



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

Η πολιτική απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ως διαρθρωτική αλλαγή.

Όλγα Πασχαλίδου

A.M 161119

Τριμελής επιτροπή:

Καλλιόπη Σπανού, Καθηγήτρια (Επιβλέπουσα καθηγήτρια)

Ιωάννης Α. Τασόπουλος, Καθηγητής

Αντώνιος Μεταξάς, Επίκουρος Καθηγητής

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών:

«Δημόσιο Δίκαιο και Δημόσια Πολιτική»

Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης

Σχολή Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών

Αθήνα, 2018

Όλγα Πασχαλίδου



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

Ευχαριστίες

Το κείμενο που πρόκειται να διαβάσει ο αναγνώστης είναι αποτέλεσμα προσωπικού προβληματισμού και διεξοδικής έρευνας. Ωστόσο, δεν θα είχε γεννηθεί, και σίγουρα δεν θα είχε ολοκληρωθεί, χωρίς την ανεκτίμητη βοήθεια μιας ετερόκλητης ομάδας ανθρώπων, η αναφορά στους οποίους κρίνεται απαραίτητη.

Αρχικά, θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην επιβλέπουσα καθηγήτρια της διπλωματικής μου κα. Καλλιόπη Σπανού. Τα μαθήματά της στο ΠΜΣ «Δημόσιο Δίκαιο και Δημόσια Πολιτική» αλλά και το ευρύτερο έργο της αποτέλεσαν πραγματικά έμπνευση για εμένα καθ' όλη την διάρκεια της εκπόνησης της παρούσης. Θα εκτιμώ δια βίου τόσο τη βοήθεια της αλλά και το πάθος που επέδειξε για την προσπάθειά μου να κατανοήσω σε πρώτη φάση το θέμα μου αλλά και στην μετέπειτα συγγραφή του. Ελπίζω να καταφέρω να αξιοποιήσω στο έπακρο τα εργαλεία τα οποία μας παρέδωσε στα μαθήματά της, στην συνέχεια της ακαδημαϊκής μου πορείας.

Φυσικά θα ήθελα να ευχαριστήσω και τα υπόλοιπα μέλη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής. Θα ήθελα, λοιπόν, να απευθύνω ευχαριστίες στον κ. Ιωάννη Τασόπουλο καθηγητή του τμήματος Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης. Οι πανεπιστημιακές παραδόσεις του μαθήματός του «Ιστορική Διαμόρφωση και Σύγχρονη Εξέλιξη του Συνταγματικού Κράτους», υπήρξαν ιδιαιτέρως ωφέλιμες ενώ η αγάπη του για την επιστήμη και τον τομέα που ασχολείται ήταν κάτι παραπάνω από προφανές.

Συμβατικά και όχι αξιολογικά τρίτος στην σειρά έρχεται ο κ. Μεταξάς στον οποίο θα ήθελα επίσης να απευθύνω τρανταχτές ευχαριστίες. Αν και το μάθημά του αποτέλεσε για εμένα μια πρόκληση δεδομένης της νομικής φύσης του και του δικού μου υποβάθρου στην πολιτική επιστήμη, με προετοίμασε με τον καλύτερο τρόπο για την εργασία μου, της οποίας το θέμα δεν είχε ακόμα καν συλληφθεί.

Μολαταύτα, η συγκεκριμένη εργασία δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να ολοκληρωθεί χωρίς την βοήθεια και τις πολύτιμες γνώσεις που συλλέχθηκαν από τις συζητήσεις και συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν. Από αυτό το σημείο θα ήθελα λοιπόν να πω ένα τεράστιο ευχαριστώ στον κ. Δημήτριο Ρέππα, πρώην Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων Ελλάδας, στον κ. Απόστολο Κενανίδη, πρόεδρο της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών όπως και στο μέλος συνδικαλιστικού οργάνου οδικών μεταφορών που ζήτησε να διατηρήσει την ανωνυμία του. Τα λόγια τους αποτέλεσαν την κινητήρια δύναμη που χρειάστηκε για να ολοκληρωθεί η συγκεκριμένη εργασία σε μια περίοδο που ένιωσα πως χάθηκα στα χαοτικά μονοπάτια...των

οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Τους ευχαριστώ για τον χρόνο που κατάφεραν να ξεκλέψουν από το βαρύ πρόγραμμά τους προκειμένου να με βοηθήσουν.

Η λίστα των ευχαριστιών θα ήταν ελλιπής χωρίς την αναφορά στον κ. Γεώργιο Ανδρέου, επίκουρο καθηγητή του τμήματος Πολιτικών Επιστημών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, όπου πήρα το πτυχίο μου. Υπήρξε ο καθηγητής ο οποίος με εισήγαγε στον τομέα της δημόσιας πολιτικής και για αυτόν τον λόγο του είμαι ιδιαιτέρως ευγνώμων.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω, τέλος, την οικογένεια μου όπως και τους φίλους μου οι οποίοι αν και δεν μοιράζονταν πολλές φορές στο ελάχιστο τις ανησυχίες μου και τον προβληματισμό μου σχετικά με την εργασία, με άκουγαν με υπομονή και με ωθούσαν να συνεχίσω. Η στήριξή τους ήταν και είναι ανεκτίμητη.

Περίληψη

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το ζήτημα της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών η οποία πραγματοποιήθηκε το 2010 εν μέσω μιας δύσκολης περιόδου για την χώρα λόγω της πολυεπίπεδης κρίσης.

Οι βασικές υποθέσεις που προσπαθεί να αναλύσει και να εξετάσει η συγκεκριμένη εργασία είναι τρεις. Αρχικά, προβλέπεται πως η μεταρρύθμιση που επέβαλε την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δεν εφαρμόστηκε με επιτυχία. Όπως θα φανεί, η μεταρρύθμιση πραγματοποιήθηκε ωστόσο ανέκυψαν ορισμένα ζητήματα.

Η δεύτερη υπόθεση αναφέρει πως ο εξευρωπαϊσμός που παρατηρείται στο ζήτημα της απελευθέρωσης των OEM είναι αναγκαστικός και τέλος η τρίτη εξετάζει εάν το είδος πολιτικής που εφαρμόστηκε πριν και μετά την απελευθέρωση είναι διαφορετικό.

Μεταξύ άλλων, εξετάζεται το ευρωπαϊκό και εθνικό πλαίσιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών πριν και μετά την απελευθέρωση, το περιεχόμενο των μνημονίων σχετικά με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τον εκσυγχρονισμό τους ενώ αναλύεται εις βάθος ο νόμος και το πλαίσιο της απελευθέρωσης του 2010, όσο και οι αντιδράσεις που υπήρξαν απέναντι σε αυτήν την σημαντική μεταρρύθμιση.

Σημαντικό μέρος της παρούσης, αποτελεί και η προσπάθεια εφαρμογής των δεδομένων της απελευθέρωσης σε προσεγγίσεις της δημόσιας πολιτικής. Ειδικότερα, παρουσιάζονται προσεγγίσεις που αφορούν την μεταρρύθμιση ως έννοια, τον εξευρωπαϊσμό και ειδικά τον αναγκαστικό εξευρωπαϊσμό, τις ομάδες συμφερόντων, τα είδη δημόσιας πολιτικής αλλά και την κατανομή κόστους-οφέλους.

Στο τέλος της διπλωματικής αντλούνται ορισμένα συμπεράσματα ενώ ακόμα διαπιστώνεται εάν ισχύουν ή όχι οι ανωτέρω υποθέσεις. Τέλος, γίνονται προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

Λέξεις κλειδιά

Οδικές εμπορευματικές μεταφορές, απελευθέρωση, μεταρρύθμιση, εξευρωπαϊσμός, ομάδες συμφερόντων, μνημόνιο, φορτηγά δημόσιας χρήσης, Ευρωπαϊκή Ένωση, μεταφορικές εταιρείες, κόμιστρο, άδειες.

Abstract

This paper discusses the issue of the liberalization of road freight transport which took place in 2010, amid a difficult period for the country due to the multilayered crisis.

The basic working hypotheses that this particular study tries to analyze and examine are three. Initially, it is predicted that the reform which imposed the deregulation of road freight transport was not applied successfully. As it will be seen, the reform was applied successfully, however it encountered many issues.

The second hypothesis states that the type of Europeanization observed during the liberalization of road freight transport is forced and lastly the third hypothesis examines whether the type of public policy that was applied before and after the liberalization is different.

Among other things, this study examines the European and national context of road freight transport before and after its liberalization, the content of Greece's adjustment programs regarding road freight transport and its modernization while also analyzing in-depth the law and the context of the liberalization of 2010, and the reactions which occurred against this important reform.

Important part of this specific study, is the attempt to apply the data collected, to public policy theories. In particular, this paper presents several theories concerning reform as a concept, Europeanisation and especially, forced Europeanisation, interest-groups, types of public policy and last but not least the distribution of costs and benefits.

Finally, this study comes to conclusions regarding the hypotheses. There are also suggestions for further research.

Key words

Road freight transport, liberalization, reform, Europeanization, interest groups, economic adjustment programme, public use trucks, European Union, truck transport companies, fare, licenses.

Περιεχόμενα

Συντομογραφίες.....	4
Λίστα Πινάκων και Γραφημάτων.....	5
Εισαγωγή.....	6
<u>Μέρος 1^ο. [σελ. 11]</u>	
Κεφάλαιο 1 ^ο Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.....	11
1.1 Στον δρόμο για μια Ενιαία Αγορά των Μεταφορών.....	11
1.2 Το ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για τις μεταφορές.....	14
1.2.1 Η φύση του ευρωπαϊκού δικαίου.....	14
1.2.2 Η νομική βάση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή ένωση.....	15
1.3 Ο νομοθετικός πυρήνας για το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	18
1.3.1 Η οδηγία 96/26/EK.....	18
1.3.2 Η δέσμη μέτρων της 21 ^{ης} Οκτωβρίου 2009.....	19
1.4 Μια συνοπτική επισκόπηση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	21
1.5 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....	24
Κεφάλαιο 2 ^ο Το εθνικό πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές πριν την απελευθέρωση του 2010.....	26
2.1 Οι απαρχές του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα στην Ελλάδα.....	26
2.2 Το νομοθετικό διάταγμα 1060/71.....	29
2.3 Ο νόμος 383/76.....	32
2.4 Ρυθμίσεις για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μετά τον νόμο 383/76.....	36
2.5 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....	37

Μέρος 2°. [σελ. 40]

Κεφάλαιο 1° Λίγο πριν την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ·
το αναχρονιστικό πλαίσιο των OEM στην Ελλάδα.....40

1.1 Οι προβληματικές διαστάσεις λίγο πριν την απελευθέρωση των
OEM.....41

1.2 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....46

Κεφάλαιο 2° Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα
του 2010.....48

2.1 Η αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου για τις οδικές εμπορευματικές
μεταφορές.....50

2.2 Ο νόμος 3887/2010.....54

2.3 Ο δρόμος προς την ψήφιση του νόμου για την απελευθέρωση των Οδικών
Εμπορευματικών Μεταφορών.....59

2.4 Οι αντιδράσεις για τον νόμο 3887/2010 μέσα από ειδησεογραφικά
μέσα.....65

2.5 Τα αποτελέσματα του νόμου για τις Οδικές Εμπορευματικές
Μεταφορές.....73

2.6 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....76

Κεφάλαιο 3° Οι μνημονιακές επιταγές για τις μεταφορές.....77

3.1 Το Πρώτο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής και ο νόμος
3845/2010.....77

3.1.1 Η πρώτη αξιολόγηση.....78

3.1.2 Η δεύτερη αξιολόγηση.....78

3.1.3 Η τέταρτη αξιολόγηση.....79

3.1.4 Η πέμπτη αξιολόγηση.....80

3.1.5 Ο νόμος 3845/2010.....80

3.2 Το Δεύτερο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής και ο νόμος
4046/2012.....81

3.2.1 Η πρώτη αξιολόγηση.....81

3.2.2 Η δεύτερη αξιολόγηση.....82

3.2.3 Η τρίτη αξιολόγηση.....82

3.2.4 Ο νόμος 4046/2012.....	82
3.3 Το τρίτο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής και ο νόμος 4336/2015.....	83
3.3.1 Η πρώτη αξιολόγηση.....	83
3.3.2 Η δεύτερη αξιολόγηση.....	83
3.3.3 Ο νόμος 4336/2015.....	84
3.4 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....	84
Κεφάλαιο 4 ^ο Ο νόμος 4472/2017 · το επίμαχο άρθρο 104.....	85
4.1 Το άρθρο 104 του νόμου 4472/2017.....	86
4.2 Οι αντιδράσεις για το άρθρο 104 του νόμου 4472/2017...	87
4.3 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....	90
<u>Μέρος 3^ο. [σελ. 91]</u>	
Κεφάλαιο 1 ^ο Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ως μεταρρύθμιση.....	91
1.1 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....	101
Κεφάλαιο 2 ^ο Το ζήτημα ενός «αναγκαστικού» εξευρωπαϊσμού.....	103
2.1 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....	114
Κεφάλαιο 3 ^ο Οι ομάδες συμφερόντων και η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.....	115
3.1 Οι ομάδες συμφερόντων του ελληνικού κλάδου μεταφορών.....	121
3.2 Η προσέγγιση κόστους οφέλους · εφαρμόζοντας την θεωρία στην πραγματικότητα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.....	125
3.3 Οι κατηγορίες των δημόσιων πολιτικών · εφαρμόζοντας την θεωρία στην πραγματικότητα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.....	126
3.4 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.....	130
Συμπεράσματα της εργασίας.....	131
1.1 Προτάσεις για περαιτέρω μελέτη.....	136
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	137

Συντομογραφίες

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν.

Α.Ε: Ανώνυμη Εταιρεία

Α.Ν : Αναγκαστικός Νόμος.

ΔΕΕ: Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΔΧ: Δημόσιας Χρήσης.

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΕΚ: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

ΕΜ: Εμπορευματικών Μεταφορών

ΕΟΚ: Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

ΕΠΕ: Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης.

ΕΣΠΑ: Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης.

ΙΟΒΕ: Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών.

ΚΕΠΕ: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.

ΚΤΕΦΑ: Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Φορτηγών Αυτοκινήτων.

ΛΑΟΣ: Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός.

ΜΜΕ: Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

ν.δ: Νομοθετικό Διάταγμα.

ΝΔ: Νέα Δημοκρατία.

ΟΕΜ: Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές.

ΟΦΑΕ: Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών.

ΟΦΑΒΕ: Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Βορείου Ελλάδας.

ΠΑΣΟΚ: Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα.

ΠΟΕΜΙΦΑ: Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων.

ΠΣΧΕΜ: Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών.

ΠτΒ: Πρόεδρος της Βουλής.

ΣΕΑΑ: Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτου

ΣΕΒ: Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών.

ΣΛΕΕ: Συνθήκη Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΣΥΡΙΖΑ: Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς

ΤΣΑ: Ταμείο Συντάξεων Αυτοκινητιστών

ΥΜΕ: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

ΦΑΔΧ: Φορτηγό Αυτοκίνητο Δημόσιας Χρήσης

ΦΔΧ: Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης.

ΦΙΧ: Φορτηγό Ιδιωτικής Χρήσης.

Λίστα Πινάκων και Γραφημάτων

Διάγραμμα 1: An Overview of the EU Road Transport Market in 2015, p.5.....	23
Διάγραμμα 2: An Overview of the EU Road Transport in 2015, p.6.....	23
Διάγραμμα 3:Μερίδιο του μεταφορικού έργου (μετρούμενο σε τόνους) που πραγματοποιήθηκε από ΔΧΦΑ, Eurostat, 2007.....	45
Διάγραμμα 4: «Νέες άδειες φορτηγών», ΕΛΣΤΑΤ από έρευνα του IOBE, 2017.....	98
Διάγραμμα 5: «Νέες άδειες φορτηγών», ΕΛΣΤΑΤ από έρευνα του Νίκου Χριστοδουλάκη «Sisyphus vs Ulysses: Reform failure and the need of a new policy framework for Greece» , 2017.....	99
Διάγραμμα 6: «Ετήσια μέση τεχνική αποτελεσματικότητα και διαχρονική και διαστρωματική μέση τιμή τεχνικής αποτελεσματικότητας κλάδων» Η Ελληνική Οικονομία τεύχος 02/17 IOBE, 2017.....	100
Διάγραμμα 7 «Αριθμός μεταβατικών ρυθμίσεων στην νομοπαραγωγική διαδικασία, Σωτηρόπουλος και Χριστόπουλος, 2016.....	121
Πίνακας 1: «Ευρωπαϊκή Ενέργεια και Μεταφορές: Τάσεις έως το 2030», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007.....	40
Πίνακας 2: «Οι διατάξεις του ν.3887/2010», Όλγα Πασχαλίδου, 2018.....	59
Πίνακας 3: «Cost of new licenses», European Commission services, 2010.....	79
Πίνακας 4: «Η αποτελεσματικότητα των μεταρρυθμίσεων σε πέντε κλάδους της οικονομίας», IOBE από άρθρο της Καθημερινής, 2017.....	94

Εισαγωγή

Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί πως οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν έναν νευραλγικό κλάδο του ελληνικού κράτους. Γενικότερα, η πολιτική των μεταφορών απασχολεί πολλαπλά επίπεδα διακυβέρνησης. Από το εθνικό ακόμα επίπεδο μέχρι και το ευρωπαϊκό, εδώ και πολλές δεκαετίες, η πολιτική για τις μεταφορές έχει απασχολήσει τους μεταφορείς, τους πολιτικούς, τους δημόσιους λειτουργούς της κρατικής και ευρωπαϊκής διοίκησης.

Η διαδικασία ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης αποτελεί το ευρύτερο πλαίσιο της πολιτικής για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές με απώτερο στόχο την δημιουργία ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών. Ο τομέας των μεταφορών, εξελίσσεται ραγδαία και κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως η Ελλάδα, οφείλει να παρακολουθεί τις σχετικές εξελίξεις. Ωστόσο, κάτι τέτοιο φαίνεται πως δεν ίσχυε, μέχρι το 2010 στην χώρα, καθώς το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα παρέμενε ερμητικά κλειστό, γεγονός που δεν ανταποκρινόταν στις ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις αλλά και υποχρεώσεις. Εκθέσεις του ΟΟΣΑ, της ΕΕ, αλλά και εθνικών φορέων και οργάνων όπως το ΣτΕ, τόνιζαν τα θετικά αποτελέσματα της απελευθέρωσης. Ειδικότερα όμως, η Ελλάδα δεν ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις της οδηγίας 96/26/ΕΚ, παρά το γεγονός πως είχε ενσωματωθεί το 2001 με προεδρικό διάταγμα. Η καθυστέρηση αυτή οδήγησε στο να περιληφθεί η πλήρης απελευθέρωση του κλάδου στην αιρεσιμότητα του πρώτου προγράμματος οικονομικής προσαρμογής. Η έννοια της απελευθέρωσης, φάνηκε πως εισήλθε δυναμικά στα ελληνικά πράγματα. Από τους πρώτους νόμους που ψηφίστηκαν το 2010, ήταν ο νόμος 3887/2010, που οδήγησε τον κλάδο στην πλήρη απελευθέρωσή του. Η παρούσα εργασία επιχειρεί να αναλύσει το περιβάλλον στο οποίο έγινε η συγκεκριμένη διαθρωτική αλλαγή.

Είναι αλήθεια πως στην ελληνική ακαδημαϊκή βιβλιογραφία υπάρχουν πολλές εργασίες που ασχολούνται με το θέμα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών από σκοπιά νομική ή τεχνική. Ωστόσο η πρωτοτυπία της εργασίας ανάγεται σε μια προσπάθεια ανάλυσης της απελευθέρωσης των OEM ως μεταρρυθμιστικής πολιτικής, υπό το φως της δημόσιας πολιτικής και των προσεγγίσεων της.

Στόχος δεν είναι η ερμηνεία των νομικών διατάξεων που ρυθμίζουν το πεδίο των OEM, αλλά η διερεύνηση των πολιτικών αποφάσεων και συμβάντων που οδήγησαν σε αυτές. Πράγματι, θα γίνει μια προσπάθεια καταγραφής των «παικτών» που συνέβαλλαν στην απορρύθμιση του συγκεκριμένου κλάδου των μεταφορών · ποιος, πως και πότε το θέμα της απελευθέρωσης των OEM εισέβαλλε δυναμικά στην επίσημη ατζέντα του κράτους, και αυτό θα μπορούσε ίσως να θεωρηθεί η πρωτοτυπία της παρούσης.

Σ' αυτό το πλαίσιο επιχειρεί να απαντήσει στα ακόλουθα βασικά ερωτήματα : πρώτον, εάν η μεταρρύθμιση επιχειρήθηκε μόνο χάρις τις ευρωπαϊκές και διεθνείς επιταγές. Δεύτερον, με ποιον τρόπο ανταποκρίθηκε η χώρα στην ανάγκη εναρμόνισής της με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές της πολιτικής των μεταφορών. Τρίτον πώς υποδέχθηκαν αυτές τις αλλαγές οι ομάδες συμφερόντων δηλαδή οι επαγγελματικές ομάδες οι οποίες υφίστανται τις επιπτώσεις τους. Προκειμένου να απαντηθούν τα ανωτέρω ερωτήματα διερευνήθηκε το ευρωπαϊκό και εθνικό πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές πριν και μετά το 2010 και το άνοιγμα του επαγγέλματος στις επιμέρους φάσεις του. Λήφθηκαν υπόψη οι επιταγές των Οικονομικών Προγραμμάτων Προσαρμογής της Ελλάδας όσον αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, και το σχετικό νομικό πλαίσιο. Επίσης, η εργασία συμπεριλαμβάνει την παρακολούθηση του θέματος μέσω ειδησεογραφικών άρθρων.

Αξιοποιήθηκαν στοιχεία και δεδομένα τόσο από την νομική, την πολιτική και την οικονομική επιστήμη. Ωστόσο, η ιδιαίτερη οπτική που υιοθετείται στην παρούσα εργασία εντάσσεται στην προσέγγιση της δημόσιας πολιτικής και στοχεύει να υπερβεί τις επιμέρους αυτές συμβολές.

Συγκεκριμένα, η εργασία διαρθρώνεται σε τρία μέρη που ακολουθούν την εξέλιξη της πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Το πρώτο μέρος αναφέρεται στο ευρωπαϊκό και εθνικό πλαίσιο της πολιτικής για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως αναπτύχθηκε σταδιακά.

Το πρώτο κεφάλαιο βασίστηκε κυρίως σε επίσημα κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των οργάνων της, με προέλευση κυρίως τον ιστότοπο Europa.eu. Ακόμα άμεση αναφορά γίνεται στους ευρωπαϊκούς κανονισμούς (Δέσμη Μέτρων της 21ης Οκτωβρίου 2009) και οδηγίες (96/26/EK) όπως και την σχετική «Λευκή Βίβλο». Συμπληρωματικά χρησιμοποιήθηκε επισκόπηση επιστημονικών εκθέσεων και άρθρων. Πέρα από τη χρονολογική καταγραφή της διαδρομής προς την Ενιαία Αγορά των Μεταφορών αναλύεται το σχετικό νομικό πλαίσιο και αποτιμάται η παρούσα κατάσταση των εμπορευματικών μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει των στόχων που ορίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Το δεύτερο κεφάλαιο επικεντρώνεται στο εθνικό πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές πριν την απελευθέρωση του 2010. Εδώ αξιοποιείται ιδιαιτέρως η διδακτορική διατριβή του Αριστοτέλη Νανιόπουλου, *«Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα»*, καθηγητή στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Ακόμα χρησιμοποιούνται στοιχεία από Σχέδια Νόμου για τις Οδικές Εμπορευματικές μεταφορές, Αιτιολογικές Εκθέσεις νόμων, οικονομικά δελτία, πρακτικά της Ελληνικής Βουλής, επιστημονικές μελέτες και σχετική αρθρογραφία. Πέραν του νομικού

πλαίσιου αναλύονται οι πολιτικές συγκυρίες από την απαρχή οργάνωσης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα στην Ελλάδα.

Το δεύτερο μέρος εξετάζει το πλαίσιο της απελευθέρωσης όπως προέκυψε από την ένταξη της Ελλάδας στα προγράμματα Οικονομικής Προσαρμογής. Η απελευθέρωση του κλάδου των OEM, πραγματοποιήθηκε το 2010 ωστόσο υπήρξε και μια δεύτερη φάση, με μικρότερη ένταση το 2017.

Το πρώτο κεφάλαιο, του δεύτερου μέρους, αναφέρεται στην κατάσταση αμέσως πριν την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και το αναχρονιστικό πλαίσιο των που ίσχυε για τις OEM στην Ελλάδα. Χρησιμοποιούνται δεδομένα από την Αιτιολογική Έκθεση του νόμου για την απελευθέρωση, από άρθρα που εκδόθηκαν την επικείμενη περίοδο, από οικονομικά δελτία σχετικά με τις μεταφορές όπως και από τον Διαδικτυακό Τόπο Διαβουλεύσεων και συγκεκριμένα από την διαβούλευση για τον νόμο της απελευθέρωσης των OEM.

Το δεύτερο κεφάλαιο, «Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα του 2010», αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα της εργασίας καθώς εγκύπτει στο βασικό θέμα της εργασίας, ήτοι την απελευθέρωση των OEM στην Ελλάδα. Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο, χρησιμοποιούνται στοιχεία από την Αιτιολογική Έκθεση του νομοθετικού πλαισίου για την απελευθέρωση, το ΦΕΚ του νόμου της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δηλαδή του ν. 3887/2010, επιστημονικές εκθέσεις όπως αυτές του ΟΟΣΑ, Πρακτικά της Βουλής από την ψήφιση του ανωτέρω νόμου και σχετική αρθρογραφία. Ο στόχος του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι να παρουσιαστεί το πλαίσιο της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, μέσω της ανάλυσης του νόμου 3887/2010, σε συνδυασμό με την καταγραφή γεγονότων μέσα από ειδησεογραφικά άρθρα αλλά και πρακτικά της Βουλής.

Στο τρίτο κεφάλαιο, «Οι μνημονιακές επιταγές για τις μεταφορές», γίνεται μια συνοπτική καταγραφή των προβλέψεων των μνημονίων για τον κλάδο των μεταφορών και συγκεκριμένα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Βιβλιογραφικές πηγές του παρόντος, αποτέλεσαν τα ίδια τα προγράμματα οικονομικής προσαρμογής της χώρας και οι αξιολογήσεις που ακολούθησαν όσο και οι νόμοι που ενσωμάτωσαν τις μνημονιακές επιταγές στην εθνική έννομη τάξη.

Το τέταρτο κεφάλαιο, «Ο νόμος 4472/2017· το επίμαχο άρθρο 104» αναφέρεται στην βασικότερη εξέλιξη στην απελευθέρωση των OEM, μετά το 2010. Στόχος του είναι η ανάλυση του άρθρου 104 του Πολυνομοσχεδίου, το οποίο αποτέλεσε μια δεύτερη φάση απελευθέρωσης των OEM, με μικρότερη ασφαλώς δυναμικότητα. Βιβλιογραφικά, χρησιμοποιήθηκαν, νομικά

κείμενα και συγκεκριμένα το ΦΕΚ του νόμου 4472/2017, η αιτιολογική έκθεσή του και ανάλογη αρθρογραφία.

Το τρίτο μέρος επιχειρεί μια συνθετική ανάλυση της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ως μεταρρύθμισης υπό το φως των προσεγγίσεων των δημόσιων πολιτικών. Δεδομένου ότι η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί μια βασική μεταρρύθμιση και μια σημαντική διαθρωτική αλλαγή, το παρόν κεφάλαιο είναι ουσιώδες στην παρούσα μελέτη. Στο κεφάλαιο αυτό, ακόμα, εξετάζεται η απελευθέρωση των OEM ως μεταρρύθμιση ενώ παράλληλα θα αναζητηθεί το τί την καθιστά πετυχημένη ή αποτυχημένη. Χρησιμοποιήθηκαν, κατά κύριο λόγο βιβλία με θεωρητικές προσεγγίσεις της δημόσιας πολιτικής, επιστημονικά άρθρα και μελέτες.

Ειδικότερα, στο πρώτο κεφάλαιο του τρίτου μέρους «Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ως μεταρρύθμιση.», πραγματοποιείται μια απόπειρα διερεύνησης της επιτυχίας ή αποτυχίας της μεταρρυθμίσεις που έλαβε χώρα στον κλάδο των OEM. Το συγκεκριμένο ερώτημα αποτελεί την πρώτη βασική υπόθεση της παρούσης. Συγκεκριμένα, η εργασία ξεκινά με την υπόθεση πως η μεταρρύθμιση που επέβαλε την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δεν εφαρμόστηκε με επιτυχία.

Δεύτερο ζήτημα, που προκύπτει στο δεύτερο κεφάλαιο «Το ζήτημα ενός «αναγκαστικού» εξευρωπαϊσμού», είναι το είδος και η ένταση του εξευρωπαϊσμού που αφορά την απελευθέρωση των OEM. Η επιρροή της ΕΕ και ο ρόλος της στην απελευθέρωση του ελληνικού κλάδου των OEM, αποτελεί άλλη μια κατεύθυνση της εργασίας. Έτσι, σχηματίζει η δεύτερη υπόθεση : Ο εξευρωπαϊσμός που παρατηρείται στο ζήτημα της απελευθέρωσης των OEM είναι αναγκαστικός.

Το τρίτο κεφάλαιο, «Οι ομάδες συμφερόντων και η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.», εξετάζει τις θεωρητικές προσεγγίσεις για τις ομάδες συμφερόντων ενώ επίσης εμβαθύνει στις ομάδες συμφερόντων του ελληνικού κλάδου μεταφορών. Ακόμα, γίνεται μια απόπειρα εφαρμογής δύο προσεγγίσεων δημόσιας πολιτικής, αυτή του Wilson περί κόστους- οφέλους, όπως και της κατηγοριοποίησης των δημόσιων πολιτικών του Lowi. Από αυτή του Lowi, προκύπτει και μία τρίτη υπόθεση: Το είδος πολιτικής που εφαρμόστηκε πριν και μετά την απελευθέρωση είναι διαφορετικό.

Στο κεφάλαιο συμπεράσματα περιλαμβάνονται οι καταληκτικές θέσεις της εργασίας αλλά και οι προτάσεις που προκύπτουν.

Η εργασία βασίστηκε σε πρωτογενείς και δευτερογενείς πηγές. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η συνεισφορά των συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν με ορισμένους βασικούς δρώντες στο πεδίο της πολιτικής που αναλύεται. Συνεντεύξεις έγιναν με τον πρώην Υπουργό

Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, κ. Δημήτρη Ρέππα αλλά και τον Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών κ. Απόστολο Κενανίδη. Ακόμα, συνέντευξη πραγματοποιήθηκε με μέλος συνδικαλιστικού οργάνου οδικών εμπορευματικών μεταφορών το οποίο κατόπιν αιτήματος, διατηρεί την ανωνυμία του. Χωρίς αυτές τις συνεντεύξεις, η παρούσα εργασία δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί και οφείλω να τους εκφράσω τις ευχαριστίες μου για ακόμα μια φορά, και από τη θέση αυτή.

Μέρος 1^ο

Κεφάλαιο 1^ο

Το ευρωπαϊκό πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Στο παρόν πρώτο αναλύεται το ευρωπαϊκό πλαίσιο που αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Ειδικότερα, μετά από μια χρονολογική καταγραφή της διαδρομής προς την Ενιαία Αγορά των Μεταφορών αναλύεται το νομικό πλαίσιο, ήτοι οι Κανονισμοί και οι Οδηγίες που αφορούν άμεσα ή έμμεσα τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών με ιδιαίτερη έμφαση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Τέλος, γίνεται αναφορά στην παρούσα κατάσταση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της Λευκής Βίβλου του 2011 αλλά και άλλων επίσημων μελετών.

1.1 Οι απαρχές της Ενιαίας Αγοράς των Μεταφορών.

Η δημιουργία και καθιέρωση της Ενιαίας Αγοράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης γενικά αλλά και ειδικότερα στο επίπεδο των μεταφορών είναι κάτι που έχει δρομολογηθεί εδώ και δεκαετίες. Ακόμα από την δεκαετία του '50, συναντώνται στην Συνθήκη της Ρώμης οι απαρχές της πολιτικής των μεταφορών. Ωστόσο, η Συνθήκη της Ρώμης φαίνεται πως δεν όριζε με ακρίβεια το περιεχόμενο της προαναφερθείσας πολιτικής, κυρίως γιατί τα ίδια τα κράτη έπρεπε να φτάσουν σε μια συμφωνία για τον καθορισμό του αντικειμένου της.

Η δρομολόγηση της απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών εντός της ΕΕ, προβλέφθηκε από το άρθρο 71 της Συνθήκης ΕΟΚ (μετέπειτα άρθρο 91 ΣΛΕΕ)¹ και η θέσπιση κοινών κανόνων από το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο, οι οποίοι θα αφορούν τις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται είτε από και προς την επικράτεια ενός κράτους-μέλους (δηλαδή οι ενδοκοινοτικές μεταφορές) είτε μεταφορές διασχίζουσες την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών (δηλαδή η κοινοτική διαμετακόμιση). Διαφαίνεται ήδη η προβληματική διάσταση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Δεδομένου ότι είναι μεταφορές που ξεπερνούν τα εθνικά σύνορα, χρειάζονταν άδεια του κράτους του οποίου το έδαφος θα αποτελούσε μέρος ή προορισμό του «ταξιδιού» των εμπορευμάτων.

1. Άρθρο 91 (πρώην άρθρο 71 της ΣΕΚ)¹. Για την εφαρμογή του άρθρου 90 και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιομορφία των μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία και μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, θεσπίζουν: α) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών, β) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό, γ) μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, δ) κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

Αυτοί οι διακανονισμοί γίνονταν κυρίως σε διμερή βάση και αποσκοπούσαν εμμέσως στη προστασία των σιδηροδρόμων και των εθνικών μεταφορών. Αυτή η λογική ωστόσο εμπόδιζε την πραγμάτωση μιας εν συνόλω ενδοκοινοτικής απελευθέρωσης των μεταφορών. Σιγά σιγά έγινε δηλαδή εμφανές, ότι η προστατευτική λογική που ακολουθούνταν αποτελούσε πρόβλημα μάλλον παρά λύση και το καθεστώς των ποσοστώσεων και των διμερών αδειών έπρεπε να ανατραπεί, ειδικά καθώς ορισμένες ειδικές μεταφορές (λόγου χάρι οι συνοριακές μεταφορές) άρχισαν να απελευθερώνονται με την Οδηγία 75/130 ανακληθείσα στην συνέχεια με την Οδηγία 92/106.

Το Συμβούλιο, το 1968 αποφάσισε την επίθεση μιας μικρής κοινοτικής ποσόστωσης της τάξης του 10% επί των διμερών ποσοστώσεων. Μολαταύτα η απουσία πραγματικής πολιτικής βούλησης για μια κοινή πολιτική των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση δημιούργησε αντιδράσεις από την πλευρά του Κοινοβουλίου. Στις 16 Σεπτεμβρίου 1982, βάσει του άρθρου 265 ΣΛΕΕ (τότε 175 της Συνθήκης της ΕΟΚ) και με την στήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υιοθετήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ένα ψήφισμα που σχετίζονταν με την παράλειψη του Συμβουλίου να προωθήσει την κοινοτική πολιτική στον τομέα της πολιτικής των μεταφορών. Το Κοινοβούλιο παρέπεμψε το θέμα στο Δικαστήριο της ΕΕ, προκειμένου να αναδείξει το γεγονός ότι η πολιτική των μεταφορών είχε περιέλθει σε δεύτερη μοίρα και οι διατάξεις που αφορούσαν τις μεταφορές είχαν καταστεί δευτερεύουσες πράγμα το οποίο δεν ανταποκρινόταν στους στόχους της Συνθήκης και ιδιαιτέρως στα άρθρα 3 και 74.

Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε υπέρ του Κοινοβουλίου και της Επιτροπής και πράγματι υπογράμμισε την κατά παράβαση της Συνθήκης παράλειψη του Συμβουλίου, αφενός να δρομολογήσει καταλλήλως την απελευθέρωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών μεταφορών και αφετέρου το να προσδιορίσει τους όρους που διέπουν την πρόσβαση σε ένα κράτος μέλος μεταφορέων που δεν διαμένουν σε αυτό. Μέσω αυτής ακριβώς της εξέλιξης, τέθηκε σε εφαρμογή το σχέδιο θέσπισης της ελεύθερης πρόσβασης στην εσωτερική αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Ταυτόχρονα αξίζει να αναφερθεί ότι το 1985 μετά από την απόφαση του ΔΕΕ εκδόθηκε η Λευκή Βίβλος για την προώθηση της εσωτερικής αγοράς ενώ το 1986 υπεγράφη και η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη, κίνηση η οποία σαφώς αποτέλεσε θεμέλιο του προαναφερθέντος σχεδίου.²

2. Μούσης Ν., (2011). *Η πρόσβαση στην κοινή αγορά των χερσαίων μεταφορών*. *Europedia.moussis*. Ανακτήθηκε 24 Ιουλίου 2017 από ιστοσελίδα http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/02/01/index.tkl?lang=gr&all=1&pos=288&s=1&e=10

Με την Συνθήκη του Μάαστριχτ (1992) θεμελιώθηκε η έννοια των διευρωπαϊκών δικτύων όπως επίσης και η δημιουργία της ενιαίας αγοράς το 1993. Έτσι, δημιουργήθηκε η ανάγκη για την σταδιακή μεταφορά της πολιτικής των μεταφορών από το εθνικό επίπεδο στο ευρωπαϊκό με ταχύτερους ρυθμούς.

Ο τομέας των μεταφορών συνιστά έναν ουσιώδη τομέα στην πορεία της δημιουργίας και ωρίμανσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όπως έχει ήδη φανεί, ειδικά μετά την παραπομπή, από πλευράς του Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου στο ΔΕΕ, η πολιτική των μεταφορών άρχισε να εξελίσσεται πιο δυναμικά. Το 1997, η Συνθήκη του Άμστερνταμ, οδήγησε στην θέσπιση επιπρόσθετων μέτρων για την περιβαλλοντική προστασία στον τομέα των μεταφορών. Σημαντική εξέλιξη ήταν και η εκχώρηση εξουσιών συναπόφασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο από κοινού με το Συμβούλιο για τις περισσότερες πτυχές της πολιτικής των μεταφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή προέβη σε μια ανάλυση των εθνικών και των περιφερειακών διαφορών που υπήρχαν στους τομείς των δαπανών, των επιβαρύνσεων και της τιμολόγησης και όλα αυτά μέσα σε ένα πλαίσιο προσπάθειών δημιουργίας πιο ευνοϊκών συνθηκών ανταγωνισμού.³

Η 1^η Ιουλίου του 1998, αποτελεί ημερομηνία ορόσημο της από-ρύθμισης και απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο χωρίς τις ποσοτώσεις ή τους περιορισμούς των προηγούμενων ετών στις ενδομεταφορές και φυσικά, βάσει των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού. Μολαταύτα, ο δρόμος προς την πλήρη εναρμόνιση των εθνικών πολιτικών μεταφορών είχε να αντιμετωπίσει πολλά προβλήματα. Θεωρητικά, από το 1993 οι οδικοί μεταφορείς μετακινούνταν ελεύθερα μέσα στον ευρωπαϊκό χώρο. Ωστόσο ακόμα και πέντε χρόνια μετά και παρά την άρση των ποσοτώσεων και των περιορισμών το 1998, οι διαφορές που υπήρχαν μεταξύ των κρατών ήταν έντονες. Σε μερικές χώρες όπως η Ελλάδα, το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα ήταν εντός ενός απολύτως ρυθμισμένου πλαισίου ενώ σε άλλες χώρες μια άδεια οδήγησης έφτανε για την είσοδο στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα στην μελέτη του πως η ΕΕ δουλεύει προκειμένου να αντιμετωπίσει τα αποτελέσματα ηθελημένα και μη, της απορρύθμισης ενός τομέα οικονομικής φύσεως σημειώνει η Hilal (2008).⁴

3. Η ευρωπαϊκή ένωση με απλά λόγια: Μεταφορές. (2014), Europa.eu. Ανακτήθηκε 17 Ιουνίου 2017 από ιστοσελίδα: https://europa.eu/european-union/topics/transport_el.

4. Hilal N., (2008), *Unintended effects of deregulation in the European Union: The case of road freight transport*. Sociologie du travail 50S σελ. 19-29. Ανακτήθηκε 31 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο: <http://www.sociologiedutravail.org/spip.php?article52>.

Μετά το 1998, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης των 15 έχει εγκαθιδρυθεί ένα καθεστώς πλήρως απελευθερωμένων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Εξαίρεση αποτελεί η Ελβετία στην οποία έχει παραμείνει ένα ιδιότυπο καθεστώς βάσει της Διμερούς Συμφωνίας Ελβετίας-ΕΕ (Bilateral Agreement Switzerland- EU of 2000, SR.0.740.72).

Από το 1999, παρατηρείται μια αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κάτι που ενισχύεται περισσότερο με την διεύρυνση της ΕΕ το 2004. Ωστόσο η αύξηση του ανταγωνισμού, που αποτέλεσε άμεση συνέπεια της διαδικασίας της απελευθέρωσης, δεν μπορεί επακριβώς να παρουσιαστεί λόγω της έλλειψης δεδομένων που αφορούν αυτήν την τάση σημειώνει ο Schramm H-J. (2012). Στην διαδικασία της απορρύθμισης του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση φαίνεται ότι έπαιξαν πολύ μεγάλο ρόλο οι διευρύνσεις της Ένωσης τόσο το 2004 όσο και το 2007, κυρίως γιατί υπήρξε μαζική εισχώρηση μεταφορέων από τις νεοεισερχόμενες χώρες στο επάγγελμα ειδικά στον τομέα των ενδομεταφορών (cabotage) αλλά και στις μετακινήσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (διεθνείς μεταφορές).⁵

1.2 Το ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για τις μεταφορές.

Το νομικό πλαίσιο για τις μεταφορές πηγάζει κυρίως από τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και οδηγίες. Αφορά όχι μόνο την άρτια λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αλλά κυρίως τις παραμέτρους εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, όπως επίσης και το καθεστώς που διέπει το αντίστοιχο επάγγελμα.

1.2.1 Η φύση του ευρωπαϊκού δικαίου.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η άσκηση αρμοδιότητας των κρατών μελών έχει ριζικώς περιοριστεί λόγω της ίδιας της φύσης της ενωσιακής έννομης τάξης ως Συνταγματικού επιπέδου. Αυτό αντιστοιχεί σε τρία βασικά χαρακτηριστικά αυτής ήτοι την *αρχή της υπεροχής, της άμεσης εφαρμογής και του άμεσου αποτελέσματος* αναφέρει ο Μεταξάς (2016). Τούτου λεχθέντος, τα παραπάνω χαρακτηριστικά του ενωσιακού δικαίου χαρτογραφούν την φύση αυτού και ορίζουν τον τρόπο με τον οποίο το ενωσιακό δίκαιο ενσωματώνεται στο δίκαιο των κρατών μελών.

5. Schramm, H-J (2012), *Deregulation of European Road Transport and its Impacts on International Transport Operations*, ERS Conference, Frankfurt-on-Main. Ανακτήθηκε στις 28 Αυγούστου 2017 από https://www.academia.edu/7980240/Deregulation_of_European_Road_Transport_and_its_Impacts_on_International_Transport_Operations.

Με άλλα λόγια, διακρίνεται λοιπόν η ύπαρξη μιας ιεραρχίας στην έννομη τάξη που προκύπτει από την εξής θεμελιώδη αρχή. Όπως αναφέρει ο Μεταξάς (2016): *Η ίδια η κυριαρχική απόφαση του εκάστου κράτους-μέλους για τη συμμετοχή του στην ευρωπαϊκή ενοποιητική διαδικασία με την κτήση της ιδιότητας του κράτους-μέλους εμπεριέχει και το στοιχείο της εκούσιας περιστολής της κυριαρχίας του για τον σκοπό της εμπέδωσης της εν λόγω διαδικασίας και της έννομης τάξης, στην οποία αυτή στηρίζεται.*⁶

Εύστοχη θα ήταν ακόμα η επισήμανση της φύσης των κανονισμών και των οδηγιών σε συνέχεια των παραπάνω, δεδομένου ότι το καθεστώς της ενιαίας αγοράς των μεταφορών αλλά και του καθεστώτος εισόδου στο επάγγελμα παρουσιάζεται μέσω κανονισμών και οδηγιών. Οι κανονισμοί είναι δεσμευτικές νομοθετικές πράξεις ενώ επιπροσθέτως η εφαρμογή τους σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι υποχρεωτική. Οι οδηγίες από την άλλη είναι νομοθετικές πράξεις οι οποίες όμως ορίζουν έναν συγκεκριμένο στόχο. Ο στόχος είναι αυτό το οποίο πρέπει να επιτύχουν τα κράτη μέλη ωστόσο εναπόκειται στο ίδιο το κράτος μέλος ο ορισμός των νόμων και των μέσων που θα επιφέρουν την επίτευξη του στόχου της οδηγίας.⁷

1.2.2 Η νομική βάση των οδικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στον τίτλο VI της Συνθήκης της Λισαβόνας και ιδιαίτερα στο άρθρο 91 ΣΛΕΕ μπορεί να βρεθεί, σύμφωνα με την επίσημη σελίδα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η νομική βάση των οδικών μεταφορών στην ΕΕ.⁸ Βασικός στόχος της ΕΕ όσον αφορά την αγορά των οδικών μεταφορών είναι αρχικά η πλήρης απελευθέρωση της. Ακόμα στόχο αποτελεί η διασφάλιση της πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα χωρίς περιορισμούς που αυτοί βασίζονται στην υπηκοότητά του ή στον τόπο εγκατάστασής του, ο οποίος κατά περίπτωση είναι διαφορετικός από αυτόν στον οποίο παρέχεται η υπηρεσία. Φυσικά, οι παραπάνω στόχοι αντικατοπτρίζουν ικανοποιητικά τους στόχους της ενιαίας αγοράς της ΕΕ κυρίως όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων εντός της ένωσης. Μετά την προσφυγή του Κοινοβουλίου επί παραλείψει, όπως αναφέρθηκε παραπάνω στο παρόν κεφάλαιο, το Δικαστήριο με την απόφαση της 22ας Μαΐου (61983CJ0013), καταδίκασε το Συμβούλιο για

6. Μεταξάς Α., (2016), Σκέψεις για την ποιοτική ιδιαιτερότητα της ενωσιακής έννομης τάξης, Constitutionalism.gr, Ανακτήθηκε 30 Οκτωβρίου 2016 από το διαδίκτυο: <https://www.constitutionalism.gr/2016-metaxas-enosiaki-ennomi-taxi/>.

7. Κανονισμοί, οδηγίες και άλλες νομοθετικές πράξεις, Europa.eu, Ανακτήθηκε στις 8 Οκτωβρίου 2017 από το διαδίκτυο: https://europa.eu/european-union/eu-law/legal-acts_el.

8. Βλ. παραπομπή 1 του παρόντος κεφαλαίου.

παράλειψη της εκπόνησης των ρυθμίσεων, που είχαν προβλεφθεί από την Συνθήκη της Ρώμης, πριν από την λήξη της μεταβατικής περιόδου. Οι τομείς στους οποίους έγκεινται οι ρυθμίσεις αυτές ήταν: (α) η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών μεταφορών και (β) η πρόσβαση των μεταφορικών επιχειρήσεων με έδρα άλλο κράτος μέλος στις εθνικές μεταφορές των άλλων κρατών μελών. Η απόφαση αυτή του Δικαστηρίου αποτέλεσε την αφετηρία μιας περιόδου κάλυψης των κενών που διαπιστώθηκαν στην νομοθεσία της ΕΕ όσον αφορά τις μεταφορές, η οποία κράτησε περίπου 25 χρόνια.

Όσον αφορά τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων, ο κανονισμός ΕΟΚ αριθ. 881/92 της 26^{ης} Μαρτίου 1992 επέφερε την ενοποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας σχετικά με τις διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών ενώ επίσης οδήγησε στην καθιέρωση των κοινοτικών αδειών οι οποίες χορηγούνται στους μεταφορείς εμπορευμάτων. Οι κανόνες τους οποίους παρήγαγε ο παραπάνω κανονισμός αφορούν τις μεταφορές οι οποίες έχουν σημείο αναχώρησης ή προορισμού έδαφος κράτους μέλους. Ακόμα αφορούν μεταφορές οι οποίες συμπεριλαμβάνουν οποιαδήποτε διέλευση από ένα κράτος μέλος ή περισσότερα. Όπως σημειώθηκε πιο πάνω, μέχρι πρότινος οι μεταφορές μεταξύ κρατών μελών βασίζονταν εξολοκλήρου σε διμερείς συμφωνίες ενώ επιπρόσθετα υπήρχαν ποσοτικοί περιορισμοί, δηλαδή ποσοστώσεις. Ο παραπάνω κανονισμός ανέτρεψε αυτό το καθεστώς καταργώντας τόσο τις ποσοστώσεις όσο και τις διμερείς άδειες με εναρκτήρια ημερομηνία την 1^η Ιανουαρίου 1993. Η πρόσβαση στην αγορά των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών εντός της Ένωσης υπάγεται μόνο σε ποιοτικές απαιτήσεις και απελευθερώνεται. Βασική απαίτηση εν προκειμένω αποτελεί η χορήγηση κοινοτικής άδειας, η ισχύς της οποίας έχει επεκταθεί σε όλα τα κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3916/90 της 21^{ης} Δεκεμβρίου 1990, θεσμοθέτησε έναν μηχανισμό διασφάλισης σε περίπτωση ύπαρξης κρίσεως και αποτέλεσε ένα συνοδευτικό μέτρο της πλήρους αναστολής του συστήματος των ποσοστώσεων το οποίο αναφέρθηκε πρωτύτερα.

Περαιτέρω, η οδηγία του Συμβουλίου 96/26/ΕΚ, *περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισεως των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών*, με βάση την εκτίμηση ότι πρέπει να καθοριστούν κοινοί κανόνες όσον αφορά την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, οδηγήθηκε στον καθορισμό τριών ποιοτικών κριτηρίων · την αξιοπιστία αυτού, την οικονομική επιφάνεια και την επαγγελματική επάρκεια. Αξίζει να σημειωθεί ότι η οδηγία αυτή καταργείται με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1071/2009

της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009. Μαζί με τον κανονισμό 1071/2009 και 1072/2009 η οδηγία 96/26/EK θα συζητηθούν και λίγο αναλυτικότερα παρακάτω.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 484/2002 της 1^{ης} Μαρτίου 2002, οδηγεί στην θέσπιση της καθιέρωσης της βεβαίωσης οδηγού για υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι ωστόσο εκτελούν μεταφορές για λογαριασμού τρίτου, ο οποίος καλύπτεται από κοινοτική άδεια. Με αυτόν τον τρόπο ο κανονισμός 484/2002 προσπαθεί να εμποδίσει την παράνομη απασχόληση οδηγών, υπό επισφαλείς συνθήκες, με ανεπαρκή αμοιβή, μια πραγματικότητα η οποία έχει αρνητικές συνέπειες για τον υγιή ανταγωνισμό αλλά και την οδική ασφάλεια.

Τέλος, όσον αφορά τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων, η οδηγία 2006/1/EK της 18^{ης} Ιανουαρίου 2006 ρυθμίζει την διασυνοριακή μίσθωση οχημάτων χωρίς οδηγό.

Σχετικά με τις ενδομεταφορές, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ.3118/93 του Συμβουλίου της 25^{ης} Οκτωβρίου 1993 καλύπτει το πλαίσιο των χερσαίων ενδομεταφορών, αλλιώς καμποτάζ, ήτοι την παροχή υπηρεσιών μεταφορών εντός ενός κράτους μέλους από μια επιχείρηση μεταφορών η οποία είναι εγκατεστημένη σε ένα άλλο κράτος μέλος. Αυτό σημαίνει πως παρέχονται υπηρεσίες σε ένα κράτος μέλος από μεταφορείς οι οποίοι δεν είναι εγκατεστημένοι σε αυτό. Κατά την διάρκεια του μεταφορικού έργου οι μεταφορείς αντί να επιστρέψουν χωρίς φορτίο, αποφασίζουν να εκτελέσουν μια επιπλέον μεταφορά εντός της χώρας πριν φτάσουν στα σύνορα. Ο παραπάνω κανονισμός θεσμοθετεί το δικαίωμα σε επιχειρήσεις οι οποίες έχουν κοινοτική άδεια, να μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε ένα άλλο κράτος μέλος με βασική προϋπόθεση ωστόσο την προσωρινότητα αυτών των υπηρεσιών.

Μολαταύτα, η πλήρης απελευθέρωση και των ενδομεταφορών το 1993 παρέμεινε ένα μέτρο προσωρινού χαρακτήρα. Αυτό συμβαίνει γιατί επιτρέπει στα κράτη μέλη να ζητήσουν από την Επιτροπή την έγκριση ρήτρας διασφάλισης σε περίπτωση όπου διαταραχθεί η αγορά εξαιτίας των ενδομεταφορών. Η Επιτροπή αποπειράθηκε να διευκρινίσει τον προσωρινό χαρακτήρα των ενδομεταφορών μέσω μιας ερμηνευτικής ανακοίνωσης, την 26^η Ιανουαρίου του 2005, όπως επίσης και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ.1072/2009, της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 και ειδικά με το άρθρο 8, παράγραφος 2. Ο κανονισμός 1072/2009 θα παρατεθεί αναλυτικότερα σε επόμενο κεφάλαιο λόγω του καθοριστικού ρόλου που έχει παίζει.⁹

9. Ratcliff C., (2017), Οι οδικές μεταφορές: διεθνείς μεταφορές και ενδομεταφορές, [Europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.3.html)
Ανακτήθηκε 8 Οκτωβρίου 2017 από το διαδίκτυο:
http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.3.html.

1.3 Ο νομοθετικός πυρήνας για το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στη συνέχεια γίνεται μια εις βάθος ανάλυση της δέσμης οδηγιών και κανονισμών που αποτελούν το βασικό πλαίσιο κανόνων που διέπουν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εντός της ΕΕ. Τουτέστιν θα παρουσιαστεί η Οδηγία 96/26/EK του Συμβουλίου αλλά και η δέσμη μέτρων για τις οδικές μεταφορές της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 ήτοι οι κανονισμοί 1071/2009, 1072/2009 και 1073/2009.

1.3.1 Η οδηγία 96/26/EK.

Η οδηγία αυτή, ρυθμίζει τους κανόνες πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων οι οποίοι διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών. Στην παρούσα οδηγία συνεκτιμήθηκαν ποικιλοτρόπως διάφορες εξελίξεις που λάμβαναν χώρα την δεκαετία του '90 όπως για παράδειγμα η οργάνωση της αγοράς μεταφορών και οι πολλαπλές τροποποιήσεις άλλων οδηγιών που αφορούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αλλά και επιβατών όπως οι 77/796/ΕΟΚ και 74/561/ΕΟΚ.

Περαιτέρω με την παρούσα οδηγία ουσιαστικά δημιουργούνται ορισμένοι ποιοτικοί κανόνες εισαγωγής στο επάγγελμα ήτοι η αξιοπιστία, η οικονομική επιφάνεια και η επαγγελματική επάρκεια. Ακόμα, υπογραμμίζεται το γεγονός ότι η ύπαρξη των αυτών κοινών κανόνων εξασφαλίζει *«άνοδο της επαγγελματικής στάθμης των μεταφορέων δυνάμενη να συμβάλει στην εξυγίανση της αγοράς, στην ποιοτική βελτίωση της παρεχόμενης υπηρεσίας προς το συμφέρον των χρησιμοποιούντων τις μεταφορές και της εν γένει οικονομίας, καθώς και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας»*. Η οδηγία προχωρεί στην περαιτέρω εμβάθυνση των ποιοτικών κανόνων, λόγου χάρη παραθέτει τα στοιχεία που αποδεικνύουν την οικονομική επιφάνεια βάσει κεφαλαίων που μετρούνται με την μονάδα ECU, (European Currency Unit ή Ευρωπαϊκή Λογιστική Μονάδα). ¹⁰ Η ανωτέρω οδηγία καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε με τον κανονισμό 1071/2009 που θα αναλυθεί παρακάτω. Η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/26/EK αλλά και της σημαντικότερης τροποποίησής της με την οδηγία 98/76/EK, έγινε με το π.δ 346/2001¹¹ δύο χρόνια μετά την προθεσμία που είχε δώσει η ΕΕ, η οποία ήταν η 1^η Οκτωβρίου του 1999.

10. Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Οδηγία 96/26/EK, 29 Απριλίου 1996, Λουξεμβούργο.

11. Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Αρ. Φύλλου 233, Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμό 346, 11 Οκτωβρίου 2001.

1.3.2 Η δέσμη μέτρων της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009.

Στην ενότητα αυτή, θα παρουσιαστεί το πλαίσιο της δέσμης μέτρων της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009, για τις οδικές μεταφορές, το οποίο εγκρίθηκε μετά από συμβιβασμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Το πλαίσιο αυτό, αποτελείται από τρεις διαφορετικούς κανονισμούς τους: (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009. Οι κανονισμοί αυτοί εφαρμόστηκαν πλήρως από την 4^η Δεκεμβρίου 2011 και αφορούν τόσο τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές όσο και τις ενδομεταφορές. Μερικοί από τους βασικούς στόχους προβλέπουν: (1) ένα απλοποιημένο και τυποποιημένο υπόδειγμα της κοινοτικής άδειας, (2) τον ορισμό διαχειριστή μεταφορών, (3) την ενίσχυση των διαδικασιών ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών σχετικά με πιθανές παραβάσεις από την πλευρά των μεταφορικών επιχειρήσεων και (4) τον ορισμό του προσωρινού χαρακτήρα των πράξεων ενδομεταφοράς.

Ο κανονισμός 1071/2009, *«σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου»*, θεσπίζει αυστηρότερους κανόνες για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιπλέον στοχεύει στον εκσυγχρονισμό της εικόνας του τομέα των οδικών μεταφορών. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού βρίσκουν εφαρμογή στις επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα και ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα είτε εμπορευμάτων είτε επιβατών. Μόνη εξαίρεση αποτελεί η μη εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού για μεταφορές οι οποίες εκτελούνται από φορτηγά ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους κάτι που θα αναφερθεί και σε επόμενο κεφάλαιο. Οι απαιτήσεις για την έκδοση άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εξακολουθούν να έχουν και ποιοτικό χαρακτήρα και ειδικότερα οφείλουν να πληρούν τέσσερις βασικές προϋποθέσεις: (1) να έχουν σταθερό τόπο εγκατάστασης σε ένα κράτος μέλος, (2) να παρέχουν εχέγγυα αξιοπιστίας, (3) να διαθέτουν κατάλληλη οικονομική επιφάνεια και τέλος (4) να διαθέτουν την κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια. Όπως φαίνεται, οι προϋποθέσεις διατηρούν τον ποιοτικό χαρακτήρα που προϋπήρχε και στην οδηγία 96/26/ΕΚ. Ο κανονισμός, ακόμα, παρουσιάζει τις αποδείξεις που πρέπει να διαθέτει η μεταφορική επιχείρηση προκειμένου να αποδείξει ότι πληροί τις ανωτέρω προϋποθέσεις προάγοντας την βαθύτερη εναρμόνιση των κανόνων και των αποδείξεων αυτών μεταξύ των κρατών μελών.

Εάν οι επιχειρήσεις πληρούν τις προϋποθέσεις όπως αυτές αναλύονται στον κανονισμό μπορούν να εκδώσουν άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα η οποία έχει μέγιστη διάρκεια ισχύος τα 5 έτη ενώ επιπροσθέτως προβλέπεται η διαδικασία αναστολής και

ανάκλησης της άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα σε περίπτωση που διαπιστωθεί η μη τήρηση μια ή περισσότερων προϋποθέσεων. Ο κανονισμός 1071/2009 εφαρμόζεται από τις 4 Δεκεμβρίου 2011 βάσει του άρθρου 30.¹²

Ο κανονισμός 1072/2009, *«για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών»*, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προβαίνει στην περαιτέρω ενοποίηση και εναρμόνιση των κανόνων που αφορούν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Εξαιρετικά σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο ανωτέρω κανονισμός προβλέπει τους κανόνες των ενδομεταφορών, *τουτέστιν τις εθνικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται σε προσωρινή βάση σε κράτος μέλος υποδοχής*. Ο κανονισμός 1072/2009, έχει πεδίο εφαρμογής στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές αγορές για λογαριασμό τρίτου και ειδικότερα για διαδρομές που γίνονται εντός του εδάφους της κοινότητας. Σε περίπτωση που προορισμό αποτελεί μια τρίτη χώρα ο κανονισμός είναι σε ισχύ στο τμήμα της διαδρομής που λαμβάνει μέρος σε ένα κράτος μέλος. Προβλέπεται ακόμα το καθεστώς που αφορά την κτήση κοινοτικής άδειας καθώς και το πλέγμα κανόνων που την αφορά. Γίνεται λόγος για κοινούς κανόνες ενδομεταφορών, όπως παραδείγματος χάριν η ώρα οδήγησης και ανάπαυσης. Σημαντική είναι και η δικλείδα ασφάλειας της διαδικασίας διασφάλισης του άρθρου 10, όπου κάθε κράτος μέλος, στην περίπτωση που διαπιστωθεί σοβαρή διατάραξη ή επιδείνωση της διατάραξης της αγοράς των εθνικών μεταφορών στο εσωτερικό μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής ζώνης, μπορεί να καταφύγει στην Επιτροπή προκειμένου να θεσπιστούν μέτρα που θα αντιμετωπίσουν την οποιαδήποτε ανισορροπία. Ως σοβαρή διατάραξη της αγοράς των εθνικών μεταφορών, νοείται η εμφάνιση προβλημάτων, που μπορεί να οδηγήσουν σε σοβαρό και ίσως διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με την ζήτηση, γεγονός που αποτελεί απειλή για την οικονομική ισορροπία και επιβίωση των μεταφορέων. Επιπροσθέτως, προβλέπεται και η επιβολή κυρώσεων από πλευράς των εθνικών αρμόδιων αρχών είτε για παραβάσεις από το κράτος μέλος υποδοχής είτε από το κράτος μέλος εγκατάστασης βάσει των αρχών του εκάστοτε κράτους μέλους. Η μορφή της κύρωσης αν και αποφασίζεται βάσει των στοιχείων αλλά και των αρμόδιων εθνικών αρχών μπορεί να φτάσει μέχρι και στην ανάκληση της κοινοτικής άδειας. Ακόμα αξίζει να αναφερθεί πως ο ανωτέρω κανονισμός επέφερε την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ.881/92, 3118/93 όπως

12. Μπουρδάρης Α., Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, *Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά στους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου*. 5 Δεκεμβρίου 2011.

επίσης και της οδηγίας 2006/94/EK. Ο κανονισμός 1072/2009 με την εξαίρεση των άρθρων 8 και 9, εφαρμόζεται από τις 4 Δεκεμβρίου 2011.¹³ Στην Ελλάδα, οι αλλαγές που εισήγαγαν οι κανονισμοί 1071 και 1072, παρουσιάστηκαν στην σχετική εγκύκλιο Β4/55881/5940 της 5^{ης} Δεκεμβρίου 2011. Ο κανονισμός 1073/2009, αποτελεί μέρος της δέσμης κανονισμών της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 και θεσπίζει κανόνες που ρυθμίζουν τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην διεθνή αγορά μεταφορών επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία. Στην συγκεκριμένη μελέτη ωστόσο δεν θα μας απασχολήσει η μεταφορά επιβατών αλλά εμπορευμάτων.

1.4 Μια συνοπτική επισκόπηση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στην Λευκή Βίβλο του 2011 για τις μεταφορές, στον *Χάρτη πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών- Για έναν ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών*, υπογραμμίζεται η θεμελιώδης σημασία των μεταφορών για την οικονομία αλλά και την κοινωνία. Οι μεταφορές, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και κατ' επέκτασιν δημιουργούν θέσεις εργασίας, μια παράμετρος σημαντική ενόψει των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η Ελλάδα στον τομέα της απασχόλησης. Επιπροσθέτως, τονίζεται το γεγονός ότι πρέπει να υπάρξουν περαιτέρω προσπάθειες προκειμένου να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά των μεταφορών και να ξεπεραστούν ορισμένα σημεία συμφόρησης όπως και διάφοροι φραγμοί. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κλάδος των μεταφορών από μόνος του αντιπροσωπεύει ένα εξαιρετικά σημαντικό μέρος της οικονομίας της ΕΕ: περίπου 5% του ΑΕΠ. Γίνεται λόγος για την ενοποίηση των συστημάτων μεταφορών μεταξύ των ανατολικών και των δυτικών περιοχών της Ευρώπης προκειμένου να ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες των πολιτών της ΕΕ. Κρίσιμη είναι και η στροφή προς τις φιλικότερες για το περιβάλλον μεταφορές ειδικότερα προς τις ενεργειακά αποδοτικότερες και πιο πράσινες μεταφορές. Τονίζεται, μάλιστα, η ανάγκη διαμόρφωσης νέων μορφών μεταφορών προκειμένου να καταστούν πιο αξιόπιστες αλλά και απλούστερες.

Όσον αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, ειδικότερα, καλούνται τα κράτη μέλη να επανεξετάσουν την κατάσταση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ειδικά όσον αφορά τον βαθμό σύγκλισης των οδικών τελών, της εργατικής νομοθεσίας, της νομοθεσίας για την ασφάλεια, της μεταφοράς και επιβολής της νομοθεσίας στα κράτη μέλη, κάτι που θα οδηγήσει αφενός στο μεγαλύτερο άνοιγμα των οδικών μεταφορών όπως και στην

13. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο & Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Κανονισμός 1072/2009 (ΕΚ), 21 Οκτωβρίου 2009.

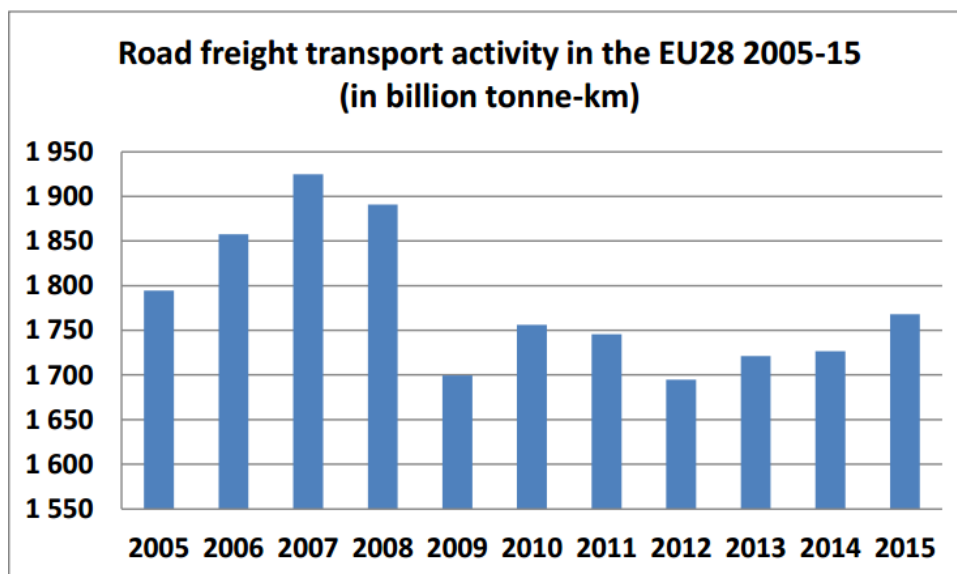
εξάλειψη των εναπομενοντων περιορισμων. Ακόμα γίνεται λόγος για την προσπάθεια επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων μέχρι το 2050.¹⁴ Μαζί με το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που έχουν οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα αποτελούν μέρος της έννοιας των εξωτερικοτήτων (externalities). Εξωτερικότητες προκύπτουν όταν οι δράσεις ενός ατόμου ή φορέα (στην συγκεκριμένη περίπτωση μιας οδικής μεταφοράς) έχουν, άθελα τους, ως αποτέλεσμα την δημιουργία θετικών ή αρνητικών επιδράσεων σε κάποιον άλλο φορέα, ομάδα ή άτομο. Στην περίπτωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αλλά και συγκεκριμένα στο παράδειγμα των ατυχημάτων ή της περιβαλλοντικής μόλυνσης έχουμε να κάνουμε με αρνητικές εξωτερικότητες. Εξωτερικότητες αποτελούν επίσης η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η υποβάθμιση των οδικών υποδομών λόγω μεγάλης χρήσης, η χρήση πετρελαίου και βενζίνης για τις μεταφορές που επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον, η αβεβαιότητα και τα ατυχήματα που προκαλούνται από την καταπάτηση των κανόνων που ισχύουν.¹⁵ Παραδείγματος χάριν όταν το φορτίο σε ένα φορτηγό ξεπερνά το όριο των κιλών που πρέπει να μεταφέρει ή ο οδηγός δεν αναπαύεται αφού έχει οδηγήσει τις επιτρεπτές ώρες.

Στην επισκόπηση για την ευρωπαϊκή αγορά των μεταφορών το 2015 (*An Overview of the EU Road Transport Market in 2015*), η οποία εκδόθηκε τον Μάιο του 2017, ενώ υπογραμμίζεται η ελλειπής ανάκαμψη του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών λόγω της κρίσης του 2008/09, μολαταύτα παρατηρείται μια βελτίωση των συνθηκών μετά το 2012 που οφείλεται στην περαιτέρω εμβάθυνση της Ενιαίας Αγοράς της ΕΕ. Ο τομέας των οδικών μεταφορών απασχολεί περίπου 5 εκατομμύρια ανθρώπους ενώ οι εισπράξεις που προκύπτουν από τον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών φτάνουν τα 330 εκατομμύρια.

Βάσει στοιχείων της Eurostat φαίνεται πως το 2015 διατηρείται μια πτώση της τάξης του 8% στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (βάσει μέτρησης της αναλογίας τόνων-χιλιομέτρων) σε σύγκριση με το 2007, ήτοι πριν την οικονομική κρίση που έπληξε την ΕΕ. Ωστόσο παρατηρείται μια σχετικά μικρή αύξηση από το 2010 μέχρι το 2015. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται πιο αναλυτικά αυτή η διαπίστωση.

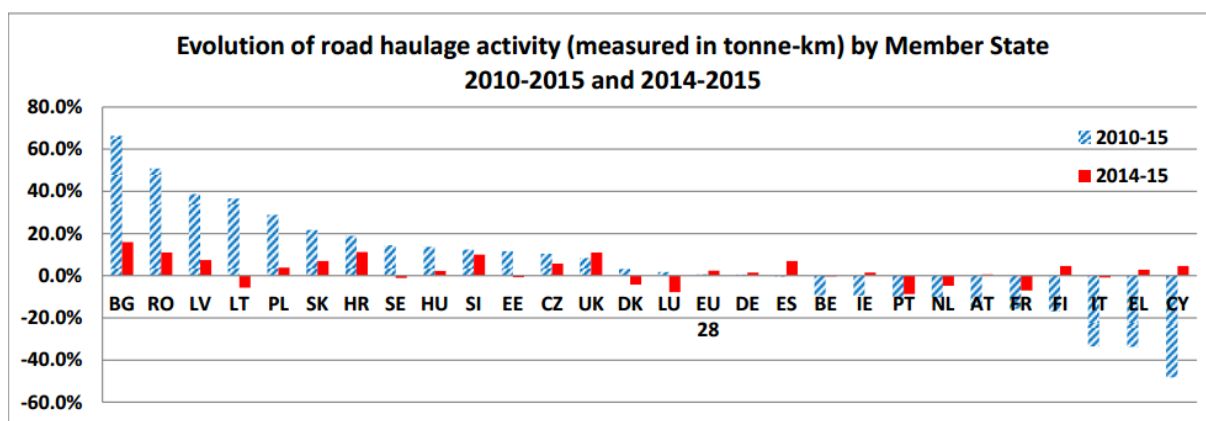
14. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λευκή βίβλος, Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, 28 Μαρτίου 2011.

15. Ocquetau F., *La gestion des risques dans le transport routier de marchandises*. Deviance et société. 1988- Vol.22- No 3.σελ. 319



Διάγραμμα 1: An Overview of the EU Road Transport Market in 2015, p.5

Μια σημαντική παράμετρος είναι και η είσοδος νέων κρατών μελών στην Ένωση. Ειδικά μεταξύ του 2010 και 2015 τα νέα κράτη-μέλη της ΕΕ παρουσίασαν μια σημαντική ανάπτυξη όσον αφορά τον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, στη Βουλγαρία παραδείγματος χάριν, παρατηρείται ρυθμός ανάπτυξης της τάξης του +66%. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών με μονάδα μέτρησης τους τόνους-χιλιόμετρα για τις χρονολογίες 2010-2015 και 2014-2015.



Διάγραμμα 2: An Overview of the EU Road Transport in 2015, p.6

Το 2014 υπολογίζεται ότι υπήρχαν περίπου 550.000 εταιρείες εντός της ΕΕ οι οποίες παρείχαν υπηρεσίες οδικών μεταφορών. Οι 103.000 εντοπίζονται στην Ισπανία, οι 79.000 στην Πολωνία και οι 69.000 στην Ιταλία. Αξίζει επίσης να σημειωθεί πως ο τομέας των οδικών μεταφορών απασχολεί περί τα 3 εκατομμύρια άτομα εντός της ΕΕ. Οι μεταφορικές εταιρείες με το μικρότερο μέγεθος μπορούν να εντοπιστούν στην Ελλάδα, την Κύπρο και την Ισπανία ενώ εταιρείες μεγαλύτερου μεγέθους βρίσκονται στο Λουξεμβούργο, στην Γερμανία, στην Λιθουανία, στην Γαλλία και στην Ολλανδία. Για την ακρίβεια ο μέσος όρος των μικρών εταιριών είναι ≤ 3 άτομα και για τις μεγάλες εταιρίες ≥ 10 .

Αξίζει ακόμα να αναφερθεί, ότι λόγω της έλλειψης ευρωπαϊών οδηγών, ήτοι πολιτών των κρατών μελών, πολλές φορές μπαίνουν στο επάγγελμα και οδηγοί χωρών εκτός της ΕΕ. Μάλιστα παρατηρείται αύξηση αυτών της τάξης του 46% το τέλος του 2016 σε σύγκριση με το 2015. Οι περισσότεροι οδηγοί με καταγωγή από χώρα εκτός ΕΕ δραστηριοποιούνται στην Πολωνία, την Λιθουανία, την Σλοβενία και την Ισπανία.¹⁶

1.5 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Όπως μπορεί να συμπεράνει κανείς η πολιτική των μεταφορών αποτελεί μια βασική και εξαιρετικά σημαντική πολιτική της ΕΕ. Αυτό δεν οφείλεται μόνο στο προφανές της ανάγκης μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών αλλά στο γεγονός ότι η ίδια η έννοια της ελεύθερης μεταφοράς αποτελεί μια θεμελιώδη αρχή για το ευ ζην της ενιαίας αγοράς και της Ένωσης σε γενικότερο πλαίσιο. Η ελεύθερη μετακίνηση ειδικά εμπορευμάτων, ήτοι απαραίτητων πραγμάτων για την διαβίωση των ευρωπαϊών πολιτών, δεν πρέπει να περιέρχεται σε δεύτερη μοίρα και αυτό φάνηκε άλλωστε από την παραπομπή του Κοινοβουλίου και της Επιτροπής κατά του Συμβουλίου το 1982.

Οι νομικές ρυθμίσεις των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αν και πολλαπλώς μεταβληθείσες με τα χρόνια, εντοπίζονται σήμερα στην δεσμίδα των κανονισμών της 21^{ης} Οκτωβρίου του 2009 και ειδικότερα στους κανονισμούς 1071/2009 και 1072/2009. Εξαιρετικής σημασίας είναι η στροφή προς τις ποιοτικές προϋποθέσεις για την είσοδο στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εντός της ΕΕ όπως και στον εκσυγχρονισμό και την εναρμόνιση των συνθηκών και του καθεστώτος που ισχύει για το σχετικό επάγγελμα. Η συγκεκριμένη «στροφή» φαίνεται πως έλαβε χώρα στα μέσα της δεκαετίας του '90. Ειδικότερα, την δεκαετία του '90 λαμβάνει χώρα η οργάνωση της αγοράς των μεταφορών κάτι που επισημοποιείται με την ψήφιση της οδηγίας 96/26/EK.

16. European Commission, (2017) *Europe on the move: An Overview of the EU Road Transport Market in 2015*, May 2017.

Ακόμα, οφείλει να σημειωθεί ότι αυτή ακριβώς η νομική βάση, και ιδιαιτέρως η οδηγία 96/26/EK, ενέπνευσε και επέσπευσε την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα, θέμα που θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο.

Η σημασία της πολιτικής των μεταφορών ακόμα αναδεικνύεται από το οικονομικό βάρος που έχει. Αφενός απασχολεί έναν τεράστιο αριθμό εργαζομένων ενώ επιπροσθέτως οι εισπράξεις που προέρχονται από αυτόν τον κλάδο δεν είναι σε καμία περίπτωση αμελητέες.

Κεφάλαιο 2^ο

Το εθνικό πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές πριν την απελευθέρωση του 2010.

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται μια προσπάθεια αποτίμησης του εθνικού νομοθετικού πλαισίου σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές, πριν την απελευθέρωση που επιβλήθηκε το 2010. Πέραν του νομικού πλαισίου και την ανάλογη επεξήγηση του καθεστώτος έκδοσης αδειών για εμπορευματικές μεταφορές θα αναλυθούν και οι πολιτικές συγκυρίες από την απαρχή οργάνωσης του εθνικού πλαισίου για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα.

2.1 Οι απαρχές του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα στην Ελλάδα.

Οι πρώτοι αυτοκινητιστές εμφανίστηκαν στην Ελλάδα περί τα τέλη της δεκαετίας του 1920. Ο αριθμός τους ήταν αμελητέος αλλά το έργο τους σημαντικό. Φυσικά, δεν υπήρχε κάποιο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με το καθεστώς που τους διέπει.

Από το 1930 έγινε μια πρώτη προσπάθεια για την οργάνωση των οδικών μεταφορών και για την σωστή διαχείρισή τους. Έτσι με τον νόμο 4841/1930, *περί αυτοκινήτων, κυκλοφορίας αυτών και υποχρεώσεων των οδηγών* αλλά και με το προεδρικό διάταγμα 22/29/1931, δημιουργήθηκαν οι πρώτες βάσεις για την διαχείριση του επαγγέλματος όπως επίσης και οι πρώτες διατάξεις σχετικά με τα φορτηγά αυτοκίνητα, τις διαστάσεις τους κ.λπ. Με το νομοθετικό διάταγμα του 1932 Π.Δ 6/9 συστήνεται το Ταμείο Ασφάλισης Αυτοκινητιστών. Επιπροσθέτως, το νομοθετικό διάταγμα της 22/7/1933 οδηγεί στην απαγόρευση της *μεταφοράς εμπορευμάτων και λοιπών ειδών αντί κομίστρου*, και ουσιαστικά θεσμοθετεί για πρώτη φορά την διάκριση μεταξύ των φορτηγών Ιδιωτικής Χρήσης (εφεξής Ι.Χ ή Φ.Ι.Χ)¹⁷ και τα φορτηγά Δημόσιας Χρήσης (εφεξής Δ.Χ ή Φ.Δ.Χ)¹⁸. Από το 1935, με τον Α.Ν 6/6/1935, άρχισε το επάγγελμα να κλείνει, με την απαγόρευση της χορήγησης άδειας κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης σε μη επαγγελματίες αυτοκινητιστές ενώ επίσης περιορίστηκε η χορήγηση αδειών σε οχήματα που δεν υπερβαίνουν τους 10 τόνους μικτού βάρους.

17. Ως φορτηγό αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσεως (Φ.Ι.Χ.) θεωρείται το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών της επιχείρησης ή του επαγγέλματος του ιδιοκτήτη του, απαγορευομένης σε κάθε περίπτωση της άμεσης ή έμμεσης είσπραξης κομίστρου με οποιονδήποτε τρόπο για τις μεταφορές που διενεργούνται με αυτό. (Νόμος 1959/91.

18. «Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ.)» είναι ένα όχημα, το οποίο είναι εφοδιασμένο με άδεια που του επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές. (Νόμος 3887/2010)

Σε μια προσπάθεια προστασίας των σιδηροδρομικών μεταφορών από τον ανταγωνισμό που προέκυψε από την χρήση των φορτηγών ο Αναγκαστικός Νόμος 134 του 1936 προέβλεψε την απαγόρευση της χορήγησης αδειών κυκλοφορίας φορτηγού παρά μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις ανάγκης και κατόπιν ειδικής άδειας από τον Υπουργό Σιδηροδρόμων. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει ένα περαιτέρω κλείσιμο του επαγγέλματος ήδη από την δεκαετία του '30. Το 1937 και 1938 ακόμα, διαμορφώθηκε ένα πλαίσιο οργάνωσης που βασίζεται στις Κοινές Διευθύνσεις. Με τον Α.Ν 646 του 1937 και τον 1197 του 1938 οι αυτοκινητιστές καλούνται να συμμετέχουν στις Κοινές Διευθύνσεις ενώ τίθενται και ορισμένοι σκοποί που καλούν να εκπληρώσουν. Το σύστημα των Κοινών Διευθύνσεων εφαρμόστηκε για λίγο καιρό ωστόσο η αποτελεσματικότητα αυτού είναι εξαιρετικά δύσκολο να εκτιμηθεί λόγω του μικρού αριθμού Φ.Δ.Χ αλλά κυρίως γιατί εφαρμόστηκε σε μια σκοτεινή περίοδο για την Ελλάδα ήτοι κατά την διάρκεια της δικτατορίας του Ιωάννη Μεταξά. Ακόμα το 1940 ξεσπά ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος. Οι δύο αυτές πραγματικότητες εξηγούν αφενός την αποτυχία των πολιτικών που αποφασίστηκαν όπως επίσης και το ασφυκτικό καθεστώς που είχε δημιουργηθεί για τους αυτοκινητιστές.

Το 1946 ο Α.Ν 1036, *περί διαθέσεως εις τους αυτοκινητιστάς κ.λ.π των εις το Ελληνικόν Κράτος παραχωρούμενων υπό της UNRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) αυτοκινήτων*, υποχρεώνει την οργάνωση των μεταφορέων σε συνεταιρισμούς περιορισμένης ευθύνης κατά τις διατάξεις του ν.602 για τους συνεταιρισμούς. Επρόκειτο τότε για τους Συνεταιρισμούς Πληγέντων Αυτοκινητιστών. Σε αυτούς τους συνεταιρισμούς δινόταν το δικαίωμα διενέργειας μεταφοράς *επί κομίστρω*. Εν συνεχεία το κράτος μπορούσε να παραχωρήσει έναν συγκεκριμένο αριθμό αυτοκινήτων ανάλογο με τον αριθμό των πληγέντων αλλά και σύμφωνα με τον διαθέσιμο αριθμό φορτηγών αυτοκινήτων και τις μεταφορικές, κατ' εκτίμηση, ανάγκες. Μέλη των συνεταιρισμών αυτών μπορούσαν να γίνουν οι αυτοκινητιστές οι οποίοι (1) είχαν κυριότητα ή νομή και κατοχή τους λεωφορείο, φορτηγό ή επιβατικό αυτοκίνητο και εκτελούσαν μεταφορές *επί κομίστρω* κατά την 28/10/40 ή πριν σε συγκεκριμένο διάστημα και (2) στις ημερομηνίες που καθορίζονταν είτε κατείχαν κανονική άδεια κυκλοφορίας αυτοκινήτου ή ήταν κύριοι, νομείς και κάτοχοι του αυτοκινήτου. Επιπλέον οφείλαν να είναι εγγεγραμμένοι και ασφαλισμένοι στο Τ.Σ.Α, το Ταμείο Συντάξεων Αυτοκινητιστών. Οι συνεταιρισμοί αυτοί υπήρξαν βραχύβιοι και εν τέλει τα αποτελέσματα από την λειτουργία τους δεν μπορούν να χαρακτηριστούν θετικά, σημειώνει ο Νανιόπουλος (1988:18).

Το 1949 με τον Α.Ν 911, *περί συστάσεως Κοινών Ταμείων Εισπράξεων Φορτηγών Αυτοκινήτων*, συστάθηκαν τα ΚΤΕΦΑ. Τα κοινά αυτά ταμεία ανέλαβαν την μονοπωλιακή

εκμετάλλευση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και βασικός σκοπός τους ήταν η διαχείριση του συνόλου των εισπράξεων των αυτοκινήτων που ανήκουν σε αυτό. Για την σύσταση των ΚΤΕΦΑ χρειαζόταν τουλάχιστον δέκα Φ.Δ.Χ. Η λειτουργία και η οργάνωση βάσει των ΚΤΕΦΑ εμφάνισε τόσο πλεονεκτήματα όσο και μειονεκτήματα. Ωστόσο φαίνεται πως τα μειονεκτήματα ήταν εντονότερα καθώς υπήρξαν αντιδράσεις που οδήγησαν στην κατάργηση του συστήματος των ΚΤΕΦΑ. Από την πλευρά του κράτους σίγουρα η συγκεντρωτική δομή των ΚΤΕΦΑ διευκόλυνε τον έλεγχο και την άσκηση εποπτείας στο σύστημα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, κάτι που συνέβαινε για πρώτη φορά. Στην πράξη, ωστόσο, ο έλεγχος αυτός προσέδιδε συντεχνιακά χαρακτηριστικά στον κλάδο. Ακόμα, το γεγονός ότι οι αυτοκινητιστές υποχρεούνταν να συμμετέχουν στα ΚΤΕΦΑ εξολόθρευε τον αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ τους κάτι που βοήθουσε στην καλύτερευση των όρων της εκτέλεσης της εργασίας τους σημειώνει ο Νανιόπουλος (1988:20). Ωστόσο παρατηρήθηκε αύξηση των τιμών για τους αποστολείς ενώ τελικά φάνηκε πως το επίπεδο της εξυπηρέτησης άρχισε να πέφτει. Λόγω αυτών, ο εμπορικός κόσμος εναντιώθηκε στην πολιτική των ΚΤΕΦΑ. Επιπλέον, τα ΚΤΕΦΑ αντιμετώπιζαν και ορισμένα εσωτερικά προβλήματα όσον αφορά την ιεραρχία τους και την οργάνωση τους. Αυτό οδήγησε σε μια έντονη διαμάχη μεταξύ της συνδικαλιστικής ηγεσίας των αυτοκινητιστών και των διαχειριστών των ΚΤΕΦΑ, δηλαδή των ατόμων που τα διεύθυναν. Πολλοί αυτοκινητιστές οι οποίοι φαίνεται πως είχαν ευδοκιμήσει στον τομέα ζητούσαν κάποιο «*άνοιγμα*» του συστήματος. Τα παραπάνω ζητήματα οδήγησαν στην κατάργηση των ΚΤΕΦΑ με σχετικό νόμο το 1953.

Μετά την κατάργηση του συστήματος των ΚΤΕΦΑ δημιουργήθηκε αθέμιτος ανταγωνισμός ενώ επίσης υπήρξαν αυτοκινητιστές οι οποίοι ζήτησαν την επιστροφή του προηγούμενου συστήματος. Λόγω της αύξησης των διαμεταφορέων πολλοί από τους αυτοκινητιστές αποφάσισαν να συγκροτήσουν με προσωπική τους πρωτοβουλία κοινοπραξίες. Ωστόσο όπως ήταν φυσικό, αυτές οι κοινοπραξίες αντιμετώπισαν διάφορα προβλήματα νομικής οντότητας.

Γενικότερα κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου και μέχρι το 1968 δημιουργείται ένα καθεστώς *κορεσμού* στο τομέα των φορτηγών Δ.Χ. Η τεράστια ζήτηση για νέες άδειες κυκλοφορίας οδήγησε στην υπεραξία των ήδη υπαρχουσών. Επιπροσθέτως, υπήρξε παράνομη εμπορία των αδειών, σε συνδυασμό με την στασιμότητα του αριθμού των Φ.Δ.Χ κατά την διάρκεια μιας περιόδου που παρουσιάζει ανάπτυξη η εθνική οικονομία. Ο υπάρχων στόλος φορτηγών αδυνατούσε να ακολουθήσει τις διεθνείς επιταγές και τελικά πολλά Φ.Ι.Χ εκτελούσαν παράνομα μεταφορές που κανονικά θα έπρεπε να γίνονται από Φ.Δ.Χ. Την δεκαετία του '60 ακόμα χορηγήθηκαν άδειες για Φ.Δ.Χ σε ομογενείς, στα πλαίσια της

κοινωνικής πολιτικής, και συγκεκριμένα με τα νομοθετικά διατάγματα: 4377/1964 *περί ειδικών μέτρων προστασίας των εξ Αιγύπτου Ελλήνων υπηκόων και*, 4378/1964 *περί ειδικών μέτρων προστασίας των εκ Τουρκίας Ελλήνων υπηκόων*, 4577/1966 *περί τροποποίησης και συμπλήρωσης της νομοθεσίας περί Κοινωνικής Ασφαλίσεως και περί ετέρων τινών διατάξεων (άρθρο 2 παρ.1)*, και τέλος το ν.δ *περί ειδικών μέτρων προστασίας των εκ Ρουμανίας Ελλήνων υπηκόων και ομογενών*. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα παραπάνω νομοθετικά διατάγματα διατηρούνται ως εξαιρέσεις σε μεταγενέστερους νόμους που αφορούν τις οδικές εμπορικές μεταφορές.

Η περίοδος που ακολούθησε, ήταν μια περίοδος δικτατορίας. Κατά την περίοδο αυτή αν και υπήρξε ένας μεγάλος αριθμός νομοθετημάτων, αυτά χαρακτηρίστηκαν από μεγάλη προχειρότητα και ουσιαστικά υπονόμευσαν τις εξελίξεις που είχε παρουσιάσει ο τομέας των εμπορευματικών μεταφορών τα προηγούμενα χρόνια. Το 1967 με τον Α.Ν 183 *περί χορηγήσεως αδειών κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων και τρίτροχων οχημάτων Δ.Χ.*, έγινε μια απόπειρα αντιμετώπισης του κορεσμού των αυτοκινήτων. Αυτό το εγχείρημα ήταν επιτυχές καθώς η εφαρμογή του παραπάνω νόμου βοήθησε στην κατάργηση του κορεσμού.

Ωστόσο, εκδόθηκε ένας τεράστιος αριθμός αδειών χωρίς να υπάρξει καμία μελέτη σχετικά με τις ανάγκες της χώρας και τον αριθμό φορτηγών αυτοκινήτων που απαιτούνται για την ικανοποίησή τους. Αυτές οι εξελίξεις, ομολογουμένως, προκάλεσαν μια τεράστια *δυσπραγία στις τάξεις των αυτοκινητιστών* τονίζει ο Νανιόπουλος (1988).¹⁹

2.2 Το νομοθετικό διάταγμα 1060/71.

Το 1971 ουσιαστικά *κλείνει και επισήμως το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα στην Ελλάδα*. Το ανωτέρω ν.δ προβλέπει, μάλιστα, την διακοπή έκδοσης αδειών προκειμένου να αντιμετωπιστεί η ανεξέλεγκτη χορήγηση αδειών των προηγούμενων χρόνων²⁰ και για αυτό θα αναλυθεί διεξοδικά. Το νομοθετικό διάταγμα *περί οργανώσεως των δια φορτηγών αυτοκινήτων Δ.Χ διενεργούμενων εμπορευματικών μεταφορών*, αποτελεί την πρώτη εν συνόλω προσπάθεια οργάνωσης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αναφέρει ο Νανιόπουλος.

19. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, Γενική Γραμματεία Υπουργείου, *Σχέδιο Νόμου Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές*, 2010. Ανακτήθηκε στις 15 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο: www.yme.gr/getfile.php?id=3066

20. Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, σελ.14-21, Διδακτορική διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988.

Στο συγκεκριμένο ν.δ δίνεται ο ορισμός των οδικών μεταφορών: μεταφορές με Φ.Δ.Χ *κάθε κατηγορίας εμπορευμάτων και κινητών πραγμάτων που διενεργούνται με κάποιο κόμιστρο*. Ακόμα προχωρά στην κατηγοριοποίηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε διεθνείς, εθνικές και διανομαρχιακές αλλά και στον ορισμό του επαγγελματία αυτοκινητιστή δηλαδή του κατόχου ενός Φ.Δ.Χ *κάθε κατηγορίας είτε κατά πλήρες δικαίωμα κυριότητας είτε κατά ιδανικό εζ' αδιαιρέτου μερίδιο εφόσον δεν ασκεί άλλο επάγγελμα και ζει μόνο με την εκμετάλλευση του Φ.Δ.Χ*. Επίσης ο οδηγός οφείλει να έχει εγγραφεί και ασφαλιστεί στο Τ.Σ.Α. Αξίζει να αναφερθεί πως διατηρήθηκαν οι διατάξεις του ν.δ 4278/1962 περί της κτήσεως του δικαιώματος κυριότητας και της μεταβιβάσεως αυτού επί αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως, οι οποίες αφορούν την διατήρηση του δικαιώματος στην άδεια κυκλοφορίας ενός φορτηγού δημόσιας χρήσης ανεξαρτήτως του ποσοστού ιδιοκτησίας που κατέχουν. Εν συνεχεία, γίνεται αναφορά στην σύσταση των μεταφορικών επιχειρήσεων. Αυτές οι επιχειρήσεις μπορούν να λειτουργήσουν είτε σαν ατομικές επιχειρήσεις είτε ως εταιρίες άλλης μορφής ή ακόμα ως συνεταιρισμοί, με μοναδική εξαίρεση τις κοινοπραξίες.

Το άρθρο 7 του νομοθετικού διατάγματος 1060/71 αφορά το ζήτημα της έκδοσης αδειών. Κάθε νέα άδεια εκδίδεται επ' ονόματι κάποιας μεταφορικής επιχείρησης και δεν μεταβιβάζεται. Όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές οι άδειες χορηγούνται ελεύθερα. Αντίθετα για τις εθνικές μεταφορές αποφασίζεται ότι ο συνολικός τους αριθμός καθορίζεται από τον Υπουργό Ναυτιλίας-Μεταφορών, η απόφαση του οποίου έπεται της γνωμάτευσης της Επιτροπής Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Ο αριθμός των αδειών για τις εθνικές μεταφορές δεν πρέπει να ξεπερνά *κάποιο συγκεκριμένο όριο συνολικού μικτού βάρους*. Για διάστημα 24 μηνών από την έναρξη ισχύος του άρθρου 3 του ν.δ (για την σύσταση μεταφορικών επιχειρήσεων), αποφασίζεται παύση της χορήγησης νέων αδειών με εξαίρεση φυσικά τις διατάξεις προηγηθεισών διατάξεων περί έκδοσης αδειών για ειδικούς λόγους, δηλαδή την έκδοση αδειών για ομογενείς από την Τουρκία, την Αίγυπτο και την Ρουμανία. Ωστόσο αφού ολοκληρωθεί η περίοδος των 24 μηνών μπορούν να εκδοθούν βάσει των διατάξεων του ν.δ και των κανόνων που δημιουργούνται άδειες για την εκτέλεση των διανομαρχιακών μεταφορών. Οι άδειες κυκλοφορίας μιας μεταφορικής επιχείρησης που διαλύεται για κάποιον λόγο βάσει του παρόντος νόμου, ανακαλούνται αυτοδίκαια.

Στο παρόν νομοθετικό διάταγμα, ακόμα, ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν την χορήγηση εισφοράς στο Δημόσιο έτσι ώστε να αποκτηθεί μια νέα άδεια. Ακόμα δημιουργούνται ορισμένα κίνητρα για την δημιουργία μεταφορικών επιχειρήσεων όπως φορολογικές απαλλαγές, πιστοδοτικές διευκολύνσεις όπως επίσης και η χορήγηση ατέλειας για εισαγωγή μηχανισμού εξοπλισμού.

Σημαντική είναι η δημιουργία της Επιτροπής Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Αποτέλεσε ουσιαστικά έναν συμβουλευτικό όργανο το οποίο συνέβαλε στην σωστή εφαρμογή των διατάξεων που αφορούσαν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Μεταξύ άλλων ασχολούταν με τον συντονισμό του τομέα ενώ ακόμα είχε λόγο ως προς τον αριθμό των αδειών την χορήγηση και την ανάκληση τους, την μεταβίβαση τους κ.α.

Στο παρόν νομοσχέδιο, επίσης, ορίστηκε το κόμιστρο για εμπορευματικές μεταφορές με βασικότερο στόχο την αποφυγή αθέμιτου ανταγωνισμού τόσο εντός του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών όσο και σε σχέση με τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Αξίζει να σημειωθεί πως το κόμιστρο ήταν *αμφιοριακό* δηλαδή είχε ένα ανώτατο και κατώτατο όριο το οποίο συναποφασίζεται από τους υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά φυσικά από την τοποθέτηση της Επιτροπής Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Η παρούσα ρύθμιση αποτελούσε μια άμεση ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους στον κλάδο. Τέλος, βάσει του 1060/71, προκειμένου να ασκήσει κάποιος το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, έπρεπε να υποβάλει ένα πιστοποιητικό ικανότητας άσκησης επαγγέλματος. Αυτό το πιστοποιητικό χορηγούταν από το Υπουργείο Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών έπειτα από εξετάσεις που έχει περάσει ο οδηγός σχετικά με την οικονομία, το δίκαιο των μεταφορών, τις διεθνείς μεταφορές, κ.α.

Συμπερασματικά, με τον νόμο 1060/71 έγινε μια προσπάθεια δημιουργίας ενός πλαισίου οργάνωσης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα. Είναι αλήθεια πως δόθηκαν νεωτεριστικά χαρακτηριστικά στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σημειώνει ο Νανιόπουλος. Τα κριτήρια οικονομικής επιφάνειας και επαγγελματικής ικανότητας προκειμένου κάποιος να εισέλθει στο επάγγελμα αποτελούν ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Από την άλλη ωστόσο, υπήρξαν και ορισμένα αμφιλεγόμενα σημεία. Αυτές οι αντιθέσεις που δημιουργήθηκαν στις απόψεις των αυτοκινητιστών και σε αυτά τα οποία επιχειρούσε να επιτύχει ο νόμος ήταν έντονες. Τα σημεία που προκάλεσαν αυτές τις διαφωνίες μεταξύ άλλων αφορούσαν : (1) *την υποχρεωτική οργάνωση σε εταιρίες*, (2) *την απαίτηση μεταβίβασης της πλήρους κυριότητας των οχημάτων των επαγγελματιών φορτηγών αυτοκινητιστών*, (3) *την ελεύθερη χορήγηση αδειών για διεθνείς και διανομαρχιακές μεταφορές*. Επιπροσθέτως, οι προθεσμίες που προέβλεπε ο νόμος αποτέλεσαν ένα ακόμα σημείο τριβής. Οι αυτοκινητιστές προέβησαν σε διαμαρτυρίες με βασικό αίτημα την αναστολή της εφαρμογής των διατάξεων. Το αίτημα τους έγινε δεκτό, καθώς δόθηκε παράταση μέχρι το 1973 και έπειτα άλλη μια μέχρι το 1974. Με τον νόμο 33/1975, τελικά αποφασίστηκε η αναστολή της εφαρμογής του ν.δ 1060/1971. Σκοπός της αναστολής ήταν κυρίως το γεγονός ότι το ν.δ του 1971 ψηφίστηκε επί Χούντας ενώ έπρεπε να γίνει μια διεξοδική μελέτη των προβλημάτων που προκάλεσε καθώς

κατά την συγκεκριμένη περίοδο δόθηκαν πολλές άδειες χωρίς καμία αιτιολόγηση.²¹

2.3 Ο νόμος 383/76.

Ο νόμος 383/76, *Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων*, βρισκόταν σε ισχύ για πάνω από τρεις δεκαετίες. Μάλιστα αποτέλεσε τον βασικό νόμο που διέπει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μέχρι και την απελευθέρωση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων το 2010.²² Αφετηρία αυτής της μακρόβιας περιόδου είναι 20^η Ιουλίου 1976.

Κατά την ψήφιση και τις συζητήσεις στην Βουλή, ανέκυψαν ορισμένα ζητήματα. Διαβάζοντας τα πρακτικά του νόμου 383/1976, ορίζονται δύο βασικοί στόχοι, η οργάνωση των ΟΕΜ με έναν θεσμικό και εθνικό νόμο, αλλά και η προστασία της «συμπαθέστατης», όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται από τον ανεξάρτητο βουλευτή, κ. Νικόλαο Παπαηλία, τάξης των αυτοκινητιστών. Φαίνεται πως οι βουλευτές απασχολήθηκαν ιδιαίτερος από το γεγονός ότι ο νόμος 1060/1971 ήταν το αποτέλεσμα της 7ετούς δικτατορίας κάτι που είχε προκαλέσει μεγάλες αντιδράσεις από τους αυτοκινητιστές. Μάλιστα, κατά τις αντιδράσεις τους το 1971, μεταφορείς συνελήφθησαν. Οι περισσότεροι βουλευτές, ασχολήθηκαν ιδιαίτερος με το τί πρέπει να γίνει με τις άδειες που δόθηκαν κατά την 7ετία ενώ υπήρξε ο χαρακτηρισμός του νομοσχεδίου ως ελλειμματικό. Σχολιάστηκε το γεγονός ότι, οι 22.000 άδειες που υπολογίζεται ότι υπήρχαν τότε, έφταναν τους 145.000 τόνους και υπερκάλυπταν το μεταφορικό έργο (tonnage) της χώρας, βάσει των λεγόμενων της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου. Ο κ. Γεώργιος Διακόπουλος, βουλευτής της ΝΔ, εξέφρασε την ανησυχία του για την γενική δυσπραγία που θα υπάρξει στον κλάδο των αυτοκινητιστών, εάν εισέλθει ένας απροσδιόριστος αριθμός ΦΔΧ. Ακόμα, υπογραμμίζει το γεγονός ότι υπάρχει κίνδυνος να φύγει το αυτοκίνητο από τα χέρια του αυτοκινητιστή και κατά συνέπεια να καταστραφεί η προσπάθεια που ξεκίνησε για την δημιουργία εταιρειών, με τον παρόν νόμο από την γέννησή του. Δεν διστάζει να εγείρει, επιπλέον, ερωτήματα σχετικά με την συνδικαλιστική οργάνωση των αυτοκινητιστών με ΦΔΧ. Μάλιστα, προτείνει την δημιουργία μιας Γενικής Συνομοσπονδίας Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων καθώς η υπάρχουσα Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος δεν εκπροσωπούσε τους ιδιοκτήτες ΦΔΧ. Από την άλλη, ο βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Χριστόπουλος εξέφρασε την αντίρρηση

21. Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, σελ.21-26 ,Διδακτορική διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών , Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988

22. Alpha Bank, (2008) *Οικονομικό Δελτίο: Φορτηγά, Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σελ. 50

του σχετικά με την πολιτική ανάμειξη στα συνδικαλιστικά θέματα των αυτοκινητιστών.

Ακόμα, στα πρακτικά, αναφέρεται, ότι έως το 1967 κυκλοφορούσαν περίπου 17.000 ΦΔΧ, τα οποία ήταν μεταβιβάσιμα. Ο Α.Ν 183/1967, απαγόρευσε την μεταβίβαση των νέων αδειών δια πράξεως εν ζωή. Μέχρι το 1971, εκδόθηκαν περίπου 5.000 αμεταβίβαστες άδειες. Την 4ετία αυτή, 5.000 άδειες μεταβιβάστηκαν και έχασαν το δικαίωμα άλλης μεταβίβασης. Το Ν.Δ 1060/1971, απαγόρευσε την έκδοση νέων αδειών παρά μόνο προς μεταφορικές εταιρίες. Από το 1971 και μετά εκδόθηκαν 370 άδειες βάσει των διατάξεων του 1060/1971 και τελικά το 1976 υπολογιζόταν πως υπήρχαν για την ακρίβεια 22.370 άδειες, εκ των οποίων οι 12.000 ήταν μεταβιβάσιμες ενώ οι 10.370 αμεταβίβαστες. Μολαταύτα, φαίνεται πως οι μεταφορείς δεν ήταν οργανωμένοι σε εταιρίες καθώς μόλις 600 από αυτές τις άδειες συμμετείχαν σε εταιρίες. Τονίστηκε ιδιαίτερα το ζήτημα, του τύπου της εταιρίας που θα πρέπει να θεσμοθετηθεί όπως και το γεγονός κατηγοριοποίησης των αδειών σε νομαρχιακές, εθνικές, διεθνείς, ειδικές και μεταφορές για μικροφορτία. Ο νόμος 383/1976 χαρακτηρίστηκε, από τους βουλευτές, ως ένας από τους πιο σύγχρονους της Ε.Ο.Κ, πράγμα το οποίο ήταν ιδιαίτερος θεμιτό λόγω της επικείμενης εισόδου της χώρας στην Κοινότητα. Μάλιστα, ο κ. Κωνσταντίνος Χριστόπουλος, βουλευτής της ΝΔ, υπογράμμισε το γεγονός πως ο σκοπός του νομοσχεδίου δεν είναι *«ούτε να ζημιώσει, ούτε να οφελήσει κανένα. Στόχος του νομοσχεδίου είναι να διευκολύνει -λάθος πιστεύουν ότι διευκολύνουν τους αυτοκινητιστάς- το κράτος, το έθνος δια να μπορέσει να εισέλθει εις την Κοινή Ευρωπαϊκή Αγορά...»*

Στις συζητήσεις του νόμου αναφέρθηκε πως ζητήθηκε από τους αυτοκινητιστές να δώσουν στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των υπαρχόντων αυτοκινήτων και ιδιαίτερα τον αριθμό των ειδικών μεταφορικών ΦΔΧ, συγκεκριμένα τα ψυγεία. Ο βουλευτής της ΝΔ κ. Αθανάσιος Ταχυρίδης μάλιστα, αναφέρει πως παρά τις προσπάθειες των Υπηρεσιών, τα στοιχεία αυτά δεν έφθασαν ποτέ στο Υπουργείο. Οι διάφοροι βουλευτές ασχολήθηκαν ιδιαίτερος με το άρθρο 16 του νομοσχεδίου που αφορά τις μεταβατικές διατάξεις που προκύπτουν λόγω του 1060/1971. Μάλιστα, ο κ. Ταχυρίδης, εξέφρασε τον φόβο του για το πως θα εκμεταλλευτούν τις μεταβατικές διατάξεις αυτοί οι οποίοι «ευνοήθηκαν» από τον νόμο 1060. Επιπλέον, ζητήθηκε να γίνει ονομαστική ψηφοφορία για το συγκεκριμένο άρθρο.

Ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο που προκύπτει από τα πρακτικά είναι η αναφορά του κ. Διακόπουλου για αυτούς τους αυτοκινητιστές οι οποίοι κατά την περίοδο της δικτατορίας, αναγκάστηκαν, δυνάμει αποφάσεως της δικτατορίας, να παραδώσουν τις άδειες κυκλοφορίας που είχαν. Υπογραμμίζει την ανάγκη εξεύρεσης λύσης για τα συγκεκριμένα άτομα. Μάλιστα, περιγράφει την ιστορία ενός αυτοκινητιστή από τον Βόλο. Ο κ. Κωνσταντίνος Μπαντούβας,

βουλευτής της ΕΔΗΚ, εγείρει το ζήτημα των πληγέντων αυτοκινητιστών κατά την διάρκεια των ετών 1940-1949.²³

Το πρώτο άρθρο του νόμου παρέχει κάποιους ορισμούς. Μεταξύ άλλων ορίζεται η έννοια των οδικών εμπορευματικών μεταφορών γενικά, όπως επίσης γίνεται διάκριση ανάμεσα στις διεθνείς, εθνικές και νομαρχιακές μεταφορές, τις μεταφορές μικροφορτίων αλλά και τις ειδικές μεταφορές (με ψυγεία, βυτιοφόρα, γερανοφόρα, ισόθερμα, σιλό, μεταφοράς σφαγείων, κινητών συνεργείων). Ακόμα, ορίζεται η έννοια των μεταφορικών επιχειρήσεων, σημείο εξαιρετικά σημαντικό καθώς ο νόμος προβλέπει την οργάνωση επιχειρήσεων μεταφορών, προκειμένου να μειωθούν οι μεμονωμένοι μεταφορείς όπως επίσης και να διατηρηθεί ο υγιής ανταγωνισμός εντός του επαγγέλματος. Διακρίνονται, τρεις τύποι εταιρειών, οι εμπορικές εταιρείες, η Ιδιότυπος Μεταφορική Εταιρεία και οι ατομικές επιχειρήσεις. Τέλος, δίνεται ο ορισμός του επαγγελματία οδηγού, βασική υποχρέωση του οποίου είναι να είναι εγγεγραμμένος στο Τ.Σ.Α.

Εν συνεχεία, ρυθμίζεται η διάρκεια της μεταβατικής περιόδου για την σύσταση μεταφορικών. Επίσης, καταγράφονται οι ιδιότητες των μεταφορικών εταιριών όπως προβλέπονται από τον νόμο 383/76. Οι ιδιότυπες μεταφορικές εταιρείες διέπονται από την νομοθεσία των εταιριών περιορισμένης ευθύνης, εφαρμοσμένη στο ιδιαίτερο πλέγμα κανόνων που χαρακτηρίζει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Σημαντικότερο, για τον σκοπό της συγκεκριμένης εργασίας, είναι το άρθρο 4 που αφορά τις άδειες κυκλοφορίας. Από την πρώτη ακόμα παράγραφο προβλέπεται ότι ο τύπος και η διαδικασία έκδοσης αδειών καθορίζονται βάσει της απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και βάσει της εκτίμησης που υπάρχει για τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας. Οι άδειες χορηγούνται στις μεταφορικές επιχειρήσεις όπως ορίζει ο νόμος, στους επαγγελματίες αυτοκινητιστές και στους επαγγελματίες οδηγούς. Αξίζει να σημειωθεί, πως το 80% των νέων αδειών που θα εκδίδονταν από την έναρξη ισχύος του παρόν νόμου και μετά θα δινόταν στις μεταφορικές επιχειρήσεις ενώ μόνο το 20% θα δινόταν στους υπόλοιπους (επαγγελματίες αυτοκινητιστές και οδηγούς). Διαφαίνεται, για ακόμα μια φορά, μια τάση στήριξης των μεταφορικών επιχειρήσεων σε αντίθεση με τους μεμονωμένους μεταφορείς. Οι κύριοι και κάτοχοι ή νομοί και κάτοχοι Φ.Δ.Χ απαγορεύεται να παραχωρήσουν τη χρήση τους ή την εκμετάλλευσή τους σε τρίτο άτομο. Σχετικά με τις μεταβιβάσεις ο νόμος προβλέπει την μεταβίβαση δια πράξεως εν ζωή κατά κυριότητα Φ.Α.Δ.Χ. κάθε κατηγορίας, μαζί με την άδεια κυκλοφορίας του, σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις εθνικών και διεθνών μεταφορών, όπως

23. Πρακτικά για τον νόμο 383/1976, 24 Ιουνίου, 29 Ιουνίου, 30 Ιουνίου 1976.

και σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές και επαγγελματίες οδηγούς, αφού καταβληθεί ο φόρος μεταβίβασης.

Ακόμα, προβλέπεται μια συγκεκριμένη εισφορά για κάθε χορήγηση νέας άδειας κυκλοφορίας φορτηγών αυτοκινήτων η οποία επιβαρύνει μεμονωμένους αυτοκινητιστές και όχι μεταφορικές επιχειρήσεις. Η εισφορά υπολογίζεται βάσει του βάρους του φορτηγού αυτοκινήτου. Όσον αφορά το κόμιστρο για τις μεταφορές με Φ.Δ.Χ εντός της Ελλάδας, αποφασίζεται ότι ο καθορισμός του ποσού γίνεται μετά από την απόφαση των υπουργών Συντονισμού και Προγραμματισμού και Εμπορίου και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Ακόμα σημαντικό ρόλο στην ανωτέρω απόφαση παίζει η γνώμη της νεοσυσταθείσας Γνωμοδοτικής Επιτροπής του 383/1976. Αξίζει να σημειωθεί, πως στον συγκεκριμένο νόμο υπάρχει ξεχωριστό άρθρο που αφορά την εναρμόνιση των διατάξεων του νόμου με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο άρθρο 17 το Δημόσιο θα πράξει *πᾶν το ἀναγκαῖον* για την τήρηση της συμφωνίας συνδέσεως με την Ε.Ο.Κ.²⁴

Στην εφαρμογή του νόμου οι αυτοκινητιστές απάντησαν με απεργίες και έντονες αντιδράσεις. Τα γεγονότα αυτά οδήγησαν στην αναβολή της εφαρμογής ορισμένων διατάξεων του νόμου ή ακόμα και στην πλήρη εγκατάλειψή τους. Για παράδειγμα, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 4, προβλεπόταν πως όσοι μεταφορείς δεν συμμετείχαν σε μεταφορικές επιχειρήσεις σε ενάμιση χρόνο, θα έχαναν το δικαίωμα της διενέργειας εθνικών μεταφορών και θα περιορίζονταν μόνο σε νομαρχιακές κάτι που δεν συνέβη λόγω των διαρκών παρατάσεων της προθεσμίας. Μια βασική αδυναμία του νόμου 383/76 ήταν η ανυπαρξία κάποιας εμπεριστατωμένης μελέτης που να αφορά εν συνόλω τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Λόγου χάρη όπως αναφέρει ο Νανιόπουλος (1988) θα έπρεπε να έχει μελετηθεί και αποφασιστεί με βεβαιότητα ο αριθμός των Φ.Δ.Χ στην Ελλάδα, ο αριθμός των μεταφορικών επιχειρήσεων και το μέγεθός τους. Η μοναδική πηγή του Υπουργείου ήταν ορισμένες ενώσεις αυτοκινητιστών, οι εκτιμήσεις και τα δεδομένα των οποίων πολλές φορές ήταν αντιφατικά. Ακόμα, ο νόμος 383 παρουσίαζε ορισμένες βασικές παραλείψεις όπως για παράδειγμα τον μη καθορισμό του ωραρίου εργασίας των οδηγών ή την μη πρόβλεψη ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης για τους αυτοκινητιστές.

Προβλήματα δεν εντοπίζονταν μόνο όμως στις διατάξεις του νόμου αλλά και στην πλευρά των μεταφορέων. Πράγματι, οι μεταφορείς παρουσίαζαν μια απροθυμία απέναντι στις αλλαγές που ήθελε να φέρει ο νόμος και ειδικά στην πρόβλεψη για μεταφορικές επιχειρήσεις.

24. Νόμος 383/76,(1976) (ΦΕΚ 182Α/76) *Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων*, Αθήνα.

Προέκυψαν, μάλιστα, και διάφορα ζητήματα κοινωνικής νοοτροπίας (προίκα, κληρονομιά) όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Νανιόπουλος (1988). Αυτά τα ζητήματα αφορούν κυρίως τις κληρονομικές προβλέψεις μιας άδειας ΦΔΧ. Ο νόμος προβλέπει, όπως έχει αναφερθεί, την σύσταση εταιριών και την κατά κάποιο τρόπο μετατροπή του αυτοκινήτου τους σε μετοχές της εταιρίας κάτι που ήταν αντίθετο στην ψυχολογία του επαγγελματία αυτοκινητιστή. Από την πλευρά των μεταφορέων, ακόμα, υπογραμμίστηκε το γεγονός ότι υπήρχαν προβλήματα λόγω της ανυπαρξίας ελέγχου αλλά και λόγω των παρεμβάσεων του κρατικού μηχανισμού. Λόγω της ανυπαρξίας ελέγχου μάλιστα, διαπιστώθηκε ότι αυτοκίνητα που μετείχαν σε μεταφορικές επιχειρήσεις διεθνών μεταφορών εκτελούσαν παράνομα εθνικές μεταφορές με χαμηλό κόμιστρο ενώ ακόμα, λόγω της διαρκούς μεταβολής της εφαρμογής του νόμου, μεμονωμένοι οδηγοί εκτελούσαν εθνικές μεταφορές οδηγώντας την κατάσταση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού. Επιπλέον, ενδιάμεσοι οι οποίοι δεν είχαν τις απαραίτητες γνώσεις άνοιγαν γραφεία στην θέση οργανωμένων πρακτορείων μεταφορών, κερδοσκοπώντας εις βάρος των μεταφορέων. Το σύστημα που προσπάθησε να εφαρμόσει ο 383/76 φάνηκε πως δεν ήταν λειτουργικό ενώ η έλλειψη συνεργασίας με άλλα μέσα μεταφοράς (πχ. πλοία ή τον σιδηρόδρομο), έκανε τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές έναν τομέα με χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών.²⁵

2.4 Ρυθμίσεις για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μετά τον νόμο 383/76.

Με τον νόμο 282/1976 και συγκεκριμένα βάσει του Άρθρου 4, το Υπουργείο Μεταφορών μετά από την γνωμοδότηση της αντίστοιχης Γνωμοδοτικής Επιτροπής (κατά το άρθρο 8), αποφασίζει μεταξύ άλλων το ανώτατο συνολικό μικτό βάρος ΦΔΧ που χρειάζεται για την εκτέλεση οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην χώρα. Βασικό κριτήριο για την χορήγηση νέων αδειών είναι διάφοροι παράγοντες όπως ο αριθμός των ενταγμένων φορτηγών σε επιχειρήσεις ή ο χρόνος πραγματικής υπηρεσίας των οδηγών. Ο νόμος 1073/80, *Περί αντικαταστάσεως των κυκλοφορούντων τριτρόχων φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσεως (μοτοσυκλετών) δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων*, είχε μία μικρή συνεισφορά στην δύσκολη διαδικασία δημιουργίας ενός σύγχρονου πλαισίου για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Στο άρθρο 5 αποφασίζεται ότι οι άδειες κυκλοφορίας των Φ.Δ.Χ είναι προσωπικές και αμεταβίβαστες, ωστόσο προβλέπεται η μεταβίβαση εν ζωή στα τέκνα του κατόχου της άδειας, με βασική προϋπόθεση να έχουν

25. Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, σελ.34-37, Διδακτορική διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988

επαγγελματική ικανότητα οδηγού αυτοκινήτου. Ακόμα, προβλέπεται η μεταβίβαση της άδειας στα τέκνα και στην χήρα σύζυγο του θανόντος. Σε περίπτωση που οι κληρονόμοι αυτοί ασκούν άλλο επάγγελμα, η άδεια περνάει σε άλλους συγγενείς και κληρονόμους του κατόχου. Η μεταβίβαση του φορτηγού αυτοκινήτου δημόσιας χρήσεως νοείται ως μεταβίβαση ενός πράγματος και όχι του δικαιώματος δηλαδή δεν συμπεριλαμβάνει την μεταβίβαση και της άδειας ταυτόχρονα. Οι άδειες που προκύπτουν από τις διατάξεις του παρόντος νόμου, από την αντικατάσταση τρίτροχων φορτηγών από Φ.Δ.Χ προβλεπόταν να γίνει από τον αρμόδιο νομάρχη.²⁶

Η απόφαση Β2/5771/806 του 1984 του Υπουργού Συγκοινωνιών αφορούσε την άρση περιορισμών σε Φ.Δ.Χ αυτοκίνητα εθνικών εμπορευματικών μεταφορών. Η συγκεκριμένη απόφαση είχε ως αποτέλεσμα την άρση διάφορων περιορισμών που υπήρχαν για τα φορτηγά τα οποία πραγματοποιούσαν εμπορικές μεταφορές πριν τον νόμο 383/76.

Κομβικό σημείο στην πορεία αφενός της χώρας αλλά και ειδικότερα στην εξέλιξη του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, αποτελεί η προσχώρηση της Ελλάδας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες. Η μεγάλη αυτή αλλαγή προβλέπει την είσοδο μιας διαφορετικής έννομης τάξης στην χώρα αποτέλεσμα της οποίας είναι η υιοθέτηση του κοινοτικού δικαίου.²⁷

2.5 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Είναι εμφανές ότι ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατέχει σημαντική θέση στην επίσημη ατζέντα των αντίστοιχων ηγεσιών ακόμα από την δεκαετία του 1930. Η ύπαρξη αυτοκινητιστών μεταφορέων συμβαδίζει με την εξέλιξη του ελληνικού κράτους ενώ το πλαίσιο που αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές φαίνεται να εξελίσσεται ανάλογα με τις ανάγκες της χώρας αλλά και τις διεθνείς και ευρωπαϊκές, από ένα σημείο και μετά, επιταγές.

Φαίνεται, ακόμα, ότι το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα άρχισε να κλείνει από τις πρώτες ακόμα απόπειρες οργάνωσής του. Ωστόσο, το κράτος λόγω της ελλιπούς προετοιμασίας και ενημέρωσης του πριν την δημιουργία νόμων και ρυθμίσεων στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, ήρθε πολλές φορές αντιμέτωπο με τους ίδιους τους μεταφορείς. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση στην εφαρμογή δημόσιων πολιτικών αλλά και την ανατροπή των κρατικών αποφάσεων, αφήνοντας τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε μια

26. Νόμος 1073/80,(ΦΕΚ 214/Α/19-9-1980) *Περί αντικατάστασης των κυκλοφορούντων τριτροχών φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσεως (μοτοσυκλεττών) δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων*, Αθήνα 1980.

27. Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, σελ.38, Διδακτορική διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988

μετέωρη κατάσταση που μάλλον ενίσχυε τον αθέμιτο ανταγωνισμό αλλά και υποβάθμιζε οποιαδήποτε προσπάθεια εκσυγχρονισμού του τομέα των οδικών μεταφορών.

Ακόμα, οι ιστορικές συγκυρίες και τα γεγονότα που συνέβαιναν στην χώρα δημιουργούσαν έντονες αναταραχές στον τομέα των οδικών μεταφορών. Τέτοιο παράδειγμα είναι η άνευ προηγουμένου χορήγηση αδειών χωρίς την οιαδήποτε λογική κατά την διάρκεια της δικτατορίας.

Ο βασικός νόμος ο οποίος ρύθμιζε τον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέχρι το 2010 ήταν ο ν.383/76. Εν ολίγοις, ο νόμος ορίζει την έννοια των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, προσδιορίζει τα άτομα τα οποία μπορούν να διενεργήσουν μεταφορές με Φ.Δ.Χ όπως επίσης και τις προϋποθέσεις για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας. Οι άδειες εισόδου στο επάγγελμα εκδίδονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και ταξινομούνται σε άδειες για ΦΙΧ και άδειες για ΦΔΧ. Οι άδειες για ΦΔΧ κατηγοριοποιούνται ακόμα σε νομαρχιακές, εθνικές, διεθνείς, ειδικές και μεταφορές για μικροφορτία.

Πολλές φορές οι ίδιοι οι μεταφορείς, φαίνεται ότι δεν συμβιβάζονταν με τις κρατικές επιταγές. Παραδείγματος χάριν στις περιπτώσεις που το Υπουργείο Μεταφορών ζητούσε εκτιμήσεις και δεδομένα για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές από ενώσεις αυτοκινητιστών τα στοιχεία τα οποία λάμβανε ήταν αμφιλεγόμενα και τελικά δεν επιτελούσαν τον σκοπό για τον οποίο είχαν ζητηθεί. Αποτέλεσμα της κακής αυτής επικοινωνίας ήταν νομοσχέδια τα οποία δεν ανταποκρίνονταν αφενός στις ανάγκες εκσυγχρονισμού των οδικών εμπορευματικών μεταφορών της χώρας αλλά και τις απαιτήσεις των ίδιων των μεταφορέων. Κατ' επέκτασιν σε κάθε προσπάθεια εφαρμογής των νόμων, οι αυτοκινητιστές αντιδρούσαν εξαιρετικά έντονα με διαδηλώσεις και κινητοποιήσεις. Αυτό είχε ως συνέπεια, να δοθούν συντεχνιακά χαρακτηριστικά στον κλάδο. Τα προβλήματα ήταν υπαρκτά, η σχέση μεταξύ κράτους και αυτοκινητιστών αν και ιδιαίτερα προβληματική φαίνεται πως εξεύρισκε μια ορισμένη ισορροπία κατά διαστήματα, δεδομένου ότι ο κλάδος λειτουργούσε επί δεκαετίες.

Μεταξύ άλλων, η τεράστια ζήτηση για νέες άδειες που δημιουργούταν σε ορισμένες περιπτώσεις, οδηγούσε στην υπεραξία των ήδη υπαρχόντων. Στην τεράστια ζήτηση δεν υπήρχε ωστόσο ανταπόκριση με αύξηση της προσφοράς. Έτσι, υπήρξε παράνομη εμπορία των αδειών ενώ ακόμα διενεργούνταν παράνομες μεταφορές με Φ.Ι.Χ.

Εν ολίγοις, από το 1976 μέχρι το 2010 ήταν σε ισχύ ένας νόμος που τελικά φαίνεται πως δεν ανταποκρινόταν στις ανάγκες της χώρας ενώ ταυτόχρονα η εφαρμογή του αντιμετώπιζε πολλά προβλήματα. Η έλλειψη εμπεριστατωμένης νομικής επεξεργασίας του κειμένου, κατά τον Νανιόπουλο (1988), ήταν η αφορμή για αμφισβητήσεις της συνταγματικότητας των

διατάξεων του 383, τα επόμενα χρόνια. Ειδικότερα, θεωρήθηκε πως η διάταξη για την υποχρεωτική οργάνωση σε εταιρείες ήλθε σε αντίθεση με την αρχή του «ελευθέρως συνεταιρίζεσθαι» που επιβάλει το ελληνικό Σύνταγμα. Επιπροσθέτως, όταν ψηφίστηκε ο 383/76 οι διατάξεις της αντίστοιχης νομοθεσίας της ΕΟΚ δεν ήταν γνωστές. Συνεπώς, διαπιστώνει ο Νανιόπουλος (1988), ορισμένες διατάξεις του νόμου 383/76 ήλθαν σε σύγκρουση με αντίστοιχες διατάξεις της ΕΟΚ.

Ειδικά για τον 383, οι δύο βασικές κινητήριες δυνάμεις που ωθούσαν στην θέσπισή του είναι αφενός η προσπάθεια διαγραφής του δικτατορικού πλαισίου που ίσχυε στην χώρα, όχι μόνο για το ευ ζην της πολιτικής κατάστασης αλλά και της κοινωνίας, και αφετέρου λόγω της επικείμενης εισόδου της χώρας στην ΕΟΚ. Από ότι φαίνεται, ωστόσο, το σύστημα αδειοδοτήσεως απαξιωνόταν εκ των πραγμάτων λόγω των εξελίξεων τόσο σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Ο επαγγελματικός κλάδος των οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, είναι ένας κλάδος που δημιουργήθηκε με κρατική παρέμβαση. Μολαταύτα, εξαιτίας της σημασίας του στην λειτουργία του κράτους και της κοινωνίας εξελίχθηκε σε έναν ισχυρό «παίκτη» με εκλογική βαρύτητα. Οι πολιτικοί, φαίνεται πως πολλές φορές διατηρούσαν μια κολακευτική ή μια αμυντική στάση ιδιαίτερα λόγω της εκλογικής βαρύτητας που είχε ο κλάδος των αυτοκινητιστών τόσο λόγω του μεγέθους του αλλά και λόγω της σημασίας που έχει στην άρτια λειτουργία του κράτους.

Μέρος 2^ο

Κεφάλαιο 1^ο

Λίγο πριν την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών · το αναχρονιστικό πλαίσιο των OEM στην Ελλάδα.

Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της ελληνικής οικονομίας δεδομένου ότι το 98% του χερσαίου μεταφορικού έργου γίνεται με φορτηγά. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, οι OEM αποτελούν έναν βασικό μεταφορικό συνδετικό κρίκο ανάμεσα στην Βόρεια και Νότια Ευρώπη όπως επίσης και έναν κόμβο μεταξύ της Ασίας και της Ανατολικής Μεσογείου. Ακόμα, λόγω της ορεινής μορφολογίας και του εδάφους της, οι οδικές μεταφορές φαίνεται ότι προτιμώνται με μεγάλη διαφορά έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς.²⁸ Στον παρακάτω πίνακα διαφαίνεται σε μεγάλο βαθμό αυτή η τάση ανά τις δεκαετίες. Όχι μόνο, είναι φανερή η προτίμηση των φορτηγών σε σχέση με άλλα μεταφορικά μέσα, αλλά είναι εξίσου εμφανής η ολοένα και αυξανόμενη χρήση τους, σε σημείο που διπλασιάζεται σε λιγότερο από μια εικοσαετία.

	1990	1995	2000	2005	2010	2020	2030	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1990	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1995	Μέση ετήσια % μεταβολή 2010/2005	Μέση ετήσια % μεταβολή 2030/2005
Με Φορτηγά	12,5	14,6	17,6	22,0	26,0	32,8	37,8	3,8%	4,2%	3,4%	2,2%
Με Σιδηρόδρομο	0,6	0,3	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	0,0%	7,2%	5,9%	2,8%
Ακτοπλοϊκώς	6,6	7,1	8,7	10,1	11,4	12,6	14,1	2,9%	3,6%	2,5%	1,3%
Σύνολο	19,7	22,0	26,7	32,7	38,2	46,4	53,1	3,4%	4,0%	3,2%	2,0%
Μερίδιο ΦΑ (%)	63,5	66,4	65,9	67,3	68,1	70,7	71,2				

Πίνακας 1: «Ευρωπαϊκή Ενέργεια και Μεταφορές: Τάσεις έως το 2030», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007.

Πράγματι, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές παρουσιάζουν πολλά πλεονεκτήματα. Λόγω της αμεσότητας, της ταχύτητας και της αποκλειστικότητας που χαρακτηρίζει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές προτιμώνται στις περισσότερες περιπτώσεις. Ωστόσο, στην Ελλάδα, όπως φάνηκε και από το προηγούμενο κεφάλαιο, ο τομέας αντιμετώπιζε πολλαπλά προβλήματα. Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστεί το αναχρονιστικό πλαίσιο το οποίο ίσχυε στην Ελλάδα όπως και τα προβλήματα που ταλάνιζαν τον κλάδο των OEM λίγο πριν την απελευθέρωση του 2010.

28. Alpha Bank, (2008) *Οικονομικό Δελτίο: Φορτηγά, Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σελ. 46

1.1 Οι προβληματικές διαστάσεις λίγο πριν την απελευθέρωση των OEM.

Η Ελλάδα, αποτελούσε το μόνο κράτος μέλος εντός της ΕΕ των 15 το οποίο έθετε σοβαρά εμπόδια για οποιονδήποτε ήθελε να εισέλθει στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Επιπλέον, το πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές υστερούσε ακόμα και απέναντι σε χώρες που είχαν προχωρήσει σε απελευθέρωση των οικονομιών τους πολύ πιο πρόσφατα σε σύγκριση με την Ελλάδα. Αυτές οι χώρες ήταν τα νεότερα κράτη μέλη της ΕΕ δηλαδή χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.²⁹

Στην ΕΕ των 27 αλλά και σε άλλες αναπτυγμένες χώρες, η κρατική παρέμβαση στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών έχει συγκεκριμένα και αυστηρά όρια. Ειδικότερα, η παρέμβαση του κράτους περιορίζεται στην τήρηση της νομιμότητας. Δηλαδή, το κράτος ελέγχει την τήρηση των προϋποθέσεων που έχουν τεθεί από την ΕΕ, όσον αφορά την ασφάλεια μεταφοράς των εμπορευμάτων, την ασφαλή οδήγηση, τις προδιαγραφές για τα οχήματα και τις φορτώσεις, την διασφάλιση των κανόνων του ανταγωνισμού, την αποτροπή ατυχημάτων καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος. Σημαντικό είναι να αναφερθεί επίσης, πως σε ανεπτυγμένες αλλά και αναπτυσσόμενες χώρες, το κράτος έχει απωλέσει το δικαίωμα απόφασης του αριθμού των ΦΔΧ που μπορούν να διενεργούν εμπορευματικές μεταφορές.

Σε αντίθεση με την αυστηρή τήρηση της αρχής νομιμότητας που διατηρούν άλλα κράτη της ΕΕ, η Ελλάδα φαίνεται ότι κατά κύριο λόγο δίνει μεγαλύτερη σημασία στην αρχή της σκοπιμότητας. Αυτό προκύπτει από το γεγονός ότι οι κρατικές και μόνο υπηρεσίες φαίνεται να γνωρίζουν το μεταφορικό έργο το οποίο πραγματοποιείται με ΦΔΧ ενώ ακόμα οι ίδιες αρχές αποφασίζουν τον αριθμό των ΦΔΧ που θα ικανοποιήσουν το κατά δική τους εκτίμηση μεταφορικό έργο. Ακόμα από τις ίδιες αρχές ρυθμίζεται και η τιμή για την οποία τα ΦΔΧ θα προσφέρουν το έργο τους, δηλαδή το κόμιστρο. Μετά από ενημέρωση της αρμόδιας ειδικής επιτροπής οι ανωτέρω διαπιστώσεις καταλήγουν στο Υπουργείο Μεταφορών. Αφού έχουν ληφθεί οι κατάλληλες αποφάσεις και μόνο στην περίπτωση που διαπιστωθεί η ύπαρξη αυξημένης συνολικής ανάγκης για υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών το κράτος καλείται να εκδώσει νέες άδειες.³⁰ Αξίζει να σημειωθεί πως σύμφωνα με άρθρο της Καθημερινής, οι τελευταίες άδειες φορτηγών δημόσιας χρήσης δόθηκαν σε ομογενείς Έλληνες

29. Το Βήμα, (2010), *Μελέτη του IOBE, Η απελευθέρωση των μεταφορών σημαίνει μείωση τιμών και αύξηση της απασχόλησης*, 21/9/2010, Ανακτήθηκε στις 28 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.tovima.gr/PrintArticle/?aid=355754>.

30. Alpha Bank, (2008) *Οικονομικό Δελτίο: Φορτηγά, Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σελ. 51

του Ζαΐρ το 1986 (γνωστές ως ζαϊρινές άδειες). Η απόφαση αφορούσε 800 νέες άδειες εκ των οποίων οι 600 αφορούσαν βυτιοφόρα. Έκτοτε, το Υπουργείο Μεταφορών δεν εξέδωσε καμία άδεια ενώ οι ήδη υπάρχουσες μεταβιβάζονταν σε μέλη των οικογενειών του μεταφορέα είτε σε άλλους επαγγελματίες μεταφορείς. Όπως είναι αναμενόμενο οι τιμές για τις οποίες πωλούνταν οι άδειες για ΦΔΧ ήταν μεγάλες. Υπολογίζεται ότι οι άδειες των ΦΔΧ ξεκινούσαν από τα 30.000 € και έφταναν μέχρι τα 350.000 € αναλόγως το μέγεθος αλλά και το είδος του οχήματος.³¹

Τουτέστιν, οι άδειες απέκτησαν άυλη υπεραξία. Απογοητευτικό είναι ότι η άυλη υπεραξία είναι ένα γεγονός που αναγνωρίζει εμμέσως και η πολιτεία, καθώς η ίδια επέβαλε φορολογία κατά τη μεταβίβαση των αδειών αυτών.³² Ο νέος κάτοχος, δηλαδή, πλήρωνε μόνο ένα μικρό τέλος μεταβίβασης της άδειας. Πολλές φορές, οι νεοεισερχόμενοι επαγγελματίες στον κλάδο οι οποίοι αγόραζαν άδειες από παλιούς κατόχους αναγκάζονταν να λάβουν τραπεζικό δάνειο ή να υποθηκεύσουν την ακίνητη περιουσία τους προκειμένου να αγοράσουν την άδεια ΦΔΧ.³³

Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι άδειες για ΦΔΧ κατηγοριοποιούνται σε νομαρχιακές, εθνικές και διεθνείς. Νομαρχιακές είναι οι μεταφορές που διενεργούνται εντός των ορίων ενός νομού όπου το ΦΔΧ διατηρεί την έδρα του. Ακόμα ένα ΦΔΧ με άδεια για νομαρχιακές μεταφορές μπορεί να εκτελέσει μεταφορά και προς έναν όμορο νομό, δηλαδή έναν νομό που συνδέεται με τον νομό-έδρα με τεχνητά μέσα όπως σήραγγες και γέφυρες ή ακτοπλοϊκώς όταν αφορά τα νησιά. Εθνικές είναι οι μεταφορές που το σημείο αναχώρησης και το σημείο άφιξης βρίσκονται εντός της Ελλάδας, ξεπερνώντας δηλαδή τα όρια των νομών. Τέλος, διεθνείς μεταφορές, είναι οι μεταφορές που μπορούν να ξεπεράσουν τα εθνικά σύνορα έχοντας ως σημείο εκκίνησης είτε ως τελικό προορισμό την Ελλάδα. Σημείο αφετηρίας και άφιξης μπορεί να είναι δύο διαφορετικά κράτη μέλη ή ένα κράτος μέλος και μια τρίτη χώρα και τούμπαλιν. Σύμφωνα με το οικονομικό δελτίο της Alpha Bank, το 2008, υπολογίζεται ότι υπήρχαν

31. Η Καθημερινή, (2010), *Οι τελευταίες άδειες φορτηγών Δ.Χ. εκδόθηκαν το 1986*, Ανακτήθηκε στις 27 Ιουλίου 2010 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/400172/article/epikairothta/ellada/oi-teleytaies-adeies-forthgwn-dx-ekdo8hkan-to-1986>.

32. Αιτιολογική έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργοί Οικονομικών, Προστασίας του Πολίτη, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 24 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο www.yme.gr/getfile.php?id=3064.

33. Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων, Σχόλια για το: *Νέο Θεσμικό Πλαίσιο Οδικών και Εμπορευματικών Μεταφορών, Άρθρο 4 Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ.*, Ανακτήθηκε στις 4 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.opengov.gr/yme/?p=32>.

16.000 άδειες για νομαρχιακές μεταφορές με ΦΔΧ, 13.600 άδειες για εθνικές μεταφορές και 7.000-8.000 άδειες για διεθνείς μεταφορές. Αξίζει να σημειωθεί πως δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία για τον ακριβή αριθμό των αδειών για μεταφορές με ΦΔΧ.

Δεδομένου ότι τα κοινοτικά φορτηγά αυτοκίνητα μπορούσαν να πραγματοποιούν μεταφορές στον ελληνικό χώρο και να παρέχουν υπηρεσίες ελεύθερα από την δεκαετία του '90 ακόμα, το γεγονός ότι δεν εκδίδονταν άδειες για εθνικές μεταφορές σε ΦΔΧ που ήδη κατείχαν άδεια για διεθνείς μεταφορές ουσιαστικά δημιουργούσε άλλο ένα αδιέξοδο στο ήδη προβληματικό πλαίσιο των OEM στην Ελλάδα. Επιπροσθέτως, οι περιορισμοί λόγω της αυστηρής κατηγοριοποίησης των αδειών για ΦΔΧ, δημιουργούσαν τοπικά μονοπώλια για τους κατόχους αδειών για νομαρχιακές μεταφορές.³⁴

Ένα ακόμα αναχρονιστικό στοιχείο του κλάδου των OEM στην Ελλάδα ήταν το γεγονός ότι η πλειοψηφία των μεταφορέων δούλευαν μεμονωμένα και δεν ήταν οργανωμένοι σε μεταφορικές επιχειρήσεις. Δεδομένου ότι ο ν.383/76 προέβλεπε ότι οι άδειες που θα εκδίδονταν, από την έναρξη ισχύος του και μετά, θα δινόταν σε μεταφορείς που οργανώνονται σε μεταφορικές επιχειρήσεις σε ποσοστό 80% ενώ μόνο το 20% θα δινόταν στους υπόλοιπους επαγγελματίες αυτοκινητιστές και οδηγούς, αντιλαμβάνεται κανείς την αποτυχία εφαρμογής της παραπάνω διάταξης. Βάσει στοιχείων που έχουν αντληθεί από έρευνα του ΚΕΠΕ, το 2000, τα οχήματα που ήταν οργανωμένα σε οποιαδήποτε μορφή μεταφορικής εταιρίας άνω των δύο φορτηγών έφταναν τα 5.784 αποτελώντας μόνο το 15,3% του συνόλου των ΦΔΧ.

Σημαντικό μειονέκτημα του κλάδου των OEM στην Ελλάδα είναι η παλαιότητα του στόλου των ΦΔΧ. Σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE για την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, *η μέση ηλικία του στόλου βαρέων φορτηγών επιδεινώθηκε κατά την δεκαετία 1980-1990*. Αποτέλεσμα αυτής της επιδείνωσης ήταν η αύξηση της μέσης ηλικίας από τα 11,5 έτη στα 16,5 έτη, αριθμός που το 2000 έφτασε τα 17,1 έτη. Το 2005, η μέση ηλικία του στόλου ήταν τα 17,9 έτη ενώ αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 40,4% του στόλου των φορτηγών αποτελείται από οχήματα που είναι άνω των 20 ετών. Η κακή επίδοση της Ελλάδας όσον αφορά την ηλικιακή κατανομή των φορτηγών φαίνεται και συγκριτικά με τις άλλες χώρες της ΕΕ. Για παράδειγμα ο στόλος των φορτηγών στο Βέλγιο παρουσιάζει μέση ηλικία τα 11,2 έτη, στη Δανία τα 7,4, στη Βρετανία τα 6,7 και στη Φινλανδία τα 11,5 έτη. Η επιδείνωση της μέσης ηλικίας των βαρέων φορτηγών έχει πολλές αρνητικές συνέπειες. Αρχικά, σε συνδυασμό με την διακοπή χορήγησης νέων αδειών, οδηγεί στην στρέβλωση της αγοράς. Επιπροσθέτως,

34. Alpha Bank, (2008) *Οικονομικό Δελτίο: Φορτηγά, Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σελ. 55

οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον που προκύπτουν από την μεγάλη ηλικία των φορτηγών, αυξάνουν το κοινωνικό κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων ενώ ακόμα μειώνεται κατακόρυφα η αποτελεσματικότητα και η παραγωγικότητα των υπηρεσιών μεταφορών.³⁵ Η παλαιότητα του στόλου και οι αρνητικές συνέπειες που προκύπτουν αποτελούν μια ακόμα αρνητική εξωτερικότητα που προέρχεται από το αναχρονιστικό πλαίσιο των OEM στην Ελλάδα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η παλαιότητα του στόλου, χρησιμοποιείται σαν επιχείρημα από τους συνδικαλιστικούς φορείς προκειμένου να ζητήσουν νέα πλεονεκτήματα ή επιχορηγήσεις. Μάλιστα, ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτου (ΣΕΑΑ) και το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (ΠΣΧΕΜ) απαίτησαν «*επιδότηση από το κράτος για να ανανεωθεί ο στόλος των φορτηγών αυτοκινήτων και θέσπιση κινήτρων για τα νεότερης τεχνολογίας οχήματα*». Οι σύνδεσμοι, έχουν δηλώσει πως «*η Πολιτεία πρέπει σύντομα να προωθήσει την απόσυρση οχημάτων μεγάλης ηλικίας και να διευκολύνει την αντικατάσταση αυτών με νέα οχήματα τελευταίας τεχνολογίας*». Όσον αφορά την έκδοση νέων αδειών για ΦΔΧ ο πρόεδρος του ΠΣΧΕΜ έχει αναφέρει πως εάν ικανοποιηθούν τα παραπάνω αιτήματα ο κλάδος των OEM «*θα προχωρήσει στην οργάνωση του σε εταιρίες, που μέσα από ένα αυστηρό σύστημα μοριοδοτήσεως θα μπορούν να λάβουν νέες άδειες*». Σύμφωνα με αυτή την λογική σε περίπτωση που εκδίδονταν νέες άδειες για ΦΔΧ αυτές θα τις λάμβαναν αποκλειστικά μεταφορείς που ήδη ήταν μέρος του κλειστού επαγγέλματος. Να σημειωθεί, πως η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΟΦΑΕ) είχε ζητήσει την άρση διαχωρίσεως των αδειών σε διεθνείς και εθνικές. Ωστόσο είχε ταχθεί κατά της έκδοσης νέων αδειών.³⁶

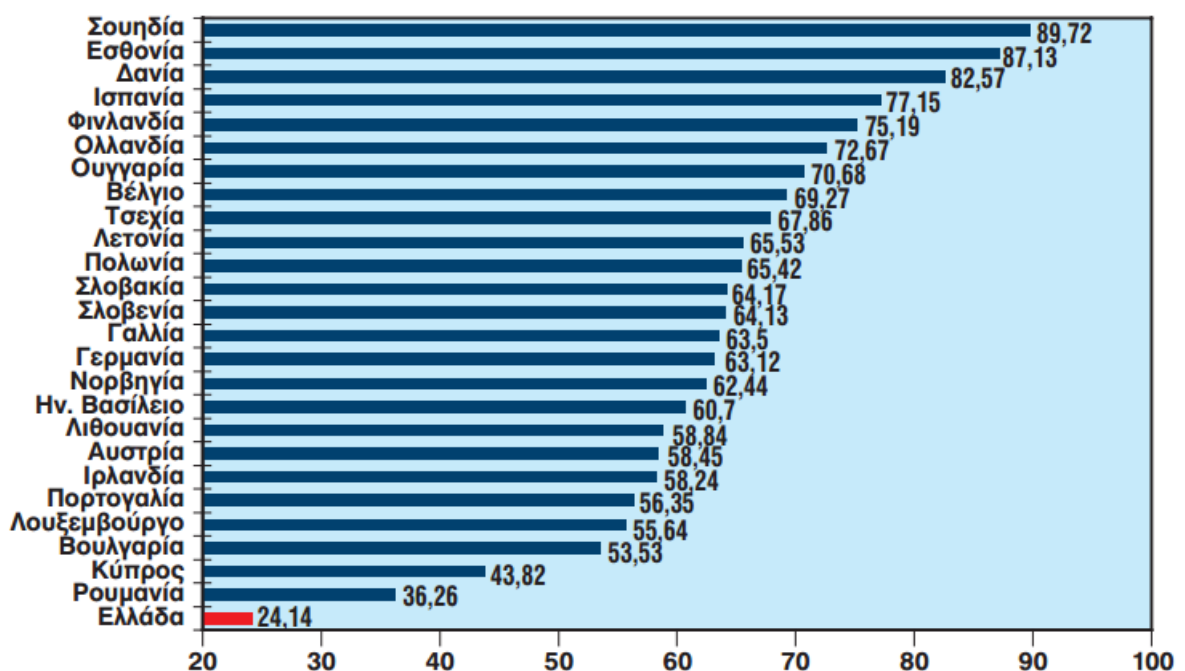
Ένα ακόμα προβληματικό στοιχείο του κλάδου των OEM στην Ελλάδα, είναι ο καθορισμός των κομίστρων. Όπως έχει αναφερθεί ο καθορισμός των κομίστρων γινόταν βάσει του αμφοριακού συστήματος, καθοριζόταν δηλαδή μια κατώτερη και μια ανώτερη τιμή για τις μεταφορές στο εσωτερικό της χώρας. Το κόμιστρο ουσιαστικά έπρεπε να καθορίζεται βάσει των κανόνων της αγοράς, δηλαδή βάση της λογικής της προσφοράς και της ζήτησης, όμως στην Ελλάδα ο καθορισμός του κομίστρου γινόταν από τα αντίστοιχα κρατικά όργανα, δηλαδή το Υπουργείο Μεταφορών και την αρμόδια επιτροπή. Τα κρατικά όργανα, οφείλαν να συνυπολογίζουν πολλούς παράγοντες όπως για παράδειγμα τις δαπάνες συντήρησης και κίνησης του φορτηγού αυτοκινήτου. Η αναμφισβήτητη κρατική παρέμβαση έρχεται σε

35. Το Βήμα, (2010), *Μελέτη του IOBE, Η απελευθέρωση των μεταφορών σημαίνει μείωση τιμών και αύξηση της απασχόλησης*, 21/9/2010, Ανακτήθηκε στις 28 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.tovima.gr/PrintArticle/?aid=355754>.

36. Alpha Bank, (2008) *Οικονομικό Δελτίο: Φορτηγά, Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σελ. 54

αντίθεση με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς η οποία επιτάσσει τον ελεύθερο καθορισμό του κομίστρου μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα.^{37,38}

Εξαιτίας του ανελαστικού θεσμικού καθεστώτος που διέπει τις μεταφορές των ΦΔΧ πολλές φορές παραγωγικές και εμπορικές επιχειρήσεις εξαναγκάζονται να αγοράζουν ΦΙΧ έτσι ώστε να πραγματοποιήσουν τις μεταφορικές τους εργασίες. Αυτό συμβαίνει γιατί αφενός τα υπάρχοντα ΦΔΧ δεν μπορούν να καλύψουν τις μεταφορικές τους ανάγκες, αφετέρου φαίνεται πως οι υπηρεσίες τους δεν εμπνέουν εμπιστοσύνη στον εμπορικό κόσμο. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται το μερίδιο του μεταφορικού έργου, μετρούμενο σε τόνους, το οποίο πραγματοποιήθηκε από ΦΔΧ σε χώρες της ΕΕ, το 2007.



Διάγραμμα 3:Μερίδιο του μεταφορικού έργου (μετρούμενο σε τόνους) που πραγματοποιήθηκε από ΔΧΦΑ, Eurostat, 2007.

Τα ΦΙΧ ακόμα εάν και αποτελούν μια λύση για τις εμπορικές επιχειρήσεις συναντούν πολλαπλά νομικά εμπόδια. Για παράδειγμα, η ελληνική νομοθεσία απαγορεύει στα ΦΙΧ να αναλάβουν την μεταφορά προϊόντων τρίτων ή να υπενοικιασθούν σε τρίτους. Είναι αλήθεια πως η αποδοτικότητα των ρυθμίσεων που προσδιορίζουν τη λειτουργία του κλάδου (των ΦΙΧ)

37. Νόμος 383/76,(1976) (ΦΕΚ 182Α/76) *Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων*, Αθήνα.

38. Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων, Σχόλια για το: *Νέο Θεσμικό Πλαίσιο Οδικών και Εμπορευματικών Μεταφορών*, Άρθρο 11 *Κόμιστρα*, Ανακτήθηκε στις 5 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.opengov.gr/yeme/?p=16>.

στην Ελλάδα είναι κατά κανόνα πολύ χαμηλή βάσει στοιχείων του οικονομικού δελτίου της Alpha Bank.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως ειδικά στον κλάδο διακίνησης καυσίμων, οι μη ανταγωνιστικές πρακτικές που ακολουθούνται, έχουν δημιουργήσει ένα καρτέλ οδηγών ΦΔΧ. Η συγκεκριμένη εξέλιξη έχει μάλιστα καταγγελλθεί από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Παρά την σοβαρή αυτή καταγγελία, η νομοθεσία που ήταν σε ισχύ πριν το 2010, εμποδίζει την Επιτροπή από το να πάρει τα απαραίτητα μέτρα για να αποκαταστήσει τον ανταγωνισμό σε υγιή πλαίσια και ακόμα από το να επιβάλλει πρόστιμα. Ο λόγος για τον οποίο οι μη ανταγωνιστικές πρακτικές του καρτέλ των βυτιοφόρων πρέπει να καταργηθούν, είναι το γεγονός ότι η πλειοψηφία των βυτιοφόρων αυτοκινήτων σε κυκλοφορία είναι δημόσιας χρήσης. Η συντριπτική αυτή διαφορά στον αριθμό των βυτιοφόρων ΦΔΧ συγκριτικά με τα βυτιοφόρα ΦΙΧ αποδεικνύει την άγνοια που υπάρχει σχετικά με τον αριθμό των ΦΔΧ όπως επίσης και για τον αριθμό ΦΙΧ που μπορεί να έχει και να δραστηριοποιεί μια εταιρία.³⁹ Ακόμα το 2009 ο περιορισμός στην έκδοση αδειών βυτιοφόρων αυτοκινήτων και η μετατροπή φορτηγών αυτοκινήτων σε βυτιοφόρο κρίθηκαν αντισυνταγματικά από το Δ' τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας με σειρά αποφάσεων του (3536-3539/2009). Μάλιστα, το θέμα παραπέμφθηκε στην Ολομέλεια του Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου. Το Συμβούλιο της Επικρατείας, κατέληξε στο ότι οι περιορισμοί στην έκδοση αδειών βυτιοφόρων έρχονται σε αντίθεση με το άρθρο 5 του Συντάγματος που αφορά την οικονομική και επαγγελματική ελευθερία.⁴⁰

1.2 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Τα παραπάνω αρνητικά χαρακτηριστικά αποδεικνύουν την ασφυκτική κατάσταση που είχε δημιουργηθεί στον κλάδο των OEM. Το κλειστό επάγγελμα του οδικού μεταφορέα φαίνεται ότι προστατευόταν σε τέτοιο βαθμό από το κράτος έτσι ώστε δημιουργήθηκαν υπέρμετρες υπεραξίες των αδειών που ευνοούσαν τους ιδιοκτήτες των ΦΔΧ. Ακόμα η ευνοϊκή αντιμετώπιση απέναντι στους έχοντες ήδη άδεια ΦΔΧ, είχε ως αποτέλεσμα ορισμένες παράλογες απαιτήσεις. Για παράδειγμα, οι επαγγελματίες μεταφορείς με άδεια ΦΔΧ ζητούσαν από το κράτος να αναλάβει το κόστος αντικαταστάσεως των φορτηγών αυτοκινήτων που ήταν παλιά. Αναμφισβήτητα, η παλαιότητα αυτών αποτελούσε κυκλοφοριακό κίνδυνο.

39. Alpha Bank, (2008) *Οικονομικό Δελτίο: Φορτηγά, Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σελ. 56-58.

40. In.gr (2009), *Παραπομπή στην Ολομέλεια- Σημαντική απόφαση από το ΣτΕ για το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων*, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1076804>.

Οι μονοπωλιακές πρακτικές του κλειστού επαγγέλματος των μεταφορέων με ΦΔΧ επιβάρυναν όχι μόνον αυτούς οι οποίοι ενδιαφέρονταν να αποκτήσουν την άδεια μεταφοράς ΦΔΧ και διέθεταν όλα τα απαιτούμενα προσόντα που ορίζονταν από κοινοτική και εθνική νομοθεσία, αλλά και όλους τους πολίτες της χώρας. Αποτέλεσμα των μονοπωλιακών πρακτικών ήταν και η κατάργηση του υγιούς ανταγωνισμού μέσα στον κλάδο.

Σημαντικό μειονέκτημα του κλάδου, είναι η οργανωτική του δομή. Η αντιοικονομική του οργάνωση αλλά και η απουσία κινήτρων για ανάπτυξη εξειδικευμένων μεταφορικών επιχειρήσεων αποτέλεσαν τα μεγαλύτερα εμπόδια στον εκσυγχρονισμό του κλάδου, των μεταφορικών μέσων αλλά και της βελτίωσης της ποιότητας των υπηρεσιών. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η συντριπτική πλειοψηφία μεμονωμένων επαγγελματιών οδηγών σε σύγκριση με τις οργανωμένες μεταφορικές επιχειρήσεις.

Τέλος, το προβληματικό πλαίσιο που αφορά τις μεταφορές με ΦΔΧ εξώθησε πολλούς επαγγελματίες μεταφορείς στην αγορά και αξιοποίηση ΦΙΧ. Ωστόσο, η νομοθεσία που αφορά τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης παρουσιάζει ορισμένα εμπόδια. Συγκεκριμένα, τα ΦΙΧ χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για λογαριασμό των κατόχων τους και δεν είναι δυνατή η εκμετάλλευσή τους για μεταφορές τρίτων με καταβολή κομίστρου, όπως στις μεταφορές με ΦΔΧ σύμφωνα με το οικονομικό δελτίο της Alpha το 2008. Παρά τα νομικά εμπόδια, είναι αλήθεια πως στην Ελλάδα κυκλοφορεί ένας πολύ μεγάλος αριθμός φορτηγών ιδιωτικής χρήσης. Αυτό συμβαίνει γιατί η χορήγηση αδειών για ΦΙΧ είναι ελεύθερη. Μάλιστα, σε καμία ευρωπαϊκή χώρα δεν υπάρχει τόσο μεγάλος αριθμός ΦΙΧ.⁴¹

41. Αιτιολογική έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργείο Οικονομικών, Προστασίας του Πολίτη, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 24 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο www.yme.gr/getfile.php?id=3064.

Κεφάλαιο 2^ο

Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα του 2010.

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μια αποτίμηση του πλαισίου της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Μέσω της ανάλυσης του νόμου 3887/2010, σε συνδυασμό με την καταγραφή γεγονότων από ειδησεογραφικά άρθρα αλλά και των πρακτικών της Βουλής θα παρουσιαστεί αναλυτικά το πλαίσιο της απελευθέρωσης το 2010.

Έχει σημειωθεί ότι εξαιτίας του προστατευτισμού αλλά και της απουσίας ουσιαστικού ελέγχου, οι αυτοκινητιστές με ΦΔΧ φαίνεται πως αντιδρούσαν δυναμικά, σε κάθε ευκαιρία πολλές φορές φτάνοντας σε σημείο να κινητοποιηθούν και να προκαλέσουν προβλήματα στο μεταφορικό έργο της χώρας προκειμένου να ικανοποιήσουν τα αιτήματά τους. Για παράδειγμα το 2009, μέρος της ΟΦΑΕ κήρυξε απεργιακή κινητοποίηση με βασικό αίτημα το προβληματικό ελεγκτικό πλαίσιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές εξαιτίας της δυσλειτουργίας του ν.3446/2006 και κατ' επέκτασιν της μη ενεργοποίησης των μικτών κλιμακίων ελέγχου. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών εξέδωσε άμεσα απάντηση θέτοντας ως κυρίαρχη προτεραιότητα του τη διασφάλιση του έργου των Ελλήνων μεταφορέων ενώ μεταξύ άλλων προχώρησε σε ορισμένες δεσμεύσεις σχετικά με τις νομοθετικές ρυθμίσεις για την αυστηροποίηση των ελέγχων μέσω των Μικτών Κλιμάκων Ελέγχου του ν. 3446/2006. Το ΥΜΕ δεν δίστασε να αναφέρει πως *«παρά το ότι το σύνολο των από 15ετίας αιτημάτων του κλάδου προωθείται, το ΥΜΕ δεν κατανοεί τους λόγους για τους οποίους μερίδα μελών της ΟΦΑΕ αποφάσισε την κάθοδο για απεργία και την παρεμπόδιση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών, παρεμπόδιση που καθιστά τη χώρα μας υπόλογο στη διεθνή κοινότητα και ιδίως στους Ευρωπαίους Εταίρους μας»*. Ακόμα, εκπρόσωποι της ΟΦΑΕ, βάσει της ανακοίνωσης, καλούνται να συναντηθούν με τον γενικό γραμματέα του Υπουργείου, κ. Δημήτρη Πλατή.^{42,43}

Μέσω αυτής της ενέργειας διαπιστώνεται η έλλειψη ελέγχου που χαρακτηρίζει τον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

42. Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (2009), *Το ΥΜΕ για τις απεργιακές κινητοποιήσεις της ομοσπονδίας αυτοκινητιστών Ελλάδος διεθνών μεταφορών*, Ανακτήθηκε στις 9 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.yme.gr/?getwhat=7&tid=&aid=1751&id=0>.

43. Supply-Chain.gr (2009), *Αναζητείται λύση για τις κινητοποιήσεις των φορτηγών*, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.supply-chain.gr/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B6%CE%B7%CF%84%CE%B5%CE%AF%CF%84%CE%B1%CE%B9-%CE%BB%CF%8D%CF%83%CE%B7-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B9%CF%82-%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%AE%CF%83/>.

Οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις αποτέλεσαν το κυριότερο όπλο της κυβέρνησης του Γιώργου Παπανδρέου το 2009. Η κυβέρνηση ήθελε να διαρθρώσει ένα κατάλληλο σχέδιο αντιμετώπισης του ελλείματος πείθοντας έτσι την Κομισιόν να δώσει παράταση, προκειμένου να καταφέρει να επαναφέρει στο 3% το ΑΕΠ μέχρι το 2013. Μια από τις κύριες διαρθρωτικές αλλαγές που έπρεπε να γίνει ήταν το άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών αλλά και οι αλλαγές στο ασφαλιστικό. Ο κ. Παπακωνσταντίνου, τότε Υπουργός Οικονομικών, δεσμεύτηκε για την απελευθέρωση των κλειστών επαγγελματιών δεδομένου ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ασκούσε έντονες πιέσεις για την κατάργηση των περιορισμών και των εμποδίων που υφίσταντο σε διάφορα επαγγέλματα, όπως αυτό του οδικού μεταφορέα.⁴⁴ Η κυβέρνηση αποφάσισε να ξεκινήσει από τις οδικές μεταφορές την απελευθέρωση των κλειστών επαγγελματιών. Πιο συγκεκριμένα η απελευθέρωση φαίνεται πως θα άρχιζε με τα φορτηγά δημόσιας χρήσεως, τα βυτιοφόρα και τα ταξί. Ο υπουργός Μεταφορών κ. Ρέππας δεν παρέλειψε να υπογραμμίσει πως η νέα νομοθεσία που θα διέπει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές δεν θα πλήξει τα περιουσιακά στοιχεία των μεταφορέων ωστόσο η απελευθέρωση της αγορά των αδειών για ΦΔΧ και η κατάργηση των ελάχιστων κομίστρων θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη.⁴⁵

Τον Απρίλιο του 2010, μία μέρα πριν την ομιλία του Πρωθυπουργού στο Καστελόριζο, το νομοσχέδιο σχετικά με την απελευθέρωση των αδειών για ΦΔΧ, ήτοι το *Νέο Θεσμικό Πλαίσιο Οδικών και Εμπορευματικών Μεταφορών*, τέθηκε προς δημόσια διαβούλευση. Η διαβούλευση επρόκειτο να λήξει την Δευτέρα 3 Μαΐου 2010 με το νομοσχέδιο να κατατίθεται, στην Βουλή εντός του ίδιου μήνα, σύμφωνα με τις προβλέψεις του αρμόδιου υπουργού, κ. Ρέππα. Ομολογουμένως, το νέο θεσμικό πλαίσιο θα ήταν πολύ διαφορετικού του μέχρι τότε ισχύοντος, που όπως έχει αναφερθεί ήταν σε ισχύ από το 1976, δηλαδή περίπου 35 χρόνια. Βασικά σημεία-κλειδιά του νέου πλαισίου, ήταν η απελευθέρωση του αριθμού χορηγούμενων αδειών ΦΔΧ, η ενίσχυση του ανταγωνισμού, η οργάνωση των μεταφορέων σε μεταφορικές εταιρίες, η παροχή κινήτρων για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη, η στάθμιση αξίας των αδειών και τέλος η ενοποίηση της νομοθεσίας που αφορά τις κατηγορίες των αδειών, δηλαδή νομαρχιακές, εθνικές, διεθνείς και ειδικές μεταφορές. Ο αρμόδιος υπουργός για τις μεταφορές τότε, ο κ. Ρέππας, σχολίασε πως η Πολιτεία παρέχει την δυνατότητα σε κάθε πολίτη να ενταχθεί

44. In.gr (2009), *Αλλαγές μέσα στο 2010- Δεσμεύσεις στην ΕΕ για άνοιγμα Ασφαλιστικού και κλειστών επαγγελματιών*, 10 Νοεμβρίου 2009, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1073239>.

45. In.gr (2010), *Διαπραγματεύσεις μετά το Πάσχα- Από τις οδικές μεταφορές ξεκινά η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελματιών*, 30 Μαρτίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1121543>.

στο συγκεκριμένο επάγγελμα, αλλά παράλληλα θα στηρίζει και αυτούς που ήδη δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό. Ακόμα, δεν δίστασε να παραδεχτεί πως υπήρξαν αντιδράσεις κατά τον διάλογο που είχαν οι μεταφορείς με το υπουργείο, ο οποίος κράτησε δύο μήνες, καθότι, όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε, με το νέο πλαίσιο *θίγονται συμφέροντα*.

Από την άλλη, ο Υπεύθυνος του Τομέα Πολιτικής Ευθύνης Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νέας Δημοκρατίας, κ. Καλαφάτης, τόνισε την προσπάθεια ευθυγράμμισης με τις ευρωπαϊκές επιταγές. Ωστόσο ανέφερε πως *«η νομοθετική παρέμβαση της κυβέρνησης που αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές θα μπορούσε να είναι μια μεγάλη ευκαιρία, μια τομή, σε ένα νευραλγικό τομέα, που έχει άμεση επίπτωση στην ανάπτυξη, στην οικονομία, στο περιβάλλον. Για τη Νέα Δημοκρατία, υπάρχουν βασικές αρχές, στο πλαίσιο των οποίων θα μπορούσε να εκπονηθεί και να εφαρμοστεί μια συγκεκριμένη πολιτική στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*. Ακόμα υπογραμμίζει πως *«το συγκεκριμένο πόνημα εμφανίζεται να είναι ελλιπές σύμφωνα με τις αρχές της δικής μας πολιτικής φιλοσοφίας»*. Πρόσθεσε ακόμα τις βασικές αρχές της ΝΔ, σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να οργανωθεί το πλαίσιο των OEM. Ειδικότερα οι αρχές αφορούν: (1) την χάραξη εθνικής στρατηγικής μεταφορών, (2) την ένταξη της συγκεκριμένης πολιτικής σε ένα σχεδιασμό συνδυασμένων μεταφορών (σιδηρόδρομος, λιμένες, θαλάσσιες μεταφορές, (3) την αναδιοργάνωση του κλάδου των μεταφορών με έμφαση στην ποιότητα των υπηρεσιών, (4) εκσυγχρονισμός της διαδικασίας χορήγησης αδειών στο πλαίσιο ανοίγματος της αγοράς, (5) διασφάλιση αποτελεσματικού ελέγχου από υπάρχοντες ή νέους μηχανισμούς, (6) ενίσχυση των «πράσινων μεταφορών», (7) αξιοποίηση της τεχνολογίας, ανάπτυξη οικονομιών κλίμακος μέσω των μεταφορικών εταιριών, (8) ενίσχυση της υγιούς επιχειρηματικότητας κ.α.⁴⁶

Η δημόσια διαβούλευση του νομοσχεδίου για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές διήρκησε από τις 22 Απριλίου μέχρι τις 3 Μαΐου του 2010. Συγκέντρωσε μεγάλο αριθμό σχολίων στα 16 προτεινόμενα άρθρα.⁴⁷ Στις 30 Σεπτεμβρίου με το ΦΕΚ Α' 174/30-09-2010, τέθηκε σε ισχύ ο νόμος 3887/2010 για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.⁴⁸

2.1 Η αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Η αιτιολογική έκθεση για το νέο θεσμικό πλαίσιο παρουσιάζει τις βασικές αρχές και τους άξονες του νομοσχεδίου για τις OEM, την υφιστάμενη κατάσταση στον κλάδο των ΦΔΧ

46. Naftemporiki.gr (2010), *Απελευθερώνεται ο κλάδος φορτηγών Δ.Χ.*, 21 Απριλίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.naftemporiki.gr/printStory/295077>.

47. Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων, Σχόλια για το: *Νέο Θεσμικό Πλαίσιο Οδικών και Εμπορευματικών Μεταφορών*, Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.opengov.gr/yme/?p=38>

48. Νόμος 3887/2010, ΦΕΚ Α' 174/30-09-2010, *Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές*. Αθήνα 2010.

στην Ελλάδα, κάνοντας παράλληλα ορισμένες συγκρίσεις με την υφιστάμενη κατάσταση στην ΕΕ, ενώ τέλος γίνεται μια λεπτομερής ανάλυση κάθε άρθρου. Η παρούσα ενότητα αντλεί πληροφορίες και δεδομένα από την Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές» του 2010.

Στην έκθεση υπογραμμίζεται ότι το νέο πλαίσιο αποτελεί μια *βασική θεσμική παρέμβαση διαθρωτικού χαρακτήρα, που θα καταστήσει συμβατό το ελληνικό πλαίσιο των εμπορευματικών μεταφορών με το αντίστοιχο άλλων χωρών της ΕΕ*. Οι βασικοί στόχοι του νομοσχεδίου είναι η καθιέρωση της ελεύθερης πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ο εξορθολογισμός, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα. Ακόμα, στόχο αποτελεί και η απελευθέρωση του κομίστρου σύμφωνα με τις επιταγές της οδηγίας 96/26/ΕΚ. Οι παραπάνω στόχοι πρέπει να επιτευχθούν μέσω μιας ομαλής διαδικασίας η οποία θα συνυπολογίζει την ιδιαίτερη διάρθρωση του κλάδου των OEM στην Ελλάδα. Αυτή η προϋπόθεση δικαιολογείται από το γεγονός ότι ο κλάδος των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα έχει ζωτική σημασία στην ελληνική οικονομία καθώς αντιπροσωπεύει το 7% του ΑΕΠ και το 7% των θέσεων απασχόλησης. Σε κάθε περίπτωση, το αναχρονιστικό πλαίσιο των OEM πρέπει να εκσυγχρονιστεί και να αναδιοργανωθεί καθιστώντας έτσι τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές βιώσιμες και ανταγωνιστικές.

Οι βασικοί άξονες του νομοσχεδίου, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, είναι 9. Βασικός άξονας είναι η απελευθέρωση του αριθμού των χορηγούμενων αδειών ΦΔΧ αυτοκινήτων υπό το πρίσμα της αρχής της νομιμότητας, και όχι της σκοπιμότητας που αποτελούσε την βασική αρχή που διέπει τις OEM μέχρι το 2010, όπως έχει αναφερθεί παραπάνω. Ακόμα, στόχο αποτελεί η δημιουργία ενός νέου σύγχρονου συστήματος χορήγησης αδειών για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και η απελευθέρωση του κομίστρου. Άλλος ένας βασικός άξονας είναι η ενίσχυση του ανταγωνισμού σε συνδυασμό με παροχή καλύτερων υπηρεσιών και η μείωση των τιμών για τον πολίτη. Η οργάνωση των οδικών μεταφορέων σε υπηρεσίες είναι άλλη μια σημαντική πρόβλεψη ενώ επίσης εξασφαλίζεται η παροχή κινήτρων για επενδύσεις στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών. Βασικός πυλώνας του νομοσχεδίου είναι η ορθολογική διαχείριση της άυλης αξίας των υφιστάμενων αδειών ΦΔΧ και η δημιουργία ενός ταμείου για την υποστήριξη της οδικής ασφάλειας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Τέλος, διασφαλίζεται πως θα ενοποιηθεί η νομοθεσία των διεθνών, εθνικών, νομαρχιακών και ειδικών μεταφορών, ακόμα και για την προβληματική ομάδα των βυτιοφόρων.

Επιπροσθέτως, υιοθετούνται τρεις ομάδες κριτηρίων προκειμένου να μπορέσει κάποιος ενδιαφερόμενος να εισέλθει στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Τα κριτήρια αφορούν την αξιοπιστία, την κατάλληλη οικονομική επιφάνεια ενώ τέλος προϋπόθεση αποτελεί και η επαγγελματική επάρκεια. Αναμφισβήτητα, φαίνεται πως δημιουργείται ένα νέο σύστημα χορήγησης αδειών το οποίο βασίζεται στην ευρωπαϊκή νομοθεσία, και κυρίως στην οδηγία 96/26/EK, διασφαλίζοντας έτσι την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα με προϋποθέσεις που ισχύουν σε όλες τις χώρες της ΕΕ. Το Π.Δ. 346/2001 είχε ήδη ενσωματώσει, με δύο χρόνια καθυστέρηση, τις συγκεκριμένες προβλέψεις ωστόσο για πρώτη φορά θα τίθενται στην πράξη σε ισχύ, δεδομένου ότι θα εκδίδονταν νέες άδειες για ΦΔΧ.

Σημαντικό είναι να σημειωθεί πως βάσει του νομοσχεδίου προβλέπεται μια μεταβατική περίοδος των τριών ετών προκειμένου να καταστεί δυνατόν στις ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις και στους μεταφορείς να προσαρμοστούν στο νέο θεσμικό πλαίσιο και το καθεστώς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών καθώς και να εκμηδενιστεί σταδιακά η άυλη υπεραξία των αδειών. Κατά την διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, θα εκδίδονται άδειες σύμφωνα με το παλαιότερο καθεστώς, ήτοι θα εκδίδονται άδειες κατηγοριοποιημένες σε διεθνείς, εθνικές, νομαρχιακές και ειδικές. Μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου, ο νόμος θα ξεκινήσει να ισχύει και κάθε μεταφορική εταιρεία θα μπορεί να λάβει άδεια ΦΔΧ εάν τηρεί τα ποιοτικά κριτήρια που έχουν τεθεί και προβλέπονται από τον κανονισμό 1071/2009.⁴⁹ Η τήρηση των επιταγών της ευρωπαϊκής πολιτικής των μεταφορών επιταχύνει την ενίσχυση του ανταγωνισμού προς όφελος τόσο των νεοεισερχόμενων εταιριών στο επάγγελμα όσο και των υφιστάμενων αδειούχων ΦΔΧ αυτοκινήτων.

Το νομοσχέδιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχει και ορισμένους σκοπούς υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος. Για παράδειγμα, στοχεύει στην ασφάλεια και ποιότητα του οδικού δικτύου. Το οδικό δίκτυο της χώρας, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, υφίσταται σημαντική επιβάρυνση εξαιτίας της κυκλοφορίας οχημάτων οδικών μεταφορών. Μάλιστα, η Ελλάδα καταλαμβάνει την 19^η θέση σε κοινοτικό επίπεδο όσον αφορά την σχέση του υφιστάμενου οδικού δικτύου με το μεταφερόμενο φορτίο, υπολογισμένων σε τονοχιλιόμετρα.

Ένας ακόμα σκοπός υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Αναμφισβήτητα, ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών επιβαρύνει σε μεγάλο βαθμό το περιβάλλον. Τα βαρέα φορτηγά υπολογίζεται πως ευθύνονται για το 71% των εκπομπών σωματιδίων σε σχέση με άλλα μέσα οδικής μεταφοράς. Ακόμα, υπολογίζεται πως συμμετέχουν με ποσοστό 40% στην εκπομπή οξειδίων του αζώτου.

49. Βλ. Κεφάλαιο 1, υποενότητα 1.3.2

Η αιτιολογική έκθεση, αναφέρεται σε επιμέρους στοιχεία του νομοσχεδίου ενώ ακόμα αναλύει το νομοσχέδιο κατά άρθρο. Επιπλέον, η αιτιολογική έκθεση παρουσιάζει την υφιστάμενη κατάσταση στον κλάδο των ΦΔΧ στην Ελλάδα αλλά και το ευρωπαϊκό πλαίσιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ένα εξαιρετικά σημαντικό στοιχείο, που προβλέπει το νέο νομοσχέδιο για τις μεταφορές είναι η κατάργηση των κομίστρων. Τα κόμιστρα τα οποία προέβλεπε ο ν.383/76 καταργούνται ενώ η διαμόρφωση της τιμής του κομίστρου θα γίνεται βάσει των κανόνων της ελεύθερης αγοράς καταργώντας έτσι τις στρεβλώσεις που προκύπταν από τον διοικητικό καθορισμό των τιμών. Μοναδική εξαίρεση αποτελούν οι μεταφορές καυσίμων καθότι προβλέπεται η δυνατότητα καθορισμού του κομίστρου με κοινή υπουργική απόφαση προκειμένου να αποφευχθούν δυσμενείς επιπτώσεις στην εθνική οικονομία και μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Η συγκεκριμένη ρύθμιση αφορά νησιωτικές, ορεινές και μειονεκτικές περιοχές.

Ακόμα αξίζει να σημειωθεί η διατήρηση σε ισχύ των υφιστάμενων αδειών κυκλοφορίας ΦΔΧ για μια δεκαετία. Έχει αναφερθεί ήδη το μεταβατικό διάστημα των τριών ετών, με την λήξη του οποίου οι μεταφορείς πρέπει να αντικαταστήσουν τα οχήματα τους με οχήματα νεότερης τεχνολογίας προκειμένου να είναι φιλικότερα προς το περιβάλλον.

Η αιτιολογική έκθεση υπογραμμίζει, τέλος, το γεγονός ότι τα σχόλια της διαβούλευσης έχουν ληφθεί πολύ σοβαρά υπόψη. Για παράδειγμα, χάρις στα σχόλια της δημόσιας διαβούλευσης αποφασίστηκε η μείωση του αρχικού τέλους ανά όχημα.

Εξαιρετικό ενδιαφέρον εμφανίζει και η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης του κλάδου των ΦΔΧ στην Ελλάδα. Μεταξύ άλλων, υπογραμμίζεται το γεγονός ότι το νέο πλαίσιο βασίζεται στην τήρηση των βασικών αξόνων των ευρωπαϊκών οδηγιών και κανονισμών και στοχεύει στην δημιουργία ενός *περιγεγραμμένου συστήματος ποσοτικών και ποιοτικών προϋποθέσεων* για την είσοδο στο επάγγελμα των μεταφορών με ΦΔΧ.

Υπολογίζεται πως στην Ελλάδα, το 2010, ο συνολικός αριθμός ΦΔΧ και ΦΙΧ ανερχόταν στα 1.303.430. Να σημειωθεί πως τα 1.270.430 είναι φορτηγά ιδιωτικής χρήσεως ενώ τα υπόλοιπα 33.000 είναι φορτηγά δημόσιας χρήσης. Είναι εμφανές πως υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ του αριθμού ΦΙΧ και ΦΔΧ και η διαφορά αυτή είναι εξαιρετικά μεγάλη συγκριτικά με στοιχεία άλλων χωρών της ΕΕ. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει τον χαμηλό βαθμό ολοκλήρωσης της αγοράς των μεταφορών η οποία δεν μπορεί όπως φαίνεται να αναπτύξει οικονομίες κλίμακας. Ο μεγάλος αριθμός ΦΙΧ δικαιολογείται, καθώς η χορήγηση αδειών για ιδιωτικής χρήσης φορτηγά είναι ελεύθερη και βασίζεται κατά κύριο λόγο στο ύψος των ακαθάριστων εσόδων της μεταφορικής εταιρίας.

Συμπερασματικά, βάσει των στοιχείων που λήφθηκαν υπόψιν κατά την συγγραφή της αιτιολογικής έκθεσης φαίνεται πως η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες την περίοδο 2000-2009 ήταν ιδιαίτερα χαμηλή ενώ επίσης το μεταφορικό έργο σταθμισμένο, ανά κάτοικο και ανά μονάδα ΑΕΠ, ήταν επίσης χαμηλό. Υπογραμμίζει το γεγονός ότι η απελευθέρωση των οδικών μεταφορών στον κλάδο των μεταφορών στις χώρες της ΕΕ ακολούθησε μια σταδιακή και μεταβατική λογική που διήρκεσε μέχρι και 10 χρόνια. Επιπροσθέτως, φαίνεται πως παρά το γεγονός πως κάθε χώρα υιοθέτησε μια διαφορετική διαδικασία, οι στόχοι ήταν πάνω κάτω οι ίδιοι. Κατά κύριο λόγο η τήρηση των ευρωπαϊκών οδηγιών και πιο συγκεκριμένα της 96/26/ΕΚ με την μορφή της ύπαρξης αυστηρών ποιοτικών και ποσοτικών προϋποθέσεων (της αξιοπιστίας, της οικονομικής επιφάνειας και της επαγγελματικής επάρκειας) αποτελεί τον βασικό άξονα κάθε διαδικασίας απελευθέρωσης στις χώρες της ΕΕ.⁵⁰

2.2 Ο νόμος 3887/2010.

Δεδομένης της σημασίας του νόμου 3887/2010 για την παρούσα εργασία θα γίνει μια εις βάθος ανάλυση του κατά άρθρο.

Ο νόμος 3887/2010 αποτελείται από 17 άρθρα και δημοσιεύτηκε τον Σεπτέμβριο του 2010. Το πρώτο άρθρο, παρουσιάζει τον σκοπό του νόμου και τις αρχές οργάνωσης που τον διέπουν. Αξίζει να σημειωθεί πως οι διατάξεις του ν. 3919/2011 *"Αρχή της επαγγελματικής ελευθερίας, κατάργηση αδικαιολόγητων περιορισμών στην πρόσβαση και άσκηση επαγγελμάτων"* δεν εφαρμόζονται για τις επαγγελματικές δραστηριότητες των οδικών εμπορευματικών μεταφορών που ρυθμίζονται με τον νόμο 3887/2010.⁵¹

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 1, υπογραμμίζεται το γεγονός ότι το κράτος χαράσσει την πολιτική των ΟΕΜ στην χώρα με μοναδικό στόχο την προστασία του γενικού συμφέροντος, τις αποτελεσματικές και βέλτιστες υπηρεσίες καθώς και την τήρηση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού. Ακόμα, αναφέρει πως οι διατάξεις του νόμου εφαρμόζονται χωρίς καμία διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες για εμπορευματικές μεταφορές.

Στο άρθρο 2, παρουσιάζονται ορισμένοι θεμελιώδεις ορισμοί και κατηγορίες οι οποίοι είναι βασικοί για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου. Μεταξύ άλλων, δίνονται ορισμοί για το Φορτηγό Δημόσιας Χρήσης, για την Άδεια Οδικών Μεταφορών (η άδεια που

50. Αιτιολογική έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργοί Οικονομικών, Προστασίας του Πολίτη, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 24 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο www.yme.gr/getfile.php?id=3064.

51. Taxheaven.gr, Νόμος 3887/2010 *Οδικές εμπορευματικές μεταφορές*, Ανακτήθηκε στις 16 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/259>.

χορηγείται σε μία επιχείρηση και της επιτρέπει να εκτελεί δημόσιες οδικές εμπορευματικές μεταφορές), για τον Διαχειριστή μεταφορών, για τις Διεθνείς και Εθνικές μεταφορές και για τις Μεταφορικές επιχειρήσεις. Η ενοποίηση των κατηγοριών ΦΔΧ αποτελεί μια σημαντική διάταξη που ακολουθεί την λογική της απελευθέρωσης.

Το άρθρο 3 αναφέρεται εξ' ολοκλήρου στις μεταφορικές εταιρείες. Προσδιορίζεται η νομική μορφή των μεταφορικών εταιριών όπως και οι τρόποι σύστασής τους. Το άρθρο 3 αποτελεί μια ουσιώδης προστατευτική διάταξη, καθώς προβλέπει τον υπολογισμό της άυλης υπεραξίας των παλαιών αδειών αλλά και της αξίας των εισφερόμενων οχημάτων, στην σύσταση νέων εταιριών. Ακόμα, αποφασίζεται πως οι παλιές ΑΕ και ΕΠΕ εντάσσονται στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου.

Το άρθρο 4 αφορά τις προϋποθέσεις χορήγησης αδειών για ΦΔΧ οι οποίες βασίζονται στις προβλέψεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας (οδηγία 96/26/EK) αλλά ειδικότερα στον κανονισμό 1071/2009. Ακόμα κατοχυρώνεται ένα ποσό ειδικής εισφοράς το οποίο καταβάλλεται ανάλογα με την κατηγορία της άδειας και του μικρού βάρους του φορτηγού οχήματος. Τονίζεται επίσης, το γεγονός ότι οι άδειες κυκλοφορίας φορτηγών δημόσιας χρήσης χορηγούνται μόνο για φορτηγά τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία EURO IV και EURO V. Προκειμένου να χορηγηθεί άδεια για ΦΔΧ η μεταφορική επιχείρηση πρέπει να πληροί σωρευτικά τις εξής προϋποθέσεις : (α) Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν με τη νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., παρέχουν *εχέγγυα αξιοπιστίας* κατά την έννοια του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001, (β) Η εταιρεία διαθέτει την απαιτούμενη *οικονομική επιφάνεια* κατά την έννοια του άρθρου 3 του π.δ. 346/2001, (γ) Το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που έχουν οριστεί ως διαχειριστές μεταφορών από τις μεταφορικές εταιρείες που λειτουργούν με τη νομική μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε. διαθέτουν *πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας* Π.Ε.Ε., σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 346/2001, (δ) Η εταιρεία διαθέτει επαρκείς και *κατάλληλους χώρους στάθμευσης των οχημάτων και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις* για τη φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009. Στις εγκαταστάσεις αυτές επιτρέπεται η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιόκτητων ή μισθωμένων φορτηγών αυτοκινήτων. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, εκτός από την υποβολή Πιστοποιητικού Πυρασφάλειας, το οποίο χορηγείται από την αρμόδια Πυροσβεστική Υπηρεσία. Το άρθρο 4 αποτελεί το άρθρο με την δυναμικότερη λογική της απελευθέρωσης καθώς προβλέπει για πρώτη φορά μετά από δεκαετίες την ελεύθερη χορήγηση αδειών ΦΔΧ βάσει νέων προϋποθέσεων.

Το άρθρο 5 του νόμου 3887/2010, αφορά την χορήγηση αδειών και συγκεκριμένα τον τρόπο με τον οποίο αποκτώνται. Ειδικότερα, η ενδιαφερόμενη μεταφορική εταιρεία πρέπει να υποβάλλει αίτηση στην Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών η οποία αναλαμβάνει την επεξεργασία του φακέλου. Συγκεκριμένα κατατίθενται τα παρακάτω δικαιολογητικά: (α) Καταστατικό σύστασης μεταφορικής εταιρείας με μορφή Α.Ε. ή Ε.Π.Ε., (β) Φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα, (γ) Πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας (Π.Ε.Ε.) σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 346/2001, (δ) Δικαιολογητικά οικονομικής επιφάνειας σύμφωνα με το π.δ. 346/2001, (ε) Αντίγραφα Ποινικού Μητρώου των μετόχων ή των εταίρων, στ) Αντίγραφα συμβολαίων ιδιοκτησίας ή μίσθωσης χώρων για εγκαταστάσεις για τη στάθμευση, φύλαξη και συντήρηση των οχημάτων τους σύμφωνα με τον Κανονισμό 1071/2009.

Μέσα σε τρεις μήνες από την κατάθεση του φακέλου, μετά από σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Εμπορευματικών Μεταφορών, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων χορηγεί την αιτούμενη άδεια. Η σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης ΕΜ βασίζεται αποκλειστικά στην ύπαρξη των απαραίτητων δικαιολογητικών. Η άδεια για ΦΔΧ ισχύει για έξι μήνες από την έκδοσή της. Σε περίπτωση μη υλοποίησης της, η άδεια παύει να ισχύει και πρέπει να γίνει εκ νέου αίτηση στην Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών.

Το άρθρο 5, αποτελεί άλλη μια διάταξη απελευθέρωσης. Αφορά την χορήγηση Αδειών Οδικών Μεταφορών και τα ανάλογα δικαιολογητικά που οφείλει να προσφέρει ο ενδιαφερόμενος.

Στο άρθρο 6 καθορίζεται ως Δημόσιος Φορέας Χορήγησης Αδειών η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ενώ επιπροσθέτως παρουσιάζονται οι αρμοδιότητες που της ανατίθενται. Το άρθρο 7 αναφέρεται στην Σύσταση Εκτιμητικής Επιτροπής. Η τριμελής αυτή επιτροπή πραγματοποιεί την αποτίμηση του εισφερόμενου κεφαλαίου στις μεταφορικές εταιρείες που συνιστώνται βάσει των διατάξεων του νόμου 3887/2010. Τόσο το άρθρο 6 όσο και το άρθρο 7, μπορούν να θεωρηθούν προστατευτικές διατάξεις. Αυτό, συμβαίνει γιατί, συγκεντρώνει δύο σημαντικές αρμοδιότητες αυτή της χορήγησης αδειών αλλά και της εκτίμησης και αποτίμησης του εισφερόμενου κεφαλαίου στις νέες εταιρείες μεταφορών, σε δύο όργανα του Υπουργείου Μεταφορών.

Το άρθρο 8 αναφέρεται στην περίπτωση λύσης για οποιαδήποτε αιτία των μεταφορικών εταιρειών που ιδρύθηκαν βάσει του άρθρου 3 του συγκεκριμένου νόμου. Ειδικότερα, στην περίπτωση αυτή οι άδειες για τα ΦΔΧ, τα οποία ανήκουν στην συγκεκριμένη εταιρεία κατά κυριότητα μεταβιβάζονται στους μετόχους ή τους εταίρους της εταιρείας. Σε κάθε περίπτωση

οι άδειες πρέπει να μεταβιβάζονται σε άτομα που πληρούν τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.

Με το άρθρο 9, προβλέπεται η δημιουργία ενός εθνικού ηλεκτρονικού μητρώου των μεταφορικών εταιριών που συνιστώνται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 3887/2010 όπως επίσης και βάσει του άρθρου 16 του κανονισμού 1071/2009.

Στο άρθρο 10, ρυθμίζονται οι όροι μεταβίβασης των ΦΔΧ. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ότι: *Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα κάθε κατηγορίας επιτρέπεται να μεταβιβάζονται δια πράξεως εν ζωή κατά κυριότητα με την άδειά τους σε όλες τις μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του Κανονισμού 1071/2009, με την καταβολή φόρου πριν από την υπογραφή της πράξης μεταβίβασης της αδειάς, ως ακολούθως: (α) Για Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταβάλλεται ποσοστό 3% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 8 και στην αξία του οχήματος. (β) Για Φ.Δ.Χ. αυτοκίνητα που κυκλοφορούν δυνάμει των διατάξεων του παρόντος καταβάλλεται ποσοστό 2% επί του ποσού που αντιστοιχεί στην άδεια σύμφωνα με το άρθρο 14 παρ. 8 και στην αξία του οχήματος. Να σημειωθεί ότι ο φόρος της παραγράφου 1 δεν καταβάλλεται σε περίπτωση μεταβιβάσεων Φ.Δ.Χ. που γίνονται λόγω συγχώνευσης μεταφορικών εταιρειών ή μετατροπής της εταιρικής μορφής των μεταφορικών εταιρειών.*

Το άρθρο 10, θα μπορούσε να θεωρηθεί μια διάταξη που συλλήφθηκε στα πλαίσια της απελευθέρωσης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η μεταβίβαση, μόνον σε μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του 1071/2009 και δεν αναφέρεται κάτι περί κληρονομιάς.

Στο άρθρο 11, καθορίζονται τα κόμιστρα των εμπορευματικών μεταφορών. Ειδικότερα, ορίζεται πως τα κόμιστρα για τις διενεργούμενες μεταφορές με ΦΔΧ καταργούνται ενώ οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα μετά από συμφωνία του φορτωτή και του μεταφορέα. Κατ' εξαίρεση, το κόμιστρο δύναται να καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για νησιά και απομονωμένες ορεινές περιοχές και αποκλειστικά για την μεταφορά πετρελαιοειδών. Η κατάργηση του κομίστρου αποτελεί μία σημαντική διάταξη απελευθέρωσης, και αποτελεί έναν από τους βασικότερους στόχους του νομοθετήματος.

Με το άρθρο 12, ορίζεται πως η εισφορά που προβλέπεται με το άρθρο 14 παρ. 7, αποτελεί δημόσιο έσοδο και κατατίθεται σε ειδικό Κωδικό Οδικής Ασφάλειας, που ορίζεται από τον Υπουργό Οικονομικών. Τουλάχιστον το 80% του ποσού αυτού θα διατίθεται σε έργα υποδομής για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον.

Το άρθρο 13, καθιερώνει την εξασφάλιση αποκατάστασης ζημιών των εμπορευμάτων από τις μεταφορικές εταιρίες σε περίπτωση που ευθύνεται ο μεταφορέας.

Το άρθρο 14 αφορά ορισμένες μεταβατικές διατάξεις. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι ορίζεται ως μεταβατική περίοδος για την εφαρμογή του άρθρου μια περίοδος τριών ετών. Η περίοδος αυτή ξεκινά από την έναρξη ισχύος του νόμου και λήγει στις 30 Ιουνίου του 2013. Επιπλέον, μέσα σε δέκα χρόνια από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, οι υφιστάμενες άδειες ΦΔΧ μετατρέπονται σε Άδειες Οδικών Μεταφορών και οφείλουν να οργανωθούν σε εταιρείες. Ακόμα, οι άδειες ΦΔΧ οι οποίες έχουν εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου, συνεχίζουν να ισχύουν με τους όρους της έκδοσής τους. Μετά την παρέλευση πέντε ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου σε περίπτωση μεταβίβασης μιας άδειας, οι νέοι κάτοχοι του υποχρεούνται να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με οχήματα νεότερης τεχνολογίας. Από την υποχρέωση αυτή, εξαιρούνται οι μεταβιβάσεις από κληρονομικά αίτια.

Εξαιρετικά σημαντική είναι η κατηγοριοποίηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε διεθνείς και εθνικές. Μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου η κατηγορία των νομαρχιακών μεταφορών παύει να υφίσταται.

Τέλος, στο συγκεκριμένο άρθρο ορίζονται οι εφάπαξ εισφορές υπέρ του δημοσίου για την χορήγηση αδειών κυκλοφορίας. Το ύψος της εισφοράς αποφασίζεται ανά τόνο, βάσει του μικτού βάρους του φορτηγού οχήματος αλλά και του είδους του.

Το άρθρο 14 αποτελεί μία από τις πιο προστατευτικές διατάξεις. Οι βασικότεροι λόγοι είναι αρχικά η πρόβλεψη της 3ετούς μεταβατικής περιόδου, η δεκαετία κατά την οποία ισχύουν με τους όρους έκδοσής τους οι παλαιές άδειες, η πρόβλεψη αντικατάστασης του οχήματος με νεότερης τεχνολογίας μόνο στην περίπτωση μεταβίβασης και με την εξαίρεση των κληρονομικών αιτίων, η συνέχιση των νομαρχιακών μεταφορών με οχήματα μέχρι 10 τόνους στον νομό-έδρα ή σε όμορους νομούς για τρία χρόνια και τέλος η σταδιακή μείωση της εισφοράς στο δημόσιο για τρία χρόνια.

Το άρθρο 15, αφορά τις καταργούμενες διατάξεις. Συγκεκριμένα καταργούνται (α) οι διατάξεις του ν. 383/1976 (ΦΕΚ 182 Α'), (β) Οι υπ' αριθμό Κ/24241/2045/12.5.2008 και Κ/26147/2169/12.5.2008 (ΦΕΚ 856 Β') κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών, (γ) Κανονιστικές πράξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του ν. 383/1976 και αντίκεινται στις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Οι διατάξεις 16 και 17 αφορούν τον διαγωνισμό για την μετακίνηση μαθητών και τις συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση δρομολογιακών γραμμών με πλοίο έναντι μισθώματος.

