



Αθήνα, 18 Ιανουαρίου 2023

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα: «Ποιος είναι ο σχεδιασμός της Ν.Δ. για την καθολική εφαρμογή του μέτρου Μεταφορικού Ισοδύναμου στην Κρήτη;»

Η απελθούσα κυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α. με το ν.4551, (Α'116/02.07.2018), θεσμοθέτησε το μηχανισμό εφαρμογής του Μεταφορικού Ισοδύναμου (Μ.Ι.) προκειμένου το κόστος του επιβάτη και του εμπορεύματος που διασχίζει μια διαδρομή με μέσα θαλάσσιας μεταφοράς να είναι ισοδύναμο με το κόστος της διαδρομής που διασχίζει ένας επιβάτης για την ίδια απόσταση με μέσα χερσαίας μεταφοράς. Για την υλοποίηση του μέτρου θεμελιώδεις έννοιες αποτελούν το Κατώφλι του Μ.Ι και το Αντιστάθμισμα Νησιωτικού Κόστους (Α.ΝΗ.ΚΟ.), που συνιστά το ποσό, που τελικά καταβάλλεται σε κάθε δικαιούχο. Επρόκειτο για μία νομοθετική ρύθμιση που αποτέλεσε την έμπρακτη απόδειξη μιας νέας ανθρωποκεντρικής προσέγγισης στη νησιωτικότητα. Το συγκεκριμένο στρατηγικής σημασίας μέτρο του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. ήταν δυναμικό, θα προσαρμοζόταν στα εκάστοτε δεδομένα και θα επιδέχονταν τροποποιήσεις προκειμένου για την απρόσκοπτη υλοποίησή του. Για αυτό άλλωστε προβλέφθηκε και η δυνατότητα σύναψης προγραμματικών συμβάσεων με δήμους, ανώτατα και τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα, ερευνητικά κέντρα, ινστιτούτα κ.α. Ωστόσο, η Ν.Δ. δε φαίνεται να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις αλλά και στις ανάγκες που προκύπτουν από τις διαρκώς μεταβαλλόμενες οικονομικές συγκυρίες που επιβάλουν την καθολική επέκταση του μέτρου και σε περιοχές που αρχικώς εξαιρέθηκαν μεταξύ των οποίων και η Κρήτη.

Πιο συγκεκριμένα, ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. αντιλαμβανόμενος τη σπουδαιότητα της διαρκούς συλλογής στοιχείων και της ανατροφοδότησης των δεδομένων προκειμένου για την επικαιροποιημένη, ισότιμη και χωρίς αποκλεισμούς εφαρμογή του μέτρου τροποποίησε, σε σύντομο χρονικό διάστημα, διατάξεις του ν.4551/2018 με το ν.4606, (Α' 57/11.4.2019). Έτσι, επέκτεινε το μέτρο του Μ.Ι. στις αεροπορικές μεταφορές ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα και τα νησιά, ενέταξε δύο ακόμα κατηγορίες φυσικών προσώπων, που ενώ δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι νησιού υπό την έννοια του ν.4551 εντούτοις, είχαν τέτοια επαγγελματική σχέση με το νησί, που θεωρούνται δικαιούχοι Α.ΝΗ.ΚΟ., παρείχε τη δυνατότητα υπολογισμού του Α.ΝΗ.ΚΟ. με βάση την τιμή εισιτηρίου με κλίνη και τέλος χορήγησε Α.ΝΗ.ΚΟ. σε ωφελούμενες επιχειρήσεις με έδρα την Κρήτη, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες επαγγελματικές δραστηριότητες στις οποίες προκύπτει

αυξημένο κόστος μεταφοράς. Καθίσταται σαφές ότι ο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. θα συνέχιζε να τροποποιεί το ν.4551 για την εφαρμογή του μέτρου του Μ.Ι. προκειμένου να αρθούν αδικίες που παρουσιάζονταν κατά την πορεία υλοποίησής του.

Αντιθέτως, η κυβέρνηση της Ν.Δ. χρειάστηκε δύο χρόνια μετά την εκλογή της για να κωδικοποιήσει με το ν.4832 (Α' 172/25.09.2021) το ν.4551/2018 χωρίς όμως να επιφέρει τις αναγκαίες τροποποιήσεις που να λαμβάνουν υπόψη τις δυσμενείς οικονομικές συνέπειες της πανδημίας σε νησιά της χώρας μας. Αντιστοίχως, μέχρι και σήμερα δε φαίνεται να αντιλαμβάνεται τις επιπτώσεις της πληθωριστικής κρίσης για τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά που δραστηριοποιούνται και διαμένουν σε νησιά όπως η Κρήτη. Βέβαια, ο αρμόδιος κ. Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής λίγες μέρες πριν τη ψήφιση του ν.4832/2021 είχε δηλώσει ότι αναφορικά με την εφαρμογή του Μ.Ι. για τους επιβάτες της Κρήτης ότι αναμένεται να αποτελέσει στοιχείο αξιολόγησης στο πλαίσιο αναθεώρησης του ν.4551/2018. Μάλιστα, αναφέρθηκε και σε σχετική μελέτη που ανατέθηκε στο Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (Κ.Ε.Π.Ε.). Εν τέλει, στο μέτρο δεν εντάχθηκαν οι επιβάτες της Κρήτης χωρίς όμως να προκύπτουν από την αιτιολογική έκθεση τα δεδομένα βάσει των οποίων στηρίχθηκε η απόφαση αυτή.

Με δεδομένα τα ανωτέρω, τη σπουδαιότητα ενίσχυσης και στήριξης της δυναμικότητας της περιφερειακής οικονομίας της Κρήτης που θα οδηγήσει στην αύξηση της συμβολής της σε όρους εισοδήματος, απασχόλησης και διεθνούς ανταγωνιστικότητας αλλά και την αναγκαιότητα στήριξης των μόνιμων κατοίκων της Κρήτης ούτως ώστε να ανταποκριθούν στις πληθωριστικές πιέσεις

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός

- 1) Σε ποια στοιχεία στηρίζεται η επιλογή να μην ενταχθούν τα νοικοκυριά με μόνιμη κατοικία στη νήσο Κρήτης στο μέτρο του Μ.Ι.;**
- 2) Υφίσταται όντως μελέτη του Κ.Ε.Π.Ε. αναφορικά με την εφαρμογή του μέτρου του Μ.Ι.; Τι συγκεκριμένα προβλέπει η εν λόγω μελέτη αναφορικά με την εφαρμογή του μέτρου του Μ.Ι. στην Κρήτη;**
- 3) Είναι ισοδύναμο το κόστος επιβάτη και εμπορεύματος Κρήτης που διασχίζει τη διαδρομή με μέσα θαλάσσιας μεταφοράς με το κόστος της διαδρομής που διασχίζει ένας επιβάτης για την ίδια απόσταση με μέσα χερσαίας μεταφοράς;**
- 4) Σχεδιάζει να επεκτείνει το μέτρο Μ.Ι. ούτως ώστε δικαιούχοι του Α.ΝΗ.ΚΟ. να είναι και νοικοκυριά που κατοικούν μόνιμα στην Κρήτη;**
- 5) Σχεδιάζει να επεκτείνει το μέτρο Μ.Ι. ούτως ώστε δικαιούχοι του Α.ΝΗ.ΚΟ. να είναι οι επιχειρήσεις που έχουν την κύρια δραστηριότητά τους στην Κρήτη ανεξαρτήτως της επαγγελματικής δραστηριότητας που ασκούν;**

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Μαμουλάκης Χάρης

Αδαμοπούλου Αγγελική
Αλεξιάδης Τρύφωνας
Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος
Βαρδάκης Σωκράτης
Γιαννούλης Χρήστος
Δρίτσας Θεόδωρος
Ηγουμενίδης Νίκος
Θραψανιώτης Εμμανουήλ
Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)
Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)
Μάρκου Κωνσταντίνος
Μπακαδήμα Φωτεινή
Μπαλάφας Γιάννης
Νοτοπούλου Κατερίνα
Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)
Πολάκης Παύλος
Πούλου Παναγιού (Γιώτα)
Ραγκούσης Γιάννης
Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)
Συρμαλένιος Νίκος
Φίλης Νίκος
Φωτίου Θεανώ
Χρηστίδου Ραλλία