

Αρ. Πρωτ. Α7/1107

Αθήνα, 27 Δεκεμβρίου 2019

Προς το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

- **Υπουργό**, κ. Κώστα Α. Καραμανλή
- **Υφυπουργό**, κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη
- **Γεν. Γραμματέα Μεταφορών**, κ. Νικόλαο Σταθόπουλο

Θέμα: «Οι θέσεις της ΟΦΑΕ επί της διαβούλευσης του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»

Αξιότιμοι Κύριοι,

Η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας Εμπορευματικών & Επιβατικών Μεταφορών με την διακριτική επωνυμία «ΟΦΑΕ», αποτελεί δευτεροβάθμια επαγγελματική οργάνωση, με έτος ίδρυσης το 1936, και σήμερα εκπροσωπεί 22 πρωτοβάθμια επαγγελματικά Σωματεία ανά την Ελλάδα, τα οποία αντιστοιχούν περίπου σε 4.500 ιδιοκτήτες ΦΔΧ και 2.000 ιδιοκτήτες ΤΛΔΧ. Έχοντας ως πρωταρχικό καταστατικό σκοπό την προάσπιση των συμφερόντων των Ελλήνων αυτοκινητιστών, καταθέσαμε τις θέσεις μας επί του υπό διαβούλευση νομοσχεδίου στην διαδικτυακή πλατφόρμα, έχοντας λάβει υπόψη μας και στην σχετική αιτιολογική έκθεση, και με το παρόν υπόμνημα τις θέτουμε υπόψη σας.

Α/ Επί του άρθρου 28 του Υπό Διαβούλευση Νομοσχεδίου που αφορά τροποποιήσεις του Νόμου 3887/2010, με το οποίο εισάγονται τροποποιήσεις στα άρθρα 2, 4, 5 και 10 του νόμου 3887/2010 :

Ως προς την περίπτωση γ της Υπό Διαβούλευση νέας διάταξης της παραγράφου 3:

Η νέα διάταξη της περιπτώσεως γ της αναριθμητιζόμενης παραγράφου 3 του άρθρου 2 του ν 3887/2010 αναφορικά με τις επιχειρήσεις που λειτουργούσαν υπό τις διατάξεις του προϋφιστάμενου πδ 383/1976 και οι οποίες προβλέπεται ότι θα εξακολουθούν να λειτουργούν υπό το ίδιο καθεστώς έως την 27.01.2032, χωρίς να υποχρεούνται να πληρούν τα κριτήρια του κανονισμού 1071/2009, είναι όχι μόνο νομοτεχνικά ελλιπής και αντίθετη προς τον κανονισμό 1071/2009 αλλά τίθεται χωρίς να υφίσταται κανένας δικαιολογητικός λόγος που θα μπορούσε να τη δικαιολογήσει, επιτείνοντας την υφιστάμενη σύγχυση όχι μόνο ως προς το καθεστώς λειτουργίας εν γένει των μεταφορικών επιχειρήσεων αλλά και ως προς τις προϋποθέσεις των αδειών κυκλοφορίας των ΦΔΧ που ανήκουν στις επιχειρήσεις αυτές, εισάγοντας περαιτέρω δυσμενείς διακρίσεις εις βάρος όλων των λοιπών μεταφορικών επιχειρήσεων, οι οποίες έχουν συμμορφωθεί ή έχουν λάβει όλα τα

απαιτούμενα μέτρα προκειμένου να συμμορφωθούν εντός της υφιστάμενης μεταβατικής περιόδου που λήγει την 27.01.2022 με τις επιταγές του κανονισμού 1071/2009 προς το σκοπό της πλήρωσης όλων των κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.

Πιο συγκεκριμένα, νομοτεχνικά ελλιπής είναι η διάταξη αυτή καθ' όσον δεν έχει λάβει υπόψη της τις διατάξεις των παραγράφων 2 έως και 6 του άρθρου 14 του νόμου 3887/2010, οι οποίες δεν τροποποιούνται στο Υπό Διαβούλευση Νομοσχέδιο. Επίσης είναι νομοτεχνικά ελλιπής και μη νόμιμη στο πλαίσιο που το άρθρο 15 του νόμου 3887/2010, έχει ήδη καταργήσει αφ' ενός μεν το πδ 383/1976 και αφ' ετέρου όλες οι Υπουργικές Αποφάσεις που είχαν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότησή του, και οι οποίες αντίκεινται στο περιεχόμενο των διατάξεων του νόμου 3887/2010.

Περαιτέρω, δεν έχει ληφθεί υπόψη από την υπό τροποποίηση διάταξη της περιπτώσεως γ της αναριθμητιζόμενης παραγράφου 3 του άρθρου 2 ότι το γεγονός της ύπαρξης των μεταφορικών επιχειρήσεων που συνεχίζουν να λειτουργούν χωρίς να πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, δεν αφορά μόνο το ζήτημα της αδειοδότησης των επιχειρήσεων αυτών ως μεταφορικών επιχειρήσεων αλλά και διάφορα επιμέρους μεν αλλά πολύ σημαντικά ζητήματα, όπως αυτά της διαφορετικής ρύθμισης ως προς την έκδοση των αδειών κυκλοφορίας των ΦΔΧ που ανήκουν στις επιχειρήσεις αυτές και των προϋποθέσεων κυκλοφορίας τους, συμπεριλαμβανομένου του ζητήματος της έλκυσης ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων.

Όπως αντιλαμβανόμαστε με την Υπό Διαβούλευση ως άνω διάταξη να μεν οι επιχειρήσεις αυτές δεν θα μπορούν να εκδώσουν νέες άδειες κυκλοφορίας για νέα ΦΔΧ, έχουν όμως τη δυνατότητα (α) να μεταβιβασθούν σε αυτές ΦΔΧ με άδειες εκδοθείσες πριν την έναρξη ισχύος του ν 3887/2010 ή έως την 27.01.2012, (β) να μεταβιβάσουν τα ΦΔΧ που τους ανήκουν με τις εκδοθείσες ήδη άδειες σε μεταφορικές επιχειρήσεις που πληρούν ήδη τα κριτήρια του οδικού μεταφορέα και (γ) πλέον με τη νέα Υπό Διαβούλευση διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 10 του νόμου 3887/2010 έχουν τη δυνατότητα ακόμη και να αντικαταστήσουν τα ΦΔΧ που κατέχουν – κατόπιν αποχαρακτηρισμού - με νέα ΦΔΧ , τα οποία όμως θα κυκλοφορούν υπό τις προϋφιστάμενες του νόμου 3887/2010 άδειες.

Ως εκ τούτου λοιπόν οι επιχειρήσεις αυτές που λειτουργούν υπό ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς καθώς με βάση το άρθρο 5 του πδ 383/1976 στις επιχειρήσεις αυτές η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου και η εισφορά περιουσιακών στοιχείων, απαλλάσσονται παντός φόρου, τέλους ή δικαιώματος υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, τα δικαιώματα συμβολαιογράφων, όπου απαιτούνται συμβολαιογραφικές πράξεις μεταβίβασης, τα δικαιώματα υποθηκοφυλάκων, μειώνονται εις το ήμισυ. Οι ως άνω συναλλαγές απαλλάσσονται τελών χαρτοσήμου. Επίσης οι ως άνω απαλλαγές εφαρμόζονται και επί συγχωνεύσεως ή μετατροπής των μεταφορικών αυτών επιχειρήσεων, ενώ επιπλέον οι επιχειρήσεις αυτές δύνανται να δανειοδοτούνται από τα πιστωτικά ιδρύματα της ημεδαπής με ευνοϊκούς όρους. Τέλος δε στις επιχειρήσεις αυτές που διενεργούν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές με βάση την άδεια τους αναγνωρίζεται δικαίωμα εκπτώσεως ποσοστού 3% επί των ακαθαρίστων εισπράξεων, άνευ υποχρεώσεως τηρήσεως δικαιολογητικών, προκειμένου να υπολογισθεί το εισόδημα τους που υπόκειται σε φόρο εισοδήματος. Αντιλαμβάνεται λοιπόν κανείς ότι με την εν λόγω διάταξη της περιπτώσεως γ της αναριθμητιζόμενης παραγράφου 3 του άρθρου 2 σε συνδυασμό με το Υπό Διαβούλευση άρθρο 10 του νόμου 3887/2010 δίδεται η δυνατότητα όχι μόνο συνέχισης της διακρίσεως αυτής αλλά έτι περαιτέρω ανανέωσης του στόλου τους

και μεταβίβασης σε αυτές ήδη κυκλοφορούντων έως την 27.01.2012 ΦΔΧ χωρίς να ζητείται κανένα οικονομικό εχέγγυο πλήρωσης αντίστοιχης οικονομικής επιφάνειας.

Τέλος θα πρέπει να επισημανθεί ότι μία επιπλέον διάκριση που υφίσταται υπέρ των εν λόγω επιχειρήσεων και εις βάρος των λοιπών που πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα είναι ότι σε περίπτωση μίσθωσης οχήματος από μεταφορική επιχείρηση που πληροί τις προϋποθέσεις του ν. 3887/2010 πρέπει να υποβάλλεται (α) η άδεια οδικού μεταφορέα και (β) και απόδειξη της κατάλληλης οικονομικής επιφάνειας κατά τη θεώρηση του μισθωτηρίου από την αρμόδια Δ/ση Μεταφορών των Περιφερειακών Ενοτήτων (βλ. εγκύκλιο Β1/8535/980/16.03.2012). Αντίστοιχη υποχρέωση δεν υφίσταται για τις μεταφορικές επιχειρήσεις που εξακολουθούν να λειτουργούν χωρίς τη πλήρωση των κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.

Ως προς τη νέα Υπό Διαβούλευση διάταξη της παρ. 7:

Στις ως άνω μεταφορικές επιχειρήσεις υπάγονται και οι επιχειρήσεις που σύμφωνα με το π.δ 383/1976 τους έχει δοθεί άδεια διενέργειας νομαρχιακών μεταφορών. Οι νομαρχιακοί μεταφορείς μετά την 27.01.2012 μπορούσαν να διενεργούν εθνικές μεταφορές ή εθνικές και διεθνείς μεταφορές (βλ. εγκύκλιο Β1/ 47832/4533/11-10-2010) μόνο εφόσον διέθεταν κατάλληλη άδεια ασκήσεως επαγγέλματος και είχαν αντικαταστήσει το έντυπο της άδειας κυκλοφορίας των ΦΔΧ, ώστε στο σχετικό πεδίο να αναγράφει αντίστοιχα «εθνικές» ή «εθνικές και διεθνείς μεταφορές». Η αντικατάσταση της άδειας κυκλοφορίας εν προκειμένω ήταν υποχρεωτική ακόμα και για τις περιπτώσεις που εξαιρούσε το πδ 346/2001 και έπρεπε να λάβει χώρα έως 27.01.2012. (βλ. εγκύκλιο Β1 /8535/980/16.03.2012). Η προθεσμία αυτή έλαβε κατά το παρελθόν αλληπάλληλες παρατάσεις, η τελευταία δε παράταση δόθηκε με την εγκύκλιο Β1/47203/2253/13.01.2016 ήταν έως 30.06.2016. Παρά το γεγονός αυτό και ενώ για 2 ½ και πλέον έτη οι εν λόγω μεταφορείς που δεν είχαν συμμορφωθεί με τις ως άνω διατάξεις διεξήγαγαν παρανόμως μεταφορικό έργο – συνθήκη γνωστή τόσο στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών όσο και στο Υπουργείο Σας -, με τη νέα Υπό Διαβούλευση διάταξη της παραγράφου 7 του άρθρου 2 του νόμου 3887/2010 δίδεται στους μεταφορείς αυτούς μία επιπλέον ευκαιρία νομιμοποίησης της δραστηριότητάς τους έως την 27.01.2022, χορηγώντας τους για το μεσοδιάστημα προσωρινή άδεια εθνικών μεταφορών.

Με δεδομένο δε ότι στο άρθρο 2 παρ. 6 τελευταίο εδάφιο του νόμου 3887/2010 προβλέπεται ότι «Οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια να διεξάγουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν το δικαίωμα να διεξάγουν και εθνικές οδικές μεταφορές, με την ίδια άδεια, οι δε επιχειρήσεις που διεξάγουν εθνικές μεταφορές έχουν δικαίωμα να διεξάγουν και διεθνείς μεταφορές, θα πρέπει να προστεθεί στην παράγραφο 7 του άρθρου 2 ότι για τους νομαρχιακούς μεταφορείς με προσωρινή άδεια δεν ισχύει το τελευταίο εδάφιο της παρ 6 (αναριθμητιζόμενη παράγραφος 3) του άρθρου 2

Έτσι όμως περαιτέρω κατά δυσμενή διάκριση προς τις λοιπές μεταφορικές επιχειρήσεις που έχουν δικαίωμα πρόσβασης στο επάγγελμα των εμπορευματικών μεταφορών η νέα Υπό Διαβούλευση διάταξη προβλέπει ότι «Για την αντικατάσταση και την ανάκληση των αδειών Φ.Δ.Χ. νομαρχιακών μεταφορών σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του άρθρου δεν αποτελεί προϋπόθεση η ασφαλιστική ενημερότητα της μεταφορικής επιχείρησης».

Αρκεί βεβαίως εδώ να σας υπενθυμίσουμε ότι στις περιπτώσεις ακόμη και ακινησίας ΦΔΧ απαιτείται ασφαλιστική ενημερότητα της οικείας επιχείρησης, ανεξάρτητα αν στο άρθρο 5Α του νόμου 3887/2010 προβλέπεται ότι «Η μεταφορική επιχείρηση

μπορεί να θέτει σε προσωρινή ακινησία Φ.Δ.Χ. που διαθέτει. Για το σκοπό αυτόν καταθέτει την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες του Φ.Δ.Χ. στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διακοπή ασφαλιστικών υποχρεώσεων του μεταφορέα κατά τη διάρκεια της προσωρινής ακινησίας». Συνεπώς η αντικατάσταση του στόλου των επιχειρήσεων των πρώην νομαρχιακών μεταφορών χωρίς την απαίτηση να είναι οι εν λόγω επιχειρήσεις ασφαλιστικά ενήμερες εισάγει μία επιπλέον δυσμενή μη νόμιμη διάκριση χωρίς παράλληλη σχετική ρύθμιση και του θέματος της μη σύνδεσης της προσωρινής ακινησίας του ΦΔΧ με ζητήματα ασφαλιστικών υποχρεώσεων.

Όπως γνωρίζετε το άρθρο 5Α του νόμου 3887/2010, όπως αυτό προστέθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 121 του νόμου 4199/2013 ορίζει ότι «Η μεταφορική επιχείρηση μπορεί να θέτει σε προσωρινή ακινησία Φ.Δ.Χ. που διαθέτει. Για το σκοπό αυτόν καταθέτει την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες του Φ.Δ.Χ. στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τη διακοπή ασφαλιστικών υποχρεώσεων του μεταφορέα κατά τη διάρκεια της προσωρινής ακινησίας». Επίσης στην παράγραφο 23 του άρθρου 106 του νόμου 4199/2013 ορίζεται ότι «Οι διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 121 του παρόντος νόμου εφαρμόζονται αναλόγως και για την ακινησία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων».

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του νόμου 4199/2013 η επέκταση του θεσμού της προσωρινής ακινησίας και στα ΦΔΧ είχε ως σκοπό «την παροχή ευελιξίας στις μεταφορικές επιχειρήσεις για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων και των οικονομικών τους υποχρεώσεων εν όψει και της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας. Η διάταξη παρέχει τη δυνατότητα καθορισμού της διαδικασίας με την οποία θα διακόπτονται ορισμένες ασφαλιστικές υποχρεώσεις των οδικών μεταφορέων κατά τη διάρκεια της προσωρινής ακινησίας».

Περαιτέρω, κατ' εξουσιοδότηση των ως άνω διατάξεων, εξεδόθη η Υ.Α Φ10035/2523/131/12.09.2016 (ΦΕΚ Β 2896/2016) δια της οποίας ορίστηκαν οι όροι και οι προϋποθέσεις θέσης σε προσωρινή ακινησία Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης και Επιβατικού οχήματος, κατά το άρθρο 121 του Νόμου 4199/2013. Σύμφωνα με την ως άνω ΥΑ, οι μεταφορικές επιχειρήσεις που έχουν στην ιδιοκτησία τους ΦΔΧ ή ΕΔΧ δύνανται να καταθέτουν προσωρινά την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες των οχημάτων στην αρμόδια υπηρεσία της Περιφέρειας, όπου τηρείται ο φάκελος του οχήματος, αιτούμενες ταυτόχρονα να τεθούν τα οχήματα αυτά σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας, το οποίο για τα ΦΔΧ δύναται να έχει διάρκεια από τρεις (3) μήνες έως τρία (3) έτη, ενώ για τα ΕΔΧ δύναται να έχει διάρκεια από τρεις (3) μήνες έως ένα (1) έτος. Κατά το άρθρο 2 της ως άνω ΥΑ, βασική συνέπεια της θέσεως ΦΔΧ ή ΕΔΧ σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας είναι η εξαίρεση από την υποχρεωτική ασφάλιση στον Ο.Α.Ε.Ε (ΕΦΚΑ). κατά τη διάρκεια ισχύος του καθεστώτος αυτού.

Παρά το γεγονός όμως ότι οι συγκεκριμένες διατάξεις είχαν ως στόχο τη δυνατότητα καλύτερου οικονομικού προγραμματισμού για τις επιχειρήσεις του κλάδου των οδικών μεταφορών, εντούτοις οι ειδικότερες προϋποθέσεις που θέτουν για την εξαίρεση από την υποχρεωτική ασφάλιση καταλήγουν να έχουν τα αντίθετα από τα σκοπούμενα από το νομοθέτη αποτελέσματα, καθώς οδηγούν τις επιχειρήσεις του κλάδου και δη τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς οχημάτων ΔΧ σε οικονομική ασφυξία και παύση της επαγγελματικής τους δραστηριότητας.

Διότι κατ' αρχήν η παράγραφος 3α του άρθρου 2 της ανωτέρω ΥΑ προβλέπει ότι η θέση σε προσωρινή ακινησία έχει ως επακόλουθο την εξαίρεση από την υποχρεωτική ασφάλιση για την περίοδο της θέσεως του οχήματος σε προσωρινή ακινησία, μόνον όταν έχουν εξοφληθεί ή ρυθμιστεί τυχόν καθυστερούμενες ασφαλιστικές οφειλές, σε περίπτωση δε επιχείρησης (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) που διαθέτει περισσότερα από ένα ιδιόκτητα οχήματα, η εξαίρεση από την καταβολή των τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών ισχύει μόνον στην περίπτωση που όλα τα ΦΔΧ ή ΕΔΧ τεθούν σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας.

Περαιτέρω, ειδικά στις μεταφορικές επιχειρήσεις με ΦΔΧ η θέση σε προσωρινή ακινησία οχήματος τους, δεν δύναται να συνεπάγεται την εξαίρεση από την υποχρέωση καταβολής των τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών, εφόσον, η επιχείρηση (είτε φυσικό είτε νομικό πρόσωπο) μισθώνει κάποιο έτερο ΦΔΧ για τη συνέχιση της λειτουργίας της. Μάλιστα, όπως προκύπτει από την παράγραφο 3α του άρθρου 2 της ως άνω ΥΑ, για την ευεργετική συνέπεια της εξαιρέσεως από την υποχρεωτική ασφάλεια, η επιχείρηση που ζητά τη θέση οχήματος / οχημάτων σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας δεν θα πρέπει καν να διαθέτει μετοχές ή εταιρικά μερίδια σε άλλες επιχειρήσεις του κλάδου, παρεκτός και αν και τα οχήματα των εταιρειών αυτών έχουν τεθεί και αυτά σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας.

Δεδομένης της οικτρής οικονομικής κατάστασης της συντριπτικής πλειονότητας των επιχειρήσεων του κλάδου, λόγω μεταξύ άλλων και των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών οφειλών τους και των υπέρογκων τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών που πρέπει να καταβάλουν, η κατά τα ανωτέρω ρύθμιση του μέτρου της θέσεως των οχημάτων ΔΧ σε προσωρινή ακινησία καθίσταται κενό περιεχομένου, καθώς κατ' αποτέλεσμα οδηγεί στην οριστική παύση της λειτουργίας των επιχειρήσεων του κλάδου (συνέπεια που είναι αντίθετη με τα διαλαμβανόμενα τόσο στο άρθρο 121 όσο και στο άρθρο 106 του νόμου 4199/2013) και συνακολούθως στη μη δυνατότητα της εκ μέρους τους πληρωμής των καθυστερούμενων ασφαλιστικών εισφορών.

Διότι οι επιχειρήσεις του κλάδου, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί, δεν έχουν τη δυνατότητα να αποπληρώσουν προηγούμενες ασφαλιστικές τους υποχρεώσεις, όταν η εκδοθείσα υπουργική απόφαση, συνδέει άμεσα τη θέσπιση εξαίρεσης από την υποχρέωση καταβολής των τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών με τη θέση όλων των ιδιόκτητων ή μισθωμένων οχημάτων τους σε καθεστώς ακινησίας, ή πολλών δε μάλλον με την εξόφληση ή τη ρύθμιση όλων των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών τους.

Περαιτέρω, ο εκάστοτε υπόχρεος (νομικό ή φυσικό πρόσωπο) που έχει υπαγάγει όχημα ΔΧ σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας και ταυτόχρονα δεν έχει εξοφλήσει ή έχει απολέσει έστω και μία δόση της ρύθμισης στην οποία έχει υπαχθεί, υφίσταται ως συνέπεια τη διακοπή της χορηγηθείσας εξαιρέσεως καταβολής ασφαλιστικών εισφορών για τα οχήματα που έχουν τεθεί σε προσωρινή ακινησία. Μάλιστα στις περιπτώσεις αυτές, σύμφωνα με την ως άνω ΥΑ, ο υπόχρεος οφείλει να καταθέσει εκ νέου αίτηση εξαίρεσης από την υποχρεωτική καταβολή ασφαλιστικών εισφορών, αφού προβεί σε νέα ρύθμιση ή στην ολοσχερή εξόφληση των ήδη ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών οφειλών του, υποβάλλοντας νέα αίτηση εξαίρεσης από την καταβολή ασφαλιστικών εισφορών για το υπολειπόμενο χρονικό διάστημα ακινησίας, ενώ όμως ταυτόχρονα καθίστανται απαιτητές όλες οι ασφαλιστικές εισφορές για το ενδιάμεσο χρονικό διάστημα υπαγωγής στο καθεστώς προσωρινής ακινησίας, ότε και απωλέσθηκε κάποια δόση της ρύθμισης.

