



Αρθ. Πρωτ.: Α6/0431

Αθήνα, 12/07/2022

Προς:

Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών

Υπουργό, κ.Κωνσταντίνο Καραμανλή

Υφυπουργό, κ.Μιχαήλ Παπαδόπουλο

Θέμα: Ν.3887/2010 – άρθ.14 παρ.3 και 1 – Μεταβιβάσεις ΦΔΧ μετά την 27^η Ιουλίου 2022

Αξιότιμοι κ.κ. Υπουργοί,

Σε συνέχεια της υπ'αριθμόν Β1/οικ.217728/08.07.22 εγκυκλίου του ΥΜΕ, εκφράζουμε με την παρούσα επιστολή την δυσαρέσκειά μας, καθώς για ακόμα μια φορά τίθενται σε ισχύ μέτρα που αφορούν τον κλάδο των οδικών μεταφορών, χωρίς να προηγηθεί διάλογος με τους αρμόδιους φορείς εκπροσώπησης της ίδιας της αγοράς, όπως είναι η ΟΦΑΕ! Έπειτα, από αντίστοιχη σχετική διαμαρτυρία μας για το ίδιο ζήτημα τον Δεκέμβριο του 2021 και με την μετέπειτα δημοσίευση της υπ'αριθμόν Β1/οικ.18827/21.01.22 εγκυκλίου, σύμφωνα με την οποία δόθηκε αναβολή στην εφαρμογή του αρθ.14 παρ.3. του ν.3887/2010, θεωρήσαμε πως η πολιτική ηγεσία του ΥΜΕ είχε αφουγκραστεί τις ανάγκες της αγοράς των οδικών μεταφορών και θα έδινε μια εύλογη χρονική παράταση στην εφαρμογή της εν λόγω διάταξης. Μόλις έξι μήνες μετά, διαπιστώνουμε πως το συμπέρασμα αυτό ήταν εσφαλμένο και προς απογοήτευσή μας διαπιστώνουμε για ακόμα μια φορά πως οι ανάγκες του κλάδου μας δεν αποτελούν προτεραιότητα για το ίδιο του Υπουργείο που τον εκπροσωπεί, ενώ παράλληλα η έννοια του διαλόγου και της διαβούλευσης παραμένει άγνωστη!

Δεν μας δίνεται άλλη επιλογή, πέρα από την **εκ νέου υποβολή του αιτήματος της ΟΦΑΕ για τριετή παράταση της εφαρμογής του άρθρου 14, παρ. 3 του ν.3887/2010 που αφορά την υποχρεωτική αντικατάσταση των οχημάτων σε οχήματα τεχνολογίας EURO IV κι άνω, έπειτα από μεταβίβαση.**

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την υπ'αριθμον Β1/οικ 347707/03.12.21 εγκύκλιο της Δ/νσης σας, σε περίπτωση μεταβίβασης μετά τις 27

Ιανουαρίου 2022 άδειας ΦΔΧ που είχε εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του ν.3887/2010, ο νέος κάτοχος υποχρεούται να αντικαταστήσει το όχημα με άλλο, νεότερης τεχνολογίας κατηγορίας εκπομπών καυσαερίων τουλάχιστον EURO IV.

Δεδομένου ότι τα οχήματα κατηγορίας EURO3 και κάτω αποτελούν δυστυχώς την πλειοψηφία του ελληνικού στόλου ΦΔΧ – κυρίως στις εθνικές μεταφορές - κρίνεται σκόπιμο να δοθεί **τριετής** παράταση της εφαρμογής της διάταξης αυτής του ν.3887/2010, καθώς θα βρεθούν σε δύσκολη θέση πολλοί από τους συναδέλφους μας. Είναι πραγματικά λυπηρό να συζητάμε λίγο πριν την έναρξη του έτους 2022 για οχήματα κατηγορίας EURO3 και κάτω, δυστυχώς όμως είναι η ζοφερή πραγματικότητα της ελληνικής αγοράς μεταφορών. Με δεδομένο ότι ο κλάδος μας δεν έχει τύχει καμίας οικονομικής ενίσχυσης μέχρι σήμερα, κι ενώ το μείζον ζήτημα της ανανέωσης στόλου συζητείται εδώ και πάρα πολλά έτη χωρίς όμως αποτέλεσμα μέχρι σήμερα, θεωρείται αυτονόητο ότι πριν την εξώθηση των επαγγελματιών σε οικονομικό αδιέξοδο με την απαξίωση των παλαιών οχημάτων τους, θα πρέπει πρωτίστως να δοθούν κίνητρα και μια ευκαιρία για την αναγκαία ανανέωσή τους πριν εφαρμοστεί το μέτρο.

Απορίας άξιο δε ότι ήδη δόθηκε παράταση ισχύος στην εφαρμογή των μεταβατικών διατάξεων του ν.3887/2010 που αφορούν την λειτουργία των μεταφορικών επιχειρήσεων με μορφή ΙΜΕ με την οποία ευνοείται ένας ελάχιστος αριθμός εναπομείναντων εταιρειών που αντιστοιχεί στο 2% της αγοράς - παρότι υπήρξε η αρνητική αντίδραση της ΟΦΑΕ - καθώς σχεδόν το 98% είχε συμμορφωθεί με την εν λόγω μεταβατική διαταξη του ν.3887/10, και είναι ελάχιστοι εκείνοι που συνεχίζουν να διατηρούν ΙΜΕ-ΕΠΕ. Στον αντίποδα, δεν λήφθηκε αντίστοιχα καμία ανάλογη πρωτοβουλία για την παράταση εφαρμογής του εν λόγω μέτρου, το οποίο αφορά τον μεγαλύτερο αριθμό ΦΔΧ και αντιστοίχως των ιδιοκτητών τους, που αντιστοιχούν στο 60% και πλέον της αγοράς, στους οποίους δεν έχουν δοθεί κίνητρα για την αγορά νέων οχημάτων εδώ και πάρα πολλά έτη, όπως έχει συμβεί σε άλλα Κ-Μ. Παραδειγμα, η Ιταλία όπου πριν 20 περίπου έτη δόθηκαν κίνητρα της τάξης των 25.000ευρώ για την επιδότηση της απόσυρσης ενός παλαιού οχήματος, τα οποία επενδύνθηκαν είτε στην αγορά νέου οχήματος, ή ακόμα και απόσυρσης των ιδιοκτητών από το επάγγελμα.

Εν κατακλείδι, η εφαρμογή της διάταξης αυτής θίγει τα συμφέροντα των αυτοκινητιστών η οποίοι δεν έχουν την δυνατότητα επένδυσης σε οχήματα νέας τεχνολογίας, καθώς και σε εκείνους που βρίσκονται λίγο πριν την λήξη της επαγγελματικής τους δραστηριότητας ως μεταφορείς και πλέον δεν τους δίνεται καν η δυνατότητα εκμετάλλευσης του οχήματός τους καθώς δεν θα μπορούν να το μεταβιβάσουν πριν παύσουν την λειτουργία τους.

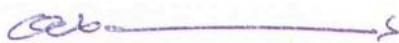
Θεωρούμε απαραίδεκτη την εφαρμογή της διάταξης αυτής στην σημερινή ελληνική αγορά που βρίσκεται σε δεινή κατάσταση τόσο από οικονομικής πλευράς όσο και σε επίπεδο ηλικίας του εθνικού μας στόλου. Η ΟΦΑΕ θα σταθεί αρωγός – όπως ήδη κάνει εδώ και μια 5ετία τουλάχιστον έχοντας θέσει την ανάνεωση στόλου σε βασική προτεραιότητα εργασίας - σε κάθε προσπάθεια της Πολιτείας να κινητοποιήσει την αγορά σε ανανέωση των οχημάτων, δίνοντας τα κατάλληλα εργαλεία και λαμβάνοντας τα σωστά βήματα μέχρι την άσκηση περαιτέρω οικονομικών πιέσεων στους επαγγελματίες.

Παραμένουμε στην διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω συνεργασία.

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος

Ο Γενικός Γραμματέας



Απόστολος Κενανίδης



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης

Κοινοποίηση:

- 1. Το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών**
 - **Γεν. Γραμματέα Μεταφορών**, κ. Ιωάννη Ξιφάρá
 - **Αν. Γεν. Δ/ντη Μεταφορών**, κ. Γεώργιο Πατσιαβό
 - **Δ/νση Οδικών Εμπ/κών Μεταφορών**, κα Ασπασία Γκουρβέλου
- 2. Το Υπουργείο Ανάπτυξης & Επενδύσεων**
 - **Αν. Υπουργό**, κ. Νικόλαο Παπαθανάση
 - ο **Προϊσταμένη Υπηρεσίας Ανάπτυξης Εφοδιαστικής**, κα Αλεξάνδρα Νάσσου
 - ο **Εθνικό Συμβούλιο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας Ε.Α.**, Πρόεδρο, κ. Αθανάσιο Ζηλιασκόπουλο
- 3. Το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών**
Πρόεδρο, κ. Γιάννη Χατζηθεοδοσίου
- 4. Το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης**
Πρόεδρο, κ. Μιχαήλ Ζορπίδη
- 5. Ελληνικό Επιμελητηριακό Επιχειρηματικό Σύνδεσμο Μεταφορών, ΕΕΣΥΜ, Πρόεδρο**, κ.Μιχάλη Αδαμαντιάδη
- 6. Πανελλήνια Ένωση Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς, ΠΕΕΔ**
Πρόεδρο, κ.Δημήτρη Κιούση
- 7. Σύνδεσμο Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδας, ΣΕΒΕ**
Πρόεδρο, κ. Συμεών Διαμαντίδη
- 8. Σωματεία Μέλη της ΟΦΑΕ**
- 9. Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης**