



**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΕΚΘΕΣΗ**

**ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ  
ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ  
ΤΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**ΠΡΟΕΔΡΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΑΝ. ΤΑΣΟΥΛΑ  
ΑΘΗΝΑ 2022**



**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**  
**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄ - ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΕΚΘΕΣΗ**  
**ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΗΣΙΩΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΡΕΙΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ**

***ΠΡΟΣ***  
***ΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ***



## Περιεχόμενα

|      |                                                                                                                                                                                          |    |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I.   | ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ, ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ .....                                                                                                                                  | 1  |
| II.  | ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΚΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ.3                                                                                                                       |    |
| III. | ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ .....                                                                                                                                                                         | 5  |
|      | A. Αξιολόγηση και προτάσεις βελτίωσης των υποδομών εξυπηρέτησης των φορολογούμενων πολιτών από τη φορολογική διοίκηση στην Περιφέρεια και στις νησιωτικές και δυσπρόσιτες περιοχές ..... | 7  |
|      | Εισηγητής: Ιωάννης Πασχαλίδης                                                                                                                                                            |    |
|      | B. Μειωμένοι συντελεστές ΦΠΑ – Απολογιστικά στοιχεία για την κατάργησή τους και προτάσεις για φορολογικά κίνητρα σε νησιωτικές και ορεινές περιοχές με αναπτυξιακό πρόσημο .....         | 11 |
|      | Εισηγητής: Φίλιππος Φόρτωμας                                                                                                                                                             |    |
|      | Γ. Μειωμένοι συντελεστές ΦΠΑ – Απολογιστικά στοιχεία για την κατάργησή τους και προτάσεις για φορολογικά κίνητρα στις νησιωτικές και ορεινές περιοχές με αναπτυξιακό πρόσημο .....       | 17 |
|      | Εισηγητής: Νικόλαος Συρμαλένιος                                                                                                                                                          |    |
|      | Δ. Η ηλεκτρική διασύνδεση των νησιών με το ηπειρωτικό δίκτυο - Πράσινη ενεργειακή μετάβαση για τις νησιωτικές και ορεινές περιοχές .....                                                 | 21 |
|      | Εισηγητής: Μάξιμος Γ. Σενετάκης .....                                                                                                                                                    | 21 |
|      | E. Νησιωτική Πολιτική – Εργαλεία εδαφικής συνοχής για τα νησιά.....                                                                                                                      | 25 |
|      | Εισηγήτρια: Τσαμπίκα (Μίκα) Ιατρίδη .....                                                                                                                                                | 25 |
|      | ΣΤ.Νησιωτική Πολιτική – Εργαλεία εδαφικής συνοχής για τα νησιά.....                                                                                                                      | 31 |
|      | Εισηγητής: Δημήτριος Μπιάγκης .....                                                                                                                                                      | 31 |
|      | Z. Νησιωτική Πολιτική – Εργαλεία εδαφικής συνοχής για τα νησιά .....                                                                                                                     | 41 |
|      | Εισηγητής: Νικόλαος Ηγουμενίδης .....                                                                                                                                                    | 41 |
| IV.  | ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ .....                                                                                                                                                  | 43 |



## **I. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ, ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

Η Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών προβλέφθηκε με την τροποποίηση του άρθρου 43Α του Κανονισμού της Βουλής, που επικυρώθηκε, με απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής, κατά τη συνεδρίαση της 25<sup>ης</sup> Ιουνίου 2008 (ΦΕΚ 126 Α΄ / 2.7.2008).

Κατά τη Γ΄ Τακτική Σύνοδο της ΙΗ΄ Περιόδου, η Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών συνεστήθη, με την υπ΄ αριθμ. 10810/7580, από 30 Νοεμβρίου 2021, απόφαση του Προέδρου της Βουλής, σύμφωνα με το άρθρο 43Α του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό).

Η Υποεπιτροπή συστάθηκε από δεκαεννιά (19) μέλη της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών. Μέλη της Υποεπιτροπής ορίστηκαν οι Βουλευτές, κ.κ.: Βασίλειος Γιόγιακας, Αναστάσιος Δημοσχάκης, Τσαμπίκα (Μίκα) Ιατρίδη, Παναγής Καππάτος, Σταύρος Κελέτης, Εμμανουήλ Κόνσολας, Ιωάννης Πασχαλίδης, Ανδρέας Πάτσης, Μάξιμος Σενετάκης, Φίλιππος Φόρτωμας, Αναστασία Γκαρά, Νικόλαος Ηγουμενίδης, Παναγιού (Γιώτα) Πούλου, Νικόλαος Συρμαλένιος, Αλέξανδρος (Αλέξης) Χαρίτσης, Δημήτριος Μπιάγκης, Ιωάννης Δελής, Κωνσταντίνος Μπούμπας και Γεώργιος Λογιάδης

Με την υπ΄ αριθμ. 11080/7775, από 3 Δεκεμβρίου 2021, απόφαση του Προέδρου της Βουλής τροποποιήθηκε η απόφαση σύστασης και συγκρότησης της Υποεπιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών. Μέλη της Υποεπιτροπής ορίστηκαν εκ νέου οι Βουλευτές, κ.κ. Βασίλειος Γιόγιακας, Αναστάσιος Δημοσχάκης, Τσαμπίκα (Μίκα) Ιατρίδη, Παναγής Καππάτος, Σταύρος Κελέτης, Εμμανουήλ Κόνσολας, Ιωάννης Πασχαλίδης, Ανδρέας Πάτσης, Μάξιμος Σενετάκης, Φίλιππος Φόρτωμας, Κυριακή Μάλαμα, Νικόλαος Ηγουμενίδης, Παναγιού (Γιώτα) Πούλου, Νικόλαος Συρμαλένιος, Αλέξανδρος (Αλέξης) Χαρίτσης, Δημήτριος Μπιάγκης, Ιωάννης Δελής, Κωνσταντίνος Μπούμπας και Γεώργιος Λογιάδης.

Αντικείμενο της Υποεπιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών είναι *«η μελέτη των προβλημάτων των περιοχών αυτών, η υποβολή προτάσεων για τη βιώσιμη οικονομική τους ανάπτυξη, την προστασία του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος και τη διατήρηση και προβολή της πολιτιστικής παράδοσης, η παρακολούθηση των κανονιστικών πράξεων του κοινού νομοθέτη και της διοίκησης για την εναρμόνισή τους με τις ιδιαιτερότητες των νησιωτικών και ορεινών περιοχών και, ειδικότερα, η επεξεργασία και διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπιση των μόνιμων μειονεκτημάτων στα δίκτυα των συγκοινωνιών, της ενέργειας, της ύδρευσης και των στερεών και υγρών αποβλήτων, την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των μικρών και των οικογενειακών επιχειρήσεων, των προβλημάτων υγείας, εκπαίδευσης, του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα ανάπτυξης και του τουρισμού.»* (άρθρο 43Α, παρ. 2, περ. στ΄ του Κανονισμού της Βουλής).

Η Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών πραγματοποίησε πέντε (5) συνεδριάσεις, συνολικής διάρκειας, περίπου, δώδεκα (12) ωρών.

Οι προτάσεις της Υποεπιτροπής υποβάλλονται στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Περιφερειών και διαβιβάζονται από τον Πρόεδρο της Βουλής στις, κατά περίπτωση, αρμόδιες Διαρκείς Επιτροπές, στους αρμόδιους Υπουργούς και τους αρμόδιους φορείς (άρθρο 43Α, παρ. 2, περ. στ΄ του Κανονισμού της Βουλής).



## II. ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΚΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΚΡΟΑΣΗ

### 1. Συνεδρίαση της 24<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2021

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

*Η ηλεκτρική διασύνδεση των νησιών με το ηπειρωτικό δίκτυο - Πράσινη ενεργειακή μετάβαση για τις νησιωτικές και ορεινές περιοχές.*

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ΑΔΜΗΕ, κ. Μανούσος Μανουσάκης, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΔΕΔΔΗΕ, κ. Αναστάσιος Μάνος, ο Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος Δικτύου του ΔΕΔΔΗΕ, κ. Ηρακλής Μενεγάτος και ο Γενικός Διευθυντής Θερμοηλεκτρικής και Υδροηλεκτρικής Παραγωγής της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ), κ. Φώτης Καραγιάννης.

### 2. Συνεδρίαση της 15<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2021

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

*Ενημέρωση από τον Υπουργό Οικονομικών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα, για την απόφαση του Ecofin, που δίνει τη δυνατότητα στην Ελλάδα να θεσπίσει μειωμένους συντελεστές ΦΠΑ για τα νησιά του Αιγαίου.*

Στη συνεδρίαση συμμετείχαν ο Υφυπουργός Οικονομικών, κ. Απόστολος Βεσυρόπουλος και η Γενική Γραμματέας Φορολογικής Πολιτικής και Δημόσιας Περιουσίας, κυρία Αθηνά Καλύβα.

Επίσης, τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ.: Στρατής Κύτελης, Πρόεδρος ΠΕΔ Βορείου Αιγαίου, Γεώργιος Πόκκας, Εκπρόσωπος ΠΕΔ Νοτίου Αιγίου, Ευάγγελος Μυρσινιάς, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Λέσβου, Κώστας Ζωγραφίδης, Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ρόδου, Ιωάννης Ρούσσος, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Κυκλάδων και Νικόλαος Παπαγρηγορίου, Πρόεδρος της Ένωσης Λογιστών - Φοροτεχνικών Ελεύθερων Επαγγελματιών Ρόδου (ΕΛΦΕΕ).

### 3. Συνεδρίαση της 12<sup>ης</sup> Ιανουαρίου 2022

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

*Αξιολόγηση και προτάσεις βελτίωσης των υποδομών εξυπηρέτησης των φορολογούμενων πολιτών από τη φορολογική διοίκηση στην Περιφέρεια και στις νησιωτικές και δυσπρόσιτες περιοχές.*

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσε ο Διοικητής της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), κ. Γεώργιος Πιτσιλής.

Επίσης, τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ.: Κωνσταντίνος Ζωγραφίδης, Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Δωδεκανήσου, Σωτήριος Σκιαδαρέσης, Πρόεδρος του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ), Ιωάννης Ρούσσο, Πρόεδρος του Επιμελητηρίου Κυκλάδων, Νικόλαος Παπαγρηγορίου, Πρόεδρος της Ένωσης Λογιστών - Φοροτεχνικών Ελεύθερων Επαγγελματιών Ρόδου (ΕΛΦΕΕ), Δημήτριος Τριμπόνιας, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος (ΟΤΥΕ), Δημήτριος Διακομιχάλης, Δήμαρχος Καλύμνου, Χρήστος Έψιμος, Πρόεδρος της Ένωσης Λογιστών - Φοροτεχνικών και Ελεύθερων Επαγγελματιών Κω - Νισύρου, Μανώλης Μουσελλής, Έπαρχος Καλύμνου - Λέρου και Αντώνιος Κοπανέζος, Πρόεδρος των Λογιστών της Επαρχίας Καλύμνου.

#### 4. Συνεδρίαση της 29<sup>ης</sup> Ιουνίου 2022

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

*Νησιωτική Πολιτική - εργαλεία εδαφικής συνοχής για τα νησιά.*

Τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Ιωάννης Πλακιωτάκης και ο Γενικός Γραμματέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Εμμανουήλ Κουτουλάκης.

Επίσης, τα μέλη της Επιτροπής ενημέρωσαν οι κ.κ.: Στράτος Χαρχαλάκης, Δήμαρχος Κυθήρων και Πρόεδρος του Δ.Σ. του Δικτύου Συνεργασίας Δήμων ΠΕ Νήσων Αττικής, Μιχάλης Ερωτόκριτος, Δήμαρχος Κάσου, Στράτης Κύτελης, Δήμαρχος Λέσβου, Φώτης Μάγγος, Δήμαρχος Λειψών, Λευτέρης Πέντες, Δήμαρχος Πάτμου, Δημήτρης Διακομιχάλης, Δήμαρχος Καλύμνου, Μιχαήλ Κόλιας, Δήμαρχος Λέρου, Νικόλαος Κομνηνάς, Δήμαρχος Αστυπάλαιας, Μερόπη Υδραίου, Δήμαρχος Κεντρικής Κέρκυρας και Διαπόντιων Νήσων, Μαρία Ναδάλη, Δήμαρχος Σίφνου, Μαρία Καμμά - Αλειφέρη, Δήμαρχος Τήλου, Σωτήρης Σκιαδαρέσης, Πρόεδρος του Επιμελητηριακού Ομίλου Ανάπτυξης Ελληνικών Νησιών (ΕΟΑΕΝ) και Επιμελητηρίου Λευκάδας, Λευτέρης Κεχαγιόγλου, Πρόεδρος Δικτύου Μικρών Νησιών, Ιωάννης Ρούσσο, Πρόεδρος Επιμελητηρίου Κυκλάδων και Αντώνης Καμπουράκης, Πρόεδρος ΠΕΔ Νοτίου Αιγαίου, Δήμαρχος Ρόδου.

#### 5. Συνεδρίαση της 27<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2022

Θέμα ημερήσιας διάταξης:

*Συζήτηση σχετικά με τη σύνταξη της Έκθεσης της Υποεπιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών (άρθρο 43Α παρ. 6 του Κανονισμού της Βουλής).*

### **III. ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ**



## **A. Αξιολόγηση και προτάσεις βελτίωσης των υποδομών εξυπηρέτησης των φορολογούμενων πολιτών από τη φορολογική διοίκηση στην Περιφέρεια και στις νησιωτικές και δυσπρόσιτες περιοχές**

**Εισηγητής: Ιωάννης Πασχαλίδης**

Στη συνεδρίαση της Υποεπιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Περιφερειών, στην οποία προέδρευσε ο κ. Νικόλαος Συρμανέλιος, με θέμα: «Αξιολόγηση και προτάσεις βελτίωσης των υποδομών εξυπηρέτησης των φορολογούμενων πολιτών από τη φορολογική διοίκηση στην Περιφέρεια και στις νησιωτικές και δυσπρόσιτες περιοχές» συζητήθηκαν τα πολύ σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι των νησιωτικών και δυσπρόσιτων περιοχών σε σχέση με την εξυπηρέτησή τους από τις φορολογικές αρχές. Στη διάρκεια της συνεδρίασης, κατά την οποία μας τίμησε με την παρουσία του και ο Διοικητής της ΑΑΔΕ, Γεώργιος Πιτσιλής, αναλύθηκαν όλα τα μέτρα που έχει λάβει τόσο η Κυβέρνηση, όσο και η Φορολογική Αρχή, που έχουν ως στόχο την αντιμετώπιση του προβλήματος. Ταυτόχρονα όμως, ακούστηκαν και πολύ ενδιαφέρουσες προτάσεις από τους λοιπούς συμμετέχοντες, η εφαρμογή των οποίων θα μπορούσε να επιφέρει μια ταχύτερη και αμεσότερη επίλυση του ζητήματος.

Ειδικότερα, στην εναρκτήρια ομιλία του ο κ. Εμμανουήλ Κόνσολας, Πρόεδρος της Επιτροπής Περιφερειών, εξέθεσε κάποια από τα σοβαρότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι νησιωτικών περιοχών, σε σχέση με τις φορολογικές τους υποθέσεις. Η αναστολή λειτουργίας της ΔΟΥ Καλύμνου, παραδείγματος χάριν, δημιούργησε μεγάλα προβλήματα στην εξυπηρέτηση των φορολογουμένων πολιτών, καθώς φυσικά και των λογιστών - φοροτεχνικών που καλούνται να διεκπεραιώσουν τέτοιου είδους εργασίες. Το Γραφείο Εξυπηρέτησης Φορολογουμένων που λειτουργεί στο νησί αναπληρώνει ως ένα βαθμό τις υπηρεσίες της ΔΟΥ, αλλά αδυνατεί να παρέχει το σύνολο των υπηρεσιών.

Ανάλογα προβλήματα υπάρχουν και σε άλλες νησιωτικές περιοχές, όπως στη Λέρο, στη Κάρπαθο, αλλά και στη Σύμη. Υπάρχει κι ένα μεγαλύτερο πρόβλημα που δημιουργεί αυτή η γεωγραφική ασυνέχεια. Για να εξυπηρετηθεί ένας φορολογούμενος πολίτης πρέπει να μεταβεί στη ΔΟΥ Ρόδου και Κω. Αυτό πρακτικά σημαίνει πως ο φορολογούμενος καλείται να μπει σε μια ιδιαίτερα χρονοβόρα και κοστοβόρα διαδικασία.

Ένα ακόμα θέμα βαρύνουσας σημασίας, το οποίο τέθηκε στην συνεδρίαση είναι αυτό που αφορά την στελέχωση των τελωνείων και των τελωνειακών υπηρεσιών στα νησιά. Ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο, όπου ο όγκος της εργασίας αυξάνεται ραγδαία, τα ήδη υποστελεχομένα τελωνεία, είναι δύσκολο να ανταπεξέλθουν. Πόσο μάλλον σε ορισμένες περιοχές, όπως η Σύμη και το Καστελόριζο, που λειτουργούν με έναν μόνο τελωνειακό.

