



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΧΡΙΣΤΟΣ ΔΗΜΑΣ

Βουλευτής Ν. Κορινθίας – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΑΝΑΦΟΡΑ

|        |      |
|--------|------|
| ΤΑΞ    | 1152 |
| 8/2/17 |      |

02.02.2017

**Προς:**

Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης

Υπουργείο Οικονομικών

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

**Θέμα: Αιτήματα της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος**

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Με την παρούσα αναφορά θα ήθελα να σας γνωστοποιήσω τα αιτήματα της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος σχετικά με θέματα του κλάδου τους. Παρακαλώ για τις δικές σας ενέργειες.

Με εκτίμηση,

**Χρίστος Δήμας**



Αρθ. Πρωτ.: Α12/2/0109

Αθήνα, 27/01/2017

**Προς:**

**Αναπληρωτή Τομεάρχη Ν.Δ. Υπουργείου Οικονομίας & Ανάπτυξης**

- κ. Χρήστο Δήμα

**Θέμα:** «Συνάντηση με εκπροσώπους ΟΦΑΕ 24.01.2017»

Αξιότιμε κύριε Δήμα,

Σε συνέχεια της συνάντησης, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 24/01/2017 μεταξύ Εσάς, και των εκπροσώπων της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινήτιστων Ελλάδας Εμπορευματικών & Επιβατικών Μεταφορών (ΟΦΑΕ), θα θέλαμε καταρχήν να Σας ευχαριστήσουμε για τον χρόνο που διαθέσατε και για την εποικοδομητική συζήτηση που είχαμε επί βασικών θεμάτων που απασχολούν σήμερα τον κλάδο των οδικών μεταφορών. Με την παρούσα επιστολή θα θέλαμε να κάνουμε μια συνοπτική αναφορά επί του θεμάτων στα οποία αναφερθήκαμε, παρέχοντας λεπτομερείς πληροφορίες καθώς και τις προτάσεις της ΟΦΑΕ, όπως συζητήθηκαν κατά την συνάντηση.

#### **Α/ Χρηματοδοτικά Εργαλεία για την ανανέωση στόλου ΦΔΧ**

Σήμερα η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση ανάμεσα στις χώρες της Ευρώπης, στον μέσο όρο της ηλικίας του εθνικού μας στόλου ΦΔΧ. Μια πρωτιά που καμία χώρα δεν θα ήθελε να έχει. Η ιδιαίτερα μεγάλη ηλικία των βαρέων φορτηγών έχει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις τόσο στις περιβαλλοντικές συνθήκες της χώρας μας, όσο και στην οδική ασφάλεια αυξάνοντας έτσι το κοινωνικό κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων, όσο και στην ορθή λειτουργία τους, αφού συνεπάγεται μειωμένη αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα.

Ειδικότερα, σύμφωνα με διαθέσιμα στοιχεία η μέση ηλικία των ΦΔΧ στην Ελλάδα είναι 15 έτη. Ιδιαίτερα εντυπωσιακό είναι το γεγονός, ότι ποσοστό περίπου 30% του στόλου αποτελείται από οχήματα ηλικίας άνω των 20 ετών.

Ενδιαφέρον, επίσης, παρουσιάζει η σύγκριση της μέσης ηλικίας των φορτηγών στην Ελλάδα με άλλα κράτη μέλη της ΕΕ των 15: η σύγκριση επιβεβαιώνει την πολύ κακή επίδοση της Ελλάδας στον συγκεκριμένο τομέα, αφού οι επόμενες χώρες Πορτογαλία - Βέλγιο παρουσιάζουν μέσους όρους περίπου στα 8 έτη.

Από τους πιο καθοριστικούς παράγοντες επιδείνωσης της μέσης ηλικίας των βαρέων φορτηγών - οχημάτων είναι η παρατεταμένη οικονομική κρίση, η παράνομη μεταφορά και οι συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού που επικρατούν στην αγορά.

ΟΦΑΕ – Πατησίων 351, 111 44, Αθήνα, Τ.:210 2019760, Φαξ: 210 2284368

[info@ofae.gr](mailto:info@ofae.gr) – [www.ofae.gr](http://www.ofae.gr)

Ο κλάδος των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ο κυριότερος για τις εμπορευματικές μεταφορές. Τα τελευταία χρόνια η συμβολή του στην εκτέλεση του υπεραστικού μεταφορικού έργου ανέρχεται στα 98% του συνολικού. Επιπλέον, εκτιμάται, ότι, μέσω του κλάδου αυτού, πραγματοποιείται: το 46,3% της αξίας των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών. Εύκολα μπορεί κανείς λοιπόν να αναλογιστεί ότι το πρόβλημα δεν αποτελεί αποκλειστικότητα του κλάδου αλλά επηρεάζει την εθνική μας οικονομία εν γένει.

Η παρούσα κατάσταση έχει άμεσο αντίκτυπο τόσο στην Οδική Ασφάλεια, καθώς οχήματα νέας τεχνολογίας ισοδυναμούν με πιο ασφαλή οχήματα, στην ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων αυτοκινητιστών στην διεθνή αγορά όπου ο δείκτης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος είναι πλέον εφαρμόσιμος για την διάκριση των οχημάτων και επηρεάζει άμεσα τόσο το λειτουργικό κόστος των μεταφορικών επιχειρήσεων όσο και την δυνατότητα διεξαγωγής δρομολογίων σε συγκεκριμένους οδικούς άξονες. Και φυσικά δεν θα πρέπει να αφήσουμε εκτός και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς σήμερα είναι ένας πολύ σημαντικός και κρίσιμος παράγοντας για την αειφόρο ανάπτυξη.

Διότι, κατά τη άποψή μας, δεν υπάρχει «Πράσινη Εφοδιαστική» με απαρχαιωμένα παλαιών τεχνολογιών οδικά μέσα μεταφοράς, ταυτόχρονα δε είναι αντιληπτό ότι με τις παρούσες συνθήκες δεν υπάρχει η κατάλληλη ευρωστία στην ιδιωτική οικονομία να φροντίσει για την αντικατάσταση του στόλου της με ίδια μέσα.

Είναι επομένως αδήριτη ανάγκη όλα τα αρμόδια Υπουργεία και Υπηρεσίες να προστρέξουν και να συμβάλλουν θετικά στο πρόβλημα, ανοίγοντας τον δρόμο των κινήτρων. Στο μέτρο που μας αφορά, θα καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια απευθυνόμενοι σε κάθε αρμόδιο για την αναζήτηση μιας λύσης, η οποία, σύμφωνα με την γνώμη των ειδικών που υποστηρίζουν την Ομοσπονδία μας, μπορεί να επιτευχθεί:

1) Είτε με την υποβολή και επιδίωξη αιτήματος εξαιρέσης, εκ μέρους της Ελληνικής Κυβέρνησης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 107.3.γ της Συνθήκης της ΕΕ, αυστηρά για περιβαλλοντικούς λόγους σε συνδυασμό με την ανάδειξη της Εφοδιαστικής ως έναν από τους εννιά δυναμικούς κλάδους της Ελληνικής Οικονομίας

2) Είτε με την «έξυπνη» διατύπωση πρόσκλησης χρηματοδότησης από το ΕΠΑΝΕΚ για την ανανέωση του στόλου Οδικών Μεταφορών στο πλαίσιο προγράμματος ευρύτερου τεχνολογικού εκσυγχρονισμού του τομέα, συμπεριλαμβανομένων και υποδομών και λογισμικών πληροφορικής σε άμεση συσχέτιση με δύο από τους εννέα τομείς προτεραιότητας που ενισχύονται από το ΕΠΑΝΕΚ, δηλαδή το Περιβάλλον και την Εφοδιαστική Αλυσίδα.

Αναφερόμενοι στην 2η εναλλακτική, θεωρούμε ότι οι συνθήκες είναι πλέον πολύ ώριμες για τη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων του κλάδου για αλλαγή του στόλου καθώς η Ελληνική Κυβέρνηση έχει κατ' ανάλογο τρόπο αντιμετωπίσει προβλήματα χρηματοδότησης μέσων μεταφορών και σε Δημόσια Μέσα Συγκοινωνίας κατ' εξαίρεση ισχυόντων κανονισμών της ΕΕ. Σε κάθε δε περίπτωση δεν νοείται υποστήριξη του κλάδου των Logistics όταν τα σχετικά μέσα και κίνητρα δεν αφορούν ταυτοχρόνως τα χρησιμοποιούμενα οδικά μεταφορικά μέσα.

Για τον προσδιορισμό των βασικών στοιχείων της πρότασής μας και την προεκτίμηση κάποιων οικονομικών μεγεθών που θα απαιτηθούν, προτείνουμε μόχλευση μιας πρόσκλησης αμιγούς ενίσχυσης του κλάδου μας, η οποία θα μπορούσε να εκδοθεί από τη ΓΓΒ με χρηματοδότηση και έλεγχο από το ΕΠΑΝΕΚ με τα κάτωθι ενδεικτικά χαρακτηριστικά:

- Ενίσχυση των ιδιοκτητών ΦΔΧ και των μικρομεσαίων μεταφορικών επιχειρήσεων με τον καθορισμό σαφέστατων κριτηρίων οικονομικού μεγέθους
- Προϋπολογισμός κάθε επενδυτικού σχεδίου ως 200.000€
- Οριζόντια ενίσχυση τουλάχιστον 50%
- Απαραίτητη προϋπόθεση: καινούριος εξοπλισμός με όριο τις 120.000€ ανά όχημα/ελκυστήρα
- Κατανομή συμμετοχών: 50% -60% χρηματοδότηση προγράμματος και το υπόλοιπο 40%-50% τραπεζική χρηματοδότηση της επιχείρησης με την εγγύηση του ΕΤΕΑΝ

Εκτίμηση για 25.000 ιδιοκτήτες ΦΔΧ, σε αρχική φάση 15%, δηλαδή 3.750 ιδιοκτήτες με 200.000 ευρώ έκαστη το προϋπολογιστικό ποσό πρόσκλησης των 750.000.000 ευρώ.

Αν αυτή η πρότασή μας γίνει αποδεκτή και διαβιβαστεί προς αξιολόγηση στις αρμόδιες δομές του ΕΠΑΝΕΚ, είμαστε έτοιμοι να την τεκμηριώσουμε και υποστηρίξουμε με τα κατάλληλα στοιχεία.

## **B/ ΤΟΥΡΚΙΑ**

### **B1. Ανταλλαγή αδειών με Τουρκία**

Στην προκειμένη περίπτωση, ο αριθμός των ανταλλασσόμενων αδειών υπερκαλύπτει κατά πολύ το υπάρχον μεταφορικό έργο, δίνοντας ένα τεράστιο πλεονέκτημα στην Τουρκία, όπου δραστηριοποιείται ένας πολύ μεγάλος αριθμός φορτηγών οχημάτων, πολλαπλάσιος των ελληνικών, καθώς επίσης απολαμβάνουν και άλλες διευκολύνσεις και ελαφρύνσεις έναντι των Ελλήνων, ενισχύοντας κατά πολύ την ανταγωνιστικότητά τους (προμήθεια αφορολόγητου πετρελαίου τόσο στην χώρα τους όσο και από τα Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών (ΚΑΕ) της χώρας μας, παροχή φοροαπαλλαγών από την Πολιτεία τους σε περίπτωση που η μεταφορά των εξαγόμενων από την Τουρκία προϊόντων γίνει με τούρκικα οχήματα, κ.α.)

Απογοητευτικά είναι τα στοιχεία για την Ελλάδα και τους Έλληνες αυτοκινητιστές που μας έδωσε το τελωνείο των Κήπων, κατόπιν αιτήματός μας αποδεικνύοντας με αριθμούς την τεράστια ανισότητα μεταξύ τω δύο χωρών. Συγκεκριμένα, το τελωνείο με την υπ' αριθμόν πρωτ. 3002/24-7-2015 επιστολή του προς την ΟΦΑΕ, μας ενημέρωσε πως για το 2014 χρησιμοποιήθηκαν από Έλληνες 1.060 διμερείς άδειες σε ΦΙΧ (περίπου 600 άδειες) & ΦΔΧ (περίπου 450 άδειες) Τουρκίας, εκ των 20.000 συνολικά διαθέσιμων διμερών αδειών, επίσης χρησιμοποιήθηκαν από Έλληνες 121 άδειες διέλευσης (τράνζιτ) επί συνόλου 35.000 διαθέσιμων αδειών τράνζιτ.

Από την πλευρά της Τουρκίας, σύμφωνα με την ίδια επιστολή, οι 10.000 συνολικά ατελείς διμερείς άδειες Ελλάδας εξαντλούνται κάθε χρόνο λίγο πριν το τέλος του έτους.

Ο σημερινός όγκος μεταφορών από και προς την Τουρκία έχει περιοριστεί κατά πολύ τα τελευταία χρόνια, κάτω από 10.000 μεταφορές και για τις δύο χώρες συνολικά, ενώ συνεχίζει να ακολουθεί πτωτική πορεία κάθε χρόνο, όταν οι διαθέσιμες άδειες και για τις δύο χώρες είναι συνολικά 40.000 διμερείς άδειες και τις 70.000 άδειες τράνζιτ!

Για προφανείς λοιπόν λόγους ζητούμε εδώ και καιρό να μειωθεί η ποσόστωση των ανταλλασσόμενων αδειών με την γειτονική μας χώρα κατά 70% τουλάχιστον. Σύμφωνα με την πρότασή μας οι ανταλλασσόμενες άδειες δεν θα πρέπει να ξεπερνούν τις 10.000 διμερών και 30.000 τράνζιτ συνολικά και για τις δύο χώρες.

Συγκεκριμένα, σε 1.500 ατελείς διμερείς, και σε 3.500 διμερείς με τέλη, καθώς και 15.000 άδειες διέλευσης (τράνζιτ) με τέλη για την κάθε χώρα ξεχωριστά.

## **B2. Αφορολόγητο Πετρέλαιο**

Με βάση την τουρκική νομοθεσία, τα φορτηγά που εισέρχονται στην Τουρκία επιτρέπεται να μεταφέρουν συνολικά τη μέγιστη ποσότητα των 550 λίτρων πετρελαίου, ενώ το ανώτατο όριο μόνο για τα Ελληνικά Φορτηγά ορίζεται ρητά στα 200 λίτρα και εφαρμόζεται αυστηρά (σε αντίθεση με το προηγούμενο όριο) (ενδεχομένως λόγω του γεγονότος ότι η Ελλάδα εφαρμόζει ένα όμοιο όριο καυσίμων σε σημείο εισόδου το οποίο ισχύει για όλα τα εισερχόμενα στην χώρα μας οχήματα ακόμα και για τα ελληνικά).

Επιπλέον, η Τουρκία έχει χορηγήσει άδεια λειτουργίας σε ένα πρατήριο πετρελαίου που βρίσκεται στη διεθνή ζώνη αμέσως μετά από το τελωνείο στο σημείο ελέγχου στην Ipsala για να πωλεί αφορολόγητο πετρέλαιο στα φορτηγά που εξέρχονται από την Τουρκία κατά μέγιστο όριο 550 λίτρων, με εξαίρεση τα Ελληνικά Φορτηγά, για τα οποία ισχύει το μέγιστο όριο των 200 λίτρων (ενδεχομένως λόγω του γεγονότος ότι η Ελλάδα εφαρμόζει ένα όμοιο όριο καυσίμων σε σημείο εισόδου). Ωστόσο, από δημοσιεύματα και πληροφορίες διαθέσιμες στην αγορά, για τα Τούρκικα Φορτηγά ισχύει ειδική τιμή για την προμήθεια αφορολόγητου πετρελαίου, διαφορετική από αυτή που επισήμως αναγράφεται στα συγκεκριμένα συνοριακά πρατήρια, καθώς επίσης προμηθεύονται με απεριόριστη ποσότητα αφορολόγητου πετρελαίου. Αξίζει να σημειώσουμε πως τα πρατήρια διάθεσης αφορολόγητου πετρελαίου στην Τουρκία, τα λειτουργεί η επαγγελματική οργάνωση εκπροσώπησης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, η οποία σε συνεργασία με το Επιμελητήριο της χώρας κατασκεύασαν τις εγκαταστάσεις και πλέον έχουν την διαχείριση των πρατηρίων. Ενώ από την άλλη πλευρά, για τα Φορτηγά Τρίτων Χωρών και για τα Ευρωπαϊκά Φορτηγά το όριο των 550 λίτρων δεν τηρείται με αποτέλεσμα τα εν λόγω φορτηγά να έχουν πρόσβαση σε απεριόριστη ποσότητα αφορολόγητου πετρελαίου, σε αντίθεση με τα Ελληνικά Φορτηγά, στα οποία το όριο των 200 λίτρων αφορολόγητου πετρελαίου εφαρμόζεται με αυστηρότητα.

Οι πρακτικές αυτές από την πλευρά των Τούρκων πέραν από διακριτικές κατά των Ελλήνων, δίνουν στους Τούρκους μεταφορείς ένα τεράστιο συγκριτικό πλεονέκτημα ενώ αντιθέτως οι Έλληνες αδυνατούν να τους ανταγωνιστούν επί ίσους όροις, με αποτέλεσμα να μένουν εκτός αγοράς.

Και σε όλα αυτά έρχονται να προστεθούν και οι πρακτικές που ακολουθεί η ίδια η χώρα μας οι οποίες όμως λειτουργούν υπέρ των αλλοδαπών οχημάτων έναντι των ελληνικών. Συγκεκριμένα, τα φορτηγά που εξέρχονται από την Ελλάδα και κατευθύνονται προς μια τρίτη χώρα μπορούν να αγοράσουν αφορολόγητο πετρέλαιο δίχως περιορισμό, από τα εξουσιοδοτημένα καταστήματα αφορολογίτων ειδών που λειτουργούν στα σημεία ελέγχου των συνόρων στους Κήπους, στα ελληνοτουρκικά σύνορα, στους Ευζώνους, στα σύνορα της Ελλάδας με την πΓΔΜ και στην Κακαβιά, στα ελληνοαλβανικά σύνορα. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται στην πράξη μόνο σε Φορτηγά Τρίτων Χωρών, όπως καταλαβαίνουμε, καθώς μόνο αυτά θεωρούνται ότι εξέρχονται από την Ελλάδα προς τρίτες χώρες. Ως αποτέλεσμα, τα Ευρωπαϊκά και τα Ελληνικά Φορτηγά που εξέρχονται από την Ελλάδα με προορισμό την Τουρκία ή διερχόμενα από την Τουρκία («transit») έχοντας τελικό προορισμό μια τρίτη χώρα δεν μπορούν να αγοράσουν αφορολόγητο πετρέλαιο από τα ελληνικά καταστήματα αφορολογίτων ειδών (ΚΑΕ).

Η ΟΦΑΕ έχει υποβάλλει το 2013 καταγγελία προς την Αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού της Ε.Ε. για τις πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού από την Τουρκία

και την παραβίαση των κανόνων του διεθνούς δικαίου περί εμπορίου, και το 2014 η Ε.Ε. ανακοίνωσε παράβαση κατά της Ελλάδας (αρ. Αναφοράς 2013/2038 – 25.09.2014 βλ. συνημμένο) ζητώντας από την χώρα μας να τροποποιήσει την νομοθεσία για τα πρατήρια καυσίμων αφορολόγητων ειδών στα χερσαία σύνορα, σημειώνοντας δε πως εάν η χώρα μας δεν λάβει τα απαραίτητα μέτρα θα οδηγηθεί στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια. Φυσικά, η χώρα μας δεν έχει λάβει κανένα τέτοιο μέτρο μέχρι σήμερα και προφανώς θα κληθεί να αιτιολογήσει αυτή την καταχρηστική πρακτική ενώπιον των αρμόδιων δικαστικών Αρχών της Ε.Ε.

