



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Β΄ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΝΟΜΩΝ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ
«Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»

I. Εισαγωγικές Παρατηρήσεις

Με τις διατάξεις του υπό ψήφιση Νοχ, όπως διαμορφώθηκε κατά την επεξεργασία του από τη Διαρκή Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων του Τμήματος Διακοπής των Εργασιών της Βουλής, επανακαθορίζεται το θεσμικό πλαίσιο το οποίο διέπει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Σχετικώς σημειώνεται ότι η διενέργεια δημόσιας οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων διέπεται από κανόνες κρατικής παρέμβασης, προς τον σκοπό της επίτευξης, κυρίως, ασφάλειας κυκλοφορίας και εξασφάλισης συστηματικής και προγραμματισμένης μεταφοράς εμπορευμάτων για λόγους εξυπηρέτησης του πληθυσμού. Μορφή παρεμβατισμού αποτελεί, ιδίως, το καθεστώς προηγούμενης άδειας προκειμένου περί της άσκησης μεταφορικής δραστηριότητας (βλ. ν. 383/1976. Βλ. Α. Κιάντου-Παμπούκη, Στοιχεία του Δικαίου της Χερσαίας Μεταφοράς και Νομοθετικά Κείμενα, Β΄ έκδοση, 1989, σελ. 26 επ.).

Σημειώνεται, περαιτέρω, ότι υπό τον τίτλο VI της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ενοποιημένη απόδοση, ΕΕ C 83/30.3.2010, σελ. 47 επ.), που διέπει τις μεταφορές (βλ. και άρθρο 58 παρ. 1 της Συνθήκης, για την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, το οποίο παραπέμπει στον τίτλο VI της Συνθήκης, και το άρθρο 4 παρ. 2 ζ) περί συντρέχουσας αρμοδιότητας της Ένωσης), περιλαμβάνονται κανόνες του πρωτογενούς κοινοτικού δικαίου, που καθιερώνουν, καταρχάς, υποχρέωση επιδίωξης των στόχων των Συνθηκών στο πλαίσιο κοινής πολιτικής μεταφορών. Η πολιτική αυτή επιδιώκει, κυρίως, τη διασφάλιση ελεύθερου ανταγωνισμού και την καθιέρωση ίσων όρων πρόσβασης για την άσκηση δραστηριότητας στον τομέα των μεταφορών (βλ. Β. Σκουρή, Ερμηνεία των Συνθηκών για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, 2003, σελ. 667 επ.).

Αναλυτικότερα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θεσπίζουν κοινούς κανόνες, εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές, που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια κράτους μέλους ή διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών, τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό, και μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών (άρθρο 91 παρ. 1 ΣυνθΛειτουργία). Η ανωτέρω διάταξη παρέχει αρμοδιότητα, μεταξύ άλλων, για τη διαμόρφωση ενιαίων όρων ως προς τις προϋποθέσεις πρόσβασης στη μεταφορική δραστηριότητα, οι οποίοι απαγορεύουν τις διακρίσεις λόγω ιθαγένειας ή έδρας των μεταφορέων. Έτσι, έχουν εκδοθεί, επί παραδείγματι, ο Κανονισμός 1072/2009, με τον οποίο θεσπίστηκαν κοινοί κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών μεταφορών, και ο Κανονισμός 1071/2009, με τον οποίο θεσπίστηκαν κοινοί κανόνες, οι οποίοι πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα.

Αξιζει να σημειωθεί, επίσης, ότι το κεφάλαιο περί μεταφορών της Συνθήκης για τη Λειτουργία της ΕΕ περιλαμβάνει ειδικές ρυθμίσεις περί απαγόρευσης κρατικών ενισχύσεων στον εν λόγω τομέα. Έτσι, επιτρέπει μεν τη χορήγηση ενισχύσεων οι οποίες ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή αντιστοιχούν προς την αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας (άρθρο 93 ΣυνθΛειτουργία), θεσπίζει, όμως, ειδικώς απαγόρευση διακρίσεων ως προς τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς, εφόσον πρόκειται για τα αυτά εμπορεύματα και τις αυτές σχέσεις μεταφοράς (άρθρο 95 ΣυνθΛειτουργία). Θεσπίζει επίσης απαγόρευση επιβολής κομίστρων ή όρων από τα κράτη μέλη, που συνεπάγονται καθ' οιονδήποτε τρόπο υποστήριξη ή προστασία προς το συμφέρον μίας ή περισσότερων επιχειρήσεων ή βιομηχανιών, με την εξαίρεση της περίπτωσης κατά την οποία κράτος μέλος απαλλάσσεται από την ανωτέρω απαγόρευση, κατόπιν σχετικής έγκρισης της Επιτροπής (άρθρο 96 ΣυνθΛειτουργία).

Εξ άλλου, οι γενικές διατάξεις σχετικώς με τις κρατικές ενισχύσεις που περιέχουν τα άρθρα 107, 108 και 109 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της ΕΕ (Τίτλος VII-Κοινοί κανόνες για τον ανταγωνισμό, τη φορολογία και την προσέγγιση των νομοθεσιών, Κεφάλαιο 1-Κανόνες ανταγωνισμού, Τμήμα 2-Κρατικές ενισχύσεις) εφαρμόζονται και στον τομέα των μεταφορών –υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής των ειδικών διατάξεων του άρθρου 93 της ΣυνθΛειτουργία–, συμφώνως προς τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο τις εφαρμόζει, δεδομένου ότι «Στο πλαίσιο της θεσπίσεως κοινής πολιτικής μεταφορών, η αγορά των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων ελευθερώθηκε εν μέρει, εντός της Κοινότητας, με τη θέσπιση το 1969 καθεστώτος ποσοστώσεων, με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1018/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, σχετικά με την επιβολή κοινοτικής πο-

σοστώσεως στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται μεταξύ κρατών μελών (ΕΕ L 175, σ. 13). (...) Το καθεστώς αυτό διατηρήθηκε σε ισχύ έως την 1η Ιανουαρίου 1993, ημερομηνία κατά την οποία ελευθερώθηκε πλήρως η δραστηριότητα αυτή με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών (ΕΕ L 95, σ. 1)» (σημ. 5 της Απόφασης της 29.4.2004, επί της υποθέσεως C-372/97). [Επίσης] «Όσον αφορά την αγορά των εμπορευματικών μεταφορών στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους, ο κανονισμός (ΕΟΚ) 4059/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σ' ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό (ΕΕ L 390, σ. 3), υπέβαλε από 1ης Ιουλίου 1990 το καμποτάζ, ήτοι τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους από μεταφορέα που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος, σε μεταβατικό καθεστώς υπό τη μορφή κοινοτικής ποσοστώσεως με προοδευτική αύξηση. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σ' ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό (ΕΕ L 279, σ. 1), προέβλεψε τη διατήρηση αυτού του μεταβατικού καθεστώτος μέχρι την οριστική καθιέρωση της πλήρους ελευθερώσεως των δραστηριοτήτων καμποτάζ από 1ης Ιουλίου 1998» (σημ. 6 της Απόφασης) (βλ. και Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 4.4.2001, επί της υποθέσεως T-288/97, σημ. 2, 5 και 6, και Απόφαση του Δικαστηρίου της 29.4.2004, επί αιτήσεως αναιρέσεως της Απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου της 15.6. 2000, στις συνεκδικασθείσες υποθ. T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 έως T-607/97, T-1/98, T-3/98 έως T-6/98, και T-23/98, σημ. 2, 5 και 6).

Συμφώνως προς την Αιτιολογική Έκθεση, με το παρόν Νοσχ 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 βιώσιμες και ανταγωνιστικές. Προς αυτή την κατεύθυνση δημιουργείται, με το προτεινόμενο Νοσχ, νέο σύστημα χορήγησης αδειών το οποίο «βασίζεται στις βασικές προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας» και «διασφαλίζεται η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, υπό προϋποθέσεις που ισχύουν σε όλες τις χώρες της Ε.Ε.». [Ειδικότερα] «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 προβλέπονται στον Κανονισμό 1071/2009» (Αιτιολογική Έκθεση, Α. Γενικό Μέρος. Α.1. Βασικές αρχές και άξονες του παρόντος νομοσχεδίου). Έτσι, καταργείται ο ν. 383/1976 «Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων», καθώς, παρά την ενσωμάτωση της Οδηγίας 96/26, της 29.4.1996, σχετικής με την είσοδο στο επάγγελμα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και τις ελάχιστες σταθερές τιμές, με το π.δ. 346/2001 (βλ. και Κανονισμό 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21.10.2009, σχετικώς με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου, με ημερομηνία έναρξης ισχύος την 20ή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εφαρμογή από τις 4 Δεκεμβρίου 2011), διατάξεις της εσωτερικής νομοθεσίας διατήρησαν κλειστό τον αριθμό των χορηγούμενων αδειών (βλ. Αιτιολογική Έκθεση, Α.2.2.. Βλ. και ΣτΕ 3537/2009, Δ΄ Τμήμα, παραπεμπτική στην Ολομέλεια, για την επίλυση του ζητήματος της συμφωνίας της παρ. 3 του άρθρου 4 του ν. 383/1976 προς το Σύνταγμα, σημ. 6 και 8).

Εξ άλλου, στο Μνημόνιο Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής, της 3.5.2010 (βλ. ν. 3845/2010, Παράρτημα ΙΙΙ, ΙΙΙ. Οικονομικές Πολιτικές, Γ. Διαρθρωτικές Πολιτικές), η Κυβέρνηση έθεσε ως στόχο την προώθηση διαρθρωτικών πολιτικών και μεταρρυθμίσεων, προκειμένου να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα, για την ταχεία έξοδο από την κρίση. Στο πλαίσιο αυτό η Κυβέρνηση ανέλαβε τη δέσμευση να εφαρμόσει πλήρως την Οδηγία 2006/123/ΕΚ σχετικώς με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά, το 2010. Η θέσπιση, μάλιστα, νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές φορτίων, με την οποία θα αίρονται τυχόν περιορισμοί μη προβλεπόμενοι στην Οδηγία 96/26, της 29.4.1996, σχετικώς με την είσοδο στο επάγγελμα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και τις ελάχιστες σταθερές τιμές, συγκαταλέγεται μεταξύ των ενεργειών για τη δεύτερη αξιολόγηση με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης, το τέλος του τρίτου τριμήνου 2010 [σημ. 2.ιν. του Μνημονίου Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής, της 3.5.2010, που τίθεται ως Παράρτημα ΙV στον ν. 3845/2010. Βλ. και Παράρτημα 3. Προϋποθέσεις Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων: Μεταρρύθμιση στις Οδικές Μεταφορές Εμπορευμάτων: Απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με την κατάργηση όλων των περιττών περιορισμών στην πρόσβαση στο επάγγελμα των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των ελαχίστων καθορισμένων τιμών (Σεπτέμβριος 2010)]. Αντίστοιχες ρυθμίσεις υπάρχουν και στο κείμενο του, αναρτηθέντος στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Οικονομικών, Επικαιροποιημένου Μνη-

μονίου Οικονομικής και Χρηματοπιστωτικής Πολιτικής της 6.8.2010 (1. Δράσεις οι οποίες θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί έως το τέλος του τρίτου τριμήνου του 2010. iv. Διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις. Ενίσχυση του ανταγωνισμού στις ανοιχτές αγορές. Μεταφορές/GREECE. Updated Memorandum of Understanding on Specific Economic Policy Conditionality, August 6, 2010. Actions for the second review (actions to be completed by end Q3-2010). iv. Structural reforms. To strengthen competition in open markets. Transport, σε (<http://www.minfin.gr/content-api/f/binaryChannel/minfin/datastore/d8/4e/34/d84e340dfc9bb18ddb836375c1612696d0210d31/application/pdf/Revised+MoU+FINAL.pdf>).

Περαιτέρω, το προτεινόμενο Νοσχ στοχεύει στον εξορθολογισμό, τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας, και την απελευθέρωση του κομίστρου, και επιβάλλει την εφαρμογή των διατάξεων του «χωρίς καμιά διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες (...)» (άρθρο 1). Προσδιορίζει την έννοια των αναγκών για την εφαρμογή του διατάξεων όρων και θεσπίζει δύο, μόνο, κατηγορίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών, για το χρονικό διάστημα μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, η οποία ορίζεται στο άρθρο 14 παρ. 1 του Νοσχ, των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των εθνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (άρθρο 2). Ταυτοχρόνως, καθιερώνει τη δυνατότητα σύστασης μεταφορικών εταιρειών, υπό τη μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., προσδιορίζοντας, επίσης, τον τρόπο σύστασής τους, όπως και τη δυνατότητα ένταξης των ανωτέρω εταιρειών στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου 3299/2004, όπως ισχύει κάθε φορά (άρθρο 3).

Με τις διατάξεις του Νοσχ, περαιτέρω, καθορίζονται οι προϋποθέσεις χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ) (άρθρο 4), η σχετική διαδικασία, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και η καταβαλλόμενη εισφορά υπέρ του Δημοσίου (άρθρο 5). Ως φορέας χορήγησης των εν λόγω αδειών ορίζεται η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (άρθρο 6). Επίσης, προβλέπεται η σύσταση στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων τριμελούς Εκτιμητικής Επιτροπής για την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις μεταφορικές εταιρείες, οι οποίες θα συσταθούν δυνάμει του παρόντος Νοσχ (άρθρο 8), καθώς και η δημιουργία ηλεκτρονικού Εθνικού Μητρώου Μεταφορικών Εταιρειών (Ε.Μ.Μ.Ε.) των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, κατόχων άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα (άρθρο 9). Ακόμη, ρυθμίζονται θέματα μεταβίβασης των Φ.Δ.Χ. σε περίπτωση λύσης των μεταφορικών εταιρειών (άρθρο 8) και θέματα μεταβίβασης των Φ.Δ.Χ. κάθε κατηγορίας δια πράξεως εν ζωή (άρθρο 10). Προβλέπεται η κατάργηση του ελέγχου της τιμής του κομίστρου από το κράτος και η ελεύθερη διαμόρ-

φωσής της, με συμφωνία πελάτη και μεταφορέα, εξαιρουμένων των περιπτώσεων μεταφοράς πετρελαιοειδών σε νησιά και απομονωμένες ορεινές περιοχές, οπότε το κόμιστρο δύναται να καθορίζεται, ως προς το ανώτατο όριό του, με κ.υ.α. των αρμόδιων υπουργών (άρθρο 11). Θεσπίζεται υποχρέωση των μεταφορικών εταιρειών για την αποκατάσταση κάθε ζημίας του φορτωτή για την οποία ευθύνεται ο μεταφορέας και προβλέπονται αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης των σχετικών υποχρεώσεων (άρθρο 13).

Τέλος, θεσπίζονται τελικές και μεταβατικές διατάξεις (άρθρο 14). Ειδικότερα, με τις διατάξεις του άρθρου 14 ορίζεται μεταβατική περίοδος η οποία αρχίζει από την έναρξη ισχύος του παρόντος και λήγει την 30ή Ιουνίου 2013. Προβλέπεται ότι οι υφιστάμενες άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. εξακολουθούν να ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους, ενώ, εντός δέκα (10) ετών από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, οι ισχύουσες άδειες μετατρέπονται σε Άδειες Οδικών Μεταφορών. Περαιτέρω, καθορίζεται το ποσό της ειδικής εισφοράς το οποίο θα καταβάλλεται για τη χορήγηση νέων αδειών Φ.Δ.Χ. από τις μεταφορικές εταιρείες, εφάπαξ, υπέρ του Δημοσίου, κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου. Η ως άνω εισφορά θα μειώνεται ανά έτος εντός της μεταβατικής περιόδου, μέχρι τον μηδενισμό της.

II. Παρατηρήσεις επί των άρθρων του Νοσ

1. Επί του άρθρου 1

Για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας, θα ήταν ενδεχομένως σκόπιμο να απαλειφθεί από τον τίτλο του άρθρου η φράση «και αρχές οργάνωσης» και να αντικατασταθεί η παρ. 1 του εν λόγω άρθρου ως εξής: «Σκοπός του παρόντος είναι η παροχή βέλτιστων υπηρεσιών στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών της χώρας, η τήρηση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού και η προστασία του γενικού συμφέροντος».

Επίσης, στην παρ. 2 του παρόντος γίνεται αναφορά στα άρθρα 4 και 5 του Νοσ. Σημειώνεται ότι τα άρθρα αυτά αφορούν μόνον εταιρείες και, συνεπώς, θα ήταν ενδεχομένως σκόπιμο να αναδιατυπωθεί αυτή η παράγραφος.

2. Επί του άρθρου 2

Στην παρ. 7.α. του παρόντος άρθρου, η φράση «οι οποίες έχουν νομική προσωπικότητα» παρέλκει, δεδομένου ότι όλες οι εμπορικές εταιρείες και οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες (Ι.Μ.Ε.) έχουν εκ του νόμου νομική προσωπικότητα.

Στην παρ. 7.β. του παρόντος άρθρου γίνεται αναφορά στην περίπτωση γγ' της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 383/1976 (Φ.Ε.Κ. Α' 183), ενώ πρόκειται περί της περιπτώσεως γγ' του εδαφίου β. της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 383/1976 (Φ.Ε.Κ. Α' 182).

3. Επί των άρθρων 3 παρ. 1 και 14 παρ. 4 και 5

Με την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 1 του άρθρου 3 ορίζεται ότι «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.(...)».

Κατωτέρω, στις διατάξεις των παρ. 4 και 5 του άρθρου του 14 του προτεινόμενου Νοσχ τίθενται οι όροι διενέργειας νομαρχιακών εμπορευματικών μεταφορών και ειδικών μεταφορών καυσίμων. Όπως ορίζεται στην παρ. 6 αυτού του άρθρου, «Η ανωτέρω κατηγοριοποίηση [ήτοι, νομαρχιακές και ειδικές μεταφορές] έχει ισχύ μέχρι το πέρας της μεταβατικής περιόδου. Μετά την περίοδο αυτή, οι κατηγορίες είναι σύμφωνα με αυτές του άρθρου 2 παρ. 6», συμφώνως προς το οποίο: «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. (...)». (Βλ. και Αιτιολογική Έκθεση, Β. Ειδικό Μέρος: «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.»).

Κατ' αναφορά προς τα ανωτέρω θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να αναρμομονισθεί η διατύπωση της παρ. 1 του άρθρου 3 με το περιεχόμενο των διατάξεων του άρθρου 14.

Περαιτέρω, στις προτεινόμενες διατάξεις γίνεται χρήση του όρου «νομαρχιακός», προκειμένου να αποδοθεί, προφανώς, η γεωγραφική εμβέλεια των διενεργούμενων μεταφορών από Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα, μεικτού βάρους μέχρι 10 τόνων, εντός του νομού όπου αυτά έχουν την έδρα τους και των γειτονικών του νομών. Σημειώνεται ότι η χρήση του εν λόγω όρου, δεδομένων και των τροποποιήσεων της νομοθεσίας περί τοπικής αυτοδιοίκησης, αφορά ειδικώς την εφαρμογή του παρόντος, έχει δε χρονικό ορίζοντα το πέρας της μεταβατικής περιόδου, η οποία ορίζεται στην παρ. 1 του άρθρου. Πάντως, λαμβανομένης υπ' όψιν της νέας διοικητικής διαίρεσης της χώρας μετά την ψήφιση του ν. 3852/2010 («Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης-Πρόγραμμα Καλλικράτης»), θα ήταν ενδεχομένως σκόπιμο να διευκρινισθεί εάν τα γεωγραφικά όρια εντός των οποίων εκτελούνται νομαρχιακές εμπορευματικές μεταφορές θα ταυτίζονται με τα γεωγραφικά όρια των περιφερειών στις οποίες υπάγονται οι νομοί της έ-

δρας των μεταφορέων ή εάν θα περιορίζονται οι εν λόγω μεταφορές μόνο στα όρια των νομών.

Επίσης, δεν είναι σαφής ο λόγος για τον οποίο ο νομοθέτης επιθυμεί να επαναλάβει εδώ ρητώς ότι επιτρέπεται η σύσταση μεταφορικών εταιρειών με τη μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., την στιγμή κατά την οποία η διάταξη του άρθρου 2 παρ. 7 α του Νσχ προβλέπει ήδη ότι «μεταφορικές επιχειρήσεις συνιστούν: (α) οι εμπορικές εταιρείες οιασδήποτε μορφής.».

Περαιτέρω, για λόγους σαφήνειας και οικονομίας, η παρ. 2 του άρθρου 3 του Νσχ θα μπορούσε, ενδεχομένως, να αναδιατυπωθεί ως εξής:

«Για τη σύσταση μεταφορικής εταιρείας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου απαιτείται να πληρούνται από αυτήν τα κριτήρια πρόσβασης στο επαγγελματικό μεταφορέα, όπως αυτά καθορίζονται στο π.δ. 346/2001 και στον Κανονισμό 1071/2009.

Επιτρέπεται επίσης η σύσταση μεταφορικής εταιρείας της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου εφόσον κατά τη σύστασή της η εταιρεία αποδεικνύει ότι:

α) έχει εισφερθεί στο κεφάλαιο της συνιστώμενης εταιρείας κατά κυριότητα Φ.Δ.Χ.. Η εκτίμηση της αξίας της σε είδος αυτής εισφοράς γίνεται κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 του ν. 2190/1920 από την Εκτιμητική Επιτροπή του άρθρου 7 του παρόντος νόμου και συνυπολογίζει την αξία των εισφερομένων οχημάτων (Φ.Δ.Χ., ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων) που έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας καθώς και την άυλη υπεραξία της άδειας αυτής, ή

β) υφίσταται μισθωτήριο από το οποίο προκύπτει ότι ένας ή περισσότεροι εκ των ιδρυτών της εταιρείας έχουν εκμισθώσει αποκλειστικά στην υπό σύσταση εταιρεία Φ.Δ.Χ. ιδιοκτησίας τους. Η μίσθωση μπορεί να προβλέπει (i) είτε ότι το εκμισθούμενο όχημα διατίθεται αποκλειστικά στην εταιρεία για το έργο αυτής χωρίς οδηγό, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 91/1998 είτε (ii) ότι το εκμισθούμενο όχημα εκμισθούται κατά τους όρους του αυτού π.δ/τος με οδηγό, έναντι προκαθορισμένης χιλιομετρικής αποζημίωσης σύμφωνα με το μεταφορικό έργο που καθορίζει η εταιρεία. Αν ο κύριος του μισθίου Φ.Δ.Χ. είναι και οδηγός του, η εταιρεία τον αποζημιώνει για τις υπηρεσίες του ως οδηγού σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.»

4. Επί του άρθρου 3 παρ. 3

Για λόγους νομοτεχνικής αρτιότητας η φράση «(...) ή νομικά πρόσωπα που πληρούν τις διατάξεις του π.δ. 346/2001 και του Κανονισμού 1071/2009» πρέπει αντικατασταθεί ως εξής: «(...) ή νομικά πρόσωπα που πληρούν τις προϋποθέσεις των διατάξεων του π.δ. 346/2001 και του Κανονισμού 1071/2009».

5. Επί του άρθρου 3 παρ. 4

Με την προτεινόμενη ρύθμιση προβλέπεται ότι η σύσταση μεταφορικών εταιρειών υπό μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., οι εισφορές των εταιρών 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 κεφαλαίων.

Δεδομένου ότι, εκτός από τον φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων, με διατάξεις κοινοτικού δικαίου επιβάλλεται και ο φόρος προστιθέμενης αξίας, ερωτάται εάν στις εξαιρέσεις από την απαλλαγή θα πρέπει να περιληφθεί και ο φόρος αυτός.

Περαιτέρω, προβλέπεται ότι οι διατάξεις της προτεινόμενης 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 υπό ψήφιση Νσχ. Εν προκειμένω, δημιουργείται προβληματισμός ως προς το εάν η τυχόν υπεραξία που θα προκύψει κατά τη μετατροπή ή συγχώνευση θα απαλλάσσεται του φόρου εισοδήματος υπό την προϋπόθεση εμφάνισής της σε λογαριασμό αφορολόγητου αποθεματικού (βλ. συναφώς άρθρο 2 ν.δ. 1297/1972). Επίσης, για λόγους νομικής ακριβολογίας, θα πρέπει να γίνεται αναφορά σε ολοκλήρωση της διαδικασίας μετασχηματισμού και όχι της διαδικασίας μετατροπής.

6. Επί των άρθρων 4 παρ. 1. δ) και 5 παρ. 1. στ)

Στην παρ 1. του άρθρου 4 ορίζεται ότι μία εκ των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται σωρευτικώς για τη χορήγηση άδειας Φ.Δ.Χ. είναι να διαθέτει η εταιρεία επαρκείς και κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τη φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων, συμφώνως προς τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009. Επίσης, συμφώνως προς το άρθρο 5 παρ. 1 του Νσχ, μεταξύ των δικαιολογητικών τα οποία υποβάλλονται από τις ενδιαφερόμενες μεταφορικές εταιρείες για τη χορήγηση άδειας Φ.Δ.Χ., περιλαμβάνονται και «Αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή μίσθωσης χώρων για εγκαταστάσεις για την στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων τους, σύμφωνα με τον Κανονισμό 1071/2009». Σχετικές επισημαίνεται ότι στο κείμενο του Κανονισμού 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21.10.2009, σχετικώς με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της Οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου, δεν περιέχονται αντίστοιχες διατάξεις.

7. Επί των άρθρων 5 και 14

Συμφώνως προς την προτεινόμενη ρύθμιση της παρ. 3 του άρθρου 5 «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 14 παρ. 7 υποβάλλεται στην αρμόδια Υπηρεσία Μεταφορών των Αυτοδιοικήσεων της χώρας, η οποία υποχρεούται να εκδώσει νέα άδεια κυκλοφορίας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος».

Σχετικώς σημειώνεται ότι, για λόγους εφαρμογής της διάταξης, σκόπιμο θα ήταν να αναγραφούν ρητώς η ύπαρξη ή μη δυνατότητας ανανέωσης της άδειας, της οποίας η ισχύς είναι εξάμηνη, από την έκδοσή της, και η σχετική διαδικασία. Περαιτέρω, σκόπιμο θα ήταν να διευκρινισθεί η έννοια του όρου «μη υλοποίηση της άδειας Φ.Δ.Χ.» και ο τρόπος διαπίστωσής της.

Επίσης, συμφώνως προς την παρ. 4 του άρθρου 5, «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.». Σχετικώς παρατηρείται ότι, προφανώς, η παραπομπή αφορά τις προϋποθέσεις που ορίζονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 4.

Περαιτέρω, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να διευκρινισθούν στην παρ. 4 του άρθρου 5 και τα σχετικά με το χρονικό διάστημα ισχύος της Άδειας Εμπορευματικών Μεταφορών, η διαδικασία ανανέωσής της (όπως αφήνεται να εννοηθεί από την παρ. 5 του άρθρου 5) και να συμπληρωθεί αντιστοίχως η παρ. 10 β) του άρθρου 14.

8. Επί του άρθρου 6

Εκ παραδρομής αναφέρεται ως Φ.Ε.Κ. δημοσίευσης του π.δ. 293/1999 το Φ.Ε.Κ. Α΄ 236, ενώ πρόκειται για το Φ.Ε.Κ. Α΄ 263.

Επίσης, δεδομένου ότι δια του παρόντος συμπληρώνεται η παρ. 2α του άρθρου 8 του π.δ. 293/1999, για λόγους νομοτεχνικής και συντακτικής αρτιότητας, πρέπει να απαλειφθεί η αρίθμηση των προτεινόμενων περιπτώσεων και να αντικατασταθούν οι σχετικές διατάξεις ως εξής:

« - Η εξέταση αιτημάτων για χορήγηση νέων αδειών και η κατάθεση της σύμφωνης γνώμη της για την έκδοση της άδειας στον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

- Η επιμέλεια της δημιουργίας, της τήρησης και της δημοσίευσης του Εθνικού Μητρώου των Μεταφορικών Εταιρειών.

- Η συμβολή στην ανάπτυξη και τη βελτίωση των συνθηκών των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Η σύνταξη, όταν της ζητηθεί, γνωμοδοτήσεων για διοικητικά θέματα που αφορούν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.
- Η συμβολή στην ανάπτυξη και τη βελτίωση των οδικών εμπορευματικών 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 συμβουλευέται ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες».

9. Επί του άρθρου 7

Με την παρ. 1 του άρθρου 7 του Νσχ παρέχεται εξουσιοδότηση στους αυτούς αναφερόμενους Υπουργούς να συνιστούν με κοινή απόφασή τους Εκτιμητική Επιτροπή στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τις αρμοδιότητες που περιγράφουν οι παρ. 2 και 3 του ίδιου άρθρου. Εξ άλλου, με την παρ. 4 του άρθρου 7 του Νσχ παρέχεται εξουσιοδότηση στους Περιφερειάρχες να συγκροτούν και αυτοί όμοιες εκτιμητικές επιτροπές με τις αυτές αρμοδιότητες όπως και η Εκτιμητική Επιτροπή που θα συσταθεί στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Προκειμένου να αποφευχθούν ερμηνευτικές δυσχέρειες στην πράξη, θα ήταν ίσως σκόπιμο να διευκρινισθεί πώς θα κατανέμονται (κατά τόπον, ενδεχομένως) οι αρμοδιότητες μεταξύ των περιφερειακών εκτιμητικών επιτροπών και εκείνης που θα συσταθεί στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

10. Επί του άρθρου 9

Με την προτεινόμενη ρύθμιση θεσπίζεται Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών, συμφώνως προς το άρθρο 16 του Κανονισμού 1071/2009 περί Εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων.

Σχετικώς παρατηρείται ότι, εκ παραδρομής, στο τέλος της παρ. 1 του παρόντος άρθρου γίνεται αναφορά στην παρ. 2 του άρθρου 16 του Κανονισμού 1076/2009, αντί του ορθού 1071/2009.

Περαιτέρω, ο Κανονισμός θεσπίζει δια του άρθρου του 17 προστατευτικό καθεστώς των καταγραφόμενων δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δια παραπομπής στην Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24.10.1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών. Επομένως, θα ήταν, ενδεχομένως, σκόπιμο να περιληφθεί αντίστοιχη παραπομπή στην Οδηγία ή τον ν.

2472/1997 και στην προτεινόμενη διάταξη του Νσχ ή, έστω, να περιλαμβάνεται στην κατ' εξουσιοδότηση της παρ. 3 του προτεινόμενου άρθρου του Νσχ εκδιδόμενη υ.α., μετά από ανάλογη τροποποίηση της σχετικής εξουσιοδοτικής διάταξης.

Σημειώνεται, επίσης, ότι το άρθρο 8 του π.δ. 346/2001 προβλέπει την τήρηση, σε κάθε υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Μητρώων Μεταφορέων που είναι κάτοχοι άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με τα πλήρη στοιχεία τους. Οι ανωτέρω υπηρεσίες ενημερώνουν κάθε μήνα τη Διεύθυνση Πληροφορικής του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών για τη συγκέντρωση αυτών των στοιχείων καθώς και για κάθε τυχόν μεταβολή τους.

11. Επί του άρθρου 11

Για λόγους νοηματικής ενότητας, οι παρ. 2 και 3 θα ήταν ενδεχομένως σκόπιμο να ενωθούν σε μία ενιαία παράγραφο.

12. Επί του άρθρου 14

Στην παρ. 1 του προτεινόμενου άρθρου ορίζεται ότι: «Για την εφαρμογή του άρθρου αυτού ως μεταβατική περίοδος ορίζεται η χρονική περίοδος που αρχίζει με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και λήγει την 30η Ιουνίου 2013». Δεδομένου ότι αναφορά στη μεταβατική περίοδο γίνεται και σε άλλα άρθρα του Νσχ (άρθρο 2 παρ. 6, άρθρο 5 παρ. 4 και 5), η φράση «Για την εφαρμογή του άρθρου αυτού (...)» θα πρέπει να αντικατασταθεί ως εξής: «Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου (...)».

Στην τελευταία περίοδο της παρ. 3, για λόγους νομικής ακριβολογίας, η φράση «(...) μεταβιβάσεις από κληρονομικά αίτια» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τη φράση «(...) μεταβιβάσεις λόγω κληρονομικής διαδοχής».

Στη δεύτερη περίοδο της παρ. 6, για λόγους συντακτικής αρτιότητας, οι λέξεις «σύμφωνα με» πρέπει να απαλειφθούν.

Περαιτέρω, στις παρ. 2 και 3 διαλαμβάνονται τα σχετικά με τις υφιστάμενες μεταφορικές επιχειρήσεις, ειδικότερα δε ορίζεται ότι «Μέσα σε δέκα έτη από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου της παραγράφου 1 [εν. η 30ή Ιουνίου 2013], οι υφιστάμενες άδειες Φ.Δ.Χ. μετατρέπονται σε Άδειες Οδικών Μεταφορών» και ότι «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».

Δημιουργείται, εν προκειμένω, προβληματισμός εάν οι ανωτέρω κάτοχοι αδειών υπόκεινται σε άλλη ρύθμιση του Νοσχ προκειμένου να διενεργούν εμπορευματικές μεταφορές, εφόσον οι διατάξεις του άρθρου 5 διέπουν μόνο τις μεταφορικές εταιρείες του άρθρου 3, στη δε παρ. 1 του άρθρου 4 ορίζεται ότι «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: (...)». (Βλ. ιδίως παρ. 3 του άρθρου 5 για την εξαμηνιαία ισχύς της άδειας Φ.Χ.Δ., που αφορά μόνο τους κατόχους αδειών οι οποίοι θα προκύψουν μετά από τη σύσταση των εταιρειών του άρθρου 3).

Σχετικός προβληματισμός θα μπορούσε να δημιουργηθεί και για την εξαιρέση των μεταβιβάσεων αδειών Φ.Δ.Χ. λόγω κληρονομικής διαδοχής, από την υποχρέωση αντικατάστασης των οχημάτων με άλλα νεώτερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, η οποία απαιτεί αναλυτικότερη θεμελίωση.

Ερώτημα δημιουργείται, περαιτέρω, εάν η μετατροπή των αδειών Φ.Δ.Χ., η οποία αφορά όλους ανεξαιρέτως του κατόχους αδειών μέχρι τούδε, θα γίνει αυτομάτως ή, ενδεχομένως, με υπουργική απόφαση, στην τελευταία δε περίπτωση, εάν η εξουσιοδότηση υπέρ της έκδοσης υπουργικών αποφάσεων δυνάμει της παρ. 10 β) ή 12 του άρθρου 14 παρίσταται επί τούτω αρκούτως ειδική και ορισμένη.

13. Επί του άρθρου 15

Συμφώνως προς την περ. α) του προτεινόμενου άρθρου καταργούνται οι διατάξεις του ν. 383/1976 (Φ.Ε.Κ. Α' 182).

Σχετικώς σημειώνεται ότι στο άρθρο 2 παρ. 7 περ. α) και β) ορίζεται ότι μεταφορικές επιχειρήσεις (μεταξύ άλλων) είναι οι εμπορικές εταιρείες οιασδήποτε μορφής, στις οποίες περιλαμβάνονται οι Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες του άρθρου 3 του ν. 383/1976 που πληρούν τις προϋποθέσεις του π.δ. 346/2001 (ΦΕΚ 233 Α') και οι ατομικές επιχειρήσεις, καθώς και οι εν κοινωνία δικαίωματος συνιδιοκτήτες Φ.Δ.Χ., που ασκούν ενιαία επιχείρηση μεταφοράς, κατά τις διατάξεις της περίπτωσης γγ' του εδ. β) της παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 383/1976.

Υπό το φως των ανωτέρω, θα ήταν ενδεχομένως σκόπιμο να εξαιρεθούν από τις καταργούμενες διατάξεις του ν. 383/1976 οι διατάξεις που διέπουν τη λειτουργία των ιδιότυπων εταιρειών, εφόσον αυτές εξακολουθούν να υφίστανται, άλλως να διευκρινισθεί το καθεστώς στο οποίο θα υπάγονται εφεξής οι ανωτέρω εταιρείες, εν όψει και του ότι κατά την περ. γ) του προ-

τεινόμενου άρθρου καταργούνται και οι κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 383/1976, οι οποίες αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος Νσχ. Σημειώνεται, περαιτέρω, ότι, στο μέτρο που ορισμένα θέματα που διέπουν τις δημόσιες εμπορευματικές μεταφορές ρυθμίζονται και από έτερα νομοθετήματα [βλ., επί παραδείγματι, άρθρα 10, 13, 15 του ν. 1959/1991, άρθρο 16 παρ. 3 του ν. 2465/1997], θα ήταν ενδεχομένως σκόπιμο να ληφθεί σχετική πρόνοια του νομοθέτη ως προς τη διευκρίνιση του ισχύοντος καθεστώτος.

Περαιτέρω, συμφώνως προς τις περ. β) και γ) του προτεινόμενου άρθρου, από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται 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, καθώς και κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 383/1976 και αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος Νσχ. Σχετικώς σημειώνεται ότι οι ως άνω κ.υ.α., οι οποίες αφορούν τον καθορισμό κομίστρων Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων και τον καθορισμό κομίστρων για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. οχήματα εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αντιστοίχως, αποτελούν κανονιστικές πράξεις εκδοθείσες κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 6 του ν. 383/1976, οι οποίες αντίκεινται στις διατάξεις του προτεινόμενου Νσχ, και ως εκ τούτου, περιλαμβάνονται στην περ. γ).

Αθήνα, 20 Σεπτεμβρίου 2010

Οι εισηγητές
Δημήτριος Βασιλείου
Γεωργία Μακροπούλου
Γεώργιος Φωτόπουλος
Ειδικοί Επιστημονικοί Συνεργάτες

Ο προϊστάμενος του Β' Τμήματος
Νομοτεχνικής Επεξεργασίας
Ξενοφών Παπαρρηγόπουλος
Επ. Καθηγητής
του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Ο προϊστάμενος της Β' Διεύθυνσης
Επιστημονικών Μελετών
Αστέρης Πλιάκος
Αν. Καθηγητής του Οικονομικού
Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος του Επιστημονικού Συμβουλίου
Κώστας Μαυριάς
Καθηγητής της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών