
N. Σαντορινιός, υφ. Ναυτιλίας: Το Μεταφορικό Ισοδύναμο φέρνει αλλαγές στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων

2018/05/14 08:59 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τη δυνατότητα να λάβουν σε μορφή επιδότησης στους λογαριασμούς τους ένα μέρος από το κόστος μεταφοράς τους, θα έχουν πλέον οι νησιώτες επιβάτες, αλλά και τα εμπορεύματα επιχειρήσεων που βρίσκονται σε αυτά, με την πιλοτική εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου από 01/07/2018 και σε πλήρη λειτουργία σε όλα τα νησιά από 01/01/2019.

Η φιλοσοφία του μέτρου, είναι το δικαίωμα του νησιώτη και του επιχειρηματία που βρίσκεται σε αυτά, να απολαμβάνει μεταφορικές υπηρεσίες με το ίδιο κόστος που απολαμβάνει ο κάτοικος της Αθήνας, αλλά και άλλων περιοχών της υπόλοιπης ηπειρωτικής Ελλάδας.

Σκοπός, είναι το κόστος που αντιστοιχεί ανά επιβάτη και ανά εμπόρευμα με μέσα θαλάσσια μεταφοράς, να είναι ισοδύναμο για την ίδια απόσταση που κοστίζει η μετακίνηση με ΚΤΕΛ.

Οι νησιώτες θα απολαμβάνουν πλέον φθηνότερες ακτοπλοϊκές μεταφορές, αλλά και προϊόντα και καύσιμα, καθώς το μεταφορικό κόστος θα είναι το ίδιο με αυτό που απολαμβάνει ο κάτοικος της Αθήνας και άλλων περιοχών της υπόλοιπης ηπειρωτικής Ελλάδας.

Το επιπλέον κόστος της επιβάρυνσης, είτε αφορά πρόσωπο είτε εμπόρευμα επιχείρησης, θα επιστρέφεται σε λογαριασμό, σε μορφή επιδότησης, ποσό που θα είναι αφορολόγητο και ακατάσχετο.

Η πολιτική ηγεσία του υπ. Ναυτιλίας έχει ζητήσει τη συνεργασία των νησιωτικών φορέων για την επιτυχή εφαρμογή του μέτρου, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι αρμόδια αρχή για την παρακολούθηση των τιμών των προϊόντων, θα είναι η Γενική Γραμματεία Εμπορίου και Προστασίας του Καταναλωτή.

Όσες επιχειρήσεις απολαμβάνουν τα οφέλη του μέτρου, αλλά εξακολουθούν να διατηρούν υψηλές τιμές επικαλούμενες το κόστος μεταφοράς θα χάνουν την επιδότηση.

Ο υφυπουργός Ναυτιλίας, Νεκτάριος Σαντορινιός, σε συνέντευξή του στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων, αναφέρει ότι σε καμία περίπτωση η εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου δεν αποτελεί αντιστάθμισμα στους αυξημένες συντελεστές ΦΠΑ στα νησιά.

Τονίζει ότι είναι μία νησιωτική πολιτική στοχευμένη στο κόστος της μεταφοράς που θα έπρεπε να είχε εφαρμοσθεί εδώ και 40 χρόνια.

«Τα ελληνική νησιά “έρχονται πιο κοντά στην εφαρμογή πολιτικών συνοχής” -το μέτρο θα έχει θετικά αποτελέσματα στους νησιώτες ως προς την προσβασιμότητα, την ποιότητα ζωής, την ανάπτυξη και την ελκυστικότητα» τονίζει.

Ο υφυπουργός καθιστά επίσης σαφές ότι σκοπός της προτεινόμενης ρύθμισης είναι η εξασφάλιση της ισότητας των νησιωτών και της στοχευμένης αναδιανομής εθνικών πόρων.

Αναφέρει ότι το νομοσχέδιο εισήχθη στις 10 Μαΐου στη νομοπαρασκευαστική επιτροπή της βουλής, για να ακολουθήσει τον δρόμο της ψήφισης από την ολομέλεια.

Ακολουθεί η συνέντευξη του υφ. Ναυτιλίας Νεκτάριου Σαντορινιού στον Πάρη Τσιριγώτη και το ΑΠΕ-ΜΠΕ

-Σε εφαρμογή τίθεται από 01/07/2018 το μεταφορικό ισοδύναμο. Εκτιμάται ότι η χρήση του συγκεκριμένου μέτρου θα είναι αντιστάθμισμα στους αυξημένους συντελεστές ΦΠΑ

-Σε καμία περίπτωση η εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου δεν αποτελεί αντιστάθμισμα στους αυξημένες συντελεστές ΦΠΑ στα νησιά. Είναι μία νησιωτική πολιτική στοχευμένη στο κόστος μεταφοράς και επομένως ως μία τέτοια πολιτική θα έπρεπε να είχε εφαρμοσθεί εδώ και 40 χρόνια. Άλλωστε οι νησιώτες εδώ και πολλά χρόνια διεκδικούν την εφαρμογή του.

-Το μεταφορικό ισοδύναμο θα πρέπει να υπάρχει για πρόσωπα και εμπορεύματα ανεξάρτητα με το τι γίνεται με τους ειδικούς συντελεστές ΦΠΑ στα νησιά.

-Επισημαίνω τη μεταφορά των εμπορευμάτων, καθώς η ενέργεια αυτή έχει αμιγώς αναπτυξιακό χαρακτήρα, αφού δημιουργεί προϋποθέσεις για την τόνωση των ντόπιων νησιωτικών προϊόντων και παράλληλα ενισχύει τις τοπικές μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις.

Το μεταφορικό ισοδύναμο αφορά τις μεταφορές και θα εφαρμοσθεί σε τρεις κατηγορίες. Στα εισιτήρια των νησιωτών επιβατών, στα εμπορεύματα και στη μεταφορά καυσίμων. Θα εφαρμοσθεί, στην πιλοτική φάση σε μία σειρά από νησιά, από 1/7/2018 και μετά από έξι μήνες, από 01/01/2019 σε όλα.

-Θα μπορούσατε να μας περιγράψετε λίγο τη φιλοσοφία του μέτρου και τον τρόπο εφαρμογής;

-Η γενική φιλοσοφία του μεταφορικού ισοδύναμου στα νησιά είναι το κόστος μεταφοράς προσώπου ή εμπορεύματος να είναι αντίστοιχο του κόστους μεταφοράς για την ίδια απόσταση στην ηπειρωτική Ελλάδα.

-Άρα σαν γενική φιλοσοφία είναι το ίδιο. Πού διαφοροποιείται;

-Διαφοροποιείται στα εμπορεύματα, όπου η εκκαθάριση θα γίνεται ανά τρίμηνο ενώ για τους επιβάτες σε πολύ συντομότερο χρονικό διάστημα.

Από την εφαρμογή του μέτρου δεν θα αλλάξει η τιμή του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου, ενώ τα χρήματα, θα επιστρέφονται στον λογαριασμό του δικαιούχου, είτε αυτός είναι φυσικό πρόσωπο που μετακινείται, είτε είναι επιχείρηση που μετακινεί εμπορεύματα προς αυτά ή από αυτά. Υπάρχουν νησιά αυτή τη στιγμή που έχουν έντονη εξαγωγική δραστηριότητα.

Στις μεταφορές των νησιωτών θα πιστώνεται στον λογαριασμό του προσώπου το επιπλέον κόστος μεταφοράς που επιβαρύνθηκε για να μεταβεί στον προορισμό του. Κριτήριο για να πάρει κάποιος επιδότηση είναι να κάνει φορολογική δήλωση στο νησί που ανήκει. Το κάθε νησί θα έχει διαφορετικό ύψος επιδότησης.

Η εφαρμογή για τα εμπορεύματα είναι το κόστος της φορτωτικής για κάθε μεταφορά προϊόντος (κιλό, παλέτα, κυβικό) για την οποία έχουμε μία μοναδιαία τιμή κόστους ανά χιλιόμετρο για τη μεταφορά στην ξηρά. Επομένως, με αυτόν τον τρόπο θα υπολογίζεται το κόστος που θα έπρεπε να πληρώσει η επιχείρηση για τη μεταφορά στη θάλασσα. Το υπερβάλλον κόστος αυτού θα αποδίδεται κατά 50% στο τρίμηνο και με εκκαθάριση του κόστους στο τέλος του χρόνου.