Τέλος, στο άρθρο 18 προβλέπεται η έναρξη ισχύος του νόμου 3887/2010 από τη Τ δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.^{52, 53} Το νομοσχέδιο για την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών υπερψηφίστηκε επί της αρχής με 83 «ναι» και 16 «όχι». Επίμαχο υπήρξε το άρθρο 14, που συμπεριλαμβάνει την μεταβατική περίοδο των τριών ετών αλλά και την απομείωση της αξίας των αδειών. Η ψηφοφορία του νομοσχεδίου έγινε ονομαστικά κατόπιν αιτήματος του ΛΑΟΣ.⁵⁴

Οι διατάξεις του ν. 3887/2010.

Προστατευτικές διατάξεις.	<u>Άρθρο 3</u> «Μεταφορικές Εταιρείες.»	<u>Άρθρο 6</u> «Φορέας Αδειοδότησης.»	<u>Άρθρο 7</u> «Σύσταση Εκτιμητικής Επιτροπής.»	<u>Άρθρο 14</u> «Τελικές και μεταβατικές διατάξεις.»	
Διατάξεις απελευθέρωσης.	<u>Άρθρο 2</u> «Ορισμοί και Κατηγορίες.»	<u>Άρθρο 4</u> «Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ.»	<u>Άρθρο 5</u> «Χορήγηση αδειών.»	<u>Άρθρο 11</u> «Κόμιστρα Εμπορευματικών Μεταφορών.»	<u>Άρθρο 10</u> «Μεταβίβαση ΦΔΧ.»
Διαδικαστικές και λοιπές διατάξεις.	<u>Άρθρο 1</u> «Σκοπός και αρχές οργάνωσης.»	<u>Άρθρο 8</u> «ΦΔΧ σε περίπτωση λύσης μεταφορικών εταιρειών»	<u>Άρθρο 9</u> «Μητρώο Μεταφορικών Εταιρειών.»	<u>Άρθρο 12</u> «Κωδικός Οδικής Ασφάλειας.»	<u>Άρθρο 13</u> «Εξασφάλιση αποκατάστασης ζημιών των Εμπορευμάτων.»
»	<u>Άρθρο 15</u> «Καταργούμενες διατάξεις»				

Πίνακας 2, «Οι διατάξεις του ν.3887/2010», Όλγα Πασχαλίδου, 2018.

2.3 Ο δρόμος προς την ψήφιση του νόμου για την απελευθέρωση των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών.

Είναι αλήθεια πως η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μονοπώλησε το ενδιαφέρον των πολιτικών, των ΜΜΕ, των ίδιων των πολιτών και ασφαλώς των μεταφορέων κατά την περίοδο που επρόκειτο να γίνει. Τέσσερα ήταν τα βασικά θέματα που φαίνεται πως είχαν απασχολήσει στο μέγιστο τους διάφορους ιθύνοντες. Αφενός, η

52. Αιτιολογική έκθεση (2010), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές»*, Υπουργοί Οικονομικών, Προστασίας του Πολίτη, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 24 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο www.yme.gr/getfile.php?id=3064.

53. Νόμος 3887/2010, ΦΕΚ Α' 174/30-09-2010, *Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές*. Αθήνα 2010.

54. In.gr (2010), *Ψηφίστηκε το νομοσχέδιο για τα φορτηγά ΔΧ, «δεν σταματάμε», λένε οι μεταφορείς*, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231060118>.

απελευθέρωση του επαγγέλματος και το άνοιγμα των αδειών σε κάθε ενδιαφερόμενο, το ζήτημα της σύστασης εταιρειών και το νομικό καθεστώς που θα τις διέπει, το ζήτημα της μεταβατικής περιόδου για την εκμνημόνευση της αξίας των παλαιών αδειών και τέλος η απελευθέρωση του κομίστρου. Σε κάθε περίπτωση η κυβέρνηση φαίνεται πως είχε αντιληφθεί την σημασία του κλάδου και τον ρόλο του στην οικονομία, τις στρεβλώσεις που είχαν δημιουργηθεί στην αγορά λόγω του κλειστού τρόπου λειτουργίας των OEM και αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων αποτέλεσε προεκλογική δέσμευση του ΠΑΣΟΚ κάτι που επιβεβαιώνεται και στα πρακτικά ψήφισης του νόμου από τον βουλευτή, κ. Χρήστο Πρωτόπαππα. Ο αρμόδιος υπουργός κ. Δημήτρης Ρέππας, σε συνέντευξη που δόθηκε στα πλαίσια αυτής της διπλωματικής εργασίας, τόνισε το γεγονός ότι από το 1976 που ψηφίστηκε ο νόμος για τις OEM, έχουν συμβεί κοσμογονικές αλλαγές και η ανάγκη αλλαγής της νομοθεσίας ήταν κάτι παραπάνω από επιτακτική. Μελέτες, όπως αυτή του IOBE για την απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων ή του ΟΟΣΑ για το άνοιγμα της αγοράς της Ελλάδας, του 2001, υπογράμμιζαν τα οφέλη του ανοίγματος των κλειστών επαγγελμάτων. Για παράδειγμα στην έκθεση του ΟΟΣΑ, «*Enhancing Market openness through regulatory reform*», ορίζονται 6 βασικές αρχές που πρέπει να διέπουν την διαδικασία απελευθέρωσης και απορρύθμισης: (1) η διαφάνεια και ο ανοιχτός χαρακτήρας στην λήψη αποφάσεων, (2) εξάλειψη των διακρίσεων, (3) άρση περιττών περιορισμών του εμπορίου, (4) χρήση διεθνών εναρμονιστικών μέτρων, (5) αναγνώριση της αντιστοιχίας με ρυθμιστικά μέτρα άλλων χωρών, (6) εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού⁵⁵

Οι εξής προϋποθέσεις αναφέρθηκαν καθώς αποτέλεσαν κατευθυντήριες γραμμές του βασικού νομοσχεδίου, βάσει της ανοιχτής δημοκρατικής διαδικασίας, που τονίζει ο κ.Ρέππας πως ακολουθήθηκε. Η προετοιμασία του νόμου, έγινε λεπτομερώς, αναφέρει. Πράγματι, ο νόμος επρόκειτο να ψηφιστεί στην Ολομέλεια της Βουλής και όχι με κάποια Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου. Η διαδικασία αυτή έλαβε μέρος κατά την τουριστική περίοδο του καλοκαιριού και παρά τις αρχικές συνεργατικές σχέσεις μεταξύ των κυβερνώντων και των φορέων των μεταφορών γρήγορα η κατάσταση οξύνθηκε, όπως έχει ήδη διαπιστωθεί.

Το βασικότερο σημείο αιχμής ήταν το θέμα της μεταβατικής περιόδου για τον εκμνημόνευτο της υπεραξίας των αδειών. Αρχικά, στις συζητήσεις σχετικά με τον νόμο τον Απρίλιο, προβλεπόταν μια 5ετής μεταβατική περίοδος. Ωστόσο, στο τελικό νομοσχέδιο φαίνεται πως δεν υλοποιήθηκε η συγκεκριμένη πρόβλεψη καθώς επιλέχθηκε τελικά μια 3ετής περίοδος. Κατά την διάρκεια της 5ετίας, τονίζει ο κ. Ρέππας, πιθανώς να υπήρχε αλλαγή

55. OECD,(2001), Regulatory Reform in Greece, *Enhancing Market Openess through Regulatory Reform*.

κυβέρνησης και τελικά να μην υλοποιούταν το σχέδιο της απελευθέρωσης των OEM. Η στάση του πρώην Υπουργού, οφείλεται στην πεποίθηση του πως δεν έπρεπε να αφήσει *«ανοχύρωτη την πολιτεία και απροστάτευτη την κοινωνία»*, ιδιαιτέρως κατά την περίοδο των αντιδράσεων του καλοκαιριού του 2010 και μετά. Υπό τις πιέσεις των δανειστών, για άμεση απελευθέρωση φαίνεται πως η μέση λύση των 30 μηνών ήταν η μοναδική επιλογή. Οι μεταφορείς ζητούσαν από την πλευρά τους απόσβεση του κεφαλαίου που είχαν δώσει για την αγορά μιας άδειας, κατάσταση την οποία οι ίδιοι οι νόμοι του κράτους φαίνεται πως επέτρεπαν. Ακόμα ζητούσαν φορολογικά, οικονομικά και λειτουργικά κίνητρα ειδικά όσον αφορά την σύσταση εταιριών, μια πρακτική που φαίνεται ήταν ξένη στην κουλτούρα τους αλλά και στον τρόπο που λειτουργούσε το επάγγελμα για δεκαετίες. Στόχος του Υπουργείου ήταν ακόμα να «χτυπήσει» την πελατειακή λογική που φαίνεται πως έβρισκε εφαρμογή στον κλάδο. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, ο Υπουργός κ. Ρέππας, τονίζει πως ο ίδιος αλλά και οι υπόλοιποι αρμόδιοι κατέπνιξαν το βασικό ένστικτο του πολιτικού, δηλαδή της ψηφοθηρίας και αποφάσισαν να αναλάβουν κάθε ευθύνη προκειμένου να διεκπεραιωθεί το πλάνο της απελευθέρωσης.

Μάλιστα, στα πλαίσια της συνέντευξης ο κ. Ρέππας υπογραμμίζει το πολιτικό κόστος το οποίο είχε η απελευθέρωση των OEM, όπως και τις προσωπικές απειλές που δέχτηκε ο ίδιος. «Στην βία πρέπει να απαντάς με περισσότερη δημοκρατία», τονίζει.

Αναμφισβήτητα, ο κλάδος των OEM, σκεπαζόταν από ένα πέπλο υπέρμετρου προστατευτισμού για δεκαετίες. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε, ο αρμόδιος Υπουργός επιθυμούσε να δώσει την δυνατότητα σε κάθε πολίτη να εισέλθει στο επάγγελμα με ισότιμες συνθήκες και να πατάξει την συντεχνιακή και κλαδική λογική που επικρατούσε.

Από την άλλη, η πλευρά των μεταφορέων, δεν ήταν έτοιμη για μια τέτοια αλλαγή. Το ίδιο το κράτος που ουσιαστικά με την νομοθεσία του, τους είχε αναγκάσει να λειτουργούν υπό συγκεκριμένες συνθήκες, φαίνεται πως έπαιρνε μια στροφή 180 μοιρών όσον αφορά την πολιτική των μεταφορών. Ο κ. Κενανίδης, πρόεδρος της ΟΦΑΕ, χαρακτηριστικά αναφέρει, πως το 2010 η απελευθέρωση εφαρμόστηκε βίαια, χωρίς να προστατευθεί η ήδη υπάρχουσα τάξη των μεταφορέων. Οι βασικές θέσεις που αφορούσαν την χρηματοδότηση για θέματα όπως η οργάνωσή τους σε εταιρίες, η ανανέωση του στόλου, η αύξηση της μεταβατικής περιόδου φαίνεται πως δεν βρήκαν ανταπόκριση. Το γεγονός ότι ο κλάδος δεν ήταν ανταγωνιστικός ιδιαιτέρα λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού και του κατακερματισμού που εμφάνιζε, ήταν μια πραγματικότητα. Οι μεταφορείς φαίνεται πως δεν είχαν μια κοινή πολιτική.

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι συζητήσεις κατά την ψήφιση του νόμου στην Βουλή στις 21 Σεπτεμβρίου. Φαίνεται, πως διαπιστώθηκαν ορισμένα βασικά θέματα, όπως ο φόβος της δημιουργίας καρτέλ, λόγω της ώθησης του νομοσχεδίου για δημιουργία

εταιριών, το νομικό καθεστώς των εταιριών, η διάρκεια της μεταβατική περιόδου και η διατήρησης ενός μέρους της αξίας των αδειών. Ακόμα, διαπιστώνεται η αναμφισβήτητη σημασία του κλάδου που όμως παρουσιάζει ένα ανησυχητικό τοπίο λόγω των στρεβλώσεων στην λειτουργία του, εξαιτίας της απουσίας οικονομικών κλίμακας αλλά και της γενικότερης ύφεσης. Τα κόμματα της αντιπολίτευσης ζήτησαν την επιμήκυνση της μεταβατικής περιόδου στα 5 χρόνια καθώς και την διατήρηση του 35% της αξίας των παλαιών αδειών. Ο βουλευτής της ΝΔ, κ. Μαργαρίτης Τζίμας, μάλιστα διερωτάται για το εάν η κυβέρνηση προσπάθησε να αυξήσει την μεταβατική περίοδο και για το εάν υπάρχουν ντοκουμέντα που αποδεικνύουν την συγκεκριμένη προσπάθεια. Το ΚΚΕ δήλωσε εξ αρχής πως θα καταψηφίσει το νομοσχέδιο, ενώ εκπρόσωποι του ΛΑΟΣ θίξανε τον όρο που εμφανίζεται στο πρώτο άρθρο του νόμου για την εφαρμογή των διατάξεων ανεξαρτήτως εθνικότητας, όσων αιτούνται άδειες για OEM. Αναφέρθηκε το γεγονός πως η χώρα έχει κατηγορηθεί από την Κομισιόν, ότι παραβιάζει τη Συνθήκη πιέζοντας την να αναλάβει πρωτοβουλίες σχετικά με τον συγκεκριμένο κλάδο των μεταφορών. Ακόμα, γίνεται επανειλημμένη αναφορά στα φορολογικά και αναπτυξιακά κίνητρα που προσπαθεί να δώσει ο νόμος στους μεταφορείς προκειμένου να οργανωθούν σε εταιρίες. Ειδικότερα, γίνεται αναφορά στην είσοδο στον αναπτυξιακό νόμο και στο ΕΣΠΑ, στις φοροαπαλλαγές που προβλέπονται προκειμένου να γίνει απόσβεση του κεφαλαίου που έχουν δώσει οι αυτοκινητιστές, στην διασφάλιση των ασφαλιστικών του και στα πλεονεκτήματα που μπορεί να έχει ο αυτοκινητιστής εάν οργανωθεί σε Α.Ε ή Ε.Π.Ε όσον αφορά την δουλειά του. Οι βουλευτές ακόμα, φαίνεται πως αναγνωρίζουν την υπεραξία που έχουν αποκτήσει οι άδειες ΦΔΧ τα προηγούμενα χρόνια καθώς και τον πολύτιμο χρόνο που χάθηκε, κάτι που οδήγησε στην σχετικά άμεση απελευθέρωση και όχι σε μια μακρόχρονη και σταδιακή διαδικασία όπως σε άλλες χώρες. Όπως είναι αναμενόμενο γίνονται και ορισμένες «επιθέσεις» μεταξύ των κομμάτων, σχετικά με το πότε έπρεπε να είχε γίνει η απελευθέρωση και υπό ποιες συνθήκες. Ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Δημήτριος Παπαδημούλης, σημείωσε την καθυστέρηση της κυβέρνησης Σημίτη, όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 96/26/EK αλλά και της έναρξης της διαδικασίας απελευθέρωσης σε βάθος δεκαετίας, όπως έγινε σε άλλα κράτη-μέλη. Αναδεικνύει ακόμα τις πελατειακές σχέσεις, που κατά την κρίση του, είχαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις με τον κλάδο. Επιπλέον, η βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, κα. Αικατερίνη Μπαζελή, σημειώνει την αδυναμία πλήρους εφαρμογής των διατάξεων του Π.Δ. 346/2001 ενώ ο τότε βουλευτής της ΝΔ κ. Προκόπης Παυλόπουλος, διερωτάται για την αλλαγή του νομοσχεδίου αλλά και τον λόγο της μεταβολής του. Υπογραμμίζει δε, το γεγονός ότι οι κατευθύνσεις της ΕΕ, αποτελούν απλά στόχους και ονοματίζει την κυβέρνηση ως τον βασικό υπαίτιο για την αρνητική αλλαγή που έλαβε χώρα στο νομοσχέδιο κυρίως όσον αφορά την μεταβατική

περίοδο. Μάλιστα, ωθεί την κυβέρνηση να απευθυνθεί στο Δικαστήριο της ΕΕ, βάσει της λογικής της αρχής της προστατευόμενης εμπιστοσύνης του διοικούμενου. Αξίζει να σημειωθεί πως ο πρώην ΠτΒ, και βουλευτής της ΝΔ, κ. Δημήτριος Σιούφας, χαρακτήρισε τον κλάδο των οδηγών ΦΔΧ, ως έναν κλάδο *«που δουλεύει σκληρά για να βγάλει όχι μόνο το μεροκάματο, αλλά για να μπορέσει να επιβιώσει»*. Επιπλέον, σημειώνει πως κατά την θητεία του ως Υπουργός Ανάπτυξης συνεργάστηκε με σημαντικούς συνδικαλιστικούς φορείς του χώρου και ο συνδικαλιστικός φορέας του κλάδου των OEM είναι *«ο πιο υπεύθυνος»*. Αναφέρει, επίσης, πως η κυριότερη διάταξη περί απελευθέρωσης είναι αυτή που απελευθερώνει το κόμιστρο, ενώ κατακρίνει την πιθανότητα εισόδου νέων οδηγών ΦΔΧ αλλά και της υποχρεωτικής σύστασης εταιριών. Όπως είναι εμφανές, τα δύο μεγαλύτερα κόμματα της Βουλής του 2010, ΠΑΣΟΚ και ΝΔ, ήρθαν σε πολλές περιπτώσεις σε μεγάλη κόντρα σχετικά με το ποιο κόμμα ήταν σε εξουσία, κατά την διάρκεια σημαντικών περιόδων εξελίξεων για τις OEM και το τί έπρεπε να έχει γίνει. Μολαταύτα, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Πέτρος Ευθυμίου, καταλογίζει ευθύνες και στα δύο κόμματα, το ΠΑΣΟΚ και την ΝΔ, σημειώνοντας πως *«η συζήτηση δεν έχει καμία σχέση με το μνημόνιο, διότι όλοι ξέρουμε και πριν από όλα οι ίδιοι οι αυτοκινητιστές, ότι είναι προσαρμογή στην ευρωπαϊκή πραγματικότητα απολύτως, ανεξαρτήτως του Μνημονίου, την οποία η Ελλάδα καθυστέρησε, με κοινή ευθύνη των δύο κομμάτων εξουσίας, του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας»*. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η τοποθέτηση του βουλευτή της ΝΔ, κ. Ευριπίδη Στυλιανίδη ο οποίος σημειώνει πως το 2006, και συγκεκριμένα σε σχετική συζήτηση στις 21 Φεβρουαρίου, ο αρμόδιος και νυν γενικός γραμματέας του ΠΑΣΟΚ, κ. Τσιόκας, *«μιλούσε για τον αφανισμό του κλάδου και έλεγε ότι χαρίζουμε στις μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες, άνευ όρων, το μεταφορικό έργο»*. Ο κ. Δημήτριος Ρέππας, απάντησε στην συγκεκριμένη τοποθέτηση λέγοντας πως κατά την θητεία του κ. Στυλιανίδη ως Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, η ΕΕ προσέφυγε εναντίον της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, σχετικά με την κατάσταση των OEM.⁵⁶ Ο κ. Ρέππας, στα πλαίσια της συνέντευξης που δόθηκε, διαπίστωσε πως η στάση της αντιπολίτευσης ήταν απογοητευτική.

Από την πρώτη μέρα των συζητήσεων στην Βουλή, στις 21 Σεπτεμβρίου, φαίνεται πως ήδη το ζήτημα των OEM, ήταν εξαιρετικά λεπτό. Μάλιστα, κατά την διάρκεια των συζητήσεων υπήρξαν έντονες αντιδράσεις στον προαύλιο χώρο της Βουλής και στο μνημείο του Αγνώστου Στρατιώτη, όπου είχαν στηθεί γιγαντοσθόνες για να παρακολουθούν οι αυτοκινητιστές.

Η σχετική συνεδρίαση της Ολομέλειας για την απελευθέρωση των OEM, συνεχίστηκε

56. Πρακτικά Βουλής, ΙΓ' Περίοδος Προεδρευόμενης Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας, Συνεδρίαση Α', 21 Σεπτεμβρίου 2010.

την επόμενη ημέρα. Μάλιστα, η ΟΦΑΕ αλλά και η Κεντρική Συντονιστική Επιτροπή των Συνεργαζόμενων Ομοσπονδιών του Κλάδου Φορτηγών Αυτοκινητιστών Δημόσιας Χρήσεως κατέθεσαν ψήφισμα με το οποίο εξέφραζαν την αντίθεση τους με την ψήφιση του νόμου της απελευθέρωσης. Για ακόμα μια φορά, διαπιστώνεται η αθρόα και ανεξέλεγκτη έκδοση αδειών ΦΔΧ κατά τα προηγούμενα χρόνια κάτι που οδήγησε στο παραεμπόριο και την παραοικονομία των ήδη υπαρχόντων σε τιμές που έφταναν τα 100.000 € για φορτηγά και τα 200.000 € για βυτιοφόρα. Τονίζεται ιδιαιτέρως, πως η ευρωπαϊκή οδηγία για τις μεταφορές του 1996 δεν εφαρμόστηκε στην πράξη από την κυβέρνηση τότε, ούτε όμως και από τις επόμενες κυβερνήσεις. Σε συνέχεια της χθεσινής αντιλογίας που προέκυψε, ο βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, κ. Αθανάσιος Αλευράς τονίζει το γεγονός ότι το 2004 η Κυβέρνηση Καραμανλή παρουσίασε στις προγραμματικές δηλώσεις το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων και παρά το γεγονός ότι λάμβαναν χώρα εξαμηνιαίες διυπουργικές συνεδριάσεις σχετικά με την απελευθέρωση αυτών, μέχρι το 2009 δεν υπήρξε καμία εξέλιξη. Ο κ. Μαργαρίτης Τζίμας, απαντώντας, τόνισε το γεγονός πως η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το 1996, ήταν αυτή που δεν εφάρμοσε εγκαίρως την οδηγία 96/26/EK. Ακόμα, διερωτάται γιατί κατά την διακυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ από το 1981-1989 αλλά και από το 1996-2004 δεν ανέκυψε το ζήτημα της απελευθέρωσης των OEM ενώ ακόμα επικεντρώνεται στο μέγεθος του κλάδου των OEM σε σύγκριση με άλλα κλειστά επαγγέλματα, όπως αυτό του συμβολαιογράφου, αναδεικνύοντας έτσι την ανάγκη ανοίγματος του επαγγέλματος. Επιπροσθέτως, γίνεται μια εις βάθος ανάλυση των άρθρων, με συνεχή αναφορά στην μεταβατική περίοδο και στην προκειμένη διαθρωτική αλλαγή. Βάσει του αιτήματος της χθεσινής ημέρας οι βουλευτές ψηφίζουν επί της αρχής με ονομαστική ψηφοφορία. ΠΑΣΟΚ και ΝΔ(με εξαίρεση τον κ. Καμμένο) υπερψηφίζουν τον νόμο. Το ΚΚΕ, ο ΛΑΟΣ και ο ΣΥΡΙΖΑ τελικά, το καταψηφίζουν. Οι ανεξάρτητοι βουλευτές, κ. Κουβέλης, κα Μπακογιάννη και κα Σακοράφα, υπερψηφίζουν το νομοσχέδιο το οποίο περνάει τελικά με 83 «ΝΑΙ» και 16 «ΟΧΙ»⁵⁷. Αξίζει να σημειωθεί ωστόσο, πως ο νόμος κατηγορήθηκε για την κακή ερμηνευτική προσέγγιση του κάτι που αναδείχτηκε από τις πολυάριθμες εγκυκλίους που εκδόθηκαν προκειμένου να επεξηγηθούν ορισμένες διατάξεις του νόμου. Ειδικότερα, από την ψήφιση του νόμου 3887/2010 ακολούθησαν, στην επόμενη τετραετία, 3 νομοθετικές τροποποιήσεις, 4 βασικές υπουργικές αποφάσεις και 21 εγκύκλιοι.⁵⁸

57. Πρακτικά Βουλής, ΙΓ' Περίοδος Προεδρευόμενης Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας, Συνεδρίαση ΛΑ', 22 Σεπτεμβρίου 2010.

58. Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος, *Οδικές μεταφορές: Η αποτυχία μιας μεταρρύθμισης*, Ανακτήθηκε στις 19 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.synddel.gr/el/typos/ellinikos/odikes-metafores-h-apotyxia-mias-metarrythmisis#>.

2.4 Οι αντιδράσεις για τον νόμο 3887/2010 μέσα από τα ειδησεογραφικά μέσα.

Το καλοκαίρι του 2010, η Ελλάδα ξέμεινε από βενζίνη και τρόφιμα, έπειτα από τις πολυήμερες κινητοποιήσεις των ιδιοκτητών φορτηγών δημόσιας χρήσης, αναφέρεται χαρακτηριστικά σε άρθρο της Ελευθεροτυπίας.⁵⁹

Τον Ιούλιο του 2010, βυτιοφορείς συναντώνται για να αποφασίσουν την σκλήρυνση της στάσης τους απέναντι στις ρυθμίσεις για το άνοιγμα του επαγγέλματος τους. Οι πρατηριούχοι αποφασίζουν να ξεκινήσουν απεργία μια εβδομάδα μετά ενώ ακόμα και οι βενζινοπώλες διαμαρτύρονται έντονα σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί. Ο ανεφοδιασμός των πρατηρίων είχε ήδη σταματήσει με την ακινητοποίηση 30.000 φορτηγών και βυτιοφόρων και πολύ γρήγορα εμφανείς έγιναν οι ελλείψεις στην αγορά. Τεράστιες ουρές άρχισαν να σχηματίζονται στα βενζινάδικα τα οποία σε ταχείς ρυθμούς άρχισαν να δηλώνουν πως δεν είχαν άλλα αποθέματα βενζίνης. Οι ιδιοκτήτες των βυτιοφόρων μάλιστα, δεν απέκλεισαν με δηλώσεις τους το ενδεχόμενο να κατεβάσουν τα οχήματα τους στην Αθήνα ενόψει της ψήφισης του νόμου για την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Μεταξύ άλλων, στην εθνική Αθηνών - Λαμίας, στάθμευσαν δεκάδες φορτηγά και βυτιοφόρα, εμποδίζοντας την κυκλοφορία η οποία κινούνταν με βραδείς ρυθμούς. Στην Θεσσαλονίκη, ιδιοκτήτες βυτιοφόρων μεταφοράς υγρών καυσίμων προχώρησαν σε αποκλεισμό των χώρων φορτώσεων στα διωλιστήρια. Οι διαμαρτυρίες κυρίως αφορούσαν το ύψος των τιμών για τα φορτηγά και βυτιοφόρα, ενώ η μείωση του μεταβατικού διαστήματος από τα 5 στα 3 χρόνια λόγω των μνημονιακών πιέσεων φαίνεται πως έβρισκε τους επαγγελματίες μεταφορείς αντίθετους. Ενόψει των διαμαρτυριών, ο πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών ζητούσε «να πρωτανεύσει η λογική» ενώ πρόσθετε πως «οι λίγοι εναπομείναντες εκπρόσωποι ενός απαξιωμένου οικονομικού μοντέλου πρέπει να κατανοήσουν ότι οι εποχές είτε το θέλουν είτε όχι έχουν αλλάξει».

Την ίδια περίοδο, ο υπουργός Μεταφορών Δημήτρης Ρέππας, παρουσίασε το νομοσχέδιο για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Σύμφωνα με το λεγόμενα του υπουργού, το περιεχόμενο του νομοσχεδίου είναι το αποτέλεσμα σκληρών διαπραγματεύσεων με την τρόικα, ειδικά όσον αφορά την 3ετη μεταβατική περίοδο και την αποφυγή ενός άμεσου ανοίγματος του επαγγέλματος.⁶⁰

59. Φωτεινός Φ., *Ελευθεροτυπία* (2014), *Η απελευθέρωση των φορτηγών δεν έφερε νέες άδειες 10 Φεβρουαρίου 2014*, Ανακτήθηκε στις 22 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=414633>.

60. In.gr (2010), *Σκληραίνουν τη στάση τους οι βυτιοφορείς, με απεργία απειλούν οι πρατηριούχοι, 26 Ιουλίου 2010*, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053489>.

Οι βυτιοφορείς και ιδιοκτήτες φορτηγών αποφασίζουν τη συνέχιση της απεργίας. Η Πολιτεία αποφασίζει να χρησιμοποιήσει το «όπλο» της πολιτικής επιστράτευσης. Ο κ. Ρέππας δήλωνε πως «η Πολιτεία δεν είναι ανοχύρωτη... (οι απεργοί) θα είναι αποκλειστικά υπεύθυνοι για ότι επακολουθήσει». «Από την πρώτη στιγμή επιδιώξαμε ουσιαστικό διάλογο με τους ιδιοκτήτες μεταφορείς που έχουν λάβει άδεια από το κράτος, προκειμένου να εκτελούν μια δημόσια υπηρεσία. Διατυπώσαμε ουσιαστικές και θετικές προτάσεις. Εξαντλήσαμε κάθε όριο καλής πίστης. Εξαντλήσαμε κάθε δυνατότητα, προκειμένου να συμφωνήσουμε στο πως θα πάμε σε αυτήν τη νέα πραγματικότητα. Μεταξύ των άλλων διατυπώσαμε προτάσεις για φορολογικές ρυθμίσεις με τις οποίες θα πετύχουμε την απόσβεση της αξίας των αδειών που κατέχουν οι ιδιοκτήτες. Διατυπώσαμε προτάσεις για αναπτυξιακά κίνητρα και επιδοτήσεις, που θα συμβάλουν στην ομαλή ένταξη των μεταφορέων επαγγελματιών σε αυτήν τη νέα πραγματικότητα. Διατυπώσαμε ακόμη και την πρόταση να χορηγήσουμε δωρεάν μία ακόμη άδεια. Συναντήσαμε όμως δυστυχώς την άρνηση και μόνο, με πολλά υβριστικά συνθήματα. Η Πολιτεία δεν είναι ανοχύρωτη. Η κοινωνία δεν είναι απροστάτευτη. Η μεταρρύθμιση θα προχωρήσει. Και αυτοί που έχουν τεράστια ευθύνη απέναντι στην κοινωνία και το ελληνικό κράτος ας την αναλάβουν έστω και αυτήν τη στιγμή. Αλλιώς, είναι και παραμένουν οι αποκλειστικοί υπεύθυνοι για τη συνέχεια».

Η πολιτική επιστράτευση δεν έτυχε γενικευμένης εφαρμογής. Η διαδικασία καθυστέρησε να ξεκινήσει καθώς τα «φύλλα πορείας» δεν διανεμήθηκαν αποτελεσματικά. Ακόμα όπως ήταν αναμενόμενο οι ιδιοκτήτες φορτηγών και βυτιοφόρων αγνόησαν την επίταξη. Η απεργία τους συνεχίστηκε με πορεία προς τη Βουλή ενώ στην Θεσσαλονίκη σημειώθηκαν επεισόδια μεταξύ απεργών και αστυνομικών. Μάλιστα, σύμφωνα με το ΕΚΑΒ, τέσσερα άτομα μεταφέρθηκαν με εκδορές σε νοσοκομείο της πόλης.

Οι εξελίξεις αυτές οδήγησαν σε έκτακτη διυπουργική σύσκεψη στο υπουργείο Υποδομών στην οποία συμμετείχαν οι κύριοι Δ. Ρέππας, Θ. Πάγκαλος, Χ. Παμπούκης, Ευ. Βενιζέλος, Μ. Χρυσοχοϊδης, Π. Μπεγλίτης, Ν. Αθανασάκης και Χ. Τσόκας. Η σύσκεψη οδήγησε σε ανακοίνωση η οποία χαρακτήριζε την άρνηση των βυτιοφορέων να συμμορφωθούν με τους κανόνες της επίταξης ως «βαριά προσβολή της έννομης τάξης» η οποία έχει αρνητική επιρροή στο κοινωνικό σύνολο. Ακόμα, αποφασίστηκε η διαβίβαση των στοιχείων των παραβατών στους εισαγγελείς προκειμένου να ασκηθούν ποινικές διώξεις και κυρώσεις που μπορούσαν να φτάσουν μέχρι την αφαίρεση άδειας. Η κινητοποίηση των Ενόπλων Δυνάμεων για τη μεταφορά καυσίμων ήταν άλλη μια απόφαση της έκτακτης σύσκεψης.⁶¹

61. In.gr (2010), *Συνεχίζουν την απεργία οι βυτιοφορείς, με κυρώσεις προειδοποιεί η κυβέρνηση*, 30 Ιουλίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδικτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053963>.

Την πρώτη Αυγούστου του 2010, αποφασίζεται η αναστολή της απεργίας με οριακή πλειοψηφία από τους ιδιοκτήτες των φορτηγών, μετά από την έκτακτη συνέλευση τους. Οι επαγγελματίες οδηγοί συγκεκριμένα αναφέρουν πως έλαβαν την συγκεκριμένη απόφαση *«με αίσθημα ευθύνης και λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί»*. Ωστόσο δεν παρέλειψαν να τονίσουν πως θα επιστρέψουν σε κινητοποιήσεις εάν το υπουργείο αθετήσει τις δεσμεύσεις του. Η κυβέρνηση, μετά την παρούσα απόφαση ανακοίνωσε ότι η πολιτική επίταξη καθίσταται άνευ αντικειμένου με την προϋπόθεση ότι οι μεταφορείς επιστρέψουν στα καθήκοντά τους. Η κυβερνητική ανακοίνωση ακόμα ανέφερε πως *«η αγορά των μεταφορών θα ανοίξει, η μεταρρύθμιση αυτή είναι αναγκαία για την οικονομία και τους πολίτες και γι' αυτό το νομοσχέδιο θα προχωρήσει»*.

Τα θέματα τα οποία συνδιαλέγονταν οι δύο πλευρές αφορούσαν την ασφαλή ένταξη των μεταφορέων σε μια νέα πραγματικότητα όσο αφορά το αναπτυξιακό, φορολογικό και ασφαλιστικό πλαίσιο, θέτοντας εκτός το ζήτημα παράτασης της μεταβατικής περιόδου.

Με την αναστολή της απεργίας, προβλεπόταν η ομαλοποίηση της κατάστασης κυρίως στα πρατήρια καυσίμων από την επόμενη κιάλας εβδομάδα. Η αγορά μέχρι στιγμής, τροφοδοτούνταν από ιδιωτικά, επιταγμένα ή στρατιωτικά βυτιοφόρα.

Αξίζει να σημειωθεί πως υπήρξαν αντιδράσεις από άλλα κόμματα της Βουλής. Για παράδειγμα ο βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, Σταύρος Καλαφάτης δήλωσε πως *«τις τελευταίες μέρες η ελληνική κοινωνία πληγώθηκε, η δημόσια εικόνα της χώρας εθίγη, όλα αυτά, με ευθύνη της κυβέρνησης»*. Συμπληρώνοντας *«και τώρα η Κυβέρνηση βρίσκεται μπροστά σε μια ακόμα μεγάλη ευθύνη, να προχωρήσει επιτέλους σε ένα ειλικρινή διάλογο που στόχο θα έχει Αφενός την προστασία του χώρου από τον αθέμιτο ανταγωνισμό και αφετέρου μια στοιχειώδη μέριμνα για εκείνους που συνεισέφεραν στην λειτουργία της αγοράς μέχρι σήμερα»*.

Σχόλια υπήρξαν ακόμα από το Γραφείου Τύπου του ΛΑΟΣ. Συγκεκριμένα σε ανακοίνωση του ανέφερε *«Από τη στιγμή που η κυβέρνηση και ιδιοκτήτες φορτηγών βρήκαν κοινό τόπο επαφής, προς τι ο διασυρμός της Ελλάδας και το πλήγμα στον τουρισμό; Διερωτάται κανείς ποιος θα πληρώσει τις ζημιές που υπέστη ο τουρισμός και γενικότερα η πατρίδα. Ηθικό δίδαγμα: Πιο προσεκτικές αποφάσεις και προσεκτικότερες μεθοδεύσεις»*.

Από την πλευρά του ο ΣΥΡΙΖΑ, με ανακοίνωση του Π. Λαφαζάνη υποστήριξε: *«Η κυβέρνηση οφείλει να αποσύρει αμέσως το απαράδεκτο νομοσχέδιο ή, τουλάχιστον, να το «παγώσει» και να άρει την αντισυνταγματική επιστράτευση, προκειμένου να δώσει άμεση, θετική, δημοκρατική διέξοδο στην απεργία των φορτηγών, αναζητώντας στη συνέχεια λύσεις με εποικοδομητικό διάλογο και με την ευρύτερη δυνατή συναίνεση»*. *«Λύσεις, επιπλέον, που θα*

αποτρέπουν την παράδοση των οδικών μεταφορών σε μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα, σε πανύψηλα κόμιστρα και σε καρτέλ», καταλήγει.⁶²

Τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους, τον μήνα που επρόκειτο να ψηφιστεί ο νόμος για την οδικές μεταφορές, ήταν εμφανές πως επρόκειτο να αναπυρωθούν οι αντιδράσεις του προηγούμενου μήνα. Ο αρμόδιος υπουργός, κ. Ρέππας, απηύθυνε μήνυμα προς τους οδηγούς φορτηγών να μην προκαλέσουν κομφούζιο στην αγορά λόγω του επικείμενου ανοίγματος του επαγγέλματος των οδικών μεταφορών. Ακόμα δεν δίστασε να τονίσει πως *«Αν βρεθούμε απέναντι σε στάσεις που οδηγούν σε αιχμαλωσία της ελληνικής οικονομίας, τότε θα μηδενίσουμε τη μεταβατική περίοδο»*. Επιπλέον, ζήτησε από τους επαγγελματίες μεταφορείς να μην προχωρήσουν σε ακύρωση του διαλόγου που μαινόταν όπως επίσης και να μην εμποδίσουν την νομοθετική πρωτοβουλία. Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί πως ο Νάσος Αλευράς του ΠΑΣΟΚ, σχολίασε πως υπάρχει η πιθανότητα να ιδρυθούν μεταφορικές επιχειρήσεις εκτός των ελληνικών συνόρων ενώ ακόμα υπογράμμισε το γεγονός ότι *«ίσως το νομοσχέδιο χρειάζεται περαιτέρω μελέτη»*. Επιπροσθέτως διερωτήθηκε τον λόγο ύπαρξης αδειών δημόσιας χρήσης την σημερινή εποχή. Την προειδοποίηση του υπουργού, σχολίασε ο κ. Γεωργιάδης, τότε βουλευτής του ΛΑΟΣ, μιλώντας για πολιτικό εκβιασμό. Προς απάντηση στον συγκεκριμένο σχολιασμό ο υπουργός διευκρίνισε πως η μεταβατική περίοδος των τριών ετών αφορά τις εταιρείες και όχι πρόσωπα. Ακόμα σημείωσε πως ενθαρρύνει τους μεταφορείς να οργανωθούν σε εταιρείες.⁶³

Στις 15 Σεπτεμβρίου, οι ιδιοκτήτες φορτηγών βυτιοφόρων αποφασίζουν να συνεχίσουν τις κινητοποιήσεις τους, με τη μορφή αποχής. Πριν την συγκεκριμένη απόφαση ο κλάδος είχε παρουσιάσει τις θέσεις του στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής, κίνηση η οποία ανέδειξε τις διαφορετικές προσεγγίσεις των φορέων του επαγγέλματος. Το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, με εκπρόσωπό τους τον κ. Γιώργο Τζωρτζάτο, έκανε λόγο για ένα νομοσχέδιο το οποίο *μηδενίζει την προσωπική τους περιουσία και καταστρέφει το μέλλον των οικογενειών τους*. Ακόμα ζήτησαν, την ικανοποίηση των βασικών αιτημάτων τους ακόμα και εάν αυτό γίνει την τελευταία στιγμή. Ο κ. Τζωρτζάτος κατηγόρησε την κυβέρνηση για φαρισαϊσμό ενώ επιπλέον τόνισε πως οι δεσμεύσεις των αρμόδιων υφυπουργών ήταν αόριστες σχετικά με τα ασφαλιστικά, συνταξιοδοτικά, φορολογικά και αναπτυξιακά ζητήματα.

62. In.gr (2010), *Αναστολή της απεργίας αποφάσισαν οι ιδιοκτήτες φορτηγών*, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/print/?aid=1231054115>.

63. Newsbeast.gr, *Προειδοποίηση Ρέππα στους οδηγούς φορτηγών, 7 Σεπτεμβρίου 2010*, Ανακτήθηκε στις 20 Σεπτέμβριου από το διαδίκτυο <https://www.newsbeast.gr/greece/arthro/41167/proeidopoiisi-reppa-stous-odigous-fortigon>.

Από την άλλη, ο γενικός γραμματέας της Ομοσπονδίας Συνδικάτων Μεταφορών, κ. Βασίλης Δημητρόπουλος, υποστήριξε το νομοσχέδιο χαρακτηρίζοντας το ως *ένα βασικό βήμα για τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών, την κατάργηση του αθέμιτου ανταγωνισμού και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας*. Επιπροσθέτως, σχολίασε πως οι προβλέψεις του νομοσχεδίου για τις οδικές μεταφορές *θα βοηθήσουν στην επίλυση χρόνιων αιτημάτων των ιδιοκτητών φορτηγών αυτοκινήτων ενώ επίσης θα δημιουργήσει καλύτερες και ανθρώπινες συνθήκες εργασίας*. Αξίζει να σημειωθεί πως ο κ. Δημητρόπουλος ήταν μέλος της παράταξης του ΠΑΣΟΚ και της ΠΑΣΚΕ. (Κατά την εκπόνηση της παρούσης, διαπιστώθηκε πως ο κ. Δημητρόπουλος, έθεσε τέλος στην ζωή του το 2012. Έτσι, σε αυτό το σημείο, επιβάλλεται να εκφραστούν θερμά συλλυπητήρια στους οικείους του.)

Και οι δύο φορείς, επέμειναν στην παράταση της μεταβατικής περιόδου, την δημιουργία αναπτυξιακών κινήτρων αλλά και την διατήρηση του 35% της αξίας της άδειας οδικών μεταφορών. Οι υπόλοιπες οργανώσεις του κλάδου, όπως η Ομοσπονδία επαγγελματικών μικρών φορτηγών ΔΧ, του κ. Σπύρου Καπετάνιου, όσο και η ΟΦΑΕ, του κ. Απόστολου Κενανίδη, κινήθηκαν στα ίδια πλαίσια με αυτά του κ. Τζωρτζάτου.⁶⁴

Ειδικότερα, βάσει των σχολίων που ανέβηκαν στον ιστότοπο της δημόσιας διαβούλευσης, η ΟΦΑΕ τάχθηκε υπέρ της ενοποίησης των δραστηριοτήτων των διεθνών, εθνικών και ειδικών μεταφορών και ιδιαιτέρως των βυτιοφόρων πετρελαιοειδών προϊόντων και της μετατροπής άλλων φορτηγών αυτοκινήτων σε βυτιοφόρα. Ακόμα, η Ομοσπονδία, ζητά την διασφάλισή της εκτέλεσης του μεταφορικού έργου από ΦΔΧ λόγω του τεράστιου αριθμού ΦΙΧ. Τονίζει μάλιστα, την ανάγκη περιστολής του στόλου ΦΙΧ, λόγω περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών λόγων καθώς και τον αθέμιτο ανταγωνισμό που προκύπτει από την ψαλίδα μεταξύ ΦΔΧ και ΦΙΧ. Όσον αφορά τις μεταφορικές επιχειρήσεις, η ΟΦΑΕ ζητά να μπορεί να ασκείται μεταφορική δραστηριότητα από εταιρείες όλων των ειδών που προβλέπονται στον εμπορικό νόμο, δηλαδή μονοπρόσωπες ΕΠΕ, μετοχικές (εισφορά ΦΔΧ αυτοκινήτου κατά κυριότητα) και μη μετοχικές (εισφορά αυτοκινήτου κατά χρήση ή μίσθωση). Επιπλέον, η Ομοσπονδία ζήτησε η σύσταση και συγχώνευση μεταφορικών επιχειρήσεων, και μόνο μετοχικών να απαλλάσσεται από φόρους δικαιώματα υπέρ του δημοσίου ή υπέρ τρίτων. Μία ακόμα σημαντική θέση της ΟΦΑΕ, είναι η επιδότηση αντιρρυπαντικών αυτοκινήτων. Συγκεκριμένα, ζητά να θεσπιστεί κρατική επιδότηση αντικατάστασης παλαιών φορτηγών με νέα αυτοκίνητα, νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, τόσο στην περίπτωση αναγκαστικής

64. In.gr (2010), *Συνεχίζουν τις κινητοποιήσεις οι ιδιοκτήτες φορτηγών-βυτιοφόρων*, 15 Σεπτεμβρίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231059249>.

αντικατάστασης των παλαιών είτε στην περίπτωση αυτή που ο ιδιοκτήτης αποφασίσει με προσωπική πρωτοβουλία να αντικαταστήσει το όχημά του. Επόμενη θέση της ΟΦΑΕ, αποτελεί η έκπτωση ειδικών δαπανών. Συγκεκριμένα, ζητείται να επαναθεσπιστεί η έκπτωση από το φορολογητέο εξόδων χωρίς παραστατικά σε ύψος 15% επί των εσόδων όπως επίσης και στα ποσά τα οποία καταβάλλονται λόγω επιβολής «ποινών» που προκύπτουν από την διενέργεια μεταφορών στο εξωτερικό εξαιτίας της ανομοιομορφίας που υπάρχει στις εθνικές νομοθεσίες. Η απαγόρευση εκμίσθωσης αδειών, αποτέλεσε μια ακόμα θέση της ΟΦΑΕ. Ειδικότερα, ζητήθηκε να θεσπιστεί απαγόρευση εκμίσθωσης των αδειών ασκήσεως επαγγέλματος του μεταφορέα, αλλά και η απαγόρευση έκδοσης άδειας σε άλλη χώρα της ΕΕ από κάτοχο ελληνικού πιστοποιητικού, καθώς όπως αναφέρεται οι δυνατότητες αυτές μπορεί να οδηγήσουν στην *διολίσθηση της κατοχής των αδειών σε πρόσωπα τα οποία δεν έχουν την ιδιότητα του επαγγελματία οδηγού*. Θεωρούν πως ειδάλλως δεν θα τηρούνται οι προϋποθέσεις της ΕΕ όπως αυτές προβλέπονται στον κανονισμό 1071/2009. Η Ομοσπονδία ακόμα τονίζει, την ανάγκη συμμετοχής εκπροσώπου της ΟΦΑΕ, στην επιτροπή οδικών μεταφορών αλλά και την εκτιμητική επιτροπή που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 7 του 3887/2010. Στα πλαίσια του συγκεκριμένου όρου, ζητά την θέσπιση πόρου υπέρ της ΟΦΑΕ για την αποζημίωση των συμμετεχόντων. Εν συνεχεία, γίνεται αναφορά στην δυνατότητα χρήσεως μέχρι τριών ρυμουλκούμενων σε κάθε αυτοκίνητο. Η μεταβίβαση της άδειας και μετοχών σε περίπτωση θανάτου του δικαιούχου από τους κληρονόμους του , δηλαδή ότι αφορά το άρθρο 10 του νομοσχεδίου, είναι άλλη μια βασική θέση της Ομοσπονδίας. Στο σχόλιο τους στην δημόσια διαβούλευση ακόμα, οι εκπρόσωποι της ΟΦΑΕ, ζητούν την υποχρεωτική ασφάλιση για την κάλυψη των κινδύνων που ανακύπτουν κατά την άσκηση του μεταφορικού έργου με κρατική παρέμβαση προκειμένου να διασφαλιστεί, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται η αποδοχή της ανάληψης των σχετικών ασφαλιστικών υποχρεώσεων από τις ασφαλιστικές εταιρείες που βρίσκονται στην χώρα. Ζητούν ακόμα, την δραστική μείωση των ασφαλιστρών τα οποία όπως αναφέρουν είναι πενταπλάσια σε σύγκριση με άλλες χώρες. Επιπλέον, προσθέτουν ως πρόταση την εξέταση του ενδεχόμενου σύστασης κρατικής ασφαλιστικής εταιρείας, η οποία θα αναλάβει με κοινωνικά κριτήρια τη σύναψη τέτοιου είδους ασφαλίσεων. Τέλος, ζητούν μετά την έναρξη ισχύος του νόμου, οι άδειες κυκλοφορίας ΦΔΧ να χορηγούνται αποκλειστικά για φορτηγά των οποίων η παλαιότητα δεν υπερβαίνει την τριετία από το έτος κατασκευής.

Η ΠΟΕΜΙΦΑ, σχολίασε, επίσης, στον ιστότοπο της δημόσιας διαβούλευσης. Ειδικότερα, αναφέρθηκε στην ενοποίηση των κατηγοριών ΦΔΧ, και πιο συγκεκριμένα στην μετεξέλιξη της κατηγορίας των νομαρχιακών μεταφορών. Για παράδειγμα προτείνει την ενοποίηση του κλάδου ΦΔΧ που προέρχονται από τον ν.1073/80 και Ν.Δ 531/70 σε μια

κατηγορία η οποία αφορά συνολικά την αστική, νομαρχιακή και μικρού τονάζ εμπορευματική μεταφορά. Προτείνεται, επιπροσθέτως, η δημιουργία μεταφορικών εταιρειών με βάση την ελληνική εμπειρία στις κατηγορίες των διεθνών, εθνικών και ειδικών μεταφορών (πχ. πετρελαιοειδή). Ζητούν ακόμα, ορισμένες αλλαγές στα υπάρχοντα άρθρα, όπως για παράδειγμα ζητούν να αυξηθεί η προθεσμία μετατροπής ή συγχώνευσης εταιριών που προβλέπεται, από τα δύο στα πέντε χρόνια. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι ζητούν να γίνει μείωση 15% επί των ακαθάριστων εσόδων χωρίς παραστατικά, που αφορούν απρόβλεπτα έξοδα που γίνονται κατά την διάρκεια μιας μεταφοράς, όρος που θυμίζει πολύ το αίτημα της ΟΦΑΕ σχετικά με την έκπτωση ύψους 15%. Εν συνεχεία, η Ομοσπονδία Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων ζητά αλλαγές στο ύψος της εισφοράς υπέρ του Δημοσίου ενώ επιπλέον αιτούνται την ενεργή συμμετοχή εκπροσώπων των Πανελλήνιων Ομοσπονδιών που έχουν πλειοψηφία μελών στην Ελλάδα όπως η ΠΟΕΜΙΦΑ, όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν, με 13.500 ΦΔΧ, στις σχετικές επιτροπές. Τέλος, ζητούν να προστεθεί στο άρθρο 13, η ρήτρα *«η μη τήρηση των οικονομικών υποχρεώσεων της εταιρείας προς τα συμβαλλόμενα μέρη (άλλους μεταφορείς ή συνεργάτες), συνεπάγεται την στέρηση του δικαιώματος άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα»*.

Ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος, έκανε επίσης μια τοποθέτηση στην δημόσια διαβούλευση. Συγκεκριμένα, χαρακτήρισε το νομοσχέδιο *αντιαναπτυξιακό, αναχρονιστικό, άτολμο και σε πλήρη αντίθεση με το πνεύμα του νομοθέτη περί εξυπηρέτησεως του γενικού συμφέροντος αλλά και της εθνικής οικονομίας*. Σημειώνει ακόμα, πως το νομοσχέδιο δεν μπορεί να οδηγήσει στην απελευθέρωση της αγοράς των ΟΕΜ, αλλά ουσιαστικά «ανακυκλώνει» το υφιστάμενο καθεστώς. Προχωρούν ακόμα σε πιο εξειδικευμένα αιτήματα. Για παράδειγμα, ζητούν να γίνεται εκτίμηση της αξίας των οχημάτων (όσον αφορά το άρθρο 3), ενώ επίσης κατακρίνουν το άρθρο 4, περί των προϋποθέσεων χορήγησης αδειών, πως εμποδίζει ουσιαστικά το άνοιγμα του επαγγέλματος καθώς προβλέπει εχέγγυα αξιοπιστίας και από τους μετόχους-μεριδιούχους των μεταφορικών ΑΕ και ΕΠΕ. Όσον αφορά τα άρθρα 5,6 και 7 ο ΣΥΝΔΕΕ & L, προτείνει την κατάργηση της ρήτρας περί κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με τις διαδικασίες για την εφαρμογή του νόμου. Όπως και άλλες παρόμοιες οργανώσεις, ο Σύνδεσμος ζητά την συμμετοχή ενός εκπροσώπου τους στην προβλεπόμενη Επιτροπή Οδικών Μεταφορών. Ωστόσο αξίζει να σημειωθεί πως ζητούν η συμμετοχή αυτή να

γίνεται αμισθί, λόγω της υφιστάμενης περιστολής κρατικών δαπανών.⁶⁵

Εκπρόσωπος συνδικάτου οδικών μεταφορών, στα πλαίσια της συνέντευξης που έγινε για την παρούσα εργασία, σημείωσε πως συμφωνεί με την μη μεταβίβαση των νέων αδειών όπως γινόταν πριν την απελευθέρωση. Μάλιστα, τονίζει πως είναι ενάντια στην δημιουργία άυλης υπεραξίας των αδειών. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί πως θεωρεί πως το κράτος τους οδήγησε να χάσουν την περιουσία τους, την οποία απέκτησαν βάσει της νομοθεσίας που είχε θεσπίσει το ίδιο. Αναφέρει, πως το επάγγελμα θα έπρεπε να είναι ανοιχτό ωστόσο υπογραμμίζει την ανάγκη αποζημίωσης και απόσβεσης της άυλης υπεραξίας των αδειών ή μέρους της. Επιπλέον, τα αιτήματα τα οποία εξέφρασε, ακολούθησαν τις γραμμές που είχαν ορίσει και άλλες παρόμοιες οντότητες. Για παράδειγμα, ζητά την φορολογική ελάφρυνση με σκοπό την αγορά αυτοκινήτων νέας τεχνολογίας, μεταξύ άλλων κινήτρων. Όσον αφορά την επικοινωνία μεταξύ των φορέων και του υπουργείου, ανέφερε πως υπήρξε, μολαταύτα θεωρεί πως δεν υπήρξε εμπεριστατωμένη μελέτη.

Εν ολίγοις, τα αιτήματα τα οποία παρουσίασαν οι αρμόδιοι φορείς και ενδιαφερόμενοι κινούνται κυρίως σε δύο κατευθύνσεις. Αφενός, οι παλαιοί μεταφορείς ζητούν απόσβεση για τα τεράστια ποσά τα οποία είχαν δώσει, βάσει του προηγούμενου πλαισίου, προκειμένου να αγοράσουν μια άδεια, και αφετέρου ζητούν φορολογικά, οικονομικά και λειτουργικά κίνητρα κυρίως όσον αφορά την αγορά νέων οχημάτων, φιλικότερων για το περιβάλλον αλλά και την οργάνωσή τους σε μεταφορικές επιχειρήσεις.

Στις 22 Σεπτεμβρίου, μετά το ψήφισμα για την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, οι ιδιοκτήτες ΦΔΧ φαίνονται ακόμα πιο αποφασισμένοι να συνεχίσουν τις κινητοποιήσεις τους κάνοντας εμφανή την έντονη δυσαρέσκεια τους με τον νέο νόμο. Μόλις έγινε γνωστή η είδηση της υπερψήφησης επί της αρχής του νομοσχεδίου, οι μεταφορείς, οι οποίοι βρίσκονταν στις εθνικές οδούς προέβησαν σε αποκλεισμούς δρόμων και σημείων των εθνικών οδών προκαλώντας έτσι τρομερή κυκλοφοριακή συμφόρηση στο Λεκανοπέδιο. Ειδικότερα, η Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας έκλεισε για τρία τέταρτα και στα δύο ρεύματα, στο ύψος της Μεταμόρφωσης. Επιπροσθέτως, στο κέντρο της Αθήνας οι μεταφορείς κατέκλυσαν το Σύνταγμα, από όπου άρχισαν να αποχωρούν μόλις το απόγευμα. Συγκεκριμένα, κατά τις μεσημεριανές ώρες, υπήρξε ένταση μπροστά από το Μνημείο του Αγνώστου Στρατιώτη ενώ παρούσες ήταν αστυνομικές δυνάμεις που προσπαθούσαν να

65. Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων, Σχόλια για το: *Νέο Θεσμικό Πλαίσιο Οδικών και Εμπορευματικών Μεταφορών*, Άρθρο 4 Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ., Ανακτήθηκε στις 4 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.opengov.gr/yne/?p=32>.

απωθήσουν τους διαδηλωτές. Μάλιστα χρησιμοποιήθηκαν χημικά από τις αστυνομικές δυνάμεις ενώ ακολούθησε «πετροπόλεμος» με μπουκάλια και άλλα αντικείμενα από την πλευρά των διαδηλωτών. Δύο φορτηγά, ξέφυγαν από τα μπλόκα της αστυνομίας και έφτασαν στην πλατεία Συντάγματος ενώ οι κινητοποιήσεις των οδηγών ΦΔΧ, οδήγησαν τους σιδηροδρομικούς να συμμετάσχουν σε αυτές ως αντίδραση για την επικείμενη αναδιοργάνωση και ανάπτυξη του ΟΣΕ. Το βράδυ, μεταφορείς έμειναν συγκεντρωμένοι μπροστά από το Μνημείο του Αγνώστου Στρατιώτη. Τις πρώτες πρωινές ώρες, απέκλεισαν το ρεύμα ανόδου της Βασιλίσσης Σοφίας από την Αμαλίας μέχρι την Ακαδημίας.

Στην Θεσσαλονίκη, επίσης, ιδιοκτήτες ΦΔΧ προχώρησαν σε αιφνιδιαστικούς αποκλεισμούς οδικών κόμβων προκαλώντας τον ολοκληρωτικό αποκλεισμό τους.⁶⁶

2.5 Τα αποτελέσματα του νόμου για τις Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές .

Ποια είναι όμως τα πραγματικά αποτελέσματα του νόμου πέραν του προφανούς, δηλαδή του ανοίγματος ενός από τα πιο κλειστά επαγγέλματα της χώρας;

Είναι αλήθεια, πως οι οδικοί μεταφορείς ευνοούνταν από το μονοπώλιο των αδειών για ΦΔΧ. Το γεγονός ότι το επάγγελμα ήταν κλειστό, έδινε πραγματική αξία στις άδειές τους , σαν μια ακίνητη περιουσία, τις οποίες είχαν αποκτήσει δίνοντας πολλές χιλιάδες ευρώ.⁶⁷

Σύμφωνα με υπολογισμούς της Ομοσπονδίας Διεθνών Μεταφορών, ΟΦΑΕ, μέχρι το 2014 είχαν εκδοθεί μόνο 200 νέες άδειες. Ο αριθμός αυτός αποδεικνύει το μικρό ενδιαφέρον που υπήρξε για τον κλάδο κυρίως λόγω της κρίσης που ταλάνιζε την χώρα εκείνη την περίοδο αλλά και εξαιτίας του μεγάλου κόστους απόκτησης ενός φορτηγού κατηγορίας EURO 5 που ήταν αναγκαίο. Επιπροσθέτως, πολλές εταιρίες μετέφεραν την έδρα τους σε γειτονικές χώρες, όπως η Βουλγαρία προκειμένου να μειώσουν κατά μεγάλο βαθμό τα φορολογικά τους κόστη. Η σημαντικότερη κίνηση που υπήρξε στον κλάδο ήταν η μετατροπή νομαρχιακών αδειών σε εθνικές.

Το υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων λόγω των έντονων αντιδράσεων που υπήρξαν, που κυριολεκτικά παρέλυσαν την χώρα, ικανοποίησε ορισμένα αιτήματα των εκπροσώπων του κλάδου. Ειδικότερα, κατήργησε την εισφορά των 1.000 € που απαιτούνταν για την χορήγηση της άδειας. Ακόμα, καταργήθηκαν οι εκτιμητικές επιτροπές οι οποίες

66. In.gr (2010), *Ψηφίστηκε το νομοσχέδιο για τα φορτηγά ΔΧ, «δεν σταματάμε»*, λένε οι μεταφορείς, 22 Σεπτεμβρίου 2010,, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231060118>.

67. Time.com (2010), *Greek Truckers Protest Law to Open Up Competition*, 23 Σεπτεμβρίου 2010, Ανακτήθηκε στις 21 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,2021202,00.html>.

συμμετείχαν στην διαδικασία σύστασης μεταφορικών εταιριών ενώ επίσης καθορίστηκε η έννοια παλιού και νέου μεταφορέα. Τέλος, δόθηκαν περισσότερα κίνητρα για την οργάνωση σε μεταφορικές εταιρίες με την κατάργηση των εγγυητικών επιστολών ενώ επιπλέον ρυθμίστηκε το θέμα μεταβίβασης ΦΔΧ σε συγγενείς μέχρι β' βαθμού.

Το υπουργείο, φαίνεται πως έδινε ιδιαίτερη σημασία στην τάση των logistics, μια τάση όμως που ο κλάδος των οδικών μεταφορέων κατέκρινε έντονα. Συγκεκριμένα, ο κλάδος των οδικών μεταφορών κατέκρινε την κυβέρνηση πως προωθεί τα συμφέροντα των εταιριών διαμεταφοράς και logistics.⁶⁸

Η «τρίκα» το 2011, άσκησε πιέσεις για την επιτάχυνση της απελευθέρωσης. Στον ανασχηματισμό του ίδιου έτους, ως υπουργός Μεταφορών επιλέχθηκε ο κ. Γ. Ραγκούσης, ο οποίος ωστόσο είχε ασκήσει έντονη κριτική στον προκάτοχό του σχετικά με το νομοσχέδιο απελευθέρωσης των ταξί. Οι ανακοινώσεις του νέου υπουργού για επιτάχυνση της μεταβατικής περιόδου και μείωση της εισφοράς στα 1.500 € δεν υλοποιήθηκαν. Το ρίσκο μιας νέας σύγκρουσης με τους μεταφορείς, ειδικά σε μια δύσκολη περίοδο για την κυβέρνηση Παπανδρέου, ήταν πολύ μεγάλο.

Η πίεση της τριόικας συνεχίστηκε και μετά τον σχηματισμό της κυβέρνησης Παπαδήμου. Ο διάδοχος του κ. Ραγκούση, προχώρησε σε νομοθέτηση της ίδιας λογικής σχετικά με τον κλάδο των μεταφορών. Η Βουλή στις 24 Ιανουαρίου το 2012, ψηφίζει πως «*ως μεταβατική περίοδος ορίζεται η χρονική περίοδος που αρχίζει με την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου και λήγει την 29^η Φεβρουαρίου 2012*». Τον Νοέμβριο του 2012, η κυβέρνηση Σαμαρά, καταργεί τις τελευταίες προστατευτικές διατάξεις που αφορούν τα βυτιοφόρα. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε άρθρο της Καθημερινής *η ένεση στην οικονομική δραστηριότητα δεν έχει γίνει ορατή μέχρι στιγμής*.⁶⁹

Ο πρόεδρος του ΠΣΧΕΜ, κ. Πέτρος Σκουληκίδης, σε συνέντευξη του το 2013, δεν διστάζει να υπογραμμίσει πως «*Λόγω κρίσης το 50% των φορτηγών είναι ανενεργό. Θέλουμε να αποσύρουμε πινακίδες, δεν μπορούμε να πληρώσουμε τις ασφαλιστικές εισφορές, και έρχεται το κράτος να θεσμοθετήσει νέο χαραάτσι με τα υποχρεωτικά ασφάλιστρα*». Μεγάλο πλήγμα για τον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι και η εξ' αποστάσεως ίδρυση εταιριών

68. Ελευθεροτυπία (2014), *Η απελευθέρωση των φορτηγών δεν έφερε νέες άδειες, 10 Φεβρουαρίου 2010*, Ανακτήθηκε στις 22 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=414633>.

69. Γαλιτσάτος Παναγής, Η Καθημερινή (2013), *Η απελευθέρωση έγινε, τα φορτηγά όμως ξέμειναν λόγω ύφεσης*, 15 Σεπτεμβρίου 2013, Ανακτήθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/498632/article/oikonomia/epixeirhseis/h-apeley8erwsh-egine-ta-forthga-omws-3emeinan-logw-ths-yfeshs>.

