

Ξανά στο προσκήνιο η ανανέωση του στόλου των Φορτηγών Δημοσίας Χρήσης! Οι ενέργειες του Συμβουλίου Εφοδιαστικής

2020/05/13 11:03 στην κατηγορία LOGISTICS

Στο προσκήνιο επανέρχεται η ανανέωση του στόλου των Φορτηγών Δημοσίας Χρήσης. Το Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, σύμφωνα με πληροφορίες του metaforespress.gr, απέστειλε σχετική παρέμβαση στα υπουργεία Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με την πιθανή ενίσχυση του κλάδου των οδικών μεταφορών για την ανανέωση του στόλου των ΦΔΧ.

Του Φώτη Φωτεινού

Όπως αναφέρεται στην επιστολή, ο στόλος των ΦΔΧ έχει σταδιακά απαξιωθεί στη χώρα, παρότι έχει ιδιαίτερη βαρύτητα, με τις **οδικές μεταφορές να καλύπτουν άνω του 95% της ζήτησης των χερσαίων μεταφορών.**

«Τονίζουμε ότι κατά τη διάρκεια της υγειονομικής κρίσης, αποδείχτηκε ότι οι οδικές μεταφορές είχαν στρατηγική σημασία για την επάρκεια και τον εφοδιασμό της χώρας. Το Συμβούλιο θεωρεί ότι η στήριξη των ΦΔΧ είναι εθνικής σημασίας για την θωράκιση της χώρας σε περίπτωση παρόμοιας κρίσης με την πρόσφατη που ζούμε», υπογραμμίζεται στην επιστολή.

Μάλιστα, το Συμβούλιο επισύναψε παλαιότερη γνωμοδότηση επί του θέματος, το οποίο **περιέχει τις ακόλουθες προτάσεις:**

- Αγορά νέων οχημάτων,
- Προϋπολογισμός ενισχυόμενου επιχειρηματικού σχεδίου: 150.0000 € ή 250.000 € για συμπράξεις ή υπό συγχώνευση επιχειρήσεις,
- Μέγιστος αριθμός επιδοτούμενων οχημάτων 2 ή 3 για συμπράξεις ή υπό συγχώνευση επιχειρήσεις,
- Επιδότηση 50% του σχεδίου,
- Πλήθος ενισχυόμενων επιχειρήσεων: 2.000,
- Κριτήριο: Παλαιότητα των υπό αντικατάσταση οχημάτων τα οποία λειτουργούν

συνεχώς κατά τα τρία τελευταία έτη.

Η συμμετοχή της επιχείρησης μπορεί να γίνει είτε με ίδια κεφάλαια είτε με εξωτερική χρηματοδότηση (δηλαδή δάνειο), υπό τον όρο ότι το 25% του συνολικού προϋπολογισμού δεν περιέχει ουδεμία κρατική ενίσχυση, δημόσια στήριξη ή παροχή, κατά τις προβλέψεις της παρ. 14 του άρ. 14 του Καν. 651/2014.

Τούτο σημαίνει ότι:

-Είναι δυνατό χρηματοδοτικό σχήμα με 50% επιχορήγηση και 50% δανεισμό ή με κάλυψη της ίδιας συμμετοχής εξ ολοκλήρου με δάνειο,

-Τα δανειακά κεφάλαια μπορούν να τύχουν εγγύησης από το ΕΤΕΑΝ μόνον κατά 25% (απαιτείται διερεύνηση για τη δυνατότητα ένταξης στο Ταμείο Εγγυοδοσίας).

Για την υλοποίηση της παραπάνω πρότασης, όπως υπογραμμίζεται στην επιστολή, διαφαίνεται ότι απαιτείται ενέργεια για εξαίρεση της δραστηριότητας 49.4 από μη επιλεξιμότητα, καθώς οι χερσαίες μεταφορές εμπίπτουν στα μη υπαγόμενα καθεστώτα ενισχύσεων.

Ενέργεια εξαίρεσης ενδέχεται να μην απαιτείται με βάση τον κανονισμό 651/2014, στο πλαίσιο του οποίου ενισχύσεις μπορούν να χορηγούνται για τον εκσυγχρονισμό του στόλου οχημάτων με περιβαλλοντικά κριτήρια (βλ. άρθρο 36 παρ. 4). Η περίπτωση αυτή θα πρέπει επίσης να διερευνηθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Το Συμβούλιο προτείνει ένταξη μέρους του προγράμματος ενίσχυσης στον αναπτυξιακό νόμο και μέρους του προγράμματος στο ΕΠΑνΕΚ, ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία αλλά και διασπορά της δημόσιας δαπάνης (καθότι η δημόσια δαπάνη του αναπτυξιακού νόμου είναι εξ ολοκλήρου εθνική).

Φορτηγά ...20ετίας

Αρνητική πρωτιά στην ΕΕ σημειώνει η χώρα μας, όσον αφορά στην ηλικία του στόλου φορτηγών (ελαφρών, μεσαίων και βαρέων), αλλά και λεωφορείων που διαθέτει, σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA), όπως αναφέρεται στην **1η Επιχειρηματική Ανασκόπηση Υποδομών και Μεταφορών (Infrastructure & Transport Review 2018 - 2019) που επιμελήθηκαν οι ιστοσελίδες metaforespress.gr και ypodomes.com.**

Ειδικότερα, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της ACEA για το 2019, με τα

απολογιστικά στοιχεία του 2018, ο μέσος όρος ηλικίας κυκλοφορούντων μεσαίων και βαρέων φορτηγών στη χώρα μας ήταν **τα 20,9 έτη**, όταν σε ολόκληρη την ΕΕ ο μέσος όρος ηλικίας ήταν τα 12,4 έτη (δεύτερη χειρότερη επίδοση έχει η Εσθονία με 18,2 έτη, την καλύτερη η Αυστρία με 4 έτη).

Αντίστοιχα, ο μέσος όρος ηλικίας των ελαφρών φορτηγών οχημάτων στην Ελλάδα έφτανε **τα 18,9 έτη**, ενώ στην ΕΕ ο μέσος όρος ηλικίας άγγιζε τα 10,9 έτη (δεύτερη χειρότερη επίδοση έχει η Ρουμανία με 16,4 έτη, την καλύτερη το Λουξεμβούργο με 6,3 έτη).

Τέλος, ο μέσος όρος ηλικίας των λεωφορείων στην Ελλάδα έφτανε **τα 20,4 έτη**, ενώ στην ΕΕ ο μέσος όρος ηλικίας άγγιζε τα 11,4 έτη (δεύτερη χειρότερη επίδοση έχει η Ρουμανία με 16,4 έτη, την καλύτερη η Αυστρία με 5,4 έτη).