

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης
Βουλευτής Νομού Ιωαννίνων
Νέας Δημοκρατίας

ΠΙΑΒ	3271
11 ΦΕΒ. 2011	

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ και ΔΙΚΤΥΩΝ

ΘΕΜΑ: Οικονομικές επιπτώσεις στις μεταφορικές εταιρείες από την απελευθέρωση των αδειών εκτέλεσης γραμμής Ελλάδας - Αλβανίας

Καταθέτω υπόμνημα του 6^{ου} Περιφερειακού Τμήματος Ηπείρου του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, με θέμα την επικαιροποίηση της νομοθεσίας για τις διεθνείς επιβατικές λεωφορειακές μεταφορές Ελλάδας – Αλβανίας και παρακαλώ για τις δικές σας ενέργειες.

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης

Αθήνα, 09.02.2010

Συνημμένο έγγραφο: Ένα [1]



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

6ο ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΗΠΕΙΡΟΥ - ΕΛΑΡ ΙΩΑΝΝΙΝΑ

Ν. Ζέρβα 28-30 (Στοά Σέρκα) Τ.Κ. 45332, 3ος όροφος, ΤΗΛ 2651070400, FAX 2651072194, e-mail oee6pt@oe-e.gr

Ιωάννινα 03.02.2010

Αριθμ. Πρωτ. 97/Φ-18

ΠΡΟΣ

Υπουργό Υποδομών,
Μεταφορών & Δικτύων
κ. Δημήτριο Ρέππα

Κοιν.:

1. Υφυπουργό Υποδομών
Μεταφορών & Δικτύων
κ. Σπύρο Βούγια
2. Γενικό Γραμματέα Υπουργείου
Μεταφορών & Δικτύων
κ. Χ. Τσιόκα
3. Γενική Γραμματέα Αποκέντρωσης Διοίκησης
Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου
κ. Δήμητρα Γεωργακοπούλου - Μπάστα
4. Υπεραστικά ΚΤΕΛ Ν. Ιωαννίνων
5. Υπεραστικά ΚΤΕΛ Ν. Θεσπρωτίας
6. Υπεραστικά ΚΤΕΛ Ν. Καστοριάς
7. Βουλευτές Ν. Ιωαννίνων
8. Βουλευτές Ν. Θεσπρωτίας
9. Βουλευτές Ν. Καστοριάς
10. Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας
ΥΠΟΥΗ κ. ΠΡΟΕΔΡΟΥ
11. Οικονομικό Επιμελητήριο της Ελλάδας
Περιφερειακό Τμήμα Δυτ. Μακεδονίας

**ΘΕΜΑ : ΣΤΡΕΒΛΩΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΑΜΟΙΒΑΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ- ΑΛΒΑΝΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝΩΣΗ ΤΗΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Θέτουμε υπόψη σας, ότι μέχρι το 2004 το έργο της μεταφοράς επιβατών στις διεθνείς λεωφορειακές γραμμές μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας επιμεριζόταν ισομερώς (50%-50%) μεταξύ Ελλήνων και Αλβανών μεταφορέων με ετήσιο συνολικό κύκλο εργασιών 6.000.000 ευρώ.

Το ήμισυ του ποσού αυτού, δηλαδή 3.000.000 ευρώ το εισέπρατταν ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες απέδιδαν στο Ελληνικό Δημόσιο τον ανάλογο φόρο εισοδήματος,

τις εργοδοτικές εισφορές ΙΚΑ των εργαζομένων, τον αναλογούντα ΦΠΑ και απασχολούσαν Έλληνες εργαζόμενους οι οποίοι επίσης κατέβαλαν εισφορές στο Ελληνικό Δημοσίο (ΙΚΑ) και φόρο εισοδήματος.

Μετά το 2004 επήλθε πλήρη απελευθέρωση του εν λόγω έργου, δηλαδή με απλή αίτηση ο οποιοσδήποτε μεταφορέας, Έλληνας ή αλλοδαπός, λαμβάνει άδεια εκτέλεσης γραμμής μεταξύ οποιασδήποτε πόλης της Ελλάδας με την πόλη της Αλβανίας που επιθυμεί.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δραστηριοποιούνται σήμερα περίπου 40 Αλβανοί μεταφορείς στην εκτέλεση δρομολογίων μεταξύ Ελλάδας - Αλβανίας, ενώ οι Ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις έχουν αποσυρθεί πλην του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Ιωαννίνων, το οποίο σύντομα θα αναγκαστεί να διακόψει την δραστηριότητά του αυτή, διότι το λειτουργικό κόστος είναι υψηλό σε σχέση με το παραγόμενο έργο, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού εκ μέρους των Αλβανών μεταφορέων οι οποίοι δεν καταβάλλουν ΦΠΑ στο Ελληνικό Δημόσιο και πληρώνουν πολύ μικρότερο εργατικό κόστος σε σχέση με τα ελληνικά δεδομένα.

Προτείνουμε την θέσπιση νέου νομικού πλαισίου στις μεταφορές επιβατών με λεωφορεία μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας, έτσι ώστε κατόπιν εκπόνησης οικονομοτεχνικής μελέτης για κάθε γραμμή να καθορισθεί η βιώσιμη εκμετάλλευσή της και να κατανεμηθεί το έργο της ισομερώς μεταξύ των Ελλήνων και των Αλβανών μεταφορέων, οι οποίοι κατά την εκτέλεση του έργου τους θα ελέγχονται για την συνέπεια στην ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων αλλά και στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους, που απορρέουν από την εργατική και φορολογική νομοθεσία.