Επί των ζητημάτων αυτών τοποθετήθηκε ο Πρόεδρος της ΑΑΔΕ, κ. Πιτσιλής, ο οποίος ανέφερε λεπτομερώς τις πρωτοβουλίες που έχει πάρει ήδη η ΑΑΔΕ προς τον περιορισμό των προβλημάτων αυτών, ενώ αναφέρθηκε και στα υπό εξέταση μέτρα, τα οποία έχουν ως στόχο την οριστική επίλυση του ζητήματος. Ο βασικός σκοπός, ο οποίος σε ένα μεγάλο βαθμό έχει επιτευχθεί είναι ψηφιοποίηση, απλοποίηση και

τυποποίηση των διαδικασιών, που αφορούν την σχέση της Φορολογικής Αρχής με τους φορολογούμενους πολίτες, αλλά και τα νομικά πρόσωπα.

Ο ψηφιακός μετασχηματισμός είναι απαραίτητης σημασίας και αδιαμφισβήτητη η Αρχή είναι πρωτοπόρος στον συγκεκριμένο τομέα, καθώς πλέον η πλειοψηφία των υπηρεσιών παρέχεται ηλεκτρονικά, χωρίς να χρειάζεται επίσκεψη στη ΔΟΥ. Ταυτόχρονα, η απλοποίηση των διαδικασιών, με την κατάργηση εγγράφων και τον συνακόλουθο περιορισμό της γραφειοκρατίας, θα επιταχύνει την διεκπεραίωση των υποθέσεων. Προς τούτο, θα συμβάλλει και η τυποποίηση των διαδικασιών, ώστε σε πανελλήνιο επίπεδο να ισχύουν τα ίδια δεδομένα και με τον τρόπο αυτό να αποφεύγονται οι ανισότητες.

Η χώρα μας παρουσιάζει μια μορφολογική ιδιαιτερότητα, καθώς αποτελεί ένα νησιωτικό κράτος και είναι πολύ δύσκολο, για γεωγραφικούς αλλά και πρακτικούς λόγους να υπάρξει μια ολοκληρωμένη και ενιαία νησιωτική πολιτική. Πρόθεση της Αρχής είναι το φαινόμενο αυτό να επιλυθεί με δυο τρόπους. Αφενός, με την πλήρη ψηφιοποίηση των διαδικασιών, ώστε όλες οι υπηρεσίες να προσφέρονται ηλεκτρονικά και να μην απαιτείται τοπική διαχείριση και αφετέρου με την χρήση σύγχρονων και αξιόπιστων καναλιών εναλλακτικής εξυπηρέτησης, για τους πολίτες που δεν έχουν πρόσβαση σε ψηφιακά μέσα. Τέτοιου είδους κανάλια, όπως διευκρίνισε και ο κ Πιτσιλής, αποτελούν, παραδείγματος χάριν, η τηλεφωνική εξυπηρέτηση ή ακόμα και η εξυπηρέτηση μέσω βιντεοκλήσης.

Επιπρόσθετα, ένα ακόμα πολύ σοβαρό ζήτημα που τέθηκε από τους συμμετέχοντες είναι αυτό του ψηφιακού αναλφαριθμητισμού, που εντοπίζεται κατά κύριο λόγο σε άτομα μεγαλύτερης ηλικίας. Το πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι ένα μέρος των πολιτών δεν είναι σε θέση να αξιοποιήσει τις ψηφιακές υπηρεσίες που ήδη του παρέχονται, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο όγκος δουλειάς των λογιστών. Προς αντιμετώπιση του ουσιώδους αυτού προβλήματος, ο Διοικητής της Αρχής ανέφερε πως στο άμεσο μέλλον θα είναι διαθέσιμη μια σειρά από επεξηγηματικά βίντεο, τα οποία θα καθοδηγούν τον ενδιαφερόμενο για τον τρόπο με τον οποίο εκδίδονται τα παραστατικά ανά κλάδο επαγγέλματος.

Στην συνέχεια, έγινε εκτενής αναφορά στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα τελωνεία, ειδικά αυτά που βρίσκονται στις νησιωτικές περιοχές. Όπως ανέφερε ο Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος, κ Δημήτριος Τριμπόνιας, το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο τελωνιακός κλάδος είναι η υποστελέχωση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν, μεταξύ άλλων, το Καστελόριζο, η Σύμη και ο Πόρος, όπου η υπηρεσία στελεχώνεται από έναν και μόνο υπάλληλο. Λειτουργικά ζητήματα δημιουργούνται επίσης και όταν κάποιος υπάλληλος αποχωρεί από την υπηρεσία, λόγω συνταξιοδότησης ή μετάθεσης, επειδή δεν υπάρχει έγκαιρος προγραμματισμός στελέχωσης. Ως λύση στο συγκεκριμένο ζήτημα προτάθηκε από πολλούς συμμετέχοντες η αύξηση των οργανικών θέσεων.

Συνοψίζοντας, στην συνεδρίαση αυτή αναλύθηκαν χρόνια προβλήματα, που ταλανίζουν την ελληνική οικονομία, αλλά και κοινωνία, όπως είναι η σχέση του πολίτη με την Φορολογική Αρχή. Στην περίπτωση αυτή, η τεχνολογία είναι χωρίς καμία αμφιβολία ο μεγαλύτερος μας σύμμαχος, καθώς η ψηφιοποίηση των διαδικασιών θα μπορούσε να επιλύσει το σύνολο των προβλημάτων, που καλούνται να αντιμετωπίσουν καθημερινά οι κάτοικοι των νησιωτικών περιοχών. Για να είναι αποτελεσματική όμως η μετάβαση στην ψηφιακή εποχή, πρέπει να συνοδευτεί και από

την κατάλληλη εκπαίδευση των πολιτών. Αναπτύχθηκαν, επίσης, λεπτομερώς και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος των τελωνειακών, όπου κυρίως λόγω υποστελέχωσης, είναι πολύ δύσκολο για το εναπομείναν προσωπικό να ανταποκριθεί στον εργασιακό φόρτο. Κρατάμε όμως την υπόσχεση του Διοικητή της ΑΑΔΕ, πως το θέμα θα διερευνηθεί περεταίρω, ώστε να λυθεί με τις απαραίτητες ενέργειες.



## **B. Μειωμένοι συντελεστές ΦΠΑ – Απολογιστικά στοιχεία για την κατάργησή τους και προτάσεις για φορολογικά κίνητρα σε νησιωτικές και ορεινές περιοχές με αναπτυξιακό πρόσημο**

**Εισηγητής: Φίλιππος Φόρτωμας**

Η εν λόγω θεματική ενότητα πραγματεύεται την επαναφορά των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ στα νησιά. Πρόκειται για μία πολύ σημαντική συμφωνία και μια ουσιαστική κατάκτηση για τη χώρα μας, μετά από δύομισι χρόνια επιτυχούς διαπραγμάτευσης της Κυβέρνησης και του επιτελείου του Υπουργείου Οικονομικών, σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η Συμφωνία αυτή περιλαμβάνει ειδικά μέτρα που αφορούν κρίσιμους τομείς της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας, όπως είναι η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση, η ενίσχυση των αγροτών, η ενίσχυση της αγοράς ακινήτων, η στήριξη των γεωγραφικών ιδιομορφιών της χώρας και η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

Η πρόταση Οδηγίας κατοχυρώνει, σε μόνιμη βάση, σε ευρωπαϊκό νομικό κείμενο, τη δυνατότητα της Ελλάδας για την εφαρμογή ειδικών μειωμένων κατά, έως 30%, συντελεστών ΦΠΑ στα νησιά του Αιγαίου, χωρίς πρόσθετους περιορισμούς. Δυνατότητα, η οποία είχε απαλειφθεί από την πρόταση που κατέθεσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2018 και η οποία αντιμετώπισε την προϋσχύουσα στην Οδηγία ΦΠΑ ειδική διάταξη για την Ελλάδα, ως μεταβατική και προς κατάργηση, στα πλαίσια του οριστικού καθεστώτος ΦΠΑ.

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Οικονομικών ανέδειξε το ζήτημα διατήρησης των ειδικών συντελεστών στα νησιά του Αιγαίου, συνδέοντας το ελληνικό αίτημα με την τελική Συμφωνία επί του συνόλου των ρυθμίσεων της πρότασης και αναδεικνύοντας τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής νησιωτικότητας, αλλά και με νομικά επιχειρήματα υπέρ της ελληνικής θέσης. Ένας εθνικός στόχος, που πλέον κατοχυρώνεται και διαφυλάσσεται στο ευρωπαϊκό νομικό κείμενο, με τη σύμφωνη γνώμη όλων των κρατών μελών και μπορεί να υλοποιηθεί περαιτέρω στο μέλλον, εφόσον οι δημοσιονομικές συνθήκες το επιτρέψουν.

### **Ιστορική αναδρομή**

Σε μια σύντομη ιστορική αναδρομή από τη Γενική Γραμματέα Φορολογικής Πολιτικής και Δημόσιας Περιουσίας, αναφέρθηκε πως η δυνατότητα της Ελλάδας να έχει μειωμένους συντελεστές στα νησιά του Αιγαίου, τέθηκε για πρώτη φορά σε νομικό κείμενο. Κατά τη διαπραγμάτευση της προσχώρησης της χώρας μας από το 1978, ετέθη μέσα σε ένα πρωτόκολλο που αφορά τη φορολογία και δεν αποτελούσε μέρος του νομικού κείμενου της συνθήκης. Το 1992 κατατέθηκε εκ νέου μία πρόταση της ευρωπαϊκής επιτροπής για συντελεστές, η οποία εξακολουθούσε να μην συμπεριλαμβάνει τη δυνατότητα αυτή για το Αιγαίο. Τη χρονιά εκείνη έγινε μία προσπάθεια, τέθηκε μέσα στο κείμενο, αλλά μόνο σαν μεταβατική διάταξη. Δηλαδή, όπως εξηγήθηκε στην Επιτροπή, η Οδηγία είχε μια ρήτρα, η οποία προέβλεπε κατάργηση της διάταξης εάν προχωρούσαμε σε ένα άλλο καθεστώς Φ.Π.Α.

Η κατάργηση των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α. στα νησιά του Αιγαίου έλαβε χώρα από την κυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α. - ΑΝ.ΕΛ. το 2015. Πιο συγκεκριμένα, με τον

N.4334/2015 προβλέφθηκε η σταδιακή κατάργηση ειδικών μειωμένων συντελεστών στα νησιά από 01.10.2015 στα ανεπτυγμένα τουριστικά νησιά, σε τρεις κατηγορίες νησιών - ανεπτυγμένα, λιγότερο ανεπτυγμένα και απομακρυσμένα νησιά - και με τον Ν. 336/2015, με τον Ν. 4446/2016, με τον Ν.4509/2017 και με τον Ν.4576/2018.

### **Γενικό πλαίσιο**

Η απόφασή του ECOFIN αποτελεί κορυφαία επιτυχία της χώρας και του Υπουργού Οικονομικών, γιατί διασφαλίζει κερτημένα ελληνικά δικαιώματα, ενώ διευρύνει τη δυνατότητα εφαρμογής μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ σε κρίσιμους τομείς, με παράλληλη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, του ελληνικού φορολογικού συστήματος και συνολικά της οικονομίας.

Κατά τη διάρκεια των τεχνικών διαπραγματεύσεων, σε επίπεδο Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η χώρα μας εκπροσωπήθηκε στο ανώτατο δυνατό επίπεδο, μέσω της Γενικής Γραμματέως, προκειμένου να εκφράζονται διαρκώς οι πολιτικές θέσεις και επιλογές της Ελλάδος για τη διασφάλιση των εθνικών συμφερόντων και την επαναφορά φορολογικών δικαιωμάτων, τα οποία από δεκαετίες είχε κατοχυρώσει η χώρα, όσον αφορά κατά βάση στην εφαρμογή μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ.

Η πρόταση Οδηγίας, όπως υιοθετήθηκε, εξασφαλίζει στη χώρα μας μεγαλύτερη ευελιξία ως προς τους εφαρμοστέους μειωμένους συντελεστές ΦΠΑ, παρέχοντας παράλληλα για πρώτη φορά πρόσβαση σε ευνοϊκές ρυθμίσεις που είχαν κατοχυρώσει άλλα κράτη μέλη από την προσχώρησή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελώντας ένα σημαντικό βήμα στην κατεύθυνση της ίσης μεταχείρισης των κρατών μελών.

Μετά από επιτυχείς διαπραγματεύσεις σε επίπεδο τεχνικών συζητήσεων, η Κυβέρνηση προέβη στις κάτωθι ενέργειες:

- Αιτήθηκε και πέτυχε τη δυνατότητα εφαρμογής μειωμένων συντελεστών σε αγροτικά μηχανήματα, σε κατοικίες - χωρίς την υφιστάμενη προϋπόθεση της κοινωνικής πολιτικής- στο βαμβάκι και στα κρίνα.
- Υποστήριξε τον εμπλουτισμό του παραρτήματος με παροχή δυνατότητας εφαρμογής μειωμένων συντελεστών σε ηλιακά πάνελ, σε βρεφικές πάνες, σε χειρουργικές μάσκες, σε υπηρεσίες livestreaming θεαμάτων και μηδενικού συντελεστή ΦΠΑ μεταξύ άλλων, στις μεταφορές προσώπων και σε βιβλία, εφημερίδες και περιοδικά, καθώς και την προσθήκη γενικής διάταξης περί απαλλαγής ΦΠΑ σε περιπτώσεις κρίσεων, όπως είναι η πανδημία.
- Έθεσε πολιτική επιφύλαξη ως προς την προαχθείσα από την Επιτροπή διαγραφή του υφιστάμενου άρθρου 120 της Οδηγίας ΦΠΑ, περί δυνατότητας εφαρμογής μειωμένων έως και κατά 30% συντελεστών ΦΠΑ σε νησιά του Αιγαίου.
- Έθεσε αρχική πολιτική επιφύλαξη, επί της προταθείσας κατάργησης μειωμένων συντελεστών σε αγαθά αντίθετα με τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας, όπως είναι τα χημικά φυτοφάρμακα, τα λιπάσματα, το φυσικό αέριο και τα καυσόξυλα, δεδομένου ότι επιδίωκε μεγαλύτερη μεταβατική περίοδο. Το κείμενο της Συμφωνίας παρέχει ρήτρα διατήρησης, για δύο επιπλέον έτη, για χημικά φυτοφάρμακα και λιπάσματα, έως το 2032, σε σχέση με τα λοιπά είδη, που εκτείνονται έως το 2030 και τέλος,
- Έθεσε πολιτική επιφύλαξη, ως προς τη θέση, ως υποχρεωτικής της χρήσης των κωδικών συνδυασμένης ονοματολογίας και αριθμών δραστηριότητας, δεδομένου

ότι κάτι τέτοιο σήμερα δεν είναι υποχρεωτικό και θα οδηγούσε σε πολυπλοκότητα, στερώντας πολιτική ευελιξία στην υλοποίηση εθνικών πολιτικών.

- Εστίασε στην ανάγκη στήριξης των μικρών αγροτών, επαναφέροντας το πάγιο ελληνικό αίτημα για την παροχή δυνατότητας εφαρμογής μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ στα αγροτικά μηχανήματα και το βαμβάκι, ως προϋπόθεση συμφωνίας της Ελλάδας με την πρόταση και εισάγοντας ρήτρα διασφάλισης δυνατότητας εφαρμογής μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ στα χημικά φυτοφάρμακα και στα λιπάσματα, μέχρι και μετά το 2030.
- Πέτυχε την ομόφωνη συμφωνία για τη στήριξη του κλάδου, με την παροχή δυνατότητας εφαρμογής νέων μειωμένων συντελεστών σε βαμβάκι, αγροτικά μηχανήματα και λοιπά βασικά αγροτικά είδη, με τις επιμέρους προϋποθέσεις που ορίζονται ακόμα και μέσα από την αξιοποίηση υφιστάμενων καθεστώτων και συστημάτων άλλων κρατών μελών, όπως είναι οι ρυθμίσεις για το κρασί, το αγροτικό πετρέλαιο και άλλα.

Η νέα Συμφωνία παρέχει επιπλέον:

- δυνατότητα για εφαρμογή υπερμειωμένου συντελεστή χαμηλότερου του 5%, καθώς και απαλλαγής ΦΠΑ, σε ορισμένες κατηγορίες αγαθών υπηρεσιών, που καλύπτουν βασικές ανάγκες,
- περιορισμό για την διασφάλιση των εσόδων,
- όριο επιλογής έως είκοσι τεσσάρων διαφορετικών κατηγοριών για την εφαρμογή μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ και αντίστοιχο, έως 7 κατηγοριών, για την εφαρμογή περί μειωμένων μηδενικών συντελεστών.

Οι νέες ρυθμίσεις παρέχουν ευελιξία στην Ελλάδα, ακόμη και ως προς την εφαρμογή των υπερμειωμένων, κάτω του 5% και μηδενικών συντελεστών ΦΠΑ, εφόσον οι δημοσιονομικές συνθήκες το επιτρέπουν, θέτοντας απλώς κάποιους αριθμητικούς περιορισμούς. Οι νέοι συμφωνηθέντες κανόνες θα προωθηθούν για διαβούλευση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η Οδηγία θέτει γενική προθεσμία ενσωμάτωσης στο εσωτερικό δίκαιο όλων των κρατών μελών την 1η Ιανουαρίου 2025, προκειμένου για την οριστική θέση σε εφαρμογή των σχετικών εθνικών διατάξεων και ρυθμίσεων, υπό τις προϋποθέσεις που τίθενται και εφόσον οι δημοσιονομικές συνθήκες το επιτρέπουν.

