσό των χορηγούμενων ενισχύσεων</b>	
<b>Συνολικό ποσό των χορηγούμενων ενισχύσεων.</b> Αυτό περιλαμβάνει όλες τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στο έδαφός σας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καταβάλλονται από περιφερειακές και τοπικές αρχές	Εγκεκριμένο καθεστώς ενίσχυσης N183/2003 με ανώτατο όριο ενίσχυσης 80 Μ€. <p>Εγκεκριμένο καθεστώς ενίσχυσης SA32562/2011 με ανώτατο όριο ενίσχυσης 52 Μ€.</p>

## 2. ΛΟΙΠΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ (ΜΗ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ)

### Α. Πληροφορίες για τις ΥΓΟΣ των αεροπορικών συνδέσεων.

<p>Σαφής και πλήρης περιγραφή του τρόπου με τον οποίο οι αντίστοιχες υπηρεσίες είναι οργανωμένες στο δικό σας κράτος μέλος.</p>	
<p>Εξήγηση του τι είδους υπηρεσίες στον αντίστοιχο τομέα έχουν χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ στο δικό σας κράτος μέλος.</p>	<p>Από το 2001 - κατόπιν έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - το Υπουργείο Μεταφορών και η ΥΠΑ, αξιοποιώντας τις διατάξεις του άρθρου 4 του ΚΚ.(ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου της 23<sup>ης</sup> Ιουλίου του 1992 «για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών» προχώρησαν, στην εφαρμογή προγραμμάτων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε τακτικές αεροπορικές γραμμές στο εσωτερικό της Ελλάδας. Η λειτουργία των προγραμμάτων αυτών έχει εξασφαλίσει συγκεκριμένα επίπεδα αεροπορικής εξυπηρέτησης αναφορικά με τις συχνότητες, τη χωρητικότητα, και τους ναύλους και έχει γίνει δεκτή με ιδιαίτερη ικανοποίηση από τους τοπικούς φορείς και κατοίκους των περιοχών, έχοντας συμβάλει στην άρση της απομόνωσης και στην ενίσχυση της περαιτέρω ανάπτυξής τους.</p>
<p>Αναφέρατε το περιεχόμενο των υπηρεσιών που έχουν ανατεθεί ως ΥΓΟΣ όσο το δυνατό σαφέστερα.</p>	<p>Οι γραμμές στις οποίες αρχικά επεβλήθησαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν 10 - η έναρξη εκμετάλλευσής τους έγινε κατόπιν διαγωνιστικής διαδικασίας τον Δεκέμβριο του 2001 - και ήταν οι εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αθήνα –Αστυπάλαια</li> <li>• Αθήνα –Ικαρία</li> <li>• Αθήνα –Λέρος</li> <li>• Αθήνα –Μήλος</li> <li>• Αθήνα –Σκύρος</li> <li>• Θεσσαλονίκη – Σάμος</li> <li>• Θεσσαλονίκη –Χίος</li> <li>• Λήμνος –Μυτιλήνη –Χίος –Σάμος –Ρόδος</li> <li>• Ρόδος –Κάρπαθος –Κάσος</li> <li>• Ρόδος –Καστελόριζο</li> </ul> <p>Κατά το έτος 2003 εντάχθηκαν σε πρόγραμμα παροχής δημόσιας υπηρεσίας άλλες 12 γραμμές:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αθήνα – Κύθηρα</li> <li>• Αθήνα – Νάξος</li> <li>• Αθήνα – Πάρος</li> <li>• Αθήνα – Κάρπαθος</li> <li>• Αθήνα – Σητεία</li> <li>• Αθήνα – Σκιάθος</li> <li>• Θεσσαλονίκη – Σκύρος</li> <li>• Θεσσαλονίκη – Κέρκυρα</li> <li>• Ρόδος – Κως – Λέρος – Αστυπάλαια</li> <li>• Κέρκυρα – Άκτιο – Κεφαλονιά – Ζάκυνθος</li> <li>• Αλεξανδρούπολη – Σητεία</li> <li>• Άκτιο – Σητεία</li> </ul>

