

ΑΝΑΦΟΡΑ προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών,

κ' Δικτύων

ΟΦΑΕ

ΝΑΥΤΙΑ Ι. ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΟΥ

Βουλευτής ΠΑΣΟΚ

ΝΟΜΟΥ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

Αθήνα, 11/11/11

Αρ.Πρωτ.: Α7/1830

Αθήνα, 31/10/2011

Προς :

Το Υπουργείο Υποδομών,

Μεταφορών & Δικτύων

- Υπουργό, κ. Ιωάννη Ραγκούση

ΠΛΒ

738

21 NOV. 2011

Θέμα : «Προτάσεις – Θέσεις της Ο.Φ.Α.Ε.»

Σχετικά με το κείμενο τροποποίησεως του Ν. 3887/2010 το οποίο εισηγείται το Υπουργείο Μεταφορών προς άμεση υλοποίηση, η Ο.Φ.Α.Ε διατυπώνει προς το Υπουργείο τις παρακάτω θέσεις :

Ι. ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ :

Μετά από πάροδο ενός έτους από τη θέσπιση και τη θέση σε ισχύ του Ν. 3887/2010 η μηδαμινή κινητικότητα στη σύσταση νέων Α.Ε. και Ε.Π.Ε. με αντικείμενο την εκτέλεση μεταφορικού έργου δικαιώνει τις θέσεις των αυτοκινητιστών που επέμεναν με τις μεγάλες κινητοποιήσεις τους το 2010 για

- την τεράστια οικονομική και κοινωνική σημασία του μεταφορικού έργου στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας
- τις γεωγραφικές ιδιομορφίες της χώρας 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

κι εκτιμάμε ότι η οποιαδήποτε νομοθετική παρέμβαση θα πρέπει:

- να διασφαλίζει τη θέση του έλληνα μεταφορέα απ' τον αθέμιτο ανταγωνισμό που εκδηλώνεται με πολλούς τρόπους
- να διασφαλίζει τη νομιμότητα μεταφορών με αποτελεσματικούς εξελεγκτικούς μηχανισμούς
- να προστατεύει τον έλληνα μεταφορέα απ' τον κίνδυνο υποβάθμισης του βιοτικού του επιπέδου, ο οποίος στις συνθήκες της σημερινής κρίσης αποτελεί σοβαρή απειλή για την ύπαρξη του έλληνα μεταφορέα

και γι' αυτό και πρέπει το μεταφορικό έργο να ασκείται από κάθε είδους μεταφορικές εταιρείες και επιχειρήσεις και ήδη το γεγονός ότι το Υπουργείο σας εισηγείται την τροποποίηση του νόμου αυτού ακόμα και λεκτικά με αντικατάσταση των λέξεων μεταφορικών εταιρειών με τη λέξη επιχειρήσεις και τη διεύρυνση της δυνατότητας εκτέλεσης του μεταφορικού έργου σύμφωνα με τα παραπάνω επιβεβαιώνει την ορθότητα των θέσεων μας.

II. ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

1. Η καθιερούμενη με το σημείο (6) δια του οποίου τροποποιείται το άρθρο 2 του ν. 3887/2010 και διαιρούνται τα Φ.Δ.Χ σε Φ.Δ.Χ ειδικού φόρτου και Φ.Δ.Χ κοινού φόρτου, θεσπίζεται ευρεία **κατηγοριοποίηση των Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων** πράγμα το οποίο δημιουργεί κινδύνους περιορισμούς της μεταφορικής δραστηριότητας με την αναγκαστικά απαιτούμενη **υπερβολική εξειδίκευση** πράγμα το οποίο επιτείνεται από την καθιερούμενη από το άρθρο 8 **αποκλειστικότητα** του αντικειμένου δραστηριότητας των μεταφορικών εταιρειών.

Η κατηγοριοποίηση αυτή διευκολύνει την μεταφορά της ύλης του μεταφορικού έργου ουσιαστικά στις εταιρείες παραγωγής των εμπορευμάτων που αποτελούν στοιχεία της κάθε μιας κατηγορίας και δημιουργεί τον κίνδυνο να **απωλεσθεί ως επαγγελματική ύλη** από τον χώρο των μεταφορέων.