## Παρατηρήσεις

Οι συμμετέχοντες στην εν λόγω συνεδρίαση της Επιτροπής, στην πλειοψηφία τους, εξήραν σε γενικές γραμμές την όλη προσπάθεια της Κυβέρνησης και την εν λόγω απόφαση, χαρακτηρίζοντάς την μια δίκαιη και εθνική κατάκτηση.

Αναφέρθηκε ότι κατά το έτος 2012, η τότε Κυβέρνηση είχε βάλει κόκκινη γραμμή μη κατάργησης των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ από το Νομισματικό Ταμείο, κατάργηση η οποία έλαβε χώρα τα επόμενα χρόνια και συγκεκριμένα το έτος 2018. Από την αξιωματική αντιπολίτευση έγινε λόγος για προσπάθειά τους, το έτος 2019, να διατηρηθούν οι μειωμένοι συντελεστές για τα νησιά, αφού τέθηκε και θέμα συμφωνίας του Συντάγματος της χώρας με το περίφημο άρθρο 120, που δίνει τη δυνατότητα στην Ελλάδα να διατηρήσει τους μειωμένους συντελεστές, λόγω νησιωτικότητας. Στην προσπάθεια αυτή, όπως αναφέρθηκε, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απάντησε ότι το ζήτημα πρέπει να αντιμετωπιστεί από κοινού με άλλες χώρες που έχουν παρόμοιο

ενδιαφέρον για νησιωτικές περιοχές, ενώ από τότε η Επιτροπή δεχόταν ότι υπάρχει θέμα διακριτικής μεταχείρισης της χώρας μας.

Τονίστηκε επίσης ότι ο μειωμένος ΦΠΑ ήταν ένα πάγιο αίτημα όλων των νησιωτών και ανέκαθεν αφορούσε και την ιδιαίτερη αντιμετώπιση που θα έπρεπε να είχαν τα νησιά του Αιγαίου, τη σχέση εμπιστοσύνης που υπήρχε, και τη σχέση γειννίας με τον εξ ανατολών γείτονα μας και έπρεπε να παραμείνει μειωμένος ανεξαρτήτως του μεταναστευτικού ζητήματος. Τέλος, αναφέρθηκε η διεκδίκηση αυτή θα πρέπει να αφορά το σύνολο της νησιωτικότητας σε όλη την επικράτεια.

Τέθηκε επίσης ότι η μείωση του ΦΠΑ θα πρέπει να αφορά κυρίως τους μόνιμους κατοίκους των νησιών και ότι θα πρέπει να υπάρξει μια δίκαιη φορολογική αντιμετώπιση, όχι οριζόντια, αλλά τμηματικά σε διαφορετικές περιοχές εντός της ίδιας Περιφέρειας. Περαιτέρω, τονίστηκε ότι ο Φ.Π.Α. δεν πρέπει να συνδέεται με το μεταναστευτικό πρόβλημα, ενώ εκφράστηκε η ελπίδα να ισχύσουν οι μειωμένοι συντελεστές νωρίτερα από το 2025. Σε αυτό ο Υφυπουργός Οικονομικών απάντησε ότι η Κυβέρνηση διαμορφώνει τις δημοσιονομικές συνθήκες ώστε να ενεργοποιήσει το συγκεκριμένο μέτρο από την 1η Ιανουαρίου 2025.

Στη συνέχεια, ο Υπουργός Οικονομικών ρωτήθηκε εάν υπάρχει κάποια μελέτη προσδιορισμού δημοσιονομικά των επιπτώσεων που υπήρχαν στις τοπικές οικονομίες και όχι μόνο μετά από την κατάργηση των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ και πώς αυτό μπορεί να μετακυληθεί στην ελληνική οικονομία, αλλά και στην τοπική οικονομία τα επόμενα χρόνια και ιδίως στις τοπικές οικονομίες των ελληνικών νησιών. Τέλος, ρωτήθηκε ποιοι είναι οι δείκτες ή οι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν για να επανέλθουν οι μειωμένοι συντελεστές Φ.Π.Α, χωρίς προϋποθέσεις.

Τη συνεδρίαση της Επιτροπής παρακολούθησαν πολλοί φορείς και εκπρόσωποι της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης των νησιών, όπως ο Περιφερειάρχης Βορείου Αιγαίου και ο Αντιπεριφερειάρχης Νοτίου Αιγαίου, ο Πρόεδρος ΠΕΔ Βορείου Αιγαίου, ο Εκπρόσωπος ΠΕΔ Νοτίου Αιγαίου, ο Πρόεδρος Επιμελητηρίου Λέσβου, ο Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ρόδου, ο Πρόεδρος Επιμελητηρίου Κυκλάδων, ο Πρόεδρος της Ένωσης Λογιστών Φοροτεχνικών Ελεύθερων Επαγγελματιών Ρόδου (ΕΛΦΕΕ), οι οποίοι με τη σειρά τους, εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για την έκβαση της Συμφωνίας και την δίκαιη επαναφορά του μειωμένου συντελεστή Φ.Π.Α. στα νησιά.

## **Προτάσεις**

Κατατέθηκε πρόταση για θέσπιση μηδενικού ΦΠΑ στην ενδονησιωτική συγκοινωνία, η οποία θα μειώσει το κόστος μεταφοράς για τους ανθρώπους στα μικρά νησιά, ενώ θα δημιουργήσει και αναπτυξιακές προοπτικές με την ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος. Σημειώθηκε δε, ότι τα έσοδα που θα προκύψουν από παράλληλες δραστηριότητες θα υπερκαλύπτουν το δημοσιονομικό κόστος από την επιβολή μηδενικού ΦΠΑ στις ενδονησιωτικές μεταφορές που είναι ήδη χαμηλό.

## Συμπεράσματα

Ορισμένα κράτη μέλη είχαν λάβει άδεια, κατά την ένταξη τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να εφαρμόζουν παρεκκλίσεις, όπως απαλλαγές και μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α., σε συγκεκριμένα είδη, εκτός του καταλόγου των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α., δημιουργώντας ζητήματα ανταγωνισμού, αλλά και άνισης μεταχείρισης, μεταξύ των κρατών μελών.

Η Ελλάδα, μέσα από τη διαπραγμάτευση που διενεργήθηκε από την κυβέρνηση, πέτυχε να εφαρμόσει την ίση μεταχείριση των κρατών μελών, με τη δυνατότητα εφαρμογής από όλα τα κράτη μέλη όλων των παρεκκλίσεων, που σήμερα εφαρμόζονται από συγκεκριμένα κράτη μέλη. Η πρόταση Οδηγίας που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών Οικονομικών, κατοχυρώνει σε μόνιμη βάση τη δυνατότητα της χώρας μας να εφαρμόσει μειωμένους κατά 30% συντελεστές ΦΠΑ στα νησιά του Αιγαίου, εφόσον οι δημοσιονομικές συνθήκες το επιτρέπουν.

Το περιεχόμενο της συμφωνίας αποτελεί αναμφίβολα μια μεγάλη επιτυχία για τη χώρα. Η κυβέρνηση και το οικονομικό επιτελείο ανταποκρίθηκε στα αιτήματα της κοινωνίας, για την ενίσχυση της νησιωτικότητας, του αγροτικού τομέα, της αγοράς ακινήτων, των ευπαθών ομάδων. Στόχο της Κυβέρνησης αποτελεί η ουσιαστική και έμπρακτη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των ανθρώπων που έχουν επιλέξει να ζουν σε περιοχές μακριά από τα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα της πατρίδας μας, τα οποία παρέχουν στους πολίτες πολύ περισσότερες κρατικές και ιδιωτικές υπηρεσίες. Μέσω των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ, μέσω της μείωσης δηλαδή του κόστους ζωής τους, δίνεται η δυνατότητα σε αυτούς τους ανθρώπους που ζουν σε νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές και να έχουν πρόσβαση σε αυτά τα μητροπολιτικά κέντρα, αλλά και να έχουν ένα κόστος ζωής λελογισμένο, σε σχέση με αυτά τα οποία αντιμετωπίζουν.

Το μέτρο αυτό διατηρεί την κοινωνική συνοχή και αποδεικνύει τον σεβασμό που πρέπει να δείχνει η Πολιτεία στη νησιωτική Ελλάδα, τους κατοίκους και τον αγώνα που δίνουν καθημερινά. Περαιτέρω, η επαναφορά των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α. θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και θα αυξήσει τα εθνικά έσοδα από τις νησιωτικές περιοχές. Με την επαναφορά των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α. στα νησιά του Αιγαίου, γίνεται πράξη ο όρος «νησιωτικότητα» και επανέρχεται η κοινωνική δικαιοσύνη στους νησιώτες, τους ανθρώπους που στηρίζουν έμπρακτα την εθνική οικονομία και κυριαρχία.



## **Γ. Μειωμένοι συντελεστές ΦΠΑ – Απολογιστικά στοιχεία για την κατάργησή τους και προτάσεις για φορολογικά κίνητρα στις νησιωτικές και ορεινές περιοχές με αναπτυξιακό πρόσημο**

**Εισηγητής: Νικόλαος Συρμαλένιος**

Σε συμφωνία, μετά από διαβουλεύσεις αρκετών ετών, επί ενός νέου πλαισίου/ Οδηγία για τον ΦΠΑ, κατέληξαν στις 7/12/21 οι Υπουργοί Οικονομικών της Ε.Ε. στο Ecofin. Με τη συμφωνία, δίνεται μεγαλύτερη ευελιξία στα κράτη-μέλη στην πολιτική ΦΠΑ, ενώ λαμβάνονται μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό και για την προώθηση των βασικών προτεραιοτήτων της Ε.Ε. (ψηφιακή και πράσινη μετάβαση, δημόσια υγεία). Το προηγούμενο πλαίσιο ήταν 30 ετών και ήταν επείγουσα πλέον η ανάγκη εκσυγχρονισμού του. Το νέο πλαίσιο θα ισχύσει από το 2025.

Οι ελληνικές κυβερνήσεις είχαν ως πάγιο αίτημα τη διατήρηση του καθεστώτος που προέβλεπε το άρθρο 120, σχετικά με τη δυνατότητα της χώρας μας για μειωμένους συντελεστές Φ.Π.Α. στα νησιά μας. Άλλωστε, ο τίτλος του εν λόγω άρθρου είναι «οι ειδικές διατάξεις που ισχύουν μέχρι την καθιέρωση του μόνιμου καθεστώτος» και όλες οι κυβερνήσεις μέχρι τώρα, σε συνεργασία με άλλες χώρες, που έχουν παρόμοιο ενδιαφέρον για νησιωτικές περιοχές, πίεζαν να ενταχθεί στο μόνιμο καθεστώς.

Αδιαπραγμάτευτη πρόθεση κάθε κυβέρνησης ήταν να διατηρήσουμε τους μειωμένους συντελεστές για τα νησιά μας και να μη γίνει αποδοχή κατάργησης του Κεφαλαίου 4, όπου εκεί βρίσκεται και το άρθρο 120, που δίνει τη δυνατότητα στην Ελλάδα να διατηρήσει τους μειωμένους συντελεστές, λόγω νησιωτικότητας. Αυτό έρχεται και σε συμφωνία με το Σύνταγμα της χώρας, αφού ο νομοθέτης υποχρεούται να λάβει υπόψη του αυτό το ζήτημα για τις ιδιαίτερες συνθήκες των νησιών μας.

Κατά τη διάρκεια μάλιστα διαμόρφωσης της νέας Οδηγίας, το σκεπτικό της ελληνικής πλευράς ήταν η δυνατότητα της χώρας να θέτει χαμηλότερους συντελεστές στα νησιά, να προβλεφθεί και να ενταχθεί στην Ενότητα 3, στο Κεφάλαιο 2 των συγκεκριμένων διατάξεων και με το δικαίωμα για μειωμένο συντελεστή, σε σχέση με την ενδοχώρα, έως 30%.

Τι προβλέπει η Νέα Συμφωνία:

- Παρέχει επιπλέον δυνατότητα για εφαρμογή υπερμειωμένου συντελεστή, χαμηλότερου του 5%, καθώς και απαλλαγής ΦΠΑ, σε ορισμένες κατηγορίες αγαθών και υπηρεσιών, που καλύπτουν βασικές ανάγκες.
- Περιορισμό για τη διασφάλιση των εσόδων, όριο επιλογής έως είκοσι τεσσάρων διαφορετικών κατηγοριών, για την εφαρμογή μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ και αντίστοιχο, έως 7 κατηγοριών, για την εφαρμογή μειωμένων μηδενικών συντελεστών.
- Παροχή ευελιξίας στην Ελλάδα, ακόμη και ως προς την εφαρμογή των υπερμειωμένων, κάτω του 5% και μηδενικών συντελεστών ΦΠΑ, εφόσον οι δημοσιονομικές συνθήκες το επιτρέπουν, θέτοντας απλώς κάποιους αριθμητικούς περιορισμούς.
- Δυνατότητα για εφαρμογή μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ στα νησιά του Αιγαίου. Η πρόταση Οδηγίας κατοχυρώνει σε μόνιμη βάση, σε ευρωπαϊκό νομικό κείμενο,

τη δυνατότητα της Ελλάδας για την εφαρμογή ειδικών, μειωμένων κατά 30%, συντελεστών ΦΠΑ στα νησιά του Αιγαίου, χωρίς πρόσθετους περιορισμούς.

- Δυνατότητα εφαρμογής μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ στα αγροτικά μηχανήματα και το βαμβάκι, εισάγοντας ρήτρα διασφάλισης δυνατότητας εφαρμογής μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ στα χημικά φυτοφάρμακα και στα λιπάσματα, μέχρι και μετά το 2030.
- Πρόσβαση σε υφιστάμενες παρεκκλίσεις άλλων κρατών - μελών, που εφαρμόζουν μειωμένους συντελεστές ΦΠΑ στον τομέα της αγοράς ακινήτων.
- Εμπλουτισμό του καταλόγου μειωμένων συντελεστών, με παροχή δυνατότητας εφαρμογής μειωμένων, έως μηδενικών, συντελεστών ΦΠΑ σε είδη και τροφές πρώτης ανάγκης, σε ηλιακά πάνελ, σε βρεφικές πάνες, σε χειρουργικές μάσκες, σε ιατρικό και φαρμακευτικό εξοπλισμό, σε αναπηρικά είδη, σε μεταφορές προσώπων, σε βιβλία, εφημερίδες και περιοδικά, εφαρμογή απαλλαγής ΦΠΑ σε περιπτώσεις κρίσεων, καταστροφών και πανδημιών, εφαρμογή μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ σε υπηρεσίες live streaming θεαμάτων, υπηρεσίες διαδικτύου, ηλεκτρονικά ποδήλατα, παιδικά ρούχα και παπούτσια, εφαρμογή μειωμένων συντελεστών στο βιοαέριο ή και στην εγκατάσταση υψηλής απόδοσης και χαμηλών εκπομπών συστημάτων θέρμανσης, που πληρούν, όμως, τα κριτήρια της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, συνέχιση της εφαρμογής μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ σε χημικά λιπάσματα και φυτοφάρμακα.

Όλα αυτά βέβαια, υπό τις προϋποθέσεις που τίθενται και εφόσον οι δημοσιονομικές συνθήκες το επιτρέπουν.

Στη συζήτηση παρευρέθηκαν και κατέθεσαν τις απόψεις και τις προτάσεις τους, οι Βουλευτές της Επιτροπής, καθώς και οι: Περιφερειάρχης Βορείου Αιγαίου, Αντιπεριφερειάρχης Νοτίου Αιγαίου, Πρόεδρος ΠΕΔ Βορείου Αιγαίου, Εκπρόσωπος ΠΕΔ Νοτίου Αιγαίου, Πρόεδρος Επιμελητηρίου Λέσβου, Πρόεδρος της Ένωσης Λογιστών Φοροτεχνικών Ελεύθερων Επαγγελματιών Ρόδου.

Στο σύνολό τους, χαιρέτισαν τη νέα Συμφωνία, καταθέτοντας διάφορες επισημάνσεις, ερωτήσεις και παρατηρήσεις όσον αφορά στο ΦΠΑ στα νησιά:

Η κατάργηση των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ στα νησιά του Αιγαίου, το καλοκαίρι του 2015, αποτέλεσε πράγματι ένα μεγάλο πλήγμα στην οικονομία των νησιών, αφού προσέθεσε στα ήδη αυξημένα μεταφορικά των πρώτων υλών μια ακόμα δαπάνη, δηλαδή αυξημένο κόστος στα τελικά προϊόντα. Πρέπει, βεβαίως, να σημειώσουμε ότι κι εδώ υπήρχαν κάποιες διαφοροποιήσεις μεταξύ επιχειρήσεων που, κάνοντας χρήση των μειωμένων συντελεστών, πωλούσαν τα προϊόντα τους σε προσιτές τιμές, ενώ άλλες, κάνοντας χρήση χαμηλότερου ΦΠΑ, επιβάρυναν την κατανάλωση με υψηλότερες τιμές.

Φυσικά, η κατάργηση των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ δεν ήλθε στη χώρα μας ως «κεραυνός εν αιθρία». Οι πιέσεις των δανειστών, στο πλαίσιο των μνημονίων, από το 2013, ήταν αφόρητες. Οι αρχικές πιέσεις αποκρούστηκαν από την τότε κυβέρνηση. Όμως, ο τότε Υπουργός κ. Γκίκας Χαρδούβελης, στην προσπάθειά του να κλείσει την 5<sup>η</sup> αξιολόγηση, υποχρεώθηκε να αποστείλει το περίφημο e-mail, το οποίο περιείχε διάφορα ζητήματα. Ανάμεσα σε αυτά τα ζητήματα, αναφέρεται και η αναθεώρηση των συντελεστών ΦΠΑ στα νησιά. Δεν έλεγε αύξηση, έλεγε αναθεώρηση, αλλά είναι

φανερό ότι, όταν ισχύουν μειωμένοι συντελεστές, προφανώς μιλάμε για αύξηση. Διότι και σε όλα τα άλλα ζητήματα που μπήκαν εκείνη την περίοδο, για τις συντάξεις, μισθούς κλπ. και πολλά άλλα θέματα, τα οποία ταλαιπώρησαν τον ελληνικό λαό επί 8,5 χρόνια με τα 3 μνημόνια, περιείχαν περικοπές δαπανών και του κοινωνικού κράτους, μειώσεις μισθών και συντάξεων, αύξησης της φορολογίας κ.λπ.. Τα ξέρουμε όλα αυτά και προφανώς δεν θέλουμε να γυρίσουμε πάλι σε αυτά.

Κατά συνέπεια, πραγματικά, η απόφαση του ECOFIN για τη μείωση των συντελεστών ΦΠΑ έρχεται μετά από χρόνια να δώσει μία ουσιαστική λύση στο πρόβλημα του νησιωτικού ΦΠΑ. Βεβαίως, η απόφαση αυτή πρέπει να ξέρουμε ότι είναι μια απόφαση που δεν αφορά μόνο τα νησιά, αλλά αφορά και πολλούς άλλους κλάδους και προϊόντα, συνολικά στη χώρα μας, αλλά και στην Ευρώπη, όπως είδαμε παραπάνω. Επομένως, έρχεται αυτό να δέσει ως μία επιτυχία της χώρας και όχι μόνο μιας κυβέρνησης, γιατί αυτή η επιτυχία αποτελεί συνολική επιτυχία των κυβερνήσεων και των θεσμικών παραγόντων της χώρας. Μην ξεχνάμε τη διατήρηση των μειωμένων συντελεστών στα 5 νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, λόγω των μεγάλων μεταναστευτικών και προσφυγικών ροών, τους αγώνες των νησιωτικών Επιμελητηρίων και ιδιαίτερα των Κυκλάδων, για διασύνδεση του αιτήματος με αντίστοιχα των Επιμελητηρίων άλλων νησιωτικών ευρωπαϊκών περιοχών, τους αγώνες της Νησιωτικής Αυτοδιοίκησης, των παραγωγικών και επαγγελματικών φορέων των νησιών. Μην ξεχνάμε, επίσης, τις κυβερνητικές προσπάθειες αμέσως μετά την έξοδό μας από τα μνημόνια, τον Αύγουστο του 2018.

Όμως η Απόφαση του ECOFIN, που, όπως είπα, αποτελεί μια εθνική επιτυχία της Χώρας, δεν είναι υποχρεωτικό να λειτουργήσει από το 2025. Πολλές φορές αναφέρθηκε στις δημοσιονομικές δυνατότητες της χώρας ο Υπουργός Οικονομικών, κ. Σταϊκούρας, αλλά είναι φανερό και αναπτύχθηκε στον διάλογο στην Υποεπιτροπή μας ποιες είναι σήμερα οι δημοσιονομικές συνθήκες της χώρας. Σήμερα έχουμε τις καλύτερες δημοσιονομικές συνθήκες από ποτέ, σε σχέση με τα τελευταία 12 - 13 χρόνια, διότι και λόγω πανδημίας δεν ισχύει το Σύμφωνο Σταθερότητας, δεν ισχύει η υποχρέωσή μας για αυξημένα πλεονάσματα 3,5%, που θα έπρεπε να έχουμε μέχρι το 2022. Βεβαίως, υπάρχει και το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, με τα επιπλέον 32 δισ, εκτός, φυσικά, από το ΕΣΠΑ και όλα τα άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία που έχουμε.

Κατά συνέπεια, δεν κατανοούμε, πραγματικά, γιατί δεν μπορεί να εφαρμοστεί αυτή η απόφαση για τη μείωση των συντελεστών ΦΠΑ στα νησιά, από τώρα, άμεσα, από αύριο, είτε η μελέτη που έχει η Κυβέρνηση εκτιμά το κόστος στα 140 εκατομμύρια, είτε αυτό που εκτιμούν οι φορείς, που μιλούν για 80 εκατομμύρια. Όταν μιλάμε για νησιά, εννοούμε για όλες τις νησιωτικές περιοχές και τα Ιόνια νησιά και την Κρήτη, γιατί έχουν δίκιο όσοι ισχυρίζονται ότι η νησιωτική Ελλάδα λογίζεται ως μία ενιαία οντότητα, παρά το γεγονός ότι, πράγματι, στο Αιγαίο έχουμε και πολλά μικρά νησιά, τα οποία έχουν και αυτά τη δική τους ιδιαιτερότητα.

Στο σημείο αυτό, θα επαναλάβω και εγώ ότι στα συνολικά μέτρα στήριξης των νησιωτικών περιοχών περιλαμβάνεται και η στήριξη, η επέκταση και η εφαρμογή του Μεταφορικού Ισοδύναμου, που είναι ένα εμβληματικό μέτρο, το οποίο πρέπει να αποκτήσει καθολική ισχύ για τους επιβάτες και τις επιχειρήσεις. Το Μεταφορικό Ισοδύναμο αποτελεί ένα ουσιαστικό μέτρο άμβλυνσης των ανισοτήτων μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας. Οι σημερινές καθυστερήσεις στις πληρωμές των

φυσικών προσώπων και των επιχειρήσεων θα πρέπει να ξεπεραστούν τάχιστα, διότι, διαφορετικά και αντικειμενικά, το μέτρο του Μεταφορικού Ισοδύναμου θα οδηγηθεί, σε αντίθεση με την καθολική βούληση των νησιωτών, σε απαξίωση.

Από εκεί και έπειτα και σε ό,τι αφορά τα οικονομικά και φορολογικά κίνητρα των νησιωτικών περιοχών, ιδιαίτερα των μικρών νησιών, αλλά και των απομακρυσμένων ορεινών περιοχών, θα πρέπει να υπάρξει δέσμη μέτρων, με κριτήρια πληθυσμιακά, αλλά και προσβασιμότητας και με κριτήριο τα κίνητρα για μόνιμη κατοίκηση των περιοχών αυτών.

Μια δέσμη μέτρων που ίσχυαν παλαιότερα, αλλά καταργήθηκαν στη διαδικασία εφαρμογής των μνημονίων, είναι οι φορολογικές εισοδηματικές ελαφρύνσεις, σε νησιά με πληθυσμό κάτω των 3.500 κατοίκων. Επίσης, θα πρέπει ανάλογες ελαφρύνσεις, αλλά και απαλλαγές, να ισχύσουν σε ό,τι αφορά τον ΕΝΦΙΑ, τουλάχιστον για όλα τα νησιά και τους ορεινούς οικισμούς κάτω των 500 κατοίκων και, βεβαίως, σε ό,τι αφορά τα ακίνητα που βρίσκονται αποκλειστικά στις συγκεκριμένες περιοχές και με κλιμάκωση εισοδηματικών κριτηρίων.

Συνοψίζοντας, θα ήθελα να επαναλάβω:

- Η πρόβλεψη για μείωση του ΦΠΑ θα πρέπει να αφορά όχι μόνο νησιά αλλά και ορεινές και δυσπρόσιτες περιοχές της Ελλάδος, όπως γίνεται και σε άλλες χώρες της Ευρώπης
- Απαραίτητο είναι η μείωση του ΦΠΑ να είναι κάτι δεδομένο και πάγιο και όχι να εξαρτάται από τις δημοσιονομικές συνθήκες, όπως ορίζει η απόφαση.
- Να εξεταστεί αν η μείωση του ΦΠΑ θα πρέπει να έχει μια διαφορετικότητα σε σχέση και με το μέγεθος του πληθυσμού των νησιών. Δεν μπορεί π.χ. ένα πολύ μικρό νησί, απομονωμένο, απομακρυσμένο, με 150 - 200 κατοίκους, να έχει την ίδια αντιμετώπιση, ακόμη και στη μείωση του ΦΠΑ, όπως και στη φορολογία, με τα υπόλοιπα νησιά.

Πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη σημασία στο άρθρο 101 του Συντάγματος για τη νησιωτικότητα, σε κάθε πτυχή της νομοθέτησης, αλλά και της εφαρμογής της. Η λεγόμενη ρήτρα νησιωτικότητας, παρόλο που υπάρχει στο Σύνταγμα της Ελλάδος, μέχρι σήμερα, δεν εφαρμόζεται.

## **Δ. Η ηλεκτρική διασύνδεση των νησιών με το ηπειρωτικό δίκτυο - Πράσινη ενεργειακή μετάβαση για τις νησιωτικές και ορεινές περιοχές**

### **Εισηγητής: Μάξιμος Γ. Σενετάκης**

Στο πλαίσιο των εργασιών της Επιτροπής με θέμα: «Η ηλεκτρική διασύνδεση των νησιών με το ηπειρωτικό δίκτυο - Πράσινη ενεργειακή μετάβαση για τις νησιωτικές και ορεινές περιοχές», τα μέλη της επιτροπής ενημερώθηκαν σχετικά με τις επιμέρους δράσεις των εταιρειών ΑΔΜΗΕ, ΔΕΔΔΗΕ και ΔΕΗ. Τα μέλη της επιτροπής τοποθετήθηκαν με ερωτήσεις, προτάσεις και αναφορές ζητημάτων για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή των περαιτέρω κινήσεων.

Η θεματολογία της συνεδρίασης είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς σχετίζεται άμεσα με την απρόσκοπτη κάλυψη των ενεργειακών αναγκών των νησιωτικών περιοχών και συνδέεται με τις προοπτικές ανάπτυξής τους. Στις νησιωτικές περιοχές στηρίζεται ο τουρισμός, ο οποίος αποτελεί κατά βάση μοχλό ανάπτυξης της εθνικής μας οικονομίας και πηγή πλούτου για τη χώρα μας.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης παρουσιάστηκε το επενδυτικό και επιχειρησιακό πρόγραμμα των εταιρειών ΑΔΜΗΕ και ΔΕΔΔΗΕ. Με δεδομένο ότι η πλήρης διασύνδεση της Κρήτης με το ηπειρωτικό σύστημα θα έχει ολοκληρωθεί μέσα στο 2023, τέθηκαν ερωτήματα ως προς τα κενά που υπάρχουν στη διασύνδεση των άλλων νησιών:

- Θα μπορούσαν να υπάρξουν δεσμευτικά χρονοδιαγράμματα για Σαντορίνη, Νάξο, Μήλο, Φολέγανδρο και Σέριφο;
- Ποια νησιά προβλέπεται να διασυνδεθούν και σε ποια προβλέπεται να είναι αυτόνομη η ηλεκτροδότηση, βασισμένη σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας;
- Ποια προβλέπεται να είναι η μείωση του κόστους για τους κατοίκους και τους καταναλωτές στα Δωδεκάνησα;
- Ποιος είναι ο σχεδιασμός για τη διασύνδεση του Βόρειου και Ανατολικού Αιγαίου; (διασύνδεση Σκύρου, Λέσβου, Λήμνου, Χίου και Σάμου με την Εύβοια στα δυτικά, τη Θράκη στα βόρεια και την Κω στα νότια.
- Ποιος είναι ο ολικός σχεδιασμός της πράσινης μετάβασης αλλά και της δημιουργίας συστημάτων και υποδομών αποθήκευσης ενέργειας στα νησιά, προκειμένου να διασφαλιστεί η ενεργειακή επάρκεια και η αυτονομία των νησιωτικών περιοχών;

### **ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ**

Ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΔΜΗΕ, κ. Μανούσος Μανουσάκης, αναφέρθηκε πρωτίστως στη γεωμορφολογία της χώρας, η οποία είναι περίπλοκη και δυσχεραίνει τη διασύνδεση στη νησιωτική χώρα. Επεσήμανε όμως χαρακτηριστικά ότι «Η ενεργειακή αυτή απομόνωση του νησιωτικού χώρου μετρά αντίστροφα, καθώς υλοποιούμε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ηλεκτρικών διασυνδέσεων από την Κρήτη, τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου. Ο σκοπός μας είναι μέχρι το 2029 όλα τα νησιά της χώρας να έχουν συνδεθεί».

Η πρώτη ενεργειακή διασύνδεση ανάμεσα στην Πελοπόννησο και την Κρήτη, η οποία ολοκληρώθηκε στο τέλος του 2020 και λειτούργησε από τα μέσα του 2021, θωράκισε ενεργειακά το νησί, εν μέσω της τουριστικής περιόδου με υψηλές θερμοκρασίες και με τους πρόσφατους ισχυρούς σεισμούς στο νησί. Επίσης, απέτρεψε εκτεταμένες διακοπές ηλεκτροδότησης και διατήρησε την ενεργειακή κανονικότητα στο μεγαλύτερο ελληνικό νησί.

Αναφέρθηκε και σε μια σειρά διασυνδέσεων, με ορίζοντα ολοκλήρωσης έως το 2030, ξεκινώντας από τον νότο και πηγαίνοντας προς στον βορρά:

- Ηλεκτρική διασύνδεση Κρήτης (σύνδεση νομού Αττικής με νομό Ηρακλείου), Αριάδνη interconnection - ορίζοντας ηλεκτρίσης έως τα μέσα του 2024
- Τελευταία φάση διασύνδεσης Κυκλάδων (Σαντορίνη, Φολέγανδρος, Μήλος και Σέριφος συνδέονται με τον ηπειρωτικό κορμό)
- Υπογράφονται οι συμβάσεις για διασύνδεση ανάμεσα στη Νάξο και τη Σαντορίνη
- Προχωράνε διαγωνισμοί για τα τρία υπόλοιπα νησιά των νοτιοδυτικών Κυκλάδων, που θα συνδεθούν μέσω Λαυρίου με την Αττική
- Υπό κατασκευή βρίσκεται η διασύνδεση ανάμεσα στο Μαντούδι και τη Σκιάθο.

Από τα παραπάνω έργα είναι προφανές ότι αντιμετωπίζεται η ηλεκτρική απομόνωση των νησιών και διασφαλίζεται η αξιόπιστη ηλεκτροδότησή τους, κάτω από όλες τις λειτουργικές συνθήκες και απαιτήσεις (υψηλή ζήτηση λόγω τουριστικής κίνησης – ακραία καιρικά φαινόμενα και φυσικές καταστροφές).

Ταυτόχρονα, η αξία της ποιοτικής και σταθερής ηλεκτροδότησης στα νησιά έχει οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη.

Εξαιτίας των τεχνολογικών επιτευγμάτων μειώνεται το κόστος της παραγόμενης ενέργειας, καθώς κλείνουν οι ακριβοί και παλαιάς τεχνολογίας τοπικοί σταθμοί παραγωγής. Η μείωση που προκύπτει ξεπερνάει τα 440 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο και αναμένεται μέχρι το 2030 να προσεγγίσει το ενάμισι δισεκατομμύριο ευρώ. Το περιβαλλοντικό πρόσημο των ιδιωτικών διασυνδέσεων είναι εξίσου σημαντικό, καθώς οι εκπομπές του, που με τα σημερινά δεδομένα εκτιμώνται σε 2,8 εκατομμύρια τόνους κατ' έτος, ουσιαστικά θα μηδενιστούν.

Η δέσμευση της Ελληνικής Πολιτείας είναι να υπάρξει ένα καθαρό ενεργειακό μείγμα, το οποίο θα συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, αιολικών και φωτοβολταϊκών πάρκων. Αναπτύσσεται πλέον η τεχνολογία των υπεράκτιων αιολικών πάρκων, με στόχο τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των ισχυρών ανέμων που πνέουν στα ανοικτά.

Στην παρούσα κατάσταση των διασυνδέσεων στις Κυκλάδες και στο Ανατολικό και Νότιο Αιγαίο έδωσε βαρύτητα και ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΔΕΔΔΗΕ, κ. Αναστάσιος Μάνος, αναφέροντας ότι πρέπει να συνδεθεί πρώτα η υψηλή τάση. Εφόσον συνδεθούν τα νησιά στη μεταφορά με την υψηλή τάση, τότε δύνανται τα μικρότερα νησιά να συνδεθούν μέσω της διανομής.

Ο ΔΕΔΔΗΕ είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη των υποβρύχιων συνδέσμων στα ηλεκτρικά συστήματα των μη διασυνδεδεμένων νησιών, καθώς και κάποιων που τροφοδοτούνται από το ηπειρωτικό σύστημα.

Οι βασικοί άξονες που κινήθηκαν και οι δυο εταιρείες ήταν η τεχνικο-οικονομική μελέτη και η συμμόρφωση σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις συμβατικές μονάδες. Είχαν ως κριτήρια την ασφάλεια εφοδιασμού, την κοινωνική και οικονομική ευμάρεια, την ενσωμάτωση Α.Π.Ε., τις απώλειες, την απόδοση των έργων, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και την τεχνική ανθεκτικότητα, ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει σε ακραίες καταστάσεις.

Αξιοσημείωτο είναι ότι από την πρώτη πενταετία θα επενδυθούν πάνω από 121 εκατομμύρια ευρώ στον συγκεκριμένο τομέα την πρώτη πενταετία (2021 έως 2025) και με αύξηση από το 22,50% από το 2021 στο 2022, ένα 50% σχεδόν το 2023 και εκθετικά, 100% το 2025. Τα έργα αυτά είναι σε φάση ωρίμανσης, έχουν μελετηθεί, θα δημοπρατηθούν και θα προχωρήσουν σε υποσταθμούς, κέντρα διανομής και υποβρύχιες διασυνδέσεις.

Ακολουθώντας, ο διευθυντής της Θερμοηλεκτρικής και Υδροηλεκτρικής Παραγωγής, κ. Φώτης Καραγιάννης, αναφέρθηκε στο πολύ φιλόδοξο αλλά και ρεαλιστικό σχέδιο της Δ.Ε.Η., το οποίο έχει ως κύριο και βασικό στόχο την ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Βασίζεται στην ύπαρξη διασυνδέσεων στην περιοχή του Αιγαίου και έχει ως πυλώνα αυτό που ονομάζουμε «Green Deal» στην παραγωγή, να γίνουμε όσο πιο «πράσινοι» μπορούμε.

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο έχει στόχο να αναπτυχθεί το παραγωγικό δυναμικό, που αφορά τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και να φτάσει μέχρι το 2026-2027 περί τα 9000 μεγαβάτ, εκ των οποίων τα 4.800 θα είναι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, που δεν θα είναι υδροηλεκτρικά.

Αυτό το σχέδιο περιλαμβάνει ανάπτυξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα νησιά σε όλες τις διαθέσιμες μορφές ενέργειας, δηλαδή τα αιολικά πάρκα, τα οποία είναι είτε on shore (στην ξηρά) είτε off shore (στη θάλασσα), φωτοβολταϊκά, όπου είναι δυνατή η ανάπτυξή τους και υβριδικά, με αποθήκευση ενέργειας, για να αποδίδεται όταν πρέπει η ενέργεια αυτή στο σύστημα και όταν χρειάζεται και γεωθερμία.

Με την ολοκλήρωση των διασυνδέσεων, το «πράσινο» αποτύπωμα θα είναι μεγαλύτερο. Ευελπιστούμε να έχουμε και αρκετά ικανοποιητικά τιμολόγια για τους καταναλωτές, χωρίς απρόσμενες και ξαφνικές μεταβολές.

### **ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΣΥΖΗΤΗΘΗΚΑΝ**

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης, έγινε αναφορά σε ένα μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο ΔΕΔΔΗΕ ως προς την έλλειψη προσωπικού συντήρησης δικτύων, το οποίο έχει άμεσο αντίκτυπο στην πορεία των εργασιών και ευθύνεται για την καθυστέρησή τους. Ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στον τεχνολογικό εξοπλισμό, στις ειδικότητες που πρέπει να έχει το προσωπικό και στην εξειδίκευση των ατόμων.

Επίσης, δόθηκε έμφαση στην αντικατάσταση των υφισταμένων υπέργειων δικτύων των νησιών με υπόγεια δίκτυα. Αυτό θα ελαχιστοποιούσε τις ενδεχόμενες ζημιές που προκαλούνται από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες ή τα έκτακτα περιστατικά,

μειώνοντας τα έξοδα αποκατάστασης, καθώς και τον χρόνο που μένουν οι επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά εκτός ηλεκτροδότησης.

Με την ηλεκτρονική διασύνδεση δημιουργούνται συστήματα αποθήκευσης ενέργειας, επιτυγχάνεται η ενεργειακή επάρκεια και η αξιοποίηση του Ταμείου Απενεργοποίησης. Φυσικά, υπάρχουν και σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη με την εγκατάσταση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα νησιά, παρόλο που υπάρχει μια δυστοκία σε αυτό ως προς την ενημέρωση του κοινού. Ο αστικός κόσμος θα πρέπει να είναι υπέρ της αιολικής ενέργειας και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, καθώς είναι φιλικότερες προς το περιβάλλον.

Σίγουρα οι όροι δόμησης των σταθμών παραγωγής θα πρέπει να είναι εναρμονισμένοι με την αρχιτεκτονική του εκάστοτε τοπίου. Φυσικά θα πρέπει να προστατευθούν οι περιοχές παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, για λόγους πολιτιστικούς, τουριστικούς και οικονομικούς. Οι σταθμοί θα πρέπει να τοποθετηθούν σε σημεία, όπου δεν δημιουργούν προβλήματα.

Μείζον θέμα είναι η αναθεώρηση του ειδικού χωροταξικού για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Ο ηλεκτρισμός, μαζί με το νερό, που υπάρχει πρόβλημα και εκεί, είναι το βασικότερο αγαθό για την αξιοποίηση των νησιών και για να μην αισθάνονται οι νησιώτες παραγκωνισμένοι και πολίτες δεύτερης κατηγορίας. Θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τις ιδιαιτερότητες της νησιωτικότητας, καθώς δεν μιλάμε επί ίσοις όροις, αν αντιμετωπίζουμε το ίδιο πρόβλημα στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Ο στόχος είναι με την καινούρια προοπτική, που ανοίγεται με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, αφενός να διατηρήσουμε χαμηλά το κόστος μας και αφετέρου να έχουμε ένα αποτύπωμα περιβαλλοντικά αποδεκτό, να είμαστε συμβατοί με τη νομοθεσία και κυρίως με τη θέληση της κοινωνίας.

Ο ενεργειακός σχεδιασμός της χώρας είναι μια πολύ σοβαρή υπόθεση και πρέπει να υπάρχει μια ίση μεταχείριση από την κοινωνία και την Πολιτεία, με όλους όσους δραστηριοποιούνται στον τομέα της ενέργειας.

Ο κύριος στόχος μας θα πρέπει να είναι μια πράσινη και απελευθερωμένη αγορά, που να υπηρετεί όλους τους εργαζόμενους και τους καταναλωτές, προς όφελος της ελληνικής οικονομίας και του περιβάλλοντος. Η πράσινη μετάβαση κρίνεται ως η σημαντικότερη εναλλακτική επιλογή, κυρίως την περίοδο που διανύουμε, λόγω των προκλήσεων στα ζητήματα επάρκειας.

Η υποχρέωση μας ως Πολιτεία είναι να επιταχύνουμε το πέρασμα στην εποχή της καθαρής ενέργειας, με φόντο την κλιματική κρίση.

Η κατεύθυνση μας θα πρέπει να είναι προς τη διαμόρφωση του κατάλληλου ρυθμιστικού πλαισίου για τη δημιουργία επενδύσεων αποθήκευσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, που θα μας δώσουν τη δυνατότητα να διασφαλίσουμε την οικονομική επάρκεια στην Ελλάδα.

## **Ε. Νησιωτική Πολιτική – Εργαλεία εδαφικής συνοχής για τα νησιά**

### **Εισηγήτρια: Τσαμπίκα (Μίκα) Ιατρίδη**

#### **Εισαγωγή:**

Στην Ελλάδα, η οποία περιλαμβάνει 114 κατοικημένα νησιά με έκταση 24.772,71 τ.χλμ. (ή 18,7% της συνολικής επιφάνειας της χώρας) και αριθμό κατοίκων που ανέρχεται περίπου στο 15% του συνολικού πληθυσμού, τα ζητήματα της νησιωτικότητας αποτελούν κομβικό σημείο συζήτησης και ανάλυσης για την εξεύρεση των καλύτερων δυνατών τρόπων για την νησιωτική ανάπτυξη και την αειφορία. Στο πλαίσιο αυτό, η εφαρμογή πολιτικών και η προώθηση λύσεων για την εξασφάλιση της εδαφικής συνοχής, αποτελεί το βασικό ζητούμενο για τη χώρα μας και αποτελεί κρίσιμο παράγοντα εθνικής κυριαρχίας.

Στο πλαίσιο αυτό, η Υποεπιτροπή Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών πραγματοποίησε διευρυμένη συνεδρίαση, την 26<sup>η</sup> Ιουνίου 2022, με τη συμμετοχή αυτοδιοικητικών και νησιωτικών φορέων, οι οποίοι και κατέθεσαν τις απόψεις τους και τις προτάσεις τους.

Το ζήτημα της νησιωτικότητας έχει συζητηθεί και κατά το παρελθόν στην Επιτροπή Περιφερειών της Βουλής των Ελλήνων, γεγονός που δείχνει ότι παρά τις πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί, ο πολυνησιακός χαρακτήρας της χώρας μας, το νέο οικονομικό περιβάλλον, οι τεχνολογικές εξελίξεις και οι διεθνείς σχέσεις εξακολουθούν και θέτουν ζητήματα για τα ελληνικά νησιά, για τα οποία θα πρέπει να βρεθούν λύσεις.

Η διευρυμένη συνεδρίαση της Επιτροπής έδειξε ότι υπάρχει η πεποίθηση, μεταξύ όλων όσων έλαβαν τον λόγο, ότι η παρούσα Κυβέρνηση έχει αναλάβει κρίσιμες πρωτοβουλίες για τη βελτίωση της ασκούμενης νησιωτικής πολιτικής. Ωστόσο, την ίδια στιγμή, υπάρχουν θέματα που δεν έχουν επιλυθεί στον επιθυμητό βαθμό και χρήζουν περαιτέρω αντιμετώπισης.

Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα εισήγηση χωρίζεται σε τρία μέρη. Το πρώτο μέρος παρουσιάζει σύντομα τα ζητήματα της νησιωτικότητας. Στο δεύτερο μέρος παρουσιάζονται οι πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί σε κυβερνητικό επίπεδο και στο τρίτο μέρος παρατίθενται μια σειρά προτάσεων για την περαιτέρω ενίσχυση της εδαφικής συνοχής και της ανάπτυξης της νησιωτικής Ελλάδας.

#### **Ζητήματα νησιωτικότητας.**

Με δεδομένο ότι ο όρος «νησιωτικότητα» έχει αναλυθεί επαρκώς, όπως και το νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο που τον διέπει, τόσο σε εθνικό, όσο και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η παρούσα ενότητα θα παραθέσει άμεσα τα ζητήματα που απασχολούν τα νησιά και τα οποία μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Το πρώτο βασικό ζήτημα, το οποίο παραμένει διαχρονικά, και αντικειμενικά δεν μπορεί να αλλάξει, είναι το γεγονός ότι κάθε νησί αποτελεί ξεχωριστή οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική οντότητα, ακόμα και αν ανήκει στην ίδια Περιφέρεια με κάποιο άλλο νησί. Η παραδοχή αυτή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στο σχεδιασμό της νησιωτικής πολιτικής.

- Τα νησιά αποτελούν ευαίσθητες και δυσπρόσιτες περιοχές, ιδίως λόγω των συχνά δυσμενών καιρικών συνθηκών.

- Δεν διαθέτουν υποδομές και υπαλλήλους, σε αριθμό ικανό για την σωστή λειτουργία τους, κάτι που παρατηρείται σε μεγαλύτερο βαθμό στα μικρότερα νησιά της Ελλάδας.
- Αντιμετωπίζουν το πρόβλημα του «πρόσκαιρου υπερπληθυσμού» κατά την τουριστική περίοδο, που δημιουργεί την αδήριτη ανάγκη αντιμετώπισης σοβαρών ζητημάτων της καθημερινότητας (καθαριότητα, ύδρευση κ.λπ.).
- Έχουν μειωμένα έσοδα, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις, η τουριστική περίοδος είναι χρονικά περιορισμένη, ενώ οι ανάγκες σε δαπάνες για έργα και υποδομές είναι τεράστιες.
- Αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα περιβαλλοντικά ζητήματα και καθίστανται ευάλωτα σε ζητήματα υποδομών, όπως η ύδρευση και η ενεργειακή επάρκεια.
- Με εξαίρεση την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, και σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, ο πληθυσμός των νησιών βαίνει μειούμενος.
- Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις, μολοντί βελτιωμένες σε πολλές περιπτώσεις, δεν είναι πάντα οι καλύτερες δυνατές, ενώ υπάρχουν περιθώρια παρεμβάσεων για τις επιδοτούμενες γραμμές.
- Η εδαφική ασυνέχεια καθιστά απαραίτητη τη στελέχωση των δομών υγείας κάθε νησιού, με δεδομένο ότι η μετακίνηση για την αντιμετώπιση ενός έκτακτου περιστατικού δεν είναι το ίδιο εύκολη, όπως στην ηπειρωτική Ελλάδα.
- Υπάρχει ζήτημα τόσο με την επάρκεια των κτιριακών υποδομών στα νησιά (θέμα που αναδεικνύεται με τη δυσκολία εύρεσης οικίας), αλλά και γενικά με τη φέρουσα ικανότητα των δημόσιων υποδομών των νησιών, η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις δεν μπορεί να ανταποκριθεί στην τουριστική πίεση ή και σε άλλες αναπτυξιακές και επιχειρηματικές δραστηριότητες.
- Υπάρχουν σημαντικές εκκρεμότητες, μεταξύ άλλων, με τον καθορισμό του αιγιαλού, τις χερσαίες ζώνες λιμένων και την ανεξέλεγκτη βόσκηση.
- Τέλος, παραμένει το ζήτημα με την επαναφορά των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ, με δεδομένο ότι η νέα Ευρωπαϊκή Οδηγία για τους συντελεστές ΦΠΑ, με υλοποίηση από το 2025, να ξαναδίνει τη δυνατότητα στην Ελλάδα να κατοχυρώσει σε μόνιμη βάση την εφαρμογή ειδικών, μειωμένων κατά έως 30% συντελεστών ΦΠΑ στα νησιά.

Πέρα από τα γενικά ζητήματα, είναι προφανές ότι κάθε νησί της Ελλάδας αντιμετωπίζει τα δικά του θέματα, τα οποία δεν θα μπορούσαν να παρατεθούν στην παρούσα εισήγηση. Ωστόσο, μπορεί να υποστηριχθεί ότι εντάσσονται, σε γενικές γραμμές, στο πλαίσιο των ζητημάτων που αναπτύχθηκαν παραπάνω.

### **Πρωτοβουλίες για την περαιτέρω ανάπτυξη νησιωτικής πολιτικής.**

Τα ζητήματα της νησιωτικής πολιτικής αποτελούν βασικό μέλημα της παρούσας Κυβέρνησης και, όπως αναφέρθηκε και στην αντίστοιχη συνεδρίαση της Υποεπιτροπής Νησιωτικών και Ορεινών Περιοχών, αυτό είναι εμφανές και από το ενδιαφέρον του ίδιου του Πρωθυπουργού, κ. Κυριάκου Μητσοτάκη, ο οποίος πραγματοποίησε σύσκεψη στο Μέγαρο Μαξίμου με τους εκπροσώπους των Νησιωτικών Δήμων, τον Ιούνιο του 2022.

Σε κάθε περίπτωση, το ζήτημα της νησιωτικότητας δεν είναι μονοδιάστατο και εμπλέκονται σε αυτό αρκετά Υπουργεία. Ωστόσο, στην παρούσα εισήγηση θα

αναφερθούν οι πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Αυτές, μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Θεσπίστηκε το πλαίσιο για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική στον νησιωτικό χώρο.
- Ψηφίστηκε από τη Βουλή, ο Κώδικας Νησιωτικής Πολιτικής, που ήρθε να βάλει μια τάξη στο κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τα της νησιωτικότητας.
- Στο τομεακό πρόγραμμα ανάπτυξης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής, υπάρχει ειδικό υπό-πρόγραμμα για την πενταετία 2021- 2025, που αγγίζει τα 538 εκατομμύρια ευρώ, ιδίως για την εφαρμογή της νησιωτικής πολιτικής και της γαλάζιας οικονομίας.
- Ολοκληρώνεται ο ειδικός σχεδιασμός για την εφαρμογή του πρώτου εξειδικευμένου χρηματοδοτικού εργαλείου για μικρά δημόσια έργα.
- Αναμένεται να προωθηθούν οι πολυετείς συμβάσεις των άγονων γραμμών, όπως, για παράδειγμα, η γραμμή Κάσου-Καρπάθου.
- Έχει θεσμοθετηθεί το πρόγραμμα νησιωτικής επιχειρηματικότητας, ώστε με την Ελληνική Αναπτυξιακή Τράπεζα να δίνεται η δυνατότητα για μικρο-πιστώσεις και κεφάλαιο κίνησης, που λείπει αυτή τη στιγμή από τις μικρές νησιωτικές επιχειρήσεις.
- Προωθείται η πρωτοβουλία GR-eco Islands, η οποία ενσωματώθηκε στον κλιματικό νόμο και έρχεται και αναγνωρίζει την ιδιαιτερότητα που έχουν τα μικρά νησιά και το ρόλο που μπορούν να παίξουν και αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά, στο πλαίσιο της οικολογικής αειφορικής προσέγγισης με τη μείωση του αποτυπώματος. Επενδύσεις άνω των 100 εκατομμυρίων από το ΕΣΠΑ, μαζί και με την προσθήκη επιπλέον 50 εκατομμυρίων από το ταμείο της απανθρακοποίησης των νησιών, θα διατεθούν για τα νησιά.
- Πάνω από 205 εκατομμύρια έχουν ήδη δεσμευτεί από το ΕΣΠΑ και το Ταμείο Ανάκαμψης σε ονοματισμένα ώριμα έργα για τα οποία χρηματοδοτούνται και οι μελέτες ωρίμανσης από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.
- Το νέο Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας αναμένεται να χρηματοδοτήσει την Γενική Γραμματεία με 10 εκατ. ευρώ για την επιλογή τεσσάρων καινοτόμων χωρικών στρατηγικών και άρα των θεμάτων της εδαφικής προσέγγισης για το πώς μπορεί να συνδεθεί η τοπική καινοτομία με τα γαλάζια επαγγέλματα.
- Έχει αυξηθεί σημαντικά το κονδύλι των άγονων γραμμών από τα 90 εκατομμύρια το 2019 στα 130 εκατομμύρια το 2020 και στα 138 εκατομμύρια το 2021, 2022 και 2023.

Προφανώς, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η νησιωτική πολιτική απαιτεί τη συνεργασία πολλών Υπουργείων, εκτός από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με δεδομένο ότι τα ζητήματα της νησιωτικότητας είναι πολυσύνθετα.

Με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον των νησιών μας.

Είναι κοινή η πεποίθηση, μεταξύ όλων των κομμάτων της Βουλής, ότι η εδαφική ασυνέχεια που χαρακτηρίζει τη νησιωτική Ελλάδα πρέπει να αντιμετωπιστεί με μια ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική, η οποία θα λαμβάνει υπόψη της, όχι μόνο τις ιδιαιτερότητες της νησιωτικότητας γενικά, αλλά και τις ιδιαιτερότητες του κάθε νησιού ξεχωριστά.

Στο σημείο αυτό, μόνο οι γενικές κατευθύνσεις μπορούν να αναφερθούν, οι οποίες συνοψίζονται στα εξής:

- Η ενίσχυση των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης στα νησιά, με ουσιαστική εφαρμογή, σε κάθε περίπτωση, της ρήτηρας νησιωτικότητας, όπως αυτή προβλέπεται ρητά από το Σύνταγμα στο άρθρο 101.
- Η σύνδεση των νησιών με πολιτικές βιώσιμης ανάπτυξης, με γνώμονα τα συγκριτικά πλεονεκτήματά τους, τόσο ως προς το φυσικό τους περιβάλλον, όσο και ως προς τον οικονομικό κλάδο που δραστηριοποιούνται.
- Προώθηση του ψηφιακού μετασχηματισμού των νησιωτικών επιχειρήσεων, με τη συνακόλουθη ενίσχυση της παραγωγικότητας, της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας.
- Η δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας, με την αντίστοιχη ανάπτυξη και εξέλιξη των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού των νησιών και την αντίστοιχη σύνδεση με την οικονομική δραστηριότητα που αναπτύσσεται σε αυτά, γεγονός που θα συμβάλλει περαιτέρω στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής σε κάθε νησί.
- Ενεργοποίηση των θεσμών πολυεπίπεδης διακυβέρνησης για την προώθηση της νησιωτικής ανάπτυξης με διυπουργικά όργανα και συνέργειες, λόγω και της πολυσύνθετης φύσης των ζητημάτων της νησιωτικότητας.
- Ενίσχυση των νησιωτικών αυτοδιοικητικών φορέων με το απαραίτητο προσωπικό.
- Παροχή κινήτρων για την πληθυσμιακή αύξηση των μικρών νησιών, με αντίστοιχες επενδύσεις στις δομές υγείας και την εκπαίδευση και αντίστοιχα κίνητρα για το ιατρικό νοσηλευτικό προσωπικό και τους εκπαιδευτικούς.
- Νέα μελέτη και εφαρμογή συστήματος μεταφορών, με συνδυασμό ακτοπλοϊκών και αεροπορικών δρομολογίων.
- Στήριξη της «διπλής» νησιωτικότητας με ενίσχυση των ενδονησιωτικών μεταφορών, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ακτινωτών δρομολογίων.
- Ανάπτυξη θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, προκειμένου, να εξυπηρετηθούν οι στόχοι της βιωσιμότητας και της αειφορίας στην ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού.
- Ενίσχυση της πρωτογενούς παραγωγής, ειδικά εκεί που το παραγόμενο προϊόν έχει μοναδικά χαρακτηριστικά και μπορεί να είναι ανταγωνιστικό στις διεθνείς αγορές.
- Ενίσχυση του μεταφορικού ισοδύναμου.
- Επαναφορά, μόλις το επιτρέψει ο δημοσιονομικός χώρος, των μειωμένων συντελεστών ΦΠΑ, για όλα τα νησιά.

Είναι προφανές ότι η εφαρμογή των παραπάνω πολιτικών απαιτεί εξαιρετικά επίπεδα συνέργειας, συντονισμού και, κυρίως, κατανόησης της νησιωτικότητας και των ειδικών συνθηκών που αντιμετωπίζουν οι νησιώτες. Πρόκειται για μια συνεχή διαδικασία, η οποία θέτει προκλήσεις και ζητήματα τόσο κατά τη χειμερινή, κυρίως, περίοδο, όσο και κατά τη θερινή.

### **Επίλογος – Η εφαρμογή νησιωτικής πολιτικής συνεχής διαδικασία.**

Η εφαρμογή νησιωτικής πολιτικής είναι μια συνεχής διαδικασία. Η κάθε Κυβέρνηση, μπορεί να μάθει τόσο από τις δυστοκίες, όσο και από τις επιτυχίες της προηγούμενης και να προχωρήσει στον σχεδιασμό και την εφαρμογή πολιτικών, που να ανταποκρίνονται και στις μεταβαλλόμενες ανάγκες του νησιωτικού χώρου.

Είναι εξαιρετικά θετικό το γεγονός ότι παρά τις όποιες επιμέρους διαφωνίες, μπορεί να υπάρξουν μεταξύ των κομμάτων, υπάρχει συναίνεση και είναι κοινή η πεποίθηση ότι η νησιωτικότητα, η εδαφική συνοχή και η ανάπτυξη των νησιών μας, πέρα από την ευημερία των νησιωτών, συνιστούν και βασικό όρο εθνικής επιβίωσης. Συνεπώς, πέρα από τις παρεμβάσεις που παρουσιάστηκαν στην παρούσα εισήγηση και συζητήθηκαν στην αντίστοιχη συνεδρίαση της Υποεπιτροπής, χρειάζεται προσήλωση και εμπέδωση στην ενίσχυση της κουλτούρας που θα πρεσβεύει ότι, η εφαρμογή ολοκληρωμένης και αξιόπιστης νησιωτικής πολιτικής αποτελεί υψηλό αίσθημα ευθύνης απέναντι στις τωρινές, αλλά, κυρίως, τις μελλοντικές γενιές των νησιωτών.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι πολύ σημαντικό, η Πολιτεία με τις παρεμβάσεις της να μπορέσει να συνεγείρει το ανθρώπινο δυναμικό των νησιών μας, να πιστέψει σε αυτό και να το ενισχύσει. Χρειάζεται συνολική βούληση και αυτοπεποίθηση, ότι με τις κατάλληλες πολιτικές, οι προκλήσεις που θέτει η εδαφική ασυνέχεια μπορούν να μετατραπούν σε ασύγκριτα πλεονεκτήματα. Εδώ, καθοριστικό ρόλο μπορεί να διαδραματίσουν η περιφερειακή και τοπική αυτοδιοίκηση.

Η νησιωτική Ελλάδα και το κάθε νησί ξεχωριστά, πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος. Άλλωστε, όλα τα νησιά, στο Αιγαίο και το Ιόνιο, συμμετείχαν, και συμμετέχουν δυναμικά, σε κρίσιμες περιόδους της παλαιότερης και σύγχρονης ιστορίας της χώρας μας. Αποτελούν βασικό συστατικό μέρος της οικονομίας, του πολιτισμού και των κοινωνικών διεργασιών του τόπου μας, και του Ελληνισμού στο σύνολό του, γι' αυτό και η εφαρμογή νησιωτικών πολιτικών πρέπει να είναι συνεχής.



## ΣΤ. Νησιωτική Πολιτική – Εργαλεία εδαφικής συνοχής για τα νησιά

Εισηγητής: Δημήτριος Μπιάγκης

### Α.Σύντομο Ιστορικό Σημείωμα

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με έντονο πολυνησιωτικό χαρακτήρα, όπου, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής πληθυσμού 2011, περιλαμβάνει 114 κατοικημένα νησιά εκ των οποίων τα 80 έχουν διοικητική υπόσταση (δήμοι, δημοτικές ή τοπικές κοινότητες, ενώ τα υπόλοιπα 34 αναφέρονται ως οικισμοί, ενώ ακόμη 440 νησίδες χωρίς πληθυσμό αναφέρονται επίσης ως οικισμοί. Η συνολική έκταση των νησιών καλύπτει το 18,7% της συνολικής επιφάνειας της χώρας και ο πληθυσμός τους (απογραφή 2011) αντιστοιχεί στο 15,1% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Οι νησιωτικές περιοχές, είναι τόποι ιδιαίτερων χαρακτηριστικών, που ενίοτε αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα, αλλά και σημαντικών δυσκολιών, σε σχέση τουλάχιστον με την ηπειρωτική χώρα, που συνοψίζονται με τον όρο «νησιωτικότητα». Η φυσική ομορφιά και η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά των νησιών μας, το ήθος και η αξιοσύνη των νησιωτών μας συνιστούν, μεταξύ άλλων, τα δυνατά σημεία της νησιωτικής περιφέρειας.

Εντούτοις, τα νησιά και οι νησιώτες δεν έχουν εξ αντικειμένου, λόγω κυρίως της γεωγραφικής ασυνέχειας, τις ίδιες ευκαιρίες για ανάπτυξη και ευημερία με αυτές της ηπειρωτικής χώρας. Είναι γνωστά άλλωστε τα προβλήματα και οι δυσκολίες που αφορούν στις μεταφορικές διασυνδέσεις των νησιών, στις υποδομές υγείας και εν γένει παροχής δημόσιων υπηρεσιών, στις υλικοτεχνικές υποδομές και εγκαταστάσεις, στο οδικό δίκτυο, στους λιμένες και αερολιμένες των νησιών.

Το ζήτημα της **αποτελεσματικής και αποδοτικής σύνδεσης των νησιών**, μέσω κατάλληλων μεταφορικών συστημάτων, με ηπειρωτικές περιοχές ή άλλα νησιά, υφίσταται σχεδόν από τότε που αυτά **κατοικήθηκαν για πρώτη φορά**. Η σημασία της δυνατότητας προσβασιμότητας, τόσο σε ότι αφορά στις εισροές και εκροές αγαθών, όσο και στις μετακινήσεις προσώπων, είναι για τα νησιά ιδιαίτερα κρίσιμη, για την εδαφική, κοινωνική και οικονομική συνοχή τους και άρα και για την προοπτική βιώσιμης ανάπτυξής τους. Επομένως, η επίγνωση του επιτευχθέντος ή του θεωρούμενου ως αναγκαίου επιπέδου προσβασιμότητας, ήτοι του μεγέθους της συνδεσιμότητας των νησιών με συγκεκριμένους ηπειρωτικούς ή νησιωτικούς προορισμούς, αποτελεί βασικό παράγοντα για το σχεδιασμό, από την Πολιτεία, πολιτικών και δράσεων που σχετίζονται με την εδαφική συνοχή και την ανάπτυξή τους.

Είναι όμως επίσης γνωστή και εδώ και χρόνια θεσμοθετημένη και κατοχυρωμένη τόσο εντός του κοινοτικού κεκτημένου όσο και συνταγματικά, η λεγόμενη **ρήτρα νησιωτικότητας**, για την ενίσχυση της συνοχής και βιώσιμης ανάπτυξης των νησιών. Στην πράξη όμως, όλοι οφείλουμε να συνομολογήσουμε ότι πολύ λίγα έχουν γίνει, τουλάχιστον κατά τα τελευταία χρόνια, για τα νησιά μας, όχι μόνον αναφορικά με τη ρητή συνταγματική πρόβλεψη λήψης ειδικών μέτρων και δράσεων για τα νησιά όταν νομοθετούμε, ενώ οι όποιες πρωτοβουλίες έχουν ληφθεί δεν καλύπτουν το σύνολο των αντικειμενικών αναγκών των νησιών.

## **B. Προβλήματα Νησιωτικής Ελλάδας**

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα νησιά και ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται σε απομακρυσμένες ή ακριτικές περιοχές είναι η **προσβασιμότητα**. Η εξάρτηση των ελληνικών νησιών από τις θαλάσσιες μεταφορές είναι ισχυρή, καθώς οι μόνιμοι κάτοικοί τους αλλά και οι τουρίστες μετακινούνται από και προς αυτά, κυρίως διά θαλάσσης, δεδομένου ότι τα υφιστάμενα αεροδρόμια δεν καλύπτουν το σύνολο των νησιών, ενώ δεν έχει ακόμη ξεκινήσει η διασύνδεσή τους με υδροπλάνα.

Λόγω της **περιφερειακότητας** και της **απομόνωσης** που χαρακτηρίζει τα περισσότερα από τα νησιά μας, ο όγκος των εισαγωγών εμπορευματικών αγαθών είναι πολλαπλάσιος των εξαγωγών. Η τροφοδοσία των νησιών με τρόφιμα, καταναλωτικά προϊόντα, υλικά, μηχανήματα και άλλα αναγκαία αγαθά, εξασφαλίζεται κυρίως από φορτηγά και επιβατηγά – οχηματαγωγά πλοία. Ιδιαίτερα οι κάτοικοι των μικρότερων νησιών είναι εξαρτημένοι, είτε από την πρωτεύουσα του νομού ή/και τα μεγαλύτερα όμορα νησιά, είτε από την ηπειρωτική χώρα, καθώς στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι απαραίτητη η προμήθεια διά θαλάσσης βασικών αγαθών καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η εξάρτηση των νησιών για την τροφοδοσία τους με βασικά αγαθά όπως τα καύσιμα (πετρέλαιο και βενζίνη) ή ακόμη και το νερό από την ηπειρωτική χώρα είναι ιδιαίτερα υψηλή και σε συνδυασμό με το αυξημένο μεταφορικό κόστος και την έλλειψη ανταγωνισμού έχει ως συνέπεια το σχετικά υψηλό κόστος διάθεσής τους.

Εξαιτίας δε της γεωγραφικής τους θέσης καθίσταται δύσκολη η απρόσκοπτη και συνεχής πρόσβαση από και προς τα νησιά, η οποία σε πολλές περιπτώσεις κοστίζει δυσανάλογα περισσότερο σε σχέση τουλάχιστον με ότι ισχύει στις μεταφορές στην ηπειρωτική χώρα. Τα δρομολόγια των πλοίων και αεροπλάνων (όπου υφίσταται αεροπορική σύνδεση), δεν έχουν πάντα σταθερή και επαρκή συχνότητα, ενώ δεν υφίσταται αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου των τιμών, με αποτέλεσμα αυτές να διαμορφώνονται υπό την επήρεια της δεσπόζουσας θέσης του ολιγοπωλιακού ή και μονοπωλιακού καθεστώτος παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς και των επί μέρους πολιτικών τιμολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών και του ΦΠΑ.

Κατά τη διάρκεια του χρόνου η προσπελασιμότητα των νησιών διαφοροποιείται αισθητά σε ό,τι αφορά τόσο τα αεροπορικά, όσο και τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια (εποχικότητα). Τόσο οι θαλάσσιες, όσο και οι αεροπορικές μεταφορές δεν παρέχουν επαρκείς ενδοπεριφερειακές συνδέσεις **σε ποσότητα, ποιότητα και χρονική διάρκεια**.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, τα λιμάνια του Αιγαίου λειτουργούν ως ένα ισχυρά ιεραρχημένο σύστημα με κέντρο τον Πειραιά και ακτινωτές συνδέσεις του με τα επιμέρους νησιά. Τα λιμάνια είναι κυρίως μεικτά, εκτός συγκεκριμένων περιπτώσεων στα μεγάλα νησιά. Παρουσιάζεται το φαινόμενο της έλλειψης ενδοπεριφερειακών συνδέσεων των νησιών, καθώς το σύστημα των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών βασίζεται κυρίως σε κυκλικά δρομολόγια με αφετηρία και τερματισμό μεγάλα αστικά κέντρα όπως η Αττική. Παρατηρείται αρκετά συχνά το φαινόμενο της αδυναμίας μετακίνησης, χωρίς τη μεσολάβηση κάποιου ενδιάμεσου σταθμού, είτε με αεροπλάνο, είτε με πλοίο, καθώς απουσιάζουν οι ενδοπεριφερειακές κομβικές ανταποκρίσεις. Αυτό επηρεάζει αρνητικά τόσο τις εμπορικές ανταλλαγές μεταξύ των νησιών όσο και την πρόσβαση στο διοικητικό κέντρο της νησιωτικής περιοχής.