	<p>Το 2006 έγινε επέκταση της επιβολής υποχρεώσεων της γραμμής</p> <p>Αθήνας –Αστυπάλαιας προς Κάλυμνο και της γραμμής Ρόδου –Καρπάθου –Κάσου προς Σητεία.</p> <p>Το 2007 εντάχθηκαν σε πρόγραμμα παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι γραμμές:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Θεσσαλονίκη –Καλαμάτα</li> <li>• Αθήνα–Κάλυμνος (με την έναρξη εκμετάλλευσης της γραμμής αυτής η γραμμή Αθήνα-Αστυπάλαια λειτούργησε εκ νέου αυτοτελώς – χωρίς την επέκταση προς Κάλυμνο)</li> <li>• Θεσσαλονίκη –Λήμνος –Ικαρία (για την εκμετάλλευση της οποίας ο διαγωνισμός απέβη άκαρπος)</li> </ul> <p>Το 2010 εντάχθηκαν σε καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι γραμμές</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αθήνα–Κοζάνη–Καστοριά και</li> <li>▪ Θεσσαλονίκη –Λήμνος –Ικαρία</li> </ul> <p>Κατά την ανανέωση της επιβολής υποχρεώσεων, από 01/04/2012 -επεκτάθηκαν οι γραμμές:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ρόδος –Κως –Λέρος– Αστυπάλαια , ώστε να περιλαμβάνει ως ενδιάμεσο σταθμό και την Κάλυμνο και</li> <li>▪ Κέρκυρα –Άκτιο–Κεφαλονιά –Ζάκυνθος προς Κύθηρα.</li> </ul> <p>Επίσης από 01/04/2012 εντάχθηκαν σε καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι γραμμές</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αθήνα–Σύρος και</li> <li>▪ Αθήνα– Ζάκυνθος</li> </ul>
Επεξήγηση των (χαρακτηριστικών) μορφών ανάθεσης. Εάν χρησιμοποιούνται τυποποιημένα υποδείγματα για τις αναθέσεις για ένα συγκεκριμένο τομέα, να τα επισυνάψετε.	Οι υφιστάμενες Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας, καθώς και οι ισχύοντες ναύλοι σε κάθε γραμμή αποτυπώνονται στους <b>Πίνακες I</b> και <b>II</b> αντίστοιχα.
Επεξήγηση της (χαρακτηριστικής) διάρκειας της ανάθεσης και του φάσματος για την διάρκεια των αναθέσεων. Να προσδιορίσετε επίσης το ποσοστό των αναθέσεων διάρκειας μεγαλύτερης των δέκα ετών.	Η ανάθεση της εκμετάλλευσης των γραμμών στις αεροπορικές εταιρείες και το χρονικό διάστημα εκμετάλλευσής τους εμφανίζονται στον <b>Πίνακα III</b> .
Επεξήγηση εάν έχουν ανατεθεί στις επιχειρήσεις (χαρακτηριστικά) αποκλειστικά ή ειδικά δικαιώματα.	Κατόπιν διενέργειας δημόσιων, διεθνών, μειοδοτικών διαγωνισμών έχει ανατεθεί το δικαίωμα <b>αποκλειστικής εκμετάλλευσης</b> των τακτικών αεροπορικών γραμμών, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΕΚ 1008/2008 (άρθρο 16

	παρ. 9)
Επεξήγηση του (χαρακτηριστικού) μηχανισμού αντιστάθμισης όσον αφορά τις αντίστοιχες υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένου του μέσου ενίσχυσης που χρησιμοποιήθηκε (άμεση επιδότηση, εγγύηση κλπ) και του κατά πόσον χρησιμοποιείται η μεθοδολογία που βασίζεται στην κατανομή κόστους ή η μέθοδος του καθαρού αποφευχθέντος κόστους.	<p>Για τον καθορισμό του ύψους του οικονομικού αντισταθμίματος ζητείται από τους συμμετέχοντες στον διαγωνισμό αερομεταφορείς να υποβάλλουν Οικονομική Προσφορά η οποία περιλαμβάνει το συνολικό ποσό του αιτούμενου οικονομικού αντισταθμίματος ανά τρίμηνο καθώς και για όλη τη διάρκεια της σύμβασης (δηλαδή για μια τετραετία) για την ομαλή εκπλήρωση των επιβληθεισών υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε κάθε συγκεκριμένη γραμμή για την οποία υποβάλλεται προσφορά.</p> <p>Ειδικότερα, στην Οικονομική Προσφορά περιλαμβάνεται:</p> <p>i. Λεπτομερής ανάλυση των προβλεπομένων ετήσιων <b>δαπανών (άμεσο λειτουργικό κόστος και έμμεσο λειτουργικό κόστος)</b> της κάθε γραμμής ανά δρομολόγιο, ανά τρίμηνο και ανά έτος :</p> <p>Οι προβλεπόμενες <b>ετήσιες δαπάνες χρήσης</b> του αεροσκάφους ανά δρομολόγιο αναλύονται σε <b>άμεσα λειτουργικά κόστη</b> - Direct Operating Costs (<i>Κόστος Κεφαλαίου / Μίσθωσης Αεροσκάφους, Κόστος Πληρωμάτων, Ασφάλιση Αεροσκάφους, Προμήθεια Πρακτόρων, Συντήρηση Αεροσκάφους, Καύσιμα, Τροφοδοσία –Catering, Αεροπορικά Τέλη, Κόστος Επίγειας Εξυπηρέτησης και λοιπά άμεσα κόστη, τα οποία, στην περίπτωση που υπάρχουν, οφείλει ο αερομεταφορέας να προσδιορίσει επακριβώς</i> ) και σε <b>έμμεσα λειτουργικά κόστη</b> - Indirect Operating Costs (<i>Δαπάνες Marketing και Πωλήσεων, Δαπάνες Σταθμού, Διοικητικά κόστη και λοιπά έμμεσα κόστη, τα οποία, στην περίπτωση που υπάρχουν, οφείλει ο αερομεταφορέας να προσδιορίσει επακριβώς</i> )</p> <p>ii. Λεπτομερής ανάλυση των προβλεπομένων <b>εσόδων</b> από την εκμετάλλευση της γραμμής :</p> <p>Τα προβλεπόμενα <b>ετήσια έσοδα</b> υπολογίζονται βάσει των ναύλων που έχουν ήδη καθοριστεί ανά γραμμή από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και έχουν περιληφθεί στην προκήρυξη του διαγωνισμού, αφού συνυπολογιστούν, ανά γραμμή, ανά τρίμηνο και ετησίως, η διατιθέμενη χωρητικότητα (round-trip), ο Μέσος Συντελεστής Πληρότητας (Load Factor ) και ο Αριθμός Επιβατών.</p> <p>iii. Το εύλογο <b>ποσοστό κέρδους</b> ανά δρομολόγιο και ανά γραμμή :</p> <p>Ο προσδιορισμός του εύλογου ποσοστού κέρδους ανά γραμμή, ανά δρομολόγιο και ετησίως δεν ξεπερνά ως ποσοστό 10% επί του συνολικού κόστους (<i>άμεσο και έμμεσο λειτουργικό κόστος</i>) ανά δρομολόγιο και ανά γραμμή ( <i>Κέρδος = ποσοστό 10% * Συνολικό Κόστος</i> ).</p> <p>Κατόπιν των ανωτέρω, το Ύψος του Οικονομικού Αντισταθμίματος ανά δρομολόγιο και ανά γραμμή, προσδιορίζεται ως η Διαφορά μεταξύ Προβλεπομένων Εσόδων και Προβλεπόμενων Δαπανών, στην οποία</p>

	<p>προστίθεται εύλογο κέρδος.</p> <p>Πλήρες Υπόδειγμα Υπολογισμού Ύψους Οικονομικού Αντισταθμίματος (Πίνακας IV)</p>
Επεξήγηση των (χαρακτηριστικών) ρυθμίσεων για την αποφυγή και την ανάκτηση της ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.	<p>Σε περίπτωση υποβολής μίας μόνο προσφοράς, το αιτούμενο οικονομικό αντιστάθμισμα της οποίας κριθεί υψηλό η επιτροπή διενέργειας του διαγωνισμού προβαίνει σε διαπραγμάτευση με τον υποψήφιο, έτσι ώστε να επιτευχθεί η μείωση του Ύψους του Οικονομικού Αντισταθμίματος. Συνήθως, επιτυγχάνεται μείωση του ποσοστού κέρδους της τάξεως 2 –3%.</p>
<b>Ποσό των χορηγούμενων ενισχύσεων.</b>	
<p>Συνολικό ποσό των χορηγούμενων ενισχύσεων. <u>Αυτό περιλαμβάνει όλες τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στο έδαφός σας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καταβάλλονται από περιφερειακές και τοπικές αρχές.</u></p>	<p>Τα ποσά του αντισταθμίματος που έχουν καταβληθεί κατά την τετραετία 2010-2013 αναφέρονται στον <b>Πίνακα V</b></p>
Αλλά ποσοτικά στοιχεία	

## ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

**Υποχρεώσεις Παροχής δημόσιας υπηρεσίας – Ελάχιστη συχνότητα πτήσεων και ελάχιστες προσφερόμενες θέσεις εβδομαδιαίως ανά γραμμή**

<b>ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ</b> <i>(Εβδομαδιαίες Συχνότητες- Προσφερόμενες θέσεις ανά περίοδο)</i>			
	<b>Αεροπορική Γραμμή</b>	<i>Εβδομαδιαίες Συχνότητες</i>	<b>Ελάχιστες Προσφερόμενες θέσεις (εβδομαδιαίως)</b>
1	Αθήνα –Αστυπάλαια	4 (χειμερινή) 6 (θερινή)	120 (χειμερινή) 180 (θερινή)
2	Αθήνα–Κάλυμνος	7(χειμερινή) 10(θερινή)	175(χειμερινή) 250(θερινή)
3	Αθήνα –Ικαρία	7(χειμερινή) 12 (θερινή)	210 (χειμερινή) 360 (θερινή)
4	Αθήνα –Λέρος	6 (χειμερινή) 8 (θερινή)	132(χειμερινή) 176 (θερινή)
5	Αθήνα –Μήλος	7(χειμερινή) 10 (θερινή)	245(χειμερινή) 350(θερινή)
6	<b>Αθήνα –Σκύρος</b>	2(χειμερινή) 3(θερινή)	40(χειμερινή) 60(θερινή)
7	Αθήνα–Κύθηρα	6(χειμερινή) 8(θερινή)	180(χειμερινή) 400(θερινή)
8	Αθήνα–Νάξος	6(χειμερινή) 9(θερινή)	180(χειμερινή) 270(θερινή)
9	Αθήνα–Πάρος	10(χειμερινή) 20(θερινή)	200(χειμερινή) 400(θερινή)
10	Αθήνα–Κάρπαθος	7 (χειμερινή) 10(θερινή)	350(χειμερινή) 500(θερινή)
11	Αθήνα–Σητεία	5(χειμερινή) 7(θερινή)	200(χειμερινή) 280(θερινή)
12	Αθήνα–Σκιάθος	2(χειμερινή) 7(θερινή)	30(χειμερινή) 280(θερινή)
13	Θεσσαλονίκη – Σάμος	3(χειμερινή) 5(θερινή)	180(χειμερινή) 300(θερινή)
14	Θεσσαλονίκη –Χίος	3(χειμερινή) 5(θερινή)	180(χειμερινή) 300(θερινή)
15	Θεσσαλονίκη –Κέρκυρα	4(χειμερινή) 5(θερινή)	200(χειμερινή) 250(θερινή)
16	Θεσσαλονίκη –Σκύρος	2(χειμερινή) 3(θερινή)	30(χειμερινή) 45(θερινή)
17	Θεσσαλονίκη –Καλαμάτα	2(χειμερινή) 4(θερινή)	100(χειμερινή) 200 (θερινή)
18	Λήμνος–Μυτιλήνη–(Χίος–Σάμος) – Ρόδος	Λήμνος-Μυτιλήνη–Ρόδος: 2 καθόλη τη διάρκεια του έτους	40 καθόλη τη διάρκεια του έτους
	Λήμνος–Μυτιλήνη–Χίος–Ρόδος Λήμνος–Μυτιλήνη–Σάμος–Ρόδος	οι υπόλοιπες γραμμές: 1 καθόλη τη διάρκεια του	20 καθόλη τη διάρκεια του έτους