Επιπρόσθετα, η σύμφωνα με τα ανωτέρω ρύθμιση του καθεστώτος θέσεως οχημάτων ΔΧ σε προσωρινή ακινησία καθίσταται ακόμη ποιο δυσμενής και

δυσανάλογη για τις επιχειρήσεις του κλάδου των οδικών μεταφορών, καθώς (α) θεσπίζει ίδιους όρους και προϋποθέσεις υπαγωγής σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας και για τα ΦΔΧ ή ΕΔΧ που έχουν καταστραφεί από φυσική ή άλλη αιτία και (β) οδηγεί στην πλήρη αδυναμία κάθε νομικού ή φυσικού προσώπου του κλάδου που έχει ληξιπρόθεσμες ασφαλιστικές εισφορές, να τις αποπληρώσει είτε μεταβιβάζοντας την κυριότητα είτε την εκμετάλλευση ή χρήση οχήματος ΔΧ σε άλλον εξ ολοκλήρου ή κατά ποσοστό. Κι αυτό διότι σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ 3 του πδ 258/2005 ορίζεται ότι «Κάθε ιδιοκτήτης Δ.Χ. αυτοκινήτου που μεταβιβάζει κατόπιν οριστικού συμβολαίου την κυριότητα ή χρήση και εκμετάλλευση του αυτοκινήτου του σε άλλον, είτε εξ ολοκλήρου, είτε κατά ποσοστό, υποχρεούται να προσκομίζει στο συμβολαιογράφο ή στην αρμόδια Δημόσια Αρχή και βεβαίωση του Ο.Α.Ε.Ε. περί πλήρους εξόφλησης των υποχρεώσεων του από πάσης φύσεως οφειλές, ανεξάρτητα αν αυτές έχουν κεφαλαιοποιηθεί και καταβάλλονται σε δόσεις. Συνεπώς, από την ΥΑ περί θέσης οχημάτων ΔΧ σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας και το π.δ 258/2005 προκύπτουν τα εξής:

(i) εάν το όχημα κάποιου αυτοαπασχολούμενου οδηγού ή επιχείρησης (τράκτορας ή ρυμουλκούμενο) καταστραφεί από κάποιο ενδεχόμενο ατύχημα ή λόγω παλαιότητας ή από άλλη αιτία και απαιτείται εκ του λόγου αυτού η αντικατάστασή του, μπορεί ο ιδιοκτήτης του να θέσει το μεν το κατεστραμμένο όχημα σε προσωρινή ακινησία υπό την προϋπόθεση ότι έχει τουλάχιστον ρυθμίσει τις ασφαλιστικές του εισφορές και αποπληρώνει τις σχετικές δόσεις, σε περίπτωση όμως που θέλει να προβεί στην αγορά άλλου οχήματος, προαπαιτούμενο για να συνεχίσει τη δραστηριότητά του, θα πρέπει όχι μόνον να έχει ρυθμίσει άλλα και να προβεί στην πλήρη εξόφληση όλων των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών του, πράγμα που όπως γίνεται αντιληπτό δεν είναι εφικτό υπό τις παρούσες οικονομικές συνθήκες.

(ii) εάν οιοσδήποτε αυτοαπασχολούμενος οδηγός ή επιχείρηση θέλει να θέσει όχημα ΔΧ που διαθέτει σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας, προκειμένου να εξαιρεθεί από τις ασφαλιστικές εισφορές της περιόδου της προσωρινής ακινησίας και ταυτόχρονα να μεταβιβάσει την κυριότητα, χρήση ή εκμετάλλευση έτερου ιδιόκτητου οχήματος του, προκειμένου να είναι σε θέση με το χρηματικό αντίτιμο που θα λάβει να εκπληρώσει ληξιπρόθεσμες ασφαλιστικές υποχρεώσεις του, δεν δύναται να προβεί σε οιαδήποτε πράξη μεταβίβασης κυριότητας, χρήσης ή εκμετάλλευσης του οχήματος του, εάν προγενέστερα δεν έχει προβεί σε πλήρη εξόφληση των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών του.

Κατ' ακολουθία των ανωτέρω θέση της ΟΦΑΕ είναι η τροποποίηση του άρθρου 5Α του νόμου 3887/2010 προκειμένου να εισαχθεί σχετική ρύθμιση στο ίδιο το άρθρο και όχι να προβλέπεται απλώς η έκδοση κατ' εξουσιοδότησης ΥΑ που να προβλέπει τα εξής:

(α) Η υπαγωγή στο καθεστώς προσωρινής ακινησίας των οχημάτων ΔΧ και η συνεπεία αυτής εξαίρεση από την υποχρέωση καταβολής ασφαλιστικών εισφορών για την περίοδο ακινησίας να θεσπισθεί στο άρθρο αυτό χωρίς να συνδέεται με την εξόφληση ή τη ρύθμιση των υφιστάμενων ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών του ιδιοκτήτη του οχήματος. Περαιτέρω δε θα αποτελούσε πολύ σημαντικό και ευεργετικό για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου και τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς μέτρο, το πάγωμα των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών τους εισφορών κατά το διάστημα θέσεως των οχημάτων τους σε ακινησία.

(β) Σε κάθε περίπτωση, και όλως επικουρικός αναφέρουμε ότι θα πρέπει η μη έγκαιρη καταβολή έστω και μίας δόσης της ρύθμισης των ληξιπρόθεσμων

ασφαλιστικών εισφορών του ιδιοκτήτη του οχήματος να μην επιφέρει τη διακοπή της υπαγωγής στο καθεστώς προσωρινής ακινησίας και συνακολούθως την υποχρέωση αναδρομικής καταβολής των ασφαλιστικών εισφορών. Η διακοπή υπαγωγής του καθεστώτος προσωρινής ακινησίας θα πρέπει να προϋποθέτει τη μη εμπρόθεσμη καταβολή τουλάχιστον 12 δόσεων της σχετικής ρύθμισης του ασφαλιζόμενου, σε κάθε δε περίπτωση η υποβολή νέας αίτησης υπαγωγής σε καθεστώς ακινησίας να αίρει αναδρομικά από το χρόνο υποβολής της πρώτης σχετικής αιτήσεως την όποια υποχρέωση καταβολής ασφαλιστικών εισφορών.

Ποιες αλλαγές προτείνει η ΟΦΑΕ ως προς τις τροποποιήσεις των άρθρων 4 και 5 του νόμου 3887/2010:

Επί του άρθρου 5: Σε συνέχεια της καταργήσεως της παραγράφου 1 του άρθρου 4 του νόμου 3887/2010 θα πρέπει στην περίπτωση Β της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του νόμου που αναφέρεται στην άδεια οδικού μεταφορέα να συμπληρωθεί με την αναφορά όλων των κριτηρίων πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως τα κριτήρια αυτά προκύπτουν από τον κανονισμό 1071/2009. Διαφορετικά με την αναφορά μόνο στο ζήτημα της οικονομικής επιφάνειας στο άρθρο αυτό δημιουργείται σύγχυση για το ποια είναι εν τέλει τα κριτήρια αυτά μετά και την κατάργηση της οδηγίας που ενσωματώνει ο νόμος 436/2001 από τον κανονισμό 1071/2009.

Ποιες επιπλέον αλλαγές θα πρέπει να γίνουν στο νόμο 3887/2010 σύμφωνα με την άποψη της ΟΦΑΕ:

Ως προς το άρθρο 14 του νόμου 3887/2010: Θα πρέπει να τροποποιηθεί η παράγραφος 2 που αναφέρεται σε Άδεια Οδικών Μεταφορών. Επίσης θα πρέπει να υπάρξει μία διευκρινιστική διάταξη σε σχέση με ποιες διατάξεις ΥΑ που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του πδ 383/1976 ίσχυαν έως την μεταβατική περίοδο της παραγράφου 1 του άρθρου 14 και ποιες εξακολουθούν να ισχύουν και κατά τη μεταβατική περίοδο της παραγράφου 3 του άρθρου 14. Η επισήμανση αυτή λαμβάνει χώρα καθώς με διαδοχικές εγκυκλίους και Υπουργικές Αποφάσεις του Υπουργείου Μεταφορών αναφέρονται αντιφατικές θέσεις (βλ. Εγκύκλιο Β1 53534/5213/19.11.2010, Β1/ 47832/4533/11-10-2010, Β1/8535/980/16.03.2012)

Τέλος θα πρέπει να επισημανθεί ότι δεν είναι ορθό ενώ το άρθρο 4 παρ 2 του νόμου 3887/2010 να προβλέπει ότι ΦΔΧ που τίθενται σε κυκλοφορία στο όνομα μεταφορικών επιχειρήσεων που συστήνονται μετά την έναρξη του νόμου 3887/2010 είναι κατηγορίας EURO V ή μεταγενέστερων οδηγιών, εντούτοις τα ΦΔΧ που ήδη κυκλοφορούσαν κατά την έναρξη ισχύος του 3887/2010 όταν μεταβιβάζονται οι νέοι κάτοχοι πρέπει να τα αντικαταστήσουν με νεότερης τεχνολογίας τουλάχιστον EURO IV (άρθρο 14 παρ. 3).

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως η ΟΦΑΕ καλωσορίζει την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ν.3887/2010 ως προς το θέμα της απόδειξης του ύψους της οικονομικής επιφάνειας για την έκδοση της ΑΟΜ, η οποία αποτελούσε πάγια απαίτησή μας.

B/ Επί του άρθρου 30 του Υπό Διαβούλευση Νομοσχεδίου που αφορά τροποποιήσεις του Νόμου 3446/2006 στα άρθρα 1, 4Α, 4Β και προστίθεται νέο άρθρο 4Γ στο νόμο 3446/2006:

Το θέμα της τροποποίησης του ν. 3446/2006, ο οποίος σήμερα παρουσιάζει πολλά κενά για την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού συστήματος ελέγχου για την πάταξη της παράνομης μεταφοράς η οποία πλήττει τον κλάδο των

οδικών μεταφορών εδώ και δεκαετίες, σημειώνοντας μεγάλες ζημιές τόσο για τους Έλληνες επαγγελματίες οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε αυτόν όσο και για την εθνική μας οικονομία, έχει αποτελέσει αντικείμενο πολλών συζητήσεων τα τελευταία έτη μεταξύ των οργάνων της Πολιτείας αλλά και της ΟΦΑΕ, η οποία έχει καταθέσει πολλές σχετικές προτάσεις, καθώς επίσης έχοντας καταθέσει βέλτιστες πρακτικές που ακολουθούν άλλα Κ-Μ, όπου χρησιμοποιούνται σύγχρονες μέθοδοι και ηλεκτρονικοί εξοπλισμοί και vans για την πλέον αποτελεσματική διενέργεια ελέγχων. Παράλληλα, θα πρέπει να αναφερθούμε και στην σημαντική εργασία η οποία έγινε στα πλαίσια λειτουργίας της της Ομάδας Εργασίας η οποία συγκροτήθηκε με την Β4/64236/1862/22-8-2018 (ΑΔΑ: Ω334465ΧΘΞ-ΔΟΔ) απόφαση του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για την υλοποίηση της Δράσης 18 με τίτλο: «Καθιέρωση ενός στιβαρού συστήματος road enforcement (καθοδόν ελέγχων)» του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την Εφοδιαστική και η οποία κατέληξε σε μία τελική εισήγηση την οποία κατέθεσε προς τον Γ.Γ. Μεταφορών στις 6-4-19 και στην οποία περιλαμβάνονται σημαντικές προτάσεις προς την βελτίωση συστήματος καθοδόν ελέγχων και οι οποίες δεν έχουν ληφθεί υπόψη στο υπό διαβούλευση νομοσχέδιο.

Επί του υπό διαβούλευση νομοσχεδίου η ΟΦΑΕ προτείνει τις κάτωθι αλλαγές ως προς τις τροποποιήσεις του άρθρου 1 του νόμου 3446/2006:

Επί της συγκρότησης και της στελέχωσης των Κλιμακίων Ελέγχων (παράγραφοι 2 και 10 του άρθρου 1 του νόμου 3446/2006).

η πρόταση της ΟΦΑΕ ως προς την τροποποίηση του Υπό Διαβούλευση άρθρου 1 του νόμου 3446/2006 είναι η εξής

(α) Τροποποίηση της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του Νόμου 3446/2006 ώστε η στελέχωση των ΜΚΕ να προβλέπει (i) Έναν (1) εκπρόσωπο της Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών ή Κ.Τ.Ε.Ο. της οικείας Περιφερειακής Ενότητας, (ii) ένα (1) όργανο του Τμήματος Τροχαίας ή της υπηρεσίας που ασκεί καθήκοντα Τροχαίας ή ένα όργανο του Λιμενικού Σώματος, εφόσον ο έλεγχος διενεργείται σε περιοχή αρμοδιότητάς του, (iii) έναν (1) τελωνιακό υπάλληλο, ιδίως για τον έλεγχο του χρησιμοποιημένου καυσίμου, δεδομένου ότι παρατηρείται έντονα σε φορτηγά αυτοκίνητα ταξινόμησης τρίτων χωρών και ιδίως των βαλκανικών χωρών και χωρών του πρώην ανατολικού μπλοκ να χρησιμοποιούν πετρέλαιο αφορολόγητο, θέρμανσης, ναυτικό ή με λάδια αντί για πετρέλαιο κίνησης. Καθώς επίσης, και για τον έλεγχο των τελωνιακών εγγράφων που το συνοδεύουν, (iv) έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης (Φυτοπαθολογική υπηρεσία) για τον αντίστοιχο έλεγχο αγροτικών και κτηνιατρικών προϊόντων για την διαπίστωση της τήρησης των κανόνων υγιεινής κατά την μεταφορά και ψύξη αυτών και την αποτροπή βλάβης της δημόσιας υγείας, (v) έναν (1) υπάλληλο Δ.Ο.Υ για τον πλήρη έλεγχο των τιμολογίων και την αντιστοίχιση τους με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα, των ΤΠΥ του αυτοκινητιστή (φορτωτική), ή του CMR, κλπ. (vi) έναν (1) εκπρόσωπο της Επιθεώρησης Εργασίας για τον έλεγχο της νομιμότητας της σχέσης εργασίας οδηγού και εργοδότη, καθώς και (vii) πλήρη ηλεκτρονικό εξοπλισμό με van, όπως ισχύει στις χώρες της Ε.Ε.

(β) Κατάργηση της διάταξης της υφιστάμενης παραγράφου 10 του άρθρου 1 του νόμου 3446/2006 ως προς την ειδική συγκρότηση κλιμακίων στις παραμεθόριες περιοχές υπό την αιγίδα των οικείων Δήμων.

Επί του τρόπου επιβολής και είσπραξης των προστίμων (παράγραφος 8 – αναριθμιζόμενη παράγραφος 7 του νόμου 3446/2006)

Η διάταξη αυτή θα πρέπει να καταργηθεί και να θεσπιστεί αφ' ενός μεν δυνατότητα επί τόπου καταβολής του προστίμου και αφ' ετέρου σε διαφορετική περίπτωση η ακινητοποίηση του οχήματος, όπως δηλαδή συμβαίνει σε όλα τα λοιπά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς περαιτέρω να δίδεται δυνατότητα για περαιτέρω εξουσιοδότηση του θέματος και πρόβλεψη λιγότερων ημερών κυκλοφορίας του οχήματος, υπέχοντος η καταλογιστική του προστίμου πράξη θέση στοιχείων κυκλοφορίας.

Επιπλέον η απαγόρευση της εξόδου από τη χώρα είναι ρύθμιση κενής περιεχομένου ειδικά ως προς τα αλλοδαπά οχήματα καθώς, όπως πολύ καλά γνωρίζουμε όλοι, το Ελληνικό Κράτος ως κράτος μέλος της ΕΕ έχει πολλές μη φυλασσόμενες διόδους εξόδου, από τις οποίες ένα ΦΔΧ μπορεί να εξέλθει της Ελληνικής Επικράτειας χωρίς να προηγηθεί η καταβολή του επιβληθέντος προστίμου.

Το μέτρο της ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση παράβασης και καταλογισμού διοικητικού προστίμου θα μπορούσε να έχει αποτελέσματα υπό τρεις προϋποθέσεις (α) ειδικό εξοπλισμό των ΜΚΕ και στελέχωσή τους με υπάλληλο Δ.Ο.Υ που θα έχει αρμοδιότητα επί τόπου είσπραξης του προστίμου, (β) με εξορθολογισμό των ποσών των προστίμων και (γ) με διαμόρφωση / καθορισμό ειδικών χώρων στους οποίους τα ΦΔΧ θα μπορούν να μεταφέρονται μέχρι την πληρωμή των προστίμων. Επίσης θα πρέπει να προβλεφθεί είτε με την υπό τροποποίηση διάταξη είτε με κατ' εξουσιοδότηση ΚΥΑ, η δυνατότητα μεταφόρτωσης των προϊόντων σε περίπτωση μεταφορών ευαλλοίωτων αγαθών.