**B2α. Τροποποίηση της ΥΑ Δ19γ 50422565 ΕΞ 2010 (ΦΕΚ Β 1671/21.10.2010) για την πώληση αφορολογήτων πετρελαιοειδών προϊόντων σε φορτηγά οχήματα τρίτων χωρών από Καταστήματα Αφορολογήτων Ειδών (ΚΑΕ) στους μεθοριακούς σταθμούς Κήπων, Ευζώνων και Κακαβιάς.**

Το μέτρο αυτό, με το οποίο δίδεται η δυνατότητα ανεφοδιασμού των φορτηγών τρίτων χωρών με καύσιμα στα οποία δεν έχει επιβληθεί ειδικός φόρος κατανάλωσης, πέραν από το γεγονός ότι έρχεται σε αντίθεση με την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία (οδηγία για τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης και ΦΠΑ) και ενδέχεται να επισύρει σημαντικά πρόστιμα στο Ελληνικό κράτος, αποτελεί άμεσο κίνδυνο λαθραίας διάθεσης αφορολογήτων καυσίμων, μέσω της μεθοδευμένης επιστροφής και διάθεσης των καυσίμων αυτών εντός της Ελληνικής Επικράτειας κατά παράβαση του άρθρου 7 της οδηγίας 2008/118/ΕΚ. Μάλιστα στο μέτρο που η εν λόγω διάθεση αφορά μόνον τα φορτηγά τρίτων χωρών αποτελεί επιπροσθέτως και αθέμιτη πρακτική έναντι των ελλήνων μεταφορέων που προμηθεύονται μη αφορολόγητα καύσιμα.

**Γ/ Διακριτική Μεταχείριση Ελλήνων αυτοκινητιστών από τις ναυτιλιακές εταιρείες σε σχέση με το ύψος των ναύλων στις γραμμές της Αδριατικής**

Το κόστος των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων στη γραμμή Ελλάδα – Ιταλία είναι πολύ υψηλό, αυξάνοντας σημαντικά το κόστος μεταφοράς.

Το παράδοξο στην όλη υπόθεση είναι ότι αυτό ισχύει μόνο για τους Έλληνες μεταφορείς, καθώς για τους αλλοδαπούς μεμονωμένους και μη αυτοκινητιστές υπάρχουν σημαντικά «πακέτα» προσφορών, που μειώνουν τις τιμές κατά 30% – 35%, χωρίς να υπάρχει κάποιος αξιοσημείωτος λόγος.

Η άνιση αυτή μεταχείριση μειώνει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων μεταφορέων και, κατά συνέπεια, την βιωσιμότητα του κλάδου.

Η ΟΦΑΕ έχει ζητήσει, κατ' επανάληψη, από την Πολιτεία την άμεση παρέμβασή της, προκειμένου να απαλειφθεί η άνιση μεταχείριση.

Η επιβολή αυξημένων ναύλων για τα φορτηγά αυτοκίνητα από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Ελλάδα – Ιταλία χωρίς σαφή, ειδικά καθορισμένα, εύλογα και αντικειμενικά κριτήρια αποτελεί ενέργεια αντίθετη στα χρηστά ήθη, την καλή πίστη και τον κοινωνικοοικονομικό σκοπό του δικαιώματος.

**Δ/ Μετεγκατάσταση μεταφορικών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων στην Βουλγαρία**

Για το τέλος αφήσαμε το σημαντικότερο ίσως πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα. Πρόκειται για την συνεχή μετεγκατάσταση ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων προκειμένου αυτές να ευνοηθούν από το φορολογικό καθεστώς της Βουλγαρίας. Κι ενώ προφανώς πρόκειται για ένα φαινόμενο που πλήττει την εθνική μας οικονομία στο σύνολό της,

θα πρέπει να αρκεστούμε στην αναφορά των προβλημάτων που έχει στον κλάδο τον οποίο εκπροσωπεί η ΟΦΑΕ.

Οι μετεγκατεστημένες ελληνικές εταιρείες, πέραν από τα προφανή οφέλη που αποκομίζουν από το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς και το εξαιρετικά χαμηλό κόστος λειτουργίας, συνεχίζουν να δραστηριοποιούνται αποκλειστικά και μόνο στην ελληνική επικράτεια, καταστρατηγώντας το δικαίωμα που τους δίνει ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός 1072/09 για την διενέργεια ενδομεραφορών (cabotage), δημιουργώντας συνθήκες αφόρητου και αθέμιτου ανταγωνισμού στους εναπομείναντες Έλληνες αυτοκινητιστές.

Παράλληλα, συνεχίζουν να απολαμβάνουν οφέλη από το ελληνικό κράτος, αποκομίζοντας επιδόματα ανεργίας εφόσον στην Ελλάδα δεν παρουσιάζουν επίσημη δραστηριότητα, ή αξιοποιώντας τις ρυθμίσεις που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία για την προστασία των οικονομικά ασθενέστερων κοινωνικών ομάδων (πχ. Νόμος υπερχρεωμένων νοικοκυριών), εφόσον και πάλι δεν εμφανίζουν εισοδήματα στην χώρα στην οποία διενεργούν ανενόχλητοι το μεταφορικού τους έργο.

Είναι τουλάχιστον προφανές ότι η κατάσταση χρήζει άμεσης παρέμβασης από την ελληνική Πολιτεία, όχι μόνο για την αποκατάσταση του υγιούς ανταγωνισμού στον κλάδο μας, αλλά κυρίως για την είσπραξη δημοσίων εσόδων τα οποία σήμερα χάνονται.

Επιπλέον, είναι επιτακτική η ανάγκη εντατικοποίησης των οδικών ελέγχων προκειμένου να εντοπίζεται η καταχρηστική δραστηριότητα των εν λόγω μετεγκατεστημένων μεταφορικών εταιρειών στην χώρα μας. Ενώ σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. τηρούνται αυστηρά οι αρχές του υγιούς ανταγωνισμού και για την διασφάλισή τους για την διενέργεια cabotage επιβάλλουν στον αλλοδαπό αυτοκινητιστή την υποχρέωση φορολογικού αντιπροσώπου, ενώ παράλληλα για κάθε διενέργεια ενδομεταφορής οι αλλοδαποί αυτοκινητιστές εκδίδουν τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών, υποβάλλουν ΦΠΑ και σε ετήσια φορολόγηση των εισοδημάτων που απόκτησαν από την διενέργεια δραστηριότητας στην χώρα υποδοχής. Μια τέτοια πρακτική από την πλευρά της Ελληνικής Πολιτείας, όχι μόνο θα διασφάλιζε τις συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά των οδικών μεταφορών, αλλά κυρίως θα είχε τεράστια οφέλη για την εθνική μας οικονομία με την εισροή σημαντικών εσόδων από αλλοδαπά οχήματα τα οποία δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.

Με την πεποίθηση ότι θα προβείτε σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος μας, παραμένουμε πάντα στην διάθεσή σας για επιπλέον πληροφορίες.

Στη διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω συνεργασία

Μετά τιμής,

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος

Ο Γενικός Γραμματέας



Απόστολος Κεβανίδης



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης

ΟΦΑΕ – Πατησίων 351, 111 44, Αθήνα, Τ.:210 2019760, Φαξ: 210 2284368

[info@ofae.gr](mailto:info@ofae.gr) – [www.ofae.gr](http://www.ofae.gr)