

# Οι προτάσεις της ΟΦΑΕ στο νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια που περιέχει διατάξεις για τις εμπορευματικές μεταφορές

2019/12/30 07:01 στην κατηγορία LOGISTICS

Η ΟΦΑΕ κατέθεσε τις [επίσημες θέσεις](#) της επί του νομοσχεδίου του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα υδατοδρόμια, στο οποίο περιέχονται και κρίσιμα θέματα των οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών.

Η Ομοσπονδία χαιρετίζει κάποια άρθρα του νομοσχεδίου, ενώ κάποια άλλα, όπως την χρονομίσθωση οχημάτων κρατά αποστάσεις.

Οι προτάσεις της ΟΦΑΕ σε κάποια από τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου είναι οι εξής:

## **Άρθρο 28 - Τροποποίηση άρθρων 2, 4, 5 και 10 του ν. 3887/2010**

Οι αναφορές στις προτεινόμενες τροποποιήσεις του ν. 3887/10 είναι εκτενείς και αφορούν αρκετά σημεία του που χρήζουν περεταίρω εξέτασης και προσοχής.

Αξίζει να αναφερθούμε στην 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 απαίτηση της ΟΦΑΕ](#).

Συγκεκριμένα, τροποποιείται η διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 5 του ν 3887/2010 ως προς το θέμα της απόδειξης του ύψους της οικονομικής επιφάνειας για την έκδοση άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα.

Δηλαδή ενώ μέχρι σήμερα η οικονομική επιφάνεια αποδεικνύονταν μόνο με βεβαίωση τραπεζικού υπολοίπου ή με εγγυητική επιστολή τράπεζας, πλέον μπορεί να αποδεικνύεται και με κάποιους από τους ακόλουθους τρόπους με γραμμάτιο παρακαταθήκης του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων ή με τους ετήσιους λογαριασμούς της μεταφορικής επιχείρησης επικυρωμένους από ελεγκτή ή από δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο ή με με ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης από επιχείρηση ιδιωτικής ασφάλισης που δραστηριοποιείται νόμιμα στην Ελλάδα.

Οι ως άνω τρόποι απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας τίθενται ανεξάρτητα αν η

μεταφορική επιχείρηση έχει στην κυριότητα της ΦΔΧ ή το μισθώνει.

### **Άρθρο 30 - Τροποποίηση άρθρων 1, 4Α και 4Β και προσθήκη άρθρου 4Γ του ν.3446/2006 (Α' 49) (παραβάσεις και κυρώσεις)**

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.

### **Άρθρο 32 - Τροποποίηση άρθρων 26 και 30 του ν. 4611/2019 (ασφαλιστική ενημερότητα για μεταβιβάσεις ΦΔΧ)**

Η ΟΦΑΕ καλωσορίζει τις εν λόγω τροποποιήσεις με τις οποίες καταργείται η υποχρέωση υποβολής Αποδεικτικού ασφαλιστικής ενημερότητας για μεταβίβαση αυτοκινήτου Δ.Χ.

### **Άρθρο 33 - Τροποποίηση άρθρου 80 του ν. 4144/2013 (τροποποίηση ωραρίου εργασίας των υπαλλήλων στο ΕΡΓΑΝΗ)**

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.».

Η ρύθμιση είναι επιβεβλημένη λόγω της φύσης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών, όπου το ωράριο εργασίας των οδηγών διαφοροποιείται διαρκώς, ακόμα και κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του δρομολογίου, για εξωτερικούς λόγους όπως οι κυκλοφοριακές και οι καιρικές συνθήκες ή για εμπορικούς λόγους, όπως η ακύρωση δρομολογίου.

Για αυτούς τους λόγους οι μεταφορικές επιχειρήσεις συχνά αδυνατούν να συμμορφωθούν με την υποχρέωση προηγούμενης δήλωσης των μεταβολών στα στοιχεία απασχόλησης των οδηγών, αφού οι αλλαγές δεν είναι γνωστές εκ των προτέρων.

Εξάλλου, στις οδικές μεταφορές ο έλεγχος του ωραρίου και της οργάνωσης της εργασίας των οδηγών είναι δυνατός μέσω της συσκευής ελέγχου (ταχογράφος) του κανονισμού (ΕΕ) 165/2014, ο οποίος βρίσκεται επί του οχήματος και καταγράφει όλα τα κρίσιμα στοιχεία (οδήγηση, ανάπαυση, άλλη εργασία) που επιτρέπουν τον πλήρη και αποτελεσματικό έλεγχο σε πραγματικό χρόνο.

#### **Άρθρο 34 - Χρονομίσθωση 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.