Η επί τόπου καταβολή των επιβληθέντων διοικητικών προστίμων θα πρέπει να ρυθμιστεί ως υποχρεωτική για τα αλλοδαπά οχήματα, όπως συμβαίνει σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και δυνητικά για τα ελληνικά οχήματα (λόγω της δυνατότητας του Δημοσίου να βεβαιώσει και να εισπράξει μέσω των διαδικασιών διοικητικής εκτέλεσης τα ποσά αυτά και μεταγενέστερα) χωρίς σε κάθε περίπτωση να θίγεται το δικαίωμα όλων των παραβατών να προσφύγουν στα διοικητικά δικαστήρια.

Προτεινόμενη εξαίρεση: Να εξαιρούνται της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος ως μέσο εξασφάλισης πληρωμής του προστίμου τα Ελληνικά Τουριστικά λεωφορεία που διενεργούν εκδρομές πολυήμερες εξωτερικού όσο και για αυτά που εκτελούν διεθνείς τακτικές λεωφορειακές γραμμές ώστε να είναι σε θέση να μεταβούν στον προορισμό τους διότι σε αντίθετη περίπτωση αντικατάστασης του λεωφορείου θα επιφέρει τρομερές καθυστερήσεις τόσο στο πρόγραμμα της εκδρομής αλλά και στο ωρολόγιο πρόγραμμα της διεθνούς γραμμής εξωθώντας τον οδηγό εκτός ωραρίου καθώς επισύροντας ενδεχομένως ποινές για την μη ορθή τήρηση ωραρίου της γραμμής και το σημαντικότερο ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού που ταξιδεύει καθώς και όσων αναμένουν στις στάσεις για την επιβίbasή τους. Τα ΔΧ τουριστικά λεωφορεία με προορισμό το εξωτερικό θα πρέπει να εξαιρεθούν καθώς σας επισημαίνουμε η συγκεκριμένη διάταξη ως έχει έρχεται σε σύγκριση με την πρόβλεψη του άρθρου 29 του Ν.4530/2018 ότι στα οχήματα ΔΧ δεν αφαιρούνται τα στοιχεία κυκλοφορίας.

Γ. Ποιες αλλαγές προτείνει η ΟΦΑΕ επί του άρθρου 4Α του νόμου 3446/2006

(βλ. κατωτέρω προτάσεις ΟΦΑΕ Δ2)

Δ. Ποιες άλλες αλλαγές προτείνει η ΟΦΑΕ επί άλλων άρθρων που δεν έχουν τεθεί Υπό Διαβούλευση

Δ1. Επί του άρθρου 2 του νόμου 3446/2006

Λόγω της κατάργησης της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων και του ΣΔΟΕ, Θα πρέπει να τροποποιηθεί η περίπτωση (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 2 και να δοθεί σχετική αρμοδιότητα στην ΑΑΔΕ καθώς και η περίπτωση (β) της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του νόμου. Επίσης θα πρέπει να καταργηθεί η περίπτωση (στ) της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του νόμου που δίνει σχετική αρμοδιότητα **στα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου Δήμων Παραμεθόριων Περιοχών.**

Δ2. Επί του άρθρου 4B του νόμου 3446/2006

Το άρθρο 4β προβλέπει την έκδοση μίας σειράς ΚΥΑ που θα προβλέπουν τη συγκεκριμενοποίηση των παραβάσεων που θα υπάγονται στις τέσσερις κατηγορίες που προβλέπονται στο άρθρο 4^Α. Επισημαίνεται ότι από το 2008 έως και σήμερα αυτές οι ΚΥΑ δεν έχουν εκδοθεί με αποτέλεσμα, με βάση τη μεταβατική διάταξη της παραγράφου 3 του οικείου άρθρου να εφαρμόζονται το πριν από την τροποποίηση αρχικό άρθρο 4 του νόμου αυτού, το οποίο περιλαμβάνει παρωχημένες διατάξεις που παραπέμπουν σε πάρα πολλές περιπτώσεις σε κατηργημένες διατάξεις της Εθνικής και Ευρωπαϊκής Έννομης τάξης. Για το λόγο αυτό καθίσταται επιβεβλημένη στο πλαίσιο της οικείας Διαβούλευσης και ταυτόχρονα με την τροποποίηση των οικείων διατάξεων να τεθούν υπό διαβούλευση και οι σχετικές ΚΥΑ του άρθρου 4B ώστε να ολοκληρωθεί έστω και μετά την πάροδο 14 ετών το κανονιστικό πλαίσιο των παραβάσεων αυτών και να είναι σαφείς και κατανοητές (όχι μόνο από τον κλάδο των οδηγών και αυτοκινητιστών αλλά πρωτίστως από τα μέλη των ελεγκτικών μηχανισμών) ποια είναι τα κριτήρια και οι προϋποθέσεις μίας παράβασης που επιφέρει διοικητικές κυρώσεις.

Επιπλέον, είναι πολύ σημαντικό να δοθούν σαφείς οδηγίες ως προς την συνυπευθυνότητα του υπεύθυνου φόρτωσης και την επιβολή διοικητικού προστίμου σε αυτόν καθώς στις περιπτώσεις διεθνών μεταφορών κάτι τέτοιο μπορεί εύκολα να αποτελέσει πρόβλημα στην διεκπεραίωση των διοικητικών διαδικασιών και στην καταβολή του προστίμου από τον υπεύθυνο φόρτωσης, καθώς σε περιπτώσεις φορτίων groupage όπου εμπλέκονται πολλοί διαφορετικοί υπεύθυνοι φόρτωσης, οι οποίοι είναι εγκατεστημένοι σε αλλοδαπές χώρες κι επομένως τόσο η επιβολή όσο και η καταβολή του προστίμου καθίσταται δύσκολη ως αδύνατη. Σε αυτές τις περιπτώσεις ζημιωμένος καθίσταται ο ιδιοκτήτης του οχήματος, ο οποίος προκειμένου να αποδεσμεύσει το όχημά του και τα νομιμοποιητικά του έγγραφα θα επωμίζεται το κόστος του προστίμου και για λογαριασμό του υπεύθυνου φόρτωσης πέρα από το ποσό που αναλογεί στον ίδιο. Αυτές οι δυσκολίες θα πρέπει να προληφθούν από τις διατάξεις του ν.3446/06 όπως αυτός θα τροποποιηθεί μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου.

Τέλος, πρόστιμα τα οποία είναι κατά αποκλειστικότητα από αμέλεια/υπαιτιότητα του οδηγού να μην καταλογίζονται στον ιδιοκτήτη (πχ όταν ο οδηγός δεν φέρει μαζί του 28 ημερών ταχογράφους, όταν παρκάρει παράνομα πχ Ρ40, εάν τοποθετήσει λάθος φύλλο ταχογράφου κλπ) αντιλαμβανόμενοι ότι ο ιδιοκτήτης δεν φταίει και δεν είναι ορθό να του καταλογισθεί πρόστιμο χωρίς να είναι υπαίτιος.

