

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣ:

**ΤΟΝ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟ
ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

Παρακαλούμε για τον σχολιασμό σας επί δημοσιεύματος της εφημερίδας «ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ», έκδοσης 7/9/2014, όπου γίνεται πρόταση από μέλος ΔΣ, του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Αθηνών, προς αποφυγή της φοροδιαφυγής στις καθημερινές συναλλαγές.

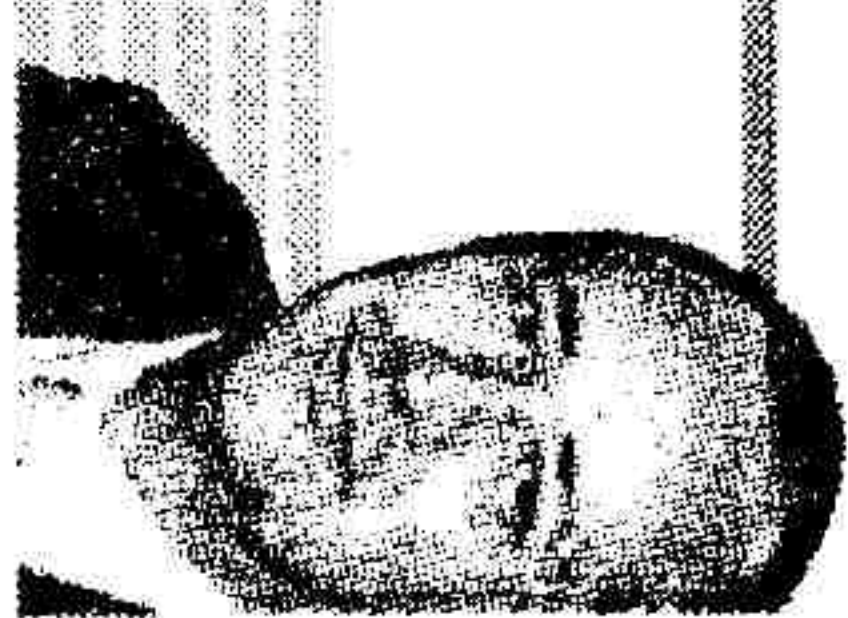
Ο Αναφέρων Βουλευτής

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος του
Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ανατροπής

Κυριακή 7 Σεπτεμβρίου 2014
+ online + site ΧΡΙΣΤΑ

Συναλλαγές μόνο με ειδική κάρτα

ΠΙΟΡΟΣ
Φλωρίδης*



Ολοι μας λίγο-πολύ έχουμε βρεθεί και βρισκόμαστε καθημερινά μπροστά στη δύσκολη θέση να αγοράζουμε απόδειξη λιανικής. Δύσκολη θέση γιατί αναγκάζόμαστε να τη ζητήσουμε (ενώ οφείλει να την εκδώσει) και μας χαλάει η διάθεση στην ιδέα και μόνο της αιτήματός μας. Πολλές φορές δεν τη ζητάμε για να αποφύγουμε να γίνουμε δυσάρεστοι στον επαγγελματία ή στον υπάλληλό του και αμέσως μετά αναλώνόμαστε στο να καταγγείλουμε το γεγονός στα λόγια σε επίτεδο παρέας.

Το ξήψα πρόσφατα σε παραθαλάσσια περιοχή και εκνευρίστηκα για μια ακόμη φορά. Αίτη ώρα μετά αγοράσα μια κάρτα κινητής για τον γιο μου και μου «κατέβηκε» η ακόλουθη ιδέα για να σταματήσει η μη έκδοση αποδείξεων.

Εχουμε και λέμε λοιπόν. Η πρόταση είναι να καταργηθεί η πληρωμή με μετρητά για κάθε συναλλαγή άνω των 2,00 ευρώ σε καταστήματα λιανικής. Η πληρωμή να γίνεται με ειδική κάρτα η οποία να φορτώνει με χορήματα με τόπο ανάλυσης που έχουν

Δεν βγαίνουν τα ποσά για μετρό και «μεγάλα έργα»

Παρά τις (συνεχείς) εξαγγελίες του υπουργού Υποδομών, η Κομισιόν δεν ανοίγει την κάνουλα

Προβληματισμό στις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχουν προκαλέσει οι συνεχείς εξαγγελίες του υπουργού Υποδομών Μιχάλη Χρυσοχοΐδη, σύμφωνα με τις οποίες «κατόπιν ενεργειών του» έχουν εξασφαλιστεί πόροι από το νέο ΕΣΠΑ για μισή ντουζίνα με-γάλων έργων, με κορυφαίο παράδειγμα το πρώτο τμήμα της γραμμής 4 του με-τρό της Αθήνας (Αλσος Βεύκου - Ευαγγελισμός). Σύμφωνα με πληροφορίες, η Κομισιόν έχει ήδη στείλει επιστολή στην κυβέρνηση στην οποία αναφέρεται ότι πρέπει πρώτα να εξασφαλιστούν οι πόροι για να ολοκληρωθούν έργα που «ορέγονται» από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Γ' ΚΠΣ) και το νέο ΕΣΠΑ, όπως οι μεγάλοι οδικοί άξονες, τα ημιτελή οδοποδομικά έργα και η επέκταση της γραμμής 3 του μετρό στο τμήμα Χαϊδάρι - Πειραιάς. Μόνο αφού



