

Θέσεις ΣΕΤΕ επί θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

(Οκτώβριος 2019)

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία, ο Τουρισμός συνέβαλε άμεσα στη δημιουργία του 11,7% του ΑΕΠ της χώρας με € 21,6 δισ. (εισερχόμενος τουρισμός, εγχώριος τουρισμός, εισπράξεις από κρουαζιέρα, αερομεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές και επενδύσεις), ενώ συνολικά (άμεσα και έμμεσα) συνέβαλε από 25,7% (47,4 δισ.) έως 30,9% (€ 57,1 δισ.) του ΑΕΠ.

Όμως, την ίδια στιγμή, οι προκλήσεις παραμένουν ισχυρές. Από το 2018 το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον και οι προοπτικές στις ευρωπαϊκές χώρες έχουν επιδεινωθεί, ο διεθνής ανταγωνισμός εντείνεται και οι προσδοκίες του τουριστικού τομέα είναι υψηλές.

Ο ΣΕΤΕ έχοντας Μέλη τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), την Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ), την Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) και την Ένωση Μαρινών Ελλάδας (ΕΜΑΕ) εκπροσωπεί τον Ναυτικό Τουρισμό, ο οποίος έχει άμεση οικονομική επίδραση € 2.280 εκατ. ή 1,3% του ΑΕΠ με άμεση απασχόληση 22.500 θέσεις εργασίας.

Απαιτείται συστηματική προσπάθεια για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού που αποτελεί σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό, είναι πολύ σημαντικός ο ρόλος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για τον τουρισμό.

Ακολουθούν τα κρίσιμα, για τον τουριστικό τομέα, θέματα επί της αρμοδιότητας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

1. Θέματα Υποδομών

Βελτίωση των χερσαίων και λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο εθνικής λιμενικής στρατηγικής. Σημειώνεται πως η κατάσταση των υποδομών συνδέεται και με την ασφάλεια, καθώς υπάρχει κίνδυνος ατυχημάτων σε επιβάτες και σκάφη.

2. Μείγμα οικονομικής πολιτικής που θα βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα

- **Μείωση του ΦΠΑ στην εγχώρια μεταφορά επιβατών** από τον κανονικό (σήμερα 24%) στο μειωμένο συντελεστή (σήμερα 13%). Οι ανταγωνιστές μας κινούνται σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα (βλ. πίνακα). Ο αυξημένος ΦΠΑ δημιουργεί τεράστιο έλλειμμα ανταγωνιστικότητας. Παράλληλα θα πρέπει, άμεσα, **να επανεξετασθεί η, επί της ουσίας, κατάργηση της απαλλαγής καταβολής ΦΠΑ στα επαγγελματικά σκάφη κάτω των 12 μέτρων** (ΠΟΛ.1240/2018 και 1177/2018).

Συντελεστές ΦΠΑ	Ελλάδα	Ιταλία	Ισπανία	Τουρκία	Κύπρος
Διαμονή	13,0%	10,0%	10,0%	8,0%	9,0%
Εστίαση	13,0%	10,0%	10,0%	8,0%/18,0%	9,0%
Μεταφορές επιβατών (εγχώριες)	24,0%	[ex] / 10,0%	10,0%	18,0%	5,0%/9,0%

"[ex]" σημαίνει ότι κάποια αγαθά υπηρεσίες εξαιρούνται από ΦΠΑ ή έχουν μηδενικό συντελεστή

Πηγές:

- χώρες ΕΕ: The Impact of Taxes on the Competitiveness of European Tourism, EC, Oct. 2017
- Τουρκία: Πρεσβεία Τουρκίας στην Αθήνα

- Επανεξέταση της επιβολής του Τέλους Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕΠΑΗ).
- Επανεξέταση μισθωμάτων των υφιστάμενων μαρινών που έχουν ιδιωτικοποιηθεί. Μισθώματα κατά μέγιστο στο 20% των ετήσιων εσόδων και κίνητρα επανεπενδύσεων, ώστε να μην παρακμάζουν τα ακίνητα στα τελευταία έτη των μακροχρόνιων παραχωρήσεων.
- Ένταξη μακροχρόνιων συμβάσεων ελλιμενισμού στις ελληνικές μαρίνες στο πρόγραμμα "Χρυσή Βίζα" (ν.4514/2018).

3. Μείωση γραφειοκρατίας

Απαιτείται μείωση της γραφειοκρατίας με έμφαση:

- Στην έκδοση άδειας επαγγελματικού σκάφους με αξιοποίηση του e-μητρώου σκαφών.
- **Απλοποίηση των διαδικασιών χορήγησης βίζας για υπηκόους τρίτων χωρών**, που από-επιβιβάζονται ως τουρίστες κρουαζιέρας, υποβοηθώντας την Ελλάδα και την Ευρώπη γενικότερα ως σημαντικούς προορισμούς κρουαζιέρας.
- **Στην ίδρυση και λειτουργία Τουριστικών Λιμένων**. 5 έτη για τη δημιουργία μαρίνας, αδυναμία αδειοδότησης υφιστάμενων, εμπλοκή υπηρεσιών, αλληλοεπικάλυψη σχετικών διατάξεων. Απαιτείται επιτάχυνση των διαδικασιών έκδοσης οικοδομικών και λειτουργικών αδειών μέσω αρμόδιας ειδικής Υπηρεσίας και απλούστευση των διατυπώσεων και ελέγχων στα κατά τόπους Λιμεναρχεία και Τελωνεία και δημιουργία περισσότερων πυλών εισόδου για τα σκάφη αναψυχής στη χώρα μας, ώστε να μην ταλαιπωρούνται οι επιβάτες των σκαφών αναψυχής.

4. Ανάπτυξη κρουαζιέρας βάσει μακροχρόνιου σχεδιασμού.

Απαιτείται ευρύτερη συζήτηση για την ανάπτυξη τους κρουαζιέρας. Στο πλαίσιο της σημερινής συνάντησης, επισημαίνουμε τα εξής σημεία:

- Συντονισμός πολιτικών με τη χάραξη μιας ενιαίας και αναπτυξιακής λιμενικής πολιτικής με θεσμικές παρεμβάσεις κυρίως στη λειτουργία σημαντικών προορισμών κρουαζιέρας που διαχειρίζονται από Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία ΝΠΔΔ.

- Ενθάρρυνση καθιέρωσης κινήτρων προσέλκυσης διακίνησης home porting, που θεωρείται ο πλέον προσοδοφόρος τομέας της κρουαζιέρας για την εθνική οικονομία, και προϋποθέτει τόσο τη σωστή ανάπτυξη χερσαίων και λιμενικών υποδομών, όσο και την άψογη λειτουργία και συνεργασία Λιμανιών και Δημόσιων Υπηρεσιών και Οργανισμών μεταξύ τους.
- Εφαρμογή Τιμολογιακών πολιτικών, που είτε εφαρμόζονται από τους Δημόσιους Λιμενικούς Οργανισμούς ή από οποιοδήποτε άλλον δημόσιο φορέα που συνδέεται με τη βιομηχανία της κρουαζιέρας, με τουλάχιστον διετή προειδοποίηση για τυχόν τιμολόγηση νέων υπηρεσιών, ώστε να αποφεύγονται προβλήματα τελευταίας στιγμής στον προγραμματισμό της κρουαζιέρας.
- Εφαρμογή, κατά προτεραιότητα στα λιμάνια αιχμής, συστήματος προγραμματισμού, για την καλύτερη διαχείριση αφίξεων / αναχωρήσεων κρουαζιερόπλοιων (berth allocation system).

5. Παραχώρηση αιγιαλού

Αποτελεί ανάγκη να επανεξεταστεί το νομοθετικό καθεστώς παραχώρησης του αιγιαλού καθώς είναι αδύνατη η εφαρμογή του με τις ισχύουσες προβλέψεις, δημιουργώντας προβλήματα στις επιχειρήσεις και στο λιμενικό σώμα που καλείται να ελέγξει την τήρηση της «νομιμότητας».

6. Συνέργειες μεταξύ των τουριστικών φορέων και του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα

Ανάγκη για οργανωμένη **προβολή** του θαλάσσιου τουρισμού στο εξωτερικό.

7. Περιβαλλοντικά / Βιώσιμη Ανάπτυξη

Θα πρέπει να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις από την υποχρέωση των πλοίων (κυρίως αυτών συμβατικού τύπου) να καταναλώνουν καύσιμα (IFO) μειωμένης περιεκτικότητας θείου 0,5%, από 1/1/2020. Η ναυπήγηση νέων πλοίων φιλικών προς το περιβάλλον μέσω επιδοτήσεων από Ευρωπαϊκά κεφάλαια και παροχής χρηματοδότησης με ανταγωνιστικό κόστος χρήματος, αποτελούν μια ενέργεια στη σωστή κατεύθυνση.