



ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Αρ.Πρωτ.: Α12/1787

Αθήνα, 03/12/2014

Προς:

Το Ελληνικό Κοινοβούλιο

Την Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής & Εμπορίου

- **Τον Πρόεδρο**, κ. Βλάχο Γεώργιο
- **Τον Αντιπρόεδρο**, κ. Μωραΐτη Αθανάσιο
- **Τον Γραμματέα**, κ. Σταμενίτη Διονύσιο
- **Τους Έλληνες Βουλευτές – Μέλη της Επιτροπής**

Θέμα: Προτάσεις της ΟΦΑΕ για το σχέδιο νόμου: «ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ»

Αξιότιμοι κύριοι,

Για μια ακόμα φορά θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την ευκαιρία που μου δώσατε με την πρόσκλησή σας για να εκθέσω τις προτάσεις αλλά και τις ανησυχίες των συναδέλφων μου σχετικά με την πληρότητα και την αποτελεσματικότητα του κατατεθέντος νομοσχεδίου από το ΥΠΥΜΕΔΙ. Με μεγάλο ενδιαφέρον παρακολούθησα τα όσα ειπώθηκαν κατά την διάρκεια της συνεδρίασης, από τους προσκεκλημένους φορείς αλλά και τα όσα ανέφερε ο Υφυπουργός Μεταφορών, κος Μ. Παπαδόπουλος, στην προσπάθειά του να στηρίξει τα όσα αναφέρονται στο εν λόγω νομοσχέδιο.

Από τις συζητήσεις αυτές συγκράτησα τους πιο βασικούς «κινδύνους» που ενέχει η οριστική αποδοχή του νομοσχεδίου ως έχει, για τον κλάδο τον οποίο εκπροσωπώ και θα ήθελα να τους θέσω υπόψη σας, με σκοπό να κατανοήσετε την σημασία που έχουν κάποιες προτεινόμενες διατάξεις για τους αυτοκινητιστές. Οι ολοκληρωμένες προτάσεις της ΟΦΑΕ περιέχονται στο υπ' αριθμόν Α12/1768-01/12/2014 υπόμνημα το οποίο σας κατέθεσα την ημέρα της συνεδρίασης, με το παρόν όμως έγγραφο θα εστιάσω στα πιο κρίσιμα σημεία που μας απασχολούν.

Α/ Άρθρο 35 – Σύσταση Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου σε Παραμεθόριους Δήμους

Πρόκειται για προσθήκη που αποσκοπεί στην δημιουργία πληθώρας επιπλέον ελεγκτικών μηχανισμών. Όμως όπως έχει αποδειχθεί από την ως τώρα λειτουργία των ήδη υπαρχόντων κλιμακίων ελέγχου, δεν υπάρχει κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα στο μείζον πρόβλημα της παράνομης μεταφοράς, χωρίς αυτό όμως να οφείλεται μόνο στο ότι ο αριθμός τους είναι ανεπαρκής.

Η φιλοσοφία των ΜΚΕ, όπως λειτουργούν εδώ και 25 χρόνια σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, και όχι μόνο, με απόλυτη επιτυχία, είναι πως για να είναι ολοκληρωμένος ο έλεγχος απαιτείται η συμμετοχή **έμπειρου υπαλλήλου του Τμ. Συγκοινωνιών** και σε ειδικές περιπτώσεις **πιστοποιημένο σύμβουλο μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR), Τελωνειακό υπάλληλο** για τον έλεγχο των εμπορευμάτων και των παραστατικών, **φυτοπαθολόγο** για θέματα που αφορούν την δημόσια υγεία εφόσον μεταφέρονται τρόφιμα, **όργανο της Αστυνομίας/Τροχαίας για τις παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. ή του Λιμενικού Σώματος**.

Όπως καλά γνωρίζετε, η καταστολή της παράνομης μεταφοράς, ιδίως από αλλοδαπά οχήματα, αποτελεί μείζονα προτεραιότητα μεταξύ των αιτημάτων της ΟΦΑΕ. Δυστυχώς όμως η εκάστοτε κρατική πολιτική αντιμετωπίζει το ζήτημα με έναν και μοναδικό στόχο, τον εισπρακτικό χειρισμό των παραβάσεων, πάντα σε βάρος των Ελλήνων, και μόνο, μεταφορέων και προς όφελος των αλλοδαπών αυτοκινητιστών και κάποιων ιδιωτικών συμφερόντων.

Ακούσαμε προσεκτικά τον κ. Υφυπουργό να αιτιολογεί το συγκεκριμένο άρθρο λέγοντας πως σκοπός είναι να διευκολυνθούν τα στελέχη των ΜΚΕ, τα οποία αναγκάζονται να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις από την βάση τους για να βρεθούν σε παραμεθοριακά σημεία ελέγχου. Και εύλογα αναρωτιόμαστε για ποιο λόγο μέχρι σήμερα έπρεπε να διανύονται τόσα πολλά χιλιόμετρα για την μετάβαση των στελεχών, αφού στις περισσότερες παραμεθόριες περιοχές της χώρας υπάρχουν και Αστυνομικές Δ/σεις, και Τελωνεία και Περιφερειακά Τμήματα Συγκοινωνιών, όπου απασχολούνται οι αρμόδιοι υπάλληλοι για την Στελέχωση των ΜΚΕ. Είναι γνωστό πως σε όλους τους πρώην Νομούς, οι συγκεκριμένες υπηρεσίες εξακολουθούν να λειτουργούν έως και σήμερα.

Αλλά ακόμα και στην μη συνήθη περίπτωση που σε κάποια παραμεθόρια περιοχή δεν υπάρχει καμία αρμόδια υπηρεσία για τους ελέγχους των οχημάτων, αναρωτιόμαστε αν αυτές μπορούν να αντικατασταθούν από τον Δήμο της περιοχής και ποιους δημοτικούς υπαλλήλους θα στείλει ο Δήμος και τι είδους εκπαίδευση και γνώσεις θα έχουν οι συγκεκριμένοι στο αντικείμενο των ελέγχων των μεταφορών. Όπως πολύ καλά γνωρίζουν στο Υπουργείο, το θέμα των ελέγχων ενός φορτηγού που μεταφέρει εμπορεύματα είναι αρκετά σύνθετο και περίπλοκο και απαιτεί άτομα διαφόρων ειδικοτήτων για να είναι πλήρεις και αποτελεσματικοί.

Λαμβάνοντας υπόψη από την εμπειρία μας την ανάγκη να καλύπτεται από τους ελεγκτικούς μηχανισμούς όλο το πολύπλευρο φάσμα των παραβάσεων που σχετίζονται με την διενέργεια **ασφαλούς μεταφοράς, παράνομης μεταφοράς και νομιμότητας του οχήματος**, και να αντιμετωπίζεται από ανθρώπους εξειδικευμένους και έμπειρους στην δραστηριότητά τους, κάτι το οποίο δεν μπορεί να ισχύσει με τα ΜΚΕ-ΔΠΠ, πιστεύουμε ότι η σύσταση νέων ΜΚΕ σε Δήμους Παραμεθόριων Περιοχών (ΜΚΕ-ΔΠΠ) δεν μπορεί να συμβάλλει στην αντιμετώπιση των παραβάσεων. Για τον λόγο αυτό είμαστε αντίθετοι στη θέσπισή τους και θεωρούμε ότι τα ΜΚΕ-ΔΠΠ δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές.

Η Ο.Φ.Α.Ε. προτείνει επίσης την σύσταση ενός οργάνου που θα παρακολουθεί, ελέγχει και συντονίζει σε ανώτερο εποπτικό επίπεδο την λειτουργία και την αποτελεσματικότητα των ΜΚΕ.

Συγκεκριμένα, προτείνουμε την σύσταση μιας Διυπουργικής Επιτροπής, η οποία θα απαρτίζεται από τους Γενικούς Γραμματείς των συναρμόδιων Υπουργείων (Μεταφορών, Οικονομικών, Αγροτικής Ανάπτυξης, Δικαιοσύνης, Δημόσιας Τάξης, Ναυτιλίας, Εσωτερικών & Εργασίας), με επικεφαλής την πολιτική ηγεσία του ΥΠΥΜΕΔΙ.

B/ Άρθρο 36- Τροποποιήσεις διατάξεων του ν. 3446/2006

Στην παράγραφο 2 του συγκεκριμένου άρθρου, προτείνεται η προσθήκη του άρθρου 4^Α στον ν. 3446/2006, σύμφωνα με το οποίο τα πρόστιμα επιβάλλονται, αναλόγως της σοβαρότητάς του, σε **ιδιοκτήτη**, οδηγό και **υπεύθυνο φόρτωσης**.

Σχετικά με το συγκεκριμένο σημείο που αφορά την συνυπευθυνότητα των φορτωτών και των ιδιοκτητών των ΦΔΧ, για παραβάσεις που πραγματοποιούνται από τον οδηγό του οχήματος, θα θέλαμε να τονίσουμε πως αποτελεί μια ακόμα εθνική μας «πρωτοτυπία» αφού σε όλες τις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες, και όχι μόνο, την πλήρη και αποκλειστική ευθύνη των παραβάσεων έχουν οι οδηγοί των φορτηγών οχημάτων.

Και δεν θα μπορούσε να ήταν διαφορετικά, αφού είναι πρακτικά αδύνατον να αναζητάς ευθύνες από τον φορτωτή όταν πρόκειται για εταιρία του εξωτερικού, ή όταν πρόκειται για πολλές διαφορετικές εταιρίες στην φόρτωση ενός φορτηγού και όχι μόνο μία, όπως είναι και το συνηθέστερο.

Υπάρχουν κάποιες εξαιρετικές περιπτώσεις όπου κάτι τέτοιο έχει κάποια λογική και σημασία, όπως στις περιπτώσεις όπου τίθεται θέμα ασφαλούς και ειδικής φόρτωσης των εμπορευμάτων τα οποία χρειάζονται πρόσδεση, ή όταν το φορτίο είναι ενιαίο και υπερβαίνει τα όρια των προβλεπόμενων επιτρεπόμενων ορίων βάρους, καθώς επίσης και για την περίπτωση μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων (ADR), όταν δεν τηρούνται οι προβλεπόμενες συνθήκες μεταφοράς τους από τον χρήστη.

Γ/ Επί τόπου καταβολή επιβαλλόμενων προστίμων

Μια από τις μεγάλες παραλείψεις του κατατεθέντος νομοσχεδίου είναι η προσθήκη των απαραίτητων διατάξεων του ν. 3446/2006 όπου θα καθιστά δυνατή επιτέλους την επί τόπου καταβολή των επιβαλλόμενων προστίμων.

Και στο συγκεκριμένο θέμα τοποθετήθηκε ο Υφυπουργός κατά την προχθεσινή συνεδρίαση, ο οποίος είπε πως δεν είναι δυνατόν να εισπράττουν χρήματα τα αστυνομικά όργανα, αλλά μελετούμε την περίπτωση με πιστωτική κάρτα να γίνεται είσπραξη επί τόπου. Αλλά αυτό δεν αποτελεί εμπόδιο, καθώς στους ελέγχους που διενεργούνται από τα ΜΚΕ, όπως λειτουργούν σε όλη των Ευρώπη, δεν συμμετέχουν μόνο Αστυνομικοί, αλλά και εκπρόσωπος της Εφορίας ή του ΣΔΟΕ ή Τελωνειακός υπάλληλος, οι οποίοι είναι και απόλυτα εξουσιοδοτημένοι για την είσπραξη χρημάτων από την επιβολή προστίμων.

Η μέχρι σήμερα απαράδεκτη πρακτική διευκολύνει ακόμη περισσότερο τον αθέμιτο ανταγωνισμό των αυτοκινητιστών τρίτων χωρών έναντι των Ελλήνων, γιατί μέχρι σήμερα στην χώρα μας ισχύει το παράδοξο ότι αφενός του καταγράφεται η ποινή της παράβασης αλλά δεν εισπράττεται, οπότε ο οδηγός μένει ατιμώρητος και φεύγει για τον προορισμό του χωρίς συνέπειες ακόμη και μετέπειτα, σε αντίθεση με όσα ισχύουν σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και όχι μόνο, όπου τα επιβαλλόμενα πρόστιμα για παραβάσεις, είτε του ΚΟΚ είτε από τα κλιμάκια ελέγχου, εισπράττονται υποχρεωτικά επιτόπου με ποινή ακινητοποίησης του οχήματος και αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας (άδεια κυκλοφορίας, άδεια οδήγησης οδηγού και διαβατήριο, και τα έγγραφα φόρτωσης) σε περίπτωση αδυναμίας του παραβάτη ή άρνησης καταβολής, χωρίς να θίγεται το δικαίωμα του παραβάτη να προσφύγει στα δικαστήρια και τελικά την αποκατάσταση της παράβασης με ευθύνη και συνέπειες του οδηγού.

Στην χώρα μας, όταν η παράβαση απαιτεί καταβολή προστίμου και είναι για παράδειγμα Παρασκευή απόγευμα θα πρέπει να περιμένω μέχρι Δευτέρα για να ανοίξουν οι Τράπεζες και να καταθέσω τα χρήματα για να φύγω, όποτε σε περίπτωση που μεταφέρονται ευπαθή εμπορεύματα τα οποία πρέπει να παραδοθούν άμεσα. Με ποιούς τρόπους θα αντιμετωπιστεί μια τέτοια συνήθης περίπτωση;

Η πρακτική αυτή έχει ως αποτέλεσμα αφενός την αποτροπή ζημίας των δημοσίων ταμείων των χωρών αυτών από την παράλειψη της καταβολής των προστίμων και αφετέρου την συμμόρφωση των οδηγών και την αποτροπή τροχαίων παραβάσεων, πράγμα το οποίο συντελεί όχι μόνο στην ομαλή διεξαγωγή των μεταφορικών δραστηριοτήτων αλλά και στην ασφάλεια των συγκοινωνιών και της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο.

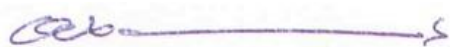
Η μη πραγματοποίηση της δυνατότητας αυτής έχει ως αποτέλεσμα να βρίσκονται σε μειονεκτική θέση έναντι των Ευρωπαίων συναδέλφων τους οι Έλληνες αυτοκινητιστές, αφού μόνοι αυτοί επί σειρά ετών βρίσκονται αντιμέτωποι με πολύπλευρες, αναίτιες και δυσανάλογες συνέπειες, κατ' ουσίαν κυρώσεις αν και μη προβλεπόμενες, όπως είναι η καθυστέρηση ημερών για την ανάγκη της διαδικασίας καταβολής του προστίμου, παρ' ότι αυτή θα μπορούσε να γίνει επί τόπου στο Ελεγκτικό Συνεργείο που βεβαιώνει την παράβαση.

Για τους λόγους αυτούς παρακαλούμε την άμεση και επείγουσα λήψη πρωτοβουλίας για την τροποποίηση του υπάρχοντος νομοθετικού πλαισίου (του άρθρου 1 παρ. 7 ν. 3446/2006) ώστε να περιληφθεί ρητά η δυνατότητα επί τόπου καταβολής των προστίμων του ν. 3446/2006 στα ελεγκτικά συνεργεία την ώρα που τα επιβάλλουν, χωρίς να παραβλάπτεται το δικαίωμα προσφυγής των αυτοκινητιστών.

Ωστόσο θα πρέπει να ομολογήσουμε ότι είναι «προφανής» ο σκοπός του ΥΠΥΜΕΔΙ με την κατάθεση του σχετικού νομοσχεδίου, για την πάταξη της παράνομης μεταφοράς και για την εντατικοποίηση των ελέγχων σύμφωνα με τα χρόνια αιτήματά μας, αφού **«επιβραβεύουν» τους παραβάτες της ελληνικής νομοθεσίας, μειώνοντας το επιβληθέν πρόστιμο κατά 50% σε όσους το καταβάλλουν εντός 10 ημερών!** Ακυρώνοντας έτσι την βασική αρχή επιβολής προστίμων που είναι η συμμόρφωση με τον νόμο. Καθώς με το μέτρο αυτό, τα πρόστιμα καταλήγουν να είναι ιδιαίτερα χαμηλά ακόμα και εάν αφορούν σοβαρές παραβάσεις, με αποτέλεσμα να έχεις μεγαλύτερο όφελος από την συνειδητή παραβίαση του νόμου, παρά κόστος από την επιβολή του προστίμου.

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος



Απόστολος Κενανίδης

Ο Γενικός Γραμματέας



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης