



Αρ. Πρωτ.: Α7/0023

Αθήνα, 12/01/2016

Προς:

Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων

- Γεν.Γραμματέα, κ.Θεοπίστη Πέρκα
- Γεν. Δ/ντή Μεταφορών, κ. Βασίλη Καλλιβωκά
- Δ/ντή Επιβατικών Μεταφορών, κ. Γεώργιο Πατσιαβό
- Δ/ντή Εμπορευματικών Μεταφορών, κ. Τριαντάφυλλο Παπατριανταφύλλου

Θέμα: «Σύγκληση Μεικτής Επιτροπής Μεταφορών Ελλάδας-Αλβανίας, Τίρανα 28-29/1/2016»

Σχετ. Έγγρ.: (i) Το υπ' αριθμόν έγγραφό σας με αρ.πρωτ. Γ402/οικ.772/55/15 από 07/01/2016

(ii) Το υπ' αριθμόν Δ12Β1021604 ΕΞ. 2013 έγγραφο του Υπ. Οικονομικών

Αξιότιμοι κύριοι,

Σε συνέχεια του σχετικού εγγράφου (i) σας, θα θέλαμε με την παρούσα επιστολή να σας παραθέσουμε τις προτάσεις της ΟΦΑΕ που αφορούν τα θέματα που σας προτείνουμε να συζητηθούν στην επερχόμενη σύγκληση της Μεικτής Επιτροπής Μεταφορών Ελλάδας-Αλβανίας.

Α/ Θέματα Επιβατικών Μεταφορών

Παρακάτω σας παραθέτουμε τις προτάσεις μας όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, και οι οποίες σχετίζονται με την σύγκληση της συγκεκριμένης Μικτής Επιτροπής.

1. Το υπουργείο θα πρέπει να καθορίζει την ελάχιστη τιμή [πλαφόν-προστασίας] στον τιμοκατάλογο των μεταφορέων ώστε να υπάρχει βιωσιμότητα, καθώς οι αλβανικές εταιρίες λόγω του χαμηλότερου κόστους και του αφορολόγητου πετρελαίου έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ελληνικών εταιριών, καθώς οι τιμές που μπορούν να προτείνουν και να εκτελέσουν είναι χαμηλότερες και από το κόστος των ελληνικών εταιριών, οι οποίες και φυσικά αδυνατούν να ακολουθήσουν. Αυτό λειτουργεί σαν ένας πολύ σοβαρός και συνάμα αποτρεπτικός λόγος στην

πραγματοποίηση από την πλευρά των ελληνικών εταιριών της τακτικής λεωφορειακής γραμμής.

2. Να συνεχιστεί η υποχρέωση συνεργασίας αλλοδαπού με Έλληνα μεταφορέα.
3. Να συνεχιστεί η πιστή εφαρμογή της αντιστοιχίας των δρομολογίων ένα προς ένα. Άμεση ανάκληση των αδειών σε αλβανικές εταιρίες που για συνεχόμενα έτη αλλάζουν τους Έλληνες συνεργάτες και τους χρησιμοποιούν για να κερδίζουν χρόνο χωρίς ποτέ να έχουν εφαρμόσει την αντιστοιχία ένα προς ένα.
4. Πρόβλημα της διπλής φορολόγησης ΦΠΑ. Όπως αναφέρεται στο σχετικό έγγραφο (ii) αναφορικά με την φορολογική μεταχείριση αλλοδαπών επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται τακτικές λεωφορειακές γραμμές μεταφοράς επιβατών από τη χώρα μας στην αλλοδαπή και αντίστροφα. Στο Γ ΦΟΡΟ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ παράγραφο 5 επισημαίνεται ότι δεν υφίσταται υποχρέωσης της καταβολής φόρου 45 ευρώ στο τελωνείο κατά την είσοδο των αλλοδαπών λεωφορείων διότι με την υπ' αριθμόν Γ456/ΟΙΚ 7383/531/10-2-2012 Απόφαση ΥΠΥΜΕΔΙ με την οποία καθορίστηκαν τα κριτήρια στο άρθρο 5 αναφέρει ότι ο αλλοδαπός μεταφορέας να έχει συμβόλαιο συνεργασίας με έλληνα μεταφορέα για την από κοινού εκμετάλλευση της γραμμής καθώς η έκδοση των εισιτηρίων εντός της ελληνικής επικράτειας θα γίνεται υποχρεωτικά από ελληνικά τουριστικά γραφεία.

Με αυτό τον τρόπο, από τα εισιτήρια πληρώνεται το ΦΠΑ που είναι πολλαπλάσιο από τα 45 ευρώ που πλήρωναν στα σύνορα. Αυτή τη στιγμή δυστυχώς στους διασυνοριακούς σταθμούς εισπράττονται ακόμα τα 45 ευρώ κάτι που αμοιβαία πληρώνουν εδώ και δύο χρόνια οι Έλληνες μεταφορείς στους Αλβανούς .

