
Αυτές τις προτάσεις κατέθεσαν ΠΣΧΕΜ και ΟΦΑΕ στο νομοσχέδιο του υπουργείου Μεταφορών. Οι επισημάνσεις στις διατάξεις για τις οδικές μεταφορές

2020/01/31 09:03 στην κατηγορία LOGISTICS

ΠΣΧΕΜ και ΟΦΑΕ κατέθεσαν τις προτάσεις τους στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής στην οποία συζητήθηκε το νομοσχέδιο του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τα υδατοδρόμια, το οποίο περιέχει και αρκετές διατάξεις για τις οδικές μεταφορές.

Επιμέλεια: Φώτης Φωτεινός

Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε επί της αρχής και στη συνέχεια, ακολουθεί η συζήτηση επί των άρθρων.

Οι επισημάνσεις του ΠΣΧΕΜ, όπως κατατέθηκαν στη Βουλή

-Άρθρο 28

Στο άρθρο 28 στην παρ. 4 περίπτωση Β του αρχικού Σχεδίου, δίνετε το δικαίωμα στις εταιρείες του Νόμου 383/1976 (Α82), ΙΜΕ-ΕΠΕ να συνεχίσουν την λειτουργία τους για (20) επιπλέον χρόνια από την λήξη της μεταβατικής περιόδου. Δυστυχώς, μετά από παρεμβάσεις ισχυρών κύκλων την αποσύρατε.

Η συγκεκριμένη διάταξη έδινε το δικαίωμα στους αυτοκινητιστές να συνεχίσουν να είναι οργανωμένοι και να δίνουν θέσεις εργασίας σε αρκετούς εργαζομένους και απλά να φορολογούνται όπως όλοι οι ελεύθερου επαγγελματίες.

Με την κατάργηση της διάταξης, θα διαλυθούν ως οντότητα, οι ίδιοι μεν θα συνεχίσουν να φορολογούνται με το ίδιο καθεστώς αλλά θα χαθούν πάρα πολλές θέσεις εργασίας.

Εάν το ζητούμενο είναι να επικρατήσουν οι ανταγωνιστές των ΙΜΕ ΕΠΕ, και να χαθούν οι θέσεις εργασίας, αφήστε το ως έχει. Όμως το σωστό είναι να επανέλθει η

αρχική διάταξη για να συνεχίσουν να λειτουργούν οι ΙΜΕ ΕΠΕ οργανωμένα και να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας.

-Άρθρο 29 παρ. 7

Να τροποποιηθεί ως εξής: Αντί της αναφοράς αποκλειστικά και μόνο υλικά συσκευασίας, να αναφέρει για τη μεταφορά υλικών συσκευασίας και εξαρτήματα του ελκυστήρα και της ρυμούλκας.

-Στο άρθρο 30

Στις ποινές που προβλέπονται στο άρθρο 4Α, να προστεθεί παράγραφος Ε Ιδιαίτερα για την παράβαση του κανονισμού 3118/1993/Ε.Κ. παράνομο καμποτάζ, (ενδομεταφορές), επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή τον μισθωτή και στον υπεύθυνο φόρτωσης πρόστιμο (5) πέντε χιλιάδων ευρώ στον καθένα.

-Άρθρο 31

Στην παράγραφο 1 περίπτωση 1 αποδεικτικό ασφαλιστικής ενημερότητας για μεταβίβαση αυτοκινήτου ΔΧ. Η παράγραφος αυτή συνεχίζει την μεροληπτική εις βάρος των ιδιοκτητών ΔΧ διακοπή της επιχείρησης αφού επιβάλλει όρους εξόφλησης στον ΕΦΚΑ για την πώληση αυτοκινήτων ΔΧ.

Εμείς προτείνουμε να τροποποιηθεί ως εξής. Ειδικά για την αποξένωση ΔΧ αυτοκινήτου χορηγείται βεβαίωση οφειλής. Το ποσό που αναγράφεται στο τιμολόγιο πώλησης παρακρατείται και αποδίδεται στους οικείους φορείς.

Το υπόλοιπο χρεωστικό ποσό εάν υπάρχει να εξοφλείται με τις πάγιες ή τις εκάστοτε ευεργετικές διατάξεις. Η πρόταση αυτή δεν αποτελεί εξαίρεση αλλά ισχύει για το σύνολο των ελευθέρων επαγγελματιών.

Στο τέλος της παραγράφου 2, του άρθρου 31, να προστεθεί και η παράγραφος 8 του άρθρου 19, του Νόμου 4530/2018, (Α73), και η συγκεκριμένη διάταξη να ισχύει τόσο για τους ιδιοκτήτες φορτηγών Δ.Χ. όσο και για τους ιδιοκτήτες Λεωφορείων Δ.Χ. όπως ισχύει για τα ΤΑΞΙ, γιατί δεν είναι δυνατόν ένα μέτρο που ισχύει για το σύνολο των συνταξιούχων που επιθυμούν να εργαστούν να έχουν το δικαίωμα αυτό, όπως και οι ιδιοκτήτες των ΤΑΞΙ και να εξαιρούνται οι ιδιοκτήτες Φορτηγών και Λεωφορείων παραβιάζοντας την αρχή της ισότητας και του ίδιου δικαιώματος.

Οι επισημάνσεις της ΟΦΑΕ, όπως κατατέθηκαν στη Βουλή

-Άρθρο 28

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις επί του άρθρου 2 του ν.3887/10 οι οποίες, αφορούσαν την παράταση λειτουργίας των ΙΜΕ-ΕΠΕ, δεν συμπεριληφθηκαν στο κατατεθέν ν/σ.

-Άρθρο 31

Το άρθρο αυτό δεν συμπεριληφθηκε καθόλου στο τελικό σχέδιο, σύμφωνα με τις προτάσεις της ΟΦΑΕ

-Άρθρο 20

Τροποποιήσεις του ν 3446/2006 σχετικά με τους ελεγκτικούς μηχανισμούς των οδικών μεταφορών θα θέλαμε όμως να επισημάνουμε πως ο ν. 3446/2006 είναι αυτός που σήμερα διέπει τους ελέγχους του κλάδου μας, και έχει αποτελέσει αντικείμενο συζητήσεων περί τροποποίησης εδώ και πολλά έτη από όλους τους αρμόδιους φορείς, καθώς είναι κοινώς παραδεκτό ότι σήμερα οι ελεγκτικοί μηχανισμοί, όπως τους ορίζει ο νόμος, δεν λειτουργούν και δεν αποδίδουν!

-Άρθρο 35

Θα πρέπει να διευκρινιστεί 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 οποία ανήκει στα ΤΛΔΧ (τουριστικές εκδρομές, σχολικές εκδρομές, σύνδεση με σταθμούς αερολιμένα, λιμένων κλπ).

Επιπλέον, τα ΚΤΕΛ έχουν τύχει ήδη πολλές φορές χρηματοδότησης από την Πολιτεία δημιουργώντας ένα σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των ΤΛΔΧ. Οποιαδήποτε οικονομική ενίσχυση μόνο υπέρ των ΚΤΕΛ, ενισχύει περεταίρω τον αθέμιτο ανταγωνισμό έναντι των ΤΛΔΧ.

Θα πρέπει επιτέλους να επιδοτηθούν και τα ΔΧ τουριστικά λεωφορεία για αντικατάσταση του στόλου με λεωφορεία νέας τεχνολογίας πιο φιλικά προς το περιβάλλον και πιο ασφαλή.