		έτους	
19	Ρόδος –Καστελόριζο	4 (χειμερινή) 7(θερινή)	80(χειμερινή) 140(θερινή)
20	Ρόδος –Κάρπαθος-Κάσος –Σητεία Ρόδος-Κάρπαθος	Ρόδος-Κάρπ. 5(χειμερινή) 7 (θερινή)	150 (χειμερινή) 210(θερινή)
	Ρόδος –Κάρπαθος-Κάσος –Σητεία	4 (χειμερινή) 7 (θερινή)	120(χειμερινή) 210 (θερινή)
21	Ρόδος–Κως–Κάλυμνος–Λέρος– Αστυπάλαια	2(χειμερινή) 3(θερινή)	50(χειμερινή) 75(θερινή)
22	Κέρκυρα–Άκτιο –Κεφαλονιά – Ζάκυνθος – Κύθηρα	2(χειμερινή) 3(θερινή)	50(χειμερινή) 75(θερινή)
23	Αλεξανδρούπολη–Σητεία	2(χειμερινή) 3(θερινή)	50(χειμερινή) 75(θερινή)
24	Άκτιο –Σητεία	2(χειμερινή) 3(θερινή)	50(χειμερινή) 75(θερινή)
25.	Αθήνα-Κοζάνη-Καστοριά	Αθήνα-Καστοριά (2)  Αθήνα-Κοζάνη-Καστοριά (3)	(60) καθόλη τη διάρκεια του έτους (120) καθόλη τη διάρκεια του έτους
26.	Θεσσαλονίκη-Λήμνος -Ικαρία	2(χειμερινή) 3(θερινή)	60(χειμερινή) 90(θερινή)
27.	Αθήνα-Σύρος	6 (καθόλη τη διάρκεια του έτους)	(120) καθόλη τη διάρκεια του έτους
28.	Αθήνα-Ζάκυνθος	5(χειμερινή) 7(θερινή)	175(χειμερινή) 350 (θερινή)

## ΠΙΝΑΚΑΣ II

### Ναύλοι

Η τιμή αναφοράς απλής διαδρομής οικονομικής θέσης δεν μπορεί να υπερβαίνει τα παρακάτω ποσά :

Αεροπορική γραμμή	Τιμή ναύλου
Αθήνα – Αστυπάλαια	66,5 ευρώ
Αθήνα – Ικαρία	60,2 ευρώ
Αθήνα – Λέρος	67,6 ευρώ
Αθήνα – Μήλος	49,7 ευρώ
Αθήνα – Σκύρος	53,6 ευρώ
Θεσσαλονίκη– Σάμος	84,4 ευρώ
Θεσσαλονίκη – Χίος	74 ευρώ
Λήμνος– Ρόδος	72,8 ευρώ
Λήμνος– Μυτιλήνη	49,7 ευρώ
Λήμνος– Χίος	49,7 ευρώ
Λήμνος– Σάμος	49,7 ευρώ
Μυτιλήνη – Χίος	41,5 ευρώ
Μυτιλήνη – Σάμος	49,7 ευρώ
Μυτιλήνη – Ρόδος	66,5 ευρώ
Χίος– Σάμος	41,5 ευρώ
Χίος– Ρόδος	55 ευρώ
Σάμος– Ρόδος	49,7 ευρώ
Ρόδος– Κάσος	47,6 ευρώ
Ρόδος– Κάρπαθος	41,5 ευρώ
Κάρπαθος – Κάσος	35 ευρώ
Ρόδος– Καστελόριζο	39 ευρώ
Αθήνα – Κύθηρα	56 ευρώ
Αθήνα – Νάξος	70,7 ευρώ
Αθήνα – Πάρος	69,7 ευρώ
Αθήνα – Κάρπαθος	81,2 ευρώ
Αθήνα – Σητεία	79,1 ευρώ
Αθήνα – Σκιάθος	61,3 ευρώ
Θεσσαλονίκη – Κέρκυρα	78 ευρώ
Ρόδος – Κως	54 ευρώ
Ρόδος – Αστυπάλαια	60,2 ευρώ
Ρόδος – Λέρος	60,2 ευρώ
Κως – Αστυπάλαια	60,2 ευρώ
Κως – Λέρος	54 ευρώ
Αστυπάλαια – Λέρος	54 ευρώ
Κέρκυρα – Άκτιο	48,7 ευρώ
Κέρκυρα – Κεφαλονιά	48,7 ευρώ
Κέρκυρα – Ζάκυνθος	60,2 ευρώ
Άκτιο – Κεφαλονιά	43,5 ευρώ
Άκτιο – Ζάκυνθος	48,7 ευρώ
Κεφαλονιά – Ζάκυνθος	48,7 ευρώ
Αθήνα – Κάλυμνος	80 ευρώ