με έδρα την Βουλγαρία, και σε μικρότερο βαθμό την Κύπρο. Ακόμα, βάσει εκτιμήσεων του κλάδου, ο στόλος των ΦΔΧ υπολειτουργεί σε ποσοστό 20-30% ενώ το 20% ορίζει κόμιστρο πολύ μικρότερης αποδοτικότητας σχετικά με αυτό που λειτουργούσε σε προηγούμενα χρόνια. Το υπόλοιπο 50% του στόλου των φορτηγών δημόσιας χρήσης, σύμφωνα με εκτιμήσεις, παρέμενε ανενεργό.⁷⁰

Γενικότερα, η απελευθέρωση του επαγγέλματος των οδικών μεταφορών, προβλεπόταν να έχει θετικά αποτελέσματα στον κλάδο. Μελέτη του IOBE, προέβλεπε πως η απελευθέρωση των οδικών μεταφορών θα είχε ως άμεση συνέπεια: την υποχώρηση των κομίστρων (προβλέφθηκε), την υποχώρηση του πληθωρισμού, την ενίσχυση του αριθμού των επιχειρήσεων στον κλάδο, την ενίσχυση της απασχόλησης, την αύξηση της παραγωγικότητας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, την εισαγωγή καινοτομιών μέσω της ενίσχυσης της νέας τεχνολογίας αλλά και την υποχώρηση του λειτουργικού κόστους των επιχειρήσεων. Ακόμα, προβλεπόταν η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η αύξηση της ανταγωνιστικής ικανότητας του εγχώριου κλάδου μεταφορών ενώ τέλος η μελέτη συμπέρανε πως θα υπήρχε υποχώρηση του κοινωνικού κόστους, της εισόδου δηλαδή στο επάγγελμα, κάτι που προβλέφθηκε και νομικά, αλλά και διευθέτηση της υπεραξίας που είχαν αποκτήσει οι άδειες.⁷¹

Το Παρατηρητήριο Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος του ΣΕΒ προχώρησε σε μια ex-post αξιολόγηση του νομοθετήματος του 2010. Μια από τις πιο αρνητικές πτυχές στην διαδικασία εφαρμογής του νόμου είναι το γεγονός πως ακολουθήθηκε από υπερβολικά πολλές τροποποιήσεις και υπουργικές αποφάσεις. Σύμφωνα με την αξιολόγηση του Παρατηρητηρίου του ΣΕΒ παρά το γεγονός ότι τα κόμιστρα και οι άδειες για οδικές μεταφορές είχαν θεωρητικά απελευθερωθεί βάσει των προβλέψεων του νόμου 3887/2010, στην πράξη αυτό δεν εφαρμόστηκε ποτέ καθώς οι διαρκείς αλλαγές στο νόμο αλλά και η σχετική δευτερογενής νομοθεσία αλλοίωσαν το περιεχόμενο, τον χαρακτήρα και την αποτελεσματικότητά του. Οι εξελίξεις αυτές, ομολογουμένως, έφεραν αβεβαιότητα στους επαγγελματίες του κλάδου ή σε άτομα που ήθελαν να εισέλθουν στο επάγγελμα, πράγμα που αποδεικνύεται από το μικρό αριθμό αδειών που εκδόθηκαν μετά την απελευθέρωση του επαγγέλματος.

Αρνητική πτυχή αποτελεί και η διατήρηση της άυλης υπεραξίας των παλιών αδειών.

70. Φωτεινός Φ., *Ελευθεροτυπία* (2013), *Χειρόφρενο στα μισά φορτηγά Δ.Χ.*, 8 Απριλίου 2013, Ανακτήθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.enet.gr/?i=news.el.oikonomia&id=356141>.

71. Το Βήμα, (2010), *Μελέτη του IOBE, Η απελευθέρωση των μεταφορών σημαίνει μείωση τιμών και αύξηση της απασχόλησης*, 21 Σεπτεμβρίου 2010, Ανακτήθηκε στις 28 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.tovima.gr/PrintArticle/?aid=355754>.

Ουσιαστικά οι νέοι επαγγελματίες είχαν δύο επιλογές. Είτε να αγοράσουν μια παλιά άδεια, η οποία για ένα φορτηγό 40 τόνων έφτανε τα 15.000 €, είτε να αγοράσουν ένα νέο φορτηγό κατηγορίας EURO 5, με τιμή γύρω στα 30.000 € παίρνοντας νέα άδεια σύμφωνα με το πλαίσιο του νόμου 3887/2010. Αξίζει να σημειωθεί πως οι νέες άδειες, βάσει του νόμου 4070/2012, δεν μεταβιβάζονται και δε κληρονομούνται ενώ οι παλιές άδειες, για μια δεκαετία μετά την εφαρμογή του νόμου του 2010 μπορούσαν να μεταβιβάζονται από κάθε αιτία (πώληση, γονική παροχή κλπ) ή να κληρονομούνται.⁷²

Βάσει των αποτελεσμάτων της έρευνας, η επίδραση της απελευθέρωσης στα κόμιστρα φαίνεται πως είναι ασήμαντη. Η μελέτη επισημάνει πως εξαιτίας της αρνητικής κατάστασης που βρίσκεται η οικονομία αλλά και της αύξησης στα κόστη μεταφοράς, παραδείγματος χάριν στα καύσιμα και στα διόδια, δεν υπήρξε περαιτέρω μείωση των κομίστρων, τα οποία ωστόσο ήταν ήδη αρκετά χαμηλά ή ακόμα και κάτω του κόστους. Ακόμα, εξαιτίας της μείωσης του μεταφορικού έργου δεν προωθήθηκε η δημιουργία μεταφορικών επιχειρήσεων μεγάλου μεγέθους ή διεθνώς ανταγωνιστικών σχημάτων, θέσεις τις οποίες υπογράμμιζε η μεταρρύθμιση για τις μεταφορές. Αρνητικό χαρακτηριστικό του τομέα των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα, μετά την απελευθέρωση του 2010, είναι ότι ο στόλος παρέμεινε ένας από τους πλέον γερασμένους στην Ευρώπη ενώ η ενσωμάτωση νέων τεχνολογικών καινοτομιών γινόταν με βραδείς ρυθμούς.⁷³

2.6 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Συμπερασματικά, η αποδοτικότητα του κλάδου φαίνεται πως διατηρούταν σε χαμηλά επίπεδα ωστόσο ο νόμος φαίνεται πως διατήρησε σε μεγάλο βαθμό τον χαρακτήρα του και τα επόμενα χρόνια, θεσμοθετώντας επισήμως την ανεπιστρεπτή απελευθέρωση των OEM . Αξίζει ωστόσο να σημειωθεί πως κατόπιν συνεντεύξεως, ο κ. Ρέππας τόνισε το γεγονός πως δεν έχει το αλάθητο. Δήλωσε μάλιστα, πως υπό το σημερινό κοινωνικό και πολιτικό περιβάλλον πιθανόν να είχε υπάρξει μεγαλύτερη ομοθυμία όσον αφορά τις διατάξεις του νόμου, τόσο μεταξύ των κομμάτων όσο και μεταξύ των κυβερνόντων και των μεταφορέων, καθώς παρατηρείται μια ριζική αλλαγή κουλτούρας. Από την άλλη, ο κ. Κενανίδης δήλωσε πως δεν έπρεπε να αντισταχθούν στην απελευθέρωση με αυτόν τον τρόπο, ωστόσο παραμένει απογοητευμένος από την στάση της Πολιτείας.

72. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, *Οδικές εμπορευματικές μεταφορές- Ώρες οδήγησης και ανάπαυσης οδηγών, Κοινοποίηση άρθρων 116 και 117 ν.4070/2012 (ΦΕΚ Α'82)*. Αθήνα 2012.

73. Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος, *Οδικές μεταφορές: Η αποτυχία μιας μεταρρύθμισης*, Ανακτήθηκε στις 19 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.synddel.gr/el/typos/ellinikos/odikes-metafores-h-apotyxia-mias-metarrythmis/#>.

Κεφάλαιο 3^ο

Οι μνημονιακές επιταγές για τις μεταφορές.

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μια συνοπτική καταγραφή των προβλέψεων των μνημονίων για τον κλάδο των μεταφορών και συγκεκριμένα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Γενικότερα η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων αποτέλεσε μία από τις βασικές επιβολές των μνημονίων που έχει υπογράψει η χώρα, με το ΔΝΤ και την ΕΕ. Ένα από αυτά τα επαγγέλματα ήταν και αυτό του οδικού μεταφορέα και βασικές αρχές της απελευθέρωσης που έπρεπε να διέπουν το συγκεκριμένο επάγγελμα ήταν η απελευθέρωση του αριθμού των αδειών για ΦΔΧ, η ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού, η οργάνωση των μεταφορέων σε μεταφορικές εταιρίες, η ενοποίηση της νομοθεσίας για τις κατηγορίες των νομαρχιακών, εθνικών και διεθνών μεταφορών αλλά και ο γενικότερος εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη του κλάδου.

3.1 Το Πρώτο Πρόγραμμα Οικονομική Προσαρμογής και ο νόμος 3845/2010.

Στο πρώτο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής τονίζεται η ανάγκη για βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και η ενίσχυση του ανταγωνισμού στις αγορές. Μεταξύ άλλων η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελμάτων με την μείωση των καθορισμένων αμοιβών και άλλων σχετικών περιορισμών. Υπογραμμίζεται η ανάγκη σταδιακής απελευθέρωσης των αγορών δικτύων ειδικά για τους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας όπως επίσης και η ενίσχυση των ρυθμιστικών αρχών σε αυτούς τους τομείς αλλά και ο ρόλος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, βάσει των Ευρωπαϊκών πολιτικών.⁷⁴

Ακόμα, η Κυβέρνηση οφείλει να υιοθετήσει σχετική νομοθεσία για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές η οποία πρέπει να καταργεί περιορισμούς για την είσοδο ενός ενδιαφερόμενου στο επάγγελμα οι οποίοι δεν προβλέπονται στην οδηγία 96/26/ΕΚ, όπως και τους περιορισμούς που αφορούν τα κόμιστρα. Η οδηγία 96/26, εισήγαγε ορισμένες ποιοτικές προϋποθέσεις για την είσοδο ενός ενδιαφερόμενου στο επάγγελμα πράγμα που ερχόταν σε πλήρη αντίθεση με το καθεστώς της Ελλάδας, όπου οι άδειες δίνονταν κατόπιν διοικητικής απόφασης. Το χρονικό πλαίσιο που δόθηκε για την μεταρρύθμιση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές για την άρση όλων των πλεοναζόντων περιορισμών ήταν ο Σεπτέμβριος του 2010.

Γενικότερα, διαπιστώνεται η έλλειψη πρωτοβουλίας της Ελλάδας για την εφαρμογή

74. Υπουργείο Οικονομικών, *Ανεπίσημη Μετάφραση, Μνημόνιο Συνεννόησης στις συγκεκριμένες προϋποθέσεις οικονομικής πολιτικής*, 3 Μαΐου 2010, Ανακτήθηκε στις 25 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.minfin.gr/documents/20182/225103/2010-05%20CE%A0%CF%81%CF%8E%CF%84%CE%BF%20%CE%A0%CF%81%CF%8C%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%B1%20%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82%20%CE%A0%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%B1%CF%81%CE%BC%CE%BF%CE%B3%CE%AE%CF%82.pdf/c4d62a46-f96b-4170-b11d-e61b11398bf0>.

οδηγιών και κανονισμών της ΕΕ σχετικούς με τις μεταφορές. Εν προκειμένω, η σωστή εφαρμογή των ευρωπαϊκών πολιτικών θα οδηγήσει στην απλοποίηση του σχετικού εθνικού νομοθετικού πλαισίου, ενώ επιπλέον θα επιφέρει την ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού. Αν και η σχετική οδηγία 96/26/ΕΚ, εφαρμόστηκε (με καθυστέρηση), ουσιαστικά οι διατάξεις της δεν υλοποιήθηκαν, διότι στην χώρα δεν εκδίδονταν άδειες. Να σημειωθεί πως η πρόσβαση στην αγορά των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων διέπεται από ένα διασυνοριακό σύστημα κοινοτικών αδειών, που εκδίδονται βάσει ποιοτικών κριτηρίων. Ένας από τους βασικότερους περιορισμούς που ερχόταν σε αντίθεση με τις ευρωπαϊκές επιταγές ήταν το αμφοριακό κόμιστρο.

3.1.1 Η πρώτη αξιολόγηση.

Στην πρώτη αξιολόγηση του πρώτου προγράμματος οικονομικής στήριξης, «*The economic adjustment programme for Greece: First review*», τον Αύγουστο του 2010 φαίνεται ότι αναγνωρίζεται η κρατική νομοθετική πρωτοβουλία σχετικά με την απελευθέρωση των οδικών μεταφορών. Τονίζεται πως η νομοθετική πρωτοβουλία περιλαμβάνει την μνημονιακή πρόβλεψη της άρσης των περιορισμών για την έκδοση αδειών. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της αξιολόγησης οι περιορισμοί που υπήρχαν στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμποδίζαν την ανάπτυξη του κλάδο αλλά και την αποδοτικότητά του. Η μεταρρύθμιση στον τομέα των οδικών μεταφορών μάλιστα θεωρείται ορόσημο για την επιτυχία του προγράμματος.

Αξίζει να σημειωθεί πως στην συγκεκριμένη αξιολόγηση τονίζεται το γεγονός ότι υπάρχει εντυπωσιακή πρόοδος στις διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις.⁷⁵ Μεταξύ άλλων μεταρρυθμίσεων, όπως των φορολογικών ή των συνταξιοδοτικών, μια από αυτές είναι και αυτή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Μάλιστα, τονίζεται το γεγονός ότι η μεταρρύθμιση για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές προβλεπόταν να εφαρμοστεί εντός των χρονικών πλαισίων, δηλαδή τον Σεπτέμβριο του 2010, όποτε η Βουλή επρόκειτο να ψηφίσει τον νόμο για τις οδικές μεταφορές.⁷⁶

3.1.2 Η δεύτερη αξιολόγηση.

Στην δεύτερη αξιολόγηση του Δεκεμβρίου του 2010, για ακόμα μια φορά αναγνωρίζεται η γρήγορη ανταπόκριση στις απαιτήσεις του μνημονίου όσον αφορά την αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στον νόμο 3887/2010 ο οποίος απελευθέρωσε το επάγγελμα. Ειδικότερα, τονίζεται πως οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές

75. «*Impressive progress is being made on structural reforms*», *The economic adjustment programme for Greece: First review*, August 2010. p.79

76. European Commission, (2010) *The economic Adjustment Programme for Greece: First review-August 2010*.

αποτελέσαν έναν από τους πιο κλειστούς κλάδους της χώρας παρά το γεγονός πως το 98% του χερσαίου εμπορίου γίνεται οδικώς. Υπογραμμίζεται το γεγονός ότι οι άδειες οι οποίες έπαψαν να εκδίδονται από την δεκαετία του 1970, χωρίζονταν σε τρεις βασικές κατηγορίες (νομαρχιακές, εθνικές και διεθνείς) και μεταπουλούνταν σε μια δευτερογενή αγορά σε υψηλότερες τιμές. Η έκθεση ακόμα αναφέρει το γεγονός ότι το κόμιστρο οριζόταν από την διοίκηση ενώ παρατηρείται ότι ο αριθμός των ΦΔΧ έφτανε τις 33.000 ενώ των ΦΙΧ τα 1.2 εκατομμύρια. Να σημειωθεί πως το θέμα του κομίστρου στην Ελλάδα, οδηγήθηκε στο ΔΕΕ μετά από οξεία κριτική της ΕΕ βάσει στοιχείων του ΥποΜεΔι το 2010.

Στην δεύτερη αξιολόγηση ακόμα, αναφέρεται πως υιοθετήθηκε ο νόμος 3887/2010 στις 30 Σεπτεμβρίου 2010 καταργώντας όλους τους ποσοτικούς περιορισμούς που υπήρχαν. Ακόμα σημειώνεται πως δίνεται μια μεταβατική περίοδος μέχρι τον Ιούνιο του 2013, κατά την διάρκεια της οποίας θα δίνονται άδειες με ένα ποσό το οποίο επρόκειτο να μειωθεί κατά 30% το 2011, επιπλέον 35% το 2012 ενώ μετά τον Ιούλιο του 2013 δεν θα υπάρχει κάποια εισφορά πέραν της διοικητικής. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο παρακάτω πίνακας ο οποίος απεικονίζει την μείωση του ποσού αγοράς μια άδειας.

Type of license	Capacity	Cost of new licenses				
		2009*	30/09/2010**	01/01/2011 (-30%)	01/01/2012 (-35%)	01/01/2013 (-35%)
Transportation of goods	40tn	up to €150,000	€71 500	€50 050	€25 025	€0***
Transportation of fuel	40tn	up to €280,000	€144 000	€100 800	€50 400	€0***

* Estimated figures. These prices were valid before the beginning of the discussions on the liberalisation of the market (and before the economic crisis). Prices were more or less halved after public consultation of the draft law.

** Entry into force of the law

*** An administrative cost will apply

Πίνακας 3: «Cost of new licenses», European Commission services, 2010.

Εν ολίγοις, στην δεύτερη αξιολόγηση αναγνωρίζεται η ικανοποίηση της απαίτησης του πρώτου μνημονίου για την απελευθέρωση των OEM.

3.1.3 Η τέταρτη αξιολόγηση.

Στην τέταρτη αξιολόγηση την άνοιξη του 2011 γίνεται λόγος για την προώθηση επιπλέον μεταρρυθμίσεων στον τομέα των μεταφορών. Μέχρι το τέλος του 2011 προβλεπόταν να εκδοθεί νέο διάταγμα που θα μείωνε την τιμή έκδοσης άδειας που είχε οριστεί η οποία δεν θα έπρεπε να ξεπερνά τα διοικητικά κόστη.

Επιπροσθέτως, συγκεκριμένα για το άρθρο 14 του νόμου 3887/2010, η αξιολόγηση αναφέρει πως το κόστος που ορίζεται για την έκδοση μιας νέας άδειας είναι ξεκάθαρα προσδιορισμένο και αντικειμενικά υπολογισμένο σε σχέση με τον αριθμό των οχημάτων που

υπολογίζονται στον κλάδο αλλά και το σχετικό διοικητικό κόστος που προβλεπόταν.⁷⁷

3.1.4 Η πέμπτη αξιολόγηση.

Στην πέμπτη αξιολόγηση του Οκτωβρίου του 2011 αναφέρεται ότι η μεταβατική περίοδος που καθορίζεται με τον νόμο 3887/2010 σχετικά με την μείωση κόστους έκδοσης νέων αδειών καταργείται την 1^η Ιανουαρίου του 2012. Ζητείται η άμεση υιοθέτηση των απαραίτητων εκτελεστικών πράξεων, οι οποίες θα εξειδικεύσουν το κόστος έκδοσης νέας άδειας οδικού μεταφορέα. Ο υπολογισμός του κόστους πρέπει να γίνει αντικειμενικά και σε αναλογία με τον αριθμό των οδικών μεταφορέων ενώ επιπλέον δεν πρέπει να υπερβαίνει το σχετικό διοικητικό κόστος.⁷⁸

3.1.5 Ο νόμος 3845/2010.

Με τον νόμο 3845/2010 ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη αλλά και την ελληνική πραγματικότητα οι επιταγές του πρώτου Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής. Στο σχετικό κεφάλαιο που αφορά τις διαρθρωτικές πολιτικές που οφείλει να εφαρμόσει η Ελλάδα προκειμένου να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα και να επέλθει έξοδος από την κρίση, εντοπίζεται η ανάγκη απελευθέρωσης των κλειστών επαγγελλμάτων καθώς και της μείωσης των καθορισμένων αμοιβών και περιορισμών στα επαγγέλματα των δικηγόρων, των φαρμακοποιών, των συμβολαιογράφων, των μηχανικών, των αρχιτεκτόνων, των οδικών μεταφορέων και των λογιστών.

Ακόμα, μέχρι το τέλος του τρίτου τριμήνου του 2010, η κυβέρνηση οφείλει να έχει υιοθετήσει νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές φορτίων που αίρει τους περιορισμούς σχετικά με την είσοδο στο επάγγελμα αλλά και τις ελάχιστες σταθερές τιμές, οι οποίοι δεν προβλέπονται στην οδηγία 96/26/ΕΕ της 29^{ης} Απριλίου 1996.⁷⁹

77. European Commission (2011), The Economic Adjustment Programme for Greece Fourth Review – Spring 2011, σελ. 134

78. Υπουργείο Οικονομικών (2011), Ανεπίσημη Μετάφραση της 5^{ης} Αξιολόγησης για το Πρώτο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής. Ανακτήθηκε στις 25 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο http://www.minfin.gr/web/g.g.-oikonomikes-politikes/programma-oikonomikes-prosarmoges/-/asset_publisher/pm042zxuZpII/content/url-node-6666/20182?inheritRedirect=false&redirect=http%3A%2F%2Fwww.minfin.gr%2Fweb%2Fg.g.-oikonomikes-politikes%2Fprogramma-oikonomikes-prosarmoges%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_pm042zxuZpII%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1.

79. Νόμος 3845/2010 (2010), *Μέτρα για την εφαρμογή του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τα κράτη-μέλη της Ζώνης του ευρώ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο*, Αθήνα.

3.2 Το Δεύτερο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής και ο νόμος 4046/2012.

Στο δεύτερο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής παρατηρείται πως η μεταβατική περίοδος η οποία προβλεπόταν από τον νόμο 3887/2010 για την μείωση του κόστους έκδοσης νέων αδειών οδικών μεταφορών έληξε τον Ιανουάριο του 2012. Πριν την εκταμίευση χρημάτων βάσει του νέου Προγράμματος, έπρεπε να δημοσιευτεί η απαραίτητη δευτερεύουσα νομοθεσία, όπως προβλέπεται και στον νόμο, και συγκεκριμένα στο άρθρο 14 παρ. 1, όπου θα προσδιοριζόταν το κόστος έκδοσης νέων αδειών για οδικές μεταφορές.

Επιπλέον, όσον αφορά τις μεταρρυθμίσεις στον τομέα των υπηρεσιών, θεωρείται προαπαιτούμενη ενέργεια η κατάργηση των περιορισμών σε 20 επαγγέλματα υψηλής αξίας ή πολύ κλειστά επαγγέλματα από τον κατάλογο με τα επαγγέλματα και της οικονομικές δραστηριότητες οι οποίες αναφέρονταν στο Παράρτημα 2 της «Δεύτερης Έκθεσης για τις Επιπτώσεις της Απελευθέρωσης των Κλειστών Επαγγελμάτων» του ΚΕΠΕ. Ακόμα προβλέπεται η έκδοση υπουργικής απόφασης που θα ορίζει την τιμή της άδειας για τις οδικές μεταφορές σύμφωνα με τα διοικητικά έξοδα.⁸⁰

3.2.1 Η πρώτη αξιολόγηση.

Στην πρώτη αξιολόγηση γίνεται λόγος για διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις οι οποίες παρά το γεγονός ότι γίνονται με αργούς ρυθμούς, φαίνεται πως οδήγησαν στην ενίσχυση του ανταγωνισμού ενώ παράλληλα, μειώθηκαν τα ελλείμματα βασικών δημόσιων φορέων. Διαπιστώνεται πως χάρις στο άνοιγμα της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών οι νέες άδειες έχουν πολύ μικρότερο κόστος συγκριτικά με τις 100.000€ που κόστιζαν στο παρελθόν. Τονίζεται πως στο προηγούμενο καθεστώς ο υγιής ανταγωνισμός ήταν σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα ενώ αντίθετα τα επίπεδα των περιορισμών και της ρύθμισης πολύ υψηλά. Συμπεραίνεται ακόμα σε τομείς όπως η ενέργεια και οι μεταφορές, έχουν σχεδιαστεί και εφαρμοστεί φιλόδοξες μεταρρυθμίσεις. Η διάθεση για μεταρρύθμιση στην ατζέντα της κυβέρνησης, το 2012, φαίνεται πως είχε ουσιαστικό ρόλο στοχεύοντας στην ανάκαμψη της οικονομίας.⁸¹

80. Υπουργείο Οικονομικών (2012), *Μνημόνιο Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής*, Ανακτήθηκε στις 26 Νοεμβρίου από το διαδίκτυο http://www.minfin.gr/web/g.g.-oikonomikes-politikes/programma-oikonomikes-prosarmoges/-/asset_publisher/pm042zxuZpII/content/url-node-6897/20182?inheritRedirect=false&redirect=http%3A%2F%2Fwww.minfin.gr%2Fweb%2Fg.g.-oikonomikes-politikes%2Fprogramma-oikonomikes-prosarmoges%3Fp_id%3D101_INSTANCE_pm042zxuZpII%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1.

81. European Commission (2012), *The Second Economic Adjustment Programme for Greece, First Review - December 2012*.

3.2.2 Η δεύτερη αξιολόγηση.

Η δεύτερη αξιολόγηση ολοκληρώνεται και εκδίδεται τον Μάιο του 2013. Στην παρούσα τονίζεται πως οι μεταρρυθμίσεις στον παραγωγικό τομέα αλλά και στον τομέα των υπηρεσιών είναι ουσιώδεις και έχουν βασικό στόχο να ενισχυθούν οι τομείς των επενδύσεων, των καινοτομιών και του ανταγωνισμού. Προαπαιτούμενο για την περαιτέρω ενίσχυση των τομέων αυτών ήταν και η χαλάρωση των κανονισμών που διέπαν τον κλάδο των μεταφορών και επετεύχθησαν το 2010. Παρατηρείται ακόμα πως στον τομέα των μεταφορών η εφαρμογή στρατηγικών αλλαγών βρίσκεται σε εξέλιξη. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απελευθέρωση των OEM.⁸²

3.2.3 Η τρίτη αξιολόγηση.

Στην τρίτη αξιολόγηση διαπιστώνεται πως το άνοιγμα των οδικών μεταφορών και της περιστασιακής μετακίνησης επιβατών έχει ολοκληρωθεί. Τούτέστιν, οι προτεραιότητες της κυβέρνησης προβλεπόταν να μετατοπιστούν στην προώθηση του τουρισμού και των επενδύσεων. Ακόμα, καλούνταν οι αρμόδιες αρχές να αναπτύξουν ένα αναλυτικό πλαίσιο για επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών, το οποίο θα αντιμετωπίζει στρατηγικά τα βασικά οδικά, σιδηροδρομικά, λιμενικά δίκτυα υποδομής όπως και τα δίκτυα υποδομής αεροδρομίων καθιστώντας την χώρα έναν διεθνή κόμβο logistics.⁸³

3.2.4 Ο νόμος 4046/2012.

Ο νόμος 4046/2012, *Έγκριση των Σχεδίων Συμβάσεων Χρηματοδοτικής Διευκόλυνσης μεταξύ του Ευρωπαϊκού Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (Ε.Τ.Χ.Σ.), της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Τράπεζας της Ελλάδος, του Σχεδίου του Μνημονίου Συνεννόησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Τράπεζας της Ελλάδος και άλλες επείγουσες διατάξεις για τη μείωση του δημοσίου χρέους και τη διάσωση της εθνικής οικονομίας*, αποτελεί τον νόμο που ενσωματώνει τις επιταγές του δεύτερου Οικονομικού Προγράμματος Προσαρμογής στην εθνική νομοθεσία. Ο νόμος ακολουθώντας τις επιταγές του προγράμματος δίνει μεγάλη έμφαση στις μεταρρυθμίσεις στην αγορά προϊόντων και υπηρεσιών. Μάλιστα τονίζεται το γεγονός ότι ειδικά στον τομέα υπηρεσιών, προαπαιτούμενη ενέργεια αποτέλεσε η απελευθέρωση των περιορισμών σε κλειστά επαγγέλματα.

82. European Commission (2013), *The Second Economic Adjustment Programme for Greece, Second Review – May 2013*.

83. Υπουργείο Οικονομικών (2013), *Ανεπίσημη Μετάφραση της 3^{ης} αξιολόγησης Μνημόνιο Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής*, Ανακτήθηκε στις 25 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο http://www.minfin.gr/web/g.g.-oikonomikes-politikes/programma-oikonomikes-prosarmoges/-/asset_publisher/pm042xuzp1l/content/url-node-6981/20182?inheritRedirect=false&redirect=http%3A%2F%2Fwww.minfin.gr%2Fweb%2Fg.g.-oikonomikes-politikes%2Fprogramma-oikonomikes-prosarmoges%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_pm042xuzp1l%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1.

3.3 Το Τρίτο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής και ο νόμος 4336/2015.

Στο τρίτο πρόγραμμα, *Memorandum of Understanding between the European Commission acting on behalf of the European Stability Mechanism and the Hellenic Republic and the Bank of Greece*, τον Αύγουστο του 2015, στόχο αποτελεί η δημιουργία μιας αναπτυξιακής πολιτικής που θα προέρχεται από ελληνικές υπηρεσίες και επιχειρήσεις και την ίδια την ελληνική πρωτοβουλία. Με την κατάλληλη τεχνική βοήθεια της ΕΕ, θα δημιουργηθεί ένα ευνοϊκότερο και ελκυστικό επενδυτικό περιβάλλον. Η προσπάθεια αυτή θα βοηθήσει και στον σχεδιασμό τομεακών πολιτικών όπως ο τουρισμός, οι μεταφορές και τα logistics.

Ειδικότερα, για τον τομέα των μεταφορών, μέχρι τον Ιούνιο του 2016, οι αρμόδιες ελληνικές αρχές οφείλουν να έχουν υιοθετήσει ένα γενικό πλαίσιο για τις μεταφορές αλλά και τον τομέα των logistics που θα αφορά όλα τα μεταφορικά μέσα, ήτοι οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες μεταφορές και αερομεταφορές.⁸⁴

3.3.1 Η πρώτη αξιολόγηση.

Στην πρώτη αξιολόγηση για το τρίτο πρόγραμμα «*Compliance Report: The Third Economic Adjustment Programme for Greece*», τον Ιούνιο του 2016, διαπιστώνεται πως η Κυβέρνηση σε συνεργασία με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς και συγκεκριμένα την Structural Reform Support Service (SRSS) έχει διασφαλίσει την απαραίτητη χρηματοδότηση αλλά και την τεχνική τεχνογνωσία για να αναπτύξει ένα γενικό πλαίσιο για τις μεταφορές στην Ελλάδα όπως επίσης και μία μακροπρόθεσμη και βραχυπρόθεσμη στρατηγική για τον συγκεκριμένο τομέα. Ακόμα, η κυβέρνηση δεσμεύτηκε να συντάξει μια αναλυτική αναφορά σχετική με τις επιδοτήσεις του τομέα των μεταφορών. Σημαντική ώθηση δίνεται στο νομοσχέδιο σχετικά με τον τομέα των logistics.⁸⁵

3.3.2 Η δεύτερη αξιολόγηση.

Τον Ιούνιο του 2017, εκδίδεται η δεύτερη αξιολόγηση του τρίτου προγράμματος. Διαπιστώνεται για ακόμα μια φορά πως οι αρμόδιες αρχές, υποστηριζόμενες από την τεχνογνωσία και την βοήθεια της ΕΕ, έχουν ολοκληρώσει τους βασικούς όρους ενός γενικού σχεδίου μεταφορών για την Ελλάδα, το οποίο αφορά όλα τα μέσα μεταφορών όπως και τα logistics. Θετικό σημείο θεωρείται και η ολοκλήρωση μιας εκτενούς αναφοράς σχετικά με τις επιχορηγήσεις στον τομέα των μεταφορών. Ασφαλώς αυτό, θα βοηθήσει στο εξορθολογισμό

84. European Commission (2015), *Memorandum of Understanding Between the European Commission acting on behalf of the European Stability Mechanism and the Hellenic Republic and the Bank of Greece- August 2015*.

85. European Commission, (2016), *Compliance Report: The Third Economic Adjustment Programme for Greece- First Review, June 2016*.

αλλά και την αναθεώρηση των προτεραιοτήτων όσον αφορά τις δημόσιες επιχορηγήσεις στον τομέα των μεταφορών. Ακόμα όσον αφορά τα logistics, τα οποία εμφανώς έχουν ένα σημαντικό ρόλο, έχει αποφασιστεί και υιοθετηθεί δευτερογενής νομοθεσία.⁸⁶

3.3.3 Ο νόμος 4336/2015.

Με τον νόμο 4336/2015, *Συνταξιοδοτικές διατάξεις – Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης*, ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο, οι επιταγές του τρίτου Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής.

Όπως και στο κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το τρίτο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής, στον νόμο 4336/2015 προβλέπεται πως μέχρι τον Ιούνιο του 2016, οι αρμόδιες αρχές πρέπει να θεσπίσουν ένα γενικό σχέδιο για τις μεταφορές και την εφοδιαστική στην Ελλάδα, το οποίο θα καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς δηλαδή οδικούς, σιδηροδρομικούς, θαλάσσιους, εναέριους και συνδυαστικούς. Ακόμα πρέπει να θεσπιστεί ένα σχέδιο δράσης για τη στρατηγική εφοδιαστικής ενώ επιπλέον πρέπει να εφαρμοστεί ο νόμος περί εφοδιαστικής που αποτελεί βασικό παραδοτέο. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, για την στήριξη του προγράμματος μεταρρυθμίσεων, οι αρχές προτίθενται να χρησιμοποιήσουν τεχνική βοήθεια τόσο για την ενίσχυση των σχετικών ρυθμιστικών αρχών αλλά και όσον αφορά την εφοδιαστική.⁸⁷

3.4 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Συμπερασματικά, οι επιταγές των μνημονίων για τις OEM είναι ξεκάθαρες, η προώθηση της απελευθέρωσης και οργάνωσης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα αποτελεί την βάση του εγχειρήματος που πρέπει να φέρει εις πέρας η χώρα. Είναι αλήθεια, πως η απελευθέρωση των OEM το 2010, έγινε εντός των χρονικών ορίων που είχε θέσει το πρώτο μνημόνιο. Ακόμα, τονίζεται η ανάγκη οργάνωσης της πολιτικής των μεταφορών εν συνόλω, σε συνδυασμό με την προώθηση των logistics αλλά και με την βοήθεια από πλευρά της ΕΕ όσον αφορά την τεχνογνωσία, που φαίνεται πως ελλείπει από την ελληνική διοίκηση.

86. European Commission (2017), *Compliance Report: The Third Economic Adjustment Programme for Greece-Second Review*, June 2017

87. Νόμος 4336/2015, *Συνταξιοδοτικές διατάξεις – Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης*. Αθήνα 2015.

Κεφάλαιο 4^ο

Ο νόμος 4472/2017 · το επίμαχο άρθρο 104.

Στο παρόν κεφάλαιο, γίνεται μια συνοπτική ανάλυση του άρθρου 104, το οποίο προκάλεσε αντιδράσεις που θυμίζουν έντονα τις αντιδράσεις του 2010.

Τον Ιούνιο του 2017, ψηφίζεται από την Βουλή το νομοσχέδιο 4472/2017, «Συνταξιοδοτικές διατάξεις Δημοσίου και τροποποίηση διατάξεων του ν. 4387/2016, μέτρα εφαρμογής των δημοσιονομικών στόχων και μεταρρυθμίσεων, μέτρα κοινωνικής στήριξης και εργασιακές ρυθμίσεις, Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2018-2021 και λοιπές διατάξεις». Στο πολυνομοσχέδιο περιλαμβάνεται μία σειρά ρυθμίσεων για ζητήματα που σχετίζονται με την εφαρμογή του προγράμματος δημοσιονομικής προσαρμογής και την ολοκλήρωση της 2^{ης} αξιολόγησης. Το άρθρο 104 περιέχει τις διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και ουσιαστικά θεσμοθετεί το περαιτέρω άνοιγμα του επαγγέλματος, εξέλιξη η οποία ακολουθεί την λογική των απαιτήσεων της ΕΕ από την χώρα.

Το 2017, ο κλάδος των OEM φαίνεται πως παρουσίαζε ένα αρνητικό κλίμα παρά την απελευθέρωση που είχε αποπειραθεί το 2010. Σε συνέντευξη του το 2017 ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ, κ. Απόστολος Κενανίδης, τόνιζε το γεγονός πως «Στο εγγύς μέλλον, κανένα ελληνικό φορτηγό δεν θα δραστηριοποιείται στο εξωτερικό, λόγω αδυναμίας ανταγωνιστικότητας. Μέχρι και τη δεκαετία του '90, τα ελληνικά φορτηγά κυριαρχούσαν στα Βαλκάνια και την Ασία». Ακόμα καταγγέλλει την ανυπαρξία ελέγχων στα αλλοδαπά φορτηγά όπως και την απουσία των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου. Δεν διστάζει να τονίσει πως η αγορά των εμπορευματικών μεταφορικών μεταφορών παρουσιάζει μια σημαντική κάμψη. Στο σύνολο των 33.000 ΦΔΧ υπολογίζεται πως κάτω από 20.000 είναι ενεργά καθώς οι περισσότεροι αυτοκινητιστές έχουν καταθέσει πινακίδες, έχουν μετακινηθεί στην Βουλγαρία ή απέκτησαν άλλα επαγγέλματα. Οδηγοί φορτηγών μετέφεραν την έδρα τους στο εξωτερικό, φαινόμενο το οποίο επηρέασε την λειτουργία της ελληνικής αγοράς ενώ επίσης φαίνεται ότι δημιούργησε προβλήματα και θέματα ασφάλειας και δημοσίου συμφέροντος. Ακόμα πολλά αλλοδαπά φορτηγά, ελληνόκτητα και μη, έχουν πάρει το μεγαλύτερο μερίδιο της ελληνικής αγοράς, σε ποσοστό άνω του 60%, με παράνομους τρόπους, όπως τα εικονικά τιμολόγια, υπονομεύοντας τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού. Το νέο ασφαλιστικό νομοσχέδιο ακόμα, φαίνεται πως δυσκόλεψε σε μεγάλο βαθμό τις οικονομικές συνθήκες για τον Έλληνα μεταφορέα. Ο κ. Κενανίδης, ακόμα σχολίασε ότι «το κόστος συντήρησης ενός μεταφορέα, ξεπερνάει κάθε πρόβλεψη και είναι πολύ δύσκολο να ανταπεξέλθει ο καθένας». Επιπλέον, ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ, τόνισε το γεγονός της ανυπαρξίας ελέγχου και της αδράνειας των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου. «Εδώ και χρόνια

συστήνονται ελεγκτικές επιτροπές που όμως δεν φέρνουν αποτελέσματα» και όπως χαρακτηριστικά αναφέρει «ξένοι μεταφορείς καταστρατηγούν κάθε έννοια νομιμότητας που υπάρχει».⁸⁸

4.1 Το άρθρο 104 του νόμου 4472/2017.

Με το άρθρο 104 του νόμου 4472/2017 τροποποιούνται και καταργούνται ορισμένα άρθρα του νόμου 3887/2010.

Συνοπτικά, με την παράγραφο 3 του άρθρου 104 τροποποιείται η παράγραφος 9 του άρθρου 14 του ν.3887/2010. Η σχετική διάταξη αφορά τον αριθμό των ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων που μπορεί να έχει μια μεταφορική επιχείρηση. Μια μεταφορική επιχείρηση είτε πρόκειται για φυσικά είτε για νομικά πρόσωπα μπορεί να έχει απεριόριστο αριθμών τέτοιων οχημάτων. Με την παράγραφο 4 του άρθρου 104, καταργείται η δυνατότητα μίσθωσης ΦΔΧ αυτοκινήτου από οδηγό. Η δυνατότητα άσκησης του επαγγέλματος είτε με ιδιόκτητο είτε με μισθωμένο όχημα παρέχεται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 1071/2009 σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα με ισχύουσα άδεια άσκησης επαγγέλματος. Με το άρθρο 5, ουσιαστικά γίνεται μια προσπάθεια εναρμόνισης με τις διατάξεις της οδηγίας 2006/1/EK. Αποφασίζεται, η δυνατότητα διενέργειας ίδιου μεταφορικού έργου με ΦΙΧ από μισθωτή, και εκμισθωτή με την προϋπόθεση να είναι το φορτηγό κατάλληλο για να φέρει εις πέρας το μεταφορικό έργο του μισθωτή. Ουσιαστικά το παρόν άρθρο επιτρέπει την διενέργεια εμπορικών μεταφορών με ΦΙΧ. Η παράγραφος 7, προβλέπει ορισμένες τροποποιήσεις όσον αφορά τον τρόπο απόδειξης της οικονομικής επιφάνειας για την έκδοση μιας άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων. Ειδικότερα, αποφασίζεται ένα ενιαίο χρηματικό ύψος για τις μεταφορικές επιχειρήσεις, 9.000 € για το πρώτο όχημα και 5.000 € για κάθε επιπλέον όχημα. Προκειμένου να αποδειχθεί η οικονομική επιφάνεια, δίδεται μια βεβαίωση τραπεζικού λογαριασμού ή εγγυητική επιστολή. Τέλος, με την παράγραφο 1 του άρθρου 104, καταργείται η απαγόρευση διενέργειας διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών με ΦΔΧ μικτού βάρους κάτω των 3,5 τόνων.⁸⁹

Στην αιτιολογική έκθεση για τον νόμο 4472/2017, για το άρθρο 104 αναφέρεται ότι οι διατάξεις του άρθρου καταργούν περιοριστικούς κανόνες που διέπουν την άσκηση της

88. Φωτεινός Φ., (2017) Metaforespress.gr, *Απ. Κεσανίδης, ΟΦΑΕ: Στο εγγύς μέλλον κανένα ελληνικό φορτηγό δεν θα δραστηριοποιείται στο εξωτερικό, λόγω αδυναμίας!*, Ανακτήθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <https://www.metaforespress.gr/logistics/%CE%B1%CF%80-%CE%BA%CE%B5%CE%BD%CE%B1%CE%BD%CE%AF%CE%B4%CE%B7%CF%82-%CE%BF%CF%86%CE%B1%CE%B5-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CE%B5%CE%B3%CE%B3%CF%8D%CF%82-%CE%BC%CE%AD%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD-%CE%BA%CE%B1/>.

89. Τμήμα Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, *Τροποποίηση της νομοθεσίας για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τον ν.4472/2017*. Αθήνα, 20 Ιουνίου 2017.

δραστηριότητας του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων, με βασικό στόχο την περαιτέρω απελευθέρωση του τομέα και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων.⁹⁰

4.2 Οι αντιδράσεις για το άρθρο 104 του νόμου 4472/2017.

Όπως ήταν αναμενόμενο, ειδικά η περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς των φορτηγών οδήγησε σε ορισμένες αντιδράσεις.

Με επιστολή του, τον Μάιο του 2017, προς τον Πρωθυπουργό, τον ΠτΒ αλλά και τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ο Πρόεδρος της ΟΦΑΕ, κ. Κενανίδης, ζήτησε την απόσυρση του άρθρου 104 στο σύνολό του. Στην επιστολή του, τόνισε το γεγονός ότι οι Έλληνες αυτοκινητιστές βιώνουν εξαιρετικά έντονα τις συνέπειες της κρίσης και της ύφεσης. Παράλληλα ο αθέμιτος ανταγωνισμός αλλά και τα συμφέροντα, που όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, πλήττουν την οικονομική και επαγγελματική αυτοτέλεια των μεταφορέων, αποτελούν δύο αρνητικές διαστάσεις τις οποίες βιώνουν.

Υπογραμμίζει ακόμα, πως τα μέτρα της νομοθετικής παρέμβασης μέχρι σήμερα δεν έχουν φέρει ανάπτυξη ή υγιή ανταγωνισμό αλλά μάλλον επέτειναν το υφεσιακό καθεστώς που υπήρχε στον κλάδο και αύξησε κατά κόρον την ανεργία. Το άρθρο 104, όπως αναφέρει, εισάγεται με πρωτοβουλία εξ' ολοκλήρου κρατική και χωρίς να έχει υπάρξει καμία διαβούλευση με τα συνδικαλιστικά όργανα των αυτοκινητιστών.

Το άρθρο 104, καταργεί το όριο του μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους για ΦΔΧ που διενεργούν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Σύμφωνα με τα λεγόμενα του κ. Κενανίδη, αποτέλεσμα της αλλαγής αυτής είναι η ύπαρξη αθέμιτου ανταγωνισμού, καθώς στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων δεν ισχύουν οι προϋποθέσεις των κανονισμών και οδηγιών της ΕΕ. Τα οχήματα αυτά, δεν μπορούν να μεταφέρουν εμπορεύματα από μια οποιαδήποτε χώρα σε άλλη ενώ επιπροσθέτως δεν ελέγχονται επειδή δεν φέρουν ψηφιακό ή αναλογικό ταχογράφο. Επιπλέον, το άρθρο 104, καταργεί την υποχρέωση εκτέλεσης των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών με ΦΔΧ αυτοκίνητα ενώ εισάγει την ελευθερία διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών με ΦΙΧ, τα οποία εκμισθώνονται. Ωστόσο, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο κ. Κενανίδης, «τα ΦΙΧ εκμισθώνονται χωρίς όρους και προϋποθέσεις όσον αφορά το μικτό βάρος, το κόμιστρο αλλά και τους όρους αμοιβής και εργασίας των οδηγών».

Τέλος, ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ υπογραμμίζει την κατάργηση του περιορισμού στον

90. Υπουργείο Οικονομικών, Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών, Ανακτήθηκε στις 21 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-ae6dc768f4f7/10057381.pdf>

αριθμό των ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων φορτηγών. Στην επιστολή του, τονίζει το γεγονός ότι η περαιτέρω απελευθέρωση που αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου ουσιαστικά δεν επιφέρει αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων αλλά αντιθέτως οδηγεί στην διάλυσή τους απέναντι στον αθέμιτο ανταγωνισμό ο οποίος προέρχεται τόσο από τα συμφέροντα των εμπορικών και μικτών εταιριών όσο και από τα ΦΔΧ τρίτων χωρών τα οποία δραστηριοποιούνται νόμιμα αλλά και παράνομα στην Ελλάδα.

Τελειώνει την επιστολή του αναφέροντας χαρακτηριστικά πως «οι ρυθμίσεις αυτές όχι μόνο δεν λύνουν τα προβλήματα των αυτοκινητιστών αλλά διαμορφώνουν συνθήκες άλωσης της μεταφορικής αγοράς από μεγάλα συμφέροντα εμπορικών και μικτών επιχειρήσεων και καταργούν τις τελευταίες δικλίδες κατοχύρωσης της επαγγελματικής και οικονομικής αυτοτέλειας του Έλληνα αυτοκινητιστή, ρίχνοντας τον βορά στον αθέμιτο ανταγωνισμό και στα μεγάλα συμφέροντα».⁹¹ Στο σημείο αυτό κάνει λόγο για τον κίνδυνο που ενέχει η είσοδος εμπορικών και μικτών επιχειρήσεων για τον μεμονωμένο μεταφορέα, την πλειοψηφία δηλαδή του κλάδου.

Κινητοποιήσεις και αντιδράσεις δεν έλλειψαν ούτε κατά την ψήφιση του παρόντος νομοσχεδίου. Από τον Μάιο ακόμα αποφασίστηκαν συγκεντρώσεις και ειδικά μετά την ψήφιση του νόμου υπήρξε προοπτική κλιμάκωσης. Ορισμένες ομοσπονδίες και σωματεία ΦΔΧ με εκπρόσωπό τους το ΠΣΧΕΜ, δήλωναν πως το άρθρο 104 επέκτεινε τις προηγούμενες καταστροφικές διατάξεις, ενώ σε συνδυασμό με τα νέα φορολογικά και ασφαλιστικά μέσα, μπήκε οριστικά ταφόπλακα στις προσπάθειες για επιβίωση και ανάπτυξη, χαρακτηριστικά αναφέρουν. Οι εκλεγμένοι εκπρόσωποι του κλάδου προέτρεψαν να γίνουν επτά συγκεντρώσεις πανελλαδικά.⁹²

Ωστόσο, στην Πανελλαδική Γενική Συνέλευση μετά από πρόσκληση του ΠΣΧΕΜ, προέδρων και μελών σωματείων και Ομοσπονδιών του κλάδου των μεταφορών, αποφασίστηκε η αναστολή της κινητοποίησης των ιδιοκτητών ΦΔΧ. Η αναστολή για δύο μήνες, αποφασίστηκε με οριακή πλειοψηφία και οι λόγοι ήταν δύο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο δελτίο τύπου του ΠΣΧΕΜ αφενός αποφασίστηκε προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι μεταφορείς του τομέα του τουρισμού, λόγω του γεγονότος ότι οι κινητοποιήσεις ήταν σχεδιασμένο να γίνουν μέσα στο καλοκαίρι, και αφετέρου για να δοθεί η δυνατότητα στο

91. ΟΦΑΕ.gr,(2017) Δελτίο τύπου - οι θέσεις της ΟΦΑΕ για το αρθ.104 του πολυνομοσχεδίου, Ανακτήθηκε στις 13 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://ofae.gr/el/nea/press-releases/deltio-typoy-oi-theseis-tis-ofae-gia-arth104-toy-polynomosxediou/>.

92. Psxem.gr, Ανακοίνωση προς τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές ΦΔΧ Ελλάδας, Ανακτήθηκε στις 21 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/anakoinwsh-pros-toys-epaggelmaties-aytokinhhtistes-f-d-x-elladas/>.

διάστημα των δύο μηνών να απευθυνθούν στους αρμόδιους υπουργούς προκειμένου να δώσουν λύση στα αιτήματα των μεταφορέων.

Παρά το γεγονός ότι οι κινητοποιήσεις αποφεύχθηκαν, όπως φαίνεται, αντιπροσωπεία οδικών μεταφορέων, με επικεφαλής το ΠΣΧΕΜ, είχε συνάντηση με τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Μεταφορών Θ. Βούρδα. Ο Γενικός Γραμματέας δεσμεύτηκε πως θα μεταφέρει το αίτημα της αντιπροσωπείας στον Υπουργό κ. Χρ. Σπίρτζη, το οποίο επικεντρωνόταν στην απόσυρση του άρθρου.⁹³

Ακόμα, αντιδράσεις υπήρξαν και από τον Γενικό Γραμματέα της Ομοσπονδίας Φορτηγών Βορείου Ελλάδος, κ. Οδυσσέα Χαλκίδη. Σε συνέντευξη του στο Ράδιο Θεσσαλονίκη τόνισε την ανεξέλεγκτη διενέργεια εθνικών μεταφορών από ΦΔΧ μέχρι 3,5 τόνους στην χώρα, όπως και το γεγονός ότι επιτράπη βάσει του άρθρου 104, η χρήση των ΦΙΧ (από 3,5 τόνους μέχρι 40) να πραγματοποιούν εθνικές μεταφορές βάσει «πρόχειρων συμφωνιών» (ιδιωτικών συμφωνητικών) κάτι που θα οδηγήσει σε αθέμιτο ανταγωνισμό και άλλους κινδύνους. Υπογράμμισε την προχειρότητα του νόμου όσον αφορά τον συγκεκριμένο όρο και την έλλειψη μητρώου που να αναφέρει λεπτομερώς τα ΦΙΧ που διενεργούν μεταφορές. Τέλος, ανέδειξε την έλλειψη πόρων αλλά και την γενική αδυναμία των μεταφορέων να συνενωθούν σε εταιρίες ενώ ανέφερε πως δεν υπήρξε διαβούλευση μεταξύ των εκπροσώπων του κλάδου και του υπουργείου Μεταφορών.⁹⁴

Στα πλαίσια της συνέντευξης που έγινε με εκπρόσωπο συνδικάτου οδικών μεταφορών, σχολιάστηκε πως οι προβλέψεις του άρθρου 104, επέδρασαν αρνητικά. Ο ίδιος θεωρεί, πως το άρθρο 104 έκανε «μεγάλη ζημιά» στον κλάδο κυρίως λόγω της «κατάρριψης οργάνωσης» που έλαβε χώρα με τις αλλαγές που επήλθαν. Όσον αφορά την οργάνωση σε εταιρίες, ο

93. Metaforespress.gr, *Συσκέψεις και επιστολές για το επίμαχο άρθρο 104 για τα φορτηγά*, Ανακτήθηκε στις 26 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο <https://www.metaforespress.gr/logistics/%CF%83%CF%85%CF%83%CE%BA%CE%AD%CF%88%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%AD%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF-%CE%B5%CF%80%CE%AF%CE%BC%CE%B1%CF%87/>.

94. Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Βορείου Ελλάδος, *Συνέντευξη του Γεν. Γραμματέα ΟΦΑΒΕ Οδυσσέα Χαλκίδη στο Ράδιο Θεσσαλονίκη για το θέμα της επίμαχης διάταξης του άρθρου 104 του Πολυνομοσχεδίου*. Ανακτήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου από το διαδίκτυο <http://www.fdxthessalonikis.gr/%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B5%CE%BD%CF%84%CE%B5%CF%85%CE%BE%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B3%CE%B5%CE%BD-%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%B1-%CE%BF%CF%86%CE%B1%CE%B2%CE%B5-%CE%BF%CE%B4/>

εκπρόσωπος του φορέα, ανέφερε πως «κανένας δεν αποφασίζει να κάνει εταιρείες», καθώς το νεότερο νομικό πλαίσιο που διέπει τις μεταφορικές εταιρείες δεν ευνοεί, κατά την άποψή του την ίδρυση τους. Ωστόσο, υπογραμμίζει το γεγονός πως βάσει του νόμου 383/1976 συνέφερε περισσότερο.

4.3 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Συμπερασματικά, το ζήτημα της απελευθέρωσης των OEM, φαίνεται πως συνεχίζει να απασχολεί τόσο την χώρα όσο και την ΕΕ. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι το νεότερο μνημόνιο και ο νόμος ενσωμάτωσης 4472/2017, τονίζουν την ανάγκη περαιτέρω ανοίγματος του επαγγέλματος. Όπως είναι αναμενόμενο, οι διατάξεις του άρθρου 104 προκάλεσαν πολλές αντιδράσεις. Ο κλάδος, κυρίως λόγω της κρίσης, παρουσίαζε ένα αρνητικό κλίμα και η ανταπόκριση στις μεταβολές που επέφερε το άρθρο 104 ήταν αρνητική. Τα κυριότερα διακυβεύματα που αναδείχθηκαν αφορούν αρχικά, την κατάργηση του ορίου του μικτού βάρους πάνω από 3,5 τόνους για ΦΔΧ που διενεργούν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Αυτό ανησύχησε τους μεταφορείς διότι, τα συγκεκριμένα οχήματα δεν διέπονταν από τις δικλείδες ασφαλείας βάσει των οποίων λειτουργούσαν τα υπόλοιπα ΦΔΧ. Δεύτερο θέμα που αναδείχθηκε ήταν η κατάργηση της υποχρεωτικής εκτέλεσης των εθνικών εμπορευματικών μεταφορών με ΦΔΧ και η είσοδος των εκμισθωμένων ΦΙΧ στον κλάδο των εθνικών μεταφορών. Το τελευταίο ζήτημα που προκάλεσε την αντίδραση μεγάλου μέρους των μεταφορέων, αφορά την κατάργηση του περιορισμού στον αριθμό των ρυμουλκούμενων και ημι-ρυμουλκούμενων φορτηγών. Οι αλλαγές αυτές δεν φαίνεται πως άλλαξαν ριζικά τον κλάδο, συγκριτικά με το προηγούμενο νομοσχέδιο της απελευθέρωσης. Μολαταύτα, η είσοδος νέων «παικτών» στον κλάδο (ΦΙΧ, οχήματα μικρότερα των 3,5 τόνων) φαίνεται πως ενόχλησε τους μεταφορείς και αποτέλεσε την κύρια διαφωνία τους,

Ωστόσο, όπως σημειώθηκε, παρά την αρχική θέληση των μεταφορέων για κινητοποιήσεις, αποφασίστηκε να μην υπάρξουν οργανωμένες αντιδράσεις σαν αυτές του 2010. Μολαταύτα, οι εκπρόσωποι των μεταφορέων απέδειξαν την αντίρρησή για το άρθρο 104 με άλλα μέσα.

Μέρος 3^ο

Κεφάλαιο 1^ο

Η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ως μεταρρύθμιση.

Αναμφίβολα, η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αποτέλεσε μια μεταρρύθμιση η οποία έγινε στα πλαίσια των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων και κατά την διάρκεια μιας δυσχερούς περιόδου για την χώρα. Στο παρόν κεφάλαιο θα εξεταστεί η απελευθέρωση των OEM ως μια μεταρρύθμιση αναζητώντας ταυτόχρονα το τί την καθιστά πετυχημένη ή αποτυχημένη. Η παρούσα εργασία ξεκίνησε άλλωστε με την υπόθεση πως η μεταρρύθμιση που αφορά την απελευθέρωση των OEM υπήρξε αποτυχημένη.

Είναι γεγονός πως η μεταρρύθμιση στις οδικές μεταφορές έχει χαρακτηριστεί επιτυχημένη στην εφαρμογή της αλλά αποτυχημένη στα αποτελέσματά της ⁹⁵, ενώ όπως φάνηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια οι αντιδράσεις που δημιουργήθηκαν κατά την εφαρμογή αλλά και πιο πριν, του νόμου της απελευθέρωσης, ήταν εξαιρετικά έντονες. Από την άλλη τα προβλήματα στον κλάδο φαίνεται πως δεν αποτέλεσαν, μόνο, συνέπεια της απελευθέρωσης αλλά ήταν μια κατάσταση που μαινόταν δεκαετίες, από τις απαρχές οργάνωσης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα με ΦΔΧ στην Ελλάδα.

«Το μόνο απόλυτο στην ιστορία είναι η αλλαγή», επισημάνει ο Carr, από την άλλη όμως οι ανθρωπολόγοι τονίζουν ότι *«το νέο δεν δραπετεύει πλήρως από τα εμπόδια του παλαιού»*. Και πράγματι η έννοια της μεταρρύθμισης αποτελεί την κρίσιμη καμπή μεταξύ μιας κατάστασης που παρέρχεται και μιας νέας κατάστασης η οποία ακόμα δεν έχει λάβει το οριστικό σχήμα της.

Ο Μακιαβέλλι, στο πολιτικό του δοκίμιο για την άσκηση της εξουσίας παρατηρεί σχετικά με την μεταρρύθμιση ότι: *«η πρωτοβουλία για την εισαγωγή νέων μορφών διακυβέρνησης είναι πολύ δύσκολο και επικίνδυνο και μάλλον αβέβαιο προς την έκβαση του εγχείρημα. Ο λόγος είναι ότι όλοι αυτοί που επωφελούνται από την παλαιά τάξη πραγμάτων θα αντισταθούν στο μεταρρυθμιστή, ενώ όλοι εκείνοι που μπορεί να ωφεληθούν από τη νέα τάξη είναι στην καλύτερη περίπτωση όχι θερμοί υποστηρικτές του»*. Μέσα σε λίγες γραμμές αποδεικνύεται η δυσκολία της υλοποίησης μιας μεταρρύθμισης, η οποία δεν συναντά μόνο αντιδράσεις αλλά σε

95. Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος, *Οδικές μεταφορές: Η αποτυχία μιας μεταρρύθμισης*, Ανακτήθηκε στις 19 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.synddel.gr/el/typos/ellinikos/odikes-metafores-h-apotyxia-mias-metarrythmis/#>

ορισμένες περιπτώσεις αδράνεια και απροθυμία. Αυτή η στάση αναδεικνύει μια συγκεκριμένη αμφιλεγόμενη οπτική: «Μην αλλάζεις κάτι που λειτουργεί, δίχως επαρκή λόγο ή αιτία». Μολαταύτα, τα προαναφερθέντα εμπόδια δεν «αφαιρούν» καθόλου από την αναμφισβήτητη γοητεία της μεταρρύθμισης. Πράγματι, η γοητεία της αλλαγής και της μεταρρύθμισης, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο βιβλίο «Προσεγγίσεις στην θεωρία των οργανώσεων», οφείλεται ακριβώς στην υπόσχεση και την προσδοκία της μείωσης ή της εξαφάνισης του χάσματος μεταξύ του προβλήματος και της επίλυσης του.

Αξίζει να σημειωθεί ότι καμία μεταρρύθμιση ειδικά σήμερα δεν πραγματοποιείται σε *tabula rasa*. Για να αντιληφθεί κανείς καλύτερα την διαδικασία της μεταρρύθμισης, πρέπει να φανταστεί μια αλυσίδα, οι κρίκοι της οποίας αποτελούν διαδοχικές ρυθμίσεις. Ακόμα, η αλυσίδα αυτή δεν είναι αρμονικά συνδεδεμένη, ούτε ιδιαιτέρως συμπαγής. Η σχέση μεταξύ των κρίκων είναι αντιθετική και έντονη ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις πολεμική. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι οι μεταρρυθμίσεις σήμερα ακολουθούν μια προσαυξητική (incremental) λογική. Μια νέα μεταρρύθμιση αντικαθιστά την προηγούμενη ενώ σπάνια είναι η ολοσχερής κατάργηση μιας προηγούμενης μεταρρύθμισης.⁹⁶

Σε έναν άξονα όπου στα αριστερά βρίσκεται η σταθερότητα, η συντήρηση, η μη-μεταβολή και στα δεξιά βρίσκεται η επανάσταση, η απόλυτη μεταβολή ή στάση κατά τον Αριστοτέλη, μπορεί κανείς να αντιληφθεί ότι η μεταρρύθμιση βρίσκεται κάπου στην μέση. Η μεταρρύθμιση δεν είναι ούτε συντήρηση ούτε επανάσταση, ωστόσο μπορεί να πάρει διάφορες τιμές πάνω στον άξονα. Μπορεί να είναι πιο κοντά στην επανάσταση, ήτοι να αποτελεί μια ριζική μεταρρύθμιση όπως αυτή της αρχής της δεδηλωμένης. Από την άλλη μπορεί να είναι μια μετριοπαθής και συντηρητική μεταρρύθμιση και έτσι να βρίσκεται πιο κοντά στην συντήρηση. Μια μεταρρύθμιση κινείται μέσα στο status quo ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να γίνει η ίδια status quo. Η καταλληλότερη ευκαιρία για μια πετυχημένη μεταρρύθμιση είναι όταν υπάρχει κάποιο παράθυρο ευκαιρίας όπως για παράδειγμα κατά την διάρκεια μιας έντονης κρίσης ή μετά από εκλογές όταν δηλαδή η κυβέρνηση έχει νωπή νομιμοποίηση. Εν τέλει, η μεταρρύθμιση οφείλει να είναι συγκρατημένα φιλόδοξη προκειμένου να ολοκληρωθεί

96. Μακρυδημήτρης Α. και Πραβίτα Μ-Η (2012), *Δημόσια Διοίκηση Στοιχεία Διοικητικής οργάνωσης*, Κεφάλαιο 11, σελ. 446-456, Εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα.

με επιτυχία. Στην Ελλάδα, παρατηρείται ότι γίνονται μόνο μικρομεταρρυθμίσεις και όχι μακρομεταρρυθμίσεις. Έχει ακόμα χαρακτηριστεί ότι στην χώρα υπάρχει μεταρρυθμιστική άπνοια. Είναι δεδομένο, πως η μεταρρύθμιση είναι δύσκολο να επιτευχθεί καθώς ο στρατηγικός της σχεδιασμός πρέπει να λαμβάνει χώρα αποφεύγοντας ορισμένες παθογένειες. Λόγου χάρι, πρέπει σε κάθε περίπτωση να αποφευχθεί ο τακτικισμός, ο άκρατος φορμαλισμός, η τυπολατρία και η αποσπασματικότητα.⁹⁷

Γιατί αποτυγχάνει μια μεταρρύθμιση; Χαρακτηριστικό της μεταρρύθμισης είναι ότι συναντά σχεδόν πάντα αντιδράσεις. Είναι η φύση της τέτοια και συναντά εμπόδια τόσο στην σχεδίαση όσο και στην εφαρμογή της. Άλλωστε αυτό είναι που την κάνει να διαφέρει από την έννοια της αλλαγής σημειώνουν οι Μακρυδημήτρης και Πραβίτα. Ο Δημήτρης Σκάλκος (2016) στο βιβλίο του «Αλλάζει η Ελλάδα;» καταγράφει τρεις λόγους για τους οποίους αποτυγχάνουν οι μεταρρυθμίσεις. Αρχικά, λόγω της αδράνειας που χαρακτηρίζει τους κοινωνικούς οργανισμούς, η οποία προέρχεται από την εξαρτημένη σχέση των οργανισμών με την υπάρχουσα τάξη πραγμάτων όπως και από τον φόβο και την ανασφάλεια της αβεβαιότητας που χαρακτηρίζει κάθε μεταβολή. Δεύτερον, εξαιτίας των αντιδράσεων που προκύπτουν από διάφορες οργανωμένες δυνάμεις, οι οποίες προβλέπουν ότι θα θιχτούν τα συμφέροντά τους. Είναι αλήθεια πως κάθε μεταρρύθμιση έχει φίλους και εχθρούς, κερδισμένους και χαμένους. Αυτό συμβαίνει γιατί το κόστος που προκύπτει από μια ριζική μεταρρύθμιση όπως αυτή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, διαφαίνεται πολύ πιο άμεσα σε σύγκριση με τα οφέλη. Η τρίτη αιτία σχετίζεται με την ηγεσία η οποία σχεδιάζει, υλοποιεί και εφαρμόζει μια συγκεκριμένη δημόσια πολιτική. Η αποτυχία της ηγεσίας μπορεί να οφείλεται στην έλλειψη οράματος ή συγκεκριμένου σχεδίου, στην ελλιπή τεχνογνωσία, στους πόρους αλλά και στο αναξιόπιστο επιτελείο. Ακόμα, υπάρχει περίπτωση η ηγεσία να μην ρισκάρει να αναλάβει το πολιτικό κόστος μιας ριζοσπαστικής μεταρρύθμισης και να καταλήγει σε μετριοπαθείς μεταρρυθμίσεις ή ακόμα και στην αδράνεια.⁹⁸

Η δεύτερη περίπτωση φαίνεται να ταιριάζει σε μεγαλύτερο βαθμό, στην πραγματικότητα των ΟΕΜ. Η οργανωμένη αντίδραση των οδηγών ΦΔΧ, κατά την ψήφιση του νόμου περί απελευθέρωσης, ήταν εξαιρετικά έντονη όπως αποδείχθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια. Οι διάφορες ομάδες προσπάθησαν να εξασφαλίσουν σε πρώτη φάση την απόσβεση του κεφαλαίου που είχαν επενδύσει αγοράζοντας την άδεια. Το ζήτημα των ομάδων συμφερόντων θα

97. Προσωπικές σημειώσεις από το μάθημα «Επίκαιρα Θέματα Δημόσιας Πολιτικής-Διοικητική Μεταρρύθμιση, Αθήνα 2017.

98. Σκάλκος Δ. *Αλλάζει η Ελλάδα;*, *Η πολιτική οικονομία των μεταρρυθμίσεων*, Εκδ.Επίκεντρο, Αθήνα 2016.

σχολιαστεί σε επόμενο κεφάλαιο αναλυτικότερα.

Κανένα μεταρρυθμιστικό σχέδιο δεν είναι αποτελεσματικό, εάν δεν είναι ρεαλιστικό, καλά σχεδιασμένο και κυρίως εφαρμόσιμο, γράφει ο Μανιτάκης (2015). Μάλιστα φαίνεται πως η ρήση «η κρίση είναι μια ευκαιρία για μεταρρυθμίσεις», διαψεύστηκε. Ακόμα, ουσιώδης είναι και η σωστή παρακολούθηση κατά την διάρκεια της εφαρμογής (implementation) μιας μεταρρύθμισης. Ο Μανιτάκης σε άρθρο του ακόμα αναφέρει πως η χώρα οφείλει να αξιοποιεί και την ευρωπαϊκή τεχνογνωσία και εμπειρία.⁹⁹ Ένα τέτοιο παράδειγμα θα μπορούσε να είναι η ειδική υπηρεσία Υποστήριξης Διαθρωτικών Μεταρρυθμίσεων.

Σε άρθρο της Καθημερινής το 2017 γίνεται μια αποτίμηση των μεταρρυθμίσεων και της επίδρασης τους στον τομέα που εφαρμόστηκαν. Ειδικά στον τομέα των μεταφορών, φαίνεται, βάσει μελέτης του IOBE, πως υπήρξε θετική επίδραση παρά τις αντιδράσεις και τις δυσκολίες που προέκυψαν.

Η αποτελεσματικότητα των μεταρρυθμίσεων σε πέντε κλάδους της οικονομίας			
	Θετική επίδραση	Αρνητική επίδραση	Ασήμαντη επίδραση
Κλαδικές μεταρρυθμίσεις	Οδικές εμπορευματικές μεταφορές	Παραγωγή και διάθεση ηλεκτρικής ενέργειας	Κρουαζιέρα/σκάφη αναψυχής.
	Οδικές μεταφορές επιβατών		Τυχερά παίγνια/Καζίνο
Οριζόντιες μεταρρυθμίσεις- Ελαστικοποίηση αγοράς εργασίας	Οδικές εμπορευματικές μεταφορές		Κρουαζιέρα/σκάφη αναψυχής.
	Οδικές μεταφορές επιβατών		Τυχερά παίγνια/καζίνο
	Παραγωγή και διάθεση ηλεκτρικής ενέργειας		Παραγωγή και διάθεση ηλεκτρικής ενέργειας
Διευκόλυνση ίδρυσης νέων επιχειρήσεων	Οδικές εμπορευματικές μεταφορές	Οδικές μεταφορές επιβατών	Κρουαζιέρα/σκάφη αναψυχής
			Τυχερά παίγνια/καζίνο

ΠΗΓΗ: IOBE

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Πίνακας 4: «Η αποτελεσματικότητα των μεταρρυθμίσεων σε πέντε κλάδους της οικονομίας», IOBE από άρθρο της Καθημερινής, 2017.

Τούτου λεχθέντος, η βασική μεταρρύθμιση που έγινε στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ήταν η απελευθέρωση του αριθμού αδειών των φορτηγών δημόσιας χρήσης, η απελευθέρωση του κομίστρου όπως επίσης και εκείνη που επέτρεπε στις

99. Μανιτάκης Α. σε συνεργασία με Μπαλαμπανίδη Γ., *Γιατί δεν ολοκληρώνεται η διοικητική μεταρρύθμιση στην Ελλάδα: Δομικά ελλείμματα, προσπατούμενα και προκλήσεις*, Ανακτήθηκε στις 18 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <https://www.constitutionalism.gr/manitakis-dioikitiki-metarrythmisi/>.

επιχειρήσεις, οι οποίες είχαν άδεια για εθνικές μεταφορές, να δύνανται να κάνουν και διεθνείς όπως και το αντίστροφο. Η τεχνική αποτελεσματικότητα του κλάδου φαίνεται να ενισχύθηκε από 72% το 2011 σε 80% το 2014. Στην μελέτη διαπιστώνεται πως αυτή η αύξηση οφείλεται στις αλλαγές του ρυθμιστικού πλαισίου αλλά και στην αγορά εργασίας.¹⁰⁰

Συμπερασματικά, φαίνεται πως υπήρξαν ορισμένα κωλύματα κατά την διαμόρφωση αλλά και την εφαρμογή της πολιτικής που αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Αρχικά φαίνεται πως υπήρξε μια έντονη αλληλεπίδραση μεταξύ του εθνικού και του ευρωπαϊκού επιπέδου στη δημιουργία πολιτικής, μια τυπική αλλά και άτυπη διάχυση των ιδεών και πολιτικών εντός των συνόρων της ΕΕ και συγκεκριμένα από την ΕΕ στην Ελλάδα¹⁰¹. Αυτές οι καταστάσεις συνδέονται με την έννοια του εξευρωπαϊσμού. Δεύτερον, φαίνεται πως υπήρξε εμπλοκή των ομάδων συμφερόντων που αποτελούν μέρος του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Τρίτο κώλυμα, φαίνεται πως υπήρξε η αιχμαλωσία του κράτους εδώ και δεκαετίες σε ένα καθεστώς που όπως φαίνεται ευνοούσε κάθε μέρος, κρατώντας όμως τον κλάδο των OEM σε ένα κλειστό σύστημα με αναχρονιστικούς κανόνες.

Η μεταρρύθμιση για τις OEM εντός του πλαισίου των μεταφορών ήταν σχετικά ριζοσπαστική διότι καλούταν να αλλάξει ένα καθεστώς το οποίο βρισκόταν σε ισχύ για πάνω από 30 χρόνια. Σε γενικότερα πλαίσια ωστόσο, φαίνεται πως αποτέλεσε μια σχετικά αυτονόητη μεταρρύθμιση δεδομένου ότι αφενός οι υπόλοιπες χώρες της ΕΕ είχαν προχωρήσει στην απελευθέρωση των OEM πολύ νωρίτερα, αφετέρου η απελευθέρωση τους αποτέλεσε μια από τις πολυάριθμες μνημονιακές επιταγές σχετικά με την απελευθέρωση κλειστών επαγγελματιών. Η μεταρρύθμιση που καλούταν να γίνει ήταν σε θεσμικό επίπεδο, ωστόσο είχε επίσης σημαντική επιρροή στην κουλτούρα η οποία κυριαρχούσε και αυτό αποτέλεσε την πιο δύσκολη πτυχή της αλλαγής που επρόκειτο να πραγματοποιηθεί.

Αναφέρθηκε παραπάνω η σημασία της εφαρμογής μιας μεταρρύθμισης. Η έννοια της εφαρμογής (implementation), έχει παραμεληθεί από τους ακαδημαϊκούς, διαπιστώνει ο Sabatier (1980), ο οποίος καταγράφει 3 παράγοντες που καθορίζουν την επιτυχία ή την αποτυχία της εφαρμογής. Ο πρώτος έχει να κάνει με την διαχειριστικότητα του προβλήματος, ο δεύτερος με την ικανότητα της δημόσιας πολιτικής να δομήσει η ίδια την εφαρμογή και ο τρίτος με τις μη-νομοθετημένες\θεσμικές μεταβλητές που επηρεάζουν την διαδικασία της εφαρμογής.

100. Μανιφάβα Δήμητρα, (2017), *Μικρές οι επιδράσεις των μεταρρυθμίσεων σε 5 κλάδους*, Η Καθημερινή Ανακτήθηκε στις 19 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/917506/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/mikres-oi-epidraseis-twn-metarrythmisewn-se-5-kladoys>.

101. Λαδής Σ. και Νταλάκου Β.,(2010), *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής*, Κεφάλαιο 6 σελ. 147, Εκδ. Παπαζήση Αθήνα.

Όσον αφορά τον πρώτο παράγοντα, η ύπαρξη τεχνογνωσίας αλλά και απαραίτητης τεχνολογίας, η πολυμορφία και η ετερότητα της ομάδας στόχου, το ποσοστό που αντιπροσωπεύει η ομάδα στόχος αλλά και ο βαθμός της επιθυμητής αλλαγής παίζουν σημαντικό ρόλο. Όσον αφορά την απελευθέρωση των OEM, αν και σε εθνικό επίπεδο δεν υπήρχε η ανάλογη τεχνογνωσία δεδομένου ότι για 30 χρόνια ίσχυε ένα καθεστώς κλειστού επαγγέλματος, στα προγράμματα οικονομικής προσαρμογής τονίζεται επανειλημμένα η δυνατότητα συνεργασίας με θεσμούς και υπηρεσίες της ΕΕ οι οποίοι έχουν την απαραίτητη τεχνογνωσία για την άρτια εφαρμογή ενός νομοθετήματος. Ένα τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η Ομάδα Δράσης για την Ελλάδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Task Force for Greece, η οποία δημιουργήθηκε το 2011. Τον Ιούλιο του 2015, η συγκεκριμένη ομάδα δράσης αντικαταστάθηκε από την ειδική υπηρεσία Υποστήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων, (Structural Reform Support Service) η οποία συντονίζει και παρέχει τεχνική βοήθεια στα κράτη μέλη, σε συνεργασία με άλλες σχετικές υπηρεσίες της Επιτροπής.

Όσον αφορά την ετερότητα που παρουσιάζει ο κλάδος στον οποίο απευθύνεται η απελευθέρωση, παρατηρείται ένας έντονος κατακερματισμός. Σε συνέντευξη η οποία πραγματοποιήθηκε με τον πρόεδρο της ΟΦΑΕ, κ. Κεσανίδη, διαπιστώθηκε η διαφορετικότητα που χαρακτηρίζει τον κλάδο των μεταφορών. Αυτό συνέβη κυρίως κατά την κατηγοριοποίηση των μεταφορέων ανάλογα με το μεταφορικό τους έργο το 1976. Οι άδειες διαχωρίστηκαν ανά είδος, και έπαψαν να είναι κοινές. Ειδικότερα, υπήρξαν εθνικές, νομαρχιακές, διεθνείς, ειδικές μεταφορές (βυτιοφόρα, γερανοφόρα, containers, ψυκτικοί θάλαμοι) και μεταφορές για μικροφορτία.¹⁰² Το γεγονός ότι τα οχήματα αρχικά δεν μπορούσαν πια να αλλάξουν κατηγορία οδήγησε σε έναν αθέμιτο ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων όπως επίσης και στην δημιουργία ενός «καρτέλ» για τα βυτιοφόρα φορτηγά, πράγμα που παρατηρήθηκε τόσο από το ΣτΕ όσο και την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Το γεγονός ότι οι οδηγοί ΦΔΧ δεν έχουν μια κοινή αντιπροσώπευση στην δημόσια διοίκηση αλλά εκπροσωπούνται από πολλαπλά συνδικάτα ή ομοσπονδίες αποτελεί άλλο ένα στοιχείο κατακερματισμού του κλάδου. Το έργο των 110.000 μεταφορέων ΦΔΧ αντιπροσωπεύει το 7% του ΑΕΠ, όπως έχει αναφερθεί, άρα παρά το γεγονός ότι οι άδειες ΦΔΧ ανέρχονταν στις 33.000 μόνο, το μεταφορικό έργο και η σημασία του ήταν τεράστια. Ο βαθμός της επιθυμητής αλλαγής είναι επίσης μεγάλος, καθώς το καθεστώς από ολοκληρωτικά κλειστό ανοίγει, βάσει των ευρωπαϊκών οδηγιών και μνημονιακών απαιτήσεων.

Όσον αφορά τον δεύτερο παράγοντα, την ικανότητα της ίδιας της δημόσιας πολιτικής να δομήσει την διαδικασία της εφαρμογής, σημασία έχει να υπάρχει μια συγκεκριμένη αιτία

102. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1976*, Αθήνα 1979.

για αυτήν (casual theory), ξεκάθαρες οδηγίες, ανάλογοι οικονομικοί πόροι προκειμένου να εφαρμοστεί με επιτυχία και ιεράρχηση μεταξύ των θεσμών που ασχολούνται με την εφαρμογή. Ακόμα, πρέπει να υπάρχει υποστήριξη των στόχων της δημόσιας πολιτικής σε όλα τα στάδια της εφαρμογής, χρησιμοποίηση λειτουργιών και φορέων που δεσμεύονται να υλοποιήσουν τους στόχους της. Τέλος, είναι αναγκαίο να υπάρχει πρόσβαση στην διαδικασία εφαρμογής παραγόντων εκτός αυτών που ασχολούνται άμεσα με την εφαρμογή. Όσον αφορά τον δεύτερο παράγοντα συμπεραίνεται πως υπήρχε μια επαρκής αιτιώδης θεωρία (causal theory) δεδομένου ότι η απελευθέρωση αποτέλεσε μια πραγματικότητα για τους άλλους ευρωπαίους πολίτες αλλά όχι για τους Έλληνες. Ακόμα το γεγονός ότι αποτέλεσε βασική μνημονιακή απαίτηση υπερκαλύπτει τον παραπάνω παράγοντα. Η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών του Υπουργείου μεταφορών αλλά και η Εκτιμητική Επιτροπή, αποτέλεσαν τις υπηρεσίες που ανέλαβαν την έκδοση των αδειών και την μελέτη σχετικά με τις άδειες που ήταν σε ισχύ και γενικότερα επωμίστηκαν το ιδιαίτερο βάρος της υλοποίησης της δημόσιας πολιτικής. Το Υπουργείο ασχολήθηκε εν συνόλω με το ζήτημα το οποίο ειδικά λόγω των αντιδράσεων που προέκυψαν μονοπώλησε το ενδιαφέρον του, σε μια ιδιαίτερος ταραχώδη περίοδο για την χώρα. Αν και υπήρξε διαβούλευση μεταξύ εκπροσώπων του Υπουργείου και των εκπροσώπων των μεταφορέων πριν την ψήφιση του νόμου, φαίνεται πως κατά την διάρκεια της εφαρμογής του δεν υπήρξε, λόγω έντονων διαφορών.

Ο τρίτος παράγοντας αφορά των εξω-διοικητικών θεσμών και την επιρροή τους στην διαδικασία της εφαρμογής. Ο συγκεκριμένος παράγοντας έχει να κάνει με τις κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες και την τεχνολογία, την προσήλωση των ΜΜΕ στο πρόβλημα που καλείται να επιλύσει το νομοθέτημα, την δημόσια υποστήριξη, την διαρκή υποστήριξη των εκλογικών ομάδων αλλά και των ηγετικών παραγόντων του κράτους όπως επίσης και με την δέσμευση που παρουσιάζουν οι λειτουργοί που ασχολούνται με την εφαρμογή. Αναμφίβολα, το ζήτημα της απελευθέρωσης μονοπώλησε το ενδιαφέρον των ΜΜΕ σε μεγάλο βαθμό το 2010. Ακόμα και τα επόμενα χρόνια, φαίνεται πως τα ΜΜΕ έστρεφαν το ενδιαφέρον τους στο θέμα των OEM όπως παραδείγματος χάριν το 2012, με το ζήτημα των τροποποιήσεων που ήθελε να εισάγει ο κ. Βορίδης στο πλαίσιο για τις OEM. Φαίνεται πως οι κοινωνικό-οικονομικές συνθήκες ευνοούσαν στην εξέλιξη της εφαρμογής των πολιτικών. Οι συνθήκες στην χώρα ήταν πρωτοφανείς καθώς το 2010 ήταν η χρονιά του πρώτου μνημονίου και πολλές ριζικές αλλαγές ήταν πια ορατές πως θα εισχωρήσουν (μεταβατικά ή ακόμα και βίαια) στο εθνικό πλαίσιο. Από την άλλη, το γεγονός ότι το επάγγελμα ήταν κλειστό για δεκαετίες, στερούσε το δικαίωμα των υπόλοιπων πολιτών να εισέλθουν στο επάγγελμα. Για παράδειγμα, όπως έχει αναφερθεί, το ΣτΕ είχε επισημάνει ότι οι περιορισμοί στην έκδοση αδειών

βυτιοφόρων έρχονται σε αντίθεση με το άρθρο 5 του Συντάγματος που αφορά την οικονομική και επαγγελματική ελευθερία.

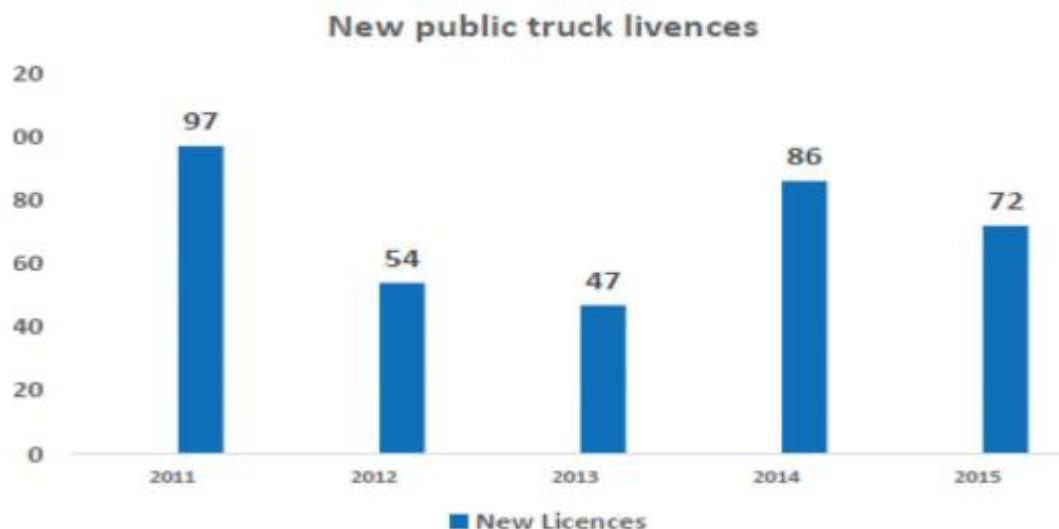
Εν τέλει, η μεταρρύθμιση χαρακτηρίστηκε αποτυχημένη από τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Διεθνούς Μεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος, ωστόσο από την άλλη το IOBE συμπέρανε πως η επίδραση της ήταν θετική. Η μεταρρύθμιση, εφαρμόστηκε εντός των προβλεπόμενων χρονικών ορίων και παρά τις πολλαπλές εγκυκλίους και τροποποιήσεις που προέκυψαν, σε μεγάλο βαθμό η λογική και το πλαίσιο του νόμου παρέμεινε αμετάβλητο, γεγονός το οποίο επισημάνθηκε ως θετικό και κατά την συνέντευξη που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της διπλωματικής με τον πρώην Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, κ. Δημήτρη Ρέππα.

Ένα αμφιλεγόμενο σημείο ωστόσο της παρούσας μεταρρύθμισης είναι ότι ενώ εφαρμόστηκε και άνοιξε το επάγγελμα δεν οδήγησε σε μεγάλη αύξηση του αριθμού των νέων αδειών.



Διάγραμμα 4: «Νέες άδειες φορτηγών», ΕΛΣΤΑΤ από έρευνα του IOBE, 2017.

Βασικό λόγο για τον οποίο δεν εκδόθηκαν νέες άδειες αποτελεί χωρίς αμφιβολία η δυσχερής οικονομική κατάσταση, η κρίση, κάτι που υποστηρίζει και ο Χριστοδουλάκης στην μελέτη «*Sisyphus vs Ulysses: Reform failure and the need of a new policy framework*». Παρά το γεγονός ότι το πλαίσιο για τις νέες άδειες είναι απλοποιημένο και ανοιχτό και σαφέστατα



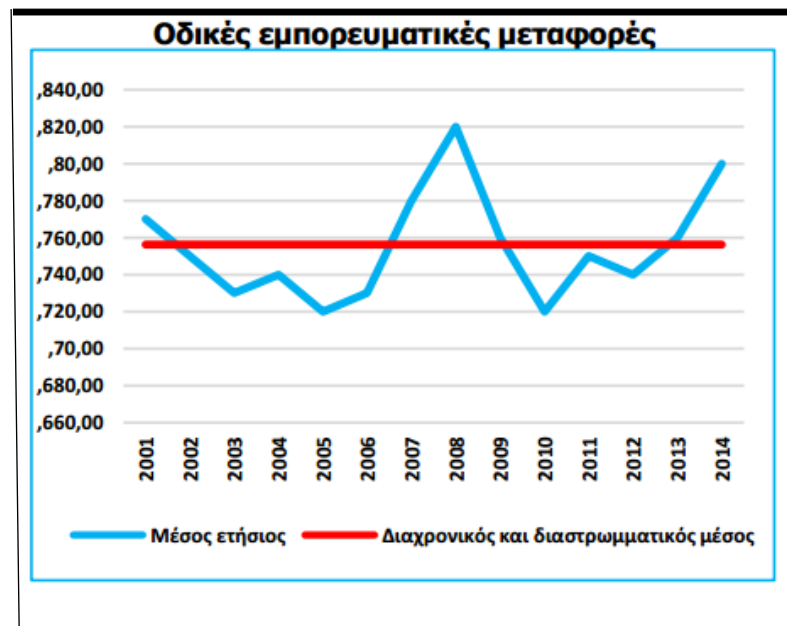
Διάγραμμα 5: «Νέες άδειες φορτηγών», ΕΛΣΤΑΤ από έρευνα του Νίκου Χριστοδουλάκη «Sisyphus vs Ulysses: Reform failure and the need of a new policy framework for Greece», 2017.

οικονομικότερο για τον ενδιαφερόμενο, ο αριθμός αδειών δεν αποτυπώνει την αλλαγή αυτή. Έρευνα του IOBE, για την Ελληνική Οικονομία το 2017 αναδεικνύει πως η ύφεση επιδρά αρνητικά και στην τεχνική αποτελεσματικότητα του κλάδου των OEM. Σύμφωνα με στοιχεία που λήφθηκαν κατά την συνομιλία της συγγραφέως με μέλος συνδικαλιστικού οργάνου εμπορευματικών μεταφορών, υπολογίζεται πως στην επταετία από το 2010-2017 έχουν εκδοθεί 1946 άδειες, βάσει των ηλεκτρονικών αναγνώσιμων σημάτων.

Πάραυτα, όσον αφορά την διαστρωματική και διαχρονική μέση τιμή τεχνικής αποτελεσματικότητας, ο κλάδος των OEM παρουσιάζει μία από τις καλύτερες επιδόσεις. Την διετία 2009-2010, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, ο κλάδος παρουσίασε καθοδική πορεία λόγω της ύφεσης και της πιστωτικής συρρίκνωσης, ενώ αντίθετα στο χρονικό διάστημα 2011-2014 ενισχύθηκε από τις θετικές επιδράσεις τα απελευθέρωσης του κλάδου, τις διαθρωτικές αλλαγές στην αγορά εργασία καθώς και την ηλιακή ωρίμανση πολλών επιχειρήσεων που έλαβαν μέρος στην μελέτη ως δείγμα. Παρακάτω παρουσιάζεται ένα διάγραμμα που αποτυπώνει την ετήσια μέση τεχνική αποτελεσματικότητα και διαχρονική και διαστρωματική μέση τιμή τεχνικής αποτελεσματικότητας κλάδων.¹⁰³

Σημαντικό σημείο είναι ακόμα η αδυναμία οργάνωσης σε εταιρίες. Παρά το γεγονός ότι ο νόμος προωθούσε σε μεγάλο βαθμό την οργάνωση εταιριών Α.Ε και Ε.Π.Ε, το 2012 ο τότε Υπουργός Μεταφορών κ. Βορίδης, προώθησε τροποποιήσεις που εισήγαγαν την επιλογή της Ατομικής Επιχείρησης, εκτός των Α.Ε και Ε.Π.Ε. Κατά συνέπεια, σήμερα υπολογίζεται πως το

103. Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (2017), Η ελληνική οικονομία, Τριμηνιαία Έκθεση, Αρ. Τεύχους 88, Ιούλιος 2017.



Διάγραμμα 6: «Ετήσια μέση τεχνική αποτελεσματικότητα και διαχρονική και διαστρωματική μέση τιμή τεχνικής αποτελεσματικότητας κλάδων» Η Ελληνική Οικονομία τεύχος 02/17 ΙΟΒΕ, 2017.

85% των μεταφορέων παραμένουν μεμονωμένοι, όπως αναφέρει ο κ. Κεανιδής σε συνέντευξη που δόθηκε στα πλαίσια της συγκεκριμένης εργασίας, πράγμα το οποίο επιβεβαιώνεται και από το Μητρώο Μεταφορικών Επιχειρήσεων Εμπορευμάτων που βρίσκεται στο σχετικό ιστότοπο του ΥΜΕ. Οι μεταφορείς φαίνεται πως δεν επιθυμούσαν να οργανωθούν σε εταιρείες καθώς όπως αναφέρθηκε στις συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν, δεν υλοποιήθηκαν τα αιτήματά τους σχετικά με την χρηματοδότηση που επιζητούσαν. Ακόμα, ο Νανιόπουλος (1988) αναφέρει τον όρο της «ειδικής ψυχολογίας» των μεταφορέων. Πράγματι, οι μεταφορείς αντιμετώπισαν αρνητικά την οργάνωση σε εταιρίες καθώς ένιωθαν πως παραδίδουν το βασικότερο εργαλείο της δουλειάς τους σε μια άλλη οντότητα πέρα του εαυτού τους, δηλαδή την εταιρεία. Παρά την νομοθετική δέσμευση για είσοδο στον αναπτυξιακό νόμο και στο ΕΣΠΑ, τις φοροαπαλλαγές προκειμένου να γίνει απόσβεση του κεφαλαίου που έχουν δώσει οι αυτοκινητιστές όπως και τα πλεονεκτήματα που προβλέπονταν εάν ο αυτοκινητιστής οργανωθεί σε Α.Ε ή Ε.Π.Ε όσον αφορά την δουλειά του, οι αυτοκινητιστές υπήρξαν ιδιαίτερος διστακτικοί και αρνητικοί.

Επιπλέον, η μεταρρύθμιση των εμπορευματικών μεταφορών, δεν ακολούθησε μια προσαυξητική λογική. Αποτέλεσε μια ρήξη ουσιαστικά με το προηγούμενο πλαίσιο για τις οδικές μεταφορές, καθώς άλλαξε ριζικά το υφιστάμενο καθεστώς. Οι αντιδράσεις που δημιουργήθηκαν, σχολιάστηκαν και παρουσιάστηκαν κατά κόρον στα ΜΜΕ. Αξίζει να σημειωθεί, πως κατά την ψήφιση του νόμου έξω από την Βουλή επικρατούσε αναβρασμός. Μάλιστα, οθόνες είχαν στηθεί στον εξωτερικό χώρο όπου είχε γεμίσει με μεταφορείς.

Στα πλαίσια συνέντευξης που έγινε με εκπρόσωπο συνδικάτου οδικών μεταφορών,

αναφέρθηκε το γεγονός πως το 2013, μόλις δύο χρόνια από την εφαρμογή του 3887/2010, προβλέφθηκε η προσωρινή ακινησία φορτηγών και ρυμουλκούμενων δημόσιας χρήσης, πράγμα που αποτελεί ένα σημαντικό δείγμα επιτυχίας ή αποτυχίας της μεταρρύθμισης των ΟΕΜ. Σύμφωνα με τον συνεντευξιαζόμενο, αυτό αποτελεί ένα δείγμα αποτυχίας της απελευθέρωσης, ενώ όπως αναφέρει ακόμα αποδεικνύει τον περιττό χαρακτήρα που είχε η απελευθέρωση του κλάδου, δεδομένου ότι το υπάρχουν τονάζ κάλυπτε τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας. Ωστόσο, σίγουρα και η κρίση οδήγησε πολλούς οδηγούς ΦΔΧ στην αξιοποίηση της υπουργικής απόφασης Β1/34382/3228, περί προσωρινής ακινησίας φορτηγών και ρυμουλκούμενων δημόσιας χρήσης. Η δυνατότητα προσωρινής ακινησίας αφορά τόσο τις παλαιές άδειες ΦΔΧ όσο και τα ΦΔΧ με αρχική χορήγηση σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του 3887/2010.¹⁰⁴

1.1 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Για την επιτυχία εφαρμογής μιας μεταρρύθμισης, όπως έχει γίνει κατανοητό υπάρχουν πολλαπλοί παράγοντες που παίζουν ρόλο. Οι πελατειακές σχέσεις, η διαφθορά, τα κόμματα, η κατακερματισμένη εκπροσώπηση των ομάδων συμφερόντων, η πόλωση του πολιτικού συστήματος, η αδύναμη κοινωνία των πολιτών, η αδυναμία της ηγεσίας να αναλάβει την διεκπεραίωση της διαδικασίας της εφαρμογής, η δυσπιστία, η έλλειψη κοινωνικού διαλόγου, το πολιτικό κόστος που ακολουθά τις μεταρρυθμίσεις και η έλλειψη πολιτικής θέλησης αποτελούν ορισμένες εξηγήσεις για την έκβαση κάθε μεταρρύθμισης. Ακόμα, έννοιες όπως η «τεχνολογία της μεταρρύθμισης», «*reform technology*», ή η «ικανότητα πολιτικής», «*policy capacity*», αποτελούν αυτό που λέγεται νέο κύμα εξηγήσεων. Το ελληνικό παράδειγμα ακολουθεί την λογική του «stop-go, incremental policy reform» και εξακολουθεί να είναι, σύμφωνα τους Αντωνιάδη και Μοναστηριώτη, η λογική που κυριαρχεί στην Ελλάδα.¹⁰⁵ Στην περίπτωση του μνημονίου του 2010, μια σειρά από μεταρρυθμίσεις που υπό άλλες συνθήκες θα ήταν αδιανόητες (άνοιγμα κλειστών επαγγελμάτων, μεταρρυθμίσεις στο συνταξιοδοτικό, ιδιωτικοποιήσεις), έπρεπε να εφαρμοστούν προκειμένου να λάβει η χώρα ένα μεγάλο δάνειο, γλιτώνοντας έτσι από τη χρεωκοπία.¹⁰⁶ Ο Παγουλάτος, ακόμα στο «*The political economy of*

104. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (2013), *Οδικές εμπορευματικές μεταφορές- Ν. 3887/2010- Προσωρινή ακινησία φορτηγών και ρυμουλκούμενων δημόσιας χρήσης*.

105. Antoniadou A. και Monastiriotis V., (2013), *Reform That! Greece's Failing Reform Technology* στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha, *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, σελ. 51, Hurst and Company, London.

106. Tsoukas Ha., *Enacting Reforms, Towards and enactive theory* στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha., *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, », σελ.87, Hurst and Company, London.

forced reform», διαπιστώνει πως, η Κυβέρνηση αξιοποίησε την πρώτη περίοδο ανοχής που προκύπτει αμέσως μετά τις εκλογές προκειμένου να εισαγάγει στο εθνικό επίπεδο μια σειρά σκληρών και μη δημοφιλών μεταρρυθμίσεων.¹⁰⁷ Την θετική, μέσα σ' όλα, ανταπόκριση της κυβέρνησης το 2010, διαπιστώνει και ο Featherstone (2010).¹⁰⁸

Το βασικό ερώτημα ωστόσο παραμένει: ήταν πετυχημένη η μεταρρύθμιση που επέφερε την απελευθέρωση του κλάδου των OEM; Η απάντηση στο συγκεκριμένο ερώτημα ήταν ένα από τα βασικότερα ερωτήματα της εργασίας. Συμπεραίνεται πως η απελευθέρωση, παρά τις αντιδράσεις αλλά και το δύσκολο περιβάλλον στο οποίο έλαβε χώρα, υπήρξε πετυχημένη. Ωστόσο, στο νομοσχέδιο 3887/2010, ο στόχος δεν μονοπωλήθηκε από το ζήτημα της απελευθέρωσης. Ο γενικότερος χαρακτήρας του νομοσχεδίου συμπεριλάμβανε τον εκσυγχρονισμό του κλάδου και ειδικά την οργάνωση των μελών του σε εταιρείες. Εάν και διάφορες έρευνες απέδειξαν τις καλύτερες επιδόσεις όσον αφορά την διαστρωματική και διαχρονική μέση τιμή της τεχνικής αποτελεσματικότητας του κλάδου, μετά το 2010, αυτό δεν οφείλεται τόσο στην αύξηση των «παικτών» και την έκδοση αδειών όσο, τελικά, στην σμίκρυνση του κλάδου λόγω της ακινησίας πολλών ΦΔΧ. Μάλιστα στο σύνολο των 33.000 ΦΔΧ υπολογίζεται πως κάτω από 20.000 είναι ενεργά καθώς οι περισσότεροι αυτοκινητιστές έχουν καταθέσει πινακίδες, έχουν μετακινηθεί στην Βουλγαρία ή απέκτησαν άλλα επαγγέλματα, όπως έχει σημειωθεί παραπάνω. Η μεταρρύθμιση, ήταν πράγματι ριζική, για τα ελληνικά δεδομένα, καθώς ανέτρεπε πλήρως το προηγούμενο καθεστώς, ενός απόλυτα κλειστού επαγγέλματος. Το γεγονός ότι η μεταρρύθμιση συνέβη σε θεσμικό επίπεδο, την καθιστά και δύσκολη στην εφαρμογή της, κάτι που έγινε φανερό. Ειδικά, οι αντιδράσεις των μεταφορέων ήταν εξαιρετικά έντονες. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί πως ο κλάδος των μεταφορέων, χαρακτηρίζεται από το στοιχείο του κατακερματισμού. Οι μεταφορείς αποτελούν μια ετερόκλητη ομάδα κάτι που διαφάνηκε και στα πλαίσια των συνεντεύξεων που πραγματοποιήθηκαν για την συγκεκριμένη διπλωματική εργασία.

107. Pagoulatos G., (2012) *The political economy of forced reform and the 2010 Greek economic adjustment programme*, στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha., *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, σελ. 255, σελ.260, Hurst and Company, London.

108. Featherstone K. (2010), Καθημερινή, 8 Ιουνίου 2010, «*Εξευρωπαϊσμός με το ζόρι*», Καθημερινή, Ανακτήθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/720392/opinion/epikairothta/arxeio-monimes-sthles/e3eyrwpaismos-me-to-zori>.

Κεφάλαιο 2^ο

Το ζήτημα ενός «αναγκαστικού» εξευρωπαϊσμού.

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει μια απόπειρα διερεύνησης της έννοιας του εξευρωπαϊσμού. Η ανάλυση αυτή είναι ιδιαιτέρως σημαντική καθώς μία από τις βασικές υποθέσεις της παρούσης αφορά το είδος του εξευρωπαϊσμού που παρατηρείται στο ζήτημα της απελευθέρωσης των OEM. Είναι αλήθεια, πως το σχετικό θεωρητικό υπόβαθρο είναι πραγματικά μεγάλο για αυτό και θα γίνει μια συνοπτική αλλά επαρκής καταγραφή του.

Ο εξευρωπαϊσμός είναι μια έννοια και όχι ένα θεωρητικό υπόδειγμα. Για αυτόν τον λόγο πρέπει κατά την μελέτη της συγκεκριμένης έννοιας να συνδέονται και άλλα θεωρητικά υποδείγματα προκειμένου να αποκτήσει έναν επεξηγηματικό χαρακτήρα. Για παράδειγμα μπορεί να συνδεθεί με τον νέο-θεσμισμό σημειώνουν οι Λαδή και Νταλάκου (2011) όπως και οι Featherstone και Παπαδημητρίου (2011). Ο εξευρωπαϊσμός ακόμα δεν πρέπει να θεωρείται συνώνυμο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης καθώς δεν αφορά μόνο τη δημιουργία πολιτικών σε επίπεδο ΕΕ. Επιπλέον, πρέπει να γίνει αντιληπτό πως ο εξευρωπαϊσμός δεν συνεπάγεται αυτομάτως και σύγκλιση μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ. Το πιο ενδιαφέρον μέρος της μελέτης του εξευρωπαϊσμού είναι η ασυμμετρία των αποτελεσμάτων του στα κράτη-μέλη.¹⁰⁹

Για τον Radaelli (2003), ο εξευρωπαϊσμός γίνεται αντιληπτός σαν μία διαδικασία θεσμικής και πολιτικής αλλαγής που λαμβάνει χώρα σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Ο εξευρωπαϊσμός αναφέρεται σε διαδικασίες δόμησης, διάχυσης και θεσμοθέτησης τυπικών και άτυπων κανόνων, διαδικασιών, παραδειγμάτων πολιτικής, στυλ, πρακτικών, κοινών πιστεύω και νορμών που πρώτα ορίζονται και παγιώνονται κατά την δημιουργία πολιτικής της ΕΕ και εν συνεχεία ενσωματώνονται και σε εθνικό πλαίσιο, και συγκεκριμένα στην λογική των εσωτερικών λόγων, ταυτοτήτων, πολιτικών δομών και δημόσιων πολιτικών. Ο Radaelli φαίνεται πως αντιλαμβάνεται ακόμα τον εξευρωπαϊσμό ως μια έννοια που ενσωματώνει την σημασία της μεταφοράς πολιτικών ενώ επίσης οδηγεί σε μια καλύτερη κατανόηση της πολιτικής αλλαγής. Επιπροσθέτως, αναπαριστά τον εξευρωπαϊσμό ως έναν κάθετο και οριζόντιο μηχανισμό. Ο κάθετος ευρωπαϊσμός φαίνεται πως αφορά πολιτικές που «οριοθετούνται και προσδιορίζονται ακόμα από το ευρωπαϊκό επίπεδο και κατά συνέπεια μεταβολίζονται στο εθνικό». Από την άλλη οι οριζόντιοι μηχανισμοί εξετάζουν τον εξευρωπαϊσμό ως μια διαδικασία η οποία δεν επιβάλλεται προκειμένου να πιεστεί ένα κράτος-μέλος για να συμμορφωθεί με τα ενωσιακά πρότυπα. Αντιθέτως, οι οριζόντιοι μηχανισμοί

109. Featherstone K. και Παπαδημητρίου Δ., 2010, *Τα όρια του εξευρωπαϊσμού, Δημόσια Πολιτική και μεταρρυθμίσεις στην Ελλάδα*, Κεφάλαιο 2, Η διαδικασία του εξευρωπαϊσμού και το ελληνικό πολιτικό σύστημα, σελ.55, Εκδ. Οκτώ, Αθήνα.

εμπλέκονται με διαδικασίες που βασίζονται στην αγορά αλλά και μοτίβα κοινωνικοποίησης (patterns of socialization). Ο κάθετος εξευρωπαϊσμός σχετίζεται με την πίεση για προσαρμογή (adaptational pressure) ενώ το έναυσμα για τους οριζόντιους μηχανισμούς ξεκινά από ένα διαφορετικό πλαίσιο. Ωστόσο για παράδειγμα, ο ρυθμιστικός ανταγωνισμός (regulatory competition) είναι ένας μηχανισμός που ξεκινά με κάθετες προϋποθέσεις αλλά τελικά καταλήγει να έχει οριζόντιες συνέπειες. Πυροδοτείται δηλαδή τόσο από την επιλογή του καταναλωτή, όσο και από την αντίληψη σχετικά με την καλή δημόσια πολιτική (notion of good policy).¹¹⁰ Στην περίπτωση της απελευθέρωσης των OEM, φαίνεται πως λειτούργησε ο κάθετος μηχανισμός του εξευρωπαϊσμού, με κυριότερο μέσο τους κανονισμούς, τις οδηγίες αλλά κυρίως τα προγράμματα οικονομικής προσαρμογής. Η πίεση για προσαρμογή ήταν και είναι εμφανής ενώ η απελευθέρωση ήταν μια πολιτική με ξεκάθαρο στόχο που ξεκίνησε από το ευρωπαϊκό επίπεδο και μεταφέρθηκε στο εθνικό.

Στο βιβλίο *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής* των Λαδή και Νταλάκου, παρατηρείται ακόμα πως ο Ladrech (2010), διαπιστώνει τρεις διαστάσεις στην επίδραση της ΕΕ στα κράτη-μέλη. Αρχικά, επιδρά στο πολιτικό σύστημα, δηλαδή αυτό που ονομάζεται *politics*, στους πολιτικούς θεσμούς (*polity*) όπως επίσης και στις δημόσιες πολιτικές, αυτό που ονομάζεται *policy*. Ακόμα κάνει διάκριση μεταξύ των άμεσων ή σκληρών και των έμμεσων ή ήπιων ευρωπαϊκών πολιτικών. Η επιρροή της άμεσης ευρωπαϊκής πολιτικής της απελευθέρωσης που αφορά στον τομέα των δημόσιων πολιτικών (*policy*) είναι εμφανής. Η διάχυση των δημόσιων πολιτικών, των κανόνων και παραδειγμάτων πολιτικής, των νορμών και πρακτικών γίνεται μέσω ορισμένων μηχανισμών. Αυτοί οι μηχανισμοί εξευρωπαϊσμού, εξηγεί η Λαδή (2005), παρατηρούνται σε μία κλίμακα που ξεκινά από «ήπιους» μηχανισμούς εξευρωπαϊσμού μέχρι «σκληρούς» και είναι η «θεσμική συμμόρφωση», (*institutional compliance*), ο δεύτερος, η «αλλαγή των εθνικών δομών ευκαιριών» (*changing domestic opportunity structures*) και τέλος η «πλαίσίωση των εθνικών πιστεύω και προσδοκιών» (*framing domestic beliefs and expectations*).

Η θεσμική συμμόρφωση αφορά τις ευρωπαϊκές πολιτικές οι οποίες περιγράφουν ένα συγκεκριμένο θεσμικό μοντέλο το οποίο πρέπει να εισαχθεί και στο εθνικό επίπεδο. Στην κλίμακα των σκληρών-ήπιων μηχανισμών είναι αυτός που μπορεί να χαρακτηριστεί ως ο πλέον σκληρός μηχανισμός εξευρωπαϊσμού. Στην συγκεκριμένη περίπτωση το κράτος δεν έχει διακριτική ευχέρεια και είναι πολύ περιορισμένο στις κινήσεις που μπορεί να κάνει

110. Radaelli M. Claudio, (2003) *The Europeanization of public policy* στο Featherstone Kevin and Claudio M. Radaelli, *The politics of Europeanization*, Oxford University Press, New York

προκειμένου να εφαρμοστεί η θεσμική αλλαγή που προβλέπεται. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι οι κανονισμοί και οι οδηγίες της ΕΕ.

Ο δεύτερος μηχανισμός, μπορεί να εντοπιστεί στην μέση περίπου της κλίμακας μεταξύ σκληρών και ήπιων μηχανισμών. Αναφέρεται σε πολιτικές οι οποίες αλλάζουν την κατανομή της ισχύος μεταξύ των εθνικών φορέων και εν συνεχεία γίνονται ορισμένες θεσμικές αλλαγές. Παραδείγματος χάριν, η συμμετοχή ΜΚΟ στον σχεδιασμό και την εφαρμογή δημόσιων πολιτικών που προκύπτει από τις αλλαγές που έχουν επέλθει στις ευκαιρίες που δίνονται στις συγκεκριμένες οργανώσεις εξαιτίας της συμμετοχής της Ελλάδας στην ΕΕ, αποτελεί έναν τέτοιο μηχανισμό.

Ο τρίτος μηχανισμός, είναι ο ηπιότερος μηχανισμός της κλίμακας. Η πλαisiώση των εθνικών πιστεύω και προσδοκιών γίνεται μέσω συνεδρίων ή της διάχυσης βέλτιστων πρακτικών που ανοίγουν τον δρόμο για περαιτέρω θεσμικές αλλαγές. Τέτοιου είδους μηχανισμοί, μπορούν να τροποποιήσουν τον τρόπο κατανόησης διάφορων θεμάτων των εθνικών φορέων. Παράδειγμα τέτοιου είδους μηχανισμού αποτελεί το πρόγραμμα ERASMUS ανταλλαγής φοιτητών.

Όσον αφορά τον διαχωρισμό των Knill & Lehmkuhl, εμφανώς η απελευθέρωση των OEM στην Ελλάδα, ακολουθά την λογική της θεσμικής συμμόρφωσης (institutional compliance). Τα μνημόνια αποτελούν το αποδεικτικό στοιχείο της θεσμικής συμμόρφωσης καθώς παρουσιάζουν ορισμένα μέτρα τα οποία πρέπει να ενσωματωθούν στο εθνικό δίκαιο και να υλοποιηθούν σε συγκεκριμένο χρόνο. Πολλές από τις οδηγίες του μνημονίου δεν είναι τίποτε άλλο παρά η απαίτηση των δανειστών για εναρμόνιση της εθνικής με την ευρωπαϊκή νομοθεσία σε συγκεκριμένους τομείς, όπως η αγορά εργασίας ή η απελευθέρωση των επαγγελμάτων. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, η θεσμική συμμόρφωση σχετίζεται με πολιτικές που έχουν να κάνουν με την «θετική ενσωμάτωση», «positive integration» αλλά και τομείς της κοινωνικής πολιτικής, της υγείας, της ασφάλειας του καταναλωτή κ.α. Τέτοιου είδους πολιτικές προάγουν τον επανασχηματισμό των υφιστάμενων εθνικών πλαισίων καθώς η ΕΕ προβάλλει ένα θεσμικό μοντέλο, στο οποίο τα κράτη-μέλη πρέπει να συμμορφωθούν.

Οι διαδικασίες του εξευρωπαϊσμού μπορούν να έχουν τρεις πιθανές εκβάσεις, σύμφωνα με τους σχετικούς συγγραφείς. Αρχικά, μπορεί να παρατηρηθεί αδράνεια. Δεύτερη πιθανή έκβαση είναι η σύγκλιση και τέλος, η απόκλιση. Στην πρώτη περίπτωση, παρατηρείται μια *επιμονή* σύμφωνα με τον Knill και έτσι δεν παρατηρείται δηλαδή καμία αλλαγή. Η σύγκλιση παρατηρείται όταν τα κράτη-μέλη παρουσιάζουν προσαρμοστικότητα απέναντι στις ευρωπαϊκές επιταγές ενώ ακόμα διαπιστώνονται διαδικασίες αλλαγής πολιτικής οι οποίες είναι αποτέλεσμα της διαρκούς διαδραστικής δράσης μεταξύ του ευρωπαϊκού και εθνικού επιπέδου.

Στην περίπτωση που παρατηρηθεί απόκλιση, μπορεί να ειπωθεί πως η διαδικασία του εξευρωπαϊσμού δεν έχει επιτευχθεί. Η Λαδή και Νταλάκου, μάλιστα, αναφέρουν πως η έκβαση αυτή, εμπειρικά μπορεί να προκαλέσει έκπληξη, καθώς μέχρι ενός σημείου καταργεί την ίδια έννοια του εξευρωπαϊσμού. Στην περίπτωση της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών φαίνεται πως υπάρχει σύγκλιση με τις επιταγές της ΕΕ και ειδικά τις προδιαγραφές που όριζε το μνημόνιο όπως φάνηκε από τις αξιολογήσεις των οικονομικών προγραμμάτων. Όσον αφορά ωστόσο την οδηγία 96/26/ΕΚ που αποτέλεσε και την βάση μαζί με τον μεταγενέστερο κανονισμό 1071/2009 για την απελευθέρωση, μπορεί να διαπιστωθεί μια αδράνεια. Η 96/26/ΕΚ, αποτελεί το θεμέλιο για τον εκσυγχρονισμό, τον εξορθολογισμό και την ανάπτυξη του κλάδου στην χώρα καθώς και το βασικότερο έναυσμα για την ελεύθερη πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα όπως και την απελευθέρωση του κομίστρου. Παρά το γεγονός ότι, η 96/26/ΕΚ ενσωματώθηκε με το Π.Δ 346/2001 με μία καθυστέρηση, το καθεστώς στην χώρα δεν άλλαξε καθώς δεν εκδίδονταν καθόλου άδειες. Παρά το γεγονός πως οι αρχές και οι όροι της 96/26/ΕΚ είχαν ενσωματωθεί και στην ελληνική έννομη τάξη, λόγω χάρη οι κανόνες εισόδου στο επάγγελμα (αξιοπιστία, οικονομική επιφάνεια, επαγγελματική επάρκεια), η αξιοποίηση τους στην πράξη ήταν αδύνατη καθώς δεν υπήρξαν νέες άδειες.

Για την καλύτερη κατανόηση του εξευρωπαϊσμού, αξίζει να καταγραφούν οι αντιδράσεις που μπορούν να υπάρξουν στο εθνικό επίπεδο αλλά και το πως οι ευρωπαϊκοί μηχανισμοί καταφέρνουν να επιφέρουν μεταρρυθμίσεις. Έχει αναφερθεί από τους Cowles κ.α (2001) και Heritier κ.α (2001) πως η «*ευκολία του ταιριάζματος*», goodness of fitting, παίζει τον σημαντικότερο ρόλο κατά την εισαγωγή μιας μεταρρύθμισης από το ευρωπαϊκό στο εθνικό επίπεδο. Επιπροσθέτως, η Schmidt (2002), εισάγει στη μελέτη του εξευρωπαϊσμού πέντε *ενδιάμεσους παράγοντες*, mediating factors, που μπορούν να εξηγήσουν την κατάσταση που επικρατεί στο εθνικό επίπεδο. Οι πέντε ενδιάμεσοι παράγοντες είναι (1) η οικονομική ευπάθεια, (2) η πολιτική θεσμική δυνατότητα, (3) η πολιτική κληρονομιά, (4) οι πολιτικές προτιμήσεις των φορέων και (5) ο λόγος. Ο πρώτος παράγοντας έχει να κάνει με την ύπαρξη μιας δυσχερούς οικονομικής κατάστασης στο κράτος μέλος, την ύπαρξη δηλαδή μιας κρίσης. Μια υφεσιακή οικονομική κατάσταση και μια αδυναμία του κράτους να παραμείνει ανταγωνιστικό στις διεθνείς αγορές αυξάνει την πιθανότητα της αλλαγής, μέσω του εξευρωπαϊσμού, σε ένα κράτος-μέλος. Ο δεύτερος παράγοντας, έχει να κάνει με την «*ικανότητα των πολιτικών φορέων να επιβάλλουν ή να διαπραγματεύονται αλλαγές, πράγμα που εξαρτάται τόσο από τις πολιτικές συνδιαλλαγές όσο και από τις υπάρχουσες δομές*», αναφέρουν χαρακτηριστικά οι Λαδή και Νταλάκου. Ο τρίτος παράγοντας, χαρακτηρίζεται ως δομικός και αφορά την πολιτική κληρονομιά ενός κράτους-μέλους όσον αφορά τις παγιωμένες πολιτικές οι οποίες υπάρχουν

στο κράτος και το «ταίριασμα» αυτών με τις νέες που καλούνται να εφαρμοστούν. Ο τέταρτος παράγοντας, αφορά τις πολιτικές προτιμήσεις. Ειδικότερα, έχει σχέση με το πως η αλλαγή γίνεται αντιληπτή από τους πολιτικούς δρώντες και το πόσο κοντά βρίσκεται η αλλαγή που επρόκειτο να γίνει στις δικιές τους προσωπικές προτιμήσεις. Ο πέμπτος ενδιάμεσος παράγοντας, σχετίζεται με την έννοια του λόγου. Αναφέρεται στη *«δυνατότητα αλλαγής των προτιμήσεων μέσω της μεταβολής των αντιλήψεων περί οικονομικής ευπάθειας και πολιτικής κληρονομιάς, πράγμα που θα ενισχύσει την πολιτική θεσμική δυνατότητα του κράτους να επιβάλει ή να διαπραγματευτεί αλλαγές»*. Σύμφωνα με την Schmidt (2002), δίνεται έμφαση στις άυλες και ιδεατές διαστάσεις της αλλαγής στο εσωτερικό των κρατών.¹¹¹

Είναι ουσιώδες, επίσης, να εξεταστεί, ποιοι ενδιάμεσοι παράγοντες συνυπήρχαν κατά την περίοδο εφαρμογής του νόμου της απελευθέρωσης στην Ελλάδα. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στην περίπτωση της αδράνειας ή επιμονής, δεν παρατηρείται αλλαγή. Εάν μια δημόσια πολιτική προερχόμενη από το ευρωπαϊκό επίπεδο στο εθνικό συναντήσει, ως εμπόδιο, έναν ενδιάμεσο παράγοντα τότε συνήθως παρατηρείται αδράνεια.

Ο πρώτος παράγοντας, που παρατηρείται στο ελληνικό εθνικό επίπεδο, είναι η οικονομική ευπάθεια. Δεν χωρά αμφιβολία πως κατά την εφαρμογή του νόμου της απελευθέρωσης, η χώρα βρισκόταν σε μια δυσχερή οικονομική κατάσταση. Το παράδειγμα που επιβεβαιώνει την ύπαρξη της οικονομική ευπάθειας κατά την εφαρμογή της πολιτικής απελευθέρωσης είναι πως η ίδια η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ήταν από τις βασικότερες επιταγές του πρώτου μνημονίου όταν η χώρα είχε άμεση ανάγκη χρηματοδότησης.

Ο παράγοντας των πολιτικών προτιμήσεων, φαίνεται πως επίσης ίσχυε. Ο συγκεκριμένος αφορά τους φορείς πολιτικής και τις προτιμήσεις τους, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στο βιβλίο *«Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής»*. Έχει σχέση, δηλαδή, με το πώς η αλλαγή ταιριάζει στις προτιμήσεις των πολιτικών δρώντων. Σε συνέντευξη με τον κ. Δημήτρη Ρέππα, πρώην Υπουργό στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων αναφέρθηκε πως ήταν μια από τις βασικές θέσεις της κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ προεκλογικά. Αυτό οφειλόταν στην ανάγκη της χώρας να εκσυγχρονιστεί καθώς είχαν συμβεί *«κοσμογονικές αλλαγές»* και υπήρχε μεγάλη ανάγκη να εισχωρήσουν οι ωφέλειες που προέρχονται από το άνοιγμα ενός επαγγέλματος όπως ο υγιής ανταγωνισμός και η μείωση των τιμών πράγμα που επιβεβαιωνόταν σε διάφορες έκθεσης του ΟΟΣΑ. Τουτέστιν, το κράτος είχε την διάθεση αλλά και το δικαίωμα

111. Λαδής Σ. και Νταλάκου Β.,(2010), *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής*, Κεφάλαιο 6 σελ. 148-152, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα.

να επιβληθεί, καθώς το καθεστώς των OEM, ήταν κατά παραχώρηση δημόσια υπηρεσία, η οποία λειτουργούσε ωστόσο σε ένα σκιώδες περιβάλλον τα προηγούμενα χρόνια.

Ο παράγοντας της πολιτικής κληρονομιάς φαίνεται πως και αυτός λειτούργησε δυναμικά στο εθνικό επίπεδο. Η συγκεκριμένη παράμετρος σχετίζεται με το «ταίριασμα» των νέων πολιτικών με παλιές παγιωμένες πολιτικές και με τους θεσμούς σχεδιασμού πολιτικής, αναφέρεται από τις Λαδή και Νταλάκου. Είναι εμφανές πως οι συνθήκες που είχαν δημιουργηθεί πριν την απελευθέρωση είχαν εγκαθιδρύσει ένα αναχρονιστικό και ερμητικά κλειστό καθεστώς. Η Ελλάδα ήταν μία από τις τελευταίες χώρες που διατηρούσαν κανονιστικές ρυθμίσεις περιορισμού του ανταγωνισμού στις μεταφορές. Σε άλλες χώρες τέτοιου είδους μεταρρυθμίσεις είχαν γίνει ακόμα από το 1930. Στην Ελλάδα ακόμα, είχαν θεσπιστεί πολλαπλά εμπόδια τα οποία εμπόδιζαν την δημιουργία μιας αποδοτικής εφοδιαστικής αλυσίδας.¹¹² Τούτου λεχθέντος, το νέο πλαίσιο ερχόταν σε ρήξη με το προηγούμενο αφού άνοιγε το επάγγελμα, απελευθέρωνε το κόμιστρο και έδινε την δυνατότητα σε κάθε οδηγό με τα απαραίτητα πιστοποιητικά να αποκτήσει άδεια οδικών εμπορευματικών μεταφορών βάσει ορισμένων ποιοτικών και οικονομικών κριτηρίων.

Η σύνθετη οντολογία του εξευρωπαϊσμού, αναφέρει ο Featherstone και Παπαδημητρίου (2011) φαίνεται από την ιδιαίτερη φύση του. Η κατεύθυνση της αλλαγής που προέρχεται μέσω του εξευρωπαϊσμού μπορεί να γίνει είτε εκ των άνω (top-down), δηλαδή από το ευρωπαϊκό στο εθνικό επίπεδο, είτε εκ των κάτω (bottom-up), από το εθνικό στο ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτή η διάσταση έδωσε στην έννοια του εξευρωπαϊσμού ένα ακόμα παραπάνω επίπεδο πολυπλοκότητας. Στην περίπτωση των OEM στην Ελλάδα, ισχύει η πρώτη περίπτωση αυτής της top-down προσέγγισης.¹¹³

Δεν είναι δυνατόν να αμφισβητηθεί πως η έννοια του εξευρωπαϊσμού είναι συνυφασμένη με την απόπειρα απελευθέρωσης των OEM το 2010. Σε αντίθεση, ωστόσο, με άλλες χώρες όπου η απελευθέρωση στις μεταφορές ήταν μια διαδικασία που διεκπεραιώθηκε μεταβατικά σε βάθος δεκαετιών και με σαφώς ηπιότερους μηχανισμούς και σε ένα διαφορετικό οικονομικό περιβάλλον, στην Ελλάδα χρησιμοποιήθηκαν σκληρότεροι μηχανισμοί λόγω των μνημονιακών απαιτήσεων και του υφεσιακού οικονομικού περιβάλλοντος.

Το γεγονός αυτό εγείρει ερωτήματα σχετικά με τον αναγκαστικό χαρακτήρα του

112. Μητσόπουλος Μ. και Πελαγίδης Θ. (2012), *Κατανοώντας την κρίση στην Ελλάδα*, Παράρτημα 1, Οι οδικές μεταφορές και οι κυβερνητικές παρεμβάσεις στην Ελλάδα, σελ.439, Εκδ. Ψυχογιός, Αθήνα.

113. Featherstone K. και Παπαδημητρίου Δ., 2010, *Τα όρια του εξευρωπαϊσμού. Δημόσια Πολιτική και μεταρρυθμίσεις στην Ελλάδα*, Κεφάλαιο 2, Η διαδικασία του εξευρωπαϊσμού και το ελληνικό πολιτικό σύστημα, σελ.55, Εκδ. Οκτώ, Αθήνα.

εξευρωπαϊσμού όσον αφορά το ζήτημα της απελευθέρωσης του κλάδου των OEM, αλλά και γενικότερα των κλειστών επαγγελμάτων. Αρχικά, τα μέτρα στα οποία κατέληξαν οι διάφοροι φορείς, συμπεριλήφθηκαν στα μνημόνια και διαμορφώθηκαν ως μεταρρυθμιστικές προτεραιότητες, αναφέρει η Σπανού (2017). Πέραν του μεταρρυθμιστικού τους χαρακτήρα, παρατηρείται πως τα συγκεκριμένα μέτρα χαρακτηρίζονται και από την αιρεσιμότητά τους. Αυτό σημαίνει πως η υλοποίηση των μέτρων των μνημονίων αποτελεί προϋπόθεση δανειοδότησης της χώρας, μάλιστα η *«τμηματική αποδέσμευση των δόσεων συναρτάται με την εκπλήρωση προ-απαιτούμενων δράσεων και μέτρων και βρίσκεται υπό τη διαρκή επίβλεψη των εκπροσώπων των δανειστών»* αναφέρει χαρακτηριστικά η Σπανού (2017). Η αιρεσιμότητα, ωστόσο δεν αποτελεί μόνο μια μορφή εξωτερικής πίεσης και ενθάρρυνσης αλλά λειτουργεί, επίσης, ως μια προσπάθεια διείσδυσης στο εγχώριο πολιτικό-διοικητικό σύστημα. Συνεπώς, σε αντίθεση με τον ηπιότερο χαρακτήρα άλλων μορφών εξευρωπαϊσμού πχ. *την πλαισίωση των εθνικών πιστεύω και προσδοκιών*, οι μεταρρυθμίσεις που προβλέπονται από τα προγράμματα οικονομικής προσαρμογής έχουν ένα σκληρότερο και αυστηρότερο χαρακτήρα. Τούτέστιν, η αιρεσιμότητα αποτελεί ένα εργαλείο πολιτικής, που ακολουθεί την λογική ενός αναγκαστικού, επιβεβλημένου ή/και βίαιου ακόμα εξευρωπαϊσμού. Οι μεταρρυθμίσεις και τα μέτρα που προτάθηκαν είχαν ως στόχο την δημοσιονομική, νομική και κοινωνική προσαρμογή της χώρας προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κρίση. Χαρακτηριστικό όλων των προγραμμάτων, είναι τα αυστηρά χρονικά πλαίσια κατά την διάρκεια των οποίων πρέπει να υλοποιηθούν τα λεγόμενα «προ-απαιτούμενα». Η απελευθέρωση των OEM, αποτέλεσε ένα βασικό μέτρο του πρώτου μνημονίου. Όπως παρατηρήθηκε σε προγενέστερο κεφάλαιο είχε δοθεί συγκεκριμένη ημερομηνία μέχρι την οποία έπρεπε να ανοίξει το κλειστό επάγγελμα των οδηγών ΦΔΧ.

Η ύπαρξη υπηρεσιών που συνεργάζονται με τα διάφορα κράτη μέλη προκειμένου να φέρουν εις πέρας τις μεταρρυθμίσεις που καταγράφονται στα προγράμματα οικονομικής προσαρμογής, αποτελεί άλλο ένα δείγμα ύπαρξης αναγκαστικού εξευρωπαϊσμού. Η διαρκής συμμετοχή δηλαδή, ξένων τεχνοκρατών αποτέλεσε μια μορφή πίεσης στο πολιτικό-διοικητικό σύστημα για την παραγωγή των ανάλογων επιζητούμενων αποτελεσμάτων. Αυτές οι υπηρεσίες, όπως πχ. η Ομάδα Δράσης για την Ελλάδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η ειδική υπηρεσία Υποστήριξης Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων, ασχολούνται και με την μικρο-διαχείριση των μεταρρυθμίσεων και τελικά τείνουν να ενσωματώνονται στην διοικητική μηχανή που ασχολείται με την κρίση, αναφέρει η Σπανού (2017). Τούτέστιν, ενισχύθηκε η ανάγκη για συνεργασία και συντονισμό μεταξύ των εγχώριων και ευρωπαϊκών φορέων. Οι οικονομικοί περιορισμοί, τα διατομεακά θέματα, η διεθνής διάσταση των πολιτικών αλλά και η συμμετοχή σε υπερεθνικές οργανώσεις αποτελούν τους παράγοντες οι οποίοι αναδεικνύουν

την αναγκαιότητα του συντονισμού, ενώ επίσης συμπεριλαμβάνονται στα μνημόνια.¹¹⁴

Για παράδειγμα, στις 19 Αυγούστου 2010, η επιτροπή αν και διαπίστωσε σε σχετική ανακοίνωση πως η χώρα πληρούσε τις προϋποθέσεις προκειμένου να δεχτεί την δεύτερη δόση του πρώτου προγράμματος, τόνισε την ανάγκη επιτάχυνσης της εκπλήρωσης των μέτρων που αφορούν μια ευρύτερη φιλόδοξη ατζέντα διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων. Ένας βασικός τομέας στον οποίο αναφέρεται η παραπάνω πρόταση, είναι αυτός των μεταφορών.¹¹⁵

Άλλο ένα παράδειγμα που αναδεικνύει την πίεση για συντονισμό και συνεργασία με αυτούς τους δρώντες (όπως η Ομάδα Δράσης), είναι η απόφαση για ελεύθερες μισθώσεις φορτηγών ΦΙΧ, κάτι που αφορούσε μέχρι τότε μόνο τα ΦΔΧ. Ειδικότερα, οι μισθώσεις βαρέων φορτηγών ΙΧ, αποτέλεσαν ένα βασικό αίτημα της Ομάδας Δράσης το 2012. Όπως αναφέρεται σε σχετική αρθρογραφία το ζήτημα αυτό υπήρξε ένα θέμα επείγοντος χαρακτήρα το οποίο συνδέεται άμεσα με την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την εξυγίανση του κλάδου. Επιπροσθέτως, η αναγκαιότητα της παρούσας ρύθμισης έγκειται στο γεγονός ότι η χώρα δεν είχε ενσωματώσει την αντίστοιχη ευρωπαϊκή οδηγία 2006/1, «*Για την χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές*».¹¹⁶ Αξίζει να σημειωθεί πως οι μεταφορείς θεώρησαν πως για το συγκεκριμένο θέμα, αγνοήθηκαν πλήρως τα αιτήματά τους «*είτε γιατί αυτά δεν συνάδουν με το πνεύμα των τροϊκανών, είτε γιατί είναι πλέον αδύναμη έως ανύπαρκτη η επιρροή των συνδικαλιστών των ΦΔΧ στα κυβερνητικά δρώμενα*».¹¹⁷ Η επιρροή των συνδικαλιστών είναι κάτι που θα αναλυθεί στο επόμενο κεφάλαιο.

Σε σχετικό κείμενό του, ο Ν. Μαραβέγιας (2011), διαπιστώνει επίσης την ύπαρξη του αναγκαστικού εξευρωπαϊσμού, λόγω των μνημονίων στην χώρα. Αυτό συνέβη, καθώς, χώρες όπως η Ελλάδα φαίνεται πως δεν ακολουθούν αποτελεσματικά το «ευρωπαϊκό πρότυπο» που έχουν θέσει κυρίως οι ιδρυτικές χώρες της ΕΕ. Το πρότυπο αυτό, είναι φιλελεύθερης έμπνευσης

114. Σπανού Κ. «Μνημόνιο και Ευρωπαϊκές Πολιτικές: Αναγκαστικός αλλά επιλεκτικός εκσυγχρονισμός» στο Σουζαννα Βέρνι, Αντώνης Κόντης (επιμ) Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, εκδ. Παπαζήσης [2017 788-811](#)

115. European Commission (2010), «*Commission considers Greece meets the conditions to receive the second instalment of loans by euro area Member States*», Ανακτήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1059_en.htm.

116. Αग्रιμανάκης Μ., Τροχοί & ΤΙΡ, (2012) *Το Σημείωμα του Εκδότη-Δεκέμβριος 2012- Ελεύθερες οι μισθώσεις Φορτηγών ΦΙΧ και ΦΔΧ*, Ανακτήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <https://troxoikaitir.gr/article/296/simeiomatoy-ekdoti>.

117. Τροχοί & ΤΙΡ, (2012, Δεκέμβριος 2012, «*Ελεύθερες οι Μισθώσεις Φορτηγών και Κανισμάδικων Βυτίων*», Ανακτήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2018. από το διαδίκτυο <https://troxoikaitir.gr/article/296/eleytheres-oi-misthoseis-fortigon-kai-kaysimadikon-vytion>.

όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, ενώ επίσης χαρακτηρίζεται από τις αξίες του ορθολογισμού, την υπευθυνότητα, τον σεβασμό στους κανόνες και τις δημοκρατικές διαδικασίες. Ιδιαίτερα κατά την περίοδο της κρίσης, αναδείχθηκε σε μεγάλο βαθμό ο ανορθολογικός τρόπος λειτουργίας των ελληνικών θεσμών, η ανευθυνότητα στην άσκηση των μακροοικονομικών πολιτικών, η παράβαση των κανόνων που είχαν θεσπιστεί με δημοκρατικές διαδικασίες αλλά και άλλες επιπόλαιες κοινωνικές συμπεριφορές. Η υπογραφή των μνημονίων με την «τρόικα» έγινε προκειμένου να αποφύγει η χώρα την χρεοκοπία, υποχρεώνοντας την ταυτόχρονα να ακολουθήσει το *φιλελεύθερο αλλά ορθολογικό* ευρωπαϊκό πρότυπο. Αυτή η λεπτομέρεια, αποδεικνύει την ύπαρξη αναγκαστικού εξευρωπαϊσμού, μιας διαδικασίας η οποία συμβαίνει ταχύτατα, λόγω της προϋπάρχουσας καθυστέρησης, και όπως είναι φυσικό συναντά πολιτικές δυσκολίες και κοινωνικές αντιστάσεις. Ο Μαραβέγιας, ακόμα διαπιστώνει πως η οικονομική διακυβέρνηση της ευρωζώνης, που επρόκειτο να εφαρμοστεί, επισφραγίζει την αναγκαστική προσαρμογή των περιφερειακών χωρών της ΕΕ, και ειδικά της Ελλάδας, σε αυτό το οποίο ορίζει ως ευρωπαϊκό πρότυπο. Τουτέστιν, επιβάλλεται μια κατάσταση μέσω του αναγκαστικού εξευρωπαϊσμού, κάτι που έχει ως στόχο την οικονομική βιωσιμότητα η οποία ωστόσο, απαντάται από ένα μεγάλο κοινωνικό κόστος.¹¹⁸

Ο Featherstone (2010), δεν δίστασε να σχολιάσει πως ο εξευρωπαϊσμός που υφίστατο η χώρα ήταν ένας «εξευρωπαϊσμός με το ζόρι». Σημειώνει, πως κανένα άλλο κράτος μέλος της ΕΕ, δεν έγινε αποδέκτης τόσο μεγάλων δανείων όπως η Ελλάδα, ενώ ταυτόχρονα σε καμία περίπτωση δεν ζητήθηκαν τόσο συγκεκριμένα πράγματα τα οποία έπρεπε να υλοποιηθούν κάτω από αυστηρή επιτήρηση. Παρατηρείται, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, μια πρωτοφανής σε ένταση επίδραση της ΕΕ στην Ελλάδα, κάτι που ορίζει ως «Uber» εξευρωπαϊσμό. Αυτή η πίεση, του «εξευρωπαϊσμού με το ζόρι», αποδεικνύεται από την αποδοχή των αναπόφευκτων μέτρων που λαμβάνει η κάθε κυβέρνηση. Οι κυβερνήσεις δεν ακολουθούν το δικό τους ένστικτο, αλλά τελικά αποδέχονται ή προσπαθούν μέσω διαπραγματεύσεων να μετριάσουν τις αρνητικές αντιδράσεις.¹¹⁹ Ένα παράδειγμα αποτελεί το ζήτημα της μεταβατικής περιόδου.

Η έννοια του αναγκαστικού εξευρωπαϊσμού, συναντάται βιβλιογραφικά και στο σχήμα

118. Μαραβέγιας Ν., (2011), 13 Φεβρουαρίου 2011, «Ο «αναγκαστικός» εξευρωπαϊσμός μας», Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, Ανακτήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=250801>.

119. Featherstone K. (2010), 8 Ιουνίου 2010, «Εξευρωπαϊσμός με το ζόρι», Καθημερινή, Ανακτήθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/720392/opinion/epikairothta/arxeio-monimes-sthles/e3eyrwpaismos-me-to-zori>.

των Bache και Jordan (2006). Πράγματι, καθότι ο εξευρωπαϊσμός δεν αποτελεί μια ανεξάρτητη θεωρία για τη θεμελίωση της εμπειρικής ανάλυσης αλλά μάλλον ένα διακριτό σύνολο από διαδικασίες οι οποίες χρειάζονται εξήγηση (Featherstone και Radaelli, 2003), το σχήμα των Bache και Jordan είναι πολύ χρήσιμο. Το σχήμα αυτό κατηγοριοποιεί τον εμπρόθετο «άμεσο εξευρωπαϊσμό» από τον ακούσιο «έμμεσο» εξευρωπαϊσμό, και τον «εθελοντικό» από «καταναγκαστικό» εξευρωπαϊσμό. Στην προσπάθεια να τοποθετηθεί, το ζήτημα της απελευθέρωσης των μεταφορών στο συγκεκριμένο σχήμα, διαπιστώνεται κατόπιν της παραπάνω ανάλυσης πως αποτέλεσε μια πολιτική που επιβλήθηκε άμεσα και καταναγκαστικά, λόγω της φύσης των μνημονίων αλλά και της καθυστέρησης της χώρας να συμβαδίσει με τις ευρωπαϊκές εξελίξεις, όπως το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων, στην λογική της ενιαίας αγοράς. Η αμεσότητα που χαρακτηρίζει την απελευθέρωση των OEM, αποδεικνύεται από τα σχετικά στενά χρονικά πλαίσια που δόθηκαν στην χώρα προκειμένου να απελευθερώσει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, κάτι που δεν θα συνέβαινε στην περίπτωση που η χώρα ανέτρεπε νωρίτερα το αυστηρά ρυθμιστικό πλαίσιο που αφορούσε τον συγκεκριμένο κλάδο ή στην περίπτωση που η χώρα δεν αναγκαζόταν να δανειστεί χρήματα προκειμένου να αποφύγει την χρεοκοπία. Επιπροσθέτως, η καταναγκαστική φύση του εξευρωπαϊσμού που αφορά τις OEM, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ανάγκη της χώρας για δανειοδότηση. Προκειμένου, να απελευθερώνονται οι δόσεις των δανείων στην χώρα, η Ελλάδα έπρεπε να εκπληρώνει ορισμένα μέτρα, ένα στοιχείο που έχει ήδη αναφερθεί. Οι Featherstone και Παπαδημητρίου, διαπιστώνουν, πως οι ελληνικές κυβερνήσεις έχουν νιώσει πιέσεις από την πλευρά της ΕΕ, σε πολλούς τομείς στους οποίους έπρεπε να αποδείξουν ότι μπορούν προσαρμοστούν ανάλογα με τις επιταγές της. Αξίζει να σημειωθεί πως αν και επιβλήθηκαν τόσο ήπιοι όσο και αυστηροί περιορισμοί, ακόμα και οι αυστηροί ευρωπαϊκοί περιορισμοί δεν εφάρμοσαν τις επιθυμητές λύσεις στο εσωτερικό της χώρας.¹²⁰

Το άνοιγμα των μεταφορών στον ανταγωνισμό, είναι μια βασική αρχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης την οποία πρεσβεύει σε μεγάλο βαθμό. Το άνοιγμα των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ενθαρρύνεται από την Επιτροπή, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της καλύτερης εξυπηρέτησης του κοινού.¹²¹ Τα διάφορα μονοπώλια που υπήρχαν σε

120. Featherstone K. και Παπαδημητρίου Δ., 2010, *Τα όρια του εξευρωπαϊσμού, Δημόσια Πολιτική και μεταρρυθμίσεις στην Ελλάδα*, Κεφάλαιο 2, Η διαδικασία του εξευρωπαϊσμού και το ελληνικό πολιτικό σύστημα, σελ.64, Συμπεράσματα, σελ. 264, Εκδ. Οκτώ, Αθήνα.

121. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2012), *«Στο πλευρό του καταναλωτή-Άνοιγμα των αγορών στον ανταγωνισμό»*, Ανακτήθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο http://ec.europa.eu/competition/consumers/opening_el.html.

τομείς όπως αυτός των μεταφορών έπρεπε να καταργηθούν μέσω της απελευθέρωσης τους. Η διαδικασία αυτή εάν είχε ξεκινήσει κατά την θέσπιση της ενιαίας αγοράς και νωρίτερα του 2006, θα είχε επιτελεστεί με πιο ήπιους μηχανισμούς και σίγουρα δεν θα συναντούσε μεγάλα εμπόδια. Η απελευθέρωση και η αλλαγή νομοθεσίας των οδικών μεταφορών αποτέλεσε ένα από τα ορόσημα της νομοθεσίας της ΕΕ, αναφέρεται σε σχετική αναφορά της ΕΕ. Ειδικότερα, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, από την δεκαετία του 1990, όπως έχει επισημανθεί, προχώρησε σε άνοιγμα της αγοράς των διεθνών οδικών μεταφορών εξαλείφοντας έτσι τους φραγμούς στον ανταγωνισμό. Η επιτυχία του συγκεκριμένου ανοίγματος αποδεικνύεται από την αύξηση του όγκου των οδικών μεταφορών μεταξύ τρίτων κρατών και των ενδομεταφορών-καμποτάζ. Από την άλλη το καμποτάζ, κατέχει μόνο ένα μικρό μερίδιο στις εθνικές μεταφορές των οδικών μεταφορών καθώς αυτές διέπονται από διάφορους νομοθετικούς περιορισμούς. Από την δεκαετία του '90, τα διάφορα εμπόδια άρχισαν να εξαλείφονται μέσω διαδοχικών κανόνων οι οποίοι αφορούν ζητήματα όπως ο καθορισμός των μέγιστων διαστάσεων και των μέγιστων βαρών ορισμένων τύπων οχημάτων, το μορφότυπο των αδειών οδήγησης, τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων και τα ελάχιστα πρότυπα εκπαίδευσης των οδηγών. Θέματα όπως τα ωράρια εργασίας των μεταφορέων, υπήρξαν από τα πλέον ευαίσθητα καθώς τα κράτη μέλη είχαν διαφορετική εργασιακή φιλοσοφία και νομοθεσία.¹²² Αξίζει να σημειωθεί πως, ο τομέας των μεταφορών και των OEM, ειδικότερα, δεν εμπεριεχόταν στην οδηγία 2006/123 σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά.¹²³

Συμπερασματικά, η χώρα είχε διατηρήσει ένα αναχρονιστικό πλαίσιο το οποίο δεν συμβάδιζε με τις ευρωπαϊκές εξελίξεις. Μια διαδικασία απελευθέρωσης στην ΕΕ είχε ξεκινήσει ακόμα από την δεκαετία του 1990, και επισφραγίστηκε από την οδηγία 96/26 που εισήγαγε ένα νέο πλαίσιο για τις OEM ειδικά όσον αφορά τις προϋποθέσεις εισόδου στο επάγγελμα. Εντός της Ελλάδας, οι κυβερνήσεις φαίνεται πως αναφέρονταν στην απελευθέρωση του κλάδου, κάτι που ωστόσο, όπως φάνηκε, δεν πέρασε στην πράξη και αναβαλλόταν διαρκώς, έως ότου η χώρα αναγκάστηκε να επιβάλλει την απελευθέρωση των OEM σε σύντομο χρονικό διάστημα, προκειμένου να εξασφαλίσει την δανειοδότηση από τους θεσμούς. Ακόμα, παρατηρείται μια μεταβολή της αντιμετώπισης της ΕΕ απέναντι στο θέμα των OEM.

122. Η ευρωπαϊκή ένωση με απλά λόγια: Μεταφορές. (2014), Europa.eu. Ανακτήθηκε 17 Ιουνίου 2017 από ιστοσελίδα: https://europa.eu/european-union/topics/transport_el.

123. Οδηγία 2006/123/EK, «Σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά», Ανακτήθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32006L0123>.

Ειδικότερα, η Ένωση ξεκίνησε την διαδικασία της απελευθέρωσης με ήπιους μηχανισμούς εξευρωπαϊσμού ή έστω ηπιότερους πχ με τις οδηγίες ή την Λευκή βίβλο. Ωστόσο με τα χρόνια υπήρξε μια θεμελιώδης μεταβολής προς αυστηρότερους μηχανισμούς όπως οι κανονισμοί και στην περίπτωση της Ελλάδας τα μνημόνια.

2.1 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Ουσιώδης υπήρξε και η μελέτη του εξευρωπαϊσμού όσον αφορά την απελευθέρωση των OEM. Εξαιτίας της αργοπορίας της Ελλάδας να εναρμονιστεί με τις ευρωπαϊκές επιταγές σχετικά με την αγορά των μεταφορών και ειδικά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αρχικά χρησιμοποιήθηκαν σκληροί μηχανισμοί εξευρωπαϊσμού ενώ πολλαπλοί ενδιάμεσοι παράγοντες παρατηρήθηκαν στο εθνικό επίπεδο.

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάστηκε εάν ο εξευρωπαϊσμός, που παρατηρείται στο ζήτημα της απελευθέρωσης ήταν «αναγκαστικός». Το συγκεκριμένο ζήτημα αποτελεί και μια από τις υποθέσεις της εργασίας και ένα από τα βασικότερα ερωτήματα τα οποία καθοδήγησαν την εργασία κατά την συγγραφή της. Πράγματι, φαίνεται πως η έννοια του αναγκαστικού εξευρωπαϊσμού βρίσκει εφαρμογή στον συγκεκριμένο κλάδο. Αυτό συμβαίνει, διότι ο εξευρωπαϊσμός που παρατηρείται στο ζήτημα της απελευθέρωσης των OEM σχετίζεται άμεσα με τα μνημόνια. Τυπότεστιν, κάθε φορά που η χώρα υλοποιεί τα λεγόμενα προαπαιτούμενα, λόγω χάρη το άνοιγμα του κλάδου των OEM, τότε λαμβάνει ακόμα μια χρηματική δόση, από τα δάνεια τα οποία υπέγραψε να λάβει. Η διαδικασία αυτή θυμίζει σε πολλά σημεία, τον μηχανισμού του τύπου «καρότο και μαστίγιο». Εάν δηλαδή η Ελλάδα, επιτυγχάνει τους στόχους που έχουν θέσει οι δανειστές, τότε «επιβραβεύεται» ενώ στην περίπτωση που δεν τα καταφέρει τότε «επιπλήττεται» και έχει κυρώσεις.

Η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελματών ήταν μια μνημονιακή επιταγή, η οποία έπρεπε να είχε γίνει στα πλαίσια της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς για χάρη του υγιούς ανταγωνισμού. Ειδικά, ο κλάδος των μεταφορών έχει έναν ουσιώδη και εξαιρετικά σημαντικό ρόλο στην ευρωπαϊκή αγορά αλλά και στις αντίστοιχες εθνικές και η ύπαρξη υγιούς ανταγωνισμού και ποιοτικών υπηρεσιών είναι βασική προτεραιότητα. Δεδομένου ότι δεν λειτούργησαν οι ήπιοι και έμμεσοι μηχανισμοί εξευρωπαϊσμού τα προηγούμενα χρόνια τελικά ο εξευρωπαϊσμός πήρε έναν τελείως διαφορετικό χαρακτήρα. Ο εξευρωπαϊσμός, μάλιστα, χαρακτηρίστηκε «αναγκαστικός», εξευρωπαϊσμός με το ζόρι, και «uber» εξευρωπαϊσμός.

Κεφάλαιο 3^ο

Οι ομάδες συμφερόντων και η απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ομάδες συμφερόντων ή ομάδες πίεσης, ονομάζονται οι ομάδες αυτές που αν και λειτουργούν εξω-κυβερνητικά επιδιώκουν την άσκηση επιρροής στην δημόσια πολιτική. Οι ομάδες συμφερόντων, δεν ασκούν πάντα άμεση πολιτική στις κυβερνήσεις ωστόσο συχνά δημιουργούν κορυφαίες συνομοσπονδίες εργαζομένων και εργοδοτών. Αυτοί οι συνασπισμοί εκπροσωπούν τα συμφέροντά τους στην κυβέρνηση και συμμετέχουν ενεργά στην διαπραγμάτευση γενικών πολιτικών. Στο δημοκρατικό πλαίσιο, αυτό το σύστημα του *κορπορατισμού*, συνοψίζεται ως «*το σύστημα των κοινωνικών εταίρων*». Έτσι δηλώνεται μια σχέση ανάμεσα στο κράτος και τις ομάδες συμφερόντων κατά την οποία πολλές σημαντικές αποφάσεις για εσωτερικά ζητήματα διαμορφώνονται αφού έχουν ολοκληρωθεί συζητήσεις με εκπροσώπους των ομάδων αυτών.¹²⁴

Ο κορπορατισμός αναφέρεται στον τρόπο που ενσωματώνονται οι ομάδες συμφερόντων στην διαδικασία λήψης αποφάσεων και στην υιοθέτηση δημόσιας πολιτικής μετριάζοντας έτσι την σύγκρουση μεταξύ κεφαλαίου και εργασίας, αναφέρουν οι Λαδή και Νταλάκου. Ένας από τους κύριους εκπροσώπους του κορπορατισμού, ο Schmitter, ορίζει τον κορπορατισμό ως «*ένα σύστημα διαμεσολάβησης, στο οποίο τα συστατικά στοιχεία είναι οργανωμένα σε ένα περιορισμένο αριθμό ξεχωριστών, υποχρεωτικών, μη ανταγωνιστικών, ιεραρχικά οργανωμένων και λειτουργικά διαχωρισμένων κατηγοριών*». Αυτές οι κατηγορίες, αναγνωρίζονται ως εξουσιοδοτημένες από το κράτος. Είναι αλήθεια, πως ο κορπορατισμός επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την ανάλυση της δημόσιας πολιτικής στην Ελλάδα ειδικά σε τομείς όπως η δημόσια διοίκηση και το περιβάλλον, όπου διερευνήθηκε ο ρόλος και ο χαρακτήρας των υπαρχόντων ομάδων συμφερόντων και συνδικαλιστικών οργανώσεων καθώς και η επιρροή τους.

Η περαιτέρω διερεύνηση του μοντέλου του κορπορατισμού που υπάρχει στην Ελλάδα, είναι ένα ακόμα ενδιαφέρον θέμα. Ο κρατικός κορπορατισμός είναι η θέση που εκπροσωπεί ο Μαυρογορδάτος. Στην περίπτωση αυτή υπάρχει ένας ισχυρός έλεγχος του κράτους πάνω στα οργανωμένα συμφέροντα. Ο λαϊκισμός επιπλέον φαίνεται πως παίζει έναν ουσιώδη ρόλο καθώς, τουλάχιστον μέχρι την δεκαετία του '90, οι συνδικαλιστικοί φορείς γίνονται έρμαιο των πολιτικών κομμάτων και λειτουργούσαν ως «*ιμάντες μεταβίβασης*» της κομματικής γραμμής. Σύμφωνα με τον Παγουλάτο, ο κρατικός παρεμβατισμός λειτούργησε κατά την περίοδο του

124. Hague R. and Harrop M. (2011), *Συγκριτική Πολιτική και Διακυβέρνηση*, 2^η Έκδοση, Κεφάλαιο 12, Ομάδες Συμφερόντων, σελ.411,415,417, Εκδ. Κριτική, Αθήνα.

αναπτυξιακού κράτους, εισάγοντας έτσι την έννοια του πλουραλισμού της παρεντέλας (parental pluralism). Ο «εξαρθρωμένος κορπορατισμός», αποτελεί ένα ακόμα μοντέλο κορπορατισμού όπου τονίζει την ισχυρή διαμεσολαβητική απόδοση των οργανωμένων συμφερόντων. Η συγκεκριμένη περίπτωση περιγράφει το συνδυασμό ενός συνόλου κορπορατιστικών οργανωτικών χαρακτηριστικών όπου κυριαρχεί η πολιτική κατεύθυνση, δεν υπάρχει δυνατότητα διάχυσης ενώ επιπλέον παρατηρείται μια αδυναμία διαπραγμάτευσης κοινωνικών συμβάσεων, αναφέρεται χαρακτηριστικά στο βιβλίο *«Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής»*.¹²⁵

Όσον αφορά, τον κλάδο των OEM, φαίνεται πως το κράτος κλείνοντας το επάγγελμα το 1971, εγκλωβίστηκε το ίδιο σε έναν φαύλο κύκλο όπου μια κατά τ' άλλα ελεύθερη επιλογή έγινε μια κατά παραχώρηση δημόσια υπηρεσία. Για 35 περίπου χρόνια, το επάγγελμα των οδικών εμπορευματικών μεταφορέων, παρέμεινε κλειστό γιατί από την μία οι ανά τα χρόνια εκτιμητικές επιτροπές δεν αποφάσιζαν για την έκδοση νέων αδειών, από την άλλη οι μεταφορείς υποστήριζαν πως το υπάρχον επιτρεπόμενο tonnage (οι τόνοι που μπορεί κάθε ΦΔΧ να μεταφέρει), υπερκάλυπτε τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας και εναντιώνονταν στην είσοδο νέων μεταφορέων στο επάγγελμα. Μάλιστα σε συνέντευξη με τον κ. Κενανίδη υπογραμμίστηκε η δυναμικότητα των εισαγωγών και εξαγωγών που γινόταν από Έλληνες μεταφορείς. Πολλές φορές οι διάφοροι φορείς (ακόμα και νομαρχίες) έδιναν αμφίβολα στοιχεία σχετικά με τους υπάρχοντες μεταφορείς κάτι που οδήγησε στην έλλειψη βασικών στοιχείων για το επάγγελμα, σε αντίθεση με άλλους κλάδους όπου υπήρχαν αναλυτικά μητρώα. Οι 33.000 άδειες που υπήρχαν επαναγοράζονταν σε υπερβολικά υψηλές τιμές ενώ το γεγονός ότι αυξήθηκε ο αριθμός των αδειών κατακόρυφα κατά την δικτατορία αλλά και κατά την μεταπολίτευση προκαλεί ορισμένες εύλογες απορίες σχετικά με το πως αποκτήθηκαν αυτές οι άδειες. Βάσει στοιχείων που συνεκτιμήθηκαν αλλά και της συνέντευξης της συγγραφέως με τον κ. Κενανίδη, υπολογίζεται ότι από 17.000 οι άδειες μετά το 1974 έφτασαν τις 33.000. Ένα εξαιρετικά σημαντικό σημείο που επέφερε κατακερματισμό στον κλάδο, ήταν ο διαχωρισμός που έγινε το 1976 μεταξύ των αδειών για ΦΔΧ, σε διεθνείς, νομαρχιακές, εθνικές και ειδικής κατηγορίας (βλ. βυτιοφόρα). Η συγκεκριμένη κατηγοριοποίηση είχε ως αποτέλεσμα αφενός την δυσκολία του νομοθέτη να καλύψει εις βάθος κάθε μία από αυτές, κάτι που είχε ως αποτέλεσμα την αλληλοεπικάλυψη της νομοθεσίας. Αφετέρου, επέδωσε ένα επιπλέον επίπεδο πολυπλοκότητας στο ήδη περίπλοκο πλαίσιο και «ουσιαστικά έκλεισε το επάγγελμα», όπως

125. Λαδής Σ. και Νταλάκου Β.,(2010), *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής*, Κεφάλαιο 6 σελ. 61-64, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα.

ανέφερε ο κ. Κενανίδης. Για ακόμα μία φορά, επανέρχεται στο προσκήνιο το ζήτημα των βυτιοφόρων. Υπολογίζεται πως με τον διαχωρισμό τους σε ξεχωριστή κατηγορία αλλά και την απαγόρευση μετατροπής ενός απλού ΦΔΧ σε βυτιοφόρο το 1976, ο αριθμός των βυτιοφόρων έφτασε περίπου τα 700. Δεν είναι τυχαίο πως το ατυχές αυτό γεγονός χαρακτηρίστηκε από πολλούς θεσμούς και εμπλεκόμενους με το θέμα, ως καρτέλ. Το καθεστώς το οποίο δημιουργήθηκε αιχμαλώτισε το κράτος αλλά και τους ίδιους τους μεταφορείς οι οποίοι έφταναν πολλές φορές να αγοράζουν τις άδειες για ΦΔΧ παίρνοντας δάνεια ή ακόμα βάζοντας σε υποθήκη τις κατοικίες τους.

Ο τομεακός κορπορατισμός, φαίνεται πως περιγράφει σε μεγάλο βαθμό τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού κοινωνικό-πολιτικού πλαισίου, αναφέρεται χαρακτηριστικά στο «*Ελληνική Διοίκηση και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση*». Παρατηρείται λοιπόν, πως υπάρχει ένα φαινομενικά υπερτροφικό κράτος το οποίο ωστόσο είναι αδύναμο. Αναφορικά, με την κοινωνία των πολιτών, εμφανίζεται αδύναμη προς τις ενδιάμεσες συσσωματώσεις αλλά και την συλλογική οργάνωση των συμφερόντων, καταλήγουν οι Μαυρογορδάτος, Ζαρμπαλούκος και Σωτηρόπουλος. Από την άλλη, προκύπτει μια απρόσμενη επιρροή, που οφείλεται στο βάρος των πελατειακών σχέσεων οι οποίες καταλήγουν να «υφαίνουν» το πλαίσιο μεταξύ κράτους και κοινωνίας. Η κατάσταση αυτή, ήτοι ο συνδυασμός του τομεακού κορπορατισμού με τον κατακερματισμό των συμφερόντων των αποφάσεων που αποτελεί το αποτέλεσμα της πελατειακής παράδοσης, φαίνεται πως ευδοκimeί στην χώρα, εδώ και δεκαετίες, εν τέλει υπονομεύει κάθε απόπειρα εξορθολογισμού της πολιτικής. Μολαταύτα, η Ελλάδα αποτελεί μέρος της ΕΕ και αυτό σημαίνει πως καλείται να συγκλίνει και να συμμορφώνεται σε διάφορους τομείς και με τις διάφορους κανόνες και παρόμοιες υποχρεώσεις. Η ανικανότητα του κράτους να εκπληρώσει την ρυθμιστική του λειτουργία είναι εμφανής. Αναφορικά με τις τομεακές πολιτικές, όπως αυτή που αφορά των κλάδο των OEM, αυτές αποτελούν ένα είδος κρατικής παρέμβασης και έχουν ως βασικό στόχο τον συμβιβασμό της αναπαραγωγής δεδομένου τομέα δραστηριοτήτων με ευρύτερους στόχους που αφορούν την αναπαραγωγή της κοινωνίας εν συνόλω, αναφέρεται χαρακτηριστικά από τους Jobert και Muller. Τουτέστιν, οι διάφορες κοινωνικο-επαγγελματικές ομάδες καταφέρνουν να αναπτύξουν με τα αντίστοιχα τμήματα της διοίκησης, στενές σχέσεις υποστήριξης, φαινόμενο που οδηγεί σε αυτό που λέγεται «συμβίωση», «εκπροσώπηση», «λανθάνων κορπορατισμός», «τομεακός κορπορατισμός». ¹²⁶ Η πρόδηλη πολυπλοκότητα του ζητήματος δεν μπορεί να αμφισβητηθεί.

126. Σπανού Κ. (2001), *Ελληνική Διοίκηση και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση*, Κεφάλαιο 6, Η Ρυθμιστική Ικανότητα του Κράτους, σελ. 174-177, Αθήνα.

Η νεοκορπορατιστική προσέγγιση φαίνεται πως μπορεί να αποτελέσει την ερμηνευτική βάση του σύνθετου χαρακτήρα που παρουσιάζουν οι σχέσεις μεταξύ της κυβέρνησης και των διάφορων συνδικάτων. Προϋπόθεση για την ύπαρξη της συγκεκριμένης ερμηνευτικής προσέγγισης, είναι ένας μικρός αριθμός οργανώσεων που έχουν το μονοπώλιο της αντιπροσώπευσης στον δικό τους τομέα. Αυτές οι οργανώσεις, καταφέρνουν να ενσωματωθούν στην διαδικασία λήψης αποφάσεων και ορίζονται συνυπεύθυνοι εταίροι. Ο ρόλος αυτών των φορέων φαίνεται πως άλλαζε ανά τις δεκαετίες και ανάλογα με τις πολιτικές συγκυρίες. Για παράδειγμα, ο «κρατικός κορπορατισμός» του Παγουλάτου, που έχει αναφερθεί παραπάνω, υποστηρίζεται πως αφορά την προ του 1974 περίοδο του «αναπτυξιακού κράτους».

Την δεκαετία του 1990, λόγου χάρη, ο Παγουλάτος υποστηρίζει πως η κυβερνητική και κομματική παρέμβαση στην οργάνωση και τη δραστηριότητα των συνδικαλιστικών οργανώσεων ήταν χαλαρή καθώς τα συνδικάτα απέκτησαν μεγαλύτερη οικονομική αυτονομία ενώ η ΓΣΕΕ για παράδειγμα, απέκτησε πολιτική αυτονομία και οι συλλογικές διαπραγματεύσεις απελευθερώθηκαν. Η μελέτη του κορπορατισμού στην Ελλάδα, υποδηλώνει έναν εξαρθρωμένο ή ασυνάρτητο χαρακτήρα στην διαδικασία διαμεσολάβησης συμφερόντων που οφείλεται στην διάρθρωση των συγκρούσεων. Η έλλειψη συντονισμού και συναίνεσης δίνουν την θέση τους στον ανταγωνισμό και την δυσπιστία. Η σύγκρουση που δημιουργείται, οφείλεται και στον τρόπο αντιπροσώπευσης στο εσωτερικό των κυριότερων οργανώσεων. Φαίνεται, δηλαδή, πως η εσωτερική αντιπροσώπευση στις ομοσπονδίες των συνδικάτων αλλά και εργοδοτών, μεροληπτεί υπέρ συγκεκριμένων ομάδων.¹²⁷

Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το 2010, αντιμέτωπη με μια πληθώρα μεταρρυθμίσεων, υποστήριξε πως αψηφούσε σε κάθε περίπτωση το πολιτικό κόστος που θα προέκυπτε. Ο κ. Ρέππας, μάλιστα, δεν δίστασε να υπογραμμίσει κατά την συνέντευξη που δόθηκε, πως ανέλαβε την ευθύνη της εξόδου από την συντεχνιακή λογική που επικρατούσε στον τομέα ενώ ταυτόχρονα επιθυμούσε να «χτυπήσει» την πελατειακή πρακτική. Επιπροσθέτως, τόνισε το γεγονός πως η κυβέρνηση, και ειδικά ο ίδιος όσον αφορά τον κλάδο των μεταφορών, κατέπνιξε το βασικό ένστικτο της ψηφοθηρίας ενός κόμματος και δέχτηκε το πλήγμα των ψήφων το οποίο θα πρόκυπτε. Η ύπαρξη πολιτικού κόστους ήταν δεδομένη. Ο Παγουλάτος, στο «*The political economy of forced reform and the 2010 Greek economic adjustment programme*», αναγνωρίζει το γεγονός ότι η Κυβέρνηση του Παπανδρέου, δέχτηκε να αναλάβει το πολιτικό κόστος αλλά βάσει μιας στρατηγικής υπολογισμένου κόστους (calculated risk-taking strategy).

127. Featherstone K. και Παπαδημητρίου Δ. (2010), *Τα όρια του εξευρωπαϊσμού, Δημόσια Πολιτική και μεταρρυθμίσεις στην Ελλάδα*, Κεφάλαιο 3, Οι εσωτερικοί περιορισμοί στις μεταρρυθμίσεις, σελ. 83-86, Εκδ. Οκτώ, Αθήνα.

Η κυβέρνηση, επέλεξε να ξεκινήσει την «εκστρατεία της απελευθέρωσης» με μία από τις λιγότερο δημοφιλής ομάδες, σε σύγκριση με τους δικηγόρους ή τους φαρμακοποιούς, αυτή των οδικών μεταφορέων. Ο Παγουλάτος ακόμα διαπιστώνει πως οι διδαχές που προέκυψαν από την πρώτη αυτή απόπειρα απελευθέρωσης, χρησιμοποιήθηκαν αμέσως μετά όταν η Κυβέρνηση ήρθε αντιμέτωπη με το εργατικό συνδικάτο της ΔΕΗ.¹²⁸

Οι Μητσόπουλος και Πελαγίδης, στην σχετική μελέτη τους με τίτλο «*The 2010 Greek economic crisis and the conditionality programme*», διαπιστώνουν πως υπήρξαν έντονες αντιδράσεις από διάφορες ομάδες συμφερόντων όπως και από κόμματα τα οποία είχαν οφέλη από το προηγούμενο status quo. Το γεγονός ότι ζητήθηκε επιμήκυνση της μεταβατικής περιόδου στα 5 χρόνια, από παράγοντες των μεταφορών αλλά και διάφορα κόμματα της αντιπολίτευσης αναδείκνυε την πολιτική χροιά του συγκεκριμένου αιτήματος. Από την μία η ΕΕ και το ΔΝΤ ζητούσαν την άμεση απελευθέρωση χωρίς καμία μεταβατική περίοδο, ενώ από την άλλη η Κυβέρνηση είχε καταλήξει στα τρία χρόνια, αφού η πενταετής περίοδος δεν είχε γίνει αποδεκτή. Μέσα σε μια πενταετία, η Κυβέρνηση πιθανώς να είχε αλλάξει, και ίσως η επόμενη να ήταν πιο διαλλακτική στα αιτήματα των μεταφορέων. Επιπροσθέτως, οι νομαρχίες, για λόγους αντιπολίτευσης όπως τόνισε ο κ. Ρέππας, δεν επιθυμούσαν να δώσουν στοιχεία σχετικά με τις νομαρχιακές άδειες για ΦΔΧ.

Μολαταύτα, οι αντιδράσεις και τα αιτήματα φαίνεται πως δεν έγιναν δεκτά, προς έκπληξη των αντιδρώντων οι οποίοι ανέμεναν την υποχώρηση των κυβερνώντων στις θέσεις τους. Αξίζει να σημειωθεί, πως το ίδιο το μνημόνιο δεν αποτέλεσε το σχέδιο που θα έλυνε όλα τα προβλήματα της χώρας. Ήταν μια λίστα με προτεινόμενες μεταρρυθμίσεις τις οποίες δεν εξαντλούσε ούτε ήταν τέλεια.¹²⁹ Ακόμα όπως ήδη έχει αναφερθεί, η απορρύθμιση και απελευθέρωση των κλειστών επαγγελματιών ήταν μια βασική θέση της Κυβέρνησης και κάτι το οποίο, όπως συγκεκριμένα αναφέρθηκε στην συνομιλία με τον κ. Ρέππα, είχε ζητηθεί εκ μέρους των κυβερνητικών αρμόδιων από τους θεσμούς της ΕΕ και του ΔΝΤ δεδομένου ότι ήταν ανάγκη να επιτελεστεί σε πολλούς τομείς. Είναι αλήθεια, πως τις δεκαετίες που το επάγγελμα παρέμενε ερμητικά κλειστό είχαν συντελεστεί κοσμογονικές αλλαγές πολιτικά, διοικητικά και ιστορικά. Μεταξύ άλλων, η χώρα είχε εισέλθει στην ΕΟΚ, όπως επίσης και

128. Pagoulatos G., (2012) *The political economy of forced reform and the 2010 Greek economic adjustment programme*, στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha., *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, σελ. 255, σελ.260, Hurst and Company, London.

129. Mitsopoulos M. και Pelagidis Th., (2012) *The 2010 Greek economic crisis and the conditionality programme* στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha., *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, σελ.241., Hurst and Company, London.

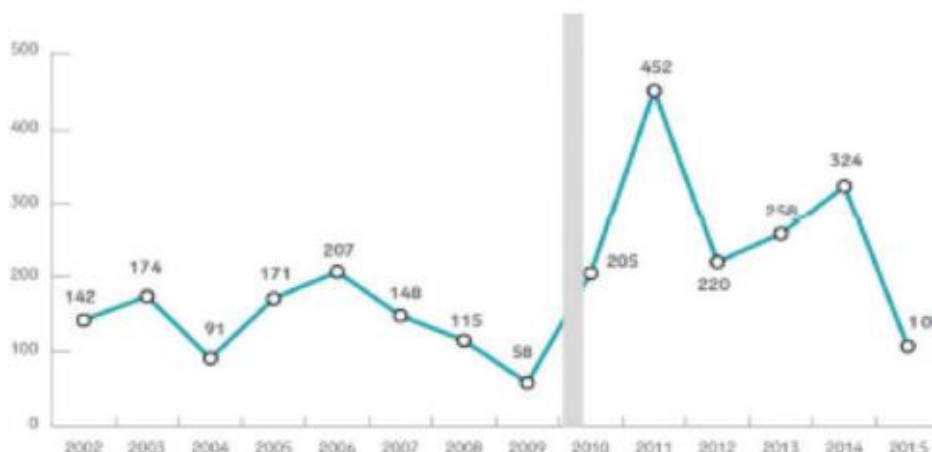
γειτονικές χώρες σαν τη Βουλγαρία, σε συνέχεια της κατάρρευσης του υπαρκτού σοσιαλισμού. Το γεγονός αυτό συνδέεται έμμεσα με την είσοδο Βούλγαρων μεταφορέων στην Ελλάδα, ή ακόμα την μετακίνηση πολλών Ελλήνων μεταφορέων στην Βουλγαρία όπως και με το φαινόμενο του κοινωνικού ντάμπινγκ. Αναμφισβήτητη είναι και η ανάπτυξη και εξέλιξη της τεχνολογίας που αφορά τις μεταφορές. Η είσοδος της έννοιας των logistics αλλά και η αναβάθμιση του οδικού δικτύου ήταν μερικές από τις καταγιγιστικές εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών. Η αλλαγή της αναχρονιστικής νομοθεσίας και ακόμα πιο αναχρονιστικών αντιλήψεων ήταν επιτακτική.

Τόσο εκ μέρους του κ. Ρέππα όσο και του κ. Κενανίδη, υπογραμμίστηκε το γεγονός μιας αρχικά, καλής συνεργασίας που ωστόσο υπονομεύτηκε στην συνέχεια. Δεν πρέπει, όμως, κατά την μελέτη του συγκεκριμένου θέματος να μην λαμβάνεται υπόψιν το πλαίσιο στο οποίο έγινε η συγκεκριμένη μεταρρύθμιση. Η κατάσταση το 2010, ήταν πολύ διαφορετική σε σύγκριση με την σημερινή σε πολλαπλά επίπεδα. Οι διάφορες ομάδες συμφερόντων είχαν συνηθίσει να ικανοποιούν τα αιτήματά τους μέσω των αντιδράσεών τους κάτι που φυσικά το επέτρεπαν οι αντίστοιχες Κυβερνήσεις. Ωστόσο για πρώτη φορά, ο υπέρμετρος προστατευτισμός έπρεπε να αποφευχθεί ενώ επιτακτική ήταν η ανάγκη αλλαγής κουλτούρας. Οι ακραίες αντιδράσεις ήταν ένα συχνό φαινόμενο ενώ σήμερα 7 χρόνια μετά την είσοδο του μνημονίου στην χώρα φαίνεται πως υπάρχει περισσότερη συναινετική λογική και ομοθυμία απέναντι σε μεγάλες αλλαγές και μεταρρυθμίσεις, αναφέρει ο κ. Ρέππας.

Οι μεταρρυθμίσεις, γενικότερα συναντούσαν κατά την εφαρμογή τους μια θεσμική αβεβαιότητα. Πολλές φορές, ακόμα και κατά την περίοδο των μνημονίων, πολλές μεταρρυθμιστικές απόπειρες περιορίστηκαν ή «ουδετεροποιήθηκαν» καθώς συνάντησαν την αντίσταση πολλών ομάδων πίεσης προτού καν φτάσουν στα στάδια της εφαρμογής. Ως αποτέλεσμα, οι κυβερνήσεις έρχονταν σε σύγκρουση με τις διάφορες οργανωμένες οντότητες όπως οι συντεχνίες. Έτσι, προκειμένου να αποφύγουν τις αρνητικές επιδράσεις στην δημοτικότητα τους, οι κυβερνήσεις προσπαθούσαν να μετριάσουν το αρνητικό αυτό αποτέλεσμα με διάφορες μεταβατικές διατάξεις, εξαιρέσεις ad hoc ή ακόμα και παραμελώντας την διαδικασία της εφαρμογής. Την περίοδο των μνημονίων, παρατηρούνται πολλές νομοθετικές τροπολογίες και αντίστοιχες διευθετήσεις που προέκυψαν χάρις την στενή σχέση συμβίωσης του κράτους με τις ομάδες πίεσης κάτι που αποτυπώνεται στο διάγραμμα κάτω.¹³⁰

130. Christodoulakis N., Hellenic Observatory of LSE, (2017), *Sisyphus vs. Ulysses: Reform failure and the need of a new policy framework for Greece*, στο Spyros Economides, *Greece: Modernization and Europe 20 years on*, σελ. 54-63, Hellenic Observatory, London School of Economics and Political Science.

Number of "Transitional Arrangements" in Law-making



Διάγραμμα 7: «Αριθμός μεταβατικών ρυθμίσεων στην νομοπαραγωγική διαδικασία, Σωτηρόπουλος και Χριστόπουλος, 2016.

3.1 Οι ομάδες συμφερόντων του ελληνικού κλάδου μεταφορών.

Στην παρούσα ενότητα θα γίνει μια αποτίμηση των ομάδων συμφερόντων των ΟΕΜ που λειτουργούν στην χώρα και άσκησαν πίεση κατά την ταραχώδη περίοδο του 2010, και όχι μόνο. Σύμφωνα με σχετικά στοιχεία του 2014, μετρούνται 8 ομάδες τέτοιου είδους. Με τυχαία σειρά, πρώτη ομοσπονδία είναι η Ομοσπονδία Θεσσαλίας Κεντρικής Ελλάδας και Δυτικής Μακεδονίας με πρόεδρό της τον κ. Τζιμοράγκα Βασίλειο. Δεύτερη, είναι η Ευβοϊκή Ομοσπονδία Ιδιοκτητών ΦΔΧ με πρόεδρο τον κ. Καρκαλή Θεόφιλο. Εν συνεχεία, υπάρχει η ΠΟΕΜΙΦΑ, δηλαδή η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων με πρόεδρό της τον κ. Μελικιάν Δημήτριο, και η Ομοσπονδία Καραγωγέων Ελλάδος με πρόεδρο τον κ. Κασαγιάννη Παναγιώτη. Πέμπτη ομοσπονδία είναι η ΟΦΑΕ με πρόεδρο της τον κ. Κενανίδη Απόστολο και έκτο το ΠΣΧΕΜ, ήτοι το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Μεταφορών με πρόεδρό της τον κ. Σκουλικίδη Πέτρο. Τέλος, υπάρχει η ΟΦΑΒΕ, η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Βορείου Ελλάδας, με πρόεδρο τον κ. Παντελίδη Δημήτριο και η Ομοσπονδία Κεντρικής Ελλάδος, Δυτικής Στερεάς και Πελοποννήσου με πρόεδρο την κα. Αντωνίου Νούλα.¹³¹ Όλες οι ομοσπονδίες αποτελούνται από πρωτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δηλαδή σωματεία.

Αξίζει να δοθούν πληροφορίες για ορισμένες από τις οργανώσεις, δεδομένου ότι δεν έχουν όλες σχετικό ενημερωτικό ιστότοπο. Στο σχετικό site της ΠΟΕΜΙΦΑ, αναφέρεται πως μετά από μια πετυχημένη πορεία τριών χρόνων του σωματείου Αθηνών «Ο Άγιος

131. ΠΣΧΕΜ (2014), *Δελτίο Τύπου 16 Φεβρουαρίου 2014*, Ανακτήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/omospondies-odikon-emporevmatikon-metaforon/>.

Παντελεήμων», οι ιδρυτές του αποφάσισαν να δημιουργήσουν την ομοσπονδία το 1978. Σκοπός της είναι η ενημέρωση των μελών αλλά και η ανάδειξη των προβληματισμών τους. Ακόμα σημειώνεται πως στοχεύει στην διεκδίκηση των δικαιωμάτων των μελών της από τους αρμόδιους φορείς. Αποτελείται από 8 σωματεία.¹³²

Η επόμενη Ομοσπονδία, η ΟΦΑΕ, αποτελεί μια δευτεροβάθμια επαγγελματική οργάνωση με έδρα την Αθήνα, και υποκατάστημα στην Θεσσαλονίκη. Εκπροσωπεί αυτοκινητιστές οδικών εμπορευματικών μεταφορών όλων των ειδών καθώς και επιβατικών μεταφορών που διενεργούνται από τουριστικά λεωφορεία δημόσιας χρήσης. Αναφέρεται, πως η ΟΦΑΕ έχει αναπτύξει έντονη και πολυσχιδή δραστηριότητα σε όλους τους τομείς των οδικών μεταφορών ενώ επιπλέον, αποτελεί έναν επίσημο εκπρόσωπο όλων των Ελλήνων Αυτοκινητιστών Εθνικών και Διεθνών Εμπορευματικών και Επιβατικών Μεταφορών. Με αυτόν τον τρόπο, όπως σημειώνεται, προάγει και υποστηρίζει τις θέσεις των μελών της σε όλους τους τομείς ενώ παράλληλα συμμετέχει σε εθνικές και διεθνείς πρωτοβουλίες προκειμένου να μελετηθούν προβλήματα που τους απασχολούν με απώτερο σκοπό την υποστήριξη και προβολή επαγγελματικών και τεχνικών προτάσεων με σκοπό την προαγωγή της εθνικής και διεθνούς διαμεταφοράς. Μεταξύ άλλων, η ΟΦΑΕ εμπλέκεται σε δραστηριότητες όπως την συμβολή, διαμόρφωση, συμπλήρωση, τροποποίηση, απλοποίηση ενοποίηση και βελτίωση της νομοθεσίας, των κανονισμών και των πρακτικών που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές, τις τελωνειακές διαδικασίες και την οδική ασφάλεια όπως και με την βελτίωση των συνθηκών άσκησης. Αξίζει να σημειωθεί πως η ΟΦΑΕ, είναι από τις πλέον αναφερόμενες ομοσπονδίες στην σχετική ειδησεογραφική βιβλιογραφία. Η ομοσπονδία είναι μια δευτεροβάθμια επαγγελματική οργάνωση η οποία ιδρύθηκε το 1936 με την απόφαση 2239/1936 του Πρωτοδικείου Αθηνών.¹³³

Το ΠΣΧΕΜ, ιδρύθηκε το 1948 και αποτελεί μια δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση ιδιοκτητών φορτηγών δημόσιας χρήσης εθνικών μεταφορών. Εκπροσωπεί 106 σωματεία και περίπου 18.000 αυτοκινητιστές. Αναφέρεται, στον σχετικό ιστότοπο πως στο ΠΣΧΕΜ, έχει ανατεθεί από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων, η ταυτοποίηση όλων των φορτηγών δημόσιας χρήσης της χώρας όπως και των Ιδιοκτητών τους μέσω του Ηλεκτρονικών Αναγνώσιμων Σημάτων.

132. ΠΟΕΜΙΦΑ, (2017) *Ιστορία και Σκοπός της ΠΟΕΜΙΦΑ*, Ανακτήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <https://poemifa.weebly.com/>.

133. ΟΦΑΕ (2017), *Ιστορία και σκοπός*, Ανακτήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://ofae.gr/el/omospondia/istoria-kai-skopos/>.

Βασικός στόχος του ΠΣΧΕΜ, είναι να αναβαθμιστεί σε επίσημη τριτοβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση. Αντικείμενο και σκοπός του πανελλήνιου συνδικάτου είναι η διαφύλαξη, η μελέτη και προαγωγή των κοινών οικονομικών, κοινωνικών και επαγγελματικών συμφερόντων των μελών του, στα πλαίσια της εξυπηρέτησης του κοινωνικού συνόλου. Απευθύνεται σε δημόσιες αρχές, οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και συνδικαλιστικές οργανώσεις εσωτερικού και εξωτερικού όπως και εκπροσώπους διαφόρων κοινωνικών ομάδων για ζητήματα που απασχολούν τα μέλη του αλλά και την ίδια την κοινωνία. Τέλος, το ΠΣΧΕΜ, συνεργάζεται με την Κυβέρνηση προκειμένου να διαμορφωθεί η ποιοτική αναβάθμιση των ΟΕΜ, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται. Το ΠΣΧΕΜ, αποτελεί άλλη μια οργάνωση που αναφέρεται σε πολλές περιπτώσεις σε ειδησεογραφικό υλικό.¹³⁴

Οι ομάδες συμφερόντων του κλάδου των μεταφορών συναντώνται στην λογική γενικών συνελεύσεων όπου συνομιλούν για ζητήματα που απασχολούν τον κλάδο τους. Ωστόσο παρατηρήθηκε πως οι συνελεύσεις των ομοσπονδιών δεν χαρακτηρίζονταν πάντα από απαρτία των συνεργαζόμενων ομάδων του κλάδου. Για παράδειγμα, σε σχετική συνέλευση τον Φεβρουάριο του 2016, δύο ομοσπονδίες, η ΟΦΑΕ και η Ομοσπονδία Ιδιοκτητών ΔΧ Φορτηγών Δυτικής Ελλάδος και Πελοποννήσου δεν συμμετείχε. Αξίζει να σημειωθεί πως στην συγκεκριμένη συνέλευση οι συνεργαζόμενες ομοσπονδίες κατέληξαν σε αποφάσεις όπως η απεργία που θα γίνει την περίοδο δημοσιοποίησης του κειμένου του ασφαλιστικού νομοσχεδίου, τον ορισμό κεντρικού συντονιστικού οργάνου το οποίο θα οργανώσει τον απεργιακό αγώνα, όπως επίσης θα επικοινωνήσει με τα αρμόδια υπουργεία προκειμένου να διεκδικηθούν τα αιτήματα του κλάδου και τέλος την αποπομπή των ομοσπονδιών της ΟΦΑΕ αλλά και της Ομοσπονδίας Δυτικής Ελλάδος Κεντρικής Στερεάς και Πελοποννήσου οι οποίες, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο δελτίο τύπου, *διαχώρισαν την θέση τους από τις συντονισμένες ενέργειες όλων των συνδικαλιστικών οργανώσεων του κλάδου, αποδεικνύοντας με πλέον ηχηρό αλλά και ταυτόχρονα θλιβερό τρόπο την μηδαμινή απήχηση τους στην βάση του κλάδου.*¹³⁵

Την ίδια περίοδο η δυσχερής σχέση μεταξύ των ομοσπονδιών, αποδεικνύεται και από σχετική επιστολή της ΟΦΑΕ στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ειδικότερα, στην συγκεκριμένη επιστολή η ΟΦΑΕ και η Ομοσπονδία Φορτηγών αυτοκινήτων Εθνικών

134. ΠΣΧΕΜ, *Ιστορικό*, Ανακτήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/istoriko/>.

135. ΠΣΧΕΜ (2016), *Δελτίο τύπου Συνεργαζόμενων Ομοσπονδιών Κλάδου ΦΔΧ- 14 Φεβρουαρίου 2016*, Ανακτήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/wp-content/uploads/2016/02/DELTOTYPOU.pdf>.

Μεταφορών Δυτικής Ελλάδος, Κεντρικής Στερεάς και Πελοποννήσου, έθεσαν υπόψη του υφυπουργού το γεγονός ότι οι δύο ομοσπονδίες δεν υπέγραψαν σχετικό έγγραφο το οποίο υπεγράφη με τον τίτλο «Ομοσπονδίες του Κλάδου Φορτηγών Αυτ/των Δ.Χ.». Οι καταγγέλλουσες ομοσπονδίες υπογράμμισαν το γεγονός πως το ΠΣΧΕΜ *σφετερίζεται την συνδικαλιστική εκπροσώπηση του χώρου των αυτοκινητιστών*, κάτι που μάλιστα έχει καταγγελλθεί τόσο στον Υπουργό Μεταφορών όσο και στα Δικαστήρια.¹³⁶

Τα δύο όργανα, ΟΦΑΕ και ΠΣΧΕΜ, είχαν αντιπαραθέσεις και κατά τα προηγούμενα έτη. Για παράδειγμα, με δελτίο τύπου το ΠΣΧΕΜ τον Ιούλιο του 2014 υπογράμμισε την επιθυμία της ΟΦΑΕ για κατάργηση του Ηλεκτρονικού Αναγνώσιμου Σήματος (ΗΑΣ). Οι τόνοι υπήρξαν πραγματικά ανεβασμένοι. Μάλιστα το ΠΣΧΕΜ χαρακτήρισε ακραία και επικίνδυνη την καταγγελία της ΟΦΑΕ για κατάργηση των ΗΑΣ.¹³⁷

Τα παραπάνω γεγονότα, αναδεικνύουν την δύσκολη σχέση που υπάρχει μεταξύ των ομοσπονδιών κάτι που αποδεικνύει και το επιχείρημα περί κατακερματισμού, που ανέφερε ο κ. Κενανίδης στην σχετική συνέντευξη, τόσο όσον αφορά τις απόψεις τους για ορισμένα ζητήματα όσο και την εκπροσώπησή τους στη κεντρική διοίκηση του κράτους.

Οι ομοσπονδίες εκφράζουν τα αιτήματα τους και την άποψή τους πάνω σε θέματα που τους ενδιαφέρουν ή επηρεάζουν τον κλάδο μέσω σχετικών επιστολών προς τα αρμόδια υπουργεία και διευθύνσεις, δελτία τύπου και υπομνήματα. Τα συνδικαλιστικά όργανα των μεταφορέων παραμένουν εξαιρετικά ενεργά στα δημόσια πράγματα, κάτι που φάνηκε από την συμμετοχή τους στην δημόσια διαβούλευση του νομοσχεδίου για την απελευθέρωση των OEM, αλλά και από την συνεχή επικοινωνία τους με το υπουργείο Μεταφορών την επίμαχη περίοδο. Ο κ. Ρέππας και οι συνεργάτες του αξιολόγησαν τα αιτήματα των μεταφορέων, οι οποίοι απέναντι στο ζήτημα της απελευθέρωσης κράτησαν μια σχετικά κοινή στάση, πχ. όσον αφορά το θέμα της απόσβεσης του κεφαλαίου που είχαν δώσει κατά την αγορά των αδειών τους. Η ικανότητα πίεσης των ομάδων συμφερόντων, φαίνεται ωστόσο πως υπήρξε μειωμένη όχι γιατί δεν ήταν αρκετή, αλλά γιατί στην εξίσωση της απελευθέρωσης δεν υπήρχαν μόνο οι εκπρόσωποι των μεταφορέων και το Υπουργείο, αλλά και οι δανειστές οι οποίοι είχαν πολύ συγκεκριμένα αιτήματα από τα οποία δεν μπορούσαν να παρεκκλίνουν. Άλλο ένα εργαλείο που χρησιμοποιούν οι μεταφορείς προκειμένου να εκφράσουν τα αιτήματά τους είναι οι

136. ΟΦΑΕ (2016), *Διευκρινήσεις προς Υφυπουργό Μεταφορών κ.Σγουρίδη σχετικά με επιστολή του ΠΣΧΕΜ από 1/2/2016*, Ανακτήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://ofae.gr/el/nea/communication-ministries/dieykriniseis-pros-yfypoyrgo-metaphoron-ksygoyridi-sxetika-me-epistoli-toy-psxem-apo-122016/>.

137. ΠΣΧΕΜ (2014), *Δελτίο Τύπου- 3 Ιουλίου 2014*, Ανακτήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/apanthsh-sthn-kataggelia-ofae/>.

απεργίες. Πράγματι, το καλοκαίρι του 2010, οι απεργίες πραγματοποιήθηκαν, «παρέλυσαν» όπως αναφέρθηκε την χώρα.

3.2 Η προσέγγιση κόστους οφέλους · εφαρμόζοντας την θεωρία στην πραγματικότητα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Ο James Q. Wilson, στο βιβλίο του «*The politics of regulation*», προσθέτει στην βιβλιογραφία περί ρύθμισης την θεωρητική προσέγγιση της κατανομής κόστους-οφέλους, λέγοντας πως οι δημόσιες πολιτικές που ρυθμίζουν έναν συγκεκριμένο τομέα μπορούν να κατηγοριοποιηθούν βάσει της αντιληπτής κατανομής κόστους-οφέλους. Η κατανομή του οφέλους φαίνεται πως παίζει έναν σημαντικό ρόλο στην έκβαση της εφαρμογής μιας δημόσιας πολιτικής. Το κόστος και όφελος μπορεί να είναι ευρέως κατανεμημένα (όπως πχ. οι φόροι ή η κοινωνική ασφάλιση), ή στενά συγκεντρωμένα. Οι διάφορες εναλλακτικές αναπαρίστανται στις τέσσερις κυρίαρχες καταστάσεις που δημιουργούνται βάσει της διχοτόμησης κόστους-οφέλους.

Η πρώτη περίπτωση αφορά την «Majoritarian politics-Πλειοψηφική πολιτική» όπου το κόστος και το όφελος είναι ευρέως διανεμημένα και η κοινωνία γνωρίζει πως θα κερδίσει κάτι και ταυτόχρονα γνωρίζει πως πρέπει να πληρώσει κάτι για αυτό το όφελος. Οι ομάδες συμφερόντων, έχουν λίγα κίνητρα για να προσκολληθούν ή εναντιωθούν σε τέτοιου είδους πολιτικές ακριβώς γιατί τα οφέλη τους κατανέμονται ίσα σε κάθε μέλος της κοινωνίας.

Η δεύτερη περίπτωση, εμφανίζεται όταν το κόστος και το όφελος είναι συγκεντρωμένα. Η συγκεκριμένη κατηγορία ονομάζεται «Interest group politics- πολιτική των ομάδων συμφερόντων». Στην περίπτωση αυτή, φαίνεται πως ευνοείται μια μικρή ομάδα έναντι κάποια άλλης. Το κοινό, μπορεί να υποστηρίξει την μία ή την άλλη ομάδα καθώς δεν επηρεάζεται ιδιαιτέρως από την ρύθμιση που γίνεται. Να σημειωθεί εδώ πως η συγκεκριμένη κατηγορία φαίνεται πως έβρισκε εφαρμογή στην περίπτωση των βυτιοφόρων πριν την απελευθέρωση.

Η τρίτη περίπτωση, ορίζεται ως «Client politics- Πελατειακή πολιτική». Αυτό που χαρακτηρίζει την συγκεκριμένη κατηγορία είναι το συγκεντρωμένο όφελος και το ευρέως διανεμημένο κόστος. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, είναι μικρές οργανωμένες ομάδες επωφελούνται και έχουν το κίνητρο να κινητοποιηθούν και να δημιουργήσουν lobby.

Στην τέταρτη περίπτωση, μπορεί να διαπιστωθεί πως υπάρχει όφελος σε γενική βάση ενώ το κόστος επιβαρύνει ένα μικρό μέρος της κοινωνίας. Η περίπτωση αυτή ονομάζεται «Entrepreneurial politics-Επιχειρηματική πολιτική» και δίνει το μεγαλύτερο κίνητρο στους ενάντιους της συγκεκριμένης πολιτικής που επρόκειτο να εφαρμοστεί, για να οργανωθούν. Θα μπορούσε να πει κανείς πως η συγκεκριμένη λογική χαρακτηρίζει την απελευθέρωση των OEM. Συγκεκριμένα, η ομάδα των μεταφορέων, ιδιαιτέρως αυτοί που εναντιώνονταν στην

απελευθέρωση και συγκεκριμένα οι ιδιοκτήτες, φαίνεται πως επωμίστηκαν το κόστος υπό την έννοια πως η αξία των αδειών τους οι οποία έφτανε πολλά χιλιάδες ευρώ, εκμηδενίστηκε. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώθηκε και στα πλαίσια των συνεντεύξεων που έγιναν τόσο με τον κ. Κενανίδη όσο και με εκπρόσωπο συνδικάτου εμπορευματικών μεταφορών. Ο βίαιος χαρακτήρας της μεταρρύθμισης κατά την γνώμη τους και η ανεπαρκής προστασία του κράτους κατά την εφαρμογή της μεταρρύθμισης φαίνεται πως ήταν δύο βασικά συμπεράσματα για την επικείμενη περίοδο του 2010. Είναι αλήθεια πως η επαναγορά των 33.000 αδειών που υπήρχαν ήταν μια διαδικασία που το ίδιο το κράτος είχε επιτρέψει κρατώντας κλειστό το επάγγελμα για πολλές δεκαετίες.

Ωστόσο, το όφελος της απελευθέρωσης, βάσει τόσο του πρώτου άρθρου, παράγραφος 1, του νόμου 3887/2010 που τονίζει την προστασία του γενικού συμφέροντος της χώρας αλλά και της δεύτερης παραγράφου όπου αναφέρεται πως οι διατάξεις του νόμου εφαρμόζονται χωρίς διάκριση ως προς την εθνικότητα όσων αιτούνται άδειες. Ο κ. Ρέππας, τόνισε πως η συγκεκριμένη μεταρρύθμιση ήταν κάτι το αυτονόητο, το οποίο παρά το γεγονός ότι βασίστηκε σε μια κουλτούρα διαλόγου και ανοιχτές διαδικασίες συνάντησε εμπόδια καθώς η «συμφιλίωση με την αλήθεια» ήταν δύσκολη ειδικά για τους μεταφορείς. Ωστόσο το γεγονός ότι έπρεπε να δοθεί η δυνατότητα σε κάθε πολίτη που επιθυμεί και καλύπτει τις απαραίτητες προϋποθέσεις να εισέλθει στο επάγγελμα του μεταφορέα με ΦΔΧ αποτέλεσε ένα βασικό όφελος που προέκυψε από την πολιτική της απελευθέρωσης. Ακόμα η προστασία του γενικού συμφέροντος σε συνδυασμό με τις προβλέψεις για καλύτερες και φθηνότερες υπηρεσίες αναδεικνύουν το ευρέως κατανοημένο όφελος που προκύπτει από την συγκεκριμένη δημόσια πολιτική της απελευθέρωσης των OEM.¹³⁸

3.3 Οι κατηγορίες των δημόσιων πολιτικών · εφαρμόζοντας την θεωρία στην πραγματικότητα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η κατηγοριοποίηση των δημόσιων πολιτικών σε είδη αποτελεί μια από τις βασικότερες προσεγγίσεις της δημόσιας πολιτικής. Η διάκριση που αναπτύχθηκε από τον Lowi το 1964, αποτελεί την πλέον πρακτική και χρησιμοποιημένη. Οι κατηγορίες των δημόσιων πολιτικών είναι τέσσερις: (1) διανεμητικές, (2) αναδιανεμητικές, (3) ρυθμιστικές και τέλος (4) αυτορυθμιστικές πολιτικές.

Οι διανεμητικές πολιτικές χαρακτηρίζονται από την διανομή υπηρεσιών και ωφελειών σε συγκεκριμένα τμήματα του πληθυσμού. Αυτά μπορεί να είναι ιδιώτες, ομάδες, νομικά πρόσωπα ή κοινότητες. Οι διανεμητικές πολιτικές μπορούν να έχουν συναρτώνται ωφέλειες ή

138. Wilson J., (1980), *The origins of regulation* στο, *The politics of regulation*, Basic Books, New York, σελ. 364-372.

διάφορες υπηρεσίες σε έναν, λίγους ή ακόμα και πολλούς αποδέκτες. Συνήθως, οι διανεμητικές πολιτικές βασίζονται σε δημόσιους πόρους. Ο Lowi (1964) σημειώνει πως ο όρος διανεμητικός (distributive) μπορεί να αντικατασταθεί με την έννοια της πατρωνίας (patronage). Μάλιστα, τονίζει πως αυτές οι πολιτικές ουσιαστικά δεν αποτελούν δημόσιες πολιτικές αλλά θυμίζουν περισσότερο εξατομικευμένες αποφάσεις (highly individualized decisions). Ωστόσο, εάν τις εξετάσει κανείς συσσωρευτικά τότε μόνο γίνονται εμφανή τόσο τα στοιχεία της δημόσιας πολιτικής όσο και του διανεμητικού της χαρακτήρα. Άλλο ένα χαρακτηριστικό, κατά τον Lowi των διανεμητικών πολιτικών είναι πως οι ηττημένοι και οι νικητές που χάνουν ή επωφελούνται δεν έρχονται σε άμεση αντιπαράθεση. Πράγματι σε μια διανεμητική πολιτική, η ομάδα των ηττημένων δεν μπορεί να οριστεί και να ταυτοποιηθεί με ακρίβεια.

Η δεύτερη κατηγορία δημόσιων πολιτικών, είναι οι αναδιανεμητικές πολιτικές οι πολιτικές δηλαδή που συμπεριλαμβάνουν τις σκόπιμες απόπειρες της πολιτείας να αναδιανέμουν την ευημερία, το εισόδημα, την ιδιοκτησία ή τα δικαιώματα μεταξύ συγκεκριμένων ομάδων των πολιτών. Ο Lowi (1964) επισημαίνει πως οι αναδιανεμητικές πολιτικές προορίζονται για μεγαλύτερες κοινωνικές κατηγορίες, σε σύγκριση δηλαδή με τις διανεμητικές. Ένα παράδειγμα μιας μετριοπαθούς αναδιανεμητικής πολιτικής είναι και το φορολογικό σύστημα. Αλλά παραδείγματα είναι οι διάφορες πολιτικές του κράτους πρόνοιας, όπως πολιτικές για την ανεργία ή την συνταξιοδότηση. Η φύση ενός ζητήματος αναδιανεμητικού χαρακτήρα δεν καθορίζεται από την έκβαση της διαμάχης μεταξύ του εάν είναι όντως διανεμητική πολιτική ή όχι, όσο από τις από τις προσδοκίες σχετικά με τι μπορεί να επιφέρει θετικό ή αρνητικό. Αυτό το στοιχείο είναι και το πιο καθοριστικό, τονίζει ο Lowi. Η απόφαση της κυβέρνησης για την εισαγωγή και υλοποίηση μιας αναδιανεμητικής πολιτικής δεν είναι καθόλου εύκολο εγχείρημα. Αυτό συμβαίνει γιατί μια αναδιανεμητική πολιτική συνεπάγεται την αναδιανομή οικονομικών ή/και θεσμικών πόρων.

Τρίτο είδος δημόσιας πολιτικής σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση του Lowi (1964), είναι οι ρυθμιστικές πολιτικές. Το συγκεκριμένο είδος πολιτικής θέτει περιορισμούς και όρια στην συμπεριφορά των ανθρώπων, περιορίζουν δηλαδή την ελευθερία επιλογής ή/και την ευχέρεια δράσης. Αυτό αποτελεί μια βασική διαφορά από τις διανεμητικές πολιτικές, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση των πόρων που μιας ομάδας ατόμων. Οι ρυθμιστικές πολιτικές, όπως σημειώνει ο Lowi, έχουν συγκεκριμένο αντίκτυπο σε ατομικό επίπεδο. Άλλο ένα χαρακτηριστικό μιας ρυθμιστικής πολιτικής, το οποίο την διαφοροποιεί από τις διανεμητικές, είναι πως βραχυπρόθεσμα μια ρυθμιστική πολιτική συμπεριλαμβάνει την άμεση επιλογή του ποιος θα ωφεληθεί και ποιος θα βρεθεί σε μειονεκτική θέση, χάνοντας κάτι. Τέλος,

ο Lowi παρατηρεί πως οι ρυθμιστικές πολιτικές εντοπίζονται ιδιαιτέρως σε τομεακό επίπεδο (are cumulative largely along sectoral lines, Lowi, 1964: 16).¹³⁹

Τελευταίο είδος δημόσιας πολιτικής είναι οι αυτορρυθμιστικές πολιτικές. Μοιάζουν σε μεγάλο βαθμό με τις ρυθμιστικές πολιτικές, ωστόσο η διαφορά τους έγκειται στο ότι η ίδια η ρυθμιζόμενη ομάδα ασκεί τον έλεγχο. Κύριος σκοπός της είναι να προστατεύσει τα μέλη της αλλά και να προάγει τα συμφέροντά της. Για παράδειγμα, μια ομάδα που ακολουθεί την λογική των αυτορρυθμιστικών πολιτικών είναι οι γιατροί οι οποίοι εκφράζουν τα συμφέροντά τους μέσω του οικείου συλλόγου τους.¹⁴⁰

Η εφαρμογή μιας πολιτικής εξαρτάται άμεσα από το είδος της. Όπως αναφέρθηκε, για παράδειγμα, οι αναδιανεμητικές είναι το δυσκολότερο να εφαρμοστούν. Αντίθετα, οι διανεμητικές πολιτικές φαίνεται πως είναι ευκολότερο να υλοποιηθούν και τέλος οι ρυθμιστικές πολιτικές βρίσκονται κάπου στην μέση της κλίμακας.¹⁴¹

Αξίζει να ερευνηθεί το είδος της δημόσιας πολιτικής που επικράτησε πριν την απελευθέρωση του 2010 και εν συνεχεία να ελεγχθεί εάν η λογική που ακολουθήθηκε κατά και μετά την απελευθέρωση, έχει τα χαρακτηριστικά του είδους που υπήρχε πριν ή τελικά άλλαξε.

Η λογική που ακολουθήθηκε, πριν την απελευθέρωση, φαίνεται πως ταιριάζει περισσότερο με το είδος της ρυθμιστικής πολιτικής. Το κυριότερο χαρακτηριστικό της ρυθμιστικής πολιτικής είναι πως θέτει όρια και περιορισμούς στην συμπεριφορά και ευχέρεια των ατόμων. Πριν το 2010 και για 35 χρόνια το επάγγελμα ακολούθησε μια πλήρως κλειστή γραμμή όπου πολίτες που ενδιαφέρονταν να εισέλθουν στο επάγγελμα δεν είχαν την δυνατότητα. Αυτός ο περιορισμός οδήγησε όλους τους ενδιαφερόμενους να αγοράσουν, στα πλαίσια μιας παραοικονομίας που είχε δημιουργηθεί, από τους ήδη έχοντες μια άδεια σε υψηλότερες τιμές που ουσιαστικά αποτελούσε μια «εφάπαξ σύνταξη» για αυτούς που τις πουλούσαν. Ακόμα η πολιτική που εφαρμόστηκε ήταν καθαρά τομεακή και αφορούσε τους επαγγελματίες μεταφορείς ΦΔΧ. Ωστόσο, φαίνεται πως η προ του 2010 ρυθμιστική λογική παρουσιάζει ορισμένα διανεμητικά χαρακτηριστικά. Θα μπορούσε να ειπωθεί πως ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της διανεμητικής πολιτικής, η έννοια της πατρωνίας, αντιστοιχεί και εξηγεί σε μεγάλο βαθμό την πολιτική που ακολουθήθηκε. Όπως φάνηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο¹⁴² μετά από μελέτη των πρακτικών της ψήφισης του νόμου 383/76 παρατηρήθηκε

139. Lowi Th. J., (1964), *American Business, public policy, case-studies, and political theory* στο World Politics, Vol. 16, No 4 σελ. 677-691, The John Hopkins University Press, Maryland.

140. Λαδής Σ. και Νταλάκου Β., (2010), *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής*, Κεφάλαιο 1 σελ. 21-22, Εκδ. Παπαζήση Αθήνα.

141. Λαδής Σ. και Νταλάκου Β., (2010), *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής*, Κεφάλαιο 4 σελ. 108, Εκδ. Παπαζήση, Αθήνα.

142. Βλ. ενότητα 2.3 σελ. 32.

πως είχε δημιουργηθεί μια συντεχνιακή κατάσταση όσον αφορά τον κλάδο των οδικών μεταφορών.

Εντός του κλάδου, φαίνεται πως η ρυθμιστική διάσταση πολιτικής των OEM, ευνόησε ιδιαίτερα τμήματά του. Ειδικότερα, φαίνεται πως η κατηγοριοποίηση που πραγματοποιήθηκε ευνόησε την ομάδα των βυτιοφόρων. Καθότι οι άλλοι οδηγοί ΦΔΧ δεν μπορούσαν να αλλάξουν κατηγορία, δημιουργήθηκε ένα «καρτέλ» των βυτιοφόρων καθώς ο αριθμός τους παρέμεινε γύρω στα 700 ΦΔΧ για πετρελαιοειδή. Το θέμα αναδείχθηκε τόσο από το ΣτΕ όσο και από την Ευρωπαϊκή Ένωση καθότι ετίθετο ζήτημα αθέμιτου ανταγωνισμού. Μάλιστα, το ΣτΕ είχε εκδώσει τρεις αποφάσεις στις οποίες είχε επιβεβαιώσει το αντισυνταγματικό και ανίσχυρο καθεστώς το οποίο ίσχυε για τα βυτιοφόρα.¹⁴³ Ο ρυθμιστικός χαρακτήρας αποδεικνύεται από την ύπαρξη περιορισμού μετατροπής ενός ΦΔΧ σε βυτιοφόρο, περιορίζοντας έτσι την ευχέρεια δράσης αυτών που ήθελαν να μεταπηδήσουν στην κατηγορία των βυτιοφόρων. Επιπροσθέτως, το προσωπικό αντίκτυπο που χαρακτηρίζει τις ρυθμιστικές πολιτικές, είναι εμφανές.

Ένα βασικό ερώτημα που προέκυψε μελετώντας την κατηγοριοποίηση του Lowi, είναι εάν μετά την απελευθέρωση άλλαξε το μοντέλο της δημόσιας πολιτικής. Διαπιστώνεται λοιπόν, πως πράγματι το μοντέλο άλλαξε. Ο ρυθμιστικός χαρακτήρας της προηγούμενης κατάστασης μεταβλήθηκε και τα χαρακτηριστικά μιας αναδιανεμητικής πολιτικής έκαναν την εμφάνισή τους. Η απελευθέρωση των OEM, αλλά και γενικά των κλειστών επαγγελμάτων, αποτέλεσαν μια σκόπιμη προσπάθεια της κυβέρνησης, μετά από την πίεση των δανειστών, να αναδιανέμει δικαιώματα μεταξύ ομάδων του πληθυσμού. Για πρώτη φορά μετά από 35 χρόνια, δίνεται η δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο να εισέλθει στο επάγγελμα, κάτι που επιβεβαιώνεται από το πρώτο κιόλας άρθρο του ν.3887/2010 που τονίζει την προστασία του γενικού συμφέροντος και του συνόλου των πολιτών ανεξαρτήτως εθνικότητας. Το δικαίωμα το οποίο λανθασμένα διατηρούσαν οι ιδιοκτήτες αδειών του προγενέστερου πλαισίου, να επιλέγουν ουσιαστικά τους νεοεισρχθέντες στο επάγγελμα πουλώντας τις άδειες τους σε υψηλές τιμές προσπαθώντας να αποσβέσουν το κεφάλαιο που είχαν δώσει, κατόπιν της αναδιανομής δόθηκε σε μια μεγάλη μερίδα ατόμων οι οποίοι μέχρι τότε δεν μπορούσαν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις. Η εισαγωγή των αναδιανεμητικών πολιτικών είναι πράγματι εξαιρετικά δύσκολη και αυτό ισχύει και για την περίπτωση της απελευθέρωσης των OEM. Η πολιτική απελευθέρωσης τους, περιλάμβανε την αναδιανομή οικονομικών και θεσμικών πόρων έμμεσα αλλά και άμεσα.

143. Taxheaven (2011), *Το ΣτΕ ανοίγει όλα τα κλειστά επαγγέλματα- 6 Ιουνίου 2011*, Ανακτήθηκε στις 20 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <https://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/7754>.

Επιπροσθέτως, οι αναδιανεμητικές πολιτικές προορίζονται για μεγαλύτερες κοινωνικές κατηγορίες και δεν χαρακτηρίζονται από την «ατομικότητα» που χαρακτηρίζει τις ρυθμιστικές. Τέλος, άλλο ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των αναδιανεμητικών πολιτικών το οποίο ισχύει και για την πολιτική της απελευθέρωσης των OEM, είναι το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που δόθηκε στην έκβαση της πολιτικής. Τα αποτελέσματα της απελευθέρωσης είχαν προδιαγραφεί, σχεδιαστεί και αναλυθεί σε σχετικές εκθέσεις προτού καν μπει το θέμα στην επίσημη ατζέντα της κυβέρνησης.

Συμπερασματικά, στο ερώτημα σχετικά με το εάν το μοντέλο της δημόσιας πολιτικής άλλαξε, διαπιστώνεται πως όντως τα ρυθμιστικά χαρακτηριστικά του προηγούμενου πλαισίου έδωσαν την θέση τους στα χαρακτηριστικά μιας αναδιανεμητικής πολιτικής.

3.4 Συμπεράσματα του κεφαλαίου.

Όσον αφορά την θεωρία του κορπορατισμού και την ύπαρξη ομάδων συμφερόντων φαίνεται πως η μελέτη τους βρίσκει εφαρμογή σε πολλά στοιχεία που χαρακτηρίζουν την απελευθέρωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η πολυπλοκότητα του ζητήματος αλλά και της έκβασής του εξαιτίας της ύπαρξης πολλών «παικτών» στην διαδικασία της απελευθέρωσης των OEM, μπορεί να επεξηγηθεί βάσει των θεωριών του κορπορατισμού αλλά και των σχετικών θεωριών των ομάδων συμφερόντων και των πελατειακών σχέσεων. Ενδιαφέρουσα ήταν και η προσπάθεια εφαρμογής στην πράξη αλλά και στην πραγματικότητα των OEM, των προσεγγίσεων κόστους- οφέλους του Wilson αλλά και των ειδών δημόσιας πολιτικής του Lowi.

Διαπιστώθηκε ακόμα, πως το κράτος κλείνοντας το επάγγελμα το 1971, εγκλωβίστηκε το ίδιο σε έναν φαύλο κύκλο όπου μια κατά τ' άλλα ελεύθερη επιλογή έγινε μια κατά παραχώρηση δημόσια υπηρεσία. Για 35 περίπου χρόνια, το επάγγελμα των οδικών εμπορευματικών μεταφορέων, παρέμεινε κλειστό γιατί από την μία οι ανά τα χρόνια εκτιμητικές επιτροπές δεν αποφάσιζαν για την έκδοση νέων αδειών, από την άλλη οι μεταφορείς υποστήριζαν πως το υπάρχον επιτρεπόμενο tonnage (οι τόνοι που μπορεί κάθε ΦΔΧ να μεταφέρει), υπερκάλυπτε τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας και εναντιώνονταν στην είσοδο νέων μεταφορέων στο επάγγελμα. Ακόμα, τα στοιχεία που δίνονταν στις αρμόδιες αρχές, ακόμα και από οργανισμούς όπως οι νομαρχίες, ήταν αμφιλεγόμενα.

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάστηκαν, ακόμα οι ελληνικές ομάδες συμφερόντων του κλάδου των OEM. Η συγκεκριμένη ενότητα ανέδειξε τον κατακερματισμό που υπάρχει στον τομέα των OEM, κάτι που επιβεβαίωσε το επιχείρημα σχετικά με την ανομοιογένειά του.

Συμπεράσματα της εργασίας

Ως είθισται, μια διπλωματική εργασία, οφείλει να εξάγει ορισμένα συμπεράσματα. Ωστόσο ο τίτλος που αποδίδεται σε αυτά τα καταληκτικά κεφάλαια είναι αρκετά φιλόδοξος. Η υπόσχεση για οριστικές απαντήσεις στα ερωτήματα που τέθηκαν, σπάνια υλοποιείται στο μέγιστο, ειδικά σε ένα ζήτημα όπως αυτό της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών το οποίο κατέληξε να είναι περιπλοκότερο της αρχικής εκτίμησης.

Αρχικά, έγινε μια διεξοδική ανάλυση του ευρωπαϊκού πλαισίου για τις μεταφορές. Συγκεκριμένα έγινε μια αναδρομή στην ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών, από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάτι που αποδεικνύει τον πρωτεύων χαρακτήρα της αλλά και τον ιδιαίτερο ρόλο που κατέχει στα ευρωπαϊκά πράγματα. Μάλιστα οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 5% του ΑΕΠ της ΕΕ. Από το 1998, οι μεταφορές εντός της ΕΕ απελευθερώνονται, κατά την γενική τάση απορρύθμισης τέτοιων κλάδων, που εμφανίζεται την δεκαετία του '90. Πράγματι, ο κρατικός παρεμβατισμός φαίνεται πως έχει δώσει την θέση του στην πιο φιλελεύθερη λογική της απελευθέρωσης, που αφορά ακόμα και αυστηρά ρυθμισμένους κλάδους, όπως αυτός των οδικών μεταφορών. Οι διατάξεις της οδηγίας 96/26/EK και των κανονισμών 1071/2009 και 1072/2009 φαίνεται πως στιγμάτισαν στο μέγιστο τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών αλλά και στο επίπεδο της ΕΕ. Η οδηγία 96/26/EK ενσωματώθηκε στην ελληνική έννομη τάξη με προεδρικό διάταγμα το 2001. Οι εκσυγχρονιστικοί όροι, που αποτελούσαν πια μέρος της εθνικής νομοθεσίας, ουσιαστικά δεν εφαρμόστηκαν ποτέ στην πράξη δεδομένου ότι το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα διατηρούνταν ερμητικά κλειστό.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάστηκε εις βάθος το εθνικό πλαίσιο για τις μεταφορές πριν το 2010. Υπογραμμίζεται το γεγονός ότι, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές συνοδεύουν το ελληνικό κράτος από την γέννησή του, αναδεικνύοντας για ακόμα μια φορά τον θεμελιώδη ρόλο τους αλλά και την επιτακτική ανάγκη λεπτομερούς οργάνωσής τους. Η ιδιαίτερη πολιτική ιστορία και οι συγκυρίες που έλαβαν και λαμβάνουν χώρα στην Ελλάδα φαίνεται πως συντέλεσαν στην δυσκολία επίτευξης του παραπάνω στόχου. Μάλιστα, ένα από τα βασικά νομοθετικά διατάγματα που ρύθμιζαν τον κλάδο των ΟΕΜ ήταν το 1060/1971, που ψηφίστηκε κατά την περίοδο της 7ετούς δικτατορίας. Το 1976, ψηφίζεται ο νόμος που θα ρυθμίζει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές για 34 χρόνια. Η ψήφιση του συγκεκριμένου γίνεται για τρεις βασικούς λόγους. Αφενός, ο προηγούμενος νόμος ψηφίστηκε κατά την διάρκεια μιας σκιώδους περιόδου και έπρεπε να καταργηθεί, αφετέρου γιατί η χώρα επιθυμούσε να εισέλθει στην ΕΟΚ. Τελευταίος λόγος είναι και ο προφανέστερος · το πλαίσιο

των OEM έπρεπε να εκσυγχρονιστεί βάσει των απαιτήσεων της εποχής αλλά και της χώρας. Εν ολίγοις, το νομοσχέδιο, προέβλεπε την έκδοση αδειών κατόπιν εκτίμησης της αρμόδιας επιτροπής αλλά και της απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Προβλέφθηκε μάλιστα, πως το 80% των νέων αδειών θα εκδίδεται για μεταφορικές επιχειρήσεις και το 20% για μεμονωμένους μεταφορείς. Το 1976, οι μεταφορείς αντέδρασαν έντονα για τον νόμο 383/1976. Πάραυτα, φαίνεται πως οι αρμόδιες επιτροπές δεν αποφάσισαν, στις επόμενες δεκαετίες, πως έπρεπε να εκδοθούν άδειες ΦΔΧ, κάτι που διατήρησε το επάγγελμα κλειστό και προσέδωσε άυλη αξία στις ήδη υπάρχουσες άδειες.

Στο δεύτερο μέρος, το πρώτο κεφάλαιο, αποτελεί μια αποτίμηση του πλαισίου και της κατάστασης των OEM στην Ελλάδα, πριν την απελευθέρωση το 2010. Διαπιστώνεται, πως το 98% του χερσαίου μεταφορικού έργου στην χώρα γίνεται με φορτηγά ενώ επίσης εντοπίζονται τα πλεονεκτήματα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η Ελλάδα, ωστόσο, παρέμενε η μοναδική χώρα εντός της ΕΕ των 15, η οποία έθετε σοβαρά εμπόδια σε οποιονδήποτε ήθελε να εισέλθει στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Ακόμα, όσον αφορά την κρατική παρέμβαση στον τομέα των OEM, ο κρατικός μηχανισμός φαίνεται πως έδινε ιδιαίτερη σημασία στην αρχή της σκοπιμότητας παρά στην αρχή της νομιμότητας που παρατηρούνταν στα άλλα κράτη. Έρευνες, όπως αυτή του IOBE, διαπίστωναν την ακαταλληλότητα του ελληνικού στόλου φορτηγών αλλά και την ελλιπή οργάνωση των μεταφορέων σε μεταφορικές επιχειρήσεις. Παρουσιάζονται ακόμα, ορισμένες τοποθετήσεις μελών ομοσπονδιών και συνδικάτων σχετικά με την κατάσταση του τομέα αλλά και τις απαιτήσεις τους. Τέλος, γίνεται αναφορά στο ζήτημα των βυτιοφόρων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, έγινε μια εις βάθος ανάλυση της διαδικασίας απελευθέρωσης που έλαβε χώρα στην Ελλάδα, το 2010. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο, δεν αποτέλεσε μόνο μια στυγνή καταγραφή του νομικού πλαισίου αλλά αντίθετα συνεκτίμησε τόσο τις πολιτικές συγκυρίες και εξελίξεις, τις απόψεις και τα αιτήματα των διάφορων μερών που συμμετείχαν στην διαδικασία της απελευθέρωσης. Η απελευθέρωση του τομέα των OEM συνέβη κατά την διάρκεια μιας δαιδαλώδους περιόδου για την χώρα. Μολαταύτα, όπως αναφέρθηκε στη συνέντευξη με τον κ. Ρέππα η απελευθέρωση των OEM, ήταν μια βασική επιταγή της κυβέρνησης. Βέβαια, τόσο η ΕΕ όσο και οργανισμοί όπως ο ΟΟΣΑ, αλλά και εθνικοί οργανισμοί όπως ο IOBE και το ΚΕΠΕ, έκρουαν τον κώδωνα του κινδύνου για το αναχρονιστικό πλαίσιο που ίσχυε στην Ελλάδα αλλά και τα οφέλη της απελευθέρωσης. Στην αιτιολογική έκθεση, ορίζονται οι βασικοί άξονες του νόμου ενώ επίσης γίνεται μια καταγραφή της κατάστασης των OEM. Τονίζεται, η υποστήριξη του δημοσίου συμφέροντος αλλά και της σημασίας της δημόσιας διαβούλευσης του νόμου. Διαπιστώνεται, επίσης, η τεράστια ψαλίδα

που έχει δημιουργηθεί μεταξύ ΦΔΧ και ΦΙΧ κάτι που αιτιολογείται από τις στρεβλώσεις που χαρακτηρίζουν τον κλάδο των OEM. Επιπροσθέτως, έγινε μια αναλυτική παρουσίαση του νόμου 3887/2010. Τα βασικότερα σημεία, πέρα της απελευθέρωσης του καθεστώτος του επαγγέλματος, είναι η πρόβλεψη σύστασης εταιριών, τα αναπτυξιακά και φορολογικά κίνητρα που τις συνοδεύουν, η μεταβατική περίοδος εκμνημόνευσης της άυλης αξίας των παλαιών αδειών και η απελευθέρωση του κομίστρου. Επιπλέον, γίνεται μια καταγραφή των αντιδράσεων και των απόψεων τόσο της πλευράς της ελληνικής διοίκησης αλλά και των μεταφορέων. Σημαντικό μέρος του κεφαλαίου, αποτελεί και η παρουσίαση των άμεσων αποτελεσμάτων του νόμου. Στο πέμπτο κεφάλαιο, οι συζητήσεις που έγιναν, τόσο με τον κ. Ρέππα, όσο και με μέλη σημαντικών συνδικαλιστικών οργανώσεων και ομοσπονδιών των μεταφορέων, αποτέλεσαν μια ουσιώδη συμβολή.

Στο τρίτο κεφάλαιο, εντοπίστηκαν τα σημεία όλων των ελληνικών μνημονίων, που αφορούν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Οι σχετικές επιταγές, ειδικά του πρώτου μνημονίου, υλοποιήθηκαν στην ώρα τους από την ελληνική Βουλή, ωστόσο η πλήρης απελευθέρωση παραμένει ο απώτερος στόχος. Υπογραμμίζεται η δυνατότητα, της ελληνικής διοίκησης να συμπορεύεται με αντίστοιχες υπηρεσίες της ΕΕ, οι οποίες διαθέτουν την ανάλογη τεχνογνωσία για την επιτυχία υλοποίησης των μεταρρυθμίσεων που αφορούν τις OEM. Τονίζεται η ανάγκη αύξησης του υγιούς ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές όπως επίσης προωθείται η ανάπτυξη νομοθεσίας logistics.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, έγινε αναφορά στο άρθρο 104 του πολυνομοσχεδίου 4472/2017. Το συγκεκριμένο κεφάλαιο αποτέλεσε μια προσπάθεια αποτίμησης της κατάστασης των OEM το 2017, κατά την διάρκεια του οποίου προβλέφθηκε η περαιτέρω απελευθέρωση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα με ΦΔΧ, στα πλαίσια του νεότερου μνημονίου. Βασικός στόχος της συγκεκριμένης διάταξης, είναι η κατάργηση περιοριστικών κανόνων που διέπουν την άσκηση δραστηριότητας του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ενώ παράλληλα προωθείται η πρόσθετη απελευθέρωση του τομέα και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Το τρίτο μέρος της εργασίας ακολουθεί μια καθαρά θεωρητική γραμμή. Αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο αναλύθηκε η απελευθέρωση των OEM ως μια διαθρωτική μεταρρύθμιση. Παρουσιάστηκαν, οι βασικές αρχές που χαρακτηρίζουν μια μεταρρύθμιση όπως και το ποιοι παράγοντες παίζουν ρόλο στην έκβαση και την εφαρμογή της. Παρατίθενται ορισμένα στοιχεία από επιστημονικές έρευνες και άρθρα που αφορούν την μεταρρύθμιση των OEM. Για παράδειγμα ο IOBE, κατέληξε σε σχετική ερευνά του πως η κλαδική μεταρρύθμιση που έγινε στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές είχε θετική επίδραση. Ακόμα, γίνεται μια αξιολόγηση,

της διαδικασίας εφαρμογής της δημόσιας πολιτικής. Στην συγκεκριμένη ενότητα διερευνήθηκε το εάν η μεταρρύθμιση της απελευθέρωσης των OEM ήταν επιτυχημένη ή αποτυχημένη. Συμπεραίνεται πως η απελευθέρωση, παρά τις αντιδράσεις αλλά και το δύσκολο περιβάλλον στο οποίο έλαβε χώρα, υπήρξε πετυχημένη. Ωστόσο, στο νομοσχέδιο 3887/2010, ο στόχος δεν μονοπωλήθηκε από το ζήτημα της απελευθέρωσης. Ο γενικότερος χαρακτήρας του νομοσχεδίου συμπεριλάμβανε τον εκσυγχρονισμό του κλάδου και ειδικά την οργάνωση των μελών του σε εταιρείες. Τα δύο αυτά σκέλη του νομοσχεδίου φαίνεται πως δεν επετεύχθησαν. Οι μεταφορείς ΦΔΧ φαίνεται πως δεν οργανώθηκαν σε εταιρίες ενώ όσον αφορά το ζήτημα του εκσυγχρονισμού του κλάδου ένα από τα παραδείγματα που αναδεικνύουν την δυσκολία εκσυγχρονισμού είναι η παλαιότητα του στόλου ΦΔΧ και μη αντικατάσταση του με νεότερα φιλικότερα προς το περιβάλλον οχήματα.

Το δεύτερο κεφάλαιο εμβαθύνει στην θεωρητική προσέγγιση του εξευρωπαϊσμού. Το συγκεκριμένο κομμάτι της εργασίας, συμπεριλαμβάνει πολλαπλές θεωρίες περί αυτού και σε κάθε περίπτωση γίνεται η ανάλογη εφαρμογή των θεωριών αυτών, στην πραγματικότητα της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Φαίνεται, πως η έννοια του εξευρωπαϊσμού έχει άμεση σχέση με το κεντρικό ζήτημα της συγκεκριμένης εργασίας. Στην Ελλάδα, χρησιμοποιήθηκαν σκληρότεροι μηχανισμοί λόγω των μνημονιακών απαιτήσεων αλλά και της οικονομικής κατάστασης της χώρας. Στο παρόν κεφάλαιο ερευνάται το εάν ισχύει η υπόθεση περί αναγκαστικού εξευρωπαϊσμού. Πράγματι, φαίνεται πως η έννοια αυτή βρίσκει εφαρμογή στον συγκεκριμένο κλάδο. Αυτό συμβαίνει, διότι ο εξευρωπαϊσμός που παρατηρείται στο ζήτημα της απελευθέρωσης των OEM σχετίζεται άμεσα με τα μνημόνια και την έννοια της αιρεσιμότητας.

Στο τρίτο κεφάλαιο του τρίτου μέρους, παρουσιάζονται οι θεωρητικές προσεγγίσεις του κορπορατισμού και των θεωριών για τις ομάδες συμφερόντων. Τέτοιες θεωρίες βρίσκουν άμεση εφαρμογή στο ζήτημα της εργασίας, καθώς παραδοσιακά οι ομάδες συμφερόντων στην χώρα επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την χάραξη της δημόσιας πολιτικής. Καταγράφηκαν οι ομάδες συμφερόντων του ελληνικού κλάδου μεταφορών ενώ επίσης αναδείχθηκε ο κατακερματισμός που τις χαρακτηρίζει, ζήτημα που αναφέρεται σε πολλά σημεία της εργασίας. Τέλος, γίνεται μια ανάλυση βάσει της προσέγγισης του κόστους-οφέλους του Wilson όπως και των ειδών πολιτικής του Lowi. Συνεπώς, δίνεται απάντηση στην τρίτη υπόθεση της εργασίας σχετικά με το εάν άλλαξε το είδος πολιτικής μετά την απελευθέρωση. Πράγματι, παρατηρείται πως το μοντέλο πολιτικής μεταβλήθηκε. Μάλιστα, συμπεραίνεται πως το είδος πολιτικής μετά την απελευθέρωση ακολουθεί την λογική του αναδιανεμητικού είδους πολιτικής.

Η κατάσταση το 2010, ήταν πολύ διαφορετική σε σύγκριση με σήμερα. Η έννοια των μνημονίων ήταν πρωτόγνωρη και η κοινωνία ήταν απαίδευτη σε τέτοιου είδους διαθρωτικές αλλαγές. Ομάδες οι οποίες έβρισκαν ανταπόκριση στα αιτήματα τους αλλά και πολιτικοί παράγοντες που μπορούσαν να εφαρμόσουν τις μεταρρυθμίσεις τους πιο διαλλακτικά στο παρελθόν, ήρθαν αντιμέτωποι με τις απαιτήσεις των οικονομικών προγραμμάτων προσαρμογής και τα αυστηρά χρονικά περιθώρια. Αν και η κυβέρνηση του Γιώργου Παπανδρέου είχε θέσει το ζήτημα της απελευθέρωσης στην προεκλογική καμπάνια, η επιτακτική ανάγκη απελευθέρωσης προέκυψε σε μεγάλο βαθμό από το πρώτο μνημόνιο και την ανάγκη δανειοδότησης της χώρας. Ο κ. Ρέππας ακόμα, στα πλαίσια της συνέντευξης τόνισε το γεγονός πως υπό άλλες συνθήκες ο νόμος θα μπορούσε να είναι περισσότερο διαλλακτικός. Από την άλλη, εκπρόσωποι των μεταφορέων τόνισαν τον περιττό χαρακτήρα της απελευθέρωσης δεδομένου ότι το μεταφορικό έργο της χώρας καλυπτόταν από τα ήδη υπάρχοντα φορτηγά και άδειες. Είναι αλήθεια πως η είσοδος νέων «παικτών» στο επάγγελμα προβλημάτισε αρκετά τους παλαιούς μεταφορείς ΦΔΧ, οι οποίοι αντιστάθηκαν με κάθε τρόπο στην ψήφιση του νόμου.

Οι ευρωπαϊκές επιταγές ωστόσο φαίνεται πως είχαν την μεγαλύτερη δυναμική στο θέμα. Οι αντιδράσεις των μεταφορέων, δεν βρήκαν μεγάλη ανταπόκριση ωστόσο σχόλια από την διαδικτυακή δημόσια διαβούλευση έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην τελική νομοθετική διαδικασία στην Βουλή. Το 1976, ο νόμος που ψηφίστηκε προσπαθούσε να ακολουθήσει τις ευρωπαϊκές εξελίξεις ενόψει της εισόδου της χώρας στην ΕΟΚ. Έτσι και το 2010, η νομοθετική πρωτοβουλία για τον νόμο της απελευθέρωσης κινήθηκε στα πλαίσια της επικείμενης δανειοδότησης της χώρας και τα στενά χρονικά όρια που ακολουθούσε.

Ο νόμος 3887/2010, εφαρμόστηκε στην πράξη και το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα άνοιξε πλήρως για κάθε ενδιαφερόμενο που τηρεί ορισμένες προϋποθέσεις. Ωστόσο, οι συνθήκες που εφαρμόστηκε η συγκεκριμένη δημόσια πολιτική ήταν ήδη οικονομικά δυσμενείς και ακατάλληλες προκειμένου να εκδοθεί μεγάλος αριθμός νέων αδειών ενώ οι βασικοί στόχοι του νόμου δεν είχαν μεγάλη επίδραση στο επάγγελμα. Η επίδραση στα κόμιστρα φαίνεται πως ήταν ασήμαντη ενώ δεν δημιουργήθηκαν μεγάλες μεταφορικές επιχειρήσεις. Ακόμα, ο στόλος των ΦΔΧ παραμένει ένας από τους πλέον γερασμένους στην ΕΕ. Ο νόμος για την απελευθέρωση των OEM ακολουθήθηκε από υπερβολικά πολλές τροποποιήσεις και υπουργικές αποφάσεις κάτι που αλλοίωσε τον χαρακτήρα του αρχικού νόμου. Η μεταρρύθμιση μπορεί να θεωρηθεί πετυχημένη όσον αφορά το κομμάτι της απελευθέρωσης ωστόσο η αλλαγή κουλτούρας που επέβαλε έμμεσα ο νόμος, ειδικά στο θέμα των επιχειρήσεων, φαίνεται πως δεν ευδοκίμησε.

1.1 Προτάσεις για περαιτέρω μελέτη.

Η διπλωματική ενός μεταπτυχιακού αποτελεί μια χαρτογράφηση του ζητήματος που πραγματεύεται και τα περιθώρια συγγραφής είναι πράγματι στενά. Εκ πρώτης όψεως ο αναγνώστης νομίζει το θέμα της παρούσης είναι δυσδιάστατο ωστόσο μετά την ενδελεχή ανάγνωση, αντιλαμβάνεται πως το θέμα εγκύπτει σε πολλά επιστημονικά πεδία, και επηρεάζει πολλά επίπεδα της ελληνικής κοινωνίας. Πιθανώς να συμπεράνει πως το θέμα δεν εξαντλείται αλλά έχει την δυνατότητα να αναλυθεί εκτενέστερα.

Αρχικά, θα μπορούσε να γίνει μια συγκριτική μελέτη μεταξύ της Ελλάδας και άλλων κρατών μελών και την διαδικασία που ακολουθήθηκε για την απελευθέρωση του τομέα των OEM, στις άλλες χώρες της ΕΕ. Για παράδειγμα, το δείγμα θα μπορούσε να συμπεριλαμβάνει μια χώρα από τις πρώτες χώρες που εισήλθαν στην ΕΕ και μία από τις «νεότερες» όπως η Βουλγαρία ή η Πολωνία.

Δεύτερον, θα μπορούσε να γίνει μια έρευνα η οποία θα βασίζεται σε ερωτηματολόγια. Ειδικότερα, στόχος των ερωτηματολογίων θα είναι να αποτυπώσει με έναν πιο ποσοτικοποιημένο τρόπο τις απόψεις των μεταφορέων για την απελευθέρωση, ανάλογα με τις κατηγορίες που ήταν διαμοιρασμένοι, βάσει του προηγούμενου νομικού πλαισίου. Θα ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρον, να μελετηθεί εάν οι ιδιοκτήτες φορτηγών και οι μισθωτοί μεταφορείς είχαν διαφορετικές στάσεις απέναντι στην απελευθέρωση των OEM.

Ακόμα, δεδομένου ότι μια δεκαετία μετά την απελευθέρωση οι παλαιές άδειες ΦΔΧ, μετατρέπονται σε άδειες οδικές μεταφορών βάσει του νόμου 3887/2010, αξίζει να μελετηθεί το τι θα συμβεί όταν, σε λίγα χρόνια, οι παλαιοί μεταφορείς θα πρέπει να ακολουθήσουν μερικές από τις διατάξεις του νόμου των OEM, οι οποίες μέχρι στιγμής δεν τους δέσμευαν.

Τα νέα ερωτήματα που μπορεί να γεννηθούν μετά την ανάγνωση της συγκεκριμένης διπλωματικής, είναι πολλά. Άλλωστε, αυτός είναι και ο σκοπός αλλά και το πιο χαρακτηριστικό δείγμα επιτυχίας μίας εργασίας.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Antoniades A. και Monastiriotis V., (2013), *Reform That! Greece's Failing Reform Technology* στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha, *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, σελ. 51, Hurst and Company, London.
- Christodoulakis N., Hellenic Observatory of LSE, (2017), *Sisyphus vs. Ulysses: Reform failure and the need of a new policy framework for Greece*, στο Spyros Economides, *Greece: Modernization and Europe 20 years on*, σελ. 54-63, Hellenic Observatory, London School of Economics and Political Science.
- Hilal N., (2008), *Unintended effects of deregulation in the European Union: The case of road freight transport*. Sociologie du travail 50S σελ. 19-29. Ανακτήθηκε 31 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο: <http://www.sociologiedutravail.org/spip.php?article52>.
- Lowi Th. J., (1964), *American Business, public policy, case-studies, and political theory* στο World Politics, Vol. 16, No 4 σελ. 677-691, The John Hopkins University Press, Maryland.
- Mitsopoulos M. και Pelagidis Th., (2012) *The 2010 Greek economic crisis and the conditionality programme* στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha., *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, σελ.241., Hurst and Company, London.
- OECD, (2001), *Regulatory Reform in Greece, Enhancing Market Openness through Regulatory Reform*.
- Ocquetau F., *La gestion des risques dans le transport routier de marchandises*. Deviance et société. 1988- Vol.22-No 3.σελ. 319
- Pagoulatos G., (2012) *The political economy of forced reform and the 2010 Greek economic adjustment programme*, στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha., *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, σελ. 255, σελ.260, Hurst and Company, London.

Radaelli M. Claudio, (2003) *The Europeanization of public policy* στο Featherstone Kevin and Claudio M. Radaelli, *The politics of Europeanization*, Oxford University Press, New York.

Schramm, H-J (2012), *Deregulation of European Road Transport and its Impacts on International Transport Operations*, ERS Conference, Frankfurt-on-Main. Ανακτήθηκε στις 28 Αυγούστου 2017 από το διαδίκτυο :https://www.academia.edu/7980240/Deregulation_of_European_Road_Transport_and_its_Impacts_on_International_Transport_Operations

Tsoukas Ha., *Enacting Reforms, Towards and enactive theory* στο Kalyvas St., Pagoulatos G., Tsoukas Ha., *From Stagnation to Forced Adjustment, Reforms in Greece 1974-2010*, », σελ.87, Hurst and Company, London.

Wilson J., (1980), *The origins of regulation* στο, *The politics of regulation*, Basic Books, New York, σελ. 364-372.

European Commission, (2010) *The economic Adjustment Programme for Greece: First review- August 2010*.

European Commission (2010), *Commission considers Greece meets the conditions to receive the second instalment of loans by euro area Member States*, Ανακτήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1059_en.htm.

European Commission (2011), *The Economic Adjustment Programme for Greece Fourth Review – Spring 2011*, σελ. 134

European Commission (2012), *The Second Economic Adjustment Programme for Greece, First Review - December 2012*.

European Commission (2013), *The Second Economic Adjustment Programme for Greece, Second Review -May 2013*.

European Commission (2015), *Memorandum of Understanding Between the European Commission acting on behalf of the European Stability Mechanism and the Hellenic Republic and the Bank of Greece- August 2015*.

European Commission, (2016), *Compliance Report: The Third Economic Adjustment Programme for Greece-First Review- June 2016*.

European Commission (2017), *Compliance Report: The Third Economic Adjustment Programme for Greece- Second Review-June 2017*.

European Commission, (2017) *Europe on the move: An Overview of the EU Road Transport Market in 2015*.

Ελληνική βιβλιογραφία

Αγριμανάκης Μ., Τροχοί & TIR, (2012) *Το Σημείωμα του Εκδότη-Δεκέμβριος 2012- Ελεύθερες οι μισθώσεις Φορτηγών ΦΙΧ και ΦΔΧ*, Ανακτήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <https://trochoikaitir.gr/article/296/simeioma-toy-ekdoti>.

Alpha Bank, (2008) *Οικονομικό Δελτίο: Φορτηγά, Αναχρονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και στρεβλώσεις στις εμπορευματικές μεταφορές*, Τριμηνιαία έκδοση, Τεύχος 107, Νοέμβριος 2008, σελ. 50

Γαλιατσάτος Παναγής, Η Καθημερινή (2013), *Η απελευθέρωση έγινε, τα φορτηγά όμως ξέμειναν λόγω ύφεσης*, 15 Σεπτεμβρίου 2013, Ανακτήθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/498632/article/oikonomia/epixeirhseis/h-apeley8erwsh-egine-ta-forthga-omws-3emeinan-logw-ths-yfeshs>.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1976*, Αθήνα 1979.

Η Καθημερινή, (2010), *Οι τελευταίες άδειες φορτηγών Δ.Χ εκδόθηκαν το 1986*, Ανακτήθηκε στις 27 Ιουλίου 2010 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/400172/article/epikairothta/ellada/oi-teleytaies-adeies-forthgwn-dx-ekdo8hkan-to-1986>.

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (2017), *Η ελληνική οικονομία, Τριμηνιαία Έκθεση*, Αρ. Τεύχους 88, Ιούλιος 2017, Αθήνα.

In.gr (2009), *Αλλαγές μέσα στο 2010- Δεσμεύσεις στην ΕΕ για άνοιγμα Ασφαλιστικού και κλειστών επαγγελμαμάτων*, 10 Νοεμβρίου 2009, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1073239>.

- In.gr (2009), *Παραπομπή στην Ολομέλεια- Σημαντική απόφαση από το ΣτΕ για το άνοιγμα των κλειστών επαγγελματιών*, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1076804>
- In.gr (2010), *Διαπραγματεύσεις μετά το Πάσχα- Από τις οδικές μεταφορές ξεκινά η απελευθέρωση των κλειστών επαγγελματιών*, 30 Μαρτίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/economy/article/?aid=1121543>.
- In.gr (2010), *Ψηφίστηκε το νομοσχέδιο για τα φορτηγά ΔΧ, «δεν σταματάμε», λένε οι μεταφορείς*, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231060118>.
- In.gr (2010), *Σκληραίνουν τη στάση τους οι βυτιοφορείς, με απεργία απειλούν οι πρατηριούχοι*, 26 Ιουλίου 2010,, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053489>.
- In.gr (2010), *Συνεχίζουν την απεργία οι βυτιοφορείς, με κυρώσεις προειδοποιεί η κυβέρνηση*, 30 Ιουλίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231053963>.
- In.gr (2010), *Αναστολή της απεργίας αποφάσισαν οι ιδιοκτήτες φορτηγών*, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/print/?aid=1231054115>.
- In.gr (2010), *Συνεχίζουν τις κινητοποιήσεις οι ιδιοκτήτες φορτηγών-βυτιοφόρων*, 15 Σεπτεμβρίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231059249>.
- In.gr (2010), *Ψηφίστηκε το νομοσχέδιο για τα φορτηγά ΔΧ, «δεν σταματάμε», λένε οι μεταφορείς*, 22 Σεπτεμβρίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://news.in.gr/greece/article/?aid=1231060118>.
- Λαδής Σ. και Νταλάκου Β.,(2010), *Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής*, Κεφάλαιο 6 σελ. 147, Εκδ.Παπαζήση, Αθήνα.
- Μακρυδημήτρης Α. και Πραβίτα Μ-Η (2012), *Δημόσια Διοίκηση Στοιχεία Διοικητικής οργάνωσης*, Κεφάλαιο 11, σελ. 446-456, Εκδ. Σάκκουλας, Αθήνα.

- Μανιτάκης Α. σε συνεργασία με Μπαλαμπανίδη Γ., (2015) *Γιατί δεν ολοκληρώνεται η διοικητική μεταρρύθμιση στην Ελλάδα: Δομικά ελλείμματα, προαπαιτούμενα και προκλήσεις*, Ανακτήθηκε στις 18 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <https://www.constitutionalism.gr/manitakis-dioikitiki-metarrythmisi/>.
- Μανιφάβα Δήμητρα, (2017), *Μικρές οι επιδράσεις των μεταρρυθμίσεων σε 5 κλάδους*, Η Καθημερινή Ανακτήθηκε στις 19 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/917506/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/mikres-oi-epidraseis-twn-metarrythmisewn-se-5-kladoys>.
- Μαραβέγιας Ν., (2011), *Ο αναγκαστικός» εξευρωπαϊσμός μας* 13 Φεβρουαρίου 2011, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, Ανακτήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=250801>.
- Μεταξάς Α., (2016), *Σκέψεις για την ποιοτική ιδιαιτερότητα της ενωσιακής έννομης τάξης*, Consitutionalism.gr, Ανακτήθηκε 30 Οκτωβρίου 2016 από το διαδίκτυο: <https://www.constitutionalism.gr/2016-metaxas-enosiaki-ennomi-taxi/>.
- Metaforespress.gr, *Συσκέψεις και επιστολές για το επίμαχο άρθρο 104 για τα φορτηγά*, Ανακτήθηκε στις 26 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο <https://www.metaforespress.gr/logistics/%CF%83%CF%85%CF%83%CE%BA%CE%AD%CF%88%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%BB%CE%AD%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF-%CE%B5%CF%80%CE%AF%CE%BC%CE%B1%CF%87/>.
- Μητσόπουλος Μ. και Πελαγίδης Θ. (2012), *Κατανοώντας την κρίση στην Ελλάδα*, Παράρτημα 1, Οι οδικές μεταφορές και οι κυβερνητικές παρεμβάσεις στην Ελλάδα, σελ.439, Ψυχογιός 2012, Εκδ. Ψυχογιός, Αθήνα.
- Μούσης Ν., (2011). *Η πρόσβαση στην κοινή αγορά των χερσαίων μεταφορών*. Europedia.moussis. Ανακτήθηκε 24 Ιουλίου 2017 από ιστοσελίδα http://www.europedia.moussis.eu/books/Book_2/6/20/02/01/index.tkl?lang=gr&all=1&pos=288&s=1&e=10

- Μπουρδάρας Α., Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, *Εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά στους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου*. 5 Δεκεμβρίου 2011.
- Νανιόπουλος Α., (1988), *Συμβολή στην οργάνωση του συστήματος οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα*, σελ.14-21, Διδακτορική διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1988.
- Naftemporiki.gr (2010), *Απελευθερώνεται ο κλάδος φορτηγών* Δ.Χ., 21 Απριλίου 2010, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.naftemporiki.gr/printStory/295077>.
- Newsbeast.gr, *Προειδοποίηση Ρέππα στους οδηγούς φορτηγών*, 7 Σεπτεμβρίου 2010, Ανακτήθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου από το διαδίκτυο <https://www.newsbeast.gr/greece/arthro/41167/proeidopoiisi-reppa-stous-odigous-fortigon>.
- Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Βορείου Ελλάδος, *Συνέντευξη του Γεν. Γραμματέα ΟΦΑΒΕ Οδυσσέα Χαλκίδη στο Ράδιο Θεσσαλονίκη για το θέμα της επίμαχης διάταξης του άρθρου 104 του Πολυνομοσχεδίου*. Ανακτήθηκε στις 2 Δεκεμβρίου από το διαδίκτυο <http://www.fdxthessalonikis.gr/%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%B5%CE%BD%CF%84%CE%B5%CF%85%CE%BE%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B3%CE%B5%CE%BD-%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B5%CE%B1-%CE%BF%CF%86%CE%B1%CE%B2%CE%B5-%CE%BF%CE%B4/>
- ΟΦΑΕ (2016), *Διευκρινήσεις προς Υφυπουργό Μεταφορών κ.Σγουρίδη σχετικά με επιστολή του ΠΣΧΕΜ από 1/2/2016*, Ανακτήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://ofae.gr/el/nea/communication-ministries/dieykriniseis-pros-yfypourgo-metaforon-ksgoyridi-sxetika-me-epistoli-toy-psxem-apo-122016/>.

ΟΦΑΕ.gr,(2017) Δελτίο τύπου - οι θέσεις της ΟΦΑΕ για το αρθ.104 του πολυνομοσχεδίου, Ανακτήθηκε στις 13 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο http://ofae.gr/media/documents/2017/05/24/DELTIO_TUPOU_arth.104_polunomoskhedio.pdf.

ΟΦΑΕ (2017), Ιστορία και σκοπός, Ανακτήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://ofae.gr/el/omospondia/istoria-kai-skopos/>.

ΠΟΕΜΙΦΑ,(2017) Ιστορία και Σκοπός της ΠΟΕΜΙΦΑ, Ανακτήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <https://poemifa.weebly.com/>.

ΠΣΧΕΜ (2014), Δελτίο Τύπου- 3 Ιουλίου 2014, Ανακτήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/apanthsh-sthn-kataggelia-ofae/>

ΠΣΧΕΜ (2017)Psxem.gr, Ανακοίνωση προς τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές ΦΔΧ Ελλάδας, Ανακτήθηκε στις 21 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/anakoinwsh-pros-toys-epaggelmaties-aytokinhtistes-f-d-x-elladas/>.

ΠΣΧΕΜ (2014), Δελτίο Τύπου 16 Φεβρουαρίου 2014, Ανακτήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/omospondies-odikon-emporevmatikon-metaforon/>.

ΠΣΧΕΜ,(2017) Ιστορικό, Ανακτήθηκε στις 17 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.psxem.gr/istoriko/>.

ΠΣΧΕΜ (2016), Δελτίο τύπου Συνεργαζόμενων Ομοσπονδιών Κλάδου ΦΔΧ- 14 Φεβρουαρίου 2016, Ανακτήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο http://www.psxem.gr/wp-content/uploads/2016/02/DELTIO_TYPOU.pdf.

Ratcliff C., (2017), Οι οδικές μεταφορές: διεθνείς μεταφορές και ενδομεταφορές, Europarl.europa.eu, Ανακτήθηκε 8 Οκτωβρίου 2017 από το διαδίκτυο: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.3.html

Σκάλκος Δ. Αλλάζει η Ελλάδα;, Η πολιτική οικονομία των μεταρρυθμίσεων, Εκδ. Επίκεντρο, Αθήνα 2016.

Σπανού Κ. (2001), Ελληνική Διοίκηση και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, Κεφάλαιο 6, Η Ρυθμιστική Ικανότητα του Κράτους, σελ. 174-177, Αθήνα.

Σπανού Κ. (2017) «Μνημόνιο και Ευρωπαϊκές Πολιτικές: Αναγκαστικός αλλά επιλεκτικός εκσυγχρονισμός» στο Σουζάνα Βέρυ, Αντώνης Κόντης (επιμ.) Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, εκδ. Παπαζήσης 2017 788-811

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος, Οδικές μεταφορές: Η αποτυχία μιας μεταρρύθμισης, Ανακτήθηκε στις 19 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.synddel.gr/el/typos/ellinikos/odikes-metafores-h-apotyxi-mias-metarrythmisis#>.

Supply-Chain.gr (2009), Αναζητείται λύση για τις κινητοποιήσεις των φορτηγών, Ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.supplychain.gr/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B6%CE%B7%CF%84%CE%B5%CE%AF%CF%84%CE%B1%CE%B9%CE%BB%CF%8D%CF%83%CE%B7-%CE%B3%CE%B9%CE%B1%CF%84%CE%B9%CF%82-%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%AE%CF%83/>.

Taxheaven.gr, Νόμος 3887/2010 Οδικές εμπορευματικές μεταφορές, Ανακτήθηκε στις 16 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <https://www.taxheaven.gr/laws/law/index/law/259>.

Taxheaven (2011), Το ΣτΕ ανοίγει όλα τα κλειστά επαγγέλματα- 6 Ιουνίου 2011, Ανακτήθηκε στις 20 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <https://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/7754>.

Time.com (2010), Greek Truckers Protest Law to Open Up Competition, 23 Σεπτεμβρίου 2010, Ανακτήθηκε στις 21 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,2021202,00.html>.

Το Βήμα, (2010), Μελέτη του IOBE, Η απελευθέρωση των μεταφορών σημαίνει μείωση τιμών και αύξηση της απασχόλησης, 21/9/2010, Ανακτήθηκε στις 28 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.tovima.gr/PrintArticle/?aid=355754>.

Τροχοί & TIR, (2012, Δεκέμβριος 2012, «Ελεύθερες οι Μισθώσεις Φορτηγών και Καυσιμάδικων Βυτίων», Ανακτήθηκε στις 14 Ιανουαρίου 2018. από το διαδίκτυο <https://troxoikaitir.gr/article/296/eleytheres-oi-misthoseis-fortigon-kai-kaysimadikon-vytion>.

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων, Γενική Γραμματεία Υπουργείου, Σχέδιο Νόμου Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές, 2010. Ανακτήθηκε στις 15 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο: www.yme.gr/getfile.php?id=3066

Featherstone K. (2010), Εξευρωπαϊσμός με το ζόρι, Καθημερινή, 8 Ιουνίου 2010, Ανακτήθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://www.kathimerini.gr/720392/opinion/epikairothta/arxeio-monimes-sthles/e3eyrwpaismos-me-to-zori>.

Featherstone K. και Παπαδημητρίου Δ., 2010, Τα όρια του εξευρωπαϊσμού, Δημόσια Πολιτική και μεταρρυθμίσεις στην Ελλάδα, Κεφάλαιο 2, Η διαδικασία του εξευρωπαϊσμού και το ελληνικό πολιτικό σύστημα, , Εκδ. Οκτώ, Αθήνα.

Φωτεινός Φ., Ελευθεροτυπία (2013), Χειρόφρενο στα μισά φορτηγά Δ.Χ, 8 Απριλίου 2013, Ανακτήθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.enet.gr/?i=news.el.oikonomia&id=356141>.

Φωτεινός Φ., Ελευθεροτυπία (2014), Η απελευθέρωση των φορτηγών δεν έφερε νέες άδειες 10 Φεβρουαρίου 2014, Ανακτήθηκε στις 22 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=414633>.

Φωτεινός Φ., Metaforespress.gr (2017), Απ. Κερανίδης, ΟΦΑΕ: Στο εγγύς μέλλον κανένα ελληνικό φορτηγό δεν θα δραστηριοποιείται στο εξωτερικό, λόγω αδυναμίας!, Ανακτήθηκε στις 20 Σεπτεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <https://www.metaforespress.gr/logistics/%CE%B1%CF%80-%CE%BA%CE%B5%CE%BD%CE%B1%CE%BD%CE%AF%CE%B4%CE%B7%CF%82-%CE%BF%CF%86%CE%B1%CE%B5-%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%B5%CE%B3%CE%B3%CF%8D%CF%82%CE%BC%CE%AD%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD-%CE%BA%CE%B1/>.

Hague R. and Harrop M. (2011), Συγκριτική Πολιτική και Διακυβέρνηση, 2η Έκδοση, Κεφάλαιο 12, Ομάδες Συμφερόντων, σελ. 411, 415, 417, Εκδ. Κριτική, Αθήνα.

Αιτιολογική έκθεση (2010), Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Οδικές εμπορευματικές μεταφορές», Υπουργοί Οικονομικών, Προστασίας του Πολίτη, Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αθήνα. Ανακτήθηκε στις 24 Ιουλίου 2017 από το διαδίκτυο www.yme.gr/getfile.php?id=3064.

Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων, Σχόλια για το: Νέο Θεσμικό Πλαίσιο Οδικών και Εμπορευματικών Μεταφορών, Άρθρο 4 Προϋποθέσεις χορήγησης αδειών Φ.Δ.Χ, Ανακτήθηκε στις 4 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.opengov.gr/yme/?p=32>.

Δικτυακός Τόπος Διαβουλεύσεων, Σχόλια για το: Νέο Θεσμικό Πλαίσιο Οδικών και Εμπορευματικών Μεταφορών, Άρθρο 11 Κόμιστρα, Ανακτήθηκε στις 5 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.opengov.gr/yme/?p=16>. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο & Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Κανονισμός 1072/2009 (ΕΚ), 21 Οκτωβρίου 2009.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Λευκή βίβλος, Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, 28 Μαρτίου 2011.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2012), «Στο πλευρό του καταναλωτή-Άνοιγμα των αγορών στον ανταγωνισμό», Ανακτήθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο http://ec.europa.eu/competition/consumers/opening_el.html.

Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Οδηγία 96/26/ΕΚ, 29 Απριλίου 1996, Λουξεμβούργο

Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, Αρ. Φύλλου 233, Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμό 346, 11 Οκτωβρίου 2001.

Η ευρωπαϊκή ένωση με απλά λόγια: Μεταφορές. (2014), Europa.eu. Ανακτήθηκε 17 Ιουνίου 2017 από ιστοσελίδα: https://europa.eu/european-union/topics/transport_el.

Κανονισμοί, οδηγίες και άλλες νομοθετικές πράξεις, Europa.eu, Ανακτήθηκε στις 8 Οκτωβρίου 2017 από το διαδίκτυο: https://europa.eu/european-union/eu-law/legal-acts_el.

Νόμος 383/76,(1976) (ΦΕΚ 182Α/76) Περί διενέργειας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως και άλλων τινών διατάξεων, Αθήνα.

Νόμος 1073/80,(ΦΕΚ 214/Α/19-9-1980) Περί αντικαταστάσεως των κυκλοφορούντων τριτρόχων φορτηγών οχημάτων δημόσιας χρήσεως (μοτοσυκλετών) δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων, Αθήνα 1980.

Νόμος 3845/2010(ΦΕΚ Α'65 - 6 Μαΐου 2010), Μέτρα για την εφαρμογή του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τα κράτη-μέλη της Ζώνης του ευρώ και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, Αθήνα.

Νόμος 3887/2010, ΦΕΚ Α' 174/30-09-2010, Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές. Αθήνα 2010.

Νόμος 4336/2015, Συνταξιοδοτικές διατάξεις – Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης. Αθήνα 2015.

Οδηγία 2006/123/ΕΚ, «Σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά», Ανακτήθηκε στις 15 Ιανουαρίου 2018 από το διαδίκτυο <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32006L0123>.

Πρακτικά για τον νόμο 383/1976, Συνεδρίαση Γ', Συνεδρίαση Ε', 24 Ιουνίου, 29 Ιουνίου, 30 Ιουνίου 1976.

Πρακτικά Βουλής, ΙΓ' Περίοδος Προεδρευόμενης Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας, Συνεδρίαση Α', 21 Σεπτεμβρίου 2010.

Πρακτικά Βουλής, ΙΓ' Περίοδος Προεδρευόμενης Κοινοβουλευτικής Δημοκρατίας, Συνεδρίαση ΛΑ', 22 Σεπτεμβρίου 2010.

Προσωπικές σημειώσεις από το μάθημα «Επίκαιρα Θέματα Δημόσιας Πολιτικής-Διοικητική Μεταρρύθμιση, Αθήνα 2017.

Τμήμα Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών, Τροποποίηση της νομοθεσίας για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τον ν.4472/2017. Αθήνα, 20 Ιουνίου 2017.

Υπουργείο Οικονομικών, Αιτιολογική έκθεση στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών, Ανακτήθηκε στις 21 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/c8827c35-4399-4fbb-8ea6-aebdc768f4f7/10057381.pdf>

Υπουργείο Οικονομικών, Ανεπίσημη Μετάφραση, Μνημόνιο Συνεννόησης στις συγκεκριμένες προϋποθέσεις οικονομικής πολιτικής, 3 Μαΐου 2010, Ανακτήθηκε στις 25 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.minfin.gr/documents/20182/225103/2010-05%20%CE%A0%CF%81%CF%8E%CF%84%CE%BF%20%CE%A0%CF%81%CF%8C%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%B1%20%CE%9F%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82%20%CE%A0%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%B1%CF%81%CE%BC%CE%BF%CE%B3%CE%AE%CF%82.pdf/c4d62a46-f96b-4170-b11d-e61b11398bf0>.

Υπουργείο Οικονομικών (2011), Ανεπίσημη Μετάφραση της 5ης Αξιολόγησης για το Πρώτο Πρόγραμμα Οικονομικής Προσαρμογής. Ανακτήθηκε στις 25 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο http://www.minfin.gr/web/g.g.-oikonomikes-politikes/programma-oikonomikes-prosarmoges/-/asset_publisher/pm042zxuZpII/content/url-node-6666/20182?inheritRedirect=false&redirect=http%3A%2F%2Fwww.minfin.gr%2Fweb%2Fg.g.-oikonomikes-politikes%2Fprogramma-oikonomikes-prosarmoges%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_pm042zxuZpII%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1.

Υπουργείο Οικονομικών (2012), Μνημόνιο Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής, Ανακτήθηκε στις 26 Νοεμβρίου από το διαδίκτυο: http://www.minfin.gr/web/g.g.-oikonomikes-politikes/programma-oikonomikes-prosarmoges/-/asset_publisher/pm042zxuZpII/content/url-node-6897/20182?inheritRedirect=false&redirect=http%3A%2F%2Fwww.minfin.gr%2Fweb%2Fg.g.-oikonomikes-politikes%2Fprogramma-oikonomikes-prosarmoges%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_pm042zxuZpII%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1.

Υπουργείο Οικονομικών (2013), Ανεπίσημη Μετάφραση της 3ης αξιολόγησης Μνημόνιο Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής, Ανακτήθηκε στις 25 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο http://www.minfin.gr/web/g.g.-oikonomikes-politikes/programma-oikonomikes-prosarmoges/-/asset_publisher/pm042zxuZpII/content/url-node-6881/20182?inheritRedirect=false&redirect=http%3A%2F%2Fwww.minfin.gr%2Fweb%2Fg.g.-oikonomikes-politikes%2Fprogramma-oikonomikes-prosarmoges%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_pm042zxuZpII%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1.

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (2009), Το ΥΜΕ για τις απεργιακές κινητοποιήσεις της ομοσπονδίας αυτοκινητιστών Ελλάδος διεθνών μεταφορών, Ανακτήθηκε στις 9 Νοεμβρίου 2017 από το διαδίκτυο <http://www.yme.gr/?getwhat=7&tid=&aid=1751&id=0>.

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, (2012) Οδικές εμπορευματικές μεταφορές- Ωρες οδήγησης και ανάπαυσης οδηγών, Κοινοποίηση άρθρων 116 και 117 ν.4070/2012 (ΦΕΚ Α'82).

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (2013), Οδικές εμπορευματικές μεταφορές- Ν. 3887/2010- Προσωρινή ακινησία φορτηγών και ρυμουλκούμενων δημόσιας χρήσης.