



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ  
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΔΡΑ : Αγ.Κων/νου 3 - Πειραιάς - ΤΚ 18531

τηλ. 210 - 4121503 / 4126917 / 4179065

Fax: 210 - 4122790

e-mail : [eepir@otenet.gr](mailto:eepir@otenet.gr) / site: [www.eep.gov.gr](http://www.eep.gov.gr)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ : Εθν. Αντιστάσεως 98 - Ελευσίνα

Τηλ. 210 - 55.60.756 Fax : 210 - 55.60.384



Πειραιάς :11/04/2018

Αρ.Πρωτ.: 5097

ΠΡΟΣ: Γραφείο Υφυπουργού  
Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

**ΘΕΜΑ: Σχολιασμός και θέσεις του Ε.Ε.Π. επί του κειμένου «Κόριοι Άξονες για το μεταφορικό ισοδύναμο», του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής - Γραφείο Υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της 07.03.2018**

#### **Γενικός Σχολιασμός Εισαγωγικών Παραδοχών**

Κατά το πρόσφατο και απώτερο παρελθόν, το ζήτημα του «μεταφορικού ισοδυνάμου» αποτέλεσε πεδίο μελέτης, διαβούλευσης, προτάσεων αλλά και αντιπαράθεσης. Η βάση του ζητήματος είναι αρκετά σημαντική, αφού είναι κοινά παραδεκτό ότι το κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι νησιώτες, είτε σε ιδιωτικό επίπεδο (ιδιωτική μεταφορά, εισιτήριο), είτε σε επαγγελματικό επίπεδο (εισαγωγείς, εξαγωγείς, έμποροι), είναι σημαντικά διαφοροποιημένο από το αντίστοιχο των κατοίκων / επαγγελματιών της ηπειρωτικής Ελλάδας. Στο παρόν εισηγητικό σημείωμα όμως διακρίνεται η προσέγγιση του θέματος μονομερώς και μόνο σε ότι αφορά την επαγγελματική μεταφορά.

Το εισαγωγικό σημείωμα θίγει ορθώς το δικαίωμα των νησιωτών να απολαμβάνουν μεταφορικές υπηρεσίες αγαθών και εμπορευμάτων ισοδύναμου κόστους με αυτές της ηπειρωτικής χώρας, ενώ τίθεται παράλληλα το ζήτημα της μεταφοράς προσώπων με ανταγωνιστικό τιμολόγιο αντίστοιχο των χερσαίων μεταφορών. Εκτός του κόστους, το εισαγωγικό σημείωμα θέτει επίσης ζητήματα συχνότητας και κανονικότητας δρομολογίων, παράγοντας καθοριστικός για την συνολική αντιμετώπιση του θέματος.

Τα Μέτρα που εισηγείται όμως το υπό εξέλιξη νομοσχέδιο εστιάζονται στην μείωση της τιμής των εμπορευμάτων και την αντιστάθμιση του κόστους με την αρωγή του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Με τον τρόπο που εισηγείται ο νομοθέτης το Μέτρο, το όφελος δεν προκύπτει ως άμεσο όφελος στον νησιώτη καταναλωτή / επιχειρηματία, αλλά αφορά επιλεκτικά την μείωση τιμής στον διακινητή αγαθών, ο οποίος με δική του ευθύνη θα μετακυλήσει την έκπτωση στον τελικό καταναλωτή. Στην σχετική εισήγηση δεν προσδιορίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα επιτευχθεί το αποτέλεσμα αυτό, ενώ δεν εισάγονται μέτρα παρακολούθησης της όλης διαδικασίας, ώστε να προκύπτουν σαφή, μετρήσιμα και βιώσιμα αποτελέσματα προς όφελος του συνόλου των νησιωτών.

## **Θέσεις επί του Κειμένου ανά παράγραφο (Βασικοί Κανόνες)**

**Παρ. 1-3:** Ενώ η εισαγωγική αναφορά αναφέρει κάλυψη κόστους εκτός των εμπορικών επιχειρήσεων και για τις μετακινήσεις φυσικών προσώπων, η πρώτη παράγραφος αναφέρεται μόνο σε επιδότηση των ΜΜΕ και μάλιστα με την υποχρέωση των δικαιούχων επιχειρήσεων να κοινοποιούν σε ειδική πλατφόρμα «δελτίο πιστοποίησης διάκρισης κόστους», με σύγκριση των χιλιομέτρων χερσαίας μεταφοράς με την αντίστοιχη θαλάσσια.

