



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

**Για τους κ.κ. Υπουργούς Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού
Θέμα: Ε.Ι.Χ Αυτοκίνητα με οδηγό τουριστικών γραφείων**

Ο Βουλευτής του ΜέΡΑ25 Νομού Ηρακλείου, Γεώργιος Λογιάδης, καταθέτει ως αναφορά επιστολή της Ομοσπονδίας Ελληνικών Συνδέσμων Γραφείων Ταξιδίων και Τουρισμού(FedHATTA).

Η επιστολή ζητάει την άμεση και οριστική απόσυρση της υπό συζήτηση εμφανώς εσφαλμένης ερμηνευτικής επιστολής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και την ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων για την μη ισχύ του περιεχομένου της. Επίσης, ζητάει να προχωρήσει άμεσα η διαδικασία για τον πλήρη διαχωρισμό του έργου των ΚΤΕΛ και των τουριστικών γραφείων, έτσι ώστε να μην είναι πλέον δυνατό το έργο των τουριστικών γραφείων να κινδυνεύει διαρκώς με επιπλέον συρρίκνωση, όπως αυτό συμβαίνει από τότε που υπάρχουν και οι δύο κλάδοι.

Επισυνάπτονται η επιστολή.

Παρακαλούμε για την απάντηση και τις ενέργειές σας και να μας ενημερώσετε σχετικά.

Ηράκλειο, 16/2/2023

Ο καταθέτων Βουλευτής

Γεώργιος Λογιάδης



**ΘΕΣΕΙΣ ΕΠΙ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
ΚΑΙ ΤΑ MINI VAN ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ**

Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2022

Ε.Ι.Χ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕ ΟΔΗΓΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ (MINI VAN)

Συναρμόδια Υπουργεία : Υποδομών & Μεταφορών και Τουρισμού

- 1) Περ. 1 υποπαραγράφου Η.2 Ν. 4093/2012 - Ενοικίαση οχημάτων με οδηγό



Ζητάμε να διορθωθεί το σφάλμα του νομοθέτη, με το οποίο, στην περ. 1 της υποπαραγράφου Η.2. του Ν. 4093/2012, τα τουριστικά γραφεία χρίσθηκαν χωρίς κανέναν αντικειμενικό λόγο ενοικιαστές ΕΙΧ οχημάτων με οδηγό, ενώ το έργο αυτό δεν περιλαμβάνεται στο έργο που έχει ορίσει γι' αυτά ο Ν. 393/1976 που διέπει τη λειτουργία τους.

Η συγκεκριμένη αυτή διάταξη, που βασίζεται από την αρχή σε ένα σφάλμα, έχει δημιουργήσει πολλά και σοβαρά προβλήματα στον κλάδο των τουριστικών γραφείων. Από την αρχή της ισχύος της ζητάμε να πάψει να περιλαμβάνει τα τουριστικά γραφεία.

Το ίδιο ισχύει και για τις «εταιρείες και τους συνεταιρισμούς Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Αυτοκινήτων», που επίσης δεν είναι επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων, με οδηγό ή χωρίς, και δεν θα έπρεπε να έχουν θέση στις συγκεκριμένες διατάξεις.

Η διάταξη αυτή έχει γίνει η αιτία για τη δημιουργία τεράστιου αθέμιτου ανταγωνισμού, από επαγγελματίες οι οποίοι δεν υπόκεινται σε κανέναν έλεγχο και λειτουργούν προσβάλλοντας πρωτίστως την ελληνική Πολιτεία και τους κανόνες της, αλλά και το επάγγελμα των τουριστικών γραφείων, το οποίο είναι ανάγκη να προστατευθεί.

2) Περ. 5Α υποπαραγράφου Η.2 Ν. 4093/2012 - Καταχώρηση στοιχείων του voucher στο ψηφιακό μητρώο

Είναι απαραίτητο να καταργηθεί η υποχρέωση καταχώρησης, μέσω ηλεκτρονικής εφαρμογής, στο ψηφιακό μητρώο του άρθρου 20 παρ. 1 του Ν. 4530/2018 όλων των στοιχείων της εκάστοτε μεταφοράς που πραγματοποιούν τα ΕΙΧ οχήματα με οδηγό των τουριστικών γραφείων στο πλαίσιο οργανωμένου ταξιδιού, η οποία περιλαμβάνεται στο σχετικό voucher, καθώς πουθενά στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή στον κόσμο δεν ζητείται από τα τουριστικά γραφεία να υποβάλλονται σε τέτοια παράλογη και χωρίς αντικειμενικό λόγο ύπαρξης γραφειοκρατική διαδικασία για το συγκεκριμένο έργο τους.

Τονίζουμε εδώ ότι, εκτός από το παραπάνω σημείο της, που αφορά την πλατφόρμα του ψηφιακού μητρώου, η περ. 5Α υποπαραγράφου Η.2 Ν. 4093/2012 δεν πρέπει να πειραχτεί καθόλου κατά τα λοιπά!

Αναρωτιόμαστε, με ποιο άγνωστο ευνοϊκό καθεστώς έχουν τα καταλύματα -ήδη πολύ περισσότερα χρόνια πριν από τα τουριστικά γραφεία!- την δυνατότητα να είναι ιδιοκτήτες mini van για τις ανάγκες μεταφοράς των πελατών τους, χωρίς οποιονδήποτε περιορισμό ή έλεγχο και χωρίς την υποχρέωση να καταχωρούν ο,τιδήποτε στο ψηφιακό μητρώο, ενώ το έργο που πραγματοποιούν με τα συγκεκριμένα οχήματά τους (χωρίς κόμιστρο) είναι αντίστοιχο με αυτό των τουριστικών γραφείων; Και για ποιο λόγο μόνο τα τουριστικά γραφεία διώκονται λυσσαλέα και τιμωρούνται διαρκώς με διάφορους περιορισμούς για να έχουν την ίδια δυνατότητα, την οποία απέκτησαν μόνο σχετικά πρόσφατα και μετά από τεράστιο και μακροχρόνιο αγώνα;!