Στην εφαρμογή για τα καύσιμα θα υπάρξει μία αντίστοιχη φιλοσοφία, ίδια. Η συζήτηση που γίνεται με τις εταιρείες παροχής καυσίμων είναι κατά πόσο η επιδότηση θα πηγαίνει στις εταιρείες ή στους βενζινοπώλες. Αυτή είναι μια συζήτηση

που θα ξεκαθαρίσει τις επόμενες δέκα ημέρες και θα συμπεριληφθεί στην πρώτη εφαρμογή του προγράμματος.

Το μεταφορικό ισοδύναμο αφορά τα καύσιμα για όλες τις κατηγορίες χρηστών είτε αυτοί είναι αλιείς είτε βιοτέχνες είτε ιδιώτες. Από εκεί και πέρα ειδικές πρόνοιες που τυχόν υπήρχαν και έχουν καταργηθεί δεν τις αντιμετωπίζει το μεταφορικό ισοδύναμο.

-Ποιος θα έχει την εποπτεία για την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου; Εμπλέκονται υπηρεσίες συναρμόδιων υπουργείων;

-Υπεύθυνη για την όλη λειτουργία του συστήματος είναι η γενική γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Από εκεί και πέρα θα υπάρχει συνεργασία με το υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής για την κατασκευή της ηλεκτρονικής πλατφόρμας, ενώ η γενική γραμματεία Καταναλωτή θα είναι αρμόδια για την παρακολούθηση των τιμών των προϊόντων μετά την εφαρμογή του μέτρου.

Επίσης, υπάρχει συνεργασία με τα νησιωτικά επιμελητήρια και με τους δήμους για την προώθηση του μέτρου και την καλύτερη εφαρμογή του. Αυτό είναι το πλέγμα των συνεργασιών που θα υπάρχει.

Η αντίληψη που έχει η κυβέρνηση συνολικά είναι μία αντίληψη ανοιχτών συνεργασιών. Δεν υπάρχουν δουκάτα στην κυβέρνηση. Ούτε ένα υπουργείο που δρα ανεξάρτητα από τα υπόλοιπα.

Κι γι' αυτό το λόγο στις συνεργασίες που περιέγραψα υπάρχει συνεργασία και με άλλα υπουργεία όπως με το Παιδείας καθώς δικαιούχοι του καταβαλλόμενου μεταφορικού κόστους από την εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου θα είναι οι αναπληρωτές και ωρομίσθιοι εκπαιδευτικοί που υπηρετούν στις νησιωτικές περιοχές. Συνεργασία θα υπάρχει και με το υπουργείο Υγείας καθώς σε μορφή επιδότησης του μεταφορικού κόστους θα έχουν και ιατροί υπόχρεοι υπηρεσίας υπαίθρου αλλά και αυτοί που διορίζονται επί θητεία 12μηνιαίας διάρκειας και το επικουρικό προσωπικό.

Υπάρχει ένας ανταγωνισμός μεταξύ δρομολογημένων πλοίων go-go που μεταφέρουν φορτηγά με καύσιμα και επικίνδυνα εμπορεύματα στα νησιά με πλοία που κάνουν ελεύθερες ναυλώσεις με χαμηλότερες τιμές. Οι πρώτοι αντιδρούν και αναφέρουν ότι αυτό δεν είναι σωστό για τον ανταγωνισμό καθώς είναι υποχρεωμένοι να τηρούν και να εφαρμόζουν συγκεκριμένα δρομολόγια

Είναι κάτι που είναι γνωστό και το οποίο οφείλεται στο νόμο περί δρομολογήσεων. Το πλεονέκτημα που έχει ένα δρομολογιακό ακτοπλόος είναι ότι έχει σταθερή μεταφορά άρα είναι πιο γνωστός στις επιχειρήσεις έναντι του μειονεκτήματος κάποιου που κάνει ολικές ναυλώσεις, όπου εκεί ο μεταφορέας κυνηγά τον πελάτη για να τα μεταφέρει.

Σε κάθε περίπτωση όμως, δεν είναι παράνομο, είναι νόμιμο. Έχουν το δικαίωμα όσοι θελήσουν να πάνε σε ολική ναύλωση και να αποχωρήσουν από τα εγκεκριμένα δρομολόγια.

-Πώς αντιλαμβάνεστε το γεγονός ότι οι ακτοπλοϊκές εταιρείες το 2020 θα πρέπει να καταναλώνουν καύσιμα 30% πιο ακριβά από τώρα λόγω της χρήσης καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο. Υπάρχει κάποιος σχεδιασμός για να μπορέσουμε να αποφύγουμε την αύξηση των ναύλων;

-Είναι ένα πρόβλημα που το έχουμε αντιμετωπίσει. Καταρχάς θα πρέπει και η πολιτεία και οι ακτοπλοίοι να επιδιώξουν να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες και να προσπαθήσουν να εφαρμόσουν τεχνολογίες μείωσης των ρύπων πχ η χρήση του LNG, ηλεκτροκίνηση κ.α. Εμείς σαν υπουργείο σκεφτόμαστε τη δυνατότητα παροχής κινήτρων στις ακτοπλοϊκές εταιρείες ούτως ώστε να κάνουν τις κατάλληλες μετατροπές αλλά και τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

Τέτοια κίνητρα θα μπορούσαν να είναι μακροχρόνιες συμβάσεις σε άγονες γραμμές με την υποχρέωση να κατασκευαστούν ή να μετασκευαστούν πλοία τέτοιας τεχνολογίας. Αυτό είναι ήδη προς επεξεργασία και είναι κάτι που ήδη υπάρχει στο τραπέζι των συζητήσεων και πολύ γρήγορα θα υπάρχουν και συγκεκριμένες προτάσεις.

Αυτό που πρέπει να κατανοήσουμε όλοι είναι ότι οι περιορισμοί για το 2020 τίθενται σε όλο τον κόσμο και αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος. Όλοι θα πρέπει να «πληρώσουμε» αυτό το περιβαλλοντικό κόστος. Υπάρχουν και άλλες σκέψεις σε σχέση με το περιβαλλοντικό κόστος που όμως είναι σε συζήτηση και δεν μπορούν να ανακοινωθούν.

-Ποια είναι τα επόμενα βήματα μετά την κατάθεση του νομοσχεδίου στη βουλή;

-Στις 10 Μαΐου εισήχθη στη νομοπαρασκευαστική επιτροπή της Βουλής για να ακολουθήσει το δρόμο της ψήφισης από την ολομέλεια.

Το νομοσχέδιο αποτελεί μία ομπρέλα, ένα νομοθετικό πλαίσιο ενώ από εκεί και πέρα προβλέπονται κάποιες υπουργικές αποφάσεις που θα οριοθετήσουν τον τρόπο εφαρμογής του που είναι σχεδόν έτοιμες.

Το μέτρο θα δουλέψει πιλοτικά σε μία ευρεία βάση και αφορά τα νησιά του βόρειου και ανατολικού Αιγαίου, τέσσερα νησιά των Κυκλάδων και τρία των Ιονίων.

Στην πρώτη φάση του μέτρου που είναι μόνο το δεύτερο εξάμηνο του 2018 θα απαιτηθούν σύμφωνα με την πρώτη εκτίμηση, περίπου 60 εκατ. λόγω του ότι θα

μπουν και τα καύσιμα, ενώ τουλάχιστον 150 εκατ. ευρώ για το 2019.

Να επισημάνουμε ότι τα χρήματα αυτά προέρχονται από το εθνικό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και επομένως, είναι χρήματα που επενδύει η χώρα στην ανάπτυξη των νησιών και στη βελτίωση των συνθηκών των νησιωτών από εθνικά χρήματα και όχι από ευρωπαϊκά.

-Είναι συνειδητή η επιλογή της χώρας σε συνθήκες οικονομικής στενότητας να επενδύσει στη νησιωτικότητα.

-Θα υπάρξουν πρωτοβουλίες για την αποσυμφόρηση των νησιών που δέχονται το μεγαλύτερο βάρος του μεταναστευτικού προβλήματος.

Θα αυξηθεί το προσωπικό που ασχολείται στις υπηρεσίες ασύλου και θα διευκολυνθεί η διαδικασία με νομοθετικές πρωτοβουλίες.

Η ίδια η Συμφωνία και το ευρωπαϊκό και εθνικό νομικό πλαίσιο προβλέπει τις διαδικασίες εκείνες που ακολουθούνται σε περίπτωση άρνησης έκδοσης ασύλου.