Θεσσαλονίκη – Καλαμάτα	92 ευρώ
Ρόδος – Σητεία	56 ευρώ
Κάρπαθος – Σητεία	56 ευρώ
Κάσος – Σητεία	50,8 ευρώ
Αλεξανδρούπολη - Σητεία	87,5 ευρώ
Άκτιο - Σητεία	87,5 ευρώ
Ρόδος – Κάλυμνος	58 ευρώ
Κως - Κάλυμνος	48 ευρώ
Κάλυμνος – Λέρος	48 ευρώ
Αστυπάλαια – Κάλυμνος	50 ευρώ
Κέρκυρα – Κύθηρα	65 ευρώ
Άκτιο – Κύθηρα	53 ευρώ
Κεφαλονιά – Κύθηρα	50 ευρώ
Ζάκυνθος – Κύθηρα	48 ευρώ
Θεσσαλονίκη – Σκύρος	80,4 ευρώ
Αθήνα – Σύρος	60 ευρώ
Αθήνα – Ζάκυνθος	58 ευρώ
Αθήνα – Κοζάνη	60 ευρώ
Αθήνα – Καστοριά	70 ευρώ
Κοζάνη – Καστοριά	35 ευρώ
Θεσσαλονίκη – Λήμνος	65 ευρώ
Θεσσαλονίκη – Ικαρία	75 ευρώ
Λήμνος – Ικαρία	45 ευρώ

Στους ανωτέρω ναύλους δεν συμπεριλαμβάνονται τα τέλη που επιβάλλει ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στους αναχωρούντες από αυτόν επιβάτες, καθώς και ο ΦΠΑ.

Τέλος, σύμφωνα με το Άρθρο 16, παρ. γ) του Ν. 2892/2001 δεν επιβάλλεται Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου (ΤΕΑΑ) στις αεροπορικές συνδέσεις οι οποίες έχουν ενταχθεί στο Πρόγραμμα Υποχρεώσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (Άγονες Γραμμές ).

### ΠΙΝΑΚΑΣ III

	ΓΡΑΜΜΗ	ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΕΙ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗ	ΙΣΧΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
1.	Αθήνα– Αστυπάλαια	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
2.	Αθήνα–Ικαρία	<b>OLYMPIC AIR</b>	<b>01/04/2012- 31/03/2016</b>
3.	Αθήνα–Λέρος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
4.	Αθήνα–Μήλος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
5.	Θεσσαλονίκη–Σάμος	ASTRA AIRLINES	01/04/2012- 31/03/2016
6.	Θεσσαλονίκη–Χίος	ASTRA AIRLINES	01/04/2012- 31/03/2016
7.	Λήμνος–Μυτιλήνη–Χίος–Σάμος– Ρόδος	SKY EXPRESS	01/04/2012- 31/03/2016
8.	Ρόδος–Κάρπαθος–Κάσος–Σητεία	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
9.	Αλεξανδρούπολη–Σητεία	SKY EXPRESS	01/04/2012- 31/03/2016
10.	Άκτιο–Σητεία	SKY EXPRESS	01/04/2012- 31/03/2016
11.	Αθήνα–Κύθηρα	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
12.	Αθήνα–Νάξος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
13.	Αθήνα–Πάρος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
14.	Αθήνα–Κάρπαθος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
15.	Αθήνα–Σητεία	ASTRA AIRLINES	01/04/2012- 31/03/2016
16.	Αθήνα–Σκιάθος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
17.	Θεσσαλονίκη–Κέρκυρα	ASTRA AIRLINES	01/04/2012- 31/03/2016
18.	Ρόδος–Κως–Λέρος–Κάλυμνος- Αστυπάλαια	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
19.	Κέρκυρα–Άκτιο–Κεφαλονιά– Ζάκυνθος–Κύθηρα	SKY EXPRESS	01/04/2012- 31/03/2016
20.	Αθήνα–Κάλυμνος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
21.	Θεσσαλονίκη–Καλαμάτα	ASTRA AIRLINES	01/04/2012- 31/03/2016
22.	Αθήνα–Σκύρος	AEGEAN AIRLINES	01/04/2012- 31/03/2016