Συνεπώς εκφράζουμε την αντίθεση μας.

2. Η εισηγούμενη με το σημείο (11) τροποποίηση της περίπτωσης δ' της παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 3887/2010 **καταργεί την προϋπόθεση πλήρωσης των κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα** και κατά συνέπεια ανοίγει το δρόμο για να ασκούν το επάγγελμα πρόσωπα τα οποία δεν έχουν τα απαιτούμενα από τις κείμενες νομοθετικές διατάξεις προσόντα.

Συνεπώς και εδώ εκφράζουμε την αντίθεσή μας.

3. Η προτεινόμενη στο σημείο (12) τροποποίηση **οι μετοχές των εταιρειών να είναι ονομαστικές αποστερεί τη δυνατότητα μεταβίβασής τους** και κατά συνέπεια τη δυνατότητα αποζημίωσης του κάθε μετόχου για την αξία του περιουσιακού του στοιχείου που αποτυπώνεται υλικά μέσα από την κατοχή των μετοχών αυτών.

Εκφράζουμε κι εδώ την αντίθεση μας.

4. Με την προτεινόμενη τροποποίηση στο σημείο (16) της παρ. 1 του άρθρου 5 περιορίζονται τα υποβαλλόμενα για την απόκτηση άδειας Φ.Δ.Χ. άδειας οδικών μεταφορών δικαιολογητικά και καταργείται η υποχρέωση προσκόμισης πιστοποιητικού **επαγγελματικής επάρκειας και ποινικού μητρώου.**

Γεννάται και εδώ το ερώτημα ποια σκοπιμότητα επιβάλλει την κατάργηση αυτών των πιστοποιητικών που είναι αυτονόητα αναγκαία για τη διασφάλιση του κοινωνικού και ηθικού επιπέδου των ανθρώπων στους οποίους παρέχεται το δικαίωμα άσκησης μεταφορικού έργου.

5. Με την προτεινόμενη στο σημείο (18) τροποποίηση της παρ. 2 του άρθρου 7 όσον αφορά τον προσδιορισμό του έργου της εκτιμητικής επιτροπής παρά το γεγονός ότι επιχειρείται και στο πεδίο αυτό η διεύρυνση παραμένουν χωρίς ικανοποίηση τα διατυπωμένα αιτήματα των αυτοκινητιστών για **εκπροσώπηση τους στις εκτιμητικές επιτροπές** που είχαν διατυπωθεί κατά την περίοδο διαβούλευσης του νομοσχεδίου.

Η αδράνεια που έχει επακολουθήσει από το χρόνο θέσπισης και θέσης σε ισχύ του νόμου επιβεβαιώνει την άποψη των αυτοκινητιστών ότι η παρουσία των εκπροσώπων τους στις εκτιμητικές επιτροπές θα εισφέρει στη συναγωγή κοινωνικών και οικονομικών κριτηρίων για το έργο της εκτίμησης τους και ζητάμε να γίνει δεκτό το σχετικό αίτημα.

6. Η επιχειρούμενη στο σημείο (24) αντικατάσταση της παραγράφου 1 του άρθρου 14 **συντομεύει τη μεταβατική περίοδο και την ορίζει στις 1/1/2012** αντί του αρχικά προβλεπομένου 30/6/2013. Είναι προφανές ότι σε συνδυασμό με τη συνεχιζόμενη με γεωμετρική πρόοδο πτώση των δραστηριοτήτων του μεταφορικού έργου η συντόμευση αντί για την επιμήκυνση της μεταβατικής περιόδου συμπιέζει και συνθλίβει τους αυτοκινητιστές που κάτω από το βάρος των τεράστιων οικονομικών τους χρεών είναι αδύνατον να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις προσαρμογές που απαιτούνται για τη σύσταση νέων επιχειρησιακών μορφωμάτων και την ανταπόκριση τους στη μεταβατική περίοδο που αρχίζει ουσιαστικά σε δύο μήνες από σήμερα.

Ζητάμε να μην επιμείνετε στην τροποποίηση αυτή και συνακόλουθα να μην τροποποιηθεί και το σημείο (26) παρ. 8 του άρθρου 14 όσον αφορά την **κλιμάκωση των ποσών** της ειδικής εισφοράς αλλά να παραμείνουν ως είχαν με το νόμο.

7. Στο σημείο (27) με το οποίο τροποποιείται η παρ. 9 του άρθρου 14 θεσπίζεται η δυνατότητα κατοχής **απεριορίστου αριθμού ρυμουλκούμενων** οχημάτων από τις μεταφορικές επιχειρήσεις. Με τη ρύθμιση που ισχύει σήμερα επιτρέπεται η κατοχή έως τριών ρυμουλκούμενων οχημάτων.

Η απελευθέρωση του αριθμού των ρυμουλκούμενων κατ' ουσία αποσυνδέει το μεταφορικό έργο από τον φορέα της άδειας του ρυμουλκού και καθιστά δυνατή τη μεταφορά του σε επιχειρήσεις εντάσεως κεφαλαίου, διαμεταφορικές επιχειρήσεις, logistics και εταιρείες παραγωγής οι οποίες κατ' ουσία θα διαθέτουν το κιβώτιο εντός του οποίου θα αποθηκεύουν τα προς μεταφορά εμπορεύματα και στη συνέχεια θα το προσαρτούν σε οποιασδήποτε εθνικότητας και ποιότητας Φ.Δ.Χ. με αποτέλεσμα την άσκηση αθέμιτου ανταγωνισμού σε βάρος των ελλήνων διεθνών

μεταφορέων πράγμα το οποίο και θα αποτελέσει τη χαριστική βολή στην περίοδο της κρίσης που διανύεται.

Για την πληρότητα των θέσεων μας προσαρτάμε στο παρόν και τις προτάσεις - θέσεις της Ο.Φ.Α.Ε όπως αυτές είχαν διατυπωθεί κατά την περίοδο διαβούλευσης του νομοσχεδίου προκειμένου εφόσον το Υπουργείο σας μελετά εκ νέου και στο σύνολο του τον ν. 3887/2010 να τις λάβει υπόψη του στο σύνολο τους για την κατάρτιση του τελικού σχεδίου νόμου που θα καταρτιστεί.

1. Συμμετοχή εκπροσώπων μεταφορέων στις εκτιμητικές κ.α. επιτροπές

Πρότασή μας είναι να θεσπιστεί ρητά η συμμετοχή εκπροσώπου της ΟΦΑΕ στις εκτιμητικές και άλλες επιτροπές που αφορούν την ίδρυση, την λειτουργία και παραβάσεις των αυτοκινητιστών και των μεταφορικών εταιρειών.

2. Φορολογικές ελαφρύνσεις ανάλογες με τις ιδιομορφίες των οδηγών μεταφορών - Έκπτωση ειδικών δαπανών - Απαλλαγή από φόρο συγκέντρωσης κεφαλαίων

Ζητάμε 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.

3. Κατοχύρωση ελάχιστου ορίου κομίστρου ανάλογα με το φορτίο και τη χιλιομετρική απόσταση

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 μπλοκ. Με δεδομένη την ανεπάρκεια των ελεγκτικών μηχανισμών είναι αναγκαία η θέσπιση ελάχιστου 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 των εθνικών ομοσπονδιών.

4. Απαγόρευση χρήσης ελληνικού πιστοποιητικού σε άλλες χώρες ΕΕ εάν ο χρήστης δεν έχει την ιδιότητα του κατόχου και οδηγού εκεί επί τριετία τουλάχιστον και δεν τηρεί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις

Τα τελευταία χρόνια, πολλοί έλληνες αυτοκινητιστές έχουν πουλήσει τα ελληνικά φορτηγά αυτοκίνητά τους και ασκούν το επάγγελμα του μεταφορέα έχοντας ως εικονική έδρα της νέας επιχείρησής τους άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, όπως Βουλγαρία, Κύπρο, Γερμανία κλπ (γνωστές ως εταιρίες «γραμματοκιβώτια», offshores) με μοναδικό στοιχείο του ιδιοκτήτη το πιστοποιητικό άσκησης επαγγέλματος που απέκτησε στη χώρα διαμονής του (στην προκειμένη περίπτωση, στην Ελλάδα) το οποίο έχει τη δυνατότητα να το χρησιμοποιεί στη χώρα της «εικονικής» εγκατάστασης της μεταφορικής επιχείρησής του.

Οι μεταφορείς αυτοί με την ταξινόμηση των φορτηγών αυτοκινήτων τους σε χώρα διαφορετική από τη χώρα διαμονής τους, καταφέρνουν να μην ελέγχονται ουσιαστικά από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς των χωρών εγκατάστασής τους, αναφορικά με τη νομιμότητα ίδρυσης και λειτουργίας

τους. Κι' αυτό γιατί, επί της ουσίας, οι επιχειρήσεις αυτές δεν ασκούν καμία δραστηριότητα στη χώρα ταξινόμησης.

Πρόταση της Ομοσπονδίας είναι να απαγορευτεί η χρήση ελληνικού πιστοποιητικού σε άλλες χώρες της ΕΕ εάν ο χρήστης δεν έχει την ιδιότητα του κατόχου και οδηγού εκεί επί τριετία τουλάχιστον και δεν τηρεί όλες τις απαιτούμενες προϋποθέσεις, γιατί οι δυνατότητες αυτές ανοίγουν το δρόμο στη διολίσθηση της κατοχής των αδειών χωρίς να τηρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει η ΕΕ, Κανονισμός αριθ. 1071/2009 της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009, άρθρο 3 φερεγγυότητα, ποινικό μητρώο, κλπ.

5. Μεταβίβαση σε περίπτωση θανάτου

Να διατηρηθεί η, από τον ν.383/76, ρύθμιση που επιτρέπει τη δυνατότητα μεταβίβασης άδειας ή μετοχών σε περίπτωση θανάτου του δικαιούχου από τους κληρονόμους του (άρθρο 10).

6. Άμεση υπαγωγή στον αναπτυξιακό νόμο

Μέχρι σήμερα κανένα κίνητρο και καμιά άμεση ή έμμεση επιδότηση δεν έχει γίνει για τον κλάδο μας ώστε να μπορέσουμε να ανανεώσουμε το στόλο μας και να είναι οι επιχειρήσεις μας βιώσιμες και ανταγωνιστικές, όπως συμβαίνει σε όλες τις χώρες της ΕΕ και σε όλους τους άλλους επαγγελματικούς κλάδους.

Ζητάμε την ένταξή μας στον αναπτυξιακό νόμο:

- για την ενίσχυση των αυτοκινητιστών στα επενδυτικά τους σχέδια ώστε να γίνουν ανταγωνιστικά και βιώσιμα με τεκμηριωμένες προοπτικές κερδοφορίας
- για την οικονομική ανακούφιση των αυτοκινητιστών δεδομένου ότι μεγάλος αριθμός συναδέλφων μας έχει υποθήκη το σπίτι του ή τα χωράφια του για την απόκτηση και συντήρηση του οχήματός του με όλες τις συνέπειες κατασχέσεων που τελευταία βιώνουμε
- για τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών επιχειρήσεων με επιδοτήσεις σε χρηματοδοτικές μισθώσεις (leasing)

- για τη χορήγηση ευνοϊκών και χαμηλότοκων δανείων στις επιχειρήσεις που θα επενδύσουν
- για την προώθηση της πράσινης ανάπτυξης επενδύοντας στην αντικατάσταση παλαιών φορτηγών με νέα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας που είναι φιλικά προς το περιβάλλον και μεγαλύτερης ασφάλειας για να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς μειώνοντας το κόστος εργασίας μας.

7. Διαμόρφωση όρων περιορισμού ασυδοσίας ασφαλιστικών εταιρειών

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.

Δραστική παρέμβαση για τη μείωση σε λογικά επίπεδα του ασφαλίστρου, 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, επίσης, το ενδεχόμενο σύστασης κρατικής ασφαλιστικής εταιρείας, η οποία να αναλάβει με κοινωνικά κριτήρια τη σύναψη των σχετικών ασφαλίσεων ή να δοθεί η δυνατότητα στους αυτοκινητιστές ν' ασφαλίζονται ελεύθερα σε ασφαλιστικές εταιρείες της Ε.Ε.

8. Διασφάλιση εκτέλεσης μεταφορικού έργου από Φ.Δ.Χ.

Με δεδομένη την τρομερή δυσαναλογία των φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα σε σχέση με τα Φ.Δ.Χ σύμφωνα με πληροφορίες που 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 22000 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 τους 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.

9. Ρυθμίσεις για αποζημίωση & συνταξιοδότηση των αυτοκινητιστών που δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες

Στο Πόρισμα (επισυναπτόμενο) που συντάχθηκε από την Ομάδα Εργασίας που συγκροτήθηκε με την υπ' αριθ. Φ.0700/17301/1201/21-07-2008 απόφαση (ΦΕΚ 336/Υ.Ο.Δ.Δ./04.08.2008) με αντικείμενο τον τρόπο υπολογισμού των συντάξεων των αυτοκινητιστών ασφαλισμένων στον Ο.Α.Ε.Ε., διαβάζουμε ότι οι αυτοκινητιστές, οι οποίοι ήταν ασφαλισμένοι στο ΤΣΑ, με την ενοποίηση των Ταμείων και τη δημιουργία του Ο.Α.Ε.Ε. μπήκαν στην συνταξιοδοτική κατηγορία 3. Ενώ ασφαλισμένοι άλλων Ταμείων, όπως του ΤΕΒΕ, οι οποίοι κατέβαλλαν περίπου τις ίδιες εισφορές με εμάς τους αυτοκινητιστές μπήκαν στην συνταξιοδοτική κατηγορία 5.

Καταρχήν ζητάμε την εξομοίωσή μας με τους άλλους ασφαλισμένους και την υπαγωγή μας στην κατηγορία 5 αλλά και πρόσθετες ρυθμίσεις για την

αποζημίωση και τη συνταξιοδότηση όσων αυτοκινητιστών δεν μπορέσουν να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες.

10. Σταθερό συντελεστή φόρου 18% μέχρι του καθαρού ποσού των 60.000 € και επιδότηση ή απαλλαγή φόρου για αντικατάσταση οχήματος φιλικότερου προς το περιβάλλον και εγκαταστάσεων

11. Αποφορολόγηση ειδικού φόρου κατανάλωσης καυσίμων, όπως αγρότες, ψαράδες, ακτοπλόοι

Απαλλαγή ποσού από την επιβολή του ειδικού φόρου κατανάλωσης καυσίμων ώστε να καταστεί ο κλάδος μας ανταγωνιστικός.

12. Πλήρη επιδότηση από ΟΑΕΔ των νέων οδηγών τουλάχιστον για 1 έτος για απόκτηση εμπειρίας, ασφάλειας

Όπως γνωρίζετε, το επάγγελμά μας είναι ένα επάγγελμα δύσκολο για να ανταποκριθεί άμεσα στις απαιτήσεις του ο εκάστοτε νεοπροσλαμβανόμενος οδηγός. Απαιτήσεις, όπως η οδική ασφάλεια, η ασφαλής τοποθέτηση των εμπορευμάτων και ο πολύ καλός χειρισμός και τρόπος συντήρησης ενός 40τονου αυτοκινήτου. Αυτό όμως προϋποθέτει χρόνο προσαρμογής στον τύπο και το είδος του αυτοκινήτου. Συνεπώς, ο εκάστοτε νεοπροσλαμβανόμενος οδηγός θα πρέπει να εξασκηθεί τουλάχιστον για ένα έτος και να μπορούμε να του εμπιστευόμαστε το όχημά μας και να μην εγκυμονεί κινδύνους για ανθρώπινες ζωές και για υλικές ζημιές.

Πρότασή μας είναι να χρηματοδοτείται από την Πολιτεία (μισθός και ασφαλιστικές εισφορές), όπως στην ΕΕ, η εκπαίδευση τουλάχιστον ενός έτους του νεοπροσλαμβανόμενου οδηγού ως συνοδηγού (βηθού) πάντα με την παρουσία ενός έμπειρου οδηγού. Για να μπορούν να αποτυπώνονται πλήρως οι ευθύνες και του οδηγού και του εργοδότη.

Γιατί πρέπει να ξέρετε ότι, πολλοί νεοπροσλαμβανόμενοι οδηγοί είτε εγκατέλειψαν τα αυτοκίνητα σε διάφορες χώρες είτε προζήτησαν αρκετές

ζημιές και στο αυτοκίνητο αλλά και στα εμπορεύματα με αποτέλεσμα την απαίτηση στη συνέχεια της αξίας των εμπορευμάτων από τους παθόντες κατά των ιδιοκτητών αυτοκινητιστών.

13. Επιδότηση ναύλου καραβιών της τάξης του 40% για να είναι τα μεταφερόμενα εμπορεύματα μας ανταγωνιστικά από τους άλλους Ευρωπαίους

Τα ελληνικά οχήματα καταβάλλουν το διπλάσιο ναύλο από ότι τα άλλα οχήματα χωρίς αυτό να δικαιολογείται από οποιοδήποτε λόγο ή να υπαγορεύεται από αντικειμενικά κριτήρια.

Πολλές φορές οι ακτοπλοϊκές εταιρείες κάνουν προσφορές στις τιμές εισιτηρίων σε φορτηγά οχήματα άλλων χωρών πολύ χαμηλότερες από εκείνες που παρέχουν στα ελληνικά φορτηγά οχήματα χωρίς όμως την τήρηση ειδικά καθορισμένων, διαφανών και αντικειμενικών κριτηρίων.

Αποτέλεσμα αυτών είναι η σημαντική επιβάρυνση του κόστους της μεταφοράς για τον κλάδο μας.

Ζητάμε τη μείωση και την εξίσωση με όλα τα οχήματα μεταφορών όλων των εθνικοτήτων και την επιδότηση ναύλου καραβιών της τάξης του 40% για να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε ανταγωνιστικά με τους Ευρωπαίους συναδέλφους μας.

14. Θέτουμε το ερώτημα, πώς συνάδελφοι μας με leasing, χρέη τραπεζών, ΦΠΑ, ασφαλιστικές εισφορές θα ενταχθούν στις μεταφορικές εταιρείες;

15. Καμποτάζ (υπ' αριθμ. 1072/2009 οδηγία της ΕΕ)

Ένα ζωτικής σημασίας θέμα είναι και η μη πραγματοποίηση καμποτάζ από τα βουλγάρικα και ρουμάνικα φορτηγά οχήματα εντός της Ελλάδος, γιατί μόνο ολέθριες συνέπειες θα επιφέρει στην ελληνική μεταφορική αγορά. Η θέση μας είναι, είτε να αποκλειστούν εντελώς οι χώρες αυτές είτε να δοθεί μια παράταση μερικών ετών ακόμη προκειμένου να διασφαλιστεί η

ομαλότητα της αγοράς από βουλγαρικά αυτοκίνητα ελληνικών
συμφερόντων που σήμερα είναι χιλιάδες.

Με εκτίμηση.

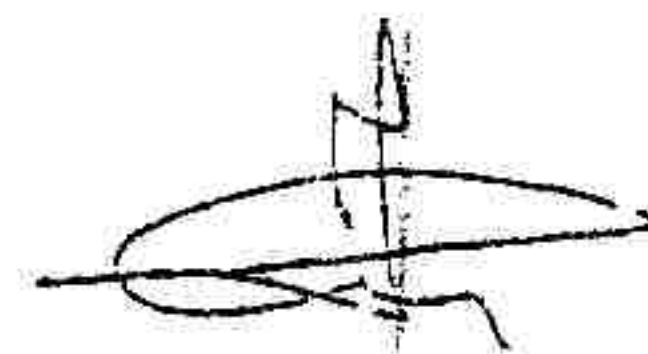
Ο Πρόεδρος



Αποστόλης Κανονίδης



Ο Γενικός Γραμματέας



Ιωάννης Γεωργιάκας