Με αυτό τον τρόπο θα αποκατασταθεί η αρχή της αμοιβαιότητας στο όφελος από την εκμετάλλευση του μεταφορικού έργου και θα δοθεί και πάλι η δυνατότητα σε Ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν επ' ωφελεία της εθνικής οικονομίας, αφού και νέες θέσεις εργασίας θα προκύψουν (με ανάλογη αύξηση και των εισφορών στα ταμεία του Ελληνικού Δημοσίου) και νέοι φόροι έμμεσοι και άμεσοι θα πληρωθούν και θα δουλέψουν αρκετά επαγγέλματα για την συντήρηση των λεωφορείων.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω και σκεπτόμενοι με γνώμονα την προάσπιση των συμφερόντων των Ελληνικών επιχειρήσεων και του Ελληνικού Δημοσίου, πάντα μέσα στα πλαίσια της αρχής της αμοιβαιότητας, προτείνουμε τα κάτωθι :

Η παράγραφος 1^η του άρθρου 2, του ν. 2671/98 (Α' 289), που αντικατέστησε την παράγραφο 1 του άρθρου 10 του ν. 1906/90 (Α' 157), να αντικατασταθεί ως εξής:

«1. Η εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών γίνεται με βάση άδειες που χορηγούνται από το Υπουργείο Υποδομών & Δικτύων. Δικαιούμενα πρόσωπα για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών αποτελούν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τα γραφεία γενικού τουρισμού που πληρούν τις προϋποθέσεις του π.δ. 346/2001 (Α' 233) για την εξυπηρέτηση διεθνών οδικών μεταφορών επιβατών. Η μέγιστη διάρκεια ισχύος των αδειών που αφορούν σε τακτικές γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και χωρών - μελών της Ε.Ε. είναι πενταετής ενώ για τις άδειες τακτικών γραμμών με χώρες που δεν είναι μέλη της ΕΕ η αντίστοιχη μέγιστη διάρκεια είναι τριετής.

Οι τακτικές διεθνείς λεωφορειακές γραμμές μεταξύ Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. συνδέουν την πρωτεύουσα των χωρών αυτών με την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη. Εξαιρετικά για χώρες που δεν είναι μέλη της Ε.Ε. και είναι όμορες της Ελλάδας, οι διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές δύναται να συνδέουν τις πρωτεύουσες των ομόρων νομών και των ομόρων περιφερειών των χωρών αυτών με τις πρωτεύουσες των ομόρων νομών και των ομόρων περιφερειών της Ελλάδας.

Προϋπόθεση για τις μεταφορικές επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν στο έργο των διεθνών τακτικών λεωφορειακών γραμμών είναι η φορολογική και ασφαλιστική τους ενημερότητα ενώ εξετάζεται και η προϋπόθεση της αξιοπιστίας της επιχείρησης σύμφωνα με τις προβλέψεις της παρ. 4 του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001 (Α' 233). Πριν από

την έναρξη λειτουργίας κάθε τακτικής γραμμής, εντός μηνός από την ολοκλήρωση των διαδικασιών αδειοδότησης, υποβάλλεται, από την συμμετέχουσα ελληνική μεταφορική επιχείρηση, παράβολο υπέρ του ελληνικού δημοσίου ύψους 1.000 ευρώ, άλλως ανακαλείται η σχετική άδεια.

2. Ειδικά για τις διεθνείς τακτικές γραμμές μεταξύ της Ελλάδας και χωρών που δεν είναι μέλη της Ε.Ε., κάθε αδειοδοτούμενη ελληνική μεταφορική επιχείρηση εξυπηρετεί, το μέγιστο, το 50% των διαθέσιμων, για τις ελληνικές επιχειρήσεις, δρομολογίων. Προκειμένου για την λειτουργία των ως άνω διεθνών τακτικών γραμμών απαιτείται η σύναψη σύμβασης συνεργασίας μεταξύ της δικαιούμενης ημεδαπής μεταφορικής επιχείρησης με αντίστοιχη επιχείρηση της χώρας προορισμού. Η σύμβαση συνεργασίας, με διάρκεια αντίστοιχη με την διάρκεια ισχύος της άδειας, θα αφορά την από κοινού εκμετάλλευση των δρομολογίων και την αμοιβαία εκπροσώπηση κάθε μεταφορικής επιχείρησης στη χώρα προορισμού (παροχή πληροφόρησης, έκδοση εισιτηρίων κ.λ.π.). Καμία από τις αντισυμβαλλόμενες επιχειρήσεις (ημεδαπή-αλλοδαπή) δεν επιτρέπεται να εξυπηρετεί περισσότερα δρομολόγια από την επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στην άλλη χώρα. Δεν ικανοποιούνται αιτήσεις μεταφορέων για την εξυπηρέτηση διεθνών τακτικών γραμμών που περιέχουν συμβάσεις συνεργασίας μεταξύ ελληνικής και αλλοδαπής μεταφορικής επιχείρησης οι οποίες δεν συμφωνούν με τα προηγούμενα.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται οι όροι, οι διαδικασίες και οι λοιπές λεπτομέρειες για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Με όμοια απόφαση είναι δυνατό να καθορίζεται η σύμπτυξη υφιστάμενων γραμμών, η τροποποίηση τακτικής γραμμής επέκτασης ή συντόμευσης αυτής καθώς και η υποχρέωση χρήσης συγκεκριμένων σταθμών αφίξεων / αναχωρήσεων των λεωφορείων που εξυπηρετούν διεθνείς τακτικές γραμμές ή περιορισμοί στη δυνατότητα αφίξεων / αναχωρήσεων για συγκεκριμένες περιοχές πόλεων κατόπιν σχετικής γνώμης των οικείων δήμων.»

Με τιμή,

Ο Πρόεδρος της Τ.Δ.



Δημήτριος Φίλης