Πολλά από τα νησιά μας διαχρονικά εμφανίζουν σημαντικά προβλήματα στη μεταφορική διασύνδεσή τους με την ηπειρωτική χώρα καθώς και με τα γειτονικά τους νησιά. Ιδιαίτερα οι κάτοικοι των μικρότερων νησιών είναι εξαρτημένοι, είτε από την πρωτεύουσα του νομού ή/και τα μεγαλύτερα όμορα νησιά, είτε από την ηπειρωτική χώρα, καθώς στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι απαραίτητη η προμήθεια διά θαλάσσης βασικών αγαθών καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Στα νησιωτικά συμπλέγματα παρατηρείται ακόμα και το φαινόμενο της “διπλής νησιωτικότητας”, όπου τα μικρότερα νησιά κινούνται ως δορυφόροι των μεγαλύτερων (πχ. Βόρειο Αιγαίο, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Νησιά Ιονίου).

#### **Όλα τα παραπάνω συνιστούν αυξημένο κόστος που εκφράζεται ως:**

► Κόστος σε χρόνο, καθώς η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων εξαρτάται από την πυκνότητα των δρομολογίων, το μήκος της διαδρομής και το πλήθος των ενδιάμεσων προσεγγίσεων (κυρίως στην περίπτωση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων). Τα δρομολόγια (κυρίως πλοίων αλλά και αεροπλάνων), για τα μεγαλύτερα νησιά και για εκείνα που παρουσιάζουν τουριστική κίνηση κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, μπορεί να είναι καθημερινά, ενώ για τα μικρότερα μερικές φορές την εβδομάδα, ενώ ορισμένα από αυτά δεν έχουν καμία άμεση συγκοινωνία με την πρωτεύουσα ή την ηπειρωτική χώρα. Αν συνυπολογιστεί και ο πολλαπλασιασμός χρόνου μεταφοράς (στην περίπτωση της δια θαλάσσης σύνδεσης) σε σύγκριση με τις χερσαίες μεταφορές, διαπιστώνεται η δυσχερής θέση των νησιών σε σχέση ακόμα και με τις πιο απομονωμένες ηπειρωτικές περιοχές. Η αεροπορική σύνδεση για σημαντικό αριθμό νησιών μειώνει για τους πολίτες κατά πολύ το κόστος σε χρόνο, αλλά αυξάνει το κόστος σε χρήμα.

► Κόστος οικονομικό, τόσο για τους κατοίκους όσο και για τις επιχειρήσεις. Η παρεμβολή της θάλασσας συνεπάγεται αυξημένο μεταφορικό κόστος, μεταφόρτωση και χρήση πολλαπλών μεταφορικών μέσων, αλλά και ασυνεχή ροή. Όλα αυτά επιβάλλουν τη δημιουργία αυξημένων αποθεμάτων στις επιχειρήσεις, καθώς παρατηρείται καθυστέρηση και εμπόδια στην απρόσκοπτη τροφοδοσία τους. Τέλος, η αδυναμία δημιουργίας οικονομιών κλίμακας και συγκέντρωσης, λόγω του κατακερματισμού του χώρου, έχει ως αποτέλεσμα αυξημένες τιμές στα παραγόμενα και προσφερόμενα αγαθά και υπηρεσίες.

#### **Γ. Προβλήματα σε υποδομές**

Πέραν των διαθέσιμων μέσων μεταφοράς (πλοία και αεροπλάνα), βασικός παράγοντας για την εδαφική συνοχή των νησιών είναι και **οι υπάρχουσες υποδομές εξυπηρέτησης** των μέσων αυτών. Παρά τις σημαντικές βελτιώσεις ή και προσθήκες που πραγματοποιήθηκαν τις προηγούμενες δεκαετίες και εξακολουθούν να πραγματοποιούνται τόσο στα κύρια λιμάνια των νησιών, όσο και σε κάποια από τα δευτερεύοντα, απομένουν ακόμα πολλά να γίνουν, ώστε να βελτιωθεί η πρόσβαση και κυκλοφορία, να δημιουργηθούν νέοι χερσαίοι λιμενικοί χώροι και σύγχρονες υποδομές εξειδικευμένων υπηρεσιών (αποθήκευσης, τηλεπικοινωνιών κ.λπ.).

Χαρακτηριστικά, στα μικρότερα νησιά, τα λιμάνια αποτελούν απλώς προβλήτες πρόσδεσης των σκαφών, που μόνο μερικώς εξασφαλίζουν την ασφαλή πρόσδεση και παραμονή των πλοίων, σύμφωνα με τις σύγχρονες απαιτήσεις και προδιαγραφές. Σε πολλές περιπτώσεις, η λειτουργία τους εξαρτάται από τις εκάστοτε καιρικές συνθήκες. Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζουν και τα τουριστικά λιμάνια και τα αλιευτικά καταφύγια. Δεδομένου ότι, η πλουτοπαραγωγική πηγή των νησιών είναι ο τουριστικός τομέας, ο

αριθμός των υποδομών αυτών μολονότι θεωρείται μεγάλος, δεν επαρκεί για την κάλυψη όλων των αναγκών των νησιών. Πρέπει δε να αναφερθεί ότι, σε μεγάλο αριθμό νησιών διατίθενται για ελλιμενισμό τουριστικών και αλιευτικών σκαφών και τμήματα (προβλήτες) των επιβατικών τους λιμένων. Σε πολλές περιπτώσεις, εμφανίζονται οργανωτικές αδυναμίες και δυσλειτουργίες των φορέων διαχείρισης των λιμανιών για διάφορους λόγους που σχετίζονται με τη χωροθέτηση, την ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης, αλλά και το ίδιο το καθεστώς λειτουργίας τους. Ενίοτε καταγράφονται και προβλήματα υψηλής και ανεξέλεγκτης τιμολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών όπου συνήθως το αυξημένο κόστος μεταφέρεται στους χρήστες (επιβάτες, καταναλωτές, νησιώτες πολίτες και επιχειρηματίες).

Τα παραπάνω προβλήματα οφείλονται μεταξύ άλλων, **στην έλλειψη εκπόνησης εθνικής λιμενικής πολιτικής** και **ενιαίου σχεδιασμού αλλά και ελέγχου των λιμενικών υπηρεσιών**, αλλά και στη διακοπή επιτέλεσης του ανεξάρτητου ελεγκτικού και ρυθμιστικού της ρόλου της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, καθώς εδώ και περίπου ένα χρόνο της αφαιρέθηκαν οι αντίστοιχες αρμοδιότητες. Το πρόβλημα μπορεί να επιδεινωθεί περαιτέρω με τον τρόπο που έχει επιλεγεί να αξιοποιηθούν τα μεγάλα λιμάνια της χώρας μέσω πώλησης των πλειοψηφικών πακέτων μετοχών των Οργανισμών τους και όχι μέσω παραχώρησης των επί μέρους λιμενικών δραστηριοτήτων τους, όπως ισχύει άλλωστε στη συντριπτική πλειοψηφία των μεγάλων λιμένων της Ευρώπης και του κόσμου και μάλιστα χωρίς κατάλληλους όρους και προϋποθέσεις που να διασφαλίζουν ότι δεν θα οδηγηθούμε σε ολιγοπωλιακά καθεστώτα και εκμετάλλευση δεσποζουσας θέσης από επενδυτές οι οποίοι ασκούν παράλληλες δραστηριότητες συναφείς με τη διαχείριση των λιμένων που θέτουν υπό τον έλεγχό τους.

Όσον αφορά στις αερομεταφορές, οι υποδομές είναι περισσότερο ικανοποιητικές σε σχέση με τους λιμένες, σε κάθε περίπτωση όμως, ο βαθμός προσπελασιμότητας προσδιορίζεται από τις συχνότητες των δρομολογίων πρωτίστως και δευτερευόντως από το επίπεδο των υποδομών.

Είναι εμφανή λοιπόν τα προβλήματα στις υποδομές των λιμανιών, καθώς και οι ελλείψεις στις ευρύτερες υποδομές που επηρεάζουν τις μεταφορές. Παράλληλα, παρατηρούνται ανεπαρκείς συνδέσεις, χαμηλής αξιοπιστίας δρομολόγια, αναντίστοιχο κόστος σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς, μεγάλοι χρόνοι διαδρομής κ.λπ. Τα προβλήματα αυτά επιτείνονται από την έλλειψη ενιαίου κέντρου συντονισμού και από την πολυαρχία, καθώς εμπλέκονται αποσπασματικά και χωρίς ενιαία πολιτική Υπουργεία, Περιφέρειες, Δήμοι και μια πληθώρα υπηρεσιών.

#### **Δ. Υφιστάμενη Κατάσταση στην αγορά των νησιωτικών μεταφορών**

Η αγορά των νησιωτικών μεταφορών λειτουργεί υπό ολιγοπωλιακές συνθήκες, με προβληματική συμπεριφορά στο επίπεδο του ανταγωνισμού, στο επίπεδο της προσφοράς υπηρεσιών ακτοπλοΐας και αεροπλοΐας αλλά και στη δυνατότητα εισόδου νέων παικτών (επιχειρήσεων).

Στη συγκεκριμένη αγορά εμφανίζονται υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου αλλά και έλλειμμα γνώσης (κόστος επένδυσης, υποχρεώσεις ετήσιας λειτουργίας, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, κλπ.). Συνεπώς, τα όποια μέτρα πολιτικής ληφθούν για την εξυγίανση της συγκεκριμένης αγοράς, θα πρέπει να στοχεύουν στην εισαγωγή ανταγωνιστικών πρακτικών, προς όφελος του χρήστη, και στον έλεγχο των

αντι-ανταγωνιστικών μεθόδων όπως συμφωνίες, κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, κ.λπ.

Από την άλλη μεριά ο σχεδιασμός και η παρακολούθηση των εφαρμοστέων πολιτικών για τις νησιωτικές μεταφορές γίνεται από την πλευρά της Πολιτείας μάλλον **αποσπασματικά** και **συγκυριακά**. Δεν υφίσταται ενιαίο και επιτελικό σύστημα λήψης αποφάσεων, καθώς το σύστημα διακυβέρνησης είναι κατακερματισμένο μεταξύ διαφορετικών υπουργείων και φορέων (π.χ. Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών), που ασκούν παράλληλες ή επικαλυπτόμενες αρμοδιότητες, ενώ δεν υπάρχει κάποιο αξιόπιστο σύστημα καταγραφής, διάθεσης και αξιοποίησης δεδομένων (π.χ. δεδομένα κίνησης επιβατών, διακίνησης φορτίων, τιμών εισιτηρίων και ναύλων κλπ.).

### **Ε. Ακτοπλοΐα**

Η ακτοπλοΐα έχει ήδη δοκιμαστεί κατά το παρελθόν από διάφορες συγκυρίες όπως η πανδημία και πλέον πρόσφατα η ενεργειακή κρίση και η αύξηση των τιμών των καυσίμων και σε συνδυασμό με τις ιδιαιτερότητές της και τα πάγια προβλήματα που αντιμετωπίζει σε μεγάλο βαθμό και εξαιτίας του ίδιου του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας της, κινδυνεύει να υποστεί ανεπανόρθωτη ζημία με ανυπολόγιστες συνέπειες στην συνοχή των νησιών μας, στην εργασία και στα εθνικά μας συμφέροντα.

Οι τιμές των εισιτηρίων αυξάνονται διαρκώς και ανεξέλεγκτα, ενώ το πρόβλημα αναμένεται να επιδεινωθεί στο άμεσο μέλλον, όχι μόνον από την αύξηση του κόστους των καυσίμων, αλλά και από το πρόσθετο κόστος που αναπόφευκτα θα επιφέρει η εφαρμογή των αγοροκεντρικών μέτρων φορολόγησης των καυσίμων και επιβολής αγοράς δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γνωστών και ως Fit for Fifty Five. Ήδη τα ακτοπλοϊκά εισιτήρια έχουν σημειώσει αυξήσεις κατά την πρόσφατη δρομολογιακή περίοδο, που σε ορισμένες περιπτώσεις προσέγγισαν ακόμη και το 50%. Ενδεικτικές της κρισιμότητας της κατάστασης που διαμορφώνεται είναι οι ανησυχίες που έχουν καταγραφεί από τους ίδιους τους ακτοπλοούς, οι οποίοι προειδοποιούν ότι αν δεν ληφθούν κατάλληλα μέτρα τα αμέσως επόμενα χρόνια το κόστος των εισιτηρίων θα είναι απαγορευτικό για τη συνέχιση των δρομολογίων και όχι μόνον σε γραμμές χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος.

Τα προβλήματα εντείνονται από το γεγονός ότι υπάρχει έντονη **εποχική ζήτηση** και **ανάγκη** διαφοροποίησης της προσφοράς σε σχέση με τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Υπάρχει σαφώς ένα κενό βιωσιμότητας των επιχειρήσεων στις γραμμές χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος («άγονες γραμμές»), καθώς και μη ορθολογική τιμολόγηση των υπηρεσιών στις βιώσιμες γραμμές υψηλής ζήτησης. Η πολιτεία οφείλει να καλύψει με συγκεκριμένους μηχανισμούς αυτά τα κενά, λαμβάνοντας μέτρα για την αντιμετώπισή τους.

Το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας που θα μπορούσε να αποτελέσει μία σημαντική πηγή ενίσχυσης της συνδεσιμότητας των νησιών, δεν έχει ακόμη αξιοποιηθεί, καθώς σε αυτό δεν προβλέπονται ειδικές δράσεις για τις θαλάσσιες ή εναέριες συνδέσεις και διασυνδέσεις των νησιών μας, ενώ δεν υπάρχει οποιαδήποτε εν γένει πρόβλεψη για τη ναυτιλία. Ειδικότερα για την ακτοπλοΐα, η μόνη αναφορά στο Πρόγραμμα Ελλάδα 2.0 περιορίστηκε στη διάθεση ενός μόλις εκατομμυρίου ευρώ για την εκπόνηση μίας ακόμη μελέτης, ενώ ακόμη αναμένουμε την τροποποίησή του, σύμφωνα με την σχετική δέσμευση του αρμόδιου Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής

Πολιτικής, κ. Γ. Πλακιωτάκη, περί διάθεσης σημαντικών κονδυλίων ενίσχυσης της ακτοπλοΐας.

Το υφιστάμενο δε νομοθετικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα (κυρίως μέσω του νόμου 2932/2001 ως ισχύει), παρότι όταν τέθηκε σε εφαρμογή ήταν αρκετά καινοτόμο και λειτούργησε για αρκετά χρόνια ικανοποιητικά, πλέον δεν εξασφαλίζει αποτελεσματική αντιμετώπιση των προαναφερόμενων προβλημάτων. Όπως εφαρμόζεται μάλιστα σήμερα, παρέχει το υπόβαθρο για χρήση των διαθέσιμων πόρων («χρηματοδότηση άγονων γραμμών»), με τρόπο μάλλον συγκυριακό, διαισθητικό και εν τέλει μη αποδοτικό, ενώ οι προσκλήσεις και οι αντίστοιχες συμβάσεις αναθέσεις δημόσιας υπηρεσίας γίνονται με ad hoc με μη θεσμοθετημένους όρους και προϋποθέσεις, ενίοτε μάλιστα κατά παρέκκλιση των υφιστάμενων κείμενων διατάξεων περί προμηθειών του δημοσίου. Σημειώνεται ότι, αν και ο ετήσιος προϋπολογισμός για τη μίσθωση πλοίων για την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών γραμμών χαμηλού εμπορικού ενδιαφέροντος έχει πολλαπλασιαστεί μέσα στα 20 περίπου χρόνια που εφαρμόζεται το καθεστώς επιδοτήσεων, εντούτοις η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών όπως και η ελάχιστη αποδεκτή συχνότητα δρομολογίων βαίνουν μειούμενα, όπως άλλωστε και η ικανοποίηση των χρηστών.

Το μέτρο του Μεταφορικού Ισοδυνάμου είναι η μοναδική ουσιαστική παρέμβαση για την ενίσχυση της εδαφικής συνοχής των νησιών που εφαρμόστηκε τα τελευταία χρόνια και το οποίο αποδεδειγμένα χαίρει της εκτίμησης των νησιωτών, παρά τα όποια προβλήματα έχουν προκύψει κατά την τελευταία κυρίως διετία, αναφορικά με τη συνέπεια στους χρόνους αποπληρωμής. Η πρόσφατη επέκταση εφαρμογής του μέτρου, έστω και σε μικρή κλίμακα, συμπεριλαμβάνοντας στους δικαιούχους ορισμένες κατηγορίες επιχειρήσεων της Κρήτης, είναι θετική εξέλιξη, αλλά η ευρύτερη προσθήκη δικαιούχων (μόνιμα ή περιστασιακά διαμενόντων στο σύνολο των ελληνικών νησιών, φοιτητών, οχημάτων κλπ.) θεωρείται πλέον επιβεβλημένη.

Συμπερασματικά, μετά και την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, δεν παρατηρήθηκαν όπως θα αναμενόταν σημαντικές αλλαγές στο επίπεδο εξυπηρέτησης, ούτε αξιοσημείωτη πτώση των τιμών, όπως συνέβη σε άλλες βιομηχανίες. Οι νησιώτες, δεν βίωσαν ουσιαστική βελτίωση στο επίπεδο της παρεχόμενης υπηρεσίας ούτε ουσιαστική μείωση των τιμών των ναύλων.

### **ΣΤ. Συμπεράσματα**

Τα βασικά συμπεράσματα, σε σχέση με τις δυνατότητες αντιμετώπισης του ζητήματος ενίσχυσης της νησιωτικής εδαφικής συνοχής διατυπώνονται στο πλαίσιο πρόσφατων συνεδρίων και ψηφισμάτων των κεντρικών φορέων της αυτοδιοίκησης. Σύμφωνα με αυτά, οι βασικές αρχές για την αντιμετώπιση του προβλήματος των μεταφορών στον νησιωτικό χώρο συνοψίζονται ως κάτωθι:

1. Οι μεταφορές στον νησιωτικό χώρο αφορούν σε όλα τα μέσα μεταφοράς και επομένως πρέπει να ληφθούν μέτρα για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με τον συντονισμό και διαφορετικών μέσων: πλοίων, αεροπλάνων, υδροπλάνων, ελικοπτέρων.
2. Οι μεταφορές στον νησιωτικό χώρο πρέπει να διασφαλίζουν την απρόσκοπτη και διαρκή σύνδεση των νησιών, τόσο με τα μεγάλα αστικά κέντρα (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος, Κρήτη), όσο και μεταξύ τους.

3. Η Πολιτεία έχει την υποχρέωση να διασφαλίζει συνδέσεις με επαρκή συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία και ανεκτό οικονομικό αντίτιμο σε όλους τους πολίτες της χώρας, επομένως και στους κατοίκους των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η πρόσβαση των πολιτών στις υπηρεσίες μεταφορών αποτελεί δημόσιο αγαθό και δικαίωμα που δεν μπορεί να υπακούει αποκλειστικά στη λογική της ανάλυσης οικονομικού κόστους – ωφέλειας.

4. Οι μεταφορές αποτελούν για τα νησιά «επιταχυντή οικονομικής ανάπτυξης με κρίσιμες συνέπειες για την απασχόληση και την άρση του αποκλεισμού», καθώς η εξασφάλιση επαρκών και ποιοτικών μεταφορικών υπηρεσιών είναι ζωτικής σημασίας για την εδαφική συνοχή και την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών.

5. Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν υπηρεσία Γενικού Οικονομικού Ενδιαφέροντος, δεδομένου ότι διασφαλίζουν την κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική αλλά και γεωγραφική συνοχή του εθνικού χώρου. Σ' αυτή τη βάση πρέπει να δομηθεί η σχέση με την Πολιτεία, αλλά και με την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την εξασφάλιση «καθολικής υπηρεσίας», δηλαδή μίας ελάχιστης εγγυημένης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος που θα παρέχεται σε κάθε χρήστη, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική του θέση και σε προσιτή τιμή.

6. Η έννοια του δημόσιου αγαθού περιλαμβάνει την αρχή της οικονομικά προσιτής (μεταφορικής) υπηρεσίας για το σύνολο του νησιωτικού πληθυσμού.

**Σύμφωνα με τις παραπάνω αρχές, ειδικότερα για την ακτοπλοΐα θα μπορούσαν να εξεταστούν οι εξής προτάσεις:**

- i. **Το πρόβλημα των μεταφορών στα νησιά δεν είναι ζήτημα μόνο πλοίων.** Η πολιτική που μέχρι σήμερα είχε επίκεντρο το πλοίο, θα πρέπει να αντικατασταθεί από μια πολιτική ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου και ενιαίου συστήματος μεταφορών, με τον συντονισμό διαφορετικών μέσων μεταφοράς (πλοίο- πλοίο, πλοίο-υδροπλάνο, πλοίο αεροπλάνο κλπ.). Η δημιουργία Οργανισμού Νησιωτικών Μεταφορών, σε επιτελικό επίπεδο είναι απαραίτητη ώστε να οργανωθεί αποτελεσματικά ο προγραμματισμός, ο σχεδιασμός, ο συντονισμός, και η παρακολούθηση του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς, θαλασσίων και αεροπορικών, στον νησιωτικό χώρο. Ένας τέτοιος επιτελικός Οργανισμός θα μπορούσε να γεφυρώσει τις επικαλύψεις και τα κενά αρμοδιοτήτων, αλλά και την έλλειψη συντονισμού μεταξύ των επί μέρους οργανικών μονάδων των υπουργείων που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές και να ασκεί κεντρικά και αποτελεσματικά το έργο του σχεδιασμού, ελέγχου και ρύθμισης των νησιωτικών μεταφορών, με συστηματική καταγραφή και επεξεργασία δεδομένων από εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό. Ως ένα ενδιάμεσο βήμα θα ήταν ενδεικτικά σκόπιμη η υπαγωγή της Διεύθυνσης Θαλασσίων Συγκοινωνιών (σήμερα αποτελεί Υπηρεσία του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής) στη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.
- ii. Το μέτρο του Μεταφορικού Ισοδύναμου (M.I.) πρέπει να επεκταθεί και στους ναύλους των οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων και των Ι.Χ. οχημάτων), ενώ στις κατηγορίες των δικαιούχων όλων των μέτρων του M.I. είναι απαραίτητο να συμπεριληφθούν όλοι οι κάτοικοι των νησιών, μόνιμως και περιστασιακώς διαμένοντες (όχι μόνον όσοι υπάγονται σε νησιωτικές ΔΟΥ), εντάσσοντας

τουλάχιστον και εκείνους που είναι εγγεγραμμένοι ως δημότες νησιού ή κατέχουν ακίνητη περιουσία σε νησί.

- iii. Είναι πλέον σκόπιμη η εξέταση ενός συστήματος επιδότησης όλων των εισιτηρίων των μεταφορικών μέσων με τα οποία συνδέονται τα νησιά μας με την ηπειρωτική χώρα αλλά και μεταξύ τους, πέραν του μέτρου του Μεταφορικού Ισοδύναμου, έστω και πιλοτικά και στο πλαίσιο αντιμετώπισης των δυσμενών συνεπειών της αύξησης του κόστους των καυσίμων και επομένως και των τιμών των εισιτηρίων, ώστε να τονωθεί η ανταγωνιστικότητα των νησιών και να ανακάμψει η τουριστική βιομηχανία, με παράλληλα οφέλη και για την ακτοπλοϊκή και αεροπορική δραστηριότητα που επίσης έχει πληγεί σημαντικά.
- iv. Θέσπιση χαμηλών συντελεστών Φ.Π.Α. 6% για τους επιβάτες και 13% για τα οχήματα στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις, προκειμένου να περιοριστεί το κόστος προσβασιμότητας στα νησιά και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά της οικονομίας τους.
- v. Επαναπροσδιορισμός και επανασχεδιασμός των Ακτοπλοϊκών Μεταφορών, μετά από διαβούλευση, με τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην αποτύπωση των προδιαγραφών της μεταφορικής υπηρεσίας που απαιτείται για την ανάπτυξη του τόπου τους. Οι προδιαγραφές αφορούν τον σαφή προσδιορισμό, -κάνοντας χρήση ποιοτικών και ποσοτικών κριτηρίων και δεικτών- του απαραίτητου επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης των νησιών, συγκεκριμένης ποιότητας και προσιτής τιμής.
- vi. Αναμόρφωση, τεκμηρίωση και εκσυγχρονισμός του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου περί καθορισμού ανώτατης επιτρεπόμενης τιμολόγησης των ναύλων της ακτοπλοΐας, καθώς και η θέσπιση συστήματος ελέγχου των τιμών, ώστε να περιοριστεί η ανεξέλεγκτη αύξησή τους και η εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης των μονοπωλίων ή ολιγοπωλίων παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.
- vii. Το σύστημα και το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας, των επιδοτήσεων και συμβάσεων παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος («άγονες γραμμές») χρήζει εκσυγχρονισμού, ανανέωσης και επικαιροποίησης, με θέσπιση τεκμηριωμένων και αναλογικών κανόνων και προδιαγραφών, κατόπιν ευρείας διαβούλευσης και επιστημονικής τεκμηρίωσης, με τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, κοινωνικών φορέων, ακαδημαϊκών ιδρυμάτων και ειδικών, με χρήση μεθόδων λήψης απόφασης βάσει μετρήσιμων δεδομένων και στοιχείων. Ο βαθμός παρέμβασης του κράτους πρέπει κυρίως να εξαρτάται από παράγοντες που σχετίζονται με τις τοπικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες, με βάση αντικειμενικούς δείκτες προσδιορισμού νησιωτικών χαρακτηριστικών σχετικών με την οικονομική ανάπτυξη, την προσβασιμότητα, τον πληθυσμό, την ποιότητα υποδομών και υπηρεσιών κ.ο.κ.. Θα μπορούσε στο πλαίσιο αυτό να εξεταστεί η επιδότηση ναυπήγησης πλοίων υπό τη δέσμευση πολυετών συμβάσεων παροχής μεταφορικού έργου με σταθμισμένες και ελεγχόμενες τιμές ναύλων.
- viii. Αναθεώρηση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου για τον καθορισμό των λιμενικών τελών από Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε., ώστε οι αντίστοιχες τιμολογήσεις να προβλέπεται να γίνονται με τρόπο αναλογικό, δίκαιο, ομοιόμορφο και απόλυτα τεκμηριωμένο και διαφανή.

**Δεν είναι «η Ελλάδα και τα νησιά της» αλλά «η Ελλάδα με τα νησιά της».** Τα νησιά της χώρας, όπως και οι υπόλοιπες ηπειρωτικές περιοχές της και ο θαλάσσιος χώρος που τα περιβάλλει και τα συνδέει, και κυρίως οι άνθρωποι που ζουν σε αυτά, συνθέτουν ένα ενιαίο, αδιαίρετο αλλά και ξεχωριστό και ιδιαίτερο σύνολο, την Ελλάδα.

Ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος δικαίου, όπως η Ελλάδα, οφείλει λοιπόν να λαμβάνει συνεχώς τα κατάλληλα μέτρα που να αμβλύνουν διαρκώς τις ανισότητες που επιφέρει η «νησιωτικότητα» μεταξύ των νησιωτικών περιφερειών και της ηπειρωτικής χώρας, στο πλαίσιο της αυτονόητης επιδίωξης της κοινωνικής, οικονομικής και εδαφικής συνοχής της χώρας.



## **Z. Νησιωτική Πολιτική – Εργαλεία εδαφικής συνοχής για τα νησιά**

**Εισηγητής: Νικόλαος Ηγουμενίδης**

Ανάμεσα στα εργαλεία και στους στόχους, που χρειάζεται να αναπτυχθούν για τη νησιωτική πολιτική και την εδαφική συνοχή των νησιών, είναι η ενίσχυση των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης στα νησιά, η διασύνδεση των νησιών με πολιτικές βιώσιμης ανάπτυξης, ο ψηφιακός μετασχηματισμός των νησιωτικών επιχειρήσεων, η ενίσχυση της παραγωγικότητας, της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας, η δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας και η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής σε κάθε νησί και οι θεσμοί πολυεπίπεδης διακυβέρνησης για την προώθηση της νησιωτικής ανάπτυξης, με διυπουργικά όργανα και συνέργειες.

Κρίνεται επιτακτική σήμερα μια πραγματική ευρωπαϊκή ατζέντα και μια ευρωπαϊκή στρατηγική, για την κατάρτιση ενός συμφώνου για τα νησιά. Πρόκειται για μια μεγάλη πρόκληση, μια μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα, στα πρότυπα της περιφερειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία αποδεδειγμένα δεν καλύπτει τα ιδιαίτερα προβλήματα των νησιών μας.

Απαιτείται η επαναξιολόγηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις και μια πιο ευέλικτη προσέγγιση, ιδίως όσον αφορά στις αεροπορικές και θαλάσσιες εταιρείες, που δραστηριοποιούνται σε νησιωτικές περιοχές.

Επιπλέον, θα πρέπει να ενσωματωθεί ως όρος η κατηγοριοποίηση των νησιών, με βάση τα αναπτυξιακά και ειδικά τους χαρακτηριστικά και ανάγκες. Πρέπει σήμερα να προχωρήσει η ενδονησιωτική συγκοινωνία, που είναι βασικό πρόβλημα για τα μικρά νησιά και τους κατοίκους, οι οποίοι αναγκάζονται να μετακινηθούν στο μεγαλύτερο νησί, για να διεκπεραιώσουν υποθέσεις ή για θέματα που αφορούν στην προσωπική, την οικογενειακή και την κοινωνική τους υγεία.

Χρειάζεται να αναπτυχθεί ένας θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι στόχοι της βιωσιμότητας και της αειφορίας στην ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού.

Πρέπει η ρήτρα νησιωτικότητας να σταματήσει να παραμένει γράμμα κενό και ανεφάρμοστη. Πρέπει να υπάρξει πλήρης και οριζόντια εφαρμογή της ρήτρας νησιωτικότητας, όχι μόνο στα νομοσχέδια που θεσπίζονται και κατατίθενται, αλλά σε όλες τις αποφάσεις της εκτελεστικής εξουσίας και της δημόσιας διοίκησης.

Είναι κοινός τόπος πλέον ότι το μόνο μέτρο που στηρίζει τους νησιώτες, είναι το μεταφορικό ισοδύναμο, ιδίως τώρα με την αύξηση στην τιμή των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων. Γι' αυτό και τα τεχνικά προβλήματα, που προβάλλονται το τελευταίο διάστημα και φρενάρουν το μεταφορικό ισοδύναμο, θα πρέπει να αρθούν.

Πρέπει επίσης να αξιοποιηθεί και να συνυπολογιστεί η βιοποικιλότητα των νησιών μας, λαμβάνοντας υπόψη και την κλιματική αλλαγή και τις αλλαγές, που φέρνει στην ύδρευση των νησιών.

Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για το δημογραφικό και γι' αυτό προτείνεται η σύσταση ειδικής επιτροπής σε ανώτατο επίπεδο, η οποία θα ασχοληθεί αποκλειστικά με το δημογραφικό των νησιών. Χρειάζονται κίνητρα για πολύτεκνες οικογένειες ή για

δημιουργία οικογένειας, όπως επίδομα για τα τέκνα, κάποιο ποσό κάθε μήνα για την εκπαίδευσή τους, για να μπορούν να μεταβαίνουν από και προς ένα μεγάλο νησί, για να παίρνουν την απαιτούμενη εκπαίδευση ή άλλα εφόδια που χρειάζονται.

Χρειάζεται η επαναφορά των μειωμένων συντελεστών Φ.Π.Α., φορολογικά κίνητρα και η κατάργηση του ΕΝΦΙΑ, καθώς και ειδικά κίνητρα για το ιατρικό προσωπικό.

Μεταξύ άλλων ενεργειών, τονίζεται η υποστήριξη των δήμων στη λειτουργία των ενεργειακών κοινοτήτων, η άρση της υποστελέχωσης των τεχνικών υπηρεσιών, ειδικό πρόγραμμα για το νησιώτικο επιχειρείν σε νησιά μέχρι 5.000 κατοίκους, με ειδικά κίνητρα, όχι απαραίτητα μόνο φορολογικά αλλά και άλλα.

Αναφορικά με την Κοινή Αγροτική Πολιτική (Κ.Α.Π.), πρέπει να θεσπιστεί ένα ελάχιστο κόστος λειτουργίας για κάθε δήμο, ανεξάρτητα από το πόσους κατοίκους έχει. Από κει και πέρα, να υπάρχει ένας συντελεστής, ο οποίος θα λαμβάνει υπόψη και τον αριθμό των κατοίκων.

Κρίσιμης σημασίας για το μέλλον είναι και η πρόταση για δικτύωση των μεγάλων νησιών της Μεσογείου. Μέσω της δικτύωσης των μεγάλων νησιών της Μεσογείου, η χώρα μας μπορεί να αποτελέσει τον βασικότερο πόλο για μια κοινή ευρωπαϊκή νησιωτική πολιτική, που να στηρίζεται στα ιδιαίτερα πολιτιστικά χαρακτηριστικά και στις αξίες της νησιωτικότητας, με σαφή στόχο την επεξεργασία ειδικών αναπτυξιακών πολιτικών.

#### **IV. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

Οι ανωτέρω Εισηγήσεις, έγιναν δεκτές, ομόφωνα, κατά τη συνεδρίαση της 19<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2022, και συναπαρτίζουν την Έκθεση της Υποεπιτροπής, η οποία κατατίθεται στην Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Περιφερειών και αποτελεί συνοδό κείμενο της Έκθεσής της.

**Αθήνα, 19 Οκτωβρίου 2022**

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ (ΜΑΝΟΣ) Ν. ΚΟΝΣΟΛΑΣ**

#### **ΤΑ ΜΕΛΗ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ**

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ**

**ΤΣΑΜΠΙΚΑ (ΜΙΚΑ) ΙΑΤΡΙΔΗ**

**ΠΑΝΑΓΗΣ ΚΑΠΠΑΤΟΣ**

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΕΛΕΤΣΗΣ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ**

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΤΣΗΣ**

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**

**ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ**

**ΚΥΡΙΑΚΗ ΜΑΛΑΜΑ**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ**

**ΠΑΝΑΓΙΟΥ (ΓΙΩΤΑ) ΠΟΥΛΟΥ**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ**

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ**

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΑΓΚΗΣ**

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ**

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ**

