



Αρ.Πρωτ.: Α7/0965

Αθήνα, 04/09/2017

ΠΡΟΣ:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- **ΥΠΟΥΡΓΟ**, κ.Χρήστο Σπίρτζη
- **ΥΦΥΠΟΥΡΓΟ**, κ.Νικόλαο Μαυραγάνη
- **ΓΕΝ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ**, κ.Αθανάσιο Βούρδα

ΘΕΜΑ: ΑΠΟΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟ 7 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 104 ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 4472/2017.

Αξιότιμοι κύριοι,

1. Όπως γνωρίζετε με την παράγραφο 7 του άρθρου 104 του νόμου 4472/2017 (ΦΕΚ Α ' 74/2017) και κατά τροποποίηση της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του νόμου 3887/2010, προβλέφθηκαν οι προϋποθέσεις για την έκδοση άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ως προς το ύψος και την απόδειξη της οικονομικής του επιφάνειας.

2. Παρά το γεγονός όμως ότι η απάλειψη με τη νέα διάταξη της παρ. 7 του άρθρου 104 του νόμου 3887/2010 των διαφοροποιήσεων του ύψους της οικονομικής επιφάνειας μεταξύ νέων και παλαιών μεταφορέων ήταν ένα μέτρο προς τη σωστή κατεύθυνση, εντούτοις η ρύθμιση της νέας αυτής διάταξης **ως προς τρόπο απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας των οδικών**

μεταφορέων εμπορευμάτων και ειδικότερα η πρόβλεψη της υποχρέωσης υποβολής τραπεζικής εγγυητικής επιστολής στις περιπτώσεις που η μεταφορική επιχείρηση δεν διαθέτει στην κυριότητα της ΦΔΧ, αποτελεί μέτρο που όχι μόνον δεν βοηθά την υγιή ανάπτυξη του κλάδου των ελληνικών εμπορευματικών μεταφορών, που είναι το ζητούμενο στη συγκεκριμένη οικονομική συγκυρία, αλλά αντιθέτως θα αποτελέσει το καίριο πλήγμα που θα οδηγήσει στον αφανισμό των Ελλήνων οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων. Κι αυτό διότι όπως γνωρίζετε ο κλάδος των Ελλήνων οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων, απαρτίζεται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα από ατομικές επιχειρήσεις, οι οποίες στην πλειονότητα τους είτε έχουν συνάψει συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) είτε συμβάσεις αποπληρωμής του τιμήματος με παρακράτηση της κυριότητας του οχήματος για την ανανέωση, τον εκσυγχρονισμό των φορτηγών τους ή την επέκταση του στόλου των οχημάτων τους.

3. Ως εκ τούτου δε η πρόβλεψη της νέας διάταξης της παρ. 7 του άρθρου 104 του νόμου 4472/2017 περί έκδοσης τραπεζικών εγγυητικών επιστολών από τις επιχειρήσεις αυτές για την απόδειξη της οικονομικής τους επιφάνειας (μέτρο που συνεπάγεται τη συνεχή δέσμευση των αντίστοιχων χρηματικών ποσών και την καταβολή προμηθειών στις τράπεζες για την έκδοση και την ισχύ των εγγυητικών αυτών επιστολών) είναι μέτρο που όχι μόνον απαγορεύει κατ' ουσία τη δυνατότητα χρήσεως των χρηματοδοτικών μέσων της σύγχρονης οικονομίας, αλλά ταυτόχρονα αποτελεί μη θεμιτό περιορισμό της συνταγματικά κατοχυρωμένης επαγγελματικής τους ελευθερίας και κατά μαθηματική ακρίβεια θα οδηγήσει στην παύση της λειτουργίας τους.

4. Οι έμμεσες και άμεσες φορολογικές, ασφαλιστικές και εν τέλει λειτουργικές επιβαρύνσεις που έχουν υποστεί οι επιχειρήσεις του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης Σας είναι γνωστές. Ομοίως γνωρίζετε πολύ καλά τη δυσαναλογία των επιβαρύνσεων αυτών, σε σχέση με τη μείωση του μεταφορικού έργου στο πλαίσιο των εθνικών και διεθνών μεταφορών, λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού που υφίστανται οι αντίστοιχες Ελληνικές επιχειρήσεις από μεταφορικές εταιρείες με έδρα σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή γειτονικές τρίτες χώρες. Όπως λοιπόν

καθίσταται αντιληπτό, η συντριπτική πλειονότητα των Ελληνικών Επιχειρήσεων δεν δύναται να ανταποκριθεί στο μέτρο της έκδοσης εγγυητικών επιστολών για την απόδειξη της οικονομικής τους επιφάνειας, καθώς με τον τρόπο αυτό η συνέχιση της λειτουργίας τους καθίσταται αντικειμενικώς αδύνατη.

5. Η ρύθμιση που αφορά την υποχρέωση αποκλειστικά και μόνον έκδοσης και υποβολής τραπεζικής εγγυητικής επιστολής προς απόδειξη της οικονομικής επιφάνειας σε κάθε περίπτωση που έχει συναφθεί σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης ή σύμβαση σταδιακής αποπληρωμής του τιμήματος με παρακράτηση της κυριότητας, αποτελεί κατ' αρχήν **αθέμιτο περιορισμό της επαγγελματικής ελευθερίας των μεταφορέων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών**, πολλώ δε μάλλον όταν ούτε από την ίδια τη ρύθμιση της νέας διάταξης, την εν γένει διέπυσα την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων νομοθεσία ή τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την ψήφιση της σχετικής διάταξης, δεν αναφέρεται ο σκοπός δημοσίου συμφέροντος που επιδιώκεται με τον περιορισμό αυτό ή την εν λόγω διαφοροποίηση, όπως πολύ ορθά αναφέρεται και στην έκθεση της επιστημονικής επιτροπής της βουλής που συντάχθηκε εν όψει της ψήφισης της επίμαχης διάταξης.

6. Επισημαίνεται εν προκειμένω ότι έρεισμα της ρύθμισης περί υποχρεωτικής εκδόσεως εγγυητικής επιστολής δεν δύναται να αποτελέσει το άρθρο 7 του Κανονισμού 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς στο άρθρο αυτό θεσπίζεται ως βασική υποχρέωση η επιχείρηση να διαθέτει βάσει των ετήσιων λογαριασμών της **κεφάλαιο και αποθεματικά** συνολικής αξίας τουλάχιστον 9.000 ευρώ και 5.000 ευρώ αντίστοιχα και μόνο κατά παρέκκλιση της βασικής αυτής αρχής, η παράγραφος 2 του εν λόγω άρθρου προβλέπει τη δυνατότητα και όχι την υποχρέωση ενός κράτους μέλους να αποδέχεται ως μέσο απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας του μεταφορέα άλλου είδους βεβαίωσης, συμπεριλαμβανομένης της τραπεζικής εγγυήσεως ή ασφάλισης επαγγελματικής ευθύνης από τράπεζες, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ή ασφαλιστικές εταιρείες.

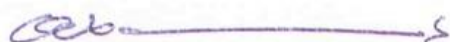
7. Συνεπώς το μέτρο αυτό δεν αποτελεί υποχρέωση εναρμόνισης της Ελληνικής προς την Ευρωπαϊκή νομοθεσία, αλλά αντιθέτως συνιστά στοχευμένη επιλογή του Υπουργείου Σας, η οποία πέραν του ότι περιορίζει κατά τρόπο αθέμιτο την επαγγελματική ελευθερία της πλειονότητας των Ελλήνων Επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ταυτόχρονα εμφανίζεται ότι δεν λαμβάνει υπόψη του ότι και σε νομικό επίπεδο οι διάφορες μορφές συμβάσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης (full payout lease, upfront, financial leasing, leveraged leases, vendor leasing, sale and lease back) ή οι συμβάσεις σταδιακής αποπληρωμής του τιμήματος με παρακράτηση της κυριότητας, δεν δύνανται να εξομοιώνονται με τις μισθώσεις κινητών πραγμάτων. Διότι οι περιπτώσεις τόσο των χρηματοδοτικών μισθώσεων όσο και εν γένει των συμβάσεων με παρακράτηση της κυριότητας αποτελούν εργαλεία χρηματοδότησης πάγιων στοιχείων μίας επιχείρησης με όρους παραπλήσιους του τραπεζικού δανεισμού. Στις συμβάσεις δε αυτές ο αντισυμβαλλόμενος οδικός μεταφορέας αποκτά στο τέλος της χρονικής διάρκειας της συμβατικής σχέσεως το ΦΔΧ που είναι αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

8. Ως εκ τούτου λοιπόν και κατ' ακολουθία των ανωτέρω επειδή η αυθαίρετη διαφοροποίηση της απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας ενός μεταφορέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών, μόνο με το κριτήριο της κυριότητας ή μη των ΦΔΧ που κατέχει και χρησιμοποιεί όχι μόνον θα οδηγήσει την πλειονότητα των επιχειρήσεων του κλάδου στον τερματισμό της λειτουργίας τους, αλλά επιπροσθέτως και κυρίως - όπως προαναφέρθηκε - δεν είναι νόμιμη, αίτημα της ομοσπονδίας μας είναι (όπως σας έχουμε εκθέσει και σε σχετικές προφορικές οχλήσεις μας), η αποκατάσταση της νομιμότητας με τη σαφή εξαίρεση από την υποχρέωση προσκομίσεως τραπεζικής εγγυητικής επιστολής των επιχειρήσεων που κατέχουν και θέτουν σε κυκλοφορία ΦΔΧ για τα οποία έχουν συνάψει συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης ή συμβάσεις σταδιακής αποπληρωμής του τιμήματος με παρακράτηση της κυριότητας, συνακολούθως δε να δώσετε αρμοδίως όλες τις απαιτούμενες οδηγίες στους εμπλεκόμενους φορείς κατά τροποποίηση του με αριθμό πρωτοκόλλου

Β4/42651/1448/20.06.2017 εγγράφου του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου
Σας κ. Αθ. Βούρδα.

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος



Απόστολος Κενανίδης

Ο Γενικός Γραμματέας



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης

Κοινοποίηση:

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΓΕΝ.ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- **ΓΕΝ.ΔΙΕΥΘΥΝΤΡΙΑ**, κ.Μαρία Βανιώτου

- **Δ/ΝΣΗ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟ, κ.Τριαντάφυλλο Παπατριανταφύλλου