



ΠΡΟΣ:
ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΞΙΟΤΙΜΟ ΥΠΟΥΡΓΟ Κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗ

Αρ.Πρωτ.: Α10/0896

Αθήνα, 27/07/2017

ΘΕΜΑ: ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΦΑΕ ΠΕΡΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Σε συνέχεια προηγούμενων επιστολών της Ομοσπονδίας μας αλλά και της συναντήσεως που πραγματοποιήθηκε στο Υπουργείο Σας, με το παρόν υπόμνημα θα θέλαμε να συνοψίσουμε τα ζητήματα, των οποίων η επίλυση απαιτεί την άμεση νομοθετική παρέμβαση του Υπουργείου Σας.

Πιο συγκεκριμένα:

Α. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΖΥΓΙΣΗΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΟΥ ΕΠΙΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ ΣΕ ΠΛΟΕΣ ΠΟΥ ΕΛΛΙΜΕΝΙΖΟΝΤΑΙ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ. ΑΝΑΓΚΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΙΣΧΥΟΝΤΟΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ (ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ).

Α1. ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΓΕΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΖΥΓΙΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.

1. Όπως γνωρίζετε σύμφωνα με το άρθρο **156 του ΚΑΝΑ**, ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος έχει αρμοδιότητα να εκδίδει **Γενικούς Κανονισμούς Λιμένων**, οι οποίοι, αφού εγκριθούν από τον Υπουργό Ναυτιλίας, δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως **και ρυθμίζουν την άσκηση των αρμοδιοτήτων Διοικητικής Αστυνομίας των Λιμενικών Αρχών στις περιοχές ευθύνης τους.** Παράλληλα, κάθε τοπική Λιμενική Αρχή έχει την αρμοδιότητα να εκδίδει **Ειδικούς Κανονισμούς Λιμένων**, οι οποίοι ρυθμίζουν θέματα που άπτονται των ιδιομορφιών κάθε λιμένα, **τα οποία δεν ρυθμίζονται από τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα.**

2. Κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου **156 του ΚΑΝΑ** έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα από τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος **60 συνολικά αστυνομικές διατάξεις ως Γενικοί Κανονισμοί Λιμένων**, οι οποίες έχοντας εγκριθεί από τον αρμόδιο Υπουργό Ναυτιλίας και δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, **ισχύουν ως κανονιστικές διοικητικές πράξεις στις λιμενικές εγκαταστάσεις όλης της Χώρας.**

3. Ειδικά, ως προς το ζήτημα της ζύγισης των οχημάτων που επιβιβάζονται σε Ο/Γ πλοία από όλους του λιμένες της Χώρας ισχύει η **ΥΑ 3131/15/15/1996** (ΦΕΚ Β' 5/14.01.1997) (*εφεξής Γενικός Κανονισμός Λιμένων αρ. 14*), όπως αυτή έχει τροποποιηθεί με την **ΥΑ 2133.1/29522/2015** (ΦΕΚ Β 2261/2015) (*εφεξής Γενικός Κανονισμός Λιμένων αρ. 58*). Πιο συγκεκριμένα:

4. Η παράγραφος 1 του άρθρου 7 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αρ. 14 ορίζει ότι *«Δεν είναι υποχρεωτική η ζύγιση των κατωτέρω οχημάτων: (α) των μικρών οχημάτων επιβατηγών, (β). Των άφορτων φορτηγών (Φ/Γ) οχημάτων πάσης φύσεως. (γ) Των έμφορτων Φ/Γ ιδιωτικής χρήσεως οχημάτων ωφέλιμου φορτίου μέχρι χιλίων διακοσίων (1200) χιλιόγραμμων, εφόσον από τη γενικότερη εμφάνιση του οχήματος και το είδος του φορτίου που μεταφέρουν, δεν προκύπτουν ενδείξεις υπερφόρτωσής του».*

5. Η παράγραφος 2 του άρθρου 7 ορίζει ότι «Ο χρόνος ζύγισης των οχημάτων δεν λαμβάνεται υπόψη για τη χορήγηση προτεραιότητας στο Ο/Γ πλοίο», ενώ η παράγραφος 3 του άρθρου 7 αναφέρει ότι (η υπογράμμιση δική μας) «3. Τα υπόχρεα σε ζύγιση οχήματα ζυγίζονται στις γεφυροπλάστιγγες του λιμένα. Σε περίπτωση μη λειτουργίας γεφυροπλάστιγγας στο λιμένα, κατά το χρόνο θέσης σε ισχύ της παρούσας, το μικτό βάρος του οχήματος υπολογίζεται από τα αναγραφόμενα στοιχεία στα συνοδευτικά έγγραφα αυτού (όπως η φορτωτική ή το δελτίο αποστολής) και από την άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.»¹.

6. Τέλος, η παράγραφος 4 του άρθρου 7 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αρ 14 ορίζει ότι (η υπογράμμιση δική μας) «Το ανώτατο χρονικό όριο μεταξύ της ώρας ζύγισης και της ώρας άφιξης του οχήματος στο λιμένα, στην περίπτωση ζύγισης σε εκτός λιμένων γεφυροπλάστιγγες, προκειμένου το εκδοθέν ζυγολόγιο γίνει δεκτό από τις Λιμενικές Αρχές, καθορίζεται με απόφαση της οικείας Λιμενικής Αρχής».

7. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι το άρθρο 1 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αρ. 14 δίνοντας τους βασικούς ορισμούς των εννοιών που χρησιμοποιούνται στις επιμέρους διατάξεις του, αναφέρει ότι, ως «Όχημα» νοείται «κάθε όχημα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης που προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίων συμπεριλαμβανομένων και των οχημάτων τα οποία μεταφέρονται χωρίς οδηγούς», ενώ στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του ίδιου Γενικού Κανονισμού Λιμένων ορίζεται ότι «Φορτηγά οχήματα συρόμενα ή επικαθήμενα υπολογίζονται ως δύο (2), ενώ τα μικρά οχήματα - επιβατηγά υπολογίζονται με μέσο βάρος χιλίων (1.000) χιλιόγραμμων περίπου».

¹Η παράγραφος 3 του άρθρου 7 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αρ. 14 τροποποιήθηκε ως άνω με το άρθρο 2 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα αρ. 58. Με το άρθρο 3 του ίδιου Κανονισμού προβλέπεται ότι « Η διάταξη του δευτέρου εδαφίου της παρ. 3 του άρθρου 7 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων αριθμ. 14, που εγκρίθηκε με την αριθμ. 3131.1/15/96/30-12-1996 απόφαση Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 5/1997), όπως αντικαθίσταται από την παρ. 1 του άρθρου 2 του παρόντος, ισχύει για ένα (1) έτος από τη θέση της σε ισχύ. Μετά την πάροδο της ανωτέρω προθεσμίας, είναι δυνατόν αυτή να παραταθεί για ένα (1) επιπλέον έτος, με απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού (του εδ. β της παρ. 1 του άρθρου 2 του Π.δ. 24/2015), μόνον όταν πρόκειται για λιμένες στους οποίους έχει αποδεδειγμένα κινηθεί διαδικασία κατασκευής, εγκατάστασης και λειτουργίας γεφυροπλάστιγγας από τον αρμόδιο φορέα διαχείρισης του λιμένα".

8. Ως εκ τούτου, από το συνδυασμό των ανωτέρω διατάξεων προκύπτει ότι ναι μεν ο Γενικός Κανονισμός Λιμένων με αριθμό 14, όπως ισχύει, προβλέπει μία διαδικασία που σκοπό έχει τη γνώση του βάρους των επιβιβαζόμενων σε Ο/Γ πλοία οχημάτων, η διαδικασία όμως αυτή **(α) δεν προϋποθέτει πάντοτε διαδικασία ζύγισης, (β)** ακόμη όμως και στις περιπτώσεις που λαμβάνει χώρα ζύγιση, η τελευταία δεν είναι υποχρεωτικό να διενεργείται εντός του χώρου του λιμένα και **(γ)** η ζύγιση αυτή θα πρέπει να αφορά ξεχωριστά τα ρυμουλκούμενα ή ημι-ρυμουλκούμενα, τα οποία θεωρούνται οχήματα σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό (σε περίπτωση που δεν συνοδεύονται από τράκτορες).

Συνεπώς, η καλή κατάσταση των οχημάτων και η αποφυγή κινδύνων κατά την φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφορά τους ενδιαφέρει εν προκειμένω, εξ ου και η **παράγραφος 3 του άρθρου 12** του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αρ. 14 προβλέπει ως υποχρέωση των οδηγών οχημάτων να ενημερώνουν τον υπεύθυνο κατά λιμένα πράκτορα και τους υπεύθυνους φόρτωσης του πλοίου και τις Λιμενικές Αρχές για το βάρος και το είδος του μεταφερόμενου φορτίου και το μικτό βάρος του οχήματος και να εξασφαλίζουν ευκρινή σήμανση του μεγαλύτερου επιτρεπόμενου μικτού βάρους του οχήματος έτσι ώστε να διαπιστώνεται το επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα ή τροχό του καταστρώματος οχημάτων. Τον ίδιο σκοπό έχει και η διάταξη **της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αρ. 14** η οποία ορίζει ότι (η υπογράμμιση δική μας) **«1. Όλα τα οχήματα που πρόκειται να μεταφερθούν με Ο/Γ πλοία πρέπει να βρίσκονται σε καλή κατάσταση και να μη δημιουργούν κινδύνους κατά τη φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφορά τους. 2. Η καταλληλότητα των οχημάτων περιλαμβάνει ειδικότερα τους ακόλουθους τομείς: α. Βάρος οχήματος: 1. Απαγορεύεται η μεταφορά με οχηματαγωγά πλοία οχημάτων, των οποίων το μικτό βάρος υπερβαίνει το δέκα τοις εκατό (10%) του μέγιστου επιτρεπόμενου μικτού βάρους ή της μέγιστης**

επιτρεπόμενης φόρτωσης κατ' άξονα του οχήματος, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις περί οδικής κυκλοφορίας»²

A2. ΤΟ ΙΣΧΥΟΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΟΥΝ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΚΥΣΗ ΤΩΝ ΕΝ ΛΟΓΩ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

A.2.1. Η κατηγοριοποίηση των οχημάτων και η διαδικασία έλκυσής τους εντός των χώρων των λιμένων.

1. Οι διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές διενεργούνται από μεγάλων διαστάσεων οδικά μηχανοκίνητα οχήματα. Συνήθης περίπτωση είναι τα οχήματα αυτά να αποτελούνται αφ' ενός μεν από ρυμουλκά οχήματα (τράκτορες), τα οποία κινούνται **είτε ως συνδυασμός οχημάτων (συρμός)**, ήτοι συνδεδεμένα με ρυμουλκούμενα οχήματα **είτε ως αρθρωτά οχήματα**, ήτοι συνδεδεμένα με ημι-ρυμουλκούμενα (επικαθήμενα) οχήματα **που είναι κατασκευασμένα για σύνδεση με ρυμουλκό όχημα**³.

2. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις (εταιρείες ή αυτοαπασχολούμενοι) που εκτελούν διεθνείς μεταφορές μπορούν να θέσουν σε κυκλοφορία ρυμουλκούμενα ή ημι-ρυμουλκούμενα οχήματα, για τα οποία - όπως βεβαίως και για τους τράκτορες - **εκδίδονται αντίστοιχες άδειες κυκλοφορίας**. Πριν από την έκδοση αδειών κυκλοφορίας και τη θέση σε κυκλοφορία των ως άνω οχημάτων προηγείται μία διαδικασία **«έγκρισης τύπου»**. Η διαδικασία αυτή προβλέπεται στο άρθρο 84 του ΚΟΚ **και προϋποθέτει την έκδοση ενός πιστοποιητικού συμμόρφωσης από τον κατασκευαστή**. Η διαδικασία αυτή ρυθμίζεται από μία πλειάδα υπουργικών

²Όπως η διάταξη αυτή ισχύει μετά την τροποποίηση της με τον Γενικό Κανονισμό Λιμένα 58.

³Στο άρθρο 2 του ΚΟΚ δίνονται οι εξής ορισμοί (α) **Ρυμουλκό όχημα** είναι το μηχανοκίνητο όχημα που χρησιμοποιείται για την έλξη άλλων οχημάτων (β) **Ρυμουλκούμενο** είναι το όχημα που στερείται ίδιας κινητήριας δύναμης και είναι κατασκευασμένο κατά τρόπο ώστε να έλκεται από άλλο μηχανοκίνητο όχημα (γ) **Ημι-ρυμουλκούμενο ή επικαθήμενο όχημα** είναι το ρυμουλκούμενο που κατασκευάζεται για σύνδεση με ρυμουλκό όχημα **κατά τρόπον ώστε τμήμα αυτού να στηρίζεται επί του ρυμουλκού, επί του οποίου εμπίπτει μεγάλο μέρος του βάρους του φορτίου του** (δ) **Όχημα αρθρωτό** είναι ο συνδυασμός οχημάτων που περιλαμβάνει ένα ρυμουλκό όχημα και ένα ημι-ρυμουλκούμενο (επικαθήμενο) συνδεδεμένο με αυτό (ε) **Συνδυασμός Οχημάτων (συρμός)** είναι τα οχήματα που είναι συνδεδεμένα και κινούνται ως μία μονάδα.

αποφάσεων, πολλές από τις οποίες έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο ενσωμάτωσης στην Ελληνική Έννομη τάξη της Ευρωπαϊκής Οδηγίας **2007/46/EK** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 «για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των **μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων** τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά»⁴.

3. Με βάση το Παράρτημα II της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2007/46/EK, όπως ισχύει, τα μηχανοκίνητα οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων διαιρούνται σε τρεις (3) κατηγορίες **αναλόγως της μέγιστης μάζας τους**⁵, ήτοι **(i) στην κατηγορία N1**, όπου περιλαμβάνει τα οχήματα με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, **(ii) στην κατηγορία N2**, όπου περιλαμβάνει τα οχήματα με μέγιστη μάζα πάνω από 3,5 τόνους που όμως δεν υπερβαίνουν τους 12 τόνους και τέλος **(iii) στην κατηγορία N3**, όπου περιλαμβάνει τα οχήματα με μέγιστη μάζα, η οποία υπερβαίνει τους 12 τόνους. Επίσης τα ρυμουλκούμενα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών διαιρούνται **σε τέσσερις (4) κατηγορίες**, ως εξής **(i) κατηγορία O1**, με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 0,75 τόνους, **(ii) κατηγορία O2** με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 0,75 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, **(iii) κατηγορία O3** με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 10 τόνους και **(iv) κατηγορία O4** με μέγιστη μάζα που υπερβαίνει τους 10 τόνους.