Επιπλέον, παρατηρούμε όλο και περισσότερο το φαινόμενο **οι ιδιοκτήτες ακινήτων χρονομεριστικής μίσθωσης (Airbnb) να αποκτούν mini van για την «εξυπηρέτηση» των πελατών τους**, άγνωστο με βάση ποιο νομοθετικό πλαίσιο και για ποιο σκοπό. Το δικό τους έργο είναι αποκλειστικά η ενοικίαση των εν λόγω διαμερισμάτων για ορισμένο (σύντομο) χρονικό διάστημα και όχι η παροχή επιπλέον υπηρεσιών. **Θα πρέπει κάποτε να ελεγχθεί και να πάψει η τόσο εύκολη καταπάτηση της νομοθεσίας από οποιονδήποτε το επιθυμεί**, η οποία στη συνέχεια καταλήγει με μαθηματική ακρίβεια κάποια στιγμή να αντιμετωπίζεται ως κατεστημένη κατάσταση, σε βάρος των επαγγελματιών που πραγματικά δικαιούνται να ασκούν το συγκεκριμένο έργο, το οποίο στο μεταξύ έχουν σφετεριστεί και άλλοι πολλοί.

- 3) Μεταφορά πελατών στις υπαίθριες δραστηριότητες αναψυχής (π.χ. rafting) και με ειδικά (παλαιά) αυτοκίνητα

Τα τουριστικά γραφεία που ασχολούνται με υπαίθριες δραστηριότητες αναψυχής ζητούν να εξακολουθήσουν να μπορούν να χρησιμοποιούν παλαιότερα οχήματα τύπου Land Rover και Range Rover για τη μεταφορά πελατών τους από και προς τις βάσεις τους, άνευ κομίστρου. Για παράδειγμα στις μετακινήσεις για rafting, όπου η διαδρομή είναι συνήθως χωματόδρομος, στον οποίο δεν πηγαίνει κανένας μεταφορέας, είναι παρ' όλα αυτά παράνομο να χρησιμοποιούνται οχήματα που δεν είναι EURO 5.

Τα αντίστοιχα σύγχρονα οχήματα έχουν προδιαγραφές ασφάλτου, γεγονός που αφήνει τα γραφεία αυτά χωρίς την δυνατότητα να πραγματοποιήσουν απρόσκοπτα τις συγκεκριμένες δραστηριότητες, δηλαδή το έργο τους, και να εξυπηρετήσουν τους πελάτες τους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Συναρμόδια Υπουργεία : Υποδομών & Μεταφορών και Τουρισμού

- 4) Κλασικό ιστορικό τουριστικό λεωφορείο

Σε μία εποχή έντονου ανταγωνισμού, η ανάγκη για διαφοροποίηση και εμπλουτισμό του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και της ελληνικής τουριστικής ταυτότητας είναι επιτακτική. Στο πλαίσιο αυτό υπάρχει ένας αναξιοποίητος πόρος, το «**κλασικό ελληνικό λεωφορείο**».

Ένα παράδειγμα τέτοιου λεωφορείου είναι το Mercedes-Benz O302, κατασκευασμένο από την ιστορική ελληνική αμαξοποιία ΒΙΑΜΑΞ το 1976.

Η ΒΙΑΜΑΞ λειτούργησε από το 1955 μέχρι το 1984, κατασκευάζοντας αρχικά αμαξώματα και στη συνέχεια ολοκληρωμένα πούλμαν και λεωφορεία, βασισμένα σε σασί και κινητήρες της Mercedes-Benz. Στο απόγειο της δυναμικής της έφτασε να εξάγει μεγάλους αριθμούς οχημάτων, τα οποία βρίσκουμε ακόμα σε λειτουργία κυρίως στα Βαλκάνια και στη Μέση Ανατολή.



Ένα από αυτά τα οχήματα ανήκει σε συγκεκριμένο τουριστικό γραφείο από το 2015, το οποίο, μετά από 4 χρόνια επιμελούς εργασίας, κατάφερε να το αναπαλαιώσει, έτσι ώστε να αποκτήσει ξανά την πρότερή του δόξα. Η διαφήμιση της Λουξ είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα του πόσο ιδιαίτερο είναι ένα τέτοιο κλασικό λεωφορείο.

Αυτή τη στιγμή, οχήματα σαν το O302 περιορίζονται στη χρήση τους από τον ελληνικό νόμο, που θέτει όριο κυκλοφορίας για τα επαγγελματικά οχήματα/τουριστικά λεωφορεία τα 27 έτη, παραμένοντας έτσι απλά ένα χόμπι για τους ιδιοκτήτες τους, καθώς κυκλοφορούν υπό συγκεκριμένους κανόνες που ισχύουν για οχήματα με πινακίδες ΦΙΛΠΑ.

Με αυτό τον τρόπο, όμως, ο ελληνικός τουρισμός χάνει ένα σημαντικό πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες χώρες που επιτρέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία και εκμετάλλευση των κλασικών λεωφορείων, ως οχήματα για τουριστικές, συνεδριακές, MICE, διαφημιστικές και κινηματογραφικές μεταφορές.

Θεωρούμε αναγκαίο **να αναθεωρηθεί άμεσα το άκαμπτο πλαίσιο που διέπει τα κλασικά λεωφορεία**, ώστε να γίνουν όπλο στην τουριστική μας στρατηγική, αλλά και μέσω αυτής να υπάρξει κίνητρο να σωθούν οχήματα που είναι αναπόσπαστο κομμάτι της ταυτότητας μας μεταπολεμικά.

Συναρμόδιο Υπουργείο : Οικονομικών

5) Προσωρινή ακινησία τουριστικών λεωφορείων - MyCar

Πρότασή μας είναι η μονιμοποίηση της δυνατότητας προσωρινής ακινησίας για τα τουριστικά λεωφορεία, καθώς και να μπορεί αυτή να δηλώνεται ηλεκτρονικά, μέσω της πλατφόρμας του MyCar, χωρίς περαιτέρω ταλαιπωρία και γραφειοκρατία.

Αυτό θα ωφελήσει ιδιαίτερα τους επαγγελματίες της περιφέρειας και των νησιών, για τους οποίους η τουριστική περίοδος δεν διαρκεί περισσότερους από 5 έως 6 μήνες.

6) Τέλη κυκλοφορίας των τουριστικών λεωφορείων

Είναι δίκαιο **να εναρμονισθούν μόνιμα με εκείνα των ΚΤΕΛ**, που είναι σημαντικά λιγότερα (περίπου κατά 50%) από τα τέλη κυκλοφορίας των τουριστικών γραφείων.

Ας σημειωθεί και πάλι, ότι τα ΚΤΕΛ έχουν την δυνατότητα να λειτουργούν 12 μήνες το χρόνο, ενώ τα τουριστικά λεωφορεία απασχολούνται κατά κύριο λόγο για τις ανάγκες του τουρισμού, που στη χώρα μας διαρκεί ακόμη 6 έως 8 μήνες, ανάλογα με την περιοχή.

7) Επιδότηση και των τουριστικών λεωφορείων για τα καύσιμα

Η επιδότηση αυτή έχει ήδη δοθεί σε άλλες επαγγελματικές ομάδες που εποπτεύονται από το Υπουργείο Μεταφορών και **είναι δίκαιο να δοθεί και στα τουριστικά λεωφορεία**, καθώς οι σημαντικές αυξήσεις αυτής της χρονιάς είναι αδύνατο να απορροφηθούν από τα τουριστικά γραφεία-ιδιοκτήτες τους, δεδομένου ότι δεν μπορούν να υπάρξουν αιφνίδιες αυξήσεις στα προσυμφωνημένα και προπληρωμένα τουριστικά πακέτα, για τα οποία η (ευρωπαϊκή και εθνική) νομοθεσία -όσον αφορά αυτό το θέμα- είναι ιδιαίτερα αυστηρή.



Η πλατφόρμα για την πραγματοποίηση της επιδότησης είναι ήδη διαθέσιμη: αυτή για την ενίσχυση των ευάλωτων ομάδων για το πετρέλαιο θέρμανσης. Η επιδότηση μπορεί να δίνεται είτε σε χρήμα είτε με κάλυψη μέρους των φορολογικών ή ασφαλιστικών υποχρεώσεων των επιχειρήσεων των τουριστικών λεωφορείων.

Την επόμενη τουριστική περίοδο τα τουριστικά γραφεία θα είναι και πάλι ελεύθερα να ορίσουν τις τιμές τους με βάση τα νέα δεδομένα, όπως το κάνουν άλλοι επαγγελματίες τώρα, και δεν θα υπάρχει πλέον ανάγκη για την συγκεκριμένη επιδότηση.

Συναρμόδιο Υπουργείο : Ανάπτυξης και Επενδύσεων

8) Εξειδίκευση για τα τουριστικά λεωφορεία και για το ποσοστό επιδότησής τους στο νέο ΕΣΠΑ 2021-2027

Μπορεί και εδώ να αξιοποιηθεί μέρος των 145.000.000 €, που δεν απορροφήθηκαν από τα τουριστικά γραφεία από το Πρόγραμμα ΕΣΠΑ 2014-2020, για επιδότηση για την ανανέωση του στόλου των τουριστικών λεωφορείων που ανήκουν σε τουριστικά γραφεία, αλλά και των ειδικών τουριστικών λεωφορείων ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων

(Τουριστικά λεωφορεία: επιδότηση τουλάχιστον κατά 50% για την ανανέωση του στόλου.

Τουριστικά λεωφορεία ανοικτού τύπου αστικής περιήγησης πόλεων:

- επιδότηση κατά 75% για να αντικατασταθούν τα υφιστάμενα με οχήματα νέας τεχνολογίας,
- επιδότηση μέχρι το 80% του συνολικού ποσού του κόστους μετατροπής, για να μετατραπούν υφιστάμενα λεωφορεία από θερμικά σε ηλεκτρικά ή να αντικατασταθεί ο κινητήρας τους με νέο, αντιρρυπαντικής τεχνολογίας).

9) Αναβάθμιση τουριστικών λεωφορείων για να πληρούν τα περιβαλλοντικά κριτήρια

Ζητάμε να έχουν το δικαίωμα οι ιδιοκτήτες τουριστικών λεωφορείων να προβαίνουν σε αναβάθμιση των κινητήρων των οχημάτων τους και να πράττουν ό,τι άλλο απαιτείται για την τεχνολογική βελτίωση των τουριστικών λεωφορείων, προκειμένου αυτά να ανταποκρίνονται στις εκάστοτε απαιτούμενες προδιαγραφές για την προστασία του περιβάλλοντος.

Συναρμόδια Υπουργεία : Υποδομών & Μεταφορών και Τουρισμού

10) Πλήρης διαχωρισμός του έργου με εκείνο των ΚΤΕΛ

Ζητάμε την ρητή κατάργηση της νομοθετικής διάταξης-κατάλοιπου του Ν. 711/1977, σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η κατ' εξαίρεση εκτέλεση εκδρομών μαθητών από τα ΚΤΕΛ «όταν εκτελούνται χωρίς διανυκτέρευση των εκδρομέων και με αφετηρία το νομό της έδρας τους». Πρόκειται για διάταξη που είχε τεθεί κατά το μακρινό παρελθόν, για να καλύψει αντικειμενικές τότε ανάγκες σε περιοχές όπου δεν επαρκούσαν τα



τουριστικά λεωφορεία. Σήμερα, οι εταιρείες ΚΤΕΛ ΑΕ μπορούν πλέον να ιδρύουν οι ίδιες τουριστικά γραφεία και να πραγματοποιούν το τουριστικό τους έργο μέσω αυτών, με τα αποχαρακτηρισμένα τουριστικά λεωφορεία τους.

