

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

Α. ΓΕΝΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

Α.1 Βασικές αρχές και άξονες του παρόντος νομοσχεδίου

Γενικά

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν κλάδο ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία και αντιπροσωπεύουν σε εθνικό επίπεδο το 7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και το 7% των θέσεων απασχόλησης.

Κατά την τελευταία εικοσαετία οι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς, καθώς και οι μεταβολές που σημειώθηκαν στα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης συνέβαλαν στη σημαντική αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες μεταφορών και κυρίως για τις ενδοκοινοτικές (2,3% ετησίως στις εμπορευματικές μεταφορές και 3,1 % στις επιβατικές).

Συγχρόνως όμως παρά τη ζωτική σημασία του κλάδου, συνιστούν ταυτοχρόνως έναν ιδιαίτερα ευαίσθητο τομέα, καθώς η αύξηση του όγκου των οδικών μεταφορών συνεπάγεται σοβαρές επιπτώσεις σε αγαθά ιδιαίτερης σημασίας, όπως η προστασία του περιβάλλοντος και η οδική ασφάλεια.

Βασικοί στόχοι του παρόντος νομοσχεδίου αποτελούν η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ο εξορθολογισμός, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας, καθώς και η απελευθέρωση του κομίστρου, στο πλαίσιο της Οδηγίας της ΕΕ 96/26/ΕΚ¹.

Βασική κατεύθυνση του νομοσχεδίου αποτελεί παράλληλα, η ομαλή μετάβαση στο νέο πλαίσιο Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, με βάση τις συνθήκες και τη διάρθρωση του συγκεκριμένου κλάδου στη χώρα μας.

Πρόκειται για μία βασική θεσμική παρέμβαση διαρθρωτικού χαρακτήρα, που θα καταστήσει συμβατό το ελληνικό πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών με το αντίστοιχο άλλων χωρών της Ε.Ε.

Με το παρόν νομοσχέδιο επιδιώκεται η αναδιοργάνωση του θεσμικού πλαισίου, με γνώμονα το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις εξελίξεις της αγοράς, προκειμένου οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές να καταστούν αφ' ενός βιώσιμες και αφ' ετέρου ανταγωνιστικές.

Οι βασικοί άξονες του παρόντος σχεδίου είναι οι εξής:

1. Η απελευθέρωση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων υπό το πρίσμα της αρχής της νομιμότητας
2. Η δημιουργία ενός νέου συγχρόνου συστήματος χορήγησης αδειών για οδικές μεταφορές στη χώρα μας,
3. Η απελευθέρωση του κομίστρου
4. Η ενίσχυση του ανταγωνισμού, η παροχή καλύτερων υπηρεσιών και οι χαμηλότερες τιμές για τον πολίτη

5. Η οργάνωση των οδικών μεταφορέων σε μεταφορικές εταιρείες

6. Η παροχή κινήτρων για επενδύσεις στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

7. Η ορθολογική διαχείριση της άυλης αξίας των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ.

8. Η δημιουργία ταμείου για την υποστήριξη της Οδικής Ασφάλειας και για την προστασία του περιβάλλοντος

9. Η ενοποίηση της νομοθεσίας για τις διεθνείς, εθνικές, νομαρχιακές και ειδικές μεταφορές

Βασικές προβλέψεις του νομοσχεδίου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών

Βασικές προβλέψεις του νομοσχεδίου και αλλαγές που επέρχονται

- Τηρούνται οι βασικές προβλέψεις της Οδηγίας, ήτοι υιοθετούνται τρεις ομάδες κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα: α) κριτήρια αξιοπιστίας β) κατάλληλη οικονομική επιφάνεια γ) προϋπόθεση επαγγελματικής επάρκειας.

- Το νομοσχέδιο λαμβάνει υπόψη τα ειδικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής πραγματικότητας, καθώς και τη διαδικασία μετάβασης που ακολούθησαν άλλες χώρες της Ε.Ε.

- Το νομοσχέδιο υιοθετεί τη διαδικασία της σταδιακής μετάβασης στο νέο καθεστώς, όσον αφορά στις οικονομικές προϋποθέσεις. Για το λόγο αυτό, στο νομοσχέδιο, γίνεται πρόβλεψη τριετούς μεταβατικού σταδίου, προκειμένου να καταστεί δυνατόν στις υπάρχουσες επιχειρήσεις να προσαρμοστούν στο νέο καθεστώς οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, θα εκδίδονται νέες άδειες με βάση το ισχύον σύστημα αδειοδότησης που βασίζεται στην αδειοδότηση οχημάτων με βάση το τονάζ, καθώς και στην υπάρχουσα κατηγοριοποίηση αδειών (άδειες για διεθνείς μεταφορές, άδειες για εθνικές μεταφορές, άδειες για νομαρχιακές μεταφορές και άδειες για μεταφορά καυσίμων)

-Οργάνωση των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων σε Μεταφορικές Εταιρείες.

Προβλέπεται η σύσταση δύο ειδών μεταφορικών εταιρειών, με τη μορφή της ανώνυμης εταιρείας ή της εταιρείας περιορισμένης ευθύνης στις οποίες ανατίθεται αποκλειστικά η διενέργεια των εμπορευματικών μεταφορών.

-Δημιουργείται νέο σύστημα χορήγησης αδειών, το οποίο ισχύει αμέσως μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Το νέο σύστημα βασίζεται στις βασικές προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Διασφαλίζεται η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, υπό προϋποθέσεις που ισχύουν σε όλες τις χώρες της Ε.Ε.

Μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου ο αριθμός των χορηγούμενων αδειών Φ.Δ.Χ. απελευθερώνεται και πλέον κάθε ενδιαφερόμενη μεταφορική εταιρεία θα δύναται να λάβει άδεια ΦΔΧ. Οι άδειες ΦΔΧ θα χορηγούνται με βάση την τήρηση τυπικών προϋποθέσεων, που

¹ΟΔΗΓΙΑ 96/26/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 29ης Απριλίου 1996

περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισεως των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών.

προβλέπονται στον Κανονισμό 1071/2009. Για τις άδειες αυτές θα υπάρχει καταβολή ειδικής εισφοράς, η οποία μειώνεται στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους, ξεκινώντας από το 2011 και τελειώνοντας το 2013.

Μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου, δεν θα υπάρχει πλέον η ειδική εισφορά και με βάση το νέο σύστημα αδειοδότησης η άδεια θα χορηγείται σε οδικούς μεταφορείς. Παράλληλα θεσπίζονται συγκεκριμένοι όροι και προϋποθέσεις, τις οποίες θα πρέπει να πληροί η μεταφορική εταιρεία που επιθυμεί να λάβει άδεια, με βάση τις τέσσερις ομάδες κριτηρίων που θέτει η Ε.Ε., δηλαδή την οικονομική δυνατότητα, την άδεια επαγγέλματος, την ύπαρξη της κατάλληλης υποδομής και την καλή φήμη.

Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ενίσχυση του ανταγωνισμού προς όφελος των νεοεισερχόμενων εταιρειών και των καταναλωτών, καθώς και τα επαγγελματικά συμφέροντα των υφιστάμενων αδειούχων Φ.Δ.Χ αυτοκινήτων.

- Οι υπάρχουσες άδειες θεωρούνται ως στοιχείο του μετοχικού κεφαλαίου των Εταιριών που θα δημιουργηθούν. Η αξία τους ως μετοχικού κεφαλαίου θα ισούται με το τέλος που θα καταβάλλεται για αντίστοιχη νέα άδεια.

Επιπλέον διασφαλίζονται οι εξής σκοποί υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος:

Ασφάλεια και Ποιότητα Οδικού Δικτύου

Το οδικό δίκτυο, (αστικό και εθνικό), όπως είναι διαμορφωμένο, υφίσταται σημαντική επιβάρυνση από την κυκλοφορία των οχημάτων των οδικών μεταφορέων.

Σε κοινοτικό επίπεδο η Ελλάδα καταλαμβάνει τη 19η θέση όσον αφορά στη σχέση του υφιστάμενου οδικού δικτύου (αυτοκινητόδρομοι) με το μεταφερόμενο φορτίο (σε εκ.τονοχιλιόμετρα), γεγονός που καταδεικνύει το μέγεθος της επιβάρυνσης των αυτοκινητόδρομων για την εξυπηρέτηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Σύμφωνα με μελέτες, οι υφιστάμενες υποδομές στην Ελλάδα σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη μέλη κρίνονται ανεπαρκείς, δεδομένου ότι στη χώρα μας το 98% των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών εξυπηρετείται από τις οδικές.

Το νέο νομοσχέδιο λαμβάνει υπόψη αυτή την κρίσιμη επίπτωση που θα επέλθει στο υπάρχον οδικό δίκτυο, και η οποία θα επηρεάσει δυσμενώς τους δείκτες οδικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.

Περιβαλλοντική Προστασία

Σύμφωνα με επιστημονικές μελέτες ο κλάδος των οδικών μεταφορών έχει αυξημένο μερίδιο ευθύνης έναντι των άλλων μορφών μεταφοράς στην υποβάθμιση της περιβαλλοντικής προστασίας.

Χαρακτηριστικά τα βαρέα φορτηγά αυτοκίνητα ευθύνονται για την εκπομπή κυρίως σωματιδίων κατά ποσοστό 71% σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα οδικής μεταφοράς. Εξίσου σημαντική είναι η συμμετοχή των βαρέων οχημάτων όσον αφορά στην εκπομπή οξειδίων του αζώτου με ποσοστό 40%.

Μάλιστα η Ευρωπαϊκή Ένωση, λόγω της επιβάρυνσης που συνεπάγεται για το περιβάλλον η διόγκωση των οδικών μεταφορών, έχει θέσει σε εφαρμογή τα προγράμματα Marco Polo και Marco Polo II, τα οποία επιδοτούν όλα τα μέσα μεταφοράς πλην των οδικών. Παρά το γεγονός ότι η διακριτική αυτή μεταχείριση σε βάρος των οδικών μεταφορικών μέσων συνιστά παραβίαση της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορικών μέσων, εντούτοις κρίθηκε απαραίτητο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Κατόπιν των ανωτέρω καθίσταται αναγκαία η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος από την επιπτώση της αύξησης του αριθμού των χορηγούμενων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων και την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα.

Για τους λόγους αυτούς, προβλέπεται, ανάλογα με την κατηγορία, το μικτό βάρος του οχήματος και το είδος της χορηγούμενης άδειας, η καταβολή εύλογου ποσού ειδικής εισφοράς, το οποίο αφορά μόνο την μεταβατική περίοδο μέχρι την 30.6.2013, κατά τη διάρκεια της οποίας η εισφορά μειώνεται στην αρχή κάθε έτους. Μετά το πέρας της περιόδου η εισφορά παύει να υφίσταται.

