

3271

17 MAR. 2011



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Παπάγου, 16/03/2011

Αριθ. Πρωτ. Β- 555

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Στ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Αναφορών

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Αναφορά.
ΣΧΕΤ: Έγγραφό σας με αριθ.3271/11-2-2011.

Σε απάντηση της Αναφοράς με αριθμό 3271/11-2-2011, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Σταυρ. Καλογιάννης, και η οποία αφορά στο κανονιστικό πλαίσιο εξυπηρέτησης των τακτικών λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν την Ελλάδα με χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. (βάσει σχετικού του 6^{ου} Περιφερειακού Τμήματος Ηπείρου του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας), σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Μέχρι το έτος 2000, η εξυπηρέτηση των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών με προορισμούς σε χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. είχε ανατεθεί κατ' αποκλειστικότητα στον Ο.Σ.Ε. (βάσει του άρθρου 10 του ν. 1906/90). Με το άρθρο 2 του ν. 2671/98 δόθηκε η δυνατότητα, στον Υπουργό Μεταφορών & Επικοινωνιών να ορίσει πρόσθετα δικαιούμενα πρόσωπα για το έργο αυτό. Στο πλαίσιο αυτό, ο Υπουργός συμπεριέλαβε στα δικαιούμενα πρόσωπα και τα γραφεία γενικού τουρισμού και στη συνέχεια (το 2001) αδειοδοτήθηκε – μεταξύ άλλων – το γραφείο γενικού τουρισμού του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Ιωαννίνων Α.Ε.

2.Είναι προφανές, ότι το κύριο ενδιαφέρον των μεταφορέων θα εστιάζόταν στις μεταφορές μεταξύ Ελλάδας & Αλβανίας, δεδομένης της δραστηριοποίησης στην Ελλάδα σημαντικού αριθμού οικονομικών μεταναστών προερχομένων από την Αλβανία, της εγγύτητας των χωρών αλλά και της απουσία επαρκών εναλλακτικών διμερούς μεταφοράς. Οι ιδιαιτερότητες αυτές καθιστούν ελκυστική για τους μεταφορείς τη δραστηριοποίηση στη συγκεκριμένη αγορά και ως εκ τούτου δημιουργήθηκε πίεση και προς το Υπουργείο μας για αύξηση των γραμμών & δρομολογίων, αλλά και αντιδράσεις στους περιορισμούς που ετίθεντο στην πρόσβαση των μεταφορέων στο έργο αυτό. Έτσι, το Υπουργείο μας επεδίωξε τη διεύρυνση

του έργου με την κατάργηση του περιορισμένου αριθμού μεταφορέων και γραμμών, ειδικά στις μεταφορές μεταξύ Ελλάδας – Αλβανίας, ώστε να ικανοποιηθούν τα αιτήματα όλων των ενδιαφερόμενων που συγκεντρώνουν τις απαραίτητες τυπικές προϋποθέσεις. Μετά από την επίτευξη της επιδίωξης αυτής, εκδηλώθηκε αυξημένο ενδιαφέρον κυρίως από τους Αλβανούς μεταφορείς, πιθανότατα διότι αυτοί αντιμετωπίζουν ευνοϊκότερο επιχειρηματικό περιβάλλον (π.χ. λόγω υψηλότερης αμοιβής της εργασίας στην Ελλάδα και διαφορετικής εν γένει εργατικής νομοθεσίας κ.α.). Αν και αμφισβητούμε την ακρίβεια του ισχυρισμού ότι μόνο το γραφείο γενικού τουρισμού του ΚΤΕΛ Ιωαννίνων συνεχίζει την εξυπηρέτηση των γραμμών από ελληνικής πλευράς, δεν αμφιβάλλουμε ότι οι Αλβανοί μεταφορείς υπερέχουν ενδεχομένως νομοτελειακά με αποτέλεσμα αυτοί να είναι περισσότεροι σε αριθμό έναντι των Ελλήνων μεταφορέων. Στην πλέον πρόσφατη συνάντηση (2008) τέθηκε η προϋπόθεση συνεργασίας των μεταφορέων, που δραστηριοποιούνται στις τακτικές μεταφορές μεταξύ Αλβανίας – Ελλάδας, με επιχείρηση στην χώρα προορισμού προκειμένου για τη νόμιμη έκδοση εισιτηρίων (όχι υποχρεωτική συνεργασία στην εκμετάλλευση της γραμμής).

3. Ειδικά για τις μεταφορές μεταξύ Ελλάδας – Αλβανίας, δεν αμφιβάλλουμε ότι ο βέλτιστος άμεσος χειρισμός θα ήταν ο επανασχεδιασμός του δικτύου τακτικών γραμμών που συνδέουν τις δύο χώρες ώστε να αποφεύγονται οι επικαλύψεις δρομολογίων. Στο πλαίσιο αυτό, κατ' αρχάς, έχει πραγματοποιηθεί αλληλογραφία με το αρμόδιο Αλβανικό Υπουργείο για την λεπτομερή καταγραφή των λειτουργουσών γραμμών. Σημειώνουμε ότι και η ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπει την κατάργηση τακτικών γραμμών που λειτουργούν. Πάντως, επειδή θίγεται το θέμα της βιώσιμης λειτουργίας των γραμμών, σημειώνουμε ότι ο κάθε μεταφορέας επωμίζεται τον επιχειρηματικό κίνδυνο που συνεπάγεται η είσοδος του στην αγορά των διεθνών τακτικών μεταφορών, και εφόσον δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις αποδοτικής δραστηριοποίησης του μοιραία θα αναγκαστεί να αποχωρήσει. Ως εκ τούτου, ανεξάρτητα αν έχει θεσπιστεί η υποχρέωση υποβολής (ή εκπόνησης) οικονομοτεχνικής μελέτης πριν από την υποβολή αιτήματος για εξυπηρέτηση τακτικής γραμμής, είναι λογικό ότι ο κάθε ενδιαφερόμενος μεταφορέας να έχει κάνει μία προηγούμενη διερεύνηση της αγοράς, προκειμένου να διασφαλίσει τα δικά του συμφέροντα.

4. Σε κάθε περίπτωση θεωρούμε ως χρήσιμη συνεισφορά στο έργο μας τις προτάσεις που διατυπώνονται στο υπόμνημα του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδας. Στο πλαίσιο αυτό θα εξετάσουμε τη δυνατότητα υιοθέτησης τους (ή μέρος αυτών) με την εισαγωγή κατάλληλων κανονιστικών ρυθμίσεων. Δεδομένου, όμως, ότι οι όποιες νέες ρυθμίσεις θα επηρεάζουν και τους ημεδαπούς αλλά και τους αλλοδαπούς μεταφορείς, θεωρούμε ότι το δέον θα ήταν να συνεργαστούμε και με τα αρμόδια Υπουργεία των χωρών προορισμού και ιδιαίτερα με το Αλβανικό, προτιμότερα στο πλαίσιο διμερούς

συναντήσεως, ώστε να εξεταστούν όλες οι πτυχές λειτουργίας των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών και να επιτευχθεί ένα ελάχιστο επίπεδο συναίνεσης. Βέβαια είναι λογικό ότι οι όποιες σχετικές αποφάσεις ή ρυθμίσεις να έχουν εφαρμογή όχι άμεσα αλλά μετά τη λήξη των ήδη εκδοθεισών αδειών.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ

Κοινοποίηση

Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ. Σταυρ. Καλογιάννη

Εσωτερική διανομή

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού

