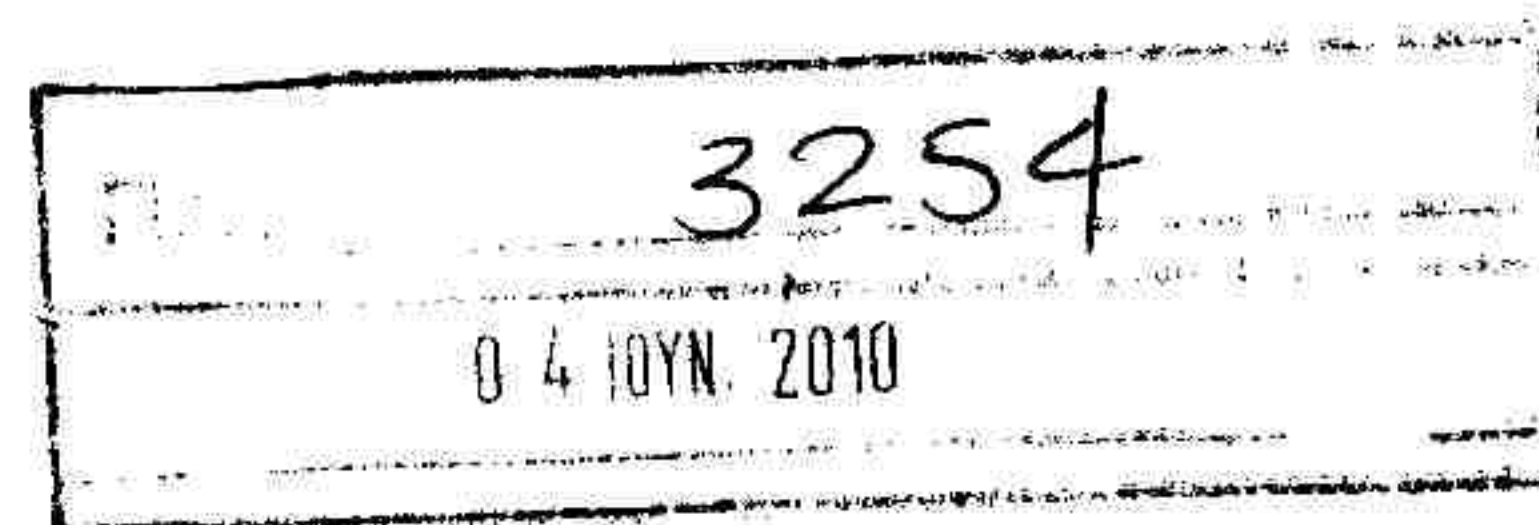




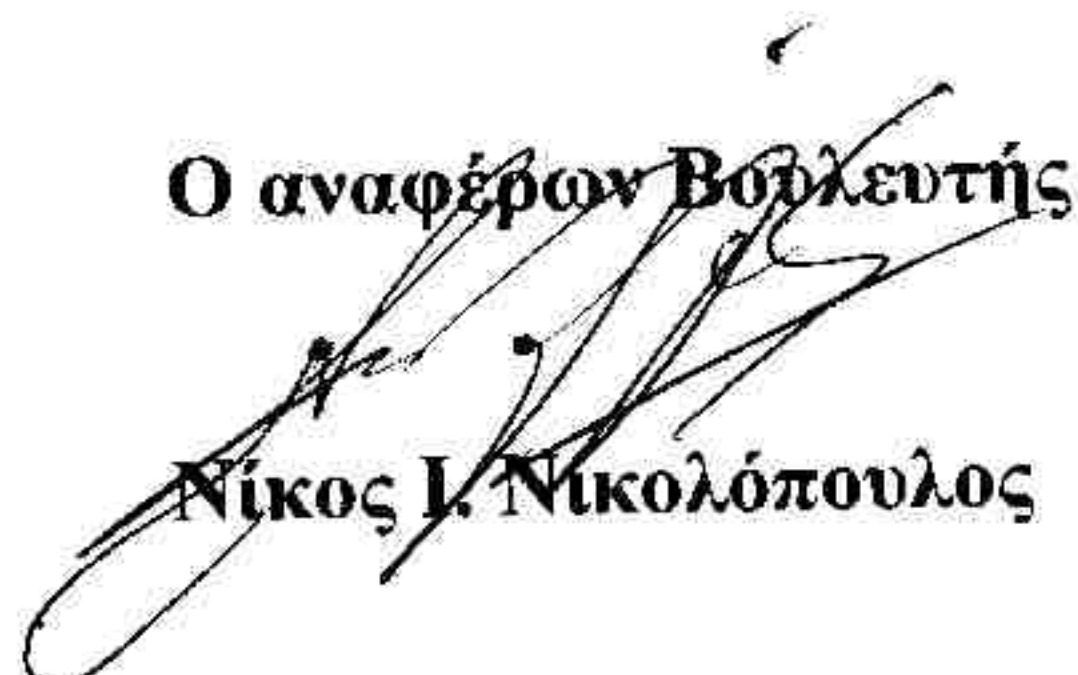
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ : ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ : ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ
• ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

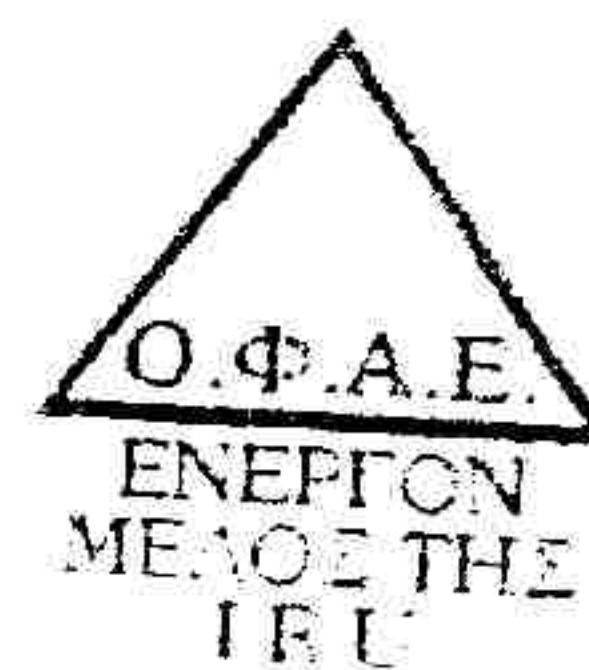
Θέμα : «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»

Σχετικά με την επιστολή της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος
Διεθνών Μεταφορών που αφορά το θέμα των Οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Ο αναφέρων Βουλευτής


Νίκος Ι. Νικολόπουλος

ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
 HELLENIC FEDERATION OF INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTS
 FEDERATION HELLENIQUE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX ROUTIERS
 BUND DER HELLENISCHEN LKW - AUTOMOBILISTEN



Αριθ. Πρωτ.: Α7/0846

Αθήνα, 29.04.2010

Προς:

Υπουργείο Υποδομών,
 Μεταφορών και Δικτύων

- Υπουργό, κ. Δημήτρη Ρέππα
- Υφυπουργό, κ. Νίκο Σηφουνάκη
- Γενικό Γραμματέα, κ. Θεοχάρη Τσιόκα
- Γενικό Δ/ντή Μεταφορών, κ. Παναγιώτη Λυμπερόπουλο
- Δ/ντή Εμπορευματικών Μεταφορών, κ. Τριαντάφυλλο Παπατριανταφύλλου

ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ Ο.Φ.Α.Ε.

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»

Η Ο.Φ.Α.Ε. έχοντας επίγνωση :

- Της τεράστιας οικονομικής και κοινωνικής σημασίας του μεταφορικού έργου στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας,

- Τις γεωγραφικές ιδιομορφίες της χώρας μας και την τεράστια συμβολή του μεταφορικού έργου στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, αλλά και ταυτόχρονα

-Τους κινδύνους που απειλούν τη θέση των ελλήνων μεταφορέων αλλά και των ελλήνων παραγωγών και γενικότερα των αποδεκτών των μεταφορικών υπηρεσιών

εκτιμά ότι η οποιαδήποτε νομοθετική παρέμβαση θα πρέπει :

- Να διασφαλίζει τη θέση του έλληνα μεταφορέα από τον αθέμιτο ανταγωνισμό που εκδηλώνεται με πολλούς τρόπους,
- Να διασφαλίζει τη νομιμότητα των μεταφορών με αποτελεσματικούς ελεγκτικούς μηχανισμούς
- Να προστατεύει τον έλληνα μεταφορέα από τον κίνδυνο υποβάθμισης του βιοτικού του επιπέδου, ο οποίος στις συνθήκες της σημερινής διεθνούς κρίσης αποτελεί σοβαρή απειλή για την ίδια την επιβίωσή του.

Οι επισημάνσεις που ακολουθούν είναι κρίσιμες για τη βιωσιμότητα και τη διατήρηση της επαγγελματικής αυτοτέλειας του κλάδου των αυτοκινητιστών.

Με δεδομένα τα παραπάνω έχουμε τις ακόλουθες θέσεις σχετικά με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων :

1) ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ :

Συγκεκριμένα θα θέλαμε να εφιστήσουμε την δέουσα προσοχή σας στη θέση μας ότι είναι απαραίτητο και αναγκαίο να υφίσταται ο διαχωρισμός των βυτίων μόνο ως προς εθνικά , διεθνή και νομαρχιακά, όπως ισχύει σε όλη την Ευρώπη και όπως οι διεθνείς κανονισμοί ορίζουν, και όχι να υφίσταται ως ειδική κατηγορία και βέβαια στις διαστάσεις που καθορίζουν οι διεθνείς όροι παγκοσμίως. Σε αυτές τις τρεις κατηγορίες εξάλλου εντάσσονται τα ρυμουλκούμενα είτε είναι μουςαμάς, ψυγείο, βυτίο, σιλό, ανατρεπόμενο, αυτοκινητάμαξα ή ρουχάδικο καθώς και άλλα διαμορφωμένα είδη ρυμουλκούμενων. Ο διαχωρισμός αυτός σε εθνικά , διεθνή και νομαρχιακά πρέπει να υφίσταται , γιατί τα προβλήματα και οι ανάγκες είναι εντελώς διαφορετικές της μίας κατηγορίας από τις άλλες κατηγορίες.

2) ΠΕΔΙΟ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ενόψει της αλλαγής των διοικητικών δομών της χώρας με τον Καλλικράτη δημιουργείται ο κίνδυνος απόλυτης ταύτισης των μέχρι τώρα νομαρχιακών αδειών.

Αν αυτές αυτοδικαίως επεκταθούν σε περιφερειακές, πολύ δε περισσότερο αν με αναλογική εφαρμογή της δυνατότητας διενέργειας μεταφορών σε όμορους νομούς, αυτή καταστεί δυνατή σε όμορες περιφέρειες :

α) Αφενός θα υπάρξουν περιφερειακές άδειες οι οποίες θα είναι δυνατόν να επιτρέπουν την εκτέλεση εμπορευματικών μεταφορών στη μισή Ελλάδα, θα έχουν δηλαδή ουσιαστικά το χαρακτήρα εθνικής άδειας και

β) Αφετέρου θα υπάρχουν διαφορετικές μεταξύ τους κατηγορίες ορόρων και θα δημιουργηθούν μεγάλες ανισότητες μεταξύ των ανά την χώρα περιφερειακών αδειών.

Για το λόγο αυτό θέση μας είναι, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε διοικητική μεταρρύθμιση, τα εδαφικά όρια της άδειας εκτέλεσης νομαρχιακών μεταφορών να παραμείνουν στα όρια των σημερινών νομών και μόνο.

3) ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΑΠΟ ΦΟΡΤΗΓΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ.

Με δεδομένη την τρομερή δυσαναλογία των Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα σε σχέση με τα Φ.Δ.Χ. (οι πληροφορίες μας αναφέρουν ως ανεπίσημα στοιχεία την ύπαρξη ενός εκατομμυρίου διακοσίων πενήντα χιλιάδων περίπου αδειών φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως σε σχέση με τριάντα έξι χιλιάδες διακόσιες περίπου άδειες οχημάτων φορτηγών δημοσίας χρήσεως) αν και με τη θέσπιση του Ν. 383/1976 υπήρχαν μόνο 22.000 άδειες Φ.Δ.Χ., θεωρούμε αναγκαία τη θέσπιση όρων ελέγχου ισχύος των αδειών Φ.Ι.Χ., του περιορισμού των δραστηριοτήτων τους στα όρια του περιεχομένου και της χρονικής ισχύος, της αιτίας για την οποία δόθηκαν οι σχετικές άδειες προς αποφυγή του κινδύνου υποκατάστασης των δημοσίων μεταφορών με φορτηγά ιδιωτικής χρήσεως, της υπέρβασης του σκοπού της άδειάς του με τις

επιτελούμενες δραστηριότητές τους και την καταστρατήγηση των διατάξεων για τις μεταφορές ιδιωτικής χρήσης σε βάρος των αυτοκινητιστών.

Η περιστολή του τεράστιου στόλου των Φ.Ι.Χ. επιβάλλεται και από κυκλοφοριακούς και περιβαλλοντικούς λόγους, αφού είναι προφανής η δυσαναλογία της επιβάρυνσης των οδοστρωμάτων και της ρύπανσης της ατμόσφαιρας σε σχέση με το (ιδιωτικό) όφελος που παρέχουν.

Είναι ακόμη αναγκαίο να ληφθούν μέτρα για τη διασφάλιση του αθέμιτου ανταγωνισμού που υφίστανται οι μεταφορικές δραστηριότητες από παρεμφερείς επιχειρήσεις π.χ. courier καθώς επίσης και η θέσπιση όρων για τη διασφάλιση της τήρησης των απαιτούμενων όρων υγιεινής για τη μεταφορά προϊόντων υγειονομικού ενδιαφέροντος και ειδικά για όσα διακρίνονται από υψηλή ευπάθεια π.χ. πλάσμα, αίμα κλπ.

4) ΜΟΡΦΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Η μεταφορική δραστηριότητα να μπορεί να ασκείται από τις εταιρείες όλων των ειδών που προβλέπονται στον εμπορικό νόμο, μονοπρόσωπες ΕΠΕ, μετοχικές (εισφορά Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτου κατά κυριότητα), μη μετοχικές (εισφορά αυτοκινήτου κατά χρήση ή μίσθωση).

Να αποσαφηνιστεί ότι οι υπάρχουσες κατά την ψήφιση του νόμου Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες μπορούν να εξακολουθούν τη λειτουργία τους μέχρι μια πενταετία.

Ζητάμε τη ρητή διασφάλιση της δυνατότητας μεταβίβασης των αδειών που υφίστανται κατά την έναρξη ισχύος του νόμου.

Επίσης ζητάμε η σύσταση και συγχώνευση μεταφορικών επιχειρήσεων και μόνο μετοχικών να απαλλάσσεται από φόρους δικαιώματα υπέρ του δημοσίου ή υπέρ τρίτων.

5) ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΑΝΤΙΡΡΥΠΑΝΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Να θεσπιστεί κρατική επιδότηση αντικατάστασης παλαιών φορτηγών με νέα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, είτε όταν η αντικατάσταση των παλαιών θα γίνει υποχρεωτική, είτε όταν

γίνεται με πρωτοβουλία των ιδιοκτητών τους, στα πλαίσια της «πράσινης ανάπτυξης» για την οποία αποτελεί μια από τις πρώτες προτεραιότητες η ελάφρυνση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλεί η εντατική κυκλοφορία και χρήση των φορτηγών αυτοκινήτων στο εθνικό οδικό δίκτυο.

6) ΕΚΠΤΩΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

Να επαναθεσπιστεί η έκπτωση από το φορολογητέο εισόδημα εξόδων χωρίς παραστατικά σε ύψος τουλάχιστον 15% επί των εσόδων καθώς επίσης και τα ποσά τα οποία καταβάλλονται λόγω επιβολής «ποινών» κατά τη διενέργεια μεταφορών στο εξωτερικό με δεδομένη την ανομοιομορφία των εθνικών νομοθεσιών, την άγνοια των νομικών ιδιομορφιών που ισχύουν στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και γενικότερα την εθνική νομοθεσία κάθε άλλης χώρας εκ μέρους αυτοκινητιστών και οδηγών και την μοιραία διάπραξη παραβάσεων των οποίων η πληρωμή είναι κατά κανόνα υποχρεωτική λόγω και των πρόσθετων δυσχερειών (αποστάσεις, γλώσσα, επικοινωνία, έξοδα) για την άσκηση προσφυγών και γενικά δικαστικών αντιρρήσεων κατά των παραπάνω προστίμων.

7) ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΕΚΜΙΣΘΩΣΗΣ ΑΔΕΙΩΝ

Να θεσπιστεί απαγόρευση εκμίσθωσης των αδειών ασκήσεως επαγγέλματος μεταφορέα καθώς επίσης και έκδοσης άδειας σε άλλη χώρα της Ε.Ε. από κάτοχου ελληνικού πιστοποιητικού, διότι οι δυνατότητες αυτές ανοίγουν το δρόμο στη διολίσθηση της κατοχής των αδειών σε πρόσωπα που δεν έχουν την ιδιότητα του επαγγελματία οδηγού αλλά ούτε και τηρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει η Ε.Ε., Κανονισμός αριθ. 1071/2009 της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009, άρθρο 3 φερεγγυότητα, ποινικό μητρώο, κ.λπ.

8) ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ

Η αναπροσαρμογή των ποσών της παραγράφου 2 άρθρου 4 που απαιτείται να καταβάλλονται υπέρ του δημοσίου ως ειδική εισφορά για τη χορήγηση αδειών κυκλοφορίας φορτηγών δημοσίας χρήσεως να γίνεται μετά από σύμφωνη γνώμη των φορέων που εκπροσωπούν τους κλάδους Ο.Φ.Α.Ε. και Π.Σ.Χ.Ε. Μ. ανά 5ετία εκτός και αν κριθεί αναγκαίο νωρίτερα του προσδιορισμένου χρόνου.

Επίσης πρέπει να θεσπιστεί ρητά η συμμετοχή εκπροσώπου της Ο.Φ.Α.Ε στην επιτροπή οδικών μεταφορών και στην εκτιμητική επιτροπή των άρθρων 6 και 7 αντίστοιχα. Να θεσπιστεί πόρος υπέρ της ΟΦΑΕ για την αποζημίωση συμμετοχής των εκπροσώπων της στα όργανα αυτά με σχετική τροποποίηση του άρθρου 12 (Κωδικός Οδικής Ασφάλειας).

9) ΑΔΕΙΑ 1 + 3

Κάθε άδεια που παραχωρείται για ένα αυτοκίνητο να συμπεριλαμβάνει τη δυνατότητα χρήσεως μέχρι τριών ρυμουλκούμενων, πράγμα το οποίο καθιστά επιβεβλημένη την ύπαρξη ευχέρειας φορτώσεων περισσότερου τοννάζ και περισσότερης ευελιξίας μεταφορικού έργου.

10) ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΘΑΝΑΤΟΥ

Να διατηρηθεί η ισχύουσα σήμερα ρύθμιση που επιτρέπει τη δυνατότητα μεταβίβασης άδειας και μετοχών σε περίπτωση θανάτου του δικαιούχου από τους κληρονόμους του (άρθρο 10).

11) ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΟΡΙΟ ΚΟΜΙΣΤΡΟΥ

Η ελεύθερη διαμόρφωση του κομίστρου μετά από συμφωνία του φορτωτή και του μεταφορέα παραδίδει άνευ όρων τον μεταφορικό κλάδο των αυτοκινητιστών στο πέλαγος της αγοράς κάτω από τις χειρότερες δυνατές διεθνείς οικονομικοκοινωνικές συνθήκες και με έντονο το πρόβλημα του αθέμιτου ανταγωνισμού από φορτηγά αυτοκίνητα τρίτων χωρών του πρώην Ανατολικού μπλόκ και με δεδομένη την ανεπάρκεια των ελεγκτικών μηχανισμών κλπ είναι αναγκαία η θέσπιση ελαχίστου ορίου κομίστρου η οποία να λαμβάνει υπόψη ως αντικειμενικά κριτήρια τη χιλιομετρική απόσταση, τον τρόπο μεταφοράς, τα πρόσθετα έξοδα, το χρόνο απαιτούμενης εκτέλεσης μεταφοράς, τα έξοδα απόσβεσης και καυσίμων, τις αποδοχές των οδηγών κλπ (κόστος μεταφοράς) και η οποία να καθορίζεται με υπουργική απόφαση μετά από σύμφωνη γνώμη της Ο.Φ.Α.Ε και του Π.Σ.Χ.Ε.Μ.

12) ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Θέσπιση υποχρεωτικής ασφάλισης για την κάλυψη των κινδύνων που ανακύπτουν κατά την άσκηση του μεταφορικού έργου με κρατική παρέμβαση ώστε να διασφαλιστεί η αποδοχή της ανάληψης των σχετικών ασφαλιστικών υποχρεώσεων από τις ασφαλιστικές εταιρείες που βρίσκονται στην Ελλάδα και να αποφευχθεί το προηγούμενο με την ασφάλιση των μεταφορών TIR που μετά την παύση λειτουργίας της GENERAL UNION υπήρξε άρνηση από όλες τις ελληνικές ασφαλιστικές εταιρείες να αναλάβουν τις σχετικές δραστηριότητες και δημιουργία εγγυητικού κεφαλαίου για την κάλυψη των σχετικών κινδύνων σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας των ασφαλιστικών εταιρειών. Δραστική παρέμβαση για τη μείωση σε λογικά επίπεδα του ασφαλιστρού, το οποίο στην Ελλάδα κυμαίνεται μεταξύ πενταπλασίου και δεκαπλασίου των αντιστοίχων ποσών που καταβάλλονται για τις μεταφορές στις ισχυρά οικονομικές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Να εξετασθεί το ενδεχόμενο σύστασης κρατικής ασφαλιστικής εταιρίας, η οποία να αναλάβει με κοινωνικά κριτήρια τη σύναψη των σχετικών ασφαλίσεων.

13) ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΑΔΕΙΩΝ Φ.Δ.Χ.

Μετά την έναρξη ισχύος του νόμου, οι άδειες κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. θα χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά των οποίων η παλαιότητα δεν υπερβαίνει την τριετία από το έτος κατασκευής.

Με εκτίμηση,

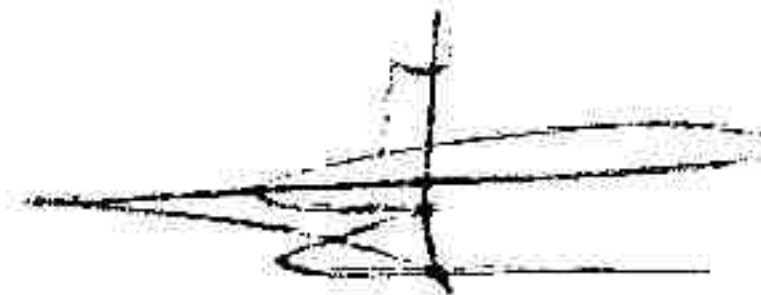
Ο Πρόεδρος



Απόστολος Κενανίδης



Ο Γενικός Γραμματέας



Ιωάννης Γεωργάκας

Κοινοποίηση:

Σωματεία μέλη της Ο.Φ.Α.Ε.