Η παραπάνω πρακτική εκτός του ότι προφανώς εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την εθνική οικονομία, την επιβατική μεταφορική δραστηριότητα, την υπέρμετρη οικονομική αυτή επιβάρυνση και τη διατάραξη των διεθνών σχέσεων της χώρας με την εξώθηση των γειτονικών χωρών στην εφαρμογή της πρακτικής της αμοιβαιότητας, παράλληλα αποτελεί και μη δίκαιη πρακτική αφού αντιμετωπίζει τους αυτοκινητιστές με δύο μέτρα και δύο σταθμά, καθώς όσοι διέρχονται από τα συνοριακά σημεία Προμαχώνα, Ορμένιου, Εξοχής ή από τα λιμάνια

Πάτρας & Ηγουμενίτσας, δεν επιβαρύνονται με το Φ.Π.Α. καθώς σε εκείνα τα σημεία δεν υπάρχουν τελωνειακοί υπάλληλοι για να επιβάλλουν την οποιαδήποτε πληρωμή. Αντιθέτως, όσοι έχουν την «ατυχία» να περάσουν από τα Τελωνεία Κρυσταλλοπηγής, Κακαβιάς, Κήπων, κλπ. είναι υποχρεωμένοι να συμμορφωθούν σε αυτή την καταχρηστική εισπρακτική πρακτική.

Ζητούμε την άμεση αναθεώρηση αυτών των πρακτικών, καταρχήν για λόγους νομιμότητας και κοινής λογικής και κατά δεύτερον γιατί είναι απαράδεκτο να υπάρχει διαφορετική αντιμετώπιση των αυτοκινητιστών ανάλογα με το δρομολόγιο που ακολουθούν.

5. Οι μεταφορείς να μπορούν να αποβιβάζουν – επιβιβάζουν και πελάτες από πόλεις της διασυνοριακής περιοχής για να μπορεί να υπάρχει βιωσιμότητα της γραμμής.
6. Καθημερινά το επιβατικό κοινό υπόκειται σε μεγάλη ταλαιπωρία με πολύωρες καθυστερήσεις στους διασυνοριακούς σταθμούς δίνοντας προτεραιότητα σε ΙΧ και άλλα οχήματα. Πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στα λεωφορεία που διενεργούν γραμμές διότι υπάρχει ωρολόγιο πρόγραμμα και αναμονή επιβατών σε στάσεις, πχ όπου κόπηκαν αφητηρίες γραμμών, όπως τα Ν. Μουδανιά Χαλκιδικής.
Με την καθυστέρηση το λεωφορείο έχει άφιξη μετά τις 20.30 που είναι και το τελευταίο λεωφορείο του ΚΤΕΛ μη μπορώντας να μεταβούν στον προορισμό τους.
7. Οι περιορισμοί στις αφητηρίες των γραμμών να αρθούν για να μπορούν ελεύθερα οι μεταφορείς για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από την επαρχία όχι μόνο από Θεσσαλονίκη και Αθήνα, αλλά ιδίως σε περιοχές που αποδεδειγμένα υπάρχουν εποχιακές περίοδοι αυξημένης κίνησης πχ Χαλκιδική το καλοκαίρι και Ν. Πέλλας εργατικής κίνησης συγκομιδή προϊόντων. Με γνώμονα πάντα την ποιοτική, οικονομική και γρήγορη χωρίς ταλαιπωρία μεταφορά.
8. Θα πρέπει να αρθεί το καθεστώς βάσει συνεννόησης που αφορά το πρόβλημα των οδηγών (Αλβανών και Ελλήνων) που μόλις συμπληρώσουν το 3μηνο πρέπει για 3 μήνες να μη μπορούν να εισέλθουν στην αντίστοιχη χώρα. Θα πρέπει πιθανόν να συμφωνηθεί κάποιο είδος βίζας που λόγω της ιδιότητας της εργασίας τους να μην υπόκεινται στην κατηγορία των

υπολοίπων. Πάντα βέβαια με αποδεδειγμένα στοιχεία και βεβαίωση εργοδοτών/μεταφορέων κλπ.

