

Στα 18,2 έτη ο μέσος όρος των φορτηγών που κυκλοφορούν στην Ελλάδα. Έλλειψη πολιτικής για αντικατάσταση

2016/10/28 13:23 στην κατηγορία LOGISTICS

«Ο καλός μεταφορέας ΔΧ εμποδίζεται να προμηθευτεί ένα νεώτερο όχημα», ανέφερε, στο 1ο συνέδριο Μεταφορών του ΠΣΧΕΜ, ο Δημήτρης Πάτσιοις, γενικός δ/ντης του ΣΕΑΑ (Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων), αποτυπώνοντας εύγλωττα τη σημερινή κατάσταση του κλάδου των βαρέων οχημάτων.

Επιμέλεια: Φώτης Φωτεινός

Σύμφωνα με τον κ. Πάτσιοις, είναι εμφανής η έλλειψη πολιτικής για το στόλο των επαγγελματικών οχημάτων, με αποτέλεσμα μόλις το 8,1% των συνολικών εισαγωγών φορτηγών, άνω των 3,5 τόνων, να είναι καινούργια.

Ειδικότερα, **τα χαρακτηριστικά της αγοράς βαρέων φορτηγών στην Ελλάδα είναι:**

Image not found or type unknown



-Διατήρηση της αγοράς σε επίπεδα -89,3% (μεσαία φορτηγά) και -81,8% (βαρέα φορτηγά) ως προς το μέσο όρο προ κρίσης (δεκαετία 2000-2009).

-Συνέχιση της αθρόας εισαγωγής παλαιών μεταχειρισμένων φορτηγών που έχουν αποσβέσει την αξία τους στις μεταφορικές επιχειρήσεις της κεντρικής Ευρώπης, ηλικίας άνω των 10 ετών.

-Μόλις **8,1% των συνολικών εισαγωγών φορτηγών >3,5 τόνων είναι καινούργια.**

-Μέση ηλικία κυκλοφορούντων φορτηγών 18,2 έτη (56% άνω των 15 ετών), με τη συντριπτική πλειοψηφία αυτών να έχει εισαχθεί μεταχειρισμένα.

-Ανεπαρκής χρηματοδότηση.

-Ανεξέλεγκτη κυκλοφορία (αναποτελεσματικοί έλεγχοι ΚΤΕΟ, πλήρης απουσία

ελέγχων στο δρόμο κλπ).

-Απουσία οποιουδήποτε κίνητρου για την αγορά των καινούργιων οχημάτων και την απόσυρση των παλαιότερων.

-Αντίθετα, φορολογικά κλπ «κίνητρα» αποχώρησης από τη χώρα για τις υγιείς μεταφορικές επιχειρήσεις.

Σύμφωνα με τον κ. Πάτσιο, ο κλάδος των επαγγελματιών μεταφορέων αντιμετωπίζεται «συλλήβδην» ως υψηλού κινδύνου από τα πιστωτικά ιδρύματα, περιορίζοντας τη δυνατότητα leasing, όταν παράλληλα η πολιτεία αρνείται τη δυνατότητα ενοικίασης ανάριθμων φορτηγών στις εταιρείες ΔΧ.

Παράλληλα, η πολιτεία δεν εμποδίζει, αντίθετα έμμεσα ενθαρρύνει τη λαθραία μεταφορά, τόσο από επαγγελματίες όμορων χωρών, όσο και από τύποις εξωχώριες μεταφορικές εταιρείες (κατάχρηση της άρσης του καμποτάζ).

Επίσης, απολύτως αναντίστοιχη, από την υπόλοιπη ΕΕ, είναι στην Ελλάδα η αναλογία ενεργών ΔΧ-ΙΧ (20%-80%), **όταν η κατανομή θα έπρεπε να ήταν τουλάχιστον ισοβαρής.**

«Οι καλοί μεταφορείς ανταγωνίζονται ιδιωτικούς στόλους ΙΧ, συχνά υπέργηρους, ασυντήρητους, που εξυπηρετούν διάφορες ανάγκες.

Οι φορολογικές αποσβέσεις του ΚΦΕ για το μεταφορικό εξοπλισμό είναι μακρόχρονες, όταν είναι γνωστό ότι τα φορτηγά θα πρέπει να αντικαθίστανται στους στόλους ΔΧ μετά τα 6 έτη», συμπλήρωσε ο γενικός διευθυντής του ΣΕΑΑ.

Άμεσα μέτρα για την ενίσχυση του κλάδου

Η πολιτεία, σύμφωνα με τον κ. Πάτσιο, πρέπει να επιβάλλει νέους κανόνες στα κυκλοφορούντα φορτηγά, επιβραβεύοντας αυτούς που θα αγοράσουν νεώτερο όχημα:

-Άμεση ενεργοποίηση των ελέγχων «στο δρόμο» (μικτά κλιμάκια).

-Έλεγχος των ΚΤΕΟ, τα οποία παραμένουν ανεξέλεγκτα από την ίδρυση τους, για το σωστό έλεγχο των κυκλοφορούντων υπέργηρων και ασυντήρητων φορτηγών.

Image not found or type unknown



-Θέσπιση δυνατότητας ενοικίασης ανάριθμων φορτηγών από εμπορικές επιχειρήσεις οχημάτων στους μεταφορείς ΔΧ.

-Πρόγραμμα επιδότησης απόσυρσης παλαιών φορτηγών ΔΧ, με την παράλληλη

εισαγωγή νέων οχημάτων (=απόδοση τετραπλάσιων εσόδων ΦΠΑ και ΤΤ).

-Εκπτώσεις στα διόδια και στα τέλη κυκλοφορίας για τα νεώτερα φορτηγά, με περεταίρω ενισχύσεις για τους επαγγελματίες μεταφορείς.

-Ελεύθερες προσβάσεις για τα νεώτερα οχήματα στις πόλεις ή σε συγκεκριμένα δίκτυα.