Ο υπουργός Υποδομών Μιχάλης Χρυσοχοΐδης



Ημετά από τη δεκαετία του '90

οι κάδρες κλητήρης. Η κάδρα δεν θα είναι προσωπική και θα «γεμίζει» με οποιοδήποτε ποσό. «Μηχανάκια» για να φορτίζουν οι κάδρες θα έχουν όλα τα καταστήματα λιανικής υποχρεωτικά.

Πώς, επιτέλους, θα σταματήσει η μη έκδοση αποδείξεων από τους επιτόρους

Ο καταναλωτής θα δίνει τα μετρητά του (π.χ. 20,00 €) είτε στο κατάστημα στο οποίο θα αγοράσει ένα προϊόν είτε σε οποιοδήποτε άλλο κατάστημα και με το ειδικό «μηχανάκι» του θα «γεμίζει» την κάδρα. **Ο καταναλωτής θα πληρώνει υποχρεωτικά με την κάδρα και η πληρωμή θα αντιστοιχεί υποχρεωτικά (προφανώς) σε απόδειξη λιανικής.**

Ακούγεται ανόητο να δώσω κάδρα για να πω καφέ με την παρέα μου και αντί να δώσω μετρητά (π.χ. 14,00 €) και να ξεμπερδέψω. Ανόητο ξε-ανόητο, η συναλλαγή θα γίνει τελικά με έκδοση του ανάλογου παραστατικού. Αρα σφαλιάρα σε αυτού του τύπου τη φοροδιαφυγή.

Φυσικά, ειδική πρόβλεψη θα γίνει για τη λογιστική διαχείριση της «φόρτισης» της κάδρας με τα μετρητά αλλά και για άλλες λεπτομέρειες, π.χ. μεταφορά μετρητών από μια κάδρα σε μια άλλη (π.χ. για πληρωμή μισθοδοσίας). Επίσης, οποιοσδήποτε θα μπορεί να γευστοποιήσει το περιεχόμενο της κάδρας και να πάρει τα μετρητά του πίσω χωρίς κανένα κόστος για αυτόν.

Το μέτρο μπορεί να γίνει δοκιμαστικά σε μια περιοχή στην αχχί με καθολική απαγόρευση πληρωμής με μετρητά. Στη συνέχεια, αφού διορθωθούν οι ατέλειες του συστήματος, το μέτρο μπορεί να εφαρμοστεί σε μεγαλύτερο μέγεθος χώρας.

*Μέλος Δ.Σ. Εργαγέλαιου Επιμελητηρίου Αθηνών

«έργα-γέφυρες» μπορεί ο κ. Χρυσόχοιδης να ανακαλύπτει πακτωλό εκατομμυρίων «κατόπιν ενεργειών του», θεωρούν στις Βρυξέλλες. Κατά τις ίδιες πληροφορίες αναμένεται και νέα επιστολή, καθώς η απάντηση της ελληνικής πλευράς στην πρώτη δεν θεωρήθηκε ικανοποιητική.

Στις μεταφορές

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της ελληνικής πλευράς για το νέο ΕΣΠΑ, για τις μεταφορές θα διατεθούν συνολικά περί τα 4,1 δισ. ευρώ. Τα 2,7 δισ. ευρώ προέρχονται από το επιχειρησιακό πρόγραμμα «Μεταφορές και Περιβάλλον» και τα υπόλοιπα 1,4 δισ. από τα περιφερειακά προγράμματα και άλλες γραμμές διευκόλυνσης της Ευρωπαϊκής Ενωσης. Μόνο για να ολοκληρωθούν τα «έργα-γέφυρες» απαιτούνται περί τα 6 δισ. ευρώ! Γι' αυτό και αρκetoί αναρωτούνται από πού θα βρείτα χρήματα ο κ. Χρυσόχοιδης. Ο υπουργός Υποδομών φρόντισε, μάλλον, να «αδείασει» εντός ωρών τη διοίκηση της Αττικής Μετρού, η οποία είχε αφήσει να διαρρεύσει ότι εξετάζει ακόμα και την υλοποίηση με ιδιωτικά κεφάλαια της γραμμής 4 του μετρό. Με βάση συγκεκριμένο σχέδιο, μια κοινοπραξία ιδιωτών θα κατακευάζει τη γραμμή και στη συνέχεια θα την εκμεταλλεύεται.

Η πρόταση δεν ήταν ούτως ή άλλως εύκολα υλοποιήσιμη, καθώς δεν υπήρχαν επαρκείς μελέτες. Όμως ο υπουργός Υποδομών έσπευσε να ανακοινώσει ότι «κατόπιν ενεργειών του» εξασφάλισε μισό δισεκατομμύριο ευρώ από το επόμενο ΕΣΠΑ, ενώ το άλλο μισό δισ. που απαιτείται θα καλυφθεί με δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕΠ). Ο κ. Χρυσόχοι-

ΤΕΡΑΣΤΙΑ κονδύλια θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση των ημιτελών οδονδρομικών έργων, οριζόμενα από τα οποία «σέρνεται» από τις αρχές της δεκαετίας του '90. Όπως παραδέχεται το ίδιο το υπουργείο Υποδομών στο επίσημο κείμενο για το νέο ΕΣΠΑ, «παρά τις βελτιώσεις των προηγούμενων περιόδων από το Α' ΚΠΣ έως και το ΕΣΠΑ 2007-2013, θα υπολείπεται προς ολοκλήρωση 20% του ΠΛΑΘΕ/Π (ο.σ.: του βασικού οδονδρομικού άξονα της χώρας από την Πάτρα ως τη Θεσσαλονίκη), που θα παρουσιάζει ελλείποντες συνδέσμους και θα παραμένει σε επιμέρους τμήματα εκτός λειτουργίας (Κιάτο - Πάτρα) ή με χαμηλά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (Πολύκαστο - Ειδομένη, Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας)».

Επίσης «ο άξονας θα παραμένει με σημαντικές ελλείψεις σε εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων ελέγχου - διαχείρισης της οδονδρομικής κυκλοφορίας, καθώς θα υπολείπονται σημαντικές παρεμβάσεις σηματοδότησης - τη-

δης εμφανίζεται διήθεν «κατά των ιδωτών και των ιδιωτικοποιήσεων» για καθαρά πολιτικούς λόγους, επισημαίνουν οι άδοποι φίλοι του. Οι ίδιοι υπενθυμίζουν ότι το υπουργείο Υποδομών έχει δεσμευθεί στην Κομισιόν ότι θα κάνει ό,τι μπορεί προκειμένου να αξιοποιήσει και ιδιωτικούς πόρους, γιατί σε διαφορετική περίπτωση τα περισσότερα μεγάλα έργα θα μείνουν στη μέση.

Οι κοινοτικοί αξιωματούχοι έχουν ήδη επισημάνει στην ηγεσία του

Αδειοκλήσις - τηλεπικοινωνιών». Σημαντικά κονδύλια θα απαιτηθούν και για τη διασύνδεση του οδονδρομικού δικτύου με τα λιμάνια, «λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη οδονδρομικών προσβάσεων του ΠΛΑΘΕ/Π σε σημαντικά κέντρα διακίνησης φορτίων, όπως τα κύρια λιμάνια της χώρας».

Μπορεί να μην έχουν εξασφαλιστεί οι πόροι, μπορεί η Κομισιόν να προειδοποιεί ότι πρώτα πρέπει να χρηματοδοτηθούν τα ημιτελή έργα και μετά να ανακοινώσουν νέες φαραωνικές επενδύσεις, αλλά ο κ. Χρυσόχοιδης συνεχίζει ακάθεκτος. Στις αρχές της εβδομάδας κατά τη διάρκεια τηλεοπτικής συνέντευξης εξήγησε τη «μεγάλη αλλαγή που θα γίνει τώρα και προβήκη στο μετρό, είναι η λεγόμενη γραμμή 4, δηλαδή από τον Ευαγγελισμό ως το Ταύρο». «Μια γραμμή που θα εξυπηρετεί καθημερινά 250.000 επιβάτες και πολύ σύντομα θα προκηρύξουμε το έργο». Βέβαια για τους γνωρίζοντες το «πολύ σύντομο» του υπουργού Υποδομών σημαίνει «κάποια στιγμή»...

υπουργείου Υποδομών ότι συναίνεσαν στην επαναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων για τα μεγάλα οδικά έργα με την προϋπόθεση ότι υπάρχουν πόροι για την ολοκλήρωσή τους. Θεωρούν ότι περί το ένα δισ. ευρώ από το νέο ΕΣΠΑ πρέπει να διατεθεί για να ολοκληρωθούν τα τμήματα που εξαιρέθηκαν από τις συμβάσεις παραχώρησης. Πρόκειται για το τμήμα Πάτρα - Πύργος - Τοσκώνα και δύο τμήματα του Άξονα Κεντρικής Ελλάδας (Ε65).