Επιμέρους στοιχεία του Νομοσχεδίου

-Ορίζεται η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με την οποία διασφαλίζεται η αντιπροσωπευτικότητα και η αμερόληπτη χορήγηση αδειών στο πλαίσιο της αρχής της νομιμότητας και βάσει αντικειμενικού συστήματος κριτηρίων.

-Συνιστάται Εκτιμητική Επιτροπή, η οποία θα είναι επιφορτισμένη με την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις συνιστώμενες, δυνάμει του παρόντος νομοσχεδίου, μεταφορικές εταιρείες.

-Δημιουργία Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Εταιρειών («Ε.Μ.Μ.Ε.»)

Προβλέπεται για πρώτη φορά η τήρηση σε ηλεκτρονική μορφή μητρώου, στο οποίο θα εγγράφονται τόσο οι συνιστώμενες με το άρθρο 3 του παρόντος μεταφορικές εταιρείες, όσο και οι υφιστάμενες ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες και οι οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί η πλήρης καταγραφή των κυκλοφορούντων στη χώρα μας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων, αλλά και όλων των εταιριών Οδικών Μεταφορέων, που θα δημιουργηθούν στην χώρα μας. Το μητρώο θα γίνει σύμφωνα με τις προβλέψεις του κανονισμού 1071/2009

-Κατάργηση των κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μεταφορές – ελεύθερη διαμόρφωση τιμών

Καταργούνται καταρχήν τα κόμιστρα για τις πάσης φύσεως μεταφορές με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα, τα οποία προέβλεπε ο ν.383/1976, και πλέον η διαμόρφωση της τιμής ανά μεταφερόμενο τόνο και χιλιόμετρο θα γίνεται ελεύθερα, με βάση τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και καταργούνται οι στρεβλώσεις που επέρχονταν με το διοικητικό καθορισμό τιμών.

Σε περίπτωση εξαιρετικών περιστάσεων και για την αντιμετώπιση δυσμενών επιπτώσεων στην εθνική οικονομία, και μόνον για τη μεταφορά καυσίμων, δίδεται η δυνατότητα με κοινή υπουργική απόφαση να καθορίζεται κόμιστρο για τις μεταφορές αυτές. Η ρύθμιση αυτή ισχύει μόνο για νησιωτικές περιοχές και ορεινές και μειονοτικές περιοχές και βρίσκεται σε αντιστοιχία με το άρθρο 20 του ν.3054/2002 «Οργάνωση της αγοράς πετρελαιοειδών και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 230 Α').

-Δημιουργία Ειδικού Λογαριασμού

Προβλέπεται η δημιουργία ειδικού λογαριασμού, όπου κατατίθεται η καταβαλλόμενη δύναμη του άρθρου 4 του παρόντος νομοσχεδίου εισφορά και παράλληλα διασφαλίζεται η διάθεσή της αποκλειστικά για τη δημιουργία υποδομών στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και για την προστασία της οδικής ασφάλειας και του περιβάλλοντος.

-Διατήρηση σε ισχύ των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων

Το παρόν νομοσχέδιο καθιερώνει μεταβατικό διάστημα τριών ετών,

Οι υφιστάμενες άδειες εξακολουθούν να ισχύουν με τους όρους έκδοσης τους για μία δεκαετία.

Μετά την παρέλευση της τριετίας οι κάτοχοι τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματα τους με άλλα νεώτερης τεχνολογίας, τα οποία θα είναι περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον.

Διαβούλευση με τους φορείς

Τα συμπεράσματα από τη δημόσια διαβούλευση λήφθηκαν υπόψη στην τελική διαμόρφωση του νομοσχεδίου. Με βάση τη δημόσια διαβούλευση μειώνεται το αρχικό τέλος ανά όχημα.

A.2 Υφιστάμενη κατάσταση στον κλάδο των ΦΔΧ στην ΕΛΛΑΔΑ – Συγκρίσεις με την ΕΕ

A.2.1. Γενικά

Η αγορά των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από ιδιαιτερότητες και διαφοροποιήσεις συγκρινόμενη με την κατάσταση που επικρατεί σε άλλες χώρες της ΕΕ, όπου διαμορφώθηκε σταδιακά η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα, υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που έθετε η οδηγία της ΕΕ.

Το νέο πλαίσιο ελεύθερης πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα στις χώρες της ΕΕ χαρακτηρίζεται από την τήρηση των βασικών αξόνων της Οδηγίας και πιο συγκεκριμένα των τεσσάρων βασικών προϋποθέσεων, δηλαδή της αξιοπιστίας, της οικονομικής επιφάνειας, της επαγγελματικής επάρκειας και της καλής φήμης.

Κάθε χώρα έχει διαμορφώσει ένα νομοθετικό πλαίσιο, με βάση το οποίο εξετάζει την ύπαρξη αυτών των βασικών χαρακτηριστικών, δημιουργώντας έτσι ένα αυστηρά περιγεγραμμένο σύστημα ποσοτικών και ποιοτικών προϋποθέσεων, οι οποίες εφόσον ικανοποιούνται, δίδεται η σχετική άδεια του οδικού μεταφορέα.

A.2.2 Ιστορικό του κλάδου στην Ελλάδα

Αρχικά δεν υπήρχε νομοθετικό πλαίσιο για τη χορήγηση αδειών ΦΔΧ² αυτοκινήτων. Ο εκάστοτε Υπουργός με ατομικές του αποφάσεις ικανοποιούσε τα αιτήματα που του υποβάλλονταν και χορηγούσε νέες άδειες Δ.Χ., χωρίς προηγούμενο έλεγχο και μελέτη.

Στη χώρα μας, με τον α.ν. 183/1967 επετράπη για πρώτη φορά η χορήγηση αδειών ΦΔΧ αυτοκινήτων σε επαγγελματίες οδηγούς που είχαν προϋπηρεσία τριών χρό-

νων. Οι άδειες αυτές ήταν προσωπικές και αμεταβίβαστες, ενώ για τη χορήγηση τους κάθε οδηγός κατέβαλλε 30.000 δραχμές για τον πρώτο τόνο του μικτού βάρους του προς κυκλοφορία φορτηγού αυτοκινήτου και 5.000 δραχμές για κάθε επόμενο τόνο.

Το 1971, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δημιουργήσε η ανεξέλεγκτη χορήγηση αδειών κατά τα προηγούμενα έτη θεσπίστηκε το ν.δ 1060/1971, με το οποίο προβλέφθηκε για πρώτη φορά αφ' ενός η διακοπή της περαιτέρω χορήγησης νέων αδειών σε φυσικά πρόσωπα και αφ' ετέρου η ίδρυση επιχειρήσεων εθνικών και διεθνών μεταφορών. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα που δεν θα εντασσόταν σε εταιρείες προβλέφθηκε ο περιορισμός της δραστηριότητας τους σε νομαρχιακό επίπεδο.

Το έτος 1971 κλείνει ουσιαστικά το επάγγελμα στη χώρα μας, όσον αφορά στον αριθμό αδειών (για τα ΦΔΧ)

Επιτρέπεται στο επόμενο διάστημα και μέχρι σήμερα η μεταβίβαση των αδειών, στο σύνολο ή εν μέρει

Με βάση τα συναλλακτικά ήθη, έχει διαμορφωθεί μέχρι σήμερα, μία άυλη υπεραξία όσον αφορά τους κατόχους των αδειών ΦΔΧ, γεγονός που αναγνωρίζει εμμέσως και η πολιτεία, καθώς επιβάλλει φορολογία κατά τη μεταβίβαση των αδειών αυτών.

Το 1976 ψηφίστηκε ο νόμος 383/1976, ο οποίος αποτελεί και το ισχύον νομοθετικό καθεστώς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι βασικές ρυθμίσεις του νόμου αυτού ήταν η αναγκαστική οργάνωση των μεταφορέων σε εταιρείες.

A.2.3 Ποσοτικά στοιχεία του κλάδου

Ο συνολικός αριθμός στην Ελλάδα των ΦΔΧ + ΦΙΧ στην Ελλάδα είναι 1.3102.430 οχήματα, εκ των οποίων τα 1.270.430 είναι Φ.Ι.Χ και τα 33.000 Φ.Δ.Χ.

Η Ελλάδα συγκρινόμενη με άλλες χώρες της ΕΕ εμφανίζει μεγάλο αριθμό ΦΙΧ + ΦΔΧ αθροιστικά, δηλαδή πρόκειται για μία αγορά με χαμηλό βαθμό ολοκλήρωσης, μη δυνάμενη να αναπτύξει οικονομίες κλίμακας και χωρίς στοιχεία σταδιακού εκσυγχρονισμού στην κατεύθυνση δημιουργίας ευρύτερης μεταφορικής αλυσίδας υπηρεσιών Logistics.

Ταυτόχρονα οι δείκτες Οχήματα ανά Κάτοικο και αριθμός οχημάτων ανά εκατομμύριο ΑΕΠ είναι από τους υψηλότερους στην ΕΕ, δηλαδή στη χώρα μας για συγκεκριμένο μεταφορικό έργο υπάρχουν ήδη πολλά Φορτηγά³.

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΕΛΛΑΔΑ	ΓΕΡΜ	ΟΛΛ	ΗΝ.ΒΑΣ	EUR27	ΓΑΛ	ΙΤΑ	ΒΟΥΛ
Αριθμός οχημάτων ανά εκ. ΑΕΠ	5.547	1.031	1.777	1.876	2.685	2.890	2.872	9.042

Στην Ελλάδα επομένως κυκλοφορεί μεγάλος αριθμός φορτηγών ιδιωτικής χρήσης (ΦΙΧ), καθώς η χορήγηση των σχετικών αδειών είναι ελεύθερη και ο αριθμός αυτών για κάθε επιχείρηση εξαρτάται από το ύψος των ακαθαρίστων εσόδων αυτής. Σε καμία ευρωπαϊκή χώρα, δεν υπάρχει τόσος μεγάλος αριθμός φορτηγών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων.

Παράλληλα, κατά την περίοδο 2000-2009 η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες ήταν ιδιαίτερα χαμηλή.

Επομένως βασική μέριμνα του παρόντος νομοσχεδίου αποτελεί - πέραν του της ελεύθερης πρόσβασης στο επάγγελμα - η αναδιάρθρωση και ο λειτουργικός εκσυγχρονισμός του κλάδου, τομείς στους οποίους υπάρχει σημαντική υστέρηση.

Σημαντική επιπλέον διαφοροποίηση αποτελεί το γεγονός ότι οι οδικές μεταφορές στη χώρα μας καταλαμβάνουν ποσοστό 98 %, ενώ τα αντίστοιχα επίπεδα στην ΕΕ-27 είναι 75%.

