

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 29 Απριλίου 2010

Παρατηρήσεις της ΚΕΕΕ επί του Σχεδίου Νόμου για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Η παρούσα οικονομική συγκυρία έχει καταστήσει πασιφανή την ανάγκη για ριζικές μεταρρυθμίσεις στην οικονομική δομή και λειτουργία της χώρας, με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της. Σε αυτό το κλίμα η ΚΕΕΕ υποδέχθηκε με ιδιαίτερη ικανοποίηση τις κυβερνητικές εξαγγελίες για προώθηση των απαιτούμενων διαρθρωτικών αλλαγών.

Όμως από την πρώτη κιόλας ανακοίνωση μιας τέτοιας προωθούμενης αλλαγής, οι ανησυχίες του επιχειρηματικού κόσμου αναζωπυρώθηκαν. Το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων είναι όντως μια από τις βασικότερες ανάγκες της εθνικής μας οικονομίας. Όμως η νομοθετική πρωτοβουλία που είδε το φως της δημοσιότητας για το άνοιγμα της αγοράς στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (Φορτηγά Δημόσιας Χρήσης), υπήρξε απογοητευτική. Πρόκειται μόνο για μια **κατ' όνομα απελευθέρωση** επαγγέλματος αφού με τους περιορισμούς που τίθενται, δεν είναι ρεαλιστικά δυνατή η είσοδος νέων επαγγελματιών στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ενώ παράλληλα το άνοιγμα των κομίστρων θα οδηγήσει τελικά σε αύξηση του κόστους μεταφοράς προϊόντων.

Πιο συγκεκριμένα, η θέσπιση επιπλέον προϋποθέσεων όπως για παράδειγμα η ύπαρξη χώρου στάθμευσης οχημάτων και στόλου της κατηγορίας EURO IV ή EURO V, αυξάνει υπέρμετρα το αρχικό κόστος της επένδυσης για κάθε νέο ενδιαφερόμενο.

Επίσης συνδέεται η χορήγηση κάθε νέας άδειας φορτηγών δημόσιας χρήσης με μια υπέρογκη εισφορά υπέρ Δημοσίου, ανάλογη του tonnage των οχημάτων. Έτσι, για ένα ΦΔΧ 40 τόνων, ο ενδιαφερόμενος θα πρέπει να καταβάλει 95.000 ευρώ, ενώ για βυτιοφόρο σχεδόν 200.000 ευρώ. Πρόκειται για ποσά ιδιαίτερα υψηλά που προσεγγίζουν την αξία της εν λόγω άδειας όπως αυτή διαμορφώνεται στη σημερινή «μαύρη αγορά», δηλαδή την άτυπη υπεραξία της άδειας, καθώς κατά τη μεταβίβαση ενός οχήματος μεταβιβάζεται και η άδεια, σε κόστος δυσανάλογο της πραγματικής αξίας του οχήματος.

Τέλος, η απελευθέρωση του ανώτατου και κατώτατου ορίου κομίστρων που ισχύουν σήμερα (π.χ. στις εθνικές μεταφορές) θα μπορούσε να είναι μια καλοδεχούμενη προοπτική με τη συνακόλουθη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού, αλλά εφόσον δεν συνοδεύεται από την πραγματική απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, θα οδηγήσει το κόστος των μεταφερόμενων προϊόντων σε ακόμα υψηλότερα επίπεδα, ένα κόστος το οποίο επιβαρύνει τον τελικό καταναλωτή των υπηρεσιών αυτών.

Η επιχειρηματική κοινότητα δοκιμάζεται σκληρά από την δυσχερέστατη οικονομική πραγματικότητα που βιώνουμε. Είναι έτοιμη να συμβάλει στην εθνική προσπάθεια για εύρεση διεξόδου. Φοβόμαστε όμως ότι με τέτοιες «επικοινωνιακές φωτοβολίδες» όπως το εν λόγω νομοσχέδιο, δυστυχώς δεν θα υπάρξει πραγματική λύση των χρόνιων προβλημάτων της αγοράς και της οικονομίας.