Γ/ Επί του άρθρου 31 του υπό Διαβούλευση Νομοσχεδίου που αφορά τροποποιήσεις του άρθρου 3 του νόμου 1010/1980, όπως έχει αντικατασταθεί/ τροποποιηθεί από την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του νόμου 2801/2000:

Διεθνείς μεταφορές με βάση τον κανονισμό 1072/2009 είναι μεταξύ άλλων **και οι μεταφορές που διεξάγονται με φορτίο με αφετηρία κράτη μέλη και προορισμό τρίτες χώρες ή αντίστροφα.**

Παρά ταύτα οι μεταφορές αυτές διέπονται ακόμη σε μεγάλο βαθμό από διεθνείς διμερείς συμφωνίες **μεταξύ των κρατών μελών και των τρίτων χωρών.** Όπως λοιπόν προκύπτει από την 3η αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 1072/2009, **ο τελευταίος δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στο τμήμα εκείνο της διαδρομής του κράτους μέλους όπου φορτώνονται ή στο κράτος μέλος που εκφορτώνονται τα εμπορεύματα μέχρι να συναφθούν σχετικές συμφωνίες απ' ευθείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις τρίτες χώρες.** Στις περιπτώσεις αυτές ο κανονισμός 1072/2009 θα εφαρμόζεται **μόνο στα κράτη μέλη διέλευσης.**

Εν γένει μέχρι να συνάψει τέτοιες συμφωνίες η ΕΕ με τρίτες χώρες, οι διατάξεις αντίστοιχων διμερών συμφωνιών μεταξύ κρατών μελών & τρίτων χωρών για μεταφορές με σημείο αναχώρησης ένα κράτος μέλος & προορισμό μια τρίτη χώρα ή αντιστρόφως **δεν θίγονται.**

Επίσης δεν θίγονται διατάξεις συμφωνιών για τις μεταφορές, με αφετηρία ένα κράτος μέλος & προορισμό τρίτη χώρα και αντιστρόφως, **οι οποίες περιλαμβάνονται σε διμερείς συμφωνίες μεταξύ κρατών μελών και επιτρέπουν, είτε δυνάμει αδειών είτε δυνάμει ελεύθερου καθεστώτος, τις φορτώσεις και εκφορτώσεις σε ένα κράτος μέλος από μεταφορείς μη εγκατεστημένους σε αυτό το κράτος μέλος.**

Στις περιπτώσεις των συνδυασμένων μεταφορών δεν έχουμε αυτή την εξαίρεση.

Επίσης με βάση την εγκύκλιο Β4/14315/1589/9.10.2012 (σημείωση 7) του Υπουργείου Μεταφορών επί λέξει αναφέρεται ότι «το αρχικό ή τελικό οδικό σκέλος συνδυασμένης μεταφοράς πραγματοποιείται από τον ίδιο οδικό μεταφορέα, με οχήματα ιδιόκτητα ή μισθωμένα κατ' άρθρο 3 πδ 91/1988 και συνεπώς όχι με έλξη.

Συνεπώς με την προτεινόμενη κατάργηση της περίπτωσης γ της παρ.1 του άρθρου 3 του ν.1010/1980 όπως αυτό έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, τίθεται ζήτημα ως προς την υφαρπαγή μεταφορικού έργου των Ελλήνων μεταφορέων όταν η Ελλάδα είναι χώρα διέλευσης μίας διεθνούς μεταφοράς μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας και ως εκ τούτου εφαρμόζεται η παράγραφος 6 του άρθρου 4 του Κανονισμού 1072/2009. Συμπερασματικά, **η ΟΦΑΕ είναι αντίθετη με την προτεινόμενη κατάργηση.**

Δ/ Επί του **άρθρου 32** του υπό Διαβούλευση Νομοσχεδίου που αφορά τροποποίηση άρθρων 26 και 30 του ν. 4611/2019

Η ΟΦΑΕ καλωσορίζει κι αποδέχεται την προτεινόμενη τροποποίηση των άρθρων 26 και 30 του ν. 4611/2019.

Ε/ Επί του **άρθρου 33** του υπό Διαβούλευση Νομοσχεδίου που αφορά τροποποίηση του άρθρου 80 του ν. 4144/2013

Η ΟΦΑΕ καλωσορίζει κι αποδέχεται την προτεινόμενη τροποποίηση του άρθρου 80 του ν. 4144/2013 με την προσθήκη που αφορά τους εργοδότες επαγγελματιών οδηγών ως εξής «...Ο εργοδότης που απασχολεί οδηγούς φορτηγών αυτοκινήτων ή τουριστικών λεωφορείων υποχρεούται να καταχωρεί τα στοιχεία του προηγούμενου εδαφίου στο τέλος κάθε εβδομαδιαίας περιόδου εργασίας.», για τους λόγους που πολύ σωστά αναφέρονται στην αιτιολογική έκθεση.

ΣΤ/ Επί του **άρθρου 34** του υπό Διαβούλευση Νομοσχεδίου με το οποίο ορίζονται οι διατάξεις για την μίσθωση ανάριθμων οχημάτων.

Όπως πολλές φορές έχει καταθέσει η ΟΦΑΕ σε επίσημες τοποθετήσεις της προς τους θεσμικούς φορείς, η εν λόγω ρύθμιση προσδίδει μία ευελιξία στην διενέργεια του μεταφορικού έργου μερικών μεταφορικών επιχειρήσεων, κυρίως μεγάλου μεγέθους, καθώς τους δίνει την δυνατότητα να καλύψουν βραχυπρόθεσμες ή/και εποχικές ανάγκες που ενδεχομένως προκύπτουν, χωρίς να χρειαστεί να προβούν σε αγορά νέων ΦΔΧ. Αυτό είναι αποδεκτό και από την ΟΦΑΕ, θα πρέπει να τονίσουμε όμως πως σε καμία περίπτωση η εν λόγω διάταξη δεν αποτελεί λύση στο χρόνιο και βασικό πρόβλημα του κλάδου σχετικά με την γηραιότητα του εθνικού στόλου οχημάτων, όπως πολλές φορές υπονοείται. Η μίσθωση ανάριθμων οχημάτων δεν αποτελεί εναλλακτική λύση στην αδυναμία επενδύσεων σε οχήματα νέας τεχνολογίας πιο φιλικά προς το περιβάλλον από τις ελληνικές μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς πως σήμερα ο μέσος όρος ιδιοκτησίας οχήματος ανά εταιρεία ανέρχεται στα 1,2 οχήματα, έτσι ώστε να γίνει αντιληπτό πως οι Έλληνες αυτοκινητιστές δεν θα παροπλίσουν τα γηρασμένα οχήματά τους προκειμένου να προβούν σε μισθώσεις νεότερων οχημάτων. Το σημαντικό πρόβλημα της ανανέωσης του στόλου των οχημάτων θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ξεχωριστά και με ιδιαίτερη σοβαρότητα από την Ελληνική Πολιτεία, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως το περιβάλλον και η οδική ασφάλεια!

Τέλος, ζητούμε την ολική εξαίρεση από την εν λόγω διάταξη των Τουριστικών Λεωφορείων Δημοσίας Χρήσης, ο αριθμός των οποίων σήμερα υπερκαλύπτει το υπάρχον μεταφορικό έργο κι επομένως δεν υπάρχει «χώρος» στην αγορά για την εισαγωγή νέων μισθωμένων οχημάτων. Το θέμα της γηραιότητας του στόλου των ΤΛΔΧ είναι όμοιο με αυτό των ΦΔΧ και θα πρέπει επίσης να αντιμετωπιστεί ξεχωριστά.

Ζ/ Επί του **άρθρου 35** του υπό Διαβούλευση Νομοσχεδίου με το οποίο καθορίζονται τροποποιήσεις του ν. 2963/2001 (Α' 268) για την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία

Σύμφωνα με τον ΕΚ1370/2007 άρθρο 8 παρ.2 ορίζεται ρητώς «...η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σιδηροδρομικώς ή οδικώς, συμμορφώνεται προς το άρθρο 5 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα. Εντός των έξι μηνών που ακολουθούν το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου στην οποία περιγράφεται η εφαρμογή της σταδιακής ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 5. Βάσει των εκθέσεων προόδου των κρατών μελών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα απευθυνόμενα προς τα κράτη μέλη». Δυστυχώς μέχρι σήμερα όμως η ελληνική Πολιτεία δεν έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα συμμόρφωσης με τις απορρέουσες από τον Κανονισμό υποχρεώσεις του ελληνικού κράτους, αλλά αντί αυτού έχει προβεί σε ενέργειες κρατικής χρηματοδότησης των υφιστάμενων παρόχων αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών (ΚΤΕΛ) σε παραβίαση της υποχρέωσης για σταδιακή ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού. Ως εκ τούτου προκύπτουν και οι κάτωθι

θέσεις της ΟΦΑΕ ως προς το άρθρο 35 του υπό διαβούλευση νομοσχεδίου, το οποίο θα έπρεπε να αποτελεί ένα βήμα μπροστά προς την συμμόρφωση της χώρας μας και όχι ένα βήμα πίσω, καθιστώντας την σταδιακή ανάθεση ακόμα πιο μακρινή:

– Παράγραφος 1

Θα πρέπει να διευκρινηστεί και να οριστεί ξεκάθαρα ο σκοπός των ΚΤΕΛ, ο οποίος είναι αποκλειστικά η εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου Υπεραστικών γραμμών και αυτό μόνο με τα υπεραστικά λεωφορεία και σε καμία περίπτωση δεν περιλαμβάνει οποιοδήποτε άλλο έργο οδικών συγκοινωνιών, το οποίο ανήκει ανήκει σε άλλο φορέα επιβατικών μεταφορών, όπως είναι τα ΔΧ ειδικά τουριστικά λεωφορεία.

– Παράγραφος 2 (γ)

Υπεραστικά λεωφορεία δεν μπορεί να έχουν συνεργασία για σιδηροδρομικές, αεροπορικές ή ναυτιλιακές εταιρίες για μεταφορές διότι υποκλέπεται το έργο ΤΛΔΧ.

– Παράγραφος 2 (ε)

Δεν μπορεί να είναι δυνατή από υπεραστικά λεωφορεία η εκτέλεση κάθε άλλου είδους μεταφορικού έργου. Υπάρχει η δυνατότητα και όλα τα ΚΤΕΛ να έχουν στην κατοχή τους τουριστικά λεωφορεία που μόνο με αυτά να εκτελούν άλλο είδος μεταφοράς.

Σε κάθε περίπτωση απαγόρευση οποιασδήποτε άλλης μεταφοράς των υπεραστικών λεωφορείων εκτός της υπεραστικής συγκοινωνίας και αποκλειστικά μόνο αυτής.

– Άρθρο 10

Υπάρχει νομοθεσία για τους όρους μεταφοράς Δημοτικής συγκοινωνίας. Σε καμία περίπτωση υπεραστικά λεωφορεία δεν πρέπει να μισθώνονται για μεταφορικό έργο εκτός της υπεραστικής συγκοινωνίας διότι υποκλέπτουν το έργο άλλων μεταφορικών μέσων και είναι αθέμιτος ανταγωνισμός απέναντι των άλλων μέσων.

– Άρθρο 12, Παράγραφος 3

Δεν πρέπει να δοθεί καμία χρηματοδότηση διότι οποιαδήποτε ενίσχυση υπέρ των ΚΤΕΛ είναι αθέμιτος ανταγωνισμός έναντι των ειδικών ΔΧ τουριστικών λεωφορείων.

– Άρθρο 12, Παράγραφος 5 (β)

Να συμπληρωθεί, εκτός το αστικό ή το υπεραστικό λεωφορείο που τίθεται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία σε αντικατάσταση κυκλοφορούντος λεωφορείου και είναι καινούργιο ή μεταχειρισμένο ηλικίας έως 5 ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου να απαλλάσσεται των τελών κυκλοφορίας επί μία τριετία από το έτος ταξινόμησής του, του έτους αυτού συμπεριλαμβανομένου να ισχύει και για τα ΤΛΔΧ.

Πρόσθετες προτάσεις ΟΦΑΕ:

Βάση της ίσης και δίκαιης μεταχείρισης θα πρέπει όλα τα ΔΧ λεωφορεία υπεραστικά και τουριστικά να έχουν τα ίδια τέλη κυκλοφορίας, το ίδιο ΦΠΑ, τις ίδιες ενισχύσεις – επιχορηγήσεις – επιδοτήσεις προς αποφυγή του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Γιατί να μην επιδοτηθούν και τα ΔΧ τουριστικά λεωφορεία για αντικατάσταση του στόλου με νέα λεωφορεία EURO 5-6 χαμηλών εκπομπών ρύπων, με φυσικό αέριο, υβριδικά, ηλεκτρικά.

Δύο και τρεις φορές έχουν επιδοτηθεί τα υπεραστικά λεωφορεία των ΚΤΕΛ καθώς και ο εκσυγχρονισμός υποδομών των ΚΤΕΛ επιτρέποντάς τους να λειτουργούν σε

χαμηλά κόστη πάντα εις βάρος των ΔΧ τουριστικών λεωφορείων προσφέροντας καλύτερες προσφορές. Κάτι τέτοιο προέρχεται από την χρηματοδότηση, την οικονομική ενίσχυση, τη δυνατότητα δημιουργίας πρατήριου καυσίμων με καύσιμα χαμηλού κόστους, χαμηλά τέλη κυκλοφορίας υφαρπάζοντας το έργο των τουριστικών λεωφορείων.

Δυστυχώς, αντί να εφαρμοστεί η κοινή εγκύκλιος των Υπουργείων Μεταφορών και Τουρισμού 8673/7-5-19 εγκύκλιος για τις σχολικές εκδρομές (μισής και ημερήσιας) που είναι έργο μόνο των τουριστικών γραφείων με τουριστικά λεωφορεία, προχωρήσατε σε νέα απαράδεκτη αυθαίρετη ερμηνεία του Ν.711/77 επιχειρώντας να δοθεί το έργο στα υπεραστικά λεωφορεία.

Η/ Επί του **άρθρου 41** του υπό Διαβούλευση Νομοσχεδίου με το οποίο καθορίζονται ρυθμίσεις για τα ειδικά τουριστικά λεωφορεία

– Παράγραφος 1 (γ)

Τα τουριστικά λεωφορεία ΔΧ καθώς και τα υπεραστικά αποσύρονται της κυκλοφορίας μετά την συμπλήρωση 27 ετών από το έτος κατασκευής του πλαισίου, του έτους αυτού μη συμπεριλαμβανομένου. Το ίδιο πρέπει να ισχύει και για τα Σχολικά Λεωφορεία των Ιδιωτικών εκπαιδευτηρίων διότι πρώτον και από θέμα ασφάλειας, μεταφέρουν μαθητές και δεύτερον κυκλοφορούν εντός των πόλεων με μεγάλους ρύπους καθώς επίσης το ίδιο όριο ηλικίας θα πρέπει να ισχύει για κάθε κατηγορία λεωφορείων (π.χ. μεταφοράς προσωπικού, δημοτικά λεωφορεία κλπ) για λόγους οδικής ασφάλειας καθώς και για περιβαλλοντικούς λόγους.

Επίλογος

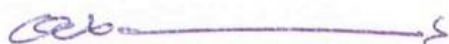
Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο το οποίο διέπει τις οδικές μεταφορές χρήζει επικαιροποίησης και βελτιώσεων καθώς πολλά και σημαντικά θέματα παραμένουν ασαφή και μη εφαρμόσιμα, δημιουργώντας συνθήκες στρέβλωσης της αγοράς, αθέμιτου ανταγωνισμού καθώς και απώλειας δημοσίων εσόδων. Η ΟΦΑΕ έχει καταθέσει πάρα πολλές νομοθετικές προτάσεις προς κάθε αρμόδιο Υπουργείο και χαιρετίζει κάθε προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση. Θα πρέπει όμως σε κάθε περίπτωση οι προσπάθειες αυτές να διασφαλίζουν την βελτίωση των υπάρχοντων συνθηκών και να αποτελούν ένα βήμα μπροστά για τον κλάδο και όχι να αποτελούν ρυθμιστικές διατάξεις μιας άλλης παλαιότερης εποχής όπου οι ανάγκες της αγοράς ήταν εντελώς διαφορετικές.

Παραμένουμε πάντα στην διάθεσή σας για επιπλέον πληροφορίες ή/και τυχόν διευκρινήσεις.

Μετά τιμής,
Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος

Ο Γενικός Γραμματέας



Απόστολος Κεσανίδης



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης

Κοινοποίηση:

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

- **Γεν.Δ/ντη Μεταφορών**, κ. Ανδρέα Πολλάκι
- **Δ/ντρια Εμπ/κών Μεταφορών**, κα Ασπασία Γκουρβέλου
- **Δ/ντη Επιβατικών Μεταφορών**, κ. Γεώργιο Πατσιαβό