

Γ. Κουτρουμάνης: «Βόμβα» για τα φορτηγά ΔΧ το νέο ασφαλιστικό - φορολογικό νομοσχέδιο

2016/10/28 12:30 στην κατηγορία LOGISTICS

Ο νόμιμος επαγγελματίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, που έχει την έδρα του στην Ελλάδα, καταβάλλει στο δημόσιο για φόρους και ασφαλιστικές εισφορές άνω του 55% - που φθάνει την τρέχουσα περίοδο μέχρι και 74% για ορισμένες κατηγορίες - μαζί με την προκαταβολή φόρου.

Του Φώτη Φωτεινού

Οι αντίστοιχες επιβαρύνσεις για γειτονικές χώρες, όπως Βουλγαρία, Κύπρος και Αλβανία περιορίζονται σε ποσοστά κάτω του 20%!

Αυτό ανέφερε, μεταξύ άλλων, ο πρώην υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης Γιώργος Κουτρουμάνης, στο 1ο συνέδριο Μεταφορών του ΠΣΧΕΜ, παρουσιάζοντας τη μελέτη για τη βιωσιμότητα της ελληνικής μεταφοράς (ασφαλιστικό, φορολογικό, εργασιακό).

image not found or type unknown



Σύμφωνα με τον κ. Κουτρουμάνη, στην πραγματικότητα πρόκειται **για ένα περιβάλλον μέσα από το οποίο οδηγείται σε εξόντωση κάθε ελληνική επιχείρηση**, εφόσον θέλει να είναι συνεπής στις υποχρεώσεις της.

Στους αρνητικούς παράγοντες για τον κλάδο των ΦΔΧ εντάσσονται:

- Οι υψηλοί φορολογικοί συντελεστές,
- Ο **υπέρ διπλασιασμός επί της ουσίας του φόρου**, μέσα από την θεσμοθέτηση της ευθείας σύνδεσης εισοδήματος- ασφαλιστικών εισφορών,
- Η μη ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 561/2006 και της οδηγίας 2006/22/Ε.Κ. που αφορά στις εργασιακές σχέσεις,
- Το παράνομο καμποτάζ (cabotage) από Έλληνες μεταφορείς, εγκατεστημένους σε χώρες χαμηλού κόστους, κυρίως στη Βουλγαρία, χωρίς κανένα έλεγχο για την τήρηση του νομικού πλαισίου και των κανόνων που αφορούν το καμποτάζ, οι οποίοι

δημιουργούν ένα ασφυκτικό περιβάλλον, με έντονα τα στοιχεία του αθέμιτου ανταγωνισμού σε βάρος κάθε επιχείρησης που έχει έδρα την Ελλάδα.

Η σημερινή κατάσταση

Στην Ελλάδα σήμερα κυκλοφορούν 32.291 φορτηγά αυτοκίνητα δημόσιας χρήσης που ανήκουν σε 21.750 ιδιοκτήτες. Οι εργαζόμενοι στον τομέα αυτό ως αυτοαπασχολούμενοι, οδηγοί και προσωπικό γραφείων ανέρχονται στις 42.500 περίπου.

Τα μεταφερόμενα προϊόντα σε ποσοστό 95% μεταφέρονται από φορτηγά αυτοκίνητα. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 το 75% των ανωτέρω μεταφορών πραγματοποιείται από φορτηγά δημόσιας χρήσης (Δ.Χ.) και το 25% από φορτηγά ιδιωτικής χρήσης (Ι.Χ.).

Σήμερα το έργο των φορτηγών Δ.Χ. έχει περιοριστεί στο 52% περίπου, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, όπως καταγράφονται στην έκθεση του 2010:

Το έτος 1985 το σύνολο των φορτηγών που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα ήταν 595.761 από τα οποία 556.501 ήταν Ι.Χ. και 39.260 Δ.Χ.

Το έτος 2009 αντίστοιχα το σύνολο των φορτηγών στην Ελλάδα ήταν 1.302.430 από τα οποία 1.270.941 ήταν Ι.Χ. και 31.489 Δ.Χ.

Η μείωση των Φ.Δ.Χ. από 39.260 που εμφανίζονταν το 1985, σε 31.489 το 2009 οφείλεται στην απόσυρση από την κυκλοφορία των παράνομα κυκλοφορούντων φορτηγών μετά την εφαρμογή καταγραφής μέσω της έκδοσης των ΗΑΣ, των νόμιμα κυκλοφορούντων φορτηγών Δ.Χ.

Με βάση τα ανωτέρω δεδομένα τα φορτηγά Δ.Χ. αποτελούσαν το 1985 το 6,09% του συνόλου και σήμερα **είναι μόλις το 2,8%**.

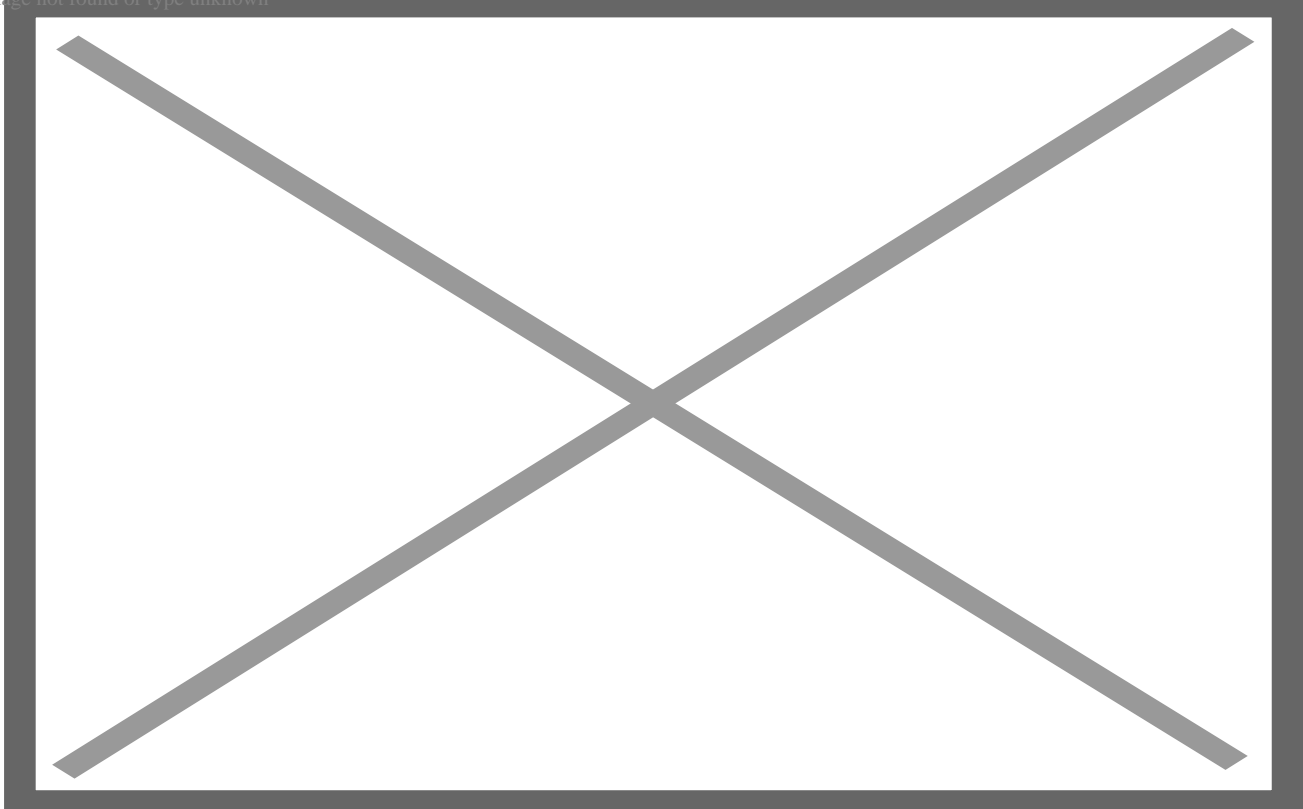
Το cabotage και οι μη επαρκείς έλεγχοι

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο το οποίο αξίζει να σημειωθεί είναι οι εξελίξεις που ακολούθησαν μετά την εφαρμογή του cabotage και η νέα πραγματικότητα που έχει δημιουργηθεί στον τομέα μεταφορών στην Ελλάδα.

Αντίθετα, στις υπεραστικές μεταφορές, λόγω των μεγάλων αποστάσεων και τον φόβο πιθανών ελέγχων που δραστηριοποιούνται και μεταφέρουν Ι.Χ. φορτηγά μεγάλων εταιρειών και εκδίδουν παραστατικά το ποσοστό μεταφοράς είναι μονοψήφιο και σε συντριπτικό ποσοστό οι εταιρείες αυτές χρησιμοποιούν φορτηγά Δημοσίας Χρήσης, **ενώ έχουν το δικαίωμα να μεταφέρουν με τα ΙΧ φορτηγά το σύνολο των μεταφερόμενων προϊόντων τους.**

Για τον ίδιο λόγο στις υπεραστικές μεταφορές μειώνεται και το ποσοστό μεταφοράς των ξένων φορτηγών και περιορίζεται στις νόμιμες μεταφορές καμποτάζ και το ποσοστό που πραγματοποιεί παράνομες μεταφορές είναι μικρό και οφείλεται κυρίως στην άγνοια των επιχειρήσεων ότι παρανομούν φορτώνοντας φορτηγά με ξένες πινακίδες.

Image not found or type unknown



Όμως οι νομοθετικές παρεμβάσεις των τελευταίων ετών και ιδιαίτερα τα μέτρα της τελευταίας περιόδου τα οποία στο μεγάλο μέρος τους προβλέπεται να εφαρμοστούν από 1/1/2017 , δίνουν τη χαριστική βολή στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών και δεν αφήνουν κανένα περιθώριο εξισορρόπησης της κατάστασης ,οδηγώντας στον αφανισμό χιλιάδες επιχειρήσεις.

Παράλληλα, θα πρέπει να αναφερθεί ότι οι αποδοχές των εργαζομένων στην Βουλγαρία που έχουν μεταφέρει την έδρα τους πλέον του 95% οι Ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις ο βασικός μισθός είναι 194 ευρώ, ενώ στην Ελλάδα ο μέσος μισθός ενός οδηγού υπερβαίνει τα 1.000 ευρώ.

Η φυγή ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων και η μεταφορά της έδρας τους στις γειτονικές κυρίως χώρες σε συνδυασμό ότι αυτές οι μεταφορικές επιχειρήσεις εργάζονται αποκλειστικά στην Ελλάδα, παραβιάζοντας τους όρους και τις προϋποθέσεις των νόμιμων ενδομεταφορών, (cabotage) **εκτός από τον αθέμιτο ανταγωνισμό εις βάρος των Ελλήνων μεταφορέων αφαιρούν σημαντικούς πόρους από τη χώρα**, αφού ευνοούν παράνομες συναλλαγές, με τις οποίες παρουσιάζονται υψηλά πλασματικά μεταφορικά έξοδα στις επιχειρήσεις, μειώνοντας

τα καθαρά προς φορολόγηση ποσά των επιχειρήσεων αυτών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή την περίοδο υπάρχουν σε εκκρεμότητα άνω των 60.000 αιτήσεις από το σύνολο των ελληνικών επιχειρήσεων για μεταφορά της έδρας στην Βουλγαρία και 10.000 περίπου αντίστοιχα για μεταφορά στην Κύπρο.