Παρ' όλα αυτά, τα ΚΤΕΛ **εξακολουθούν να θεωρούν την εξαίρεση αυτή, για την οποία δεν υφίσταται πλέον ανάγκη, μόνιμο δικαίωμά τους.** Και το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τα υποστηρίζει με κάθε τρόπο και σε κάθε ευκαιρία, για να αντιστρατεύονται με όλες τις αναγκαίες διευκολύνσεις το έργο των τουριστικών γραφείων, ενώ τα τουριστικά γραφεία είναι αεροστεγώς αποκλεισμένα από το δικό τους έργο.

Υπάρχει πρόβλημα, όταν ένας κλάδος παρεμποδίζεται με κάθε διαθέσιμο τρόπο να ασκήσει το έργο του, ενώ το ίδιο αυτό έργο παραχωρείται απλόχερα σε έναν άλλο κλάδο, που έχει ήδη όλα τα προνόμια!!

Ας σημειωθεί δε, ότι τα ΚΤΕΛ δεν περιορίζονται στην εκτέλεση εκδρομών μαθητών με βάση την ως άνω ήδη παρωχημένη εξαιρετική διάταξη, αλλά παραλαμβάνουν ταξιδιώτες από τα κρουαζιερόπλοια, μεταφέρουν εργαζόμενους στα εργοστάσια, μεταφέρουν τους υπαλλήλους του ΝΑΤΟ στο Βόλο και εκτελούν αυθαίρετα, αλλά χωρίς να τα εμποδίζει κανείς, κάθε άλλου είδους τουριστικές υπηρεσίες.

11) Διευκρινιστική εγκύκλιος υπ' αρ. 171745/01.06.2022 Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Όσον αφορά την συγκεκριμένη πρόσφατη διευκρινιστική εγκύκλιο, επισημαίνουμε ότι:

- 1) Μόνο οι ΚΤΕΛ ΑΕ (και όχι τα ΚΤΕΛ) ιδρύουν τουριστικά γραφεία, σύμφωνα με την περ. ε της παρ. 2 του άρθρου 4 του Ν. 2963/2001, όπως ισχύει.
- 2) Τα συγκεκριμένα τουριστικά γραφεία των ΚΤΕΛ ΑΕ δικαιούνται ασφαλώς να πραγματοποιούν οργανωμένες εκδρομές με κάθε είδους μεταφορικό μέσο (χερσαίο, πλωτό, εναέριο) δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, αρκεί όμως το συγκεκριμένο μέσο να είναι προορισμένο από τον νόμο και από τη φύση του γι' αυτό τον σκοπό. Στην περίπτωση των τουριστικών λεωφορείων, είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί πέραν πάσης αμφιβολίας ότι **θα πρέπει να πρόκειται για ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης του Ν. 711/1977, όπως ισχύει**, με τις προδιαγραφές και τους όρους κυκλοφορίας αυτού του νόμου και των υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότησή του.

Σε καμία περίπτωση δεν είναι επιτρεπτό να χρησιμοποιούνται γι' αυτό τον σκοπό υπεραστικά λεωφορεία των ΚΤΕΛ (τα λεγόμενα «πράσινα»), τα οποία είναι προορισμένα να πραγματοποιούν συγκοινωνιακό έργο και κυκλοφορούν σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τους όρους κυκλοφορίας του Ν. 2963/2001, όπως ισχύει, και των σχετικών υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση αυτού. Θα πρέπει πρώτα να αποχαρακτηριστούν ως υπεραστικά λεωφορεία, για να μπορέσουν -εφόσον πληρούν τις τεχνικές και άλλες προδιαγραφές- να εκτελούν πλέον έργο τουριστικής μεταφοράς.

Δεν είναι δε δυνατόν να γίνει αποδεκτό, στην περίπτωση αυτή, ότι νεώτερη διάταξη κατάργησε όλες τις παλαιότερες που αφορούσαν σε ρυθμίσεις επί του θέματος, διότι δεν πρόκειται για το ίδιο θέμα. Στην μία περίπτωση πρόκειται για τουριστικές



μεταφορές και στην άλλη για υπεραστική συγκοινωνία, που ρυθμίζονται ξεχωριστά στο ελληνικό δίκαιο.

Ας μη λησμονείται στο σημείο αυτό, ότι όταν υποστηρίξαμε εμείς (και το Υπουργείο Τουρισμού, το οποίο ασπάζεται τη συγκεκριμένη θέση μας), ότι η διάταξη που έδωσε το δικαίωμα στις ΚΤΕΛ ΑΕ να ιδρύουν τουριστικά γραφεία και, συνεπώς, να πραγματοποιούν μέσω αυτών και εκδρομές μαθητών, κατάργησε σιωπηρά την προγενέστερη διάταξη του Ν. 711/1977 σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται κατ' εξαίρεση η εκτέλεση εκδρομών μαθητών από τα ΚΤΕΛ «όταν εκτελούνται χωρίς διανυκτέρευση των εκδρομών και με αφετηρία το νομό της έδρας τους», για την οποία δεν υπάρχει πλέον αντικειμενικός λόγος ύπαρξης, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αντέδρασε έντονα σε αυτό, ισχυριζόμενο ότι η κατ' εξαίρεση αυτή διάταξη (και όχι ολόκληρος νόμος!) δεν έχει καταργηθεί ρητά και άρα εξακολουθεί να ισχύει. Αυτός είναι και ο λόγος που επανερχόμαστε πλέον, ζητώντας τη ρητή κατάργησή της.

12) Χρωματισμός των λεωφορείων του ΚΤΕΛ

Σε συνέχεια του παραπάνω σημείου, **θα πρέπει να είναι συγκεκριμένο το χρώμα των υπεραστικών λεωφορείων του ΚΤΕΛ σε κάθε περιοχή** (όπως είναι, για παράδειγμα, το χρώμα των ταξί), και όχι να επιτρέπεται (ή να γίνεται ανεκτός) οποιοσδήποτε χρωματισμός, που δημιουργεί σύγχυση και οδηγεί σε καταστρατηγήσεις, όπως π.χ. την χρήση τους από τα τουριστικά γραφεία των ΚΤΕΛ ΑΕ για την εκτέλεση τουριστικών μεταφορών, η οποία, όπως προαναφέρθηκε, δεν είναι επιτρεπτή πριν τον αποχαρακτηρισμό τους ως υπεραστικών λεωφορείων. Δεν είμαστε αντίθετοι στη χρήση τους από τα εν λόγω τουριστικά γραφεία, αλλά **μόνο μετά τον αποχαρακτηρισμό τους**, οπότε και δεν πρόκειται πλέον για καταστρατήγηση της θέσης τους και υπονόμηση του έργου των τουριστικών λεωφορείων.

13) Ηλικιακό κριτήριο για την απόσυρση από την κυκλοφορία

Κατ' αρχήν εμμένουμε στην άποψή μας, την οποία έχουμε τεκμηριώσει επαρκώς κατά καιρούς, ότι τα όρια ηλικίας για την κυκλοφορία των τουριστικών λεωφορείων πρέπει να καταργηθούν εντελώς, σύμφωνα και με τα σχετικά δεδομένα όλων των άλλων κρατών μελών της ΕΕ.

Έχουμε καταδείξει κατ' επανάληψη ότι **πρόκειται για μέτρο που ισχύει μόνο στη χώρα μας** και ότι σε κανένα άλλο κράτος μέλος της ΕΕ -και από όσο γνωρίζουμε- σε καμία άλλη χώρα του κόσμου δεν υπάρχει υποχρέωση να αποσύρονται τα τουριστικά λεωφορεία σε συγκεκριμένη ηλικία, αν πληρούν συγκεκριμένα (περιβαλλοντικά κυρίως) κριτήρια και περνούν με επιτυχία τους καθιερωμένους τακτικούς επίσημους ελέγχους (για την Ελλάδα, ΚΤΕΟ).

Το αποτέλεσμα είναι να έχουν υποχρέωση απόσυρσης από την κυκλοφορία και πάρα πολλά λεωφορεία που λειτουργούν στην περιφέρεια ή στα νησιά, σε περιοχές όπου **η τουριστική περίοδος διαρκεί γύρω στους έξι (6) μήνες ή και λιγότερο**, με αποτέλεσμα, ακόμη και αν η ηλικία τους ανέρχεται αντικειμενικά στα 27 έτη, στην πραγματικότητα, με την ελάχιστη χρήση και την έλλειψη φθορών, αυτή να μην είναι πάνω από 13,5 έτη.



Και αυτό χωρίς να επιδοτούνται τα τουριστικά γραφεία για την αγορά νέων οχημάτων, όπως αυτό συμβαίνει κατά κόρον για τα ΚΤΕΛ [και με τον πρόσφατο Ν. 4933/2022 (ΦΕΚ Α/18.05.2022)].

Είναι δε απορίας άξιο το γεγονός ότι, αφού αποσυρθούν υποχρεωτικά από την κυκλοφορία ως τουριστικά λεωφορεία στα 27 έτη, τα οχήματα αυτά αγοράζονται από εργοστάσια ή ιδιώτες και, καθ' όλα νόμιμα, εξακολουθούν να μεταφέρουν ανθρώπους για πολλά ακόμη χρόνια. Είναι ανάγκη κάποιος να μας εξηγήσει γιατί οι μελλοντικοί επιβάτες τους θεωρούνται υποδεέστεροι από τους τουρίστες, ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα γι' αυτούς να κυκλοφορούν με παλαιότερα οχήματα.

Πέραν αυτού, και δεδομένου ότι έχει χορηγηθεί **παράταση δύο (2) ετών** -με αιτιολογία την ουσιαστική καθήλωσή τους λόγω της πανδημίας του Covid-19- στα οχήματα των οποίων το δικαίωμα κυκλοφορίας, λόγω συμπλήρωσης 27ετίας, πλησιάζει στο τέλος του, **θεωρούμε εύλογο η παράταση αυτή να δοθεί σε όλα τα τουριστικά λεωφορεία που βρίσκονται σε κυκλοφορία αυτή τη στιγμή**, αφού και αυτά έχασαν κατά τα συγκεκριμένα δύο χρόνια την δυνατότητα εργασίας και το εισόδημά τους, άρα έχασαν 2 χρόνια από την παραγωγική ύπαρξή τους.

Επειδή δε η πανδημία δεν ήταν ο μόνος παράγοντας που οδήγησε τα τουριστικά λεωφορεία σε ακινησία και σε σημαντική απώλεια έργου και εισοδημάτων, αλλά το ίδιο αποτέλεσμα είχε και η **προηγούμενη δεκαετής οικονομική κρίση**, **προτείνουμε την χορήγηση παράτασης και άλλων τριών (3) ετών σε όλα τα ειδικά Δ.Χ. τουριστικά λεωφορεία**, προκειμένου να αντισταθμιστεί κάπως αυτή η δύσκολη κατάσταση.

Σε κάθε περίπτωση, **θα πρέπει να ληφθεί διαχρονικά μέριμνα για όλους τους αυτοαπασχολούμενους ιδιοκτήτες τουριστικών λεωφορείων που βρίσκονται στα όρια της συνταξιοδότησης, ενώ τα οχήματά τους πλησιάζουν το όριο ηλικίας για την υποχρεωτική απόσυρσή τους**, ώστε αυτοί να μην υποχρεώνονται να αλλάξουν τα λεωφορεία τους στην φάση αυτή και μέχρι την συνταξιοδότησή τους, κάτι που είναι ιδιαίτερα σκληρό και αντιδεοντολογικό.

14) Διαφημίσεις επί του τουριστικού λεωφορείου

Θεωρούμε ότι **θα πρέπει να επιτραπεί η ανάρτηση διαφημίσεων στο εξωτερικό μέρος των τουριστικών λεωφορείων**, όπως αυτό γίνεται στα αστικά λεωφορεία, καθώς και στα περισσότερα μέσα μεταφοράς στο εξωτερικό. Πρόκειται για ένα επιπλέον έσοδο, στο οποίο δεν υπάρχει λόγος να μην έχουν πρόσβαση και τα τουριστικά γραφεία μέσω των τουριστικών λεωφορείων τους.

15) Λεωφορεία Δήμων και Κοινοτήτων / Αστικά λεωφορεία

Πρέπει να σταματήσει άμεσα η καταχρηστική χρήση των λεωφορείων των Δήμων και Κοινοτήτων για την διοργάνωση εκδρομών εντός ή εκτός των ορίων του Δήμου ή της Κοινότητάς τους. Το έργο τους είναι μόνο οι ενδοδημοτικές ή ενδοκοινοτικές μετακινήσεις κοινής ωφέλειας.



Ομοίως, παρατηρείται κατά κόρον το φαινόμενο αστικά λεωφορεία να εκτελούν και μαθητικές εκδρομές, εκτός από το συγκοινωνιακό τους έργο, κάτι που είναι εντελώς παράνομο και πρέπει επίσης να πάψει άμεσα.

16) Σχολικές εκδρομές με ιδιωτικά λεωφορεία σχολείων

Πρόσφατα ενέσκηψε ξαφνικά και ένα νέο δεδομένο, όταν, σύμφωνα με δημοσίευμα της 05.07.2022, διευκρινίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, εκτός από την «δυνατότητα» εκτέλεσης εκδρομών με λεωφορεία ΚΤΕΛ, θέμα στο οποίο αναφερθήκαμε παραπάνω, και η «δυνατότητα» να πραγματοποιούνται σχολικές εκδρομές στο εξωτερικό με τα ιδιωτικά λεωφορεία των σχολείων. **Αγνοείται εδώ παντελώς η ειδική και ιδιαίτερα αυστηρή Ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία (Π.Δ. 7/2018) σχετικά με τα οργανωμένα ταξίδια (και οι σχολικές εκδρομές είναι οργανωμένα ταξίδια!), τα οποία εκτελούνται αποκλειστικά από τουριστικά γραφεία και συνοδεύονται από υποχρεωτική ασφάλιση αστικής επαγγελματικής ευθύνης του διοργανωτή τους.** Με ποια εχέγγυα θα βγει ιδιωτικό λεωφορείο στο εξωτερικό, φορτωμένο με μαθητές, και ποιος θα αναλάβει το ρίσκο και τη σχετική ευθύνη;!

17) Πρόβλημα με την ταξινόμηση νέων τουριστικών λεωφορείων

Έχει προκύψει σοβαρό πρόβλημα με καινούρια τουριστικά λεωφορεία που έχουν αγοραστεί από τουριστικά γραφεία σε όλη την Ελλάδα, τα οποία δεν μπορούν να ταξινομηθούν λόγω των νέων ρυθμίσεων σχετικά με τους εκπεμπόμενους ρύπους και του γεγονότος ότι η κατηγορία εκπομπών στην οποία ανήκουν δεν εγκρίνεται.

Είναι ανάγκη να δοθεί κάποια λύση, καθώς οι επαγγελματίες, όταν προέβαιναν στις συγκεκριμένες αγορές, δεν είχαν υπόψη τους τις νέες διατάξεις.

18) Ευρωπαϊκός Κανονισμός 561/2006, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, για τις ώρες οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών στις οδικές μεταφορές

Ειδικά στην περιοχή της Κρήτης, και μέχρι να ολοκληρωθούν τα έργα ΒΟΑ, δεν υφίστανται αντικειμενικά οι απαιτούμενες υποδομές, ώστε να μπορούν να τηρηθούν κατά γράμμα οι προβλέψεις του συγκεκριμένου Κανονισμού για τις ώρες ανάπαυσης των οδηγών.

Είναι επομένως **ανάγκη, είτε να δημιουργηθούν τάχιστα παντού οι υποδομές αυτές είτε να εναρμονίζονται οι εκάστοτε περίοδοι ανάπαυσης με τις πραγματικές δυνατότητες του νησιού, έτσι ώστε να αποφεύγεται η επιβολή προστίμων όταν οι ενδιαφερόμενοι επαγγελματίες δεν φέρουν αντικειμενική ευθύνη για τις παραβάσεις που αναγκάζονται να κάνουν.**

19) Στάσεις ΟΑΣΑ



Είναι γνωστό το πρόβλημα που υπάρχει, γενικά, αλλά και ειδικότερα στο ιστορικό τρίγωνο της Αθήνας, από την κυκλοφοριακή συμφόρηση που δημιουργούν οι συγκοινωνίες και τα τουριστικά λεωφορεία.

Δεδομένου ότι ο τουρισμός μας δεν είναι επικουρικό έργο, αλλά το βασικότερο στοιχείο του ΑΕΠ της χώρας μας, δεν είναι δυνατόν το τουριστικό λεωφορείο να εξακολουθήσει να διώκεται από παντού στην πρωτεύουσα, προς όφελος αποκλειστικά της αστικής συγκοινωνίας, που δημιουργεί και το μεγαλύτερο πρόβλημα, και να μην είναι σε θέση τελικά να εξυπηρετήσει όπως οφείλει τους ξένους επισκέπτες μας.

Είναι ανάγκη να δοθεί χώρος, είτε στην Όθωνος είτε στην αρχή της Φιλελλήνων, για την άνετη αποεπιβίβαση των τουριστών της Αθήνας από τα τουριστικά λεωφορεία τους, ενώ το πιο λογικό θα ήταν να απομακρυνθεί και η αφετηρία των αστικών λεωφορείων από το σημείο αυτό και να χρησιμοποιούνται οι αντίστοιχες στάσεις μόνο για αποεπιβίβαση. Αυτό θα αποσυμφορούσε πολύ την κατάσταση στο κέντρο της πρωτεύουσας.

Σημειώνουμε δε ότι είναι **υπερβολή να τερματίζουν τα λεωφορεία του Αεροδρομίου στο ίδιο σημείο όπου υπάρχει το Μετρό, που επίσης κατευθύνεται στο Αεροδρόμιο.** Θα μπορούσαν να μεταφερθούν σε κάποιο άλλο σημείο, όπου θα εξυπηρετούσαν περισσότερο τη σχετική κίνηση, χωρίς να ενοχλούν το ίδιο.

Δεν έχουμε διαμάχη με τις αστικές συγκοινωνίες, απλώς προσπαθούμε να εντοπίσουμε την ιδανική λύση για να μπορούν όλοι να δουλεύουν με τις λιγότερες δυνατές απώλειες για όλους.

20) Και ένα άλλο ζήτημα που προέκυψε πρόσφατα:

Τον τελευταίο καιρό έχουμε γίνει αποδέκτες πλήθους διαμαρτυριών από Συνδέσμους Τουριστικών Γραφείων, που είναι μέλη της Ομοσπονδίας μας, και τουριστικά γραφεία μέλη τους, για τις συνεχιζόμενες επιπτώσεις της διευκρινιστικής επιστολής υπ' αρ. πρωτ. 171745/01.06.2022 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τη σχετική ερμηνεία της οποίας *επιτρέπεται η μίσθωση λεωφορείου Δ.Χ. των ΚΤΕΛ από τουριστικά γραφεία για την εκτέλεση προγραμμαμάτων εκδρομών και περιηγήσεων εντός και εκτός της χώρας, εφόσον το ΛΔΧ όχημα πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές για την ένταξη στο εν λόγω έργο.*

Όπως μαθαίνουμε δε, βρίσκονται σε εξέλιξη και μηνυτήριες αναφορές κατά της συγκεκριμένης ερμηνείας, το αποτέλεσμα των οποίων αναμένεται.

Η Ομοσπονδία μας από την πρώτη στιγμή διαμαρτυρήθηκε έντονα για το περιεχόμενο της συγκεκριμένης διευκρινιστικής επιστολής και παραθέσαμε τα επιχειρήματά μας ως προς τους λόγους για τους οποίους η συγκεκριμένη ερμηνεία δεν ανταποκρίνεται στις αληθινές επιταγές της σχετικής νομοθεσίας.

Ομολογουμένως, αναμέναμε ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θα επανεξέταζε το ζήτημα υπό το αυστηρό πρίσμα των σχετικών κείμενων διατάξεων, όπως αυτές έχουν πραγματικά, και θα απέσυρε τελικά την συγκεκριμένη ερμηνεία του, αντί -για μία ακόμη φορά- να προσπαθεί με όλους τους τρόπους να δημιουργήσει νέο ευνοϊκό περιβάλλον για τα ΚΤΕΛ, δημιουργώντας παράλληλα -όπως συνήθως- νέο σοβαρό πρόβλημα για τα



τουριστικά γραφεία, κυριολεκτικά εκ του μη όντος. Κάτι τέτοιο, δυστυχώς, κάθε άλλο παρά έχει συμβεί μέχρι στιγμής.

Ανάμεσα στα άλλα αιτήματά μας προς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τον τελευταίο καιρό, ίσως το σπουδαιότερο είναι ο πλήρης διαχωρισμός του έργου των ΚΤΕΛ, ως επιχειρήσεων μεταφορών που εκτελούν συγκοινωνιακό έργο με κόμιστρο, από εκείνο των τουριστικών γραφείων, ως τουριστικών επιχειρήσεων που εκτελούν τουριστικό έργο. Και αυτό προκειμένου να διαφυλαχθεί επιτέλους το έργο των τελευταίων (ό,τι έχει απομείνει από αυτό), μέρος του οποίου πάντοτε καταλήγει με κάποιον τρόπο στα πάντοτε ευνοούμενα ΚΤΕΛ, με διάφορες παρεμβάσεις της Πολιτείας, ενώ ουδέποτε συμβαίνει το αντίστροφο.

Ο σαφής αυτός διαχωρισμός φαίνεται τώρα πιο απαραίτητος από ποτέ, καθώς η κατάσταση για μία ακόμη φορά ολισθαίνει προς την παραχώρηση έργου στα ΚΤΕΛ που, σε κάθε περίπτωση, δεν έχουν το δικαίωμα από τον νόμο να ασκούν.

Ο Ν. 711/1977 περί ειδικών τουριστικών λεωφορείων (όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει) προβλέπει σαφώς το έργο των τουριστικών λεωφορείων, τα οποία είναι τα μόνα Δ.Χ. λεωφορεία που μπορούν να πραγματοποιούν τουριστικό έργο (εκδρομές και περιηγήσεις) για λογαριασμό των τουριστικών γραφείων.

Τα Δ.Χ. υπεραστικά λεωφορεία των ΚΤΕΛ (τα λεγόμενα «πράσινα») υπάγονται σε άλλο καθεστώς, είναι προορισμένα να πραγματοποιούν συγκοινωνιακό έργο και κυκλοφορούν σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τους όρους κυκλοφορίας του Ν. 2963/2001, όπως ισχύει, και των σχετικών υπουργικών αποφάσεων που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση αυτού.

Οι ΚΤΕΛ ΑΕ που ίδρυσαν τουριστικά γραφεία, σύμφωνα με τη σχετική δυνατότητα που τους δόθηκε από τη νομοθεσία, μπορούν να πραγματοποιούν τις εκδρομές τους με τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης του στόλου τους. Εφόσον επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τα υπεραστικά λεωφορεία τους για τις ανάγκες των τουριστικών γραφείων τους, τα αποχαρκτηρίζουν πρώτα ως υπεραστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης και στη συνέχεια τα εντάσσουν στον στόλο τους ως ειδικά τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης, εφόσον πληρούν τις τεχνικές και άλλες σχετικές προδιαγραφές, για να εκτελούν πλέον αποκλειστικά έργο τουριστικής μεταφοράς.

Η υποχρέωση αυτή ξεκαθαρίστηκε από την αρχή και με την υπ' αρ. 137/2010 Γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, η οποία έγινε αποδεκτή από τον Υφυπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού, αποκτώντας έτσι δεσμευτική ισχύ στην εφαρμογή της. Στο σημείο Γ της παρ. IV της Γνωμοδότησης αυτής αναφέρεται ρητά:

«[...] πολύ δε περισσότερο δεν είναι επιτρεπτή η παραχώρηση της χρήσεως των λεωφορείων τους που αποκτήθηκαν από τα ΚΤΕΛ Α.Ε. (ενδεχομένως και με ενίσχυση από την πολιτεία, βλέπετε παρ. 7 άρθρου 12 Ν. 2963/2001) με αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση συγκεκριμένου συγκοινωνιακού έργου κατά τα προβλεπόμενα στα άρθρα 2 και 4 του ν. 2963/2001. Το μεταφορικό έργο των εν λόγω ανεξάρτητων επιχειρήσεων τουριστικών γραφείων θα εκτελείται από τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία του άρθρου 1 Ν. 711/1977, ως αντικαταστάθηκε με το νόμο 2446/1996 και ισχύει, στις διατάξεις του οποίου παραπέμπει άλλωστε και η αιτιολογική έκθεση της νέας διάταξης (αρ. 25 παρ. 2 Ν. 3710/2008, τα οποία



μπορεί να είναι ιδιοκτησίας της ανεξάρτητης επιχείρησης ή τρίτου Τουριστικού Γραφείου κατά τα προβλεπόμενα στα άρθρα 1 παράγραφοι 1, 4, 6 και 4 παρ. 1 του Ν. 2446/1996.»

Όσο για την αιτιολογική έκθεση του άρθρου 44 του Ν. 4549/2018, στην οποία αναφέρεται ρητά και ουσιαστικά βασίζεται η ως άνω διευκρινιστική επιστολή, **με κανέναν τρόπο δεν εννοείται σε αυτήν ότι μπορούν υπεραστικά λεωφορεία των ΚΤΕΛ, που λειτουργούν υπό διαφορετικό νομοθετικό καθεστώς και εκτελούν διαφορετικό έργο, να πραγματοποιούν τα οργανωμένα ταξίδια και τις εκδρομές των τουριστικών γραφείων** (όπως δεν μπορούν να πραγματοποιούν εκδρομές στο εξωτερικό τα ιδιωτικά λεωφορεία σχολείων, όπως έχει αναφερθεί αλλού από την πλευρά του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών). Η συγκεκριμένη επαναδιατύπωση της παρ. 2 περίπτωση α του άρθρου 1 του Ν. 393/1976 κρίθηκε απαραίτητη ώστε να καταστήσει σαφή την δυνατότητα των τουριστικών γραφείων, μεταξύ άλλων, να εκμισθώνουν επαγγελματικά τουριστικά πλοία αναψυχής για τις ανάγκες των οργανωμένων ταξιδιών τους, αλλά και να χρησιμοποιούν τα ΕΙΧ ιδιωτικά αυτοκίνητά τους με οδηγό για τις ανάγκες μεταφοράς των πελατών τους στο πλαίσιο των οργανωμένων ταξιδιών των τελευταίων (περ. 5Α της υποπαραγράφου Η.2 του Ν. 4093/2012), δηλαδή **να πραγματοποιούν όντως τις οργανωμένες εκδρομές τους, όχι μόνο με τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία τους δημόσιας χρήσης, αλλά και «με κάθε είδους μέσο» -που όμως προορίζεται από τον νόμο για τέτοιο σκοπό- «(χερσαίο, πλωτό, εναέριο)».**

Ενόψει των ανωτέρω, και πριν ξεφύγει εντελώς η κατάσταση στην τουριστική αγορά χωρίς κανέναν αντικειμενικό λόγο, ζητάμε και πάλι έντονα την άμεση και οριστική απόσυρση της υπό συζήτηση εμφανώς εσφαλμένης ερμηνευτικής επιστολής του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και την ενημέρωση όλων των ενδιαφερομένων για την μη ισχύ του περιεχομένου της. Επίσης, ζητάμε να προχωρήσει άμεσα η διαδικασία για τον πλήρη διαχωρισμό του έργου των ΚΤΕΛ και των τουριστικών γραφείων, έτσι ώστε να μην είναι πλέον δυνατό το έργο των τουριστικών γραφείων να κινδυνεύει διαρκώς με επιπλέον συρρίκνωση, όπως αυτό συμβαίνει από τότε που υπάρχουν και οι δύο κλάδοι. Πρόκειται για κατάφωρα και εξακολουθητικά άδικη μεταχείριση των τουριστικών γραφείων, τα οποία έχουν και αυτά το ίδιο δικαίωμα να συνεχίσουν να υπάρχουν και να παρέχουν το έργο που τους έχει ανατεθεί από τον νομοθέτη, χωρίς να χάνουν συνέχεια ένα μέρος του από τα αδηφάγα και πάντοτε εκλεκτά της Πολιτείας ΚΤΕΛ.