²ΦΔΧ: Φορτηγά Δημοσίας Χρήσης

³EUROSTAT

Επομένως η ζήτηση θα μειωθεί ακόμη περισσότερο, καθώς με τις νέες σιδηροδρομικές υποδομές (Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας, Θριάσιο) θα υπάρξει τάση αλλαγής της ανωτέρω σχέσης, προς όφελος άλλων μέσων μεταφοράς.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟ

- Ο αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων είναι υψηλός
- Ο συνολικός στόλος ΦΙΧ + ΦΔΧ παρουσιάζει αυξητική τάση

- Το μεταφορικό έργο δεν πρόκειται να αυξηθεί το επόμενο διάστημα• Ανυπαρξία βασικών υποδομών στο κλάδο, που θα οδηγούσαν στην ολοκλήρωση των μεταφορών στο σύνολο τους και στην ανάπτυξη της χώρας ως διαμετακομιστικού κέντρου

- Αθροιστικά τα ΦΔΧ και ΦΙΧ εξυπηρετούν περίπου το σύνολο της εσωτερικής αγοράς (98%),

- Το μεταφορικό έργο σταθμισμένο, τόσο ανά κάτοικο, όσο και ανά μονάδα ΑΕΠ, είναι ιδιαίτερα χαμηλό.

Συμπερασματικά αυτό που κυρίως έχει σημασία είναι η αναδιάρθρωση και ο εκσυγχρονισμός της λειτουργίας και των υποδομών του κλάδου των οδικών μεταφορών.

A.2.4 Το ευρωπαϊκό περιβάλλον στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και η διαδικασία μετάβασης σε αυτό

Οι χώρες της ΕΕ ακολουθούν πλέον σε γενικές γραμμές την οδηγία 96/26/ΕΚ.

Παρόλα αυτά θέτουν, στα πλαίσια της οδηγίας, σοβαρές ποιοτικές και ποσοτικές προϋποθέσεις στα τρία επίπεδα που κινείται η οδηγία, δηλαδή στο επίπεδο της αξιοπιστίας, της οικονομικής επιφάνειας και της επαγγελματικής επάρκειας.

Με την έννοια αυτή στις ευρωπαϊκές χώρες υπάρχει ένα πλαίσιο ελεύθερης πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, το πλαίσιο όμως αυτό χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη αυστηρών προϋποθέσεων, που θα πρέπει να τηρούνται τόσο για την απόκτηση των αδειών, όσο και για τη διατήρησή τους.

Σε κάθε χώρα υιοθετήθηκε μία διαφορετική διαδικασία, ανάλογα με την ιδιαιτερότητά της. Η διαδικασία απελευθέρωσης έγινε σε όλες τις χώρες σταδιακά, διάρκεσε μέχρι 10 χρόνια, ενώ η τάση αυτή της σταδιακής απελευθέρωσης διατηρείται και σε παγκόσμιο επίπεδο. Όλες οι χώρες επιπλέον αναγνώρισαν την ύπαρξη μιας άυλης υπεραξίας στους κατόχους των αδειών.

Ως προς τις τιμές του κομίστρου, η πλειοψηφία των χωρών προχώρησε σε συνολική απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, συμπεριλαμβάνοντας την κατάργηση του ελέγχου αυτών.

Ορισμένες χώρες (Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία) ζητούν κατά το στάδιο έκδοσης της νέας άδειας αναλυτικό business plan, όπου αποδεικνύεται η βιωσιμότητα της επιχείρησης, παρουσιάζεται η οικονομική της επιφάνεια, τα κεφάλαια κίνησης κ.λπ..

Επίσης απαιτείται η εξασφάλιση πρόσβασης σε ειδικές υποδομές (Κέντρα Λειτουργίας στο Ηνωμένο Βασίλειο) συμβόλαια συντήρησης για τα οχήματα, ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό και επαγγελματική κατάρτιση που πρέπει να αποδεικνύεται από σχετικούς τίτλους.

Όσον αφορά στην οικονομική επιφάνεια απαιτείται από πολλές χώρες ύπαρξη κεφαλαίων σε μόνιμη βάση για την άσκηση της δραστηριότητας (Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Ιταλία), σε ορισμένες περιπτώσεις λαμβάνεται υπόψη ο τζίρος της επιχείρησης (Ηνωμένο Βασίλειο), το εκτιμώμενο κέρδος οι στοιχεία της πιστοληπτικής ικανότητας, αποτελούν στοιχεία που αξιολογούνται.

B. ΕΙΔΙΚΟ ΜΕΡΟΣ: Ανάλυση του νομοσχεδίου κατά άρθρο

Αναλυτικά στα άρθρα του προτεινόμενου νομοσχεδίου προβλέπονται τα εξής:

Με το άρθρο 1 περιγράφεται ο σκοπός του προτεινόμενου σχεδίου νόμου, ο οποίος είναι η αναβάθμιση των υπηρεσιών στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και η τήρηση των κανόνων υγιούς ανταγωνισμού. Αναλύονται οι αρχές της πολιτικής στον τομέα αυτό, οι οποίες εφαρμόζονται χωρίς διάκριση ως προς την εθνικότητα, για όλους τους μεταφορείς.

Στο άρθρο 2 διαλαμβάνονται όλοι οι ορισμοί που είναι αναγκαίοι για την εφαρμογή των διατάξεων του προτεινόμενου νομοσχεδίου, πλην αυτών που απαιτούνται για την εφαρμογή του άρθρου 14 «τελικές και μεταβατικές διατάξεις». Συγκεκριμένα δίδονται οι ορισμοί για :

«Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης (ΦΔΧ)», «Άδεια Οδικών Μεταφορών», «Διαχειριστή μεταφορών», «Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές», «Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές».

Με την παράγραφο 6 καθορίζονται τα είδη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Με την παράγραφο 7 καθορίζεται ποιες επιχειρήσεις διαλαμβάνονται ως μεταφορικές, με την παράγραφο 8 ορίζεται τι νοείται ως οδικός μεταφορέας και με την παράγραφο 9 καθορίζεται ποιος μπορεί να διενεργεί εμπορευματικές μεταφορές.

Τέλος, με την παράγραφο 9 του άρθρου 2 προβλέπεται ότι το μεταφορικό έργο ανατίθεται κατ' αποκλειστικότητα στις υφιστάμενες μεταφορικές επιχειρήσεις, καθώς και στις νέες εταιρείες που συνιστώνται κατά τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου. Με τον τρόπο αυτό κατοχυρώνονται τόσο οι υπάρχουσες μεταφορικές επιχειρήσεις όσο και οι νέες που θα συσταθούν.

Στο άρθρο 3 προσδιορίζονται η νομική μορφή των μεταφορικών εταιρειών, οι τρόποι σύστασης αυτών είτε με εισφορά της κυριότητας των φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης είτε με μίσθωση αυτών, ή και με συνδυασμό αυτών των δύο, είτε με ίδρυση επιχείρησης, σύμφωνα με τις προβλέψεις της παραγράφου 1, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009.

Επίσης τίθενται θέματα σχετικά με την καταβολή του εταιρικού κεφαλαίου και την εκτίμηση της αξίας των εισφερόμενων παγίων, φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης, καθώς και της προστατευόμενης ως στοιχείο του δικαιώματος στην περιουσία άυλης υπεραξίας των αδειών ΦΔΧ από ειδική επιτροπή που συνιστάται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 του παρόντος νομοσχεδίου.

Ειδικώς δε για την περίπτωση της σύστασης εταιρειών με μίσθωση των φορτηγών οχημάτων προβλέπεται ότι οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες εκμισθωτές υποχρεούνται να τα διαθέτουν στην εταιρεία είτε έναντι μισθώματος άνευ οδηγού είτε με οδηγό έναντι καθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης.

Τέλος στην παράγραφο 4 ρυθμίζονται ζητήματα απαλλαγής των μεταφορικών εταιρειών από φόρους ή τέλη υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, ενώ με την παράγραφο 6 προβλέπεται η ένταξη των εν λόγω εταιρειών στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου.

Με το άρθρο 4 καθορίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης αδειών κυκλοφορίας νέων φορτηγών οχημάτων δη-

μόσιας χρήσης, οι οποίες βασίζονται στις προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας (οδηγία 96/26/ΕΚ και Κανονισμός (ΕΚ)1071/2009).

Επιπλέον προβλέπεται ότι μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, οι άδειες κυκλοφορίας χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO IV ή EURO V ή μεταγενέστερων οχημάτων που καθορίζει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Επίσης στο ίδιο άρθρο ορίζεται ότι το καταβαλλόμενο ποσό για την απόκτηση της άδειας ΦΔΧ αυτοκινήτου θα θεωρείται έξοδο για τη μεταφορική εταιρεία και θα εκπίπτει του εισοδήματος, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Στο άρθρο 5 ρυθμίζεται η διαδικασία για την έκδοση νέων αδειών κυκλοφορίας και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά. Παράλληλα ορίζεται ως αρμόδιο όργανο για την έκδοση των αδειών η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Επιπλέον καθορίζεται εισφορά για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών, η οποία θα πρέπει να μην ξεπερνά το διοικητικό κόστος, που σχετίζεται με τη διαδικασία αδειοδότησης και θα πρέπει να επιβάλλεται με αντικειμενικά κριτήρια, αναλογικά με τον αριθμό των οχημάτων του αιτούντος.

Με το άρθρο 6 καθορίζεται, ως Δημόσιος Φορέας Χορήγησης Αδειών η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, παρουσιάζονται οι αρμοδιότητες που της ανατίθενται στα πλαίσια του παρόντος νόμου.

Στο άρθρο 7 προβλέπεται η σύσταση ειδικής Εκτιμητικής Επιτροπής για την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις μεταφορικές εταιρείες που συνιστώνται δυνάμει του παρόντος νομοσχεδίου, κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 του ν. 2190/1920, και προσδιορίζονται οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη κατά την εν λόγω αποτίμηση.

Το άρθρο 8 ρυθμίζει την τύχη των εισφερθέντων φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης σε περίπτωση διάλυσης των μεταφορικών εταιρειών.

Ειδικότερα προβλέπεται ότι σε περίπτωση διάλυσης των συνιστώμενων μεταφορικών εταιρειών, τα εισφερθέντα ΦΔΧ που ανήκουν σε αυτές κατά κυριότητα μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στους μετόχους ή εταίρους τους κατά το ποσοστό ενός εκάστου στη διαλυθείσα εταιρεία, χωρίς να καταβάλλεται το κατά περίπτωση προβλεπόμενο ποσό του άρθρου 10 παράγραφος 1 του παρόντος νόμου.

Με το άρθρο 9 προβλέπεται η δημιουργία, σε ηλεκτρονική μορφή, εθνικού μητρώου των μεταφορικών εταιρειών που συνιστώνται κατά τις διατάξεις του παρόντος, που βασίζονται στο άρθρο 16 του Κανονισμού 1071/2009. Επιπλέον με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τρόπος εγγραφής των υφιστάμενων μεταφορικών εταιρειών και οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων.

Στο άρθρο 10 ρυθμίζονται οι όροι μεταβίβασης των φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης κάθε κατηγορίας και προβλέπεται ότι:

α) Για ΦΔΧ που κυκλοφόρησαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταβάλλεται ποσοστό 3% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια και το αυτοκίνητο σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 8 του παρόντος νόμου.

β) Για ΦΔΧ που κυκλοφορούν δυνάμει των διατάξεων του παρόντος καταβάλλεται ποσοστό 2% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια και το αυτοκίνητο σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 8 του παρόντος νόμου.

Με το άρθρο 11 ορίζεται ότι τα κόμιστρα για τις διενεργούμενες με φορτηγά δημόσιας χρήσης μεταφορές καταρτούνται και οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα μετά από συμφωνία του φορτωτή και του μεταφορέα.

Κατ' εξαίρεση, που αφορά σε νησιά και απομονωμένες ορεινές περιοχές, στις περιπτώσεις μεταφοράς πετρελαιοειδών, το κόμιστρο δύναται να καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Στο άρθρο 12 ορίζεται ότι η εισφορά που καταβάλλεται δυνάμει του άρθρων 5 παράγραφος 5 και 14 παράγραφος 7 του παρόντος νομοσχεδίου αποτελεί δημόσιο έσοδο, το οποίο κατατίθεται σε ειδικό κωδικό που καθορίζεται από το Υπουργείο Οικονομικών και διατίθεται αποκλειστικά για έργα υποδομής για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον.

Ενώ η παράγραφος 2 προβλέπει ότι τα κριτήρια διάθεσης των ποσών της εν λόγω εισφοράς, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζεται με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων.

Με το άρθρο 13 καθιερώνεται ειδική υποχρέωση των μεταφορικών εταιρειών να εξασφαλίζουν την αποκατάσταση κάθε ζημίας του φορτωτή για την οποία ευθύνεται ο μεταφορέας και προβλέπονται αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της μεταφορικής εταιρείας.

Στο άρθρο 14 διαλαμβάνονται τελικές και μεταβατικές ρυθμίσεις σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νομοσχεδίου, καθώς και για τις υφιστάμενες μεταφορικές επιχειρήσεις.

Ειδικότερα, ορίζεται η έννοια της μεταβατικής περιόδου για την εφαρμογή του άρθρου και προβλέπεται ότι οι υφιστάμενες άδειες κυκλοφορίας ΦΔΧ συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους. Εντός δέκα (10) ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου του παρόντος νόμου, όλες οι άδειες ΦΔΧ πρέπει να μετατραπούν σε Άδειες Οδικών Μεταφορών. Μετά την παρέλευση πέντε ετών (5) από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, και σε περίπτωση μεταβίβασής τους, οι νέοι κάτοχοί τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με άλλα νεώτερης τεχνολογίας που εμπίπτουν τουλάχιστον στην κατηγορία εκπομπών EURO IV.

Στις παραγράφους 4 και 5 ορίζονται οι κατηγορίες Οδικών Μεταφορών, που θα ισχύουν μόνο κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου: Κατηγορία Νομαρχιακών εμπορευματικών μεταφορών, και κατηγορία Ειδικών μεταφορών καυσίμων. Επίσης, ορίζεται ρητώς ότι οι μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου δεν θίγονται ως προς την οργάνωση και λειτουργία τους από τις διατάξεις του παρόντος νόμου (παράγραφος 3).

Επιπλέον καθορίζεται το ποσό της ειδικής εισφοράς που καταβάλλεται ανάλογα με την κατηγορία της άδειας, την κατηγορία και το μικτό βάρος του φορτηγού οχήματος, καθώς και ο τρόπος ετήσιας αποζημίωσης, σε τρία προβλεπόμενα στάδια, της ειδικής εισφοράς μέχρι του μηδενισμού της (παράγραφος 7 και 8).

Τέλος στο παρόν άρθρο αναγράφονται συγκεκριμένα

οι εξουσιοδοτικές διατάξεις για έκδοση υπουργικών αποφάσεων και κοινών υπουργικών αποφάσεων, που αφορούν στον παρόντα νόμο.

Το άρθρο 15 ορίζει ότι από την ισχύ του παρόντος νομοσχεδίου καταργούνται όλες οι διατάξεις του ν. 383/1976, όπως αυτός ισχύει, εκτός εκείνων που δεν ρυθμίζονται από αυτόν, καθώς και κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Τέλος στο άρθρο 16 προβλέπεται η έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2010

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
Γ. Παπακωνσταντίνου	Χρ. Παπουτσής
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Δ. Ρέππας	Μ. Χρυσοχοϊδης

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Άρθρο 1

Σκοπός και αρχές οργάνωσης

1. Το κράτος χαράσσει την πολιτική στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές της χώρας με σκοπό την προστασία του γενικού συμφέροντος, την παροχή βέλτιστων υπηρεσιών στον τομέα αυτό και την τήρηση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού.

2. Οι διατάξεις του νόμου αυτού εφαρμόζονται χωρίς καμιά διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5.

Άρθρο 2

Ορισμοί και Κατηγορίες

1. «Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.)» είναι ένα όχημα, το οποίο είναι εφοδιασμένο με άδεια που του επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

2. «Άδεια Οδικών Μεταφορών» είναι η άδεια που χορηγείται σε μία επιχείρηση και της επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

3. «Διαχειριστής μεταφορών» είναι το φυσικό πρόσωπο, όπως αυτό ορίζεται στην παρ. 5 του άρθρου 2 του Κανονισμού 1071/2009 (L 300).

4. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους.

5. Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται μέσα στη χώρα, με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα.

6. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 του άρθρου 14, οι κατηγορίες για τις δημόσιες οδικές μεταφορές καθορίζονται ως εξής:

α. Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που

διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους Άδειας Οδικών Μεταφορών.

β. Εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που διεξάγονται από κατόχους Φ.Δ.Χ. ή κατόχους άδειας Οδικών Μεταφορών.

Οι εταιρείες που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές οδικές μεταφορές, με την ίδια άδεια.

7. Μεταφορικές επιχειρήσεις συνιστούν:

α. Οι εμπορικές εταιρείες οιασδήποτε μορφής, στις οποίες περιλαμβάνονται οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες που πληρούν τις προϋποθέσεις του π.δ. 346/2001 (ΦΕΚ 233 Α'), οι οποίες έχουν νομική προσωπικότητα και στις οποίες έχει εισφερθεί η κυριότητα ή η χρήση Φ.Δ.Χ..

β. Οι ατομικές επιχειρήσεις, καθώς και οι εν κοινωνία δικαίωματος συνιδιοκτήτες Φ.Δ.Χ., που ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς, κατά τις διατάξεις της περίπτωσης γγ' της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 383/1976 (ΦΕΚ 183 Α').

γ. Οι εταιρείες που περιγράφονται στο άρθρο 3.

8. Ως οδικός μεταφορέας νοείται η επιχείρηση, που πληροί τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L 300).

9. Οι εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται αποκλειστικά από τις μεταφορικές επιχειρήσεις, που λειτουργούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καθώς και από τις μεταφορικές εταιρείες, που συνιστώνται κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 3

Μεταφορικές εταιρείες

1. Επιτρέπεται η σύσταση μεταφορικών εταιρειών με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας (Α.Ε.) ή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.) με σκοπό την εκτέλεση διεθνών, εθνικών, νομαρχιακών και ειδικών μεταφορών, για μία ή περισσότερες από τις κατηγορίες αυτές. Όπου δεν προβλέπεται ειδική ρύθμιση, εφαρμόζονται οι διατάξεις των νόμων 2190/1920 (ΦΕΚ 37 Α') και 3190/1955 (ΦΕΚ 91 Α'), αντιστοίχως.

2. Οι εταιρείες της παραγράφου 1 επιτρέπεται να σταθούν με τους ακόλουθους τρόπους:

α) Με εισφορά της κυριότητας Φ.Δ.Χ.. Στην περίπτωση αυτή, κεφάλαιο της εταιρείας, εκτός από εκείνο που καταβάλλεται σε χρήμα, αποτελεί η αξία των εισφερομένων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων) που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας καθώς και η άυλη υπεραξία των οικείων αδειών Φ.Δ.Χ.. Η εκτίμηση της αξίας των οχημάτων και της άυλης υπεραξίας των οικείων αδειών Φ.Δ.Χ. γίνεται κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 του ν. 2190/1920, από την Εκτιμητική Επιτροπή του άρθρου 7.

β) Με μίσθωση των Φ.Δ.Χ.. Στην περίπτωση αυτή, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας καταβάλλεται σε χρήμα και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από εκείνο που προβλέπεται ως ελάχιστο καταβαλλόμενο για τις Α.Ε. ή τις Ε.Π.Ε.. Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες που έχουν εκμισθώσει το όχημά τους, υποχρεούνται να διαθέτουν αυτό κατ' αποκλειστικότητα στην εταιρεία και για το έργο αυτής έναντι μισθώματος χωρίς οδηγό σύμφωνα με τις δια-

τάξεις του π.δ. 91/1988 (ΦΕΚ 42 Α'). Με τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπει το π.δ. 91/1988, επιτρέπεται η μίσθωση φορτηγού δημόσιας χρήσης αυτοκινήτου και με οδηγό έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης σύμφωνα με το μεταφορικό έργο που καθορίζει η συνιστώμενη μεταφορική εταιρεία. Εάν ο ιδιοκτήτης του μισθωμένου οχήματος είναι και οδηγός του αυτοκινήτου αυτού, η εταιρεία αποζημιώνει τις υπηρεσίες του και ως οδηγού, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

γ) Με εισφορά της κυριότητας των Φ.Δ.Χ. και μίσθωση άλλων, σύμφωνα με τα εδάφια α' και β' της παραγράφου 2.

δ) Με ίδρυση επιχείρησης, σύμφωνα με την παράγραφο 1, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται από αυτήν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009.

3. Οι μετοχές των εταιρειών είναι ονομαστικές, μπορούν δε να μεταβιβαστούν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που πληρούν τις διατάξεις του π.δ. 346/2001 και του Κανονισμού 1071/2009.

4. Η σύσταση μεταφορικών εταιρειών υπό μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε. κατά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, οι εισφορές των εταίρων ή μετόχων, η μεταβίβαση των φορτηγών αυτοκινήτων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων και οι συμβάσεις μίσθωσης των φορτηγών αυτοκινήτων απαλλάσσονται κάθε δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων και φόρου ή τέλους, με την εξαίρεση του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου έχουν εφαρμογή και στις περιπτώσεις μετατροπής ή συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών που λειτουργούσαν πριν από την ισχύ του παρόντος, εφόσον ολοκληρώσουν τη διαδικασία μετατροπής μέσα σε τρία έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

5. Επιτρέπεται η συγχώνευση μεταφορικών εταιρειών, ανεξαρτήτως εάν αυτές λειτούργησαν πριν ή μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου.

6. Οι Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., που έχουν συσταθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος, καθώς και αυτές που θα συσταθούν ή θα μετατραπούν σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού, εντάσσονται στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου 3299/2004(ΦΕΚ 261 Α'), όπως ισχύει κάθε φορά, για τη δημιουργία ή εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων τους, την αγορά γηπέδων για τη δημιουργία αποθηκευτικών χώρων, χώρων στάθμευσης και συνεργείων, την εισαγωγή συστημάτων τηλεματικής και επικοινωνιών, τη δημιουργία εγκαταστάσεων εφαρμογών εφοδιαστικής αλυσίδας, την προμήθεια μηχανημάτων, ιδίως ανυψωτικών, για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους, καθώς και την αντικατάσταση των οχημάτων τους με οχήματα νέας τεχνολογίας.

Άρθρο 4

Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ.

1. Η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. επιτρέπεται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 σε μεταφορικές εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το άρθρο 3, εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν με την νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., παρέχουν εχέγγυα αξιοπιστίας κατά την έννοια του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001.

β) Η εταιρεία διαθέτει την απαιτούμενη οικονομική επιφάνεια κατά την έννοια του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001.

γ) Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν με την νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε. διαθέτουν πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας Π.Ε.Ε., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 346/2001.

δ) Η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009. Στις εγκαταστάσεις αυτές επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιοκτητών ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την υποβολή Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία.

2. Οι άδειες κυκλοφορίας φορτηγών δημόσιας χρήσης χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά, τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία εκπομπών EURO IV ή EURO V ή μεταγενεστέρων οδηγιών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, και δεν επιτρέπεται η αντικατάστασή τους με άλλα φορτηγά αυτοκίνητα μεγαλύτερου ή μικρότερου μικτού βάρους.

Άρθρο 5

Χορήγηση αδειών

1. Για τη χορήγηση άδειας Φ.Δ.Χ. ή Άδειας Οδικών Μεταφορών οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες του άρθρου 3 υποβάλλουν αίτηση στη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία είναι αρμόδια για την επεξεργασία του φακέλου. Με την αίτηση υποβάλλονται και τα παρακάτω δικαιολογητικά:

α) Καταστατικό σύστασης μεταφορικής εταιρείας με μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε..

β) Φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα.

γ) Πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας (Π.Ε.Ε.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 346/2001.

δ) Δικαιολογητικά οικονομικής επιφάνειας σύμφωνα με το π.δ. 346/2001.

ε) Αντίγραφα Ποινικού Μητρώου των μετόχων ή των εταίρων.

στ) Αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή μίσθωσης χώρων για εγκαταστάσεις για την στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων τους σύμφωνα με τον Κανονισμό 1071/2009.

2. Μέσα σε τρεις μήνες από την κατάθεση του πλήρους φακέλου δικαιολογητικών και μετά από σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου, χορηγεί την αιτούμενη άδεια. Η σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης βασίζεται αποκλειστικά στην ύπαρξη των δικαιολογητικών που προβλέπονται στην παράγραφο 1.

3. Η άδεια Φ.Δ.Χ. ισχύει για έξι μήνες από την έκδοσή της. Σε περίπτωση μη υλοποίησής της, αυτή παύει να ισχύει, η δε αιτούσα εταιρεία υποβάλλει εκ νέου πλήρη δικαιολογητικά. Η άδεια που είχε εγκριθεί, μαζί με τη βεβαίωση της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. περί καταβολής της εισφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, υποβάλλεται στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών των Αυτοδιοικήσεων της χώρας, η οποία υποχρεούται να εκδώσει

νέα άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

4. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου, χορηγούνται Άδειες Οδικών Μεταφορών με τα δικαιολογητικά που προβλέπονται στην παράγραφο 1 και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2. Από την ημερομηνία αυτή δεν χορηγούνται άδειες ΦΔΧ.

5. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου, η εισφορά που απαιτείται υπέρ του Δημοσίου, για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών δεν ξεπερνά το διοικητικό κόστος, που σχετίζεται με τη διαδικασία αδειοδότησης και επιβάλλεται με αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια, αναλογικά με τον αριθμό των οχημάτων του οδικού μεταφορέα που αιτείται την άδεια. Η μέθοδος υπολογισμού των εισφορών χαρακτηρίζεται από αντικειμενικότητα και το ύψος της εισφοράς δεν υπερβαίνει το διοικητικό κόστος.

Άρθρο 6 **Φορέας αδειοδότησης**

Η παράγραφος 2α του άρθρου 8 του π.δ. 293/1999 «Οργανισμός του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Επικοινωνιών» (ΦΕΚ 236 Α΄) συμπληρώνεται ως εξής:

α) Εξετάζει αιτήματα για χορήγηση νέων αδειών και καταθέτει τη σύμφωνη γνώμη της για την έκδοση της άδειας στο Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

β) Φροντίζει για το σχηματισμό, την τήρηση και δημοσίευση του Εθνικού Μητρώου των Μεταφορικών Εταιρειών .

γ) Συμβάλλει στην ανάπτυξη και τη βελτίωση των συνθηκών της οδικής μεταφοράς.

δ) Εκφέρει, όταν της ζητηθεί, γνωμοδοτήσεις για διοικητικά θέματα που αφορούν τις μεταφορές.

ε) Συμβάλλει στην ανάπτυξη και τη βελτίωση των μεταφορών στην ελληνική κοινωνία.

Κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων επιτρέπεται, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να συμβουλευεται ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες.

Άρθρο 7 **Σύσταση Εκτιμητικής Επιτροπής**

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τριμελής Εκτιμητική Επιτροπή, η οποία απαρτίζεται :

α) Από έναν Διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, κλάδου ΠΕ Μηχανικών, ως Πρόεδρο με τον αναπληρωτή του.

β) Από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, ειδικό σε θέματα εκτίμησης εισφερομένων κεφαλαίων Α.Ε., με τον αναπληρωτή του.

γ) Από έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών με τον αναπληρωτή του.

Καθήκοντα γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

2. Έργο της Εκτιμητικής Επιτροπής είναι η αποτίμηση του εισφερομένου κεφαλαίου στις συνιστώμενες εταιρείες του άρθρου 3, με τη μορφή των πάγιων περιουσιακών στοιχείων, της αξίας των εισφερομένων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων) που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας και της άυλης υπεραξίας των οικείων αδειών. Κατά την αποτίμηση της αξίας των εισφερομένων οχημάτων, υπολογίζεται η χρονολογία και η αξία κτήσης των οχημάτων, ο βαθμός χρησιμοποίησης, συντήρησης και εμπορευσιμότητάς τους, η ενδεχόμενη τεχνολογική απαξίωσή τους και οι τρέχουσες τιμές για τα ίδια ή παρεμφερή μεταφορικά μέσα. Κατά την αποτίμηση της άυλης υπεραξίας των αδειών Φ.Δ.Χ., η υπεραξία κάθε άδειας υπολογίζεται με βάση την εισφορά που πρέπει να πληρωθεί για την απόκτηση μίας αντίστοιχης νέας άδειας και είναι ίση με αυτήν.

3. Η Εκτιμητική Επιτροπή, για την υποβοήθηση του έργου της, επιτρέπεται να ζητεί οικονομικά ή τεχνικά στοιχεία από τους φορείς της αγοράς, προκειμένου να εκτιμήσει τα εισφερόμενα οχήματα και να καλεί, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, εμπειρογνώμονες.

4. Με απόφαση του οικείου Περιφερειάρχη επιτρέπεται να συνιστώνται τριμελείς εκτιμητικές επιτροπές στις Περιφέρειες της χώρας, οι οποίες απαρτίζονται:

α) Από έναν υπάλληλο της Υπηρεσίας Μεταφορών κλάδου ΠΕ ή ΤΕ Μηχανικών, ως Πρόεδρο με τον αναπληρωτή του.

β) Από έναν εκπρόσωπο Δ.Ο.Υ. με τον αναπληρωτή του.

γ) Από έναν εκπρόσωπο της Διεύθυνσης Ανωνύμων Εταιρειών με τον αναπληρωτή του.

Καθήκοντα Γραμματέα εκτελεί υπάλληλος της Περιφέρειας.

Οι παραπάνω εκτιμητικές επιτροπές λειτουργούν σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 2 και 3.

Άρθρο 8 **Φ.Δ.Χ. σε περίπτωση λύσης Μεταφορικών Εταιρειών**

Σε περίπτωση λύσης για οποιαδήποτε αιτία των μεταφορικών εταιρειών που ιδρύθηκαν δυνάμει του άρθρου 3, τα Φ.Δ.Χ. που ανήκουν σε αυτές κατά κυριότητα με την άδεια κυκλοφορίας τους, μεταβιβάζονται στους μετόχους ή εταίρους της εταιρίας χωρίς την καταβολή του φόρου που προβλέπεται στο άρθρο 10 παρ. 1.

Σε κάθε περίπτωση, οι άδειες Φ.Δ.Χ. μεταβιβάζονται μόνο σε πρόσωπα που πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/ 2009.

Άρθρο 9 **Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών**

1. Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημιουργείται ηλεκτρονικό Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών («Ε.Μ.Μ.Ε.») των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 16 του Κανονισμού 1071/2009. Το Μητρώο αυτό τηρείται με ευθύνη της Διεύθυνσης Πληροφορικής του Υπουργείου και περιέχει τουλάχιστον τα δεδομένα της παραγράφου 2 του άρθρου 16 του κοινοτικού Κανονισμού 1076/2009.

2. Τα δεδομένα που αφορούν επιχειρήσεις των οποίων

η άδεια έχει αφαιρεθεί ή ανασταλεί παραμένουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο επί δύο χρόνια από την ημερομηνία εκπνοής της αναστολής ή της αφαίρεσης της άδειας και στη συνέχεια διαγράφονται αμέσως. Τα δεδομένα που αφορούν πρόσωπο το οποίο έχει κηρυχθεί ακατάλληλο να ασκήσει το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα παραμένουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο εφόσον δεν αποκατασταθεί η αξιοπιστία του εν λόγω προσώπου. Σε περίπτωση που λαμβάνεται μέτρο αποκατάστασης ή μέτρο ισοδύναμου αποτελέσματος, τα δεδομένα διαγράφονται αμέσως.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται ο τρόπος εγγραφής στο Ε.Μ.Μ.Ε. των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων και των μεταφορικών εταιρειών που υφίστανται κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, καθώς και κάθε θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, πρόσθετα δεδομένα που τηρούνται στο Ε.Μ.Μ.Ε. και αναφέρονται στην παραγραφο 1.

Άρθρο 10 Μεταβίβαση Φ.Δ.Χ.

1. Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα κάθε κατηγορίας επιτρέπεται να μεταβιβάζονται δια πράξεως εν ζωή κατά κυριότητα με την άδειά τους σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009, με την καταβολή φόρου πριν από την υπογραφή της πράξης μεταβίβασης της άδειας, ως ακολούθως:

α) Για Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταβάλλεται ποσοστό 3% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 8 και στην αξία του οχήματος.

β) Για Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα που κυκλοφορούν δυνάμει των διατάξεων του παρόντος καταβάλλεται ποσοστό 2% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 8 και στην αξία του οχήματος.

2. Ο φόρος της παραγράφου 1 δεν καταβάλλεται σε περίπτωση μεταβιβάσεων Φ.Δ.Χ. που γίνονται λόγω συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών ή μετατροπής της εταιρικής μορφής των μεταφορικών εταιρειών.

3. Επιτρέπεται η εν ζωή μεταβίβαση των μετοχών και μεριδίων των μεταφορικών εταιρειών προς μετόχους/εταίρους τους και προς φυσικά πρόσωπα που έχουν την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων.

Άρθρο 11 Κόμιστρα Εμπορευματικών Μεταφορών

1. Κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καταργείται. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα.

2. Κατ' εξαίρεση, στις περιπτώσεις μεταφοράς καυσίμων, το κόμιστρο μπορεί να καθορίζεται ως προς την ανώτατη τιμή με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

3. Αυτή η ανώτατη τιμή πρέπει να δικαιολογείται επαρκώς και μπορεί να εφαρμόζεται μόνο σε νησιά, απομονωμένες και ορεινές περιοχές, όταν περιορίζεται η πρόσβαση Φ.Δ.Χ. στην αγορά.

Άρθρο 12 Κωδικός Οδικής Ασφάλειας

1. Η εισφορά που καταβάλλεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 2, αποτελεί δημόσιο έσοδο και κατατίθεται σε ειδικό Κωδικό Οδικής Ασφάλειας που ορίζεται από το Υπουργείο Οικονομικών. Από το ποσό αυτό, ποσοστό 0,9% γδόντα τοις εκατό (80%) τουλάχιστον διατίθεται αποκλειστικά για έργα υποδομής για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον. Στον ίδιο κωδικό κατατίθεται η εισφορά του άρθρου 5 παρ. 5.

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζονται τα κριτήρια διάθεσης του ποσού του ειδικού Κωδικού Οδικής Ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 13 Εξασφάλιση αποκατάστασης Ζημιών των εμπορευμάτων

Για την αποκατάσταση ζημίας που επήλθε στον φορτωτή από ευθύνη του μεταφορέα, κάθε μεταφορική επιχείρηση υποχρεούται να έχει πραγματική δυνατότητα κάλυψης της ζημίας είτε από την καθαρή της περιουσία είτε με πλήρη ασφαλιστική κάλυψη των αντίστοιχων κινδύνων. Η μη τήρηση των υποχρεώσεων του παρόντος άρθρου από μεταφορική επιχείρηση συνεπάγεται τη στέρηση του δικαιώματος άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων τόσο της επιχείρησης όσο και των μετόχων/εταίρων της για ένα έτος και, σε περίπτωση υποτροπής, δια παντός.

Για την εφαρμογή της διάταξης αυτής εκδίδεται απόφαση ανάκλησης της άδειας άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων της μεταφορικής επιχείρησης και των μετόχων/εταίρων της, για ορισμένο χρονικό διάστημα ή οριστικά, από τα όργανα που τις έχουν εκδώσει.

Άρθρο 14 Τελικές και μεταβατικές διατάξεις

1. Για την εφαρμογή του άρθρου αυτού ως μεταβατική περίοδος ορίζεται η χρονική περίοδος που αρχίζει με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και λήγει στις 30 Ιουνίου 2013.

2. Μέσα σε δέκα έτη από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1, οι υφιστάμενες άδειες Φ.Δ.Χ. μετατρέπονται σε Άδειες Οδικών Μεταφορών.

3. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, οι άδειες Φ.Δ.Χ. που έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους. Μετά την παρέλευση πέντε ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου σε περίπτωση μεταβίβασης, οι νέοι κάτοχοί τους υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με άλλα νεώτερης τεχνολογίας κατηγορίας εκπομπών τουλάχιστον EURO IV. Από την ανωτέρω υποχρέωση εξαιρούνται οι μεταβιβάσεις από κληρονομικά αίτια.

4. Νομαρχιακές εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα μικτού βάρους μέχρι 10 τόνους, μέσα στο νομό όπου αυτά έχουν έδρα και τους γειτονικούς του νομούς.

5. Ειδικές μεταφορές καυσίμων διενεργούνται με Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα, μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους,

για εθνικές και διεθνείς μεταφορές και μικτού βάρους μέχρι 8 τόνους για νομαρχιακές μεταφορές. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει μεταφορές υγρών καυσίμων και θερμής ασφάλτου.

6. Η ανωτέρω κατηγοριοποίηση έχει ισχύ μέχρι το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Μετά την περίοδο αυτή, οι κατηγορίες είναι σύμφωνα με αυτές του άρθρου 14 παρ. 3.

7. Για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες καταβάλλουν εφάπαξ υπέρ του Δημοσίου ειδική εισφορά ανάλογα με την κατηγορία και το μικτό βάρος του φορτηγού οχήματος ως εξής:

α. Δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ για τον πρώτο τόνο.

β. Δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι επτά τόνους.

γ. Χίλια πεντακόσια (1.500) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα τόνους.

Εάν οι αιτούμενες άδειες είναι κατηγορίας ειδικής μεταφοράς πετρελαιοειδών, τα ποσά της ειδικής εισφοράς διαμορφώνονται ως εξής:

α. Είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ για τον πρώτο τόνο.

β. Δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα δύο τόνους.

Το ποσό που καταβάλλεται για την λήψη της άδειας Φ.Δ.Χ., λογίζεται ως έξοδο και εκπίπτει του εισοδήματος, επιμεριζόμενο κατά το ένα τρίτο για τα τρία επόμενα έτη από τη λήψη της άδειας.

8. Τα ποσά της ειδικής εισφοράς που περιγράφονται στην παράγραφο 2, μειώνονται σταδιακά μέσα στην μεταβατική περίοδο. Η μείωση λαμβάνει χώρα στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους κατά 30% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2011, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1 Ιανουαρίου 2012, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1 Ιανουαρίου 2013.

9. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 14 του ν.1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α΄) επιτρέπεται οι μεταφορικές εταιρείες που εκτελούν εθνικές και διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές να θέτουν σε κυκλοφορία, για κάθε ρυμουλκώ οχήμα Δ.Χ. που κατέχουν, μέχρι τρία ρυμουλκούμενα ή ημι-ρυμουλκούμενα οχήματα. Για τα οχήματα αυτά εκδίδονται αντίστοιχες άδειες κυκλοφορίας. Οι όροι και προϋποθέσεις χορηγήσεως αυτών καθώς και οι όροι έλξης αυτών από τα ρυμουλκώ ή τους ελκυστήρες καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

10. Με αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων που εκδίδονται μέσα στη μεταβατική περίοδο της παραγράφου 2 του άρθρου 3, καθορίζονται:

α) Κάθε θέμα σχετικό με την ίδρυση, οργάνωση, συγχώνευση, μετατροπή και λειτουργία των μεταφορικών εταιρειών καθώς και την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου από την ειδική εκτιμητική επιτροπή του άρθρου 7.

β) Κάθε θέμα σχετικό και τα ειδικότερα κριτήρια για τις προϋποθέσεις χορήγησης Αδειών Οδικών Μεταφορών και οι επί μέρους διαδικασίες για τη χορήγησή τους, καθώς και η οργάνωση και λειτουργία της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ως προς την αρμοδιότητα αυτή.

γ) Οι λεπτομέρειες για τη διάθεση των αδειών Φ.Δ.Χ. σε περίπτωση λύσης μεταφορικών εταιρειών.

11. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται η εισφορά της παραγράφου 5 του άρθρου 5.

12. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα, ιδίως οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την υπαγωγή των μεταφορικών εταιρειών στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου σύμφωνα με την παράγραφο 6 του άρθρου 4.

Άρθρο 15

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

α) οι διατάξεις του ν. 383/1976 (ΦΕΚ 182 Α΄),

β) Οι υπ' αριθμ. Κ/24241/2045/12.5.2008 και Κ/26147/2169/12.5.2008 (ΦΕΚ 856 Β΄) κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών.

γ) Κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 383/1976 και αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 16

Έναρξη ισχύος

Ο παρών νόμος τίθεται σε ισχύ από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 8 Σεπτεμβρίου 2010

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
Γ. Παπακωνσταντίνου	Χρ. Παπουτσή
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Δ. Ρέππας	Μ. Χρυσοχοϊδης

Αριθμ. 127/6/ 2010

ΕΚΘΕΣΗ

Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους
(άρθρο 75 παρ. 1 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»

Α. Με τις διατάξεις του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου, επανακαθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο, που διέπει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Ειδικότερα:

1.α. Ορίζεται ως σκοπός του προτεινόμενου νομοσχεδίου, ο καθορισμός των όρων και των προϋποθέσεων για την πρόσβαση στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα.

- Οι εν λόγω ρυθμίσεις εφαρμόζονται χωρίς καμιά διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες.

β. Προσδιορίζεται η έννοια των όρων που είναι αναγκαίοι για την εφαρμογή των διατάξεων του προτεινόμενου νομοσχεδίου.

- Ορίζεται μεταβατική περίοδος, έως 30.6.2013, μέχρι το τέλος της οποίας ισχύουν οι οριζόμενες κατηγορίες των εμπορευματικών μεταφορών. (άρθρα 1 και 2)

2.α. Παρέχεται η δυνατότητα, μετά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, για σύσταση μεταφορικών εταιρειών, με τη μορφή ανώνυμης εταιρείας (Α.Ε.) ή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης (Ε.Π.Ε.), με σκοπό την εκτέλεση διεθνών, εθνικών, νομαρχιακών και ειδικών μεταφορών, για μία ή περισσότερες από τις κατηγορίες αυτές, εφαρμοζόμενων, όπου δεν προβλέπεται ειδική ρύθμιση, του ν. 2190/1920 και του ν. 3190/1955, αντίστοιχα.

β. Οι εταιρείες αυτές δύναται να συσταθούν με τους ακόλουθους τρόπους:

i) Με εισφορά της κυριότητας Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.). Στην περίπτωση αυτή, κεφάλαιο της εταιρείας αποτελεί η αξία των εισφερομένων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων), που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας, η άυλη υπεραξία των οικείων αδειών Φ.Δ.Χ., καθώς και η τυχόν καταβολή σε χρήμα. Η εκτίμηση της αξίας των οχημάτων και της άυλης υπεραξίας των οικείων αδειών Φ.Δ.Χ. γίνεται, κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 του ν. 2190/1920, από την Εκτιμητική Επιτροπή του άρθρου 7 του υπό ψήφιση νόμου.

ii) Με μίσθωση των Φ.Δ.Χ. Στην περίπτωση αυτή, το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας καταβάλλεται σε χρήμα και δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το ελάχιστο προβλεπόμενο για τις Α.Ε. και Ε.Π.Ε.