⁴Η οδηγία 2007/46/EK έχει ενσωματωθεί με την ΚΥΑ 29949/1841/2009

⁵Ως προς τη μέγιστη μάζα η οδηγία 2007/46/EK αναφέρει τα εξής «Στην περίπτωση μονάδας έλξης για ημι- ρυμουλκούμενο, η μέγιστη μάζα που πρέπει να εξεταστεί για την ταξινόμηση του οχήματος περιλαμβάνει τη μέγιστη μάζα του ημι- ρυμουλκούμενου που φέρεται από το έδρανο ζεύξης Στην περίπτωση μηχανοκίνητου οχήματος που μπορεί να έλξει κεντροαξονικό ημι- ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο με άκαμπτη ράβδο έλξης, η μέγιστη μάζα που πρέπει να εξεταστεί για την ταξινόμηση του μηχανοκίνητου οχήματος περιλαμβάνει τη μέγιστη μάζα που μεταβιβάζεται στο όχημα έλξης από τη ζεύξη Στην περίπτωση ημι- ρυμουλκούμενου, κεντροαξονικού ημι -ρυμουλκούμενου και ρυμουλκούμενου με άκαμπτη ράβδο έλξης, η μέγιστη μάζα που πρέπει να εξεταστεί για την ταξινόμηση του οχήματος αντιστοιχεί στη μέγιστη μάζα που μεταβιβάζεται στο έδαφος από τους τροχούς ενός άξονα ή ομάδας αξόνων ή όταν συνδέεται με το όχημα έλξης. Στην περίπτωση ανεξάρτητου τροχοφορείου, η μέγιστη μάζα που πρέπει να εξεταστεί για την ταξινόμηση του οχήματος περιλαμβάνει τη μέγιστη μάζα του ημι- ρυμουλκούμενου που φέρει το έδρανο ζεύξης»

4. Επιπλέον, η **Ευρωπαϊκή Οδηγία 2007/46/ΕΚ** καθιερώνει και διάφορες υποκατηγορίες οχημάτων, όπως **(i) τα οχήματα εκτός δρόμου (ORV)** στην οποία εμπίπτουν οχήματα της κατηγορίας N που έχουν ειδικά χαρακτηριστικά που επιτρέπουν τη χρήση τους εκτός των κανονικών δρόμων, **(ii) τα οχήματα ειδικού σκοπού (SPV)**, τα οποία μπορεί να ανήκουν στην κατηγορία N ή και O και έχουν ειδικά τεχνικά χαρακτηριστικά προκειμένου να εκτελούν μια λειτουργία που απαιτεί ειδικές ρυθμίσεις και/ή εξοπλισμό και τέλος **(iii) τα οχήματα εκτός δρόμου ειδικού σκοπού**. Περαιτέρω, σύμφωνα με το Παράρτημα II της Ευρωπαϊκής Οδηγίας **2007/46/ΕΚ** μεταξύ των οχημάτων ειδικού σκοπού περιλαμβάνονται **(α) Μηχανοκίνητα οχήματα μεταφοράς ειδικού φορτίου (με διακριτικό SL)**, στα οποία εντάσσονται **οδικόι ελκυστήρες ή ελκυστήρες για ημι - ρυμουλκούμενα της κατηγορίας N3 που πληρούν όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις**, ήτοι **(i)** διαθέτουν περισσότερους από δύο άξονες και τουλάχιστον το ήμισυ των αξόνων (δύο άξονες από τους τρεις στην περίπτωση τριαξονικού οχήματος και, κατ' αναλογία, στην περίπτωση πενταξονικού οχήματος) που έχουν μελετηθεί ώστε να είναι ταυτόχρονα κινητήριοι, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων στα οποία μπορεί να απεμπλακεί η μετάδοση της κίνησης προς τον έναν εκ των κινητήριων αξόνων **(ii)** έχουν σχεδιαστεί για ρυμούλκηση και ώθηση ρυμουλκούμενου μεταφοράς ειδικού φορτίου της κατηγορίας O₄ **(iii)** έχουν ελάχιστη ισχύ κινητήρα 350 kW, και **(iv)** μπορούν να είναι εξοπλισμένοι με μία πρόσθετη εμπρόσθια διάταξη ζεύξης για ρυμουλκούμενες μάζες μεγάλου βάρους και **(β) τα ανεξάρτητα τροχοφορεία (με διακριτικό SJ)**, στα οποία υπάγονται οχήματα κατηγορίας O, εξοπλισμένα με ζεύξη εδράνου ζεύξης για την υποστήριξη ημι - ρυμουλκούμενου με σκοπό τη μετατροπή του τελευταίου σε ρυμουλκούμενο. Από όλες τις ανωτέρω κατηγορίες μόνον για τα ανεξάρτητα τροχοφορεία δεν απαιτείται να ακολουθηθεί η διαδικασία της έγκρισης τύπου.

5. Έχοντας υπόψη το ανωτέρω νομοθετικό πλαίσιο, στο σημείο αυτό θα πρέπει επιπροσθέτως να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με την **ΥΑ Α3/οικ. 35911 / 3312 / 2013**

(ΦΕΚ Β 1830/26.07.2013), τα μηχανοκίνητα οχήματα (ελκυστήρες) της δασμολογικής κλάσης 87.01⁶ που προορίζονται να κυκλοφορήσουν αποκλειστικά εντός των λιμένων και χρησιμοποιούνται για την φορτοεκφόρτωση ρυμουλκούμενων οχημάτων στα πλοία και τη μετακίνηση των οχημάτων αυτών εντός λιμένων, κατατάσσονται στην κατηγορία **των ειδικών ελκυστήρων** για την κυκλοφορία τους αποκλειστικά εντός των λιμένων. Η έγκριση τύπου και η θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών εντός των λιμένων χορηγείται από τη Δ/ση Τεχνολογίας Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είτε σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΕ της ΥΑ 29900/1977 (ΦΕΚ Β 1318/1977), όπως ισχύει είτε σύμφωνα με την ΚΥΑ 29949/1841/09 (ΦΕΚ Β 2112/09), ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του οχήματος.

6. Συνεπώς, όπως προκύπτει από το σύνολο του προαναφερόμενου νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου, συμπεριλαμβανομένου του κανονιστικού πλαισίου που αναφέρεται στους ελκυστήρες που χρησιμοποιούνται εντός των λιμένων, για τα τελευταία αυτά οχήματα (μηχανοκίνητοι ελκυστήρες που χρησιμοποιούνται εντός λιμένων) **θα πρέπει να ακολουθηθεί μία διαδικασία έγκρισης τύπου και εν συνεχεία μία διαδικασία έκδοσης άδειας κυκλοφορίας, καθώς τα εν λόγω οχήματα δεν δύναται να υπαχθούν στην έννοια των μηχανημάτων έργων, όπως η έννοια αυτή διαπλάθεται στο άρθρο 2 του ΚΟΚ και στην ΥΑ 1032/166/5.02.2013 (ΦΕΚ Β 519/2013) περί κατατάξεως των μηχανημάτων έργων, μη εφαρμοζόμενης ως εκ τούτου της οδηγίας 2006/42/ΕΚ αναφορικά με τα μηχανήματα έργου και του π.δ. 57/2010 που την ενσωματώνει στην εθνική έννομη τάξη.**

7. Κατά τα λοιπά και σύμφωνα με το άρθρο **14 παρ. 9 του ν 3887/2010** οι όροι και οι προϋποθέσεις έκδοσης των εν λόγω αδειών κυκλοφορίας καθώς και οι όροι έλξης των ρυμουλκούμενων και ημι – ρυμουλκούμενων οχημάτων από τα ρυμουλκά ή τους

⁶Στη Δασμολογική κλάση 87.01 ανήκουν τρίτροχα ή τετράτροχα αυτοκίνητα με σύστημα διεύθυνσης αυτοκινήτου (αρχή Ackerman) κατασκευασμένα για να έλκουν άλλα οχήματα ή φορτία.