9. Όταν υποπέσει σε κάποιο παράπτωμα ο αλλοδαπός συνεργάτης να μην επηρεάζεται ο συνεργάτης Έλληνας μεταφορέας γιατί κατά το πλείστον οι αλλοδαποί συνεργάτες είναι που δεν εφαρμόζουν το νόμο.
10. Η πλειοψηφία των αλλοδαπών εταιριών δεν εφαρμόζει το νόμο όσον αφορά το νόμιμο χώρο στάσης - στάθμευσης έτσι δρώντας ανταγωνιστικά στις νόμιμες, σοβαρές και τυπικές εταιρίες ελληνικές ή αλβανικές.
11. Μη εφαρμογή του τιμοκαταλογου από τις αλβανικές εταιρίες εκδίδοντας εισιτήριο με διαφορετική πόλη επιβίβασης ή προορισμού.
12. Νέες γραμμες :
 - α] Κατερίνη-Αιγίνιο-Βέροια-Δρέπανο-Κοζάνη-Κρυσταλλοπηγή-Korce-Pogradec-Prenjas-Librazhad-Elbasan-Progozhine-Durres-Tirana με επέκταση Shkoder.
 - β] Πολύγυρο-N.Μουδανιά-Θεσσαλονίκη-Βέροια-Κοζάνη-Κρυσταλλοπηγή-Korce-Pogradec-Prenjas-Librazhad-Elbasan-Progozhine-Tirana με επέκταση Shkoder.
 - γ] Θεσσαλονίκη-Βέροια-Κοζάνη-Κρυσταλλοπηγή-Korce.
 - δ] Αθήνα-Κόρινθος-Αίγιο-Πάτρα-Αμφιλοχία-Άρτα-Γιάννενα-Γρεβενά-Καστοριά- Korce-Pogradec-Prenjas-Librazhad-Elbasan-Progozhine-Tirana με επέκταση Shkoder.

Πρέπει να δοθεί τέλος στην υποκλοπή έργου των τουριστικών λεωφορείων που εκτελούν την τακτική λεωφορειακή γραμμή από αλβανικά Ι.Χ., τα οποία παράνομα εκτελούν καθημερινά μεταφορά από Ελλάδα προς Αλβανία κάνοντας χρέη ΤΑΞΙ από Θεσσαλονίκη. Ο αριθμός των επιβατών που υποκλέπτονται από τα αλβανικά Ι.Χ. σε καθημερινή βάση, ξεπερνάει τα 250 άτομα και, όπως γίνεται αντιληπτό, είναι τεράστιο το μέγεθος της υποκλοπής σε έργο αλλά και σε φοροδιαφυγή.

Β/ Θέματα Εμπορευματικών Μεταφορών

1. Συγκεκριμένα, θα πρέπει να διεκδικήσουμε την αλλαγή της ισχύουσας διαδικασίας διάθεσης αδειών μεταξύ Ελλάδας και Αλβανίας και αντί να ανταλλάζουμε 2.500 διμερείς και τράνζιτ άδειες πολλαπλών δρομολογίων ισχύος 2 ετών (κι επιπλέον 500 άδειες μιας διαδρομής),

να ανταλλάζουμε από εδώ και στο εξής μόνο άδειες ισχύος 1 έτους, οι οποίες θα διαχωρίζονται σε διμερείς και transit για την διενέργεια μιας και μόνο διαδρομής.

Συγκεκριμένα, κατόπιν λεπτομερούς ανάλυσης των σημερινών δεδομένων και αναγκών, καταλήγουμε και προτείνουμε την κατανομή των αδειών ως εξής:

- **500 διμερείς άδειες** για μία διαδρομή και ισχύος 1 έτους, εκ των οποίων μόνο οι 100 θα είναι ατελείς, ενώ οι υπόλοιπες 400 θα είναι με τέλη
- **3.000 transit άδειες** με τέλη για μία διαδρομή και ισχύος 1 έτους

Η ανωτέρω πρόταση είναι βασισμένη στις υπάρχουσες ανάγκες των Ελλήνων αυτοκινητιστών, και πάνω στην σχέση αμοιβαιότητας των δύο πλευρών όπως καθορίζεται σε όλες τις χώρες, διασφαλίζοντας έτσι τα συμφέροντά τους με σκοπό να αποκτήσουν μερίδιο του μεταφορικού έργου μεταξύ των δύο χωρών, το οποίο σήμερα διενεργείται σχεδόν αποκλειστικά από τα αλβανικά οχήματα. Επιπλέον, η επιβολή τελών στις άδειες θα αποφέρει θετικά αποτελέσματα και στα δημόσια ταμεία της χώρας.

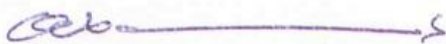
2. Κατάργηση διάθεσης αφορολόγητου πετρελαίου στα σύνορα των δύο χωρών, όχι μόνο γιατί είναι σε αντίθεση με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία, αλλά γιατί δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού εις βάρος των Ελλήνων αυτοκινητιστών.

Παραμένουμε στην διάθεσή σας για επιπλέον πληροφορίες, ή τυχόν διευκρινήσεις.

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος

Ο Γενικός Γραμματέας



Απόστολος Κενανίδης



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης