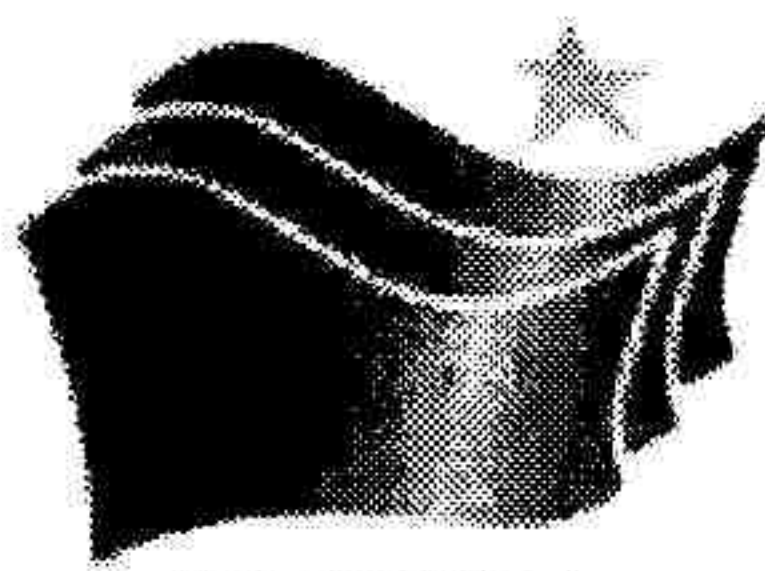




ΣΥΡΙΖΑ

ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΠΕΙΡΑΙΑ

184/6
27.6.11

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό
-Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

ΘΕΜΑ: Η κυβέρνηση παρέδωσε τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στις μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες, σε βάρος των καταναλωτών και των 33.000 οικογενειών που ασχολούνται με τις μεταφορές.

Η κυβέρνηση κατά την ψήφιση του ν.3887/2010, που αφορούσε το άνοιγμα του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων επικαλέσθηκε αναληθώς ότι υποχρεώθηκε από την Ε.Ε να προχωρήσει στη νομοθέτηση του παραπάνω νόμου.

Όμως, συγκεκριμένες διατάξεις του ισχύοντος νόμου δεν εφαρμόζονται σε καμία χώρα της Ε.Ε, ενώ από την εφαρμογή τους προκύπτει ότι το έργο των οδικών μεταφορών παραδίδεται σταδιακά στις μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες και οι οποίες οδηγούν τις 33.000 οικογένειες των ελλήνων μεταφορέων, στην εξαθλίωση.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με διατάξεις του ν.3887/2010 προβλέπονται:

Α. Η πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα μπορεί να γίνει μόνο με εταιρική μορφή και μάλιστα με την μορφή ΑΕ ή ΕΠΕ και όχι με την άλλης μορφής εταιρειών, ακόμη και με τη μορφή ατομικής επιχείρησης.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι στις χώρες της Ε.Ε δεν ισχύουν αυτές οι ρυθμίσεις και οι μεταφορείς δραστηριοποιούνται με οποιαδήποτε μορφή οργάνωσης, ακόμη και με τη μορφή ατομικής επιχείρησης.

Β. Η ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα, επεκτάθηκε εκτός από τους κατοίκους της Ε.Ε και σε κατοίκους τρίτων χωρών, ρύθμιση που δεν ισχύει σε καμιά άλλη χώρα της Ε.Ε.

Η διάταξη αυτή είναι ολοφάνερο ότι εξυπηρετεί (όπως ισχυρίζονται και οι φορείς των μεταφορέων), μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες που έχουν εισβάλει ή θα εισβάλουν στη χώρα μας(π.χ COSCO), καθώς και μεγάλες εταιρείες χωρών εκτός Ε.Ε, οι οποίες έχουν σημαντικό όγκο εισαγωγών-εξαγωγών με τη χώρα μας(π.χ Τουρκία).

Εξάλλου αυτό αποτελούσε χρόνιο αίτημα του ΣΕΒ και του Συνδέσμου Εισαγωγέων.

Επιπλέον, η άμεση απελευθέρωση της οδικής μεταφοράς πραγματοποιείται σε μια περίοδο μείωσης του δείκτη της βιομηχανικής και μεταποιητικής παραγωγής του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την εξαθλίωση των υφιστάμενων μεταφορικών επιχειρήσεων και την επικράτηση των μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών σε βάρος των καταναλωτών(αυξήσεις τιμών μεταφοράς). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το φαινόμενο αυτό το είχε ζήσει η χώρα μας του 1971, όταν είχε ισχύσει ανάλογο νομοθέτημα.

Παράλληλα, με την ψήφιση του ν.3887/2010, δόθηκε στους έλληνες μεταφορείς περίοδος προσαρμογής, μόνο δύο ετών και τριών μηνών. Μια περίοδος πολύ μικρή για μια τόσο σημαντική αλλαγή, όταν, όπου στις χώρες της Ε.Ε έγινε απελευθέρωση, δόθηκε μια σημαντική περίοδος προσαρμογής στα νέα δεδομένα (10/ετία) και βέβαια όχι σε περίοδο κρίσης.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι σήμερα καμιά καινούργια εταιρεία δεν έχει συσταθεί, ενώ έχουν υποβληθεί μόνο 150 αιτήσεις σε σύνολο 33.000 φορτηγών.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Σε ποιες χώρες της Ε.Ε ισχύουν οι διατάξεις των Α και Β περιπτώσεων; Με βάση ποια οικονομοτεχνική μελέτη η κυβέρνηση προχώρησε σ' αυτές τις ρυθμίσεις; Έχουν συνυπολογιστεί οι επιπτώσεις στην οικονομική, κοινωνική ζωή της χώρας και ιδιαίτερα στους 33.000 απασχολούμενους μεταφορείς της επικράτειας από αυτές τις επιλογές; Ποια θετικά αποτελέσματα υπήρξαν για την εθνική οικονομία από την εφαρμογή τους; Μειώθηκαν οι τιμές για τον καταναλωτή, από το άνοιγμα του επαγγέλματος του μεταφορέα;

2. Προτίθεται να αλλάξει την αναγκαστική οργάνωση σε συγκεκριμένες μορφές εταιρείες (Α.Ε, Ε.Π.Ε), τουλάχιστον, για τους μεταφορείς, που υπήρχαν πριν την ψήφιση του ν.3887/2010, ώστε να μπορούν να επιλέξουν ελεύθερα την μορφή της επιχείρησης που επιθυμούν για να ασκήσουν το επάγγελμα του μεταφορέα;

3. Προτίθεται να καταργήσει τη διάταξη, που επιτρέπει να ασκούν το επάγγελμα του μεταφορέα κάτοικοι τρίτων χωρών και να ισχύσει ότι ισχύει και στις χώρες της Ε.Ε;

4. Προτίθεται, σε συνεργασία με τους φορείς των μεταφορέων, να παρατείνει την μεταβατική περίοδο πέραν των 2 ετών και τριών μηνών, που είχε δώσει με τις διατάξεις του ν.3887/2010 και τουλάχιστον έως την 1/1/2016, ώστε να μπορέσουν οι μεταφορείς στην δύσκολη περίοδο της ύφεσης που διέρχεται η χώρα να προσαρμοστούν στο νέο περιβάλλον;

5. Θα προχωρήσει σε νομοθετική ρύθμιση που θα δίνει τη δυνατότητα μεταβίβασης των αδειών ΦΔΧ αυτοκινήτων στους νέους μεταφορείς με τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν και για τους μεταφορείς που ήταν κάτοχοι άλλης άδειας ΦΔΧ αυτοκινήτου πριν την ισχύ του ν.3887/2010;

Ο ερωτών βουλευτής

Λαφαζάνης Παναγιώτης