ελκυστήρες καθορίζονται με ειδικότερες αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

A.2.2 Το Μέγιστο Επιτρεπόμενο Βάρος των φορτηγών οχημάτων διεθνών μεταφορών σύμφωνα με την Εθνική και Ευρωπαϊκή Νομοθεσία. Σκοπός των σχετικών διατάξεων και επιβαλλόμενες κυρώσεις.

1. Κάθε άδεια κυκλοφορίας αναγράφει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως οι μέγιστες αυτές τιμές προσδιορίζονται κάθε φορά από την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία. Στόχος των διατάξεων αυτών είναι κατά κύριο λόγο η προάσπιση της ασφάλειας των οδικών μεταφορών καθώς επίσης και η προστασία του περιβάλλοντος και η μη καταστροφή του οδοστρώματος. Κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 12 του ν. 3155/1955 περί κατασκευής και συντήρησης οδών, έχουν εκδοθεί κατά το παρελθόν μία πληθώρα υπουργικών αποφάσεων που καθόριζαν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των ΦΔΧ.

2. Ήδη το άρθρο 2 του νόμου 2696/1999 (Κ.Ο.Κ) προβλέπει την έννοια «του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους του οχήματος», το οποίο αποτελεί το ανώτατο επιτρεπτό βάρος ενός οχήματος που έχει φορτίο, διαφοροποιεί δε την έννοια αυτή από το «μεικτό βάρος του οχήματος», που είναι το εκάστοτε πραγματικό βάρος του οχήματος μετά του φορτίου, του πληρώματος και των επιβατών του. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 1 του ΚΟΚ, «το μεικτό βάρος του οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του», ενώ σύμφωνα με την εξουσιοδοτική διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 53 του ΚΟΚ «Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται το μέγιστο όριο του βάρους, του φορτίου και των ανάξονα επιβαρύνσεων των αυτοκινήτων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων από αυτά».

3. Σε συμφωνία με τις διατάξεις του ΚΟΚ, ήδη η **Ευρωπαϊκή Οδηγία 96/53/ΕΚ** του Συμβουλίου της 25^{ης} Ιουλίου 1996⁷⁸, όπως ισχύει, καθορίζει σήμερα την ανώτατη επιτρεπτή τιμή του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους των φορτηγών οχημάτων που διενεργούν **διεθνείς μεταφορές**. Η εν λόγω οδηγία εφαρμόζεται σε φορτηγά οχήματα που διενεργούν διεθνείς μεταφορές κατηγορίας **N2** (βάρους πάνω από 3,5 τόνους έως 12 τόνους) και **N3** (βάρους πάνω από 12 τόνους) και των ρυμουλκούμενων τους, που εμπίπτουν στην κατηγορία **O3** (μέγιστη μάζα πάνω από 3,5 έως 10 τόνους) και **O4** (μέγιστη μάζα πάνω από 10 τόνους), όπως τα οχήματα αυτά καθορίζονται ad hoc στο Παράρτημα Ι σημείο 2 της εν λόγω οδηγίας.

4. Ειδικότερα, στο Παράρτημα Ι της οδηγίας **96/53/ΕΚ** καθορίζεται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των **διαξονικών και τριαξονικών ρυμουλκούμενων (αντίστοιχα 18 και 24 τόνοι)** καθώς και των **διαξονικών, τριαξονικών και τετραξονικών μηχανοκίνητων οχημάτων (αντίστοιχα 19,5 τόνοι, 25 έως 26 τόνοι και 32 τόνοι)**, το μεγαλύτερο όμως μέρος του Παραρτήματος Ι αφορά το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των **συνδυασμών οχημάτων ή των αρθρωτών οχημάτων με πέντε ή έξι άξονες** (ήτοι ΦΔΧ που αποτελούνται από τράκτορα και ρυμουλκούμενο ή από τράκτορα και ημιρυμουλκούμενο) που αποτελούν και τη συνηθέστερη περίπτωση στις διεθνείς οδικές μεταφορές.

Ως εκ τούτου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος **των συνδυασμών οχημάτων** καθορίζεται ως εξής **(α)** διαξονικό / τριαξονικό όχημα με τριαξονικό / διαξονικό ρυμουλκούμενο: **40 τόνοι**, **(β)** διαξονικό / τριαξονικό όχημα με διαξονικό / τριαξονικό ημι-ρυμουλκούμενο: **40 τόνοι**, **(γ)** Διαξονικό ή Τριαξονικό μηχανοκίνητο όχημα με τριαξονικό ημι-ρυμουλκούμενο που μεταφέρει, στο πλαίσιο διατροφικών μεταφορών,

⁷⁸ Η Ευρωπαϊκή Οδηγία **96/53/ΕΚ** έχει τροποποιηθεί **(α)** από την οδηγία **2002/7/ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18^{ης} Φεβρουαρίου 2002 και **(β)** από την οδηγία **2015/719** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29^{ης} Απριλίου 2015.

⁸ Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 96/53/ΕΚ είχε ενσωματωθεί στην εθνική έννομη τάξη με το ΠΔ 77/1998 «Περί Οδικών Οχημάτων Κοινότητας – Επιτρεπόμενες Διαστάσεις», όπως και το διάταγμα αυτό έχει τροποποιηθεί και ισχύει με το πδ 223/2004 καθώς και με την ΥΑ 16736/1230/25.06.2008

ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια ή κινητά αμαξώματα, μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών: **42 τόνοι, (δ)** Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ρυμουλκούμενο ή τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ημι-ρυμουλκούμενο: **36 τόνοι**⁹. Επιπροσθέτως, η εν λόγω οδηγία καθορίζει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των προαναφερόμενων οχημάτων, ενώ αναφορικά με τα οχήματα οποιουδήποτε τύπου ορίζει ότι το βάρος που φέρει ο/οι κινητήριος/οι άξονας/ες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25% του συνολικού βάρους του έμφορτου οχήματος ή του συνδυασμού οχημάτων, όταν χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές. Τέλος, ειδικά για τα τετραξονικά οχήματα θέτει και έναν επιπλέον κανόνα, καθώς ορίζει ότι το βάρος τους δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ των ακραίων αξόνων του οχήματος.

5. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα I της Ευρωπαϊκής Οδηγίας **96/53/ΕΚ** αποτελούν κανόνες κυκλοφορίας και συνεπώς αποτελούν συνθήκες φόρτωσης και όχι πρότυπα παραγωγής.

Όπως μάλιστα προβλέπει το **άρθρο 6 της οδηγίας 96/53/ΕΚ**, η συμφωνία του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους των ΦΔΧ που διενεργούν διεθνείς μεταφορές με τις διατάξεις της ως άνω οδηγίας πιστοποιείται είτε με την τοποθέτηση επί του οχήματος της πινακίδας του κατασκευαστή (όπως ορίζει η οδηγία 76/114/ΕΟΚ), είτε με έγγραφο που χορηγείται από το κράτος μέλος στο οποίο το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή ετέθη σε κυκλοφορία. Άπαντα τα έγγραφα αυτά αποτελούν **το αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων**, κάθε δε φορτηγό όχημα που

⁹+ 2 τόνοι ανοχής όταν τηρούνται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος με κινητήρα (18 τόνοι) και με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του δίδυμου άξονα του ημρυμουλκούμενου (20 τόνοι) και ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε κοινοτικό επίπεδο, κατά τον ορισμό του παραρτήματος II της οδηγίας 96/53/ΕΚ

εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και είναι εφοδιασμένο με τα έγγραφα αυτά δύνανται μόνον να υποβάλλεται σε δειγματοληπτικούς ελέγχους από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους προς το σκοπό της διαπίστωσης ότι το βάρος του δεν υπερβαίνει των ορίων που θέτει το Παράρτημα Ι της οδηγίας.

6. Μάλιστα, σύμφωνα με το **άρθρο 10δ της οδηγίας 96/53/ΕΚ**, έως την 21^η Μαΐου 2021, οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι θα πρέπει να διενεργούνται μέσω μετρήσεων που θα πραγματοποιούνται με τη βοήθεια συστημάτων, τα οποία τοποθετούνται στις οδικές υποδομές ή μέσω εξοπλισμού ζύγισης, ο οποίος θα πρέπει να είναι εγκατεστημένος επί των οχημάτων.

7. **Συνεπώς** με βάση την Οδηγία **96/53/ΕΚ** τα κράτη μέλη από τη μία πλευρά δεν μπορούν να αρνούνται την κυκλοφορία στο έδαφός τους σε οχήματα που διενεργούν διεθνείς μεταφορές, εάν έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος για λόγους που αφορούν τα βάρη των οχημάτων αυτών, **υπό την προϋπόθεση όμως ότι το βάρος τους είναι σύμφωνο προς τις οριακές τιμές που αναφέρει το Παράρτημα Ι της εν λόγω οδηγίας**, από την άλλη δε πλευρά τα κράτη μέλη δύνανται να διενεργούν **δειγματοληπτικούς ελέγχους** μέσω μετρήσεων με συστήματα που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές ή εξοπλισμού ζύγισης που θα πρέπει να είναι εγκατεστημένος επί των οχημάτων, προκειμένου να εξακριβώσουν τη συμφωνία με τους όρους της οδηγίας.

8. Βεβαίως, τα κράτη μέλη δύνανται να θέτουν αυστηρότερες ή ευμενέστερες προϋποθέσεις ως προς τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία εντός του κράτους μέλους τους **ως προς την εθνική μεταφορά εμπορευμάτων**. Στην Ελληνική έννομη τάξη τέτοιες διατάξεις περιλαμβάνει **το π.δ. 1161/1977 «περί διαστάσεων και βαρών αυτοκινήτων»**, όπως ισχύει, το οποίο ορίζει τις τιμές για τη μέγιστη αποδεκτή μάζα φορτωμένου οχήματος (ΜΑΜΦΟ) *είτε* μεμονωμένα για τα οχήματα (αυτοκίνητα, ρυμουλκούμενα, ημι-ρυμουλκούμενα,

αρθρωτά οχήματα και συρμοί) **είτε** ως προς τις φορτίσεις του οδοστρώματος κατ' άξονα ή σύστημα αξόνων¹⁰. Μάλιστα, σύμφωνα με τις περιπτώσεις ε και στ του άρθρου 2 του π.δ. 1161/1977 ορίζεται ότι κατ' εξαίρεση επιτρέπεται **η επί των δημοσίων οδών κυκλοφορία** αρθρωτών οχημάτων ή οδικών συρμών που εκτελούν εθνικές εμπορευματικές μεταφορές με ΜΑΜΦΟ μέχρι **40.000 χιλιόγραμμα (στην περίπτωση συνολικού αριθμού τεσσάρων αξόνων για συνδυασμούς οχημάτων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων)** ή μέχρι **42.000 χιλιόγραμμα (στην περίπτωση πέντε ή έξι αξόνων)**.

9. Οι προαναφερόμενες διατάξεις του Εθνικού και Ευρωπαϊκού Δικαίου αποτελούν το ουσιαστικό δίκαιο που ρυθμίζει το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσεως, η υπέρβαση των ορίων των οποίων αποτελεί κατ' αρχήν παράβαση του άρθρου 53 του ΚΟΚ. Στο άρθρο αυτό αφ' ενός μεν προβλέπεται ως κύρωση η ακινητοποίηση του οχήματος κατ' άρθρο 46 του ΚΟΚ,

¹⁰Το άρθρο 1 του πδ 1161/1977 αναφέρει ότι η ΜΑΜΦΟ όλων των οχημάτων δεν είναι δυνατό να υπερβαίνουν τα παρακάτω καθοριζόμενα όρια: «.....β) Ός προς τις φορτίσεις του οδοστρώματος κατ' άξονα ή σύστημα αξόνων αα) **Απλοί άξονες:** ααα) Απλός διεθυντήριος άξονας (κινητήριος ή μη): Επτά χιλιάδες (7.000) χιλιόγραμμα. βββ) Απλός άξονας μη διεθυντήριος και μη κινητήριος: Δέκα χιλιάδες (10.000) χιλιόγραμμα. γγγ) Απλός άξονας κινητήριος, μη διεθυντήριος: Δεκατρείς χιλιάδες (13.000) χιλιόγραμμα. ββ) **Ζεύγη αξόνων:** ααα) Ζεύγος αξόνων, μεταξύ των οποίων η απόσταση είναι ίση ή μικρότερη του ενός (1) μέτρου: Δέκα χιλιάδες (10.000) χιλιόγραμμα. βββ) Ζεύγος αξόνων, μεταξύ των οποίων η απόσταση είναι μεγαλύτερη του ενός (1) μέτρου και ίση ή μικρότερη των δύο (2) μέτρων, αποτελούμενο από: αααα) δύο διεθυντηρίων αξόνων: Δεκατρείς χιλιάδες (13.000) χιλιόγραμμα, ββββ) δύο αξόνων, εκ των οποίων κανένας δεν είναι διεθυντήριος: Είκοσι χιλιάδες (20.000) χιλιόγραμμα, γγγγ) δύο αξόνων, εκ των οποίων ο ένας είναι διεθυντήριος και ο δεύτερος μη διεθυντήριος και μη κινητήριος: Δεκαέξι χιλιάδες (16.000) χιλιόγραμμα, δδδδ) δύο άξονες, εκ των οποίων ο ένας είναι διεθυντήριος και ο δεύτερος κινητήριος, μη διεθυντήριος: Δεκαεννέα χιλιάδες (19.000) χιλιόγραμμα. γγγ) Εάν η μεταξύ των αξόνων απόσταση είναι μεγαλύτερη των δύο (2) μέτρων, το σύστημα αξόνων δεν θεωρείται ζεύγος. γγ) **Συστήματα τριών (3) αξόνων:** ααα) Εάν η απόσταση μεταξύ των ακραίων αξόνων του συστήματος είναι ίση ή μικρότερη των δύο (2) μέτρων: Είκοσι χιλιάδες (20.000) χιλιόγραμμα. βββ) Εάν η απόσταση μεταξύ των ακραίων αξόνων του συστήματος είναι μεγαλύτερη των δύο (2) μέτρων και από τους άξονες του συστήματος: αααα) κανένας δεν είναι διεθυντήριος: Τριάντα χιλιάδες (30.000) χιλιόγραμμα, ββββ) ο ένας άξονας είναι διεθυντήριος: Είκοσι έξι χιλιάδες (26.000) χιλιόγραμμα, γγγγ) είναι διεθυντήριοι και οι δύο άξονες: Είκοσι τρεις χιλιάδες (23.000) χιλιόγραμμα και δδδδ) όλοι οι άξονες του συστήματος είναι διεθυντήριοι: Είκοσι χιλιάδες (20.000) χιλιόγραμμα. δδ) **Συστήματα τεσσάρων (4) αξόνων:** για τον καθορισμό των ορίων φόρτισης σε τέτοιο σύστημα, αυτό θεωρείται ως αποτελούμενο από δύο διαδοχικά ανεξάρτητα ζεύγη αξόνων, εφαρμόζοντας για κάθε ζεύγος τα οριζόμενα στην υποπερίπτωση ββ) της παρούσας περίπτωσης.

γ) Ός προς τη ΜΑΜΦΟ των οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων, αα) **Αυτοκίνητα:** ααα) Διαξονικά: Δεκαεννέα χιλιάδες (19.000) χιλιόγραμμα. βββ) Τριαξονικά: Εικοσιέξι χιλιάδες (26.000) χιλιόγραμμα γγγ) Τετραξονικά: Τριαντατρείς χιλιάδες (33.000) χιλιόγραμμα. ββ) **Ρυμουλκούμενα με ανεξάρτητη άδεια κυκλοφορίας:** ααα) Μονοαξονικά: Δέκα χιλιάδες (10.000) χιλιόγραμμα. βββ) Διαξονικά: Δεκαεννέα χιλιάδες (19.000) χιλιόγραμμα. γγγ) Τριαξονικά: Είκοσι έξι χιλιάδες (26.000) χιλιόγραμμα. δδδ) Τεσσάρων ή περισσότερων αξόνων: Τριάντα χιλιάδες (30.000) χιλιόγραμμα. γγ) **Ημιρυμουλκούμενα με ανεξάρτητη άδεια κυκλοφορίας:** ααα) Μονοαξονικά: Δεκαεννέα χιλιάδες (19.000) χιλιόγραμμα. βββ) Διαξονικά: Είκοσι εννέα χιλιάδες (29.000) χιλιόγραμμα. γγγ) Τριών ή περισσότερων αξόνων: Τριάντα δύο χιλιάδες (32.000) χιλιόγραμμα.

δδ) **Αρθρωτά οχήματα:** ααα) Συνολικού αριθμού τριών (3) αξόνων: Εικοσιεννέα χιλιάδες (29.000) χιλιόγραμμα. βββ) Συνολικού αριθμού τεσσάρων (4) ή περισσότερων αξόνων: Τριανταχτώ χιλιάδες (38.000) χιλιόγραμμα. εε) Συρμοί: ααα) Αποτελούμενοι από διαξονικό φορτηγό αυτοκίνητο και από μονοαξονικά ρυμουλκούμενα: Εικοσιέξι χιλιάδες (26.000) χιλιόγραμμα. βββ) Αποτελούμενοι από τριαξονικά φορτηγό αυτοκίνητο και από μονοαξονικά ρυμουλκούμενα: Τριαντατρείς χιλιάδες (33.000) χιλιόγραμμα. γγγ) Αποτελούμενοι από τετραξονικό φορτηγό αυτοκίνητο και από μονοαξονικά ρυμουλκούμενα ή από φορτηγό αυτοκίνητο διαξονικό ή τριαξονικά και από ρυμουλκούμενο με δύο ή περισσότερους άξονες: Τριανταχτώ χιλιάδες (38.000) χιλιόγραμμα.

αφ' ετέρου δε ως προς τις διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται ειδικώς στην περίπτωση των φορτηγών οχημάτων, η παράγραφος 6 του άρθρου 53 του ΚΟΚ παραπέμπει στο νόμο 3446/2006.

10. Το άρθρο 2 του νόμου 3446/2006, όπως ισχύει μετά την τροποποίηση του από την παρ. 1 του άρθρου 36 του νόμου 4313/2014, προβλέπει κατ' αρχήν ότι ειδικά ο έλεγχος της εφαρμογής της κείμενης νομοθεσίας για την κυκλοφορία και τις μεταφορές που διενεργούν τόσο τα ελληνικά όσο και τα αλλοδαπά φορτηγά οχήματα ιδιωτικής και δημοσίας χρήσεως καθώς και η επιβολή των διοικητικών κυρώσεων για τις παραβάσεις που προβλέπουν οι Υπουργικές Αποφάσεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 4B του νόμου 3446/2006, ανατίθεται μεταξύ άλλων και στις **Λιμενικές Αρχές** στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς τους.

Ως εκ τούτου το άρθρο 2 του νόμου 3446/2006 προβλέπει μία ειδικότερη αρμοδιότητα των οργάνων που αναφέρει (μεταξύ των οποίων και οι Λιμενικές Αρχές), σε σχέση με την αρμοδιότητα που προβλέπει το άρθρο 1 του νόμου αυτού, επί τη βάση του οποίου, ο έλεγχος και η επιβολή των σχετικών κυρώσεων λαμβάνει χώρα από Μεικτά Κλιμάκια Ελέγχου, τα οποία μπορούν (αλλά δεν είναι απαραίτητο) να επανδρώνονται και από ένα όργανο του Λιμενικού Σώματος.

Το πρώτον βεβαίως που θα πρέπει να σημειωθεί εν προκειμένω είναι ότι μέχρι σήμερα **καμία Υπουργική Απόφαση δεν έχει εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 4B του νόμου 3446/2006,** εξ αυτού δε του λόγου και η παράγραφος 3 του άρθρου 4B (όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 36 παράγραφο 2 του νόμου 4313/2014), προβλέπει ότι μέχρι την έκδοση των Υπουργικών Αποφάσεων στις οποίες αναφέρονται οι διατάξεις του άρθρου 4B, θα εξακολουθήσουν να ισχύουν αφ' ενός μεν **οι παράγραφοι 1 έως 3 του άρθρου 4 του 3446/2006,** ως ίσχυαν πριν την τροποποίησή τους με το νόμο 4313/2014 και αφ' ετέρου οι διατάξεις της **ΚΥΑ Φ2/55009/4626/00/2002.**

11. Ανεξαρτήτως όμως του ζητήματος αν οι Λιμενικές Αρχές έχουν εν τέλει αρμοδιότητα να επιβάλλουν σήμερα διοικητικές κυρώσεις χωρίς την έκδοση των ΥΑ του άρθρου 4B του νόμου 3446/2006, **το άρθρο 3 παρ 3 του νόμου 3446/2006** ορίζει κατ' αρχήν ότι **«το μεικτό βάρος φορτηγού οχήματος δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο μεικτό βάρος του ή τη μέγιστη επιτρεπόμενη φόρτωση κατ' άξονα του οχήματος, σύμφωνα με τις διατάξεις του πδ 1161/1977».**

Κατ' ακολουθία της διάταξης αυτής και δεδομένου ότι οι παραβάσεις ως προς τα μέγιστα βάρη θα είναι μεταξύ αυτών που θα συμπεριληφθούν στις μη εκδοθείσες εισέτι ΥΑ του άρθρου 4B, **σήμερα για τις παραβάσεις που αφορούν την υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπτού μεικτού βάρους εφαρμόζονται οι κυρώσεις της παραγράφου 1.2 του άρθρου 4 του νόμου 3446/2006**, ως ίσχυε πριν το νόμο 4313/2014, ήτοι επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη ή στο μισθωτή του οχήματος πρόστιμο και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος ως εξής **«α) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι πέντε τοις εκατό (5)%, επιβάλλεται πρόστιμο τριάντα ευρώ, β) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι δέκα τοις εκατό (10)%, επιβάλλεται πρόστιμο εξήντα ευρώ, γ) Αν η υπέρβαση είναι μέχρι είκοσι τοις εκατό (20)%, επιβάλλεται πρόστιμο πεντακοσίων ευρώ και δ) Αν η υπέρβαση είναι πάνω από είκοσι τοις εκατό (20)%, επιβάλλεται πρόστιμο τριών χιλιάδων ευρώ και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος (πινακίδων και άδειας κυκλοφορίας) για διάστημα τεσσάρων μηνών. ε) Αν η μάζα φορτωμένου οχήματος (συνολική μάζα συμπεριλαμβανομένου του φορτίου) υπερβαίνει και την τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη μάζα του οχήματος, όπως αναφέρεται στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος, επιβάλλεται το πρόστιμο και η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας του οχήματος της περίπτωσης δ` ανεξαρτήτως του ποσοστού της υπέρβασης. Στις περιπτώσεις γ' και δ' το πρόστιμο επιβάλλεται και στον οδηγό, ενώ στον υπεύθυνο φόρτωσης για τις ίδιες περιπτώσεις επιβάλλεται πρόστιμο χιλίων πεντακοσίων και πέντε χιλιάδων ευρώ αντίστοιχα».**

12. Παρά δε το γεγονός ότι η αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας προβλέπεται ως διοικητική ποινή μόνον για υπερβάσεις ποσοστού πάνω από 20%, **το άρθρο 1 παράγραφος 8 του 3446/2006 ορίζει ότι η επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας αποτελεί μέτρο για την εξασφάλιση της καταβολής του επιβληθέντος διοικητικού προστίμου**, εις τρόπον ώστε να μην το φορτηγό όχημα να μπορεί να μετακινηθεί επί επτά ημέρες χωρίς περαιτέρω συνέπειες, όμως του απαγορεύεται η έξοδος από τη Χώρα.

13. **Συνεπώς**, με βάση το ως άνω νομικό πλαίσιο, οι κατά τόπον αρμόδιες Λιμενικές Αρχές μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας ζύγισης των ΔΦΧ εντός των χώρων που εκμεταλλεύονται οι Οργανισμοί Λιμένων και πριν την επιβίβαση τους στα Ο/Γ πλοία για τη συνέχιση μίας διεθνούς μεταφοράς στο εξωτερικό, ελέγχουν τα αποτελέσματα ζύγισης, επιβάλλοντας εν συνεχεία – όπου συντρέχει περίπτωση – τις κυρώσεις που επιβάλλει ο νόμος 3446/2006, **αφαιρώντας τα στοιχεία κυκλοφορίας του Ελληνικού οχήματος και εξαναγκάζοντας ως εκ τούτου τους Έλληνες μεταφορείς να καταβάλλουν πάραυτα τα υπέρογκα πρόστιμα που προβλέπει ο νόμος 3446/2006 προκειμένου να εξέλθουν από την Ελληνική Επικράτεια**. Ως εκ τούτου το άρθρο 157 του ΚΔΝΔ που προβλέπει ότι *«οι παραβάτες των Γενικών και Ειδικών Κανονισμών Λιμένων τιμωρούνται δι' αποφάσεως των λιμενικών αρχών διά προστίμου μέχρι τεσσαράκοντα χιλιάδων (40.000) δραχμών, επιπλέον δε οι παραβάτες υποχρεούνται σε έγκαιρη συμμόρφωση προς τις διατάξεις των Γενικών Κανονισμών Λιμένων καθώς και σε αποκατάσταση των πραγμάτων σύμφωνα «με την οικεία αστυνομική διάταξη»*, φαίνεται ότι έχει υποπέσει ως διάταξη σε αχρησία.

14. Επιπροσθέτως δε ενώ οι Έλληνες μεταφορείς αναγκάζονται να καταβάλλουν άμεσα τα όποια ενδεχόμενα πρόστιμα τους επιβάλλονται για να ολοκληρώσουν τη διεθνή μεταφορά εκτός του Ελληνικού Κράτους, **αντιστοίχως οι αλλοδαποί συνάδελφοί τους**, όταν εισέρχονται εντός του Ελληνικής Επικράτειας από τους Λιμένες της Χώρας, ακόμη κι αν έχουν υπερβεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος

φορτίου δεν υφίστανται καμία συνέπεια καθώς δεν ελέγχονται κατά την έξοδό τους από τα Ο/Γ πλοία. Σε κάθε δε περίπτωση τα αλλοδαπά ΦΔΧ ακόμη κι αν ελεγχθούν κατά την πορεία τους στους Ελληνικούς οδικούς άξονες, έχουν τη δυνατότητα να συνεχίσουν και να ολοκληρώσουν το μεταφορικό τους έργο και εν συνεχεία να εξέλθουν της Ελληνικής Επικράτειας χωρίς καμία συνέπεια, καθώς, παρά τα όσα αναφέρονται στο νόμο 3446/2006, **τα αλλοδαπά ΦΔΧ δεν καταβάλλουν τα καταλογισθέντα πρόστιμα λόγω αδυναμίας ή απροθυμίας ελέγχου τους από τις αρμόδιες Τελωνιακές, Αστυνομικές ή και Λιμενικές Αρχές.**

A3. ΟΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΤΙΜΟΛΟΓΙΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

1. Πέραν όμως των ως άνω ρυθμίσεων, κατ' εξουσιοδότηση μεταξύ άλλων των εξής άρθρων, ήτοι **(α) των άρθρων 7, 10 και 11 παρ. 3^α του νόμου 3429/2005** «Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί (ΔΕΚΟ), **(β) του άρθρου 21 του ν 2932/2001** «Διάσπαση Λιμενικών Ταμείων – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε ΑΕ», **(γ) του άρθρου 6 του νόμου 2399/1996** «Λιμενικά Τέλη Επιβατών» και **(δ) του νόμου 4254/2014 (παράγραφος ΙΣΤ)**, οι οργανισμοί Λιμένων που έχουν ιδρυθεί ως ανώνυμες εταιρείες κατόπιν μετατροπής των οικείων Λιμενικών Ταμείων, έχουν εκδώσει κανονισμούς, οι οποίοι περιλαμβάνουν ρυθμίσεις για την τιμολόγηση των δικαιωμάτων χρήσης του λιμένα και των υπηρεσιών που παρέχουν οι εν λόγω Οργανισμοί εντός της ζώνης λιμένα που διοικούν και εκμεταλλεύονται.

2. Οι κανονισμοί αυτοί έχουν εγκριθεί με ΚΥΑ όλων των συναρμόδιων υπουργείων. Ειδικότερα, για τον Οργανισμό Λιμένος Πατρών Α.Ε ισχύει η ΚΥΑ 48058 / ΕΓΔΕΚΟ 1680/21.10.2008 (ΦΕΚ Β' 2204/2008) όπως τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ 3113.11/105574/2016 (ΦΕΚ Β 4496/2016) **(εφεξής «Κανονισμός τιμολόγησης ΟΠΛΑ Α.Ε»)**, για τον Οργανισμό Λιμένος Ηγουμενίτσας έχει εκδοθεί και είναι εν ισχύ η ΚΥΑ 81221 /50 /2014 (ΦΕΚ Β 2747/2014) **(εφεξής «Κανονισμός τιμολόγησης**

ΟΛΗΓΑ.Ε»), ενώ για τον Οργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης έχει εκδοθεί και τελεί εν ισχύ η ΚΥΑ 8122.1 /48/ 2014 (ΦΕΚ Β' 2747/2014) (εφεξής «Κανονισμός τιμολόγησης Οργανισμού Λιμένα Αλεξανδρούπολης»).

3. Ειδικότερα ως προς τον Κανονισμό τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε λεκτέα τα εξής:

3^α. Ο Κανονισμός τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε περιλαμβάνει διατάξεις ως προς την τιμολόγηση τεσσάρων κατηγοριών υπηρεσιών, ήτοι (i) κατάληψης λιμενικού χώρου και προσωρινής αποθήκευσης, (ii) χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων και στάθμευσης αυτοκινήτων, (iii) δικαιωμάτων χρήσης μηχανημάτων, (iv) δικαιωμάτων λοιπών λιμενικών υπηρεσιών.

Στην κατηγορία των δικαιωμάτων κατάληψης λιμενικού χώρου έχουν συμπεριληφθεί και τα ζυγιστικά δικαιώματα. Ειδικότερα, ως προς τα δικαιώματα αυτά, **το Α' Κεφάλαιο** του Κανονισμού Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε προβλέπει ότι (η υπογράμμιση δική μας) «*Σύμφωνα με το άρθρο 7 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα (Υπ' αριθμ. 3131.1.1/11/96 απόφαση ΥΕΝ (ΦΕΚ 5/Β/97) τα έμπορτα Φ/Γ Ι.Χ. οχήματα ωφέλιμου φορτίου άνω των 1200 χιλιόγραμμων υποχρεούνται να ζυγίζονται στις γεφυροπλάστιγγες του λιμένα. Τα ανωτέρω οχήματα καταβάλλουν στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. δικαιώματα ζύγισης ως εξής: α) Φορτηγά οχήματα διερχόμενα από το λιμάνι 3,27 ευρώ β) Φορτηγά οχήματα που διακινούν φορ/νόμενα εμπ/τα εντός του λιμένα 3,27 ευρώ γ) Για δεύτερη ζύγιση (απόβαρο) 1,092 Ευρώ δ) Για ζητηθείσα (προγραμματιζόμενη) μετά από αίτηση ενδιαφερομένου εργασίας της Πλάστιγγας κατά τη νυχτερινή βάρδια, από ώρα 22.00 έως 7.00 π.μ., θα πρέπει να προκαταβάλλεται το ποσό των 163,80 Ευρώ, που θα συμψηφίζεται κατά το μέρος της αξίας των ζυγισμάτων που θα πραγματοποιηθούν»*.

3β. Περαιτέρω, **το Γ Κεφάλαιο** του Κανονισμού Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε προβλέπει ειδική κατηγορία **δικαιωμάτων χρήσης μηχανημάτων** που αποκαλεί «Δικαιώματα Τρακτόρευσης», ορίζοντας ότι «*Σε κάθε τράκτορα δημόσιας ή ιδιωτικής*

χρήσης που εκτελεί εργασίες τρακτόρευσης και δεν ταξιδεύει με το φορτίο που φορτοεκφορτώνει χορηγείται από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. **"Άδεια Τρακτόρευσης" χρονικής διάρκειας ενός έτους** αντί δικαιώματος ποσού: Α) Για τράκτορα δημόσιας χρήσης 393,12 ευρώ, στην άδεια περιλαμβάνεται και το δικαίωμα στάθμευσης του τράκτορα στον λιμενικό χώρο της βόρειας προβλήτας (No 16). Β) Για τράκτορα ιδιωτικής χρήσης 131,04 ευρώ. Το ανωτέρω δικαίωμα θα καταβάλλεται για τη χορήγηση αυτής και θα τοποθετείται σε εμφανές σημείο τον τράκτορα. **Τράκτορας που δεν διαθέτει σχετική άδεια δεν θα του επιτρέπεται η είσοδος στον Λιμενικό χώρο.** Για την χορήγηση της ανωτέρω άδειας οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να υποβάλλουν στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. τα εξής: Α) **Ιδιοκτήτες τρακτόρων δημόσιας χρήσης:** Σχετική αίτηση στην οποία θα επισυνάπτονται: Επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας κυκλοφορίας του τράκτορα, την πιστοποίηση του μηχανήματος και του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. Επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας του οδηγού του τράκτορα. **Υπεύθυνη δήλωση του ιδιοκτήτη στην οποία θα δηλώνεται το ποσό που θα εισπράττει για κάθε εργασία τρακτόρευσης.** Β) **Ιδιοκτήτες τρακτόρων ιδιωτικής χρήσης:** Σχετική αίτηση στην οποία θα επισυνάπτονται: Επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας κυκλοφορίας του τράκτορα, και του ασφαλιστηρίου συμβολαίου. **Υπεύθυνη δήλωση στην οποία θα δηλώνονται οι αριθμοί των ιδιόκτητων τρεϊλερ, για τα οποία θα εκτελεί ο τράκτορας τις εργασίες τρακτόρευσης.** Για κάθε εργασία τρακτόρευσης από τους τράκτορες δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης θα καταβάλλεται στον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. ως δικαίωμα **το ποσό των 5,509 ευρώ με Φ.Π.Α. μετά από χορήγηση σχετικού παραστατικού που θα χορηγείται από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.** Εφ' όσον η εισπραξη και απόδοση του παραπάνω δικαιώματος δεν πραγματοποιείται μέσω των Ναυτικών Πρακτορειών Σε περίπτωση δε που διαπιστωθεί εκτέλεση εργασίας τρακτόρευσης από τράκτορες δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης **χωρίς την έκδοση του σχετικού παραστατικού** που θα χορηγείται από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. θα επιβάλλονται κυρώσεις ως εξής: Κατά την πρώτη παράβαση το πρόστιμο ανέρχεται στο 20πλάσιο της αξίας του μη εισπραχθέντος δικαιώματος τρακτόρευσης, κατά τη δεύτερη παράβαση ανάκληση της άδειας τρακτόρευσης για χρονικό διάστημα έξι (6) μηνών και κατά τη τρίτη παράβαση οριστική αφαίρεση της άδειας τρακτόρευσης. Εφόσον η απόδοση δεν γίνεται από τα Ναυτικά Πρακτορεία».

3γ. Περαιτέρω, ο Κανονισμός Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε **στις παραγράφους 1, 2 και 3 των γενικών διατάξεων του Κεφαλαίου Γ** ορίζει ότι (η επισήμανση και υπογράμμιση δική μας) «1. Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. σύμφωνα με το άρθρο 2 του καταστατικού του (Ν. 2932/01) έχει σκοπό τη διοίκηση και την εκμετάλλευση των χώρων της Λιμενικής Ζώνης δικαιοδοσίας του. Προς τούτο χορηγούνται στους χρήστες **αποκλειστικώς τα εις την κυριότητα του μηχ/τα, εργαλεία κλπ. μέσα στοιβασίας, καλύψεως και προσωρινής αποθηκείσεως εμπ/των για τις φορτοεκφορτωτικές και λοιπές εργασίες εντός του λιμενικού χώρου.** 2. Τα μηχ/τα, εργαλεία και λοιπά μέσα χορηγούνται κατά σειρά προτεραιότητας εργασίας, τη σειρά αυτή ρυθμίζει η αρμοδία υπηρεσία του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. **3. Εάν ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. δεν διαθέτει τα απαιτούμενα μηχ/τα, εργαλεία και λοιπά μέσα στοιