

**ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ Ο.Κ.Ε. ΕΠΙ ΤΟΥ Ν/Σ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕ ΘΕΜΑ
«ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Στις 22/4/2010, ο κ. Θ. Τσιόκας, Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, απέστειλε προς γνωμοδότηση στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (Ο.Κ.Ε.), το σχέδιο Νόμου **«Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές»**.

Η Εκτελεστική Επιτροπή της Ο.Κ.Ε. συνέστησε Επιτροπή Εργασίας αποτελούμενη από τους **κ.κ. Νικόλαο Σκορίνη, Φίλιππο Ταυρή, Γεώργιο Κουτσιμπογιώργο, Νικόλαο Λιόλιο και κα Σοφία Δροσοπούλου**.

Ως πρόεδρος της Επιτροπής Εργασίας ορίστηκε ο **κ. Νικόλαος Λιόλιος**. Στις εργασίες της Επιτροπής Εργασίας μετείχαν ως εμπειρογνώμονες **οι κ.κ. Αλέξανδρος Βλαχογιάννης, Σπύρος Κεφαλληνός και Γιάννης Κολιούσης**. Από πλευράς Ο.Κ.Ε. μετείχε η επιστημονική συνεργάτις **Δρ. Αφροδίτη Μακρυγιάννη**, η οποία είχε τον επιστημονικό συντονισμό της Ομάδας. Ερευνητική στήριξη παρείχε από πλευράς Ο.Κ.Ε. η κα **Δήμητρα Λαμπροπούλου**, Οικονομολόγος.

Η Επιτροπή Εργασίας ολοκλήρωσε τις εργασίες της σε τρεις (3) συνεδριάσεις, ενώ η Εκτελεστική Επιτροπή διαμόρφωσε την εισήγησή της προς την Ολομέλεια στη συνεδρίαση της 31 Μαΐου 2010.

Η Ολομέλεια της Ο.Κ.Ε., στην οποία εισηγητής ήταν ο **κ. Ν. Σκορίνης**, αφού ολοκλήρωσε την συζήτηση για το θέμα στη συνεδρίαση της 7 Ιουνίου 2010, διατύπωσε την υπ' αριθ. **238** Γνώμη της Ο.Κ.Ε.

Περίληψη

Με την παρούσα Γνώμη, η ΟΚΕ επισημαίνει για μία ακόμη φορά ότι στη χώρα μας παρατηρείται έλλειψη ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής ανάπτυξης των μεταφορών, ενταγμένης σ' ένα σύστημα που να εξυπηρετεί εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους, στα πλαίσια των ευρωπαϊκών και παγκοσμίων δικτύων. Επίσης, η ΟΚΕ επισημαίνει ότι απουσιάζει από το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου η βασική αρχή των συνδυασμένων μεταφορών, δηλαδή η συνεργασία όλων των μεταφορικών μέσων (θαλάσσιων, εναέριων, σταθερής τροχιάς) και ο ρόλος που αναλογεί σε καθένα από αυτά για την επίτευξη του βέλτιστου αποτελέσματος.

Βασική θέση της ΟΚΕ είναι ότι η ανάπτυξη και λειτουργία κάθε μεταφορικού μέσου θα πρέπει να είναι συνυφασμένη με τις παραμέτρους της αξιοπιστίας, της ασφάλειας, της προστασίας του περιβάλλοντος και του περιορισμού του κόστους, του χρόνου μεταφοράς και της ενεργειακής κατανάλωσης. Επίσης, κάθε παρέμβαση και πρωτοβουλία στις εμπορευματικές μεταφορές θα πρέπει να σχεδιάζεται με βάση την στρατηγική επιλογή για το ρόλο της χώρας ως διαμετακομιστικού κέντρου διακίνησης προϊόντων και αγαθών (πύλη εισόδου-εξόδου της Ευρώπης με τις ραγδαία αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ν.Α Ασίας, Αφρικής).

Όσον αφορά τις επιμέρους προτάσεις της ΟΚΕ αυτές επικεντρώνονται στην αναγκαιότητα:

- εναρμόνισης της εθνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2003/59/EC περί εκπαίδευσης οδηγών που είναι σε εφαρμογή από τον Σεπτέμβριο 2009.
- καθιέρωσης κινήτρων βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των υφισταμένων και των υπό ίδρυση ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων.
- θεσμοθέτησης ενός ενιαίου Φορολογικού Πλαισίου για τις μεταφορικές εταιρείες.
- δημιουργίας ανεξάρτητων εποπτικών μηχανισμών (π.χ. Ρυθμιστική Αρχή Οδικών Μεταφορών).
- απαγόρευσης της εκμίσθωσης των Πιστοποιητικών Ικανότητας Μεταφορέα καθώς διαπιστώνεται η λειτουργία δευτερογενούς αγοράς εκμίσθωσης.
- δημιουργίας νέων μηχανισμών διασφάλισης της νομιμότητας των κυκλοφορούντων φορτηγών οχημάτων αλλά και αξιοποίησης των υφιστάμενων συστημάτων (συμπεριλαμβανομένης της Ραδιοσυχνικής Ταυτότητας Οχήματος).

Τέλος, η ΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της για την κατάκλιση της ελληνικής αγοράς από εταιρείες που έχουν έδρα σε χώρες με ανεπαρκές νομικό καθεστώς ή πιο ανταγωνιστικό φορολογικό καθεστώς, γεγονός που αποδυναμώνει τις εθνικές επενδύσεις στον τομέα και μειώνει τα πολλαπλασιαστικά οφέλη τους.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

«ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»

Το παρόν σχέδιο νόμου περιλαμβάνει συνολικά 16 άρθρα.

Με το **άρθρο 1** προσδιορίζεται ο σκοπός του άρθρου που είναι η οργάνωση και λειτουργία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών της χώρας.

Με το **άρθρο 2** ορίζονται οι έννοιες στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου νόμου. Ειδικότερα, ως **Εμπορευματικές μεταφορές** νοούνται οι διενεργούμενες μεταφορές εμπορευμάτων και γενικά κινητών πραγμάτων με φορτηγά δημόσιας χρήσης («Φ.Δ.Χ.») αυτοκίνητα και με την καταβολή κομίστρου. Οι εμπορευματικές μεταφορές διακρίνονται στις εξής κατηγορίες: α) **Διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές**, β) **Εθνικές εμπορευματικές μεταφορές**, γ) **Νομαρχιακές εμπορευματικές μεταφορές**, δ) **Ειδικές μεταφορές πετρελαιοειδών προϊόντων**.

Μεταξύ άλλων, σημειώνεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, μετά από σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής του άρθρου 6 του παρόντος, δύναται να τροποποιείται ή να επεκτείνεται το μεταφορικό έργο κάθε κατηγορίας οχήματος, ως προς την περιοχή κυκλοφορίας τους.

Το **άρθρο 3** ρυθμίζει την διαδικασία σύστασης των μεταφορικών εταιρειών. Συγκεκριμένα, μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος σχεδίου νόμου, είναι δυνατή η σύσταση μεταφορικών εταιρειών με τη μορφή της 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, εφαρμοζομένων αντιστοίχως, όπου δεν προβλέπεται ειδική ρύθμιση, του Ν. 2190/1920 και του Ν.3190/1955.

Το **άρθρο 4** αφορά στις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σωρευτικά ώστε να επιτρέπεται σε μεταφορικές εταιρείες που έχουν συσταθεί κατά το προηγούμενο άρθρο, η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ.

Με το **άρθρο 5** περιγράφεται η διαδικασία χορήγηση άδειας κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ.

Στο **άρθρο 6** θεσπίζεται ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνιστάται στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου η **Επιτροπή Οδικών Μεταφορών**, η οποία απαρτίζεται:

α) Από τον Γενικό Γραμματέα του Τομέα Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με αναπληρωτή τον Γενικό Διευθυντή Μεταφορών του ίδιου Υπουργείου.

β) Τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών, με αναπληρωτή τον Προϊστάμενο Οδικών Μεταφορών της ίδιας Διεύθυνσης.

γ) Έναν εμπειρογνώμονα στον τομέα των μεταφορών με τον αναπληρωτή του και

δ) Δύο εκπροσώπους οδικών μεταφορέων με τους αναπληρωτές τους οι οποίοι υποδεικνύονται από τις πλέον αντιπροσωπευτικές οργανώσεις σε εθνικό επίπεδο των μεταφορέων τις οποίες θα καθορίσει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Καθήκοντα Γραμματέα της Επιτροπής ασκεί υπάλληλος της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών, οριζόμενος από τον Υπουργό.

Σημειώνεται δε ότι τα μέλη της Επιτροπής Οδικών Μεταφορών έχουν θητεία δύο (2) ετών. Η Επιτροπή Οδικών Μεταφορών έχει τις εξής αρμοδιότητες:

α) Εξετάζει αιτήματα για χορήγηση νέων αδειών κυκλοφορίας Φ.Δ.Χ. αυτοκινήτων.

β) Φροντίζει για το σχηματισμό, την τήρηση και δημοσίευση του Εθνικού Μητρώου των Μεταφορικών Εταιρειών του άρθρου 9 του παρόντος νόμου.

γ) Προωθεί την ανάπτυξη και τη βελτίωση των συνθηκών της οδικής μεταφοράς.

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

ε) Προωθεί στην ελληνική κοινωνία την ανάπτυξη και την βελτίωση των μεταφορών.

Στο **άρθρο 7** θεσπίζεται ότι με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, 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 Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Ειδικότερα, έργο της Εκτιμητικής Επιτροπής είναι η αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις συνιστώμενες εταιρείες του άρθρου 3 του παρόντος σχεδίου νόμου.

Το **άρθρο 8** αφορά στην περίπτωση διάλυσης των μεταφορικών εταιρειών που ιδρύθηκαν δυνάμει του άρθρου 3 του παρόντος σχεδίου νόμου. Συγκεκριμένα, τα Φ.Δ.Χ. που ανήκουν σε αυτές κατά κυριότητα με την άδεια κυκλοφορίας τους:

α) εφόσον έχει παρέλθει πενταετία από τη χορήγηση των αδειών, 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.

β) εφόσον δεν έχει παρέλθει πενταετία από τη χορήγηση των αδειών, μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στους μετόχους ή εταίρους τους σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, με την επιφύλαξη του περιορισμού της παραγράφου 4 του άρθρου 4 του παρόντος για τον υπολειπόμενο χρόνο.

Με το **άρθρο 9** δημιουργείται ηλεκτρονικό Εθνικό Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών («Ε.Μ.Μ.Ε.»), των εταιρειών που ιδρύονται σύμφωνα με το άρθρο 3 του παρόντος σχεδίου νόμου, το οποίο θα τηρείται με ευθύνη της Διεύθυνσης Πληροφορικής του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Σημειώνεται δε ότι με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, περιλαμβανομένου και του τρόπου εγγραφής στο Ε.Μ.Μ.Ε. των ήδη υφισταμένων κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου μεταφορικών εταιρειών και οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων.

Το **άρθρο 10** ρυθμίζει τη διαδικασία μεταβίβασης των Φ.Δ.Χ. χρήσης κάθε κατηγορίας, που επιτρέπεται να μεταβιβάζονται δια πράξεως εν ζωή κατά κυριότητα με την άδειά τους σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν τις

διατάξεις της Οδηγίας 74/561, με την καταβολή φόρου, πριν από την υπογραφή της πράξης μεταβίβασης της αδειάς. Συγκεκριμένα:

α) για Φ.Δ.Χ. που κυκλοφόρησαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταβάλλεται ποσοστό 3% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια και το όχημα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου.

β) για Φ.Δ.Χ. που κυκλοφορούν δυνάμει των διατάξεων του παρόντος καταβάλλεται ποσοστό 2% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια και το όχημα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος νόμου.

Το **άρθρο 11** αφορά στα κόμιστρα για τις διενεργούμενες με Φ.Δ.Χ. μεταφορές τα οποία διευκρινίζεται ότι διαμορφώνονται ελεύθερα, μετά από συμφωνία του φορτωτή και του μεταφορέα. Εξαιρέση αποτελούν οι περιπτώσεις μεταφοράς πετρελαιοειδών, των οποίων το κόμιστρο δύναται να καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Το **άρθρο 12** αναφέρεται στην καταβαλλόμενη εισφορά που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του παρόντος σχεδίου νόμου, που αποτελεί δημόσιο έσοδο και κατατίθεται σε ειδικό **Κωδικό Οδικής Ασφάλειας** που ορίζεται από το Υπουργείο Οικονομικών.

Με το **άρθρο 13** προσδιορίζεται ότι για την αποκατάσταση επελθούσας ζημιάς του φορτωτή για την οποία ευθύνεται ο μεταφορέας, κάθε μεταφορική επιχείρηση υποχρεούται να έχει πραγματική δυνατότητα κάλυψης της ζημιάς είτε από την καθαρή της περιουσία είτε με διαρκή και πλήρη ασφαλιστική κάλυψη των αντιστοιχών κινδύνων. Επιπλέον, υπογραμμίζεται ότι οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου θα καθοριστούν με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Το **άρθρο 14** περιλαμβάνει τις μεταβατικές διατάξεις.

Το **άρθρο 15** αναφέρεται στις καταργούμενες διατάξεις.

Τέλος, το **άρθρο 16** διευκρινίζει ότι ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

ΓΕΝΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Το παρόν Σχέδιο Νόμου, καλείται να ρυθμίσει θέματα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, υπό το πρίσμα και την πίεση για απελευθέρωση του επαγγέλματος, στις παρούσες συνθήκες της δυσμενούς δημοσιονομικής συγκυρίας.

Η ΟΚΕ έχει κατ' επανάληψη επισημάνει ότι στη χώρα μας υπάρχει έλλειψη συγκεκριμένης, ενιαίας εθνικής πολιτικής ανάπτυξης των μεταφορών, ενταγμένης σ' ένα σύστημα που εξυπηρετεί εθνικούς αναπτυξιακούς στόχους, στα πλαίσια των ευρωπαϊκών και παγκοσμίων δικτύων. Επομένως και παρά το επείγον του θέματος θεωρούμε ότι το μείζον θέμα των μεταφορών πρέπει ν' αντιμετωπιστεί στα πλαίσια ενός ευρύτερου σχεδιασμού και συνεργασίας των μεταφορικών μέσων (θαλάσσιων, εναέριων, σταθερής τροχιάς), για την επίτευξη του μέγιστου δυνατού αποτελέσματος. Η βασική αρχή των συνδυασμένων μεταφορών, η συνεργασία των μέσων και ο ρόλος που αναλογεί σε καθένα από αυτά και που όλα μαζί συγκροτούν σύνολο αλληλοσυμπληρούμενο και αλληλοτροφοδοτούμενο για την επίτευξη του βέλτιστου αποτελέσματος, απουσιάζει από το προτεινόμενο σχέδιο νόμου.

Βασική θέση της ΟΚΕ είναι ότι η ανάπτυξη και λειτουργία κάθε μεταφορικού μέσου θα πρέπει να είναι συνυφασμένη με τις παραμέτρους της αξιοπιστίας, της ασφάλειας, του περιορισμού του υψηλού κόστους, του περιορισμού του χρόνου μεταφοράς, της ενεργειακής κατανάλωσης και της προστασίας του περιβάλλοντος. Τις συγκεκριμένες παραμέτρους θα πρέπει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη της κάθε παρέμβαση και πρωτοβουλία στις εμπορευματικές μεταφορές η οποία θα πρέπει να σχεδιάζεται με βάση την στρατηγική επιλογή για το ρόλο της χώρας ως διαμετακομιστικού κέντρου διακίνησης προϊόντων και αγαθών εκμεταλλεύομενη τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της (γεωγραφική-γεωπολιτική θέση, πύλη εισόδου-εξόδου της Ευρώπης με τις ραγδαία αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ν.Α Ασίας, Αφρικής).

Οφείλουμε επίσης να επισημάνουμε ότι στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν τον πιο ασφαλή και οικονομικό τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Η συγκεκριμένη διατύπωση κρίνεται ανεδαφική σύμφωνα με τις υφιστάμενες μελέτες^{1,2,3} και προτείνεται να απαλειφθεί.

¹ Για παράδειγμα η μελέτη "Rail Transport and Environment Facts & Figures", CER, June 2008 αναφέρει ότι οι οδικές μεταφορές εκλύουν το 72% των αερίων CO₂ του τομέα των μεταφορών και το 19,4% όλων των τομέων, με τις οδικές να πρωτοπορούν τουλάχιστον κατά 100% του αμέσως επόμενου μέσου (εσωτερική ναυσιπλοΐα).

² Αντίστοιχα, το εξωτερικό κόστος σε χρηματικές μονάδες ανά μεταφερόμενο TEU των οδικών μεταφορών σύμφωνα με την μελέτη «External Costs, Research results on socio-environmental, damages due to electricity and transport», EU DG Research 2003 είναι το υψηλότερο και αντιστοιχεί

Στο σημείο αυτό η ΟΚΕ έχει τις ακόλουθες γενικές παρατηρήσεις και προτάσεις:

- Η ΟΚΕ διαπιστώνει την έλλειψη αναφοράς και εκτιμά ότι πρέπει να προβλεφθεί πρόνοια για την Εκπαίδευση Οδηγών και προτείνει την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με την οδηγία 2003/59/EC περί εκπαίδευσης οδηγών που είναι σε εφαρμογή από τον Σεπτέμβριο 2009.
- Η ΟΚΕ προτείνει την καθιέρωση κινήτρων βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των υφισταμένων και εν γένει των υπό ίδρυση Ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τον στόχο του προτεινόμενου Σ/Ν σκοπός είναι να ενισχυθεί η ελληνική επιχείρηση μεταφορών ώστε να ανταπεξέλθει στον εντεινόμενο διεθνή ανταγωνισμό.
- Η ΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι το προτεινόμενο Σχέδιο Νόμου είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την δημιουργία ενός ενιαίου Φορολογικού Πλαισίου για όλες τις εταιρείες Μεταφορών, το οποίο θα βελτιώνει βασικές συστημικές αδυναμίες και προτείνει την άμεση προετοιμασία και θέσπιση του.
- Η ΟΚΕ προτείνει την δημιουργία ανεξάρτητων εποπτικών μηχανισμών (π.χ. Ρυθμιστική Αρχή Οδικών Μεταφορών) που θα ελέγχει τις προϋποθέσεις, τις άδειες, την λειτουργία, την οικονομική επιφάνεια καθώς και κάθε σχετικής τυπικής και ουσιαστικής προϋπόθεσης λειτουργίας των Μεταφορικών Εταιρειών.
- Η ΟΚΕ θεωρεί ότι το προτεινόμενο Σ/Ν πρέπει να εξασφαλίζει τον έλεγχο των κυκλοφορούντων οχημάτων που προσφέρουν μεταφορικές υπηρεσίες στην Ελλάδα και εκφράζει την ανησυχία της για την κατάκλιση της ελληνικής αγοράς από εταιρείες που έχουν έδρα σε χώρες με ανεπαρκές νομικό καθεστώς ή πιο ανταγωνιστικό φορολογικό καθεστώς, αποδυναμώνοντας τις εθνικές επενδύσεις στον τομέα και μειώνοντας τα πολλαπλασιαστικά οφέλη αυτών.
- Η ΟΚΕ διαπιστώνει την δημιουργία δευτερογενούς αγοράς εκμίσθωσης Πιστοποιητικών Ικανότητας Μεταφορέα και προτείνει την απαγόρευση της εκμίσθωσης με σκοπό την αυστηρή τήρηση του πνεύματος του Νόμου.
- Η ΟΚΕ αντιλαμβάνεται ότι το σημαντικότερο πρόβλημα στην λειτουργία της αγοράς είναι ο έλεγχος της μεταφοράς στα πλαίσια του Cabotage και των τυπικών χαρακτηριστικών των οχημάτων που είναι ταξινομημένα εκτός Ελλάδος. Στο

περίπου στο 140% του αμέσως επόμενου μέσου ενώ το συνολικό εξωτερικό κόστος είναι 1000% υψηλότερο από αυτό των τρένων

³ Για αντίστοιχες μελέτες ο αναγνώστης μπορεί να ανατρέξει στις: 4.288.1/Handbook on estimation of external costs in the transport sector - IMPACT D1, February, 2008,

προτεινόμενο Σ/Ν προτείνεται προβλεφθεί μεθοδολογία ελέγχου νομικών και τεχνικών προδιαγραφών, το οποίο επιτείνεται από τους περιορισμένους ελέγχους από τις διωκτικές αρχές. Προτείνεται η συμπερίληψη στο ΣΝ πρόβλεψης για τη δημιουργία μηχανισμών διασφάλισης της νομιμότητας των κυκλοφορούντων φορητών οχημάτων και η αξιοποίηση υφιστάμενων συστημάτων (συμπεριλαμβανομένης της Ραδιοσυχνικής Ταυτότητας Οχήματος).

ΚΑΤ' ΑΡΘΡΟΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Άρθρο 1.

Η ΟΚΕ συμφωνεί κατ' αρχήν με την τριπλή στοχοθέτηση του προτεινόμενου Σ/Ν (προστασία γενικού συμφέροντος– παροχή ποιοτικών υπηρεσιών – τήρηση κανόνων υγιούς ανταγωνισμού) και προτείνει επιπλέον την υιοθέτηση ως στόχων τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος και εσωτερικοποίησης του εξωτερικού κόστους του τομέα των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών.

Επίσης η ΟΚΕ επαναλαμβάνοντας τις θέσεις της αναφορικά με την Στρατηγική των Μεταφορών που έχει υιοθετήσει προτείνει την διεύρυνση του σκοπού του προτεινόμενου Σχεδίου Νόμου, ούτως ώστε να περιλαμβάνει επιπλέον:

- Την ενίσχυση των υφισταμένων επιχειρήσεων με την δημιουργία ενοποιημένων σχημάτων εταιρειών μεταφορών τα οποία και θα μπορούν πιο εύκολα να ανταγωνιστούν τους αντίστοιχους μεγάλους ομίλους μεταφορών.

- Τον ορισμό των εμπορευματικών μεταφορών ως δημόσιο αγαθό.

- Την προσέλευση άμεσων ξένων επενδύσεων στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών .

Τέλος, η ΟΚΕ οφείλει να σημειώσει ότι απουσιάζει παντελώς η ένταξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε σύστημα συνδυασμένων μεταφορών και η συνεργασία τους με τα άλλα μεταφορικά μέσα.

Άρθρο 2

Η ΟΚΕ προτείνει στην παρ. 4 του άρθρου 2 τον περιορισμό της δυνατότητας αλλαγής του καθεστώτος κάθε κατηγορίας οχήματος, με σκοπό την μέγιστη δυνατή προστασία του χαρακτήρα κάθε κατηγορίας και την αποφυγή αλλαγών που τυχόν να επηρεάσουν μακροπρόθεσμα την Εθνική Πολιτική Μεταφορών.

Επίσης η ΟΚΕ θεωρεί ότι στην παρ.5 απαιτείται διευκρίνιση αν τα ΦΔΧ που διατηρούν το οικείο μεταφορικό έργο και το μεικτό βάρος μπορούν ν' αντικαθίστανται από ισοδύναμα οχήματα.

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να διευκρινιστεί αν οι εμπορευματικές μπορούν πλέον να διακρίνονται σε νομαρχιακές υπό τις νέες διαμορφούμενες συνθήκες στον διοικητικό χάρτη της χώρας και την ανάδειξη των περιφερειών στο δεύτερο βαθμό αυτοδιοίκησης.

Άρθρο 3

Η ΟΚΕ διατηρεί επιφυλάξεις για την Εκτιμητική Επιτροπή της παρ. 2 (α) επειδή ανησυχεί για τυχόν στρεβλώσεις που υπάρχει πιθανότητα να δημιουργηθούν στην διαδικασία εκτίμησης και αξιολόγησης Σύμφωνα με την σχετική νομοθεσία, την εμπορική πρακτική καθώς και τον Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων, η Εκτίμηση της εμπορικής αξίας μια άδειας είναι αποτέλεσμα συμφωνίας αμφότερων μερών σε μια διαπραγμάτευση και το αποτέλεσμα αποτελεί την εισφερόμενη αξία σε μια εταιρεία. Η πράξη αυτή συνιστά εμπορική δραστηριότητα μεταξύ του Ιδιώτη και της Εταιρείας και φορολογείται κατά την κείμενη νομοθεσία.

Αναφορικά με την μίσθωση οχημάτων η ΟΚΕ τονίζει την ανάγκη πρόβλεψης συγκεκριμένης ρύθμισης για την αποφυγή επιχειρηματικών πρακτικών με σκοπό την μη καταβολή εργοδοτικών εισφορών υπό τον μανδύα των «συμβάσεων έργου». Για τον λόγο αυτό προτείνει την υιοθέτηση μεσο-και μακροχρόνιας μίσθωσης οχημάτων βάσει συμβάσεων.

Αναφορικά με την μίσθωση των οχημάτων από τις Μεταφορικές Εταιρείες του προτεινόμενου Σ/Ν, η ΟΚΕ προτείνει την επιβολή ανώτατου ορίου μέσο- και μακροχρόνιας μίσθωσης οχημάτων έως το 1/3 των αδειών που κατέχει η εταιρεία και την απαγόρευση μίσθωσης οχημάτων σε περίπτωση που η ίδια η εταιρεία δεν διαθέτει (κατοχή και όχι νομή) άδειες κυκλοφορίας. Επιπλέον, η ΟΚΕ προτείνει η μίσθωση να αποδεικνύεται βάσει συμβάσεων ώστε να αποφευχθεί η ανάθεση έργου.

Για την παρ. 3 η ΟΚΕ επισημαίνει ότι δημιουργεί κενό στο πνεύμα του Νόμου ως προς την μεταβίβαση σε φυσικά πρόσωπα, δίνοντας την δυνατότητα σε άτομα (και όχι εταιρείες) να γίνουν ιδιοκτήτες αδειών κυκλοφορίας.

Επιπρόσθετα, αναφορικά με τον ελάχιστο αριθμό αδειών που η Ανώνυμη Μεταφορική Εταιρεία (ΑΜΕ) ή η Μεταφορική Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης (ΜετΕΠΕ) μπορεί να κατέχει, η ΟΚΕ έχοντας ως γνώμονα την δημιουργία αξιόπιστων και βιώσιμων μεταφορικών επιχειρήσεων προτείνει την υιοθέτηση ελάχιστου αριθμού Αδειών (Οχημάτων) ανά εταιρεία ο οποίος δεν θα είναι μικρότερος των 20 οχημάτων ή ελάχιστου τονάζ το οποίο δεν θα είναι μικρότερο των 400 τόνων μικτού βάρους.

Επιπλέον, η ΟΚΕ αναγνωρίζει τον χαρακτήρα των οδικών μεταφορών ως δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και των αρνητικών επιπτώσεων που είναι δυνατόν να

προκαλέσει ο κλάδος στην Ελληνική Κοινωνία και προτείνει την υιοθέτηση ελαχίστων ορίων Ιδίων Κεφαλαίων που πρέπει να έχουν οι εταιρείες.

Αναφορικά με την υπαγωγή των υπό σύσταση εταιρειών του προτεινόμενου Σ/Ν στις διατάξεις του Αναπτυξιακού Νόμου 3299/2004, η ΟΚΕ θεωρεί ότι αποτελεί θετική εξέλιξη και προτείνει την άμεση ένταξή τους με εξασφάλιση συγκεκριμένων πόρων. Υπενθυμίζεται ότι οι εταιρείες αυτές, σύμφωνα με το υφιστάμενο καθεστώς έχουν δικαίωμα υπαγωγής επενδύσεων στον Ν3299/2004 (εξαιρουμένης της ενίσχυσης οχημάτων). Η ΟΚΕ επιθυμεί ένα πιο συγκεκριμένο πλαίσιο ενισχύσεων, καθώς και κινήτρων εφαρμογής του προτεινόμενου Σ/Ν.

Η έλλειψη συγκεκριμένου χωροταξικού σχεδιασμού αναφορικά με την αδειοδότηση επιχειρήσεων ενδεχομένως να περιορίσει σημαντικά την αδειοδοτική διαδικασία των μεταφορικών επιχειρήσεων. Με σκοπό την διευκόλυνση της διαδικασίας μέσω της λεπτομερούς καταγραφής των βημάτων και των επιμέρους αδειών προτείνεται η υιοθέτηση σχετικών διατάξεων κατά τα πρότυπα του Νόμου 3333/2005 περί «Ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α΄ 91/12.4.2005). Επιπρόσθετα, η ΟΚΕ προτείνει την ενοποίηση της χωροθέτησης Πάρκων Logistics – Πάρκων Οδικών Μεταφορών καθώς και τον σαφή προσδιορισμό Ζωνών δραστηριοποίησης Μεταφορικών Εταιρειών εντός των Υφισταμένων Ρυθμιστικών Σχεδίων Πόλης ούτως ώστε να διευκολυνθεί η σύσταση και εγκατάσταση τέτοιων εταιρειών.

Στην παρ.4 η ΟΚΕ θεωρεί ότι θα πρέπει να διευκρινιστεί ο όρος «άλλων περιουσιακών στοιχείων» και προτείνει τη μείωση του χρόνου από δύο σε ένα έτος.

Άρθρο 4

Η ΟΚΕ αναγνωρίζει τις ελλείψεις της υφιστάμενης κατάστασης αναφορικά με την παρακολούθηση της οικονομικής επιφάνειας όπως αναφέρεται στο άρθρο 4, παρ. 1 (β) και προτείνει τον περιοδικό έλεγχο της οικονομικής επιφάνειας, την αύξηση του ελαχίστου ορίου από το υφιστάμενο € 9.000,00 στις € 20.000,00 και την κατάθεση του σε Προθεσμιακούς Λογαριασμούς Τραπεζών (ή αντίστοιχο χρηματοπιστωτικό εργαλείο εντός ενός ουσιαστικού κανονιστικού πλαισίου) διάρκειας τουλάχιστον όσο και η διάρκεια του περιοδικού ελέγχου.

Επίσης η ΟΚΕ επισημαίνει την διαφορά μεταξύ του Άρθρου 4, Παρ. 1 (γ) με το Άρθρο 3 Παρ. 3 και ζητεί την περαιτέρω διευκρίνιση του πνεύματος του συγκεκριμένου άρθρου.

Με σκοπό την περαιτέρω ενδυνάμωση του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών η ΟΚΕ προτείνει τον σαφή προσδιορισμό των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων του/των διαχειριστών ή του Διευθύνοντος Συμβούλου καθώς και των εταίρων / μετόχων. Απαιτείται επίσης να υιοθετηθεί ένα ουσιαστικό πλαίσιο εκπαίδευσης στελεχών και πιστοποίησης των προσόντων καθώς και περιοδική ανανέωση αυτών τόσο στα διοικητικά στελέχη των εταιρειών όσο και στα λειτουργικά στελέχη (οδηγούς οχημάτων).

Σχετικά με την κοστολόγηση των αδειών, είναι απαραίτητη η αιτιολόγηση της μεθοδολογίας αποτίμησης που υιοθέτησε το Υπουργείο. Στο σημείο αυτό οφείλουμε να υπενθυμίσουμε ότι το κόστος της άδειας οδικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί μορφή Κλειστού Μονοπωλίου (Coercive Monopoly) και το κόστος της άδειας αποτελεί Μονοπωλιακό Ενοίκιο δημοσίου αγαθού. Το μονοπωλιακό ενοίκιο είναι ένα σημαντικό εργαλείο εσωτερικοποίησης του εξωτερικού κόστους του τομέα οδικών μεταφορών και επιτρέπει στον κρατικό φορέα να επενδύσει σε σχετική υποδομή βάσει ενός μεσο- μακροπρόθεσμου σχεδιασμού.

Όσον αφορά την εγκατάσταση η ΟΚΕ επιθυμεί να αναφέρει την αρνητική εμπειρία (Ολλανδία, Γερμανία, Η.Β. και αλλού) από την αδυναμία ελέγχου και τήρησης της πραγματικής εγκατάστασης. Προτείνεται επομένως η υιοθέτηση ενός πλαισίου ελέγχου των εγκαταστάσεων στην Ελλάδα προς αποφυγή των εταιρειών Ταχυδρομικών Θυρίδων (letterbox companies).

Θέλοντας επίσης να συνδεθούν τα χρήματα που συγκεντρώνονται από τις κοστολογήσεις των αδειών με συγκεκριμένες ενέργειες περιβαλλοντικού χαρακτήρα η ΟΚΕ προτείνει την συγκεκριμενοποίηση τόσο του ποσοστού που θα αφιερώνεται σε αντίστοιχες δράσεις όσο και τον προσδιορισμό των δράσεων αυτών.

Τέλος, προτείνεται ο σαφής προσδιορισμός των φορτίων που είναι δυνατόν να μεταφέρει η κάθε κατηγορία οχημάτων.

Άρθρο 5

Η ΟΚΕ εκτιμά ότι για την διαδικασία αίτησης χορήγησης αδειών ΦΔΧ εκτός των τυπικών δικαιολογητικών πρέπει να συμπεριλαμβάνεται η επιχειρηματική ιδέα. Τα τυπικά δικαιολογητικά θα πρέπει να συνοδεύονται με Ολοκληρωμένο Επιχειρηματικό Σχέδιο το οποίο θα προσδιορίζει την ύπαρξη μεταφορικού έργου. Οι επιμέρους λεπτομέρειες είναι δυνατόν να ρυθμίζονται με σχετικές Υπουργικές Αποφάσεις.

Σχετικά με την διάρκεια της άδειας κυκλοφορίας, η ΟΚΕ προτείνει να υπάρχει συγκεκριμένο και επαρκώς τεκμηριωμένο χρονικό όριο, ενώ θα πρέπει να υπάρχει και σαφής προσδιορισμός των εμπλεκόμενων υπηρεσιών ούτως ώστε να διευκολύνεται η αδειοδοτική διαδικασία.

Άρθρο 6

Η ΟΚΕ συμφωνεί με την δημιουργία ενός οργάνου παρακολούθησης και ελέγχου των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών αλλά προτείνει την δημιουργία ενός ανεξάρτητου οργάνου στα πλαίσια αντιστοίχων Ρυθμιστικών Αρχών (Ενέργειας, Σιδηροδρόμων, κλπ), το οποίο και θα επιφορτιστεί με την παρακολούθηση, τον έλεγχο και εν γένει την εποπτεία της αγοράς συμπεριλαμβανομένου του ανταγωνισμού. Η συγκεκριμένη Ρυθμιστική Αρχή Μεταφορών (με τομείς για κάθε μέσο) θα αναλάβει επιπλέον την αξιολόγηση των ελαχίστων ορίων κόστους ανά τόνο για την έκδοση άδειας και να συνδεθεί αυτό με ένα Περιβαλλοντικό Ταμείο.

Αναφορικά με τα μέλη της Ρυθμιστικής Αρχής η ΟΚΕ προτείνει τη στελέχωσή της σύμφωνα με το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο.

Επίσης η ΟΚΕ προτείνει την υιοθέτηση ενός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου εντός του οποίου θα επικαιροποιείται η τεχνολογία του κινητήρα κάθε οχήματος ώστε (α) να καλύπτονται τα όρια που θέτει ο νόμος και (β) να επικαιροποιείται το σύνολο των απαιτήσεων βάσει των τεχνολογικών εξελίξεων.

Τέλος, στις αρμοδιότητες στο σημείο 3δ και 3ε αναφέρεται ο όρος «μεταφορές», ενώ το ορθό πρέπει να είναι «οδικές εμπορευματικές μεταφορές».

Άρθρο 7

Η ΟΚΕ θεωρεί ότι η υφιστάμενη νομοθεσία (Κώδικας Βιβλίων και Στοιχείων) καθώς και ο 2190/1920 όπως αυτός ισχύει σήμερα είναι δυνατόν να καλύψει πλήρως τις ανάγκες αποτίμησης του εισφερόμενου κεφαλαίου χωρίς την δημιουργία τυχόν

επιμέρους στρεβλώσεων και δεν θεωρείται αναγκαία η σύσταση της εκτιμητικής επιτροπής.

Άρθρο 8

Η ΟΚΕ προτείνει σε περίπτωση διάλυσης για οποιαδήποτε αιτία των μεταφορικών εταιρειών η μεταβίβαση και η διανομή των αδειών και των λοιπών περιουσιακών στοιχείων τους να γίνεται όπως προβλέπει ο Ν. 2190/1920 και κατ' αποκλειστικότητα σε άλλες υφιστάμενες μεταφορικές εταιρείες, ή υπό σύσταση μεταφορικές εταιρείες.

Άρθρο 9

Η ΟΚΕ συμφωνεί με την δημιουργία ενός αυτόνομου και ενιαίου για τον κλάδο των οδικών μεταφορών μητρώου και προτείνει την ανάληψη του από Συνδικαλιστικούς Φορείς του κλάδου κατά τα πρότυπα των Επιμελητηρίων και των Επιμελητηριακών συνδέσμων.

Επιπλέον, η ΟΚΕ προτείνει την διασύνδεση του υφιστάμενου συστήματος παρακολούθησης οχημάτων με χρήση Ραδιοσυχνικών Ταυτοτήτων με το Μητρώο Επιχειρήσεων ώστε να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των ελέγχων των οχημάτων.

Τέλος, προτείνεται στο Μητρώο Οχημάτων να συμπεριληφθούν και τα Ιδιωτικής Χρήσης Φορτηγά, καθώς και τα αλλοδαπά Φορτηγά Οχήματα.

Άρθρο 10

Η ΟΚΕ εκτιμά ότι το άρθρο 10, παρ. 3, χρήζει νέας διατύπωσης και προτείνει (όπως και στο προαναφερόμενο άρθρο 8) η μεταβίβαση και η διανομή των αδειών και των λοιπών περιουσιακών στοιχείων να γίνεται όπως προβλέπει ο 2190/1920 και κατ' αποκλειστικότητα σε άλλες υφιστάμενες μεταφορικές εταιρείες ή υπό σύσταση μεταφορικές εταιρείες.

Άρθρο 11

Η ΟΚΕ συμφωνεί με την ελεύθερη διαμόρφωση των κομίστρων τα οποία θα προέρχονται μετά από ελεύθερη διαπραγμάτευση μεταξύ φορτωτή και μεταφορέα. Προτείνεται επίσης η δημιουργία Συμβάσεων Μεταφορών με την υποχρέωση συμβασιοποίησης έργου μεταφορών ώστε να εξασφαλίζονται τόσο ο μεταφορέας

όσο και ο φορτωτής και να μειωθούν συστημένες αδυναμίες. Η Σύμβαση Μεταφοράς είναι δυνατόν να περιλαμβάνει την ασφάλιση των εμπορευμάτων.

Τέλος, η ΟΚΕ θεωρεί ότι απαιτείται η ενίσχυση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε περιοχές με περιορισμένο οικονομικό ενδιαφέρον. Προτείνεται η πρόβλεψη ενός αξιόπιστου συστήματος κρατικών ενισχύσεων στα πρότυπα των Αγονων Γραμμών.

Άρθρο 12

Η ΟΚΕ κατ' αρχήν συμφωνεί με την δημιουργία Κωδικού για την Οδική Ασφάλεια και προτείνει την αύξηση του ορίου από 80% σε 90% του ποσού που θα διατίθεται για έργα υποδομής, για την οδική ασφάλεια και για το περιβάλλον και για εκπαίδευση των χρηστών.

Επιπλέον, η ΟΚΕ προτείνει προς αποφυγή παρερμηνειών την συγκεκριμενοποίηση της κατανομής των εσόδων του Κωδικού ανά ενισχυόμενη δραστηριότητα.

Επειδή παρατηρείται έλλειψη της ενίσχυσης Σεμιναρίων και Εκπαίδευσης από τον Κωδικό Οδικής Ασφάλειας προτείνεται η ενίσχυση τέτοιων σεμιναρίων.

Τέλος, προτείνεται η εναρμόνιση με τις πρακτικές άλλων χωρών μελών της Ε.Ε. (π.χ. Αυστρία) και η επιβολή στα πλαίσια του άρθρου 12 ενός Περιβαλλοντικού Τέλους, το οποίο και θα το καταβάλλουν όλα τα Φορτηγά Οχήματα συμπεριλαμβανομένων των Φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης καθώς και των αλλοδαπών Φορτηγών Αυτοκινήτων.

Άρθρο 13

Η ΟΚΕ προτείνει την παρακολούθηση της τήρησης των υποχρεώσεων των εταιρειών μέσω του Μητρώου Εταιρειών του άρθρου 9.