- Οι συμβαλλόμενοι ιδιοκτήτες, που έχουν μισθώσει το όχημά τους, υποχρεούνται να διαθέτουν αυτό κατ' αποκλειστικότητα στην εταιρεία και για το έργο αυτής, έναντι μισθώματος άνευ οδηγού, σύμφωνα με τις διατάξεις του π. δ/γματος 91/1988, όπως ισχύει. Με τους όρους και προϋποθέσεις που προβλέπει το εν λόγω π. δ/γμα, επιτρέπεται η μίσθωση Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου και με οδηγό έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης, σύμφωνα με το μεταφορικό έργο που καθορίζει η συνιστώμενη μεταφορική εταιρεία.

- Στην περίπτωση που ο ιδιοκτήτης του μισθωμένου οχήματος είναι και οδηγός του αυτοκινήτου αυτού, η εταιρεία αποζημιώνει τις υπηρεσίες του ως οδηγού, με δελτίο παροχής υπηρεσιών, βάσει σχετικής σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ τους. Τον ιδιοκτήτη εκμισθωτή βαρύνουν οι δαπάνες μισθοδοσίας και ασφάλισης του οδηγού που αυτός προσλαμβάνει, καθώς και η συντήρηση και η φύλαξη του οχήματος. Με υπουργική απόφαση, καθορίζονται οι βασικοί όροι των συμβάσεων μίσθωσης, οι ελάχιστες υποχρεώσεις των συμβαλλομένων μερών, οι παρεχόμενες υπηρεσίες και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

iii) Με εισφορά της κυριότητας των Φ.Δ.Χ. και μίσθωση αυτών, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα.

iv) Με ίδρυση επιχείρησης, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται από αυτήν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως καθορίζονται στο π. δ/γμα 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009.

γ. Οι μετοχές των εταιρειών αυτών είναι ονομαστικές, μπορούν δε να μεταβιβαστούν σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που πληρούν τις διατάξεις της Οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 74/561/ΕΟΚ της 12ης Νοεμβρίου 1974 «περί προσβάσεως στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.

δ. Η, κατά τις προτεινόμενες διατάξεις, σύσταση μεταφορικών εταιρειών υπό μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., οι εισφορές

των εταίρων ή μετόχων, η μεταβίβαση των φορτηγών αυτοκινήτων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων και οι συμβάσεις μίσθωσης των φορτηγών αυτοκινήτων, απαλλάσσονται κάθε δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων και φόρου ή τέλους, εξαιρουμένου μόνο του φόρου συγκέντρωσης κεφαλαίου.

Οι διατάξεις αυτές έχουν εφαρμογή και στις περιπτώσεις μετατροπής ή συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών, που λειτουργούσαν πριν την ισχύ του υπό ψήφιση νόμου, εφόσον ολοκληρώσουν τη διαδικασία μετατροπής εντός τριών (3) ετών από την έναρξη ισχύος του.

ε. Επιτρέπεται η συγχώνευση μεταφορικών εταιρειών, ανεξάρτητα του χρόνου έναρξης λειτουργίας αυτών.

στ. Οι Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., που έχουν συσταθεί πριν την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, καθώς και αυτές που θα συσταθούν ή θα μετατραπούν, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού, εντάσσονται στις διατάξεις του Αναπτυξιακού Νόμου, για τη δημιουργία ή εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών τους, την αγορά γηπέδων για τη δημιουργία αποθηκευτικών χώρων, χώρων στάθμευσης και συνεργείων, την εισαγωγή συστημάτων τηλεματικής και επικοινωνιών, τη δημιουργία εγκαταστάσεων εφαρμογών εφοδιαστικής αλυσίδας, την προμήθεια μηχανημάτων, ιδίως ανυψωτικών, για την εξυπηρέτηση των αναγκών τους, καθώς και την αντικατάσταση των οχημάτων τους με οχήματα νέας τεχνολογίας. (άρθρο 3)

3.α. Προσδιορίζονται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις, για χορήγηση αδειών Φ.Δ.Χ. οι οποίες πρέπει να πληρούνται σωρευτικά.

β. Μετά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, οι ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες, για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ., καταβάλλουν, εφάπαξ, υπέρ του Δημοσίου, ειδική εισφορά ανάλογα με την κατηγορία και το μικτό βάρος του φορτηγού οχήματος ως εξής:

i) Δέκα χιλιάδες (10.000) ευρώ, για τον πρώτο τόνο.

ii) Δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ, για κάθε επόμενο και μέχρι επτά (7) τόνους.

iii) Χίλια πεντακόσια (1.500) ευρώ, για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα (40) τόνους.

- Εάν οι αιτούμενες άδειες είναι κατηγορίας ειδικής μεταφοράς πετρελαιοειδών, τα ποσά της ειδικής εισφοράς διαμορφώνονται ως εξής:

i) Είκοσι χιλιάδες (20.000) ευρώ, για τον πρώτο τόνο.

ii) Δύο χιλιάδες (2.000) ευρώ, για κάθε επόμενο και μέχρι τους σαράντα δύο (42) τόνους.

Το ποσό που καταβάλλεται, για τη λήψη της άδειας Φ.Δ.Χ., λογίζεται ως έξοδο και εκπίπτει του εισοδήματος, επιμεριζόμενο κατά το ένα τρίτο για τα τρία (3) επόμενα έτη από τη λήψη της άδειας.

γ. Τα ποσά της ειδικής οικονομικής εισφοράς μειώνονται σταδιακά μέσα στην μεταβατική περίοδο, η οποία λήγει στις 30 Ιουνίου 2013. Η μείωση λαμβάνει χώρα στην αρχή κάθε ημερολογιακού έτους κατά 30% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2011, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2012, κατά 35% επί του αρχικού ποσού την 1η Ιανουαρίου 2013.

δ. Ορίζεται ότι: i) Άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. χορηγούνται, εφεξής, αποκλειστικά για φορτηγά με τις οριζόμενες προδιαγραφές.

ii) Οι χορηγούμενες, μετά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, άδειες δεν είναι μεταβιβάσιμες για ένα (1) έτος.

ε. Επιφυλασσομένων των διατάξεων του άρθρου 14

του ν. 1959/1991, επιτρέπεται οι μεταφορικές εταιρείες που εκτελούν εθνικές και διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, να θέτουν σε κυκλοφορία για κάθε ρυμουλκό όχημα Δ.Χ., που κατέχουν, μέχρι τρία (3) ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα οχήματα.

- Για τα οχήματα αυτά εκδίδονται αντίστοιχες άδειες κυκλοφορίας. Οι όροι και προϋποθέσεις χορηγήσεως αυτών, καθώς και οι όροι έλξης αυτών από τα ρυμουλκικά ή τους ελκυστήρες, καθορίζονται με υπουργική απόφαση.

4. α. Καθορίζονται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, για τη χορήγηση άδειας κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. ή Άδειας Οδικών Μεταφορών και προσδιορίζεται η σχετική διαδικασία.

β. Από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου (30.6.2013), η εισφορά που απαιτείται υπέρ του δημοσίου, για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών θα πρέπει να μην ξεπερνά το διοικητικό κόστος, που σχετίζεται με τη διαδικασία αδειοδότησης και να επιβάλλεται με αντικειμενικά κριτήρια, αναλογικά με τον αριθμό των οχημάτων του μεταφορέα που αιτείται την άδεια. (άρθρο 5)

5. Επανακαθορίζονται οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ως φορέα αδειοδότησης και προβλέπεται ότι, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της, μπορεί, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να συμβουλευτείται εμπειρογνώμονες εκτός Υπουργείου. (άρθρο 6)

6. α. Συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με κ.υ.α., τριμελής Εκτιμητική Επιτροπή και ορίζονται τα μέλη και ο γραμματέας αυτής. Παράλληλα, με τον καταργούμενο νόμο 383/1976, καταργείται και η εννεαμελής Γνωμοδοτική Επιτροπή με παρεμφερείς αρμοδιότητες, που λειτουργεί στο ίδιο Υπουργείο.

β. Προσδιορίζεται το έργο της συνιστώμενης Επιτροπής, που είναι η αποτίμηση των πάγιων περιουσιακών στοιχείων, της αξίας των εισφερόμενων οχημάτων Φ.Δ.Χ. και της άυλης υπεραξίας των οικείων αδειών.

- Για την υποβοήθηση του έργου της εν λόγω Επιτροπής, τα μέλη της μπορούν να ζητούν οικονομικά ή τεχνικά στοιχεία, από τους φορείς της αγοράς, προκειμένου να εκτιμήσουν τα εισφερόμενα οχήματα. Μπορεί, επίσης, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να καλούνται και εμπειρογνώμονες.

γ. Παρέχεται η δυνατότητα σύστασης, με απόφαση του οικείου Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, τριμελών Εκτιμητικών Επιτροπών στις Περιφέρειες της χώρας, με την οριζόμενη συγκρότηση. (άρθρο 7)

7. α. Ορίζεται ότι, σε περίπτωση διάλυσης για οποιαδήποτε αιτία, των μεταφορικών εταιρειών, που ιδρύθηκαν δυνάμει του υπό ψήφιση νόμου (άρθρο 3), τα Φ.Δ.Χ., τα οποία ανήκουν στις εν λόγω εταιρείες κατά κυριότητα, με την άδεια κυκλοφορίας τους:

i) Μεταβιβάζονται αυτόματα στους μετόχους της εταιρείας, χωρίς την πληρωμή του προβλεπόμενου ποσού φόρου (άρθρο 10 παρ. 1), εφόσον η διάλυση συντελείται μετά την παρέλευση ενός (1) έτους από τη χορήγηση της άδειας.

ii) Μεταβιβάζονται αυτόματα στους μετόχους της εταιρείας, μόνο μετά την πάροδο ενός (1) έτους από τη χορήγηση της άδειας, χωρίς την πληρωμή του προβλεπόμενου ως άνω ποσού φόρου, εφόσον η διάλυση συντελείται πριν την παρέλευση ενός (1) έτους, από τη χορήγηση της άδειας, οι άδειες Φ.Δ.Χ.. (άρθρο 8)

8.α. Στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων δημιουργείται ηλεκτρονικό Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών (Ε.Μ.Μ.Ε.) των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα, σύμφωνα με το άρθρο 16 του Κανονισμού 1071/2009. Το Μητρώο αυτό τηρείται με ευθύνη της Διεύθυνσης Πληροφορικής του Υπουργείου και καθορίζεται το περιεχόμενο του.

β. Με υπουργική απόφαση, καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά το Ε.Μ.Μ.Ε., περιλαμβανομένου και του τρόπου εγγραφής σε αυτό των ήδη υφιστάμενων, κατά την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, μεταφορικών εταιρειών και οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων. (άρθρο 9)

9.α. Ορίζεται ότι, Φ.Δ.Χ. κάθε κατηγορίας, επιτρέπεται να μεταβιβάζονται, δια πράξεως εν ζωή, κατά κυριότητα με την άδειά τους, σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009, με την καταβολή φόρου, πριν από την υπογραφή της πράξης μεταβίβασης της άδειας, ως ακολούθως:

i) Για Φ.Δ.Χ., που κυκλοφόρησαν πριν από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, καταβάλλεται ποσοστό 3% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια.

ii) Για Φ.Δ.Χ., που κυκλοφόρησαν δυνάμει των διατάξεων του υπό ψήφιση νόμου, καταβάλλεται ποσοστό 2% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια.

- Ο φόρος αυτός δεν καταβάλλεται, σε περίπτωση μεταβιβάσεων Φ.Δ.Χ. που γίνονται λόγω συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών ή μετατροπής της εταιρικής μορφής των μεταφορικών εταιρειών.

β. Επιτρέπεται, επίσης, η εν ζωή μεταβίβαση των μετόχων και μεριδίων των μεταφορικών εταιρειών προς μετόχους / εταίρους τους και προς φυσικά πρόσωπα που έχουν την ιδιότητα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων. (άρθρο 10)

10. α. Με τη θέση σε ισχύ του προτεινόμενου νόμου, καταργείται κάθε περιορισμός της ελευθερίας των μεταφορικών επιχειρήσεων και των πελατών τους για τη συμφωνία επί των κομίστρων για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Τα κόμιστρα αυτά συμφωνούνται ελεύθερα μεταξύ του πελάτη και του μεταφορέα.

β. Κατ' εξαίρεση, το κόμιστρο, στις περιπτώσεις μεταφοράς καυσίμων, δύναται να καθορίζεται, με κ.υ.α., ως προς την ανώτατη τιμή, η οποία πρέπει να δικαιολογείται επαρκώς και να εφαρμόζεται μόνο σε νησιά και σε ορεινές περιοχές. (άρθρο 11)

11.α. Η προβλεπόμενη (άρθρο 4 παρ. 2) ειδική εισφορά, που καταβάλλεται από τις μεταφορικές εταιρείες για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ., αποτελεί δημόσιο έσοδο και κατατίθεται σε ειδικό κωδικό που ορίζεται από το Υπουργείο Οικονομικών.

- Από το ποσό αυτό, ποσοστό ογδόντα τοις εκατό (80%), τουλάχιστον, διατίθεται αποκλειστικά για έργα υποδομής, για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον.

- Στον ίδιο κωδικό κατατίθεται η εισφορά, που απαιτείται υπέρ του δημοσίου, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου (30.6.2013), για την χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών.

β. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με κ.υ.α., των κριτηρίων διάθεσης του ποσού του ειδικού Κωδικού Οδικής Ασφάλειας, καθώς και κάθε άλλης αναγκαίας λεπτομέρειας. (άρθρο 12)

12. Θεσπίζεται η υποχρέωση των μεταφορικών εταιρειών για την εξασφάλιση αποκατάστασης των ζημιών των εμπορευμάτων, για τις οποίες ευθύνεται ο μεταφορέας.

- Η μη τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεών τους, συνεπάγεται στέρηση του δικαιώματος άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα. (άρθρο 13)

13. α. Ρυθμίζονται θέματα, σχετικά με τις υφιστάμενες άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ και τις επιχειρήσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών, μετά το τέλος της μεταβατικής περιόδου.

β. Με υπουργικές αποφάσεις, καθορίζονται οι λεπτομέρειες, για: αα) την ίδρυση, οργάνωση, συγχώνευση, μετατροπή και λειτουργία των μεταφορικών εταιρειών, καθώς και για την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου από την ειδική εκτιμητική επιτροπή, ββ) τις προϋποθέσεις και τα ειδικότερα κριτήρια χορήγησης Αδειών Οδικών Μεταφορών, καθώς και τις επιμέρους διαδικασίες χορήγησής τους, γγ) τη διάθεση των αδειών Φ.Δ.Χ., σε περίπτωση διάλυσης των μεταφορικών εταιρειών, εφόσον απαιτηθεί.

γ. Παρέχεται η εξουσιοδότηση για τον καθορισμό, με κ.υ.α.:

i) της εφάπαξ εισφοράς υπέρ του δημοσίου, που απαιτείται, για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου (30.6.2013).

ii) Των προϋποθέσεων και της διαδικασίας, για την υπαγωγή των μεταφορικών εταιρειών στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου, εφόσον είναι απαραίτητη.

(άρθρο 14)

14. Τέλος, ορίζεται ότι, από την έναρξη ισχύος του υπό ψήφιση νόμου, καταργούνται οι διατάξεις του ν. 383/1976 και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδοθεισών κοινών υπουργικών αποφάσεων και π. δ/των.

Β. Από τις προτεινόμενες διατάξεις προκαλούνται, επί του Κρατικού Προϋπολογισμού, τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Εφάπαξ δαπάνη, ύψους 100.000 ευρώ, περίπου, από την εγκατάσταση του ηλεκτρονικού Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Εταιρειών (Ε.Μ.Μ.Ε.) των επιχειρήσεων Οδικών μεταφορών, που δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, (άρθρο 9 παρ. 1)

2. Ετήσια δαπάνη, από την αντιμετώπιση των εξόδων συντήρησης του προαναφερόμενου ηλεκτρονικού Μητρώου, (άρθρο 9 παρ. 1)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν: α. Καταβολή αποζημίωσης στους εμπειρογνώμονες που θα κληθούν από: i) τη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για παροχή συμβουλών, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της (άρθρο 6 παρ.2), ii) την Εκτιμητική Επιτροπή, που συνιστάται, στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για την υποβοήθηση του έργου της.

(άρθρο 7 παρ.3)

4. Απώλεια εσόδων του δημοσίου, από: i) τη χορήγηση φορολογικών απαλλαγών, κατά τη σύσταση των μεταφορικών εταιρειών υπό μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε.

(άρθρο 3 παρ.4)

ii) Τη μη υποχρέωση καταβολής του προβλεπόμενου ποσού φόρου, στην περίπτωση: αα) διάλυσης των μεταφορικών εταιρειών (άρθρο 8 παρ.4) και ββ) συγχώνευσης των εν λόγω εταιρειών (άρθρο 10 παρ.2)

Αντίστοιχες, πάντως, φορολογικές διευκολύνσεις

προβλέπονται και με τις διατάξεις του καταργούμενου ν.383/1976 (άρθρο 5).

5. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων του δημοσίου, από τυχόν καθορισμό μικρότερου ποσού εισφοράς, που απαιτείται για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδικών Μεταφορών, μετά την λήξη της μεταβατικής περιόδου (μετά την 30.6.2013). (άρθρο 5, παρ.5, σε συνδυασμό με το άρθρο 14, παρ.4). Η εν λόγω απώλεια εξαρτάται από την έκδοση σχετικής κ.υ.α.

Πάντως, η απώλεια αυτή των δημοσίων εσόδων αντροπείται από την αναμενόμενη διεύρυνση της φορολογικής βάσης, που συνεπάγεται η απελευθέρωση του εν λόγω επαγγέλματος.

6. Εξοικονόμηση δαπάνης από τη μη καταβολή αποζημίωσης στα μέλη της Γνωμοδοτικής Επιτροπής, που λειτουργεί στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν.383/1976, η οποία καταργείται, με τον υπό ψήφιση νόμο. (άρθρο 15 παρ. γ)

Αθήνα, 24 Αυγούστου 2010

Η Γενική Διευθύντρια

Βιολέττα Καρακατσάνη- Κονίδα

ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

(άρθρο 75 παρ. 3 του Συντάγματος)

στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»

Από τις διατάξεις του προτεινόμενου νομοσχεδίου προκαλούνται, επί του Κρατικού Προϋπολογισμού, τα ακόλουθα οικονομικά αποτελέσματα:

1. Εφάπαξ δαπάνη, ύψους 100.000 ευρώ περίπου, από την εγκατάσταση του ηλεκτρονικού Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Εταιρειών (Ε.Μ.Μ.Ε.) των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, που δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, (άρθρο 9 παρ. 1)

2. Ετήσια δαπάνη, από την αντιμετώπιση των εξόδων συντήρησης του προαναφερόμενου ηλεκτρονικού Μητρώου, (άρθρο 9 παρ. 1)

3. Ενδεχόμενη δαπάνη, από τυχόν: α. Καταβολή αποζημίωσης στους εμπειρογνώμονες που θα κληθούν από: i) τη Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για παροχή συμβουλών, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων της (άρθρο 6 παρ.2), ii) την Εκτιμητική Επιτροπή, που συνιστάται, στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για την υποβοήθηση του έργου της.

(άρθρο 7 παρ.3)

Οι ανωτέρω δαπάνες θα αντιμετωπίζονται από τις πιστώσεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

4. Απώλεια εσόδων του δημοσίου, από: i) τη χορήγηση φορολογικών απαλλαγών, κατά τη σύσταση των μεταφορικών εταιρειών υπό μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε.

(άρθρο 3 παρ.4)

ii) Τη μη υποχρέωση καταβολής του προβλεπόμενου ποσού φόρου, στην περίπτωση: αα) διάλυσης των μεταφορικών εταιρειών (άρθρο 8 παρ.4) και ββ) συγχώνευσης των εν λόγω εταιρειών (άρθρο 10 παρ.2)

Αντίστοιχες, πάντως, φορολογικές διευκολύνσεις

προβλέπονται και με τις διατάξεις του καταργούμενου
ν. 383/1976 *(άρθρο 5)*

5. Ενδεχόμενη απώλεια εσόδων του δημοσίου, από
τυχόν καθορισμό μικρότερου ποσού εισφοράς, που απαι-
τείται για τη χορήγηση και ανανέωση των Αδειών Οδι-
κών Μεταφορών, μετά την λήξη της μεταβατικής περιό-
δου (μετά την 30.6.2013). *(άρθρο 5, παρ.5, σε συνδυα-
σμό με το άρθρο 14, παρ.4)*. Η εν λόγω απώλεια εξαρτά-
ται από την έκδοση σχετικής κ.υ.α.

Πάντως, η απώλεια αυτή των δημοσίων εσόδων αντιρ-
ροπείται από την αναμενόμενη διεύρυνση της φορολογι-
κής βάσης, που συνεπάγεται η απελευθέρωση του εν λό-
γω επαγγέλματος.

Οι ανωτέρω απώλειες θα αναπληρώνονται από άλλες
πηγές εσόδων του Κρατικού Προϋπολογισμού.

Αθήνα, 24 Αυγούστου 2010

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Γ. Παπακωνσταντίνου

Δ. Ρέππας