**Θέση:** Το μέτρο πρέπει να αντιμετωπίσει ολιστικά το θέμα του μεταφορικού ισοδυναμίου. Στο εισαγωγικό σημείωμα εξομοιώνεται ο χονδρέμπορος με τον λιανέμπορο, με αποτέλεσμα οι χονδρέμποροι να επωφελούνται αναλογικά περισσότερο. Οι λιανέμποροι εμφανίζονται πλέον εξαρτημένοι από την πολιτική των χονδρεμπόρων οι οποίοι διακινούν τις μεγαλύτερες ποσότητες στα νησιά απολαμβάνοντας ήδη ιδιαίτερες εκπτώσεις. Δεν γίνεται μνεία στις μεταφορές εμπορευμάτων μη μελών του ΓΕΜΗ (π.χ. ιδιωτική μεταφορά), καθώς και σε επιβάτες. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί λεπτομερώς ο μηχανισμός με τον οποίο η μείωση του μέσου κόστους θα επιφέρει μείωση στις τιμές των αγαθών προς όφελος των καταναλωτών και μάλιστα στο διηνεκές. Παράλληλα, πρέπει να αποτυπωθεί ο μηχανισμός παρακολούθησης των τιμών, ώστε να διαπιστώνεται η μεταβλητότητα και άρα η αποτελεσματικότητα της επιδότησης.

**Παρ. 4:** Αναφέρεται στον τρόπο υπολογισμού του συνολικού κόστους με βάση το οποίο θα προκύπτει η επιδότηση

**Θέση:** Πρέπει να γίνει αντιληπτή η ισοδυναμία χερσαίας - θαλάσσιας μεταφοράς. Ποιο τμήμα χερσαίας μεταφοράς θα λαμβάνεται υπ' όψιν ως βάση για τον υπολογισμό της διαφοράς και άρα της επιχορήγησης? Είναι γνωστό ότι η έννοια «χερσαία μεταφορά» δεν είναι ενιαία, ούτε ομοιογενής, ούτε λειτουργεί ο ελεύθερος ανταγωνισμός εντός της. Άρα, αναμένεται να προκύψουν ανομοιομορφίες ενώ η επιδότηση θα επηρεάσει αρνητικά τον ανταγωνισμό, αφού κάθε έννοια επιδότησης δύναται να επιφέρει περαιτέρω στρεβλώσεις στην αγορά.

**Παρ. 5:** Σύμφωνα με το εισηγητικό σημείωμα, το Παρατηρητήριο Τιμών της Γ.Γ.Ε & Π.Κ θα είναι υπεύθυνο για την παρακολούθηση των τιμών.

**Θέση:** Θα πρέπει να υπάρξει διευκρίνηση αναφορικά με τις τιμές που θα παρακολουθούνται, με σαφή διάκριση ανάμεσα στις τιμές των βασικών αγαθών, αλλά και πρόβλεψη με αυτά τα οποία δεν θα είναι στον κατάλογο παρακολούθησης του παρατηρητηρίου τιμών. Σαν παράδειγμα αναφέρονται τα οικοδομικά υλικά τα οποία αποτελούν ενδιάμεσο κόστος μιας ευρείας οικονομικής δραστηριότητας. Επίσης, δεν διευκρινίζεται ο ακριβής ρόλος των Επιμελητηρίων, αφού η γενική μελλοντική αναφορά στον θεσμό και την μετεξέλιξη τους, δεν υπάρχουν θέσεις επί των εργαλείων και μέσων που θα έχουν αυτά στην διάθεση τους. Θα υπάρχει αντίστοιχη σύγκριση τιμών με περιοχές αναφοράς στην ηπειρωτική χώρα? Πώς θα προκύπτει η αξιοποίηση των πόρων που θα διατεθούν? Θα αναπτύξουν τα Επιμελητήρια Παρατηρητήρια Τιμών με σύγκριση μέσου κόστους με ανάλογα τιμολόγια της ηπειρωτικής χώρας?

**Παρ. 6-7:** Αναφορά στην δημιουργία ανατροφοδοτούμενου «έξυπνου συστήματος» λήψης αποφάσεων, καθώς και στην εφαρμογή του μέτρου.

**Θέση:** Η παρακολούθηση των δηλώσεων των χονδρεμπόρων, ο μηχανισμός απόδοσης της επιδότησης, η παρακολούθηση της ορθής υλοποίησης του Μέτρου είναι σημαντικά ζητήματα και ο λεγόμενος «αυτόματος τρόπος διόρθωσης των δυσλειτουργιών», χωρίς σαφή αναφορά σε μεθοδολογία, δεν μπορεί να εγγυηθεί σωστό αποτέλεσμα. Η απόφαση για την υλοποίηση του μέτρου από 1/1/2019 σε όλη την νησιωτική επικράτεια απαιτεί οργάνωση σε μέσα, προσωπικό και μηχανισμούς που σήμερα δεν υπάρχουν, ενώ το χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης της σχετικής πλατφόρμας δεν είναι προφανές.

Γενικότερη Θέση: Χρειάζεται να διευκρινιστεί η οικονομοτεχνική προσέγγιση του ζητήματος. Πρέπει να υπάρχει αναφορά σε δεδομένα του ζητήματος, προϋπολογισμό των διατιθέμενων πόρων, ποσοτικοποίηση των στόχων, μεθοδολογία παρακολούθησης και αποτύπωσης των αποτελεσμάτων του Μέτρου, εκτίμηση του κόστους / οφέλους ανά κατηγορία δικαιούχων (χονδρέμποροι, λιανέμποροι, ιδιώτες μεταφορείς, ιδιωτική μετακίνηση, κλπ). Επιπρόσθετα πρέπει να προσεχθεί ώστε να μην υπάρχει ασάφεια στο σημείο που αναφέρεται ότι από κοινού τα Επιμελητήρια με το ΥΝΑΝΠ θα καθορίσουν τους κανόνες που θα λειτουργήσει το Μέτρο.

Παλαιότερες Μελέτες είχαν αναδείξει το θέμα του Μεταφορικού Ισοδύναμου κυρίως ως αναγκαιότητα επιχορήγησης του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου, ενώ με τις πρόσφατες ανακατατάξεις στον χώρο της ακτοπλοΐας, θα πρέπει το ζήτημα «Μεταφορικό Ισοδύναμο» και «Ακτοπλοϊκό Ζήτημα» να διασυνδεθεί και να αποτελέσει αντικείμενο συνδυαστικής μελέτης ώστε να προκύψει ποσοτικοποιημένη ανάλυση Κόστους / Οφέλους.

Στην αντίθετη περίπτωση, το προτεινόμενο Μέτρο θα κριθεί ως αποσπασματικό, μη δυνάμενο να επιφέρει το θετικό αποτέλεσμα που ο εισηγητής του επικαλείται, ενώ η δαπάνη του ΠΔΕ θα καταστεί μη αποτελεσματική.

Το ΕΕΠ θα είναι αρωγός σε μια διαδικασία διαλόγου, η οποία πρωτίστως απαιτεί συνεννόηση και έγκαιρη ενημέρωση προθέσεων και ενεργειών, ώστε να εξορθολογιστεί το προτεινόμενο Μέτρο, να καλύψει σφαιρικά το θέμα και να επέλθουν ουσιαστικά οφέλη στους νησιώτες συνολικά και όχι μόνο στους χονδρεμπόρους, ενώ το συνολικό όφελος θα πρέπει να διαμοιραστεί στις νησιωτικές κοινωνίες ισότιμα, με βιώσιμο τρόπο.

Ιδιαίτερα πρέπει να προσεχθεί ώστε η ηλεκτρονική πλατφόρμα που προβλέπεται για τη καταγραφή της «διαφοράς κόστους» να είναι φιλική προς τους χρήστες και να διασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος. Η πίστωση του ποσού που αφορά τη «διαφορά κόστους» να γίνεται σε τακτικό και σύντομο χρονικό διάστημα. Στο σημείο αυτό πρέπει να προσεχθεί το ζήτημα των κατασχεμένων λογαριασμών επιχειρήσεων και επαγγελματιών για οφειλές στο δημόσιο και να υπάρχει η πρόβλεψη είτε το ποσό αυτό να είναι ακατάσχετο, είτε να γίνεται άμεσος συμψηφισμός με τον Φ.Π.Α. ή τις οφειλές.

Ο Πρόεδρος του ΕΕΠ

Ιωάννης Γερ. Βουτσινάς