23.	Θεσσαλονίκη–Σκύρος	SKY EXPRESS	01/04/2012- 31/03/2016
24.	Ρόδος–Καστελόριζο	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
25.	Αθήνα–Κοζάνη–Καστοριά	SKY EXPRESS	01/07/2010- 31/05/2014
26.	Θεσσαλονίκη–Λήμνος–Ικαρία	SKY EXPRESS	01/09/2010- 31/08/2014
27.	Αθήνα – Σύρος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016
28.	Αθήνα – Ζάκυνθος	OLYMPIC AIR	01/04/2012- 31/03/2016

## ΠΙΝΑΚΑΣ IV

### ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

#### 1. ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ

Με βάση τους ναύλους που αναφέρονται στην τεχνική προσφορά, τα προβλεπόμενα ετήσια έσοδα (σε τριμηνιαία βάση από την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων) παρουσιάζονται ως εξής:

Γραμμή:.....	1ο τρίμηνο	2ο τρίμηνο	3ο τρίμηνο	4ο τρίμηνο	Ετήσιο σύνολο
Διατιθέμενη χωρητικότητα (round-trip)					
Μέσος Συντελεστής Πληρότητας (load factor)					
Αριθμός επιβατών					
Έσοδα					

#### ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΤΗΣΙΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Κάθε ένας από τους κατωτέρω τρεις πίνακες πρέπει να συμπληρωθεί ανά πτήση και σε τριμηνιαία βάση από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης των πτήσεων.

Γραμμή:.....	Ανά πτήση	Ανά τρίμηνο				Ετήσιο σύνολο
		1ο τρίμηνο	2ο τρίμηνο	3ο τρίμηνο	4ο τρίμηνο	
Χρήση Α/φους (in block hours) (Aircraft Utilisation)						
Μήκος Διαδρομής (σε ναυτικά μίλια)						
Block Time (σε λεπτά)						
Block Time (σε ώρες)						
Block fuel (σε κιλά)						

Άμεσα κόσθη	Ανά πτήση	Ανά τρίμηνο				Ετήσιο σύνολο
		1ο τρίμηνο	2ο τρίμηνο	3ο τρίμηνο	4ο τρίμηνο	
Α/φος:Κόστος Κεφαλαίου/Μίσθωσης						
Πλήρωμα						
Ασφάλιση						
Προμήθεια Πρακτόρων						
Συντήρηση						
Καύσιμα						
Τροφοδοσία (Catering)						
Τέλη						
Επίγεια εξυπηρέτηση						
Άλλα (προσδιορίστε)						
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>						

Έμμεσα κόσθη (Σε ευρώ)	Ανά πτήση	Ανά τρίμηνο				Ετήσιο σύνολο
		1ο τρίμηνο	2ο τρίμηνο	3ο τρίμηνο	4ο τρίμηνο	
Marketing						
Πωλήσεις						
Δαπάνες Σταθμού						
Διοικητικά						
Άλλα (προσδιορίστε)						
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>						

### 3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΜΑ

Το ποσό του οικονομικού αντισταθμίσματος που απαιτεί ο υποψήφιος αερομεταφορέας για την εκτέλεση πτήσεων στη διαδρομή ..... ανά πτήση, ανά τρίμηνο, ανά έτος, αναλυτικά και συνολικά, για την τετραετία είναι:

		<b>Ανά τρίμηνο</b>	
--	--	--------------------	--

	Ανά πτήση	1ο τρίμηνο	2ο τρίμηνο	3ο τρίμηνο	4ο τρίμηνο	Ετήσιο σύνολο
Συνολικό Κόστος (άμεσο + έμμεσο)						
- Έσοδα						
= Διαφορά						
+Κέρδος (ποσοστό κέρδους* Συνολικό Κόστος)						
= <u>Αιτούμενο</u> <u>Οικονομικό</u> <u>Αντιστάθμισμα</u>						

**ΣΥΝΟΛΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΜΑΤΟΣ. ΤΕΤΡΑΕΤΙΑΣ: .....**



**ΠΙΝΑΚΑΣ V**

**ΣΥΝΟΛΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΕΧΕΙ ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΤΡΑΕΤΙΑ  
2010-2013**

*( Πρόκειται για πραγματικές εκταμιεύσεις που πραγματοποιήθηκαν μετά την ολοκλήρωση των  
σχετικών ελέγχων )*

2010	2011	2012	2013
32.296.000	26.031.000	47.856.805	49.517.448

## **Β. Πληροφορίες σχετικά με τις ΥΓΟΣ των ακτοπλοϊκών συνδέσεων**

Οι κύριοι άξονες για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές έχουν καθορισθεί με τις διατάξεις του ν.2932/2001 (Α'145) σε εναρμόνιση με το κοινοτικό δίκαιο (Κανονισμός 3577/92). Δυνάμει δε των διατάξεων της παραγράφου 5 του όγδοου του ν.2932/2001 (Α'145), όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 220 του ν.4072/2012 (Α'86), από το Υπουργείο κάθε χρόνο προκηρύσσεται διεθνής ανοικτός μειοδοτικός διαγωνισμός, προκειμένου να καλυφθούν, με την εκτέλεση δρομολογίων έναντι αμοιβής, οι συγκοινωνιακές ανάγκες των νήσων της Επικράτειας, οι οποίες, βάσει των διατάξεων του ν.2932/2001, δεν καλύπτονται από την ελεύθερη επιχειρηματική πρωτοβουλία.

Ειδικότερα, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες, μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου έκαστου έτους, υποβάλλουν δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων τους σε δρομολογιακές γραμμές προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες του ενδεικτικού ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας για την δρομολογιακή περίοδο από την 01/11 έκαστου έτους μέχρι την 31/10 του επομένου έτους.

Εφ' όσον δεν υποβληθούν δηλώσεις δρομολόγησης σε γραμμές του ενδεικτικού δικτύου της χώρας ή από αυτές που υποβλήθηκαν δεν καλύπτονται πλήρως οι πάγιες ανάγκες του μεταφορικού έργου, το Υπουργείο προβαίνει στις προβλεπόμενες διαδικασίες του άρθρου όγδοου του πρώτου μέρους του ν.2932/2001 (Α'145), και συγκεκριμένα στη δημοσίευση προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας τριών έως πέντε ετών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένων γραμμών, άνευ μισθώματος.

Στην περίπτωση που και με την διαδικασία αυτή δεν καλύπτονται πλήρως οι συγκοινωνιακές ανάγκες και με απώτερο σκοπό αφ' ενός την οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική συνοχή της χώρας και την εξυπηρέτηση του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου, αφ' ετέρου την αναγκαιότητα παροχής ενός δημόσιου αγαθού και αποφυγής αποκλεισμού των νήσων της Επικράτειας από την ηπειρωτική χώρα, από το Υπουργείο, κατόπιν σύμφωνης γνώμης του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.), εκδίδεται προκήρυξη για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με σύναψη σύμβασης ή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας, κατόπιν μειοδοτικού διαγωνισμού, έναντι αμοιβής.

Επιπροσθέτως, σημειώνεται ότι, όπως προαναφέρθηκε, οι διαγωνισμοί είναι διεθνείς, ήτοι δημοσιεύονται στην εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανοικτοί, ήτοι απευθύνονται στο σύνολο των πλοιοκτητριών εταιρειών Κρατών – Μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών, εκτός από την Ελβετία, μειοδοτικοί, ήτοι κατακυρώνονται στο μειοδότη του διαγωνισμού με τη χαμηλότερη τιμή και διενεργούνται βάσει της κείμενης εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας (Οδηγία 2004/18/ΕΚ του π.δ.60/2007 (Α'64), ν.3414/2005 (Α'279) κ.λπ., ).

Η δαπάνη για την εκτέλεση των δρομολογίων καλύπτεται από εθνικούς πόρους και συγκεκριμένα από τον κρατικό προϋπολογισμό ΚΑΕ 2131 «Επιδότησεις άγονων γραμμών» φορέας 41-120 και φορέας 41-160.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω επισημαίνεται ότι οι διαγωνιστικές διαδικασίες για την σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας διεξάγονται σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ήτοι κατακυρώνονται υπέρ του μειοδότη που υπέβαλε την χαμηλότερη προσφορά (επιστολή υπ' αριθμ.ΤΡΕΝ/Γ1(02)D/17565 rrpscEL/04-11-2002), ώστε να αποφεύγεται η σύγκυσή με το χαρακτηρισμό τους ως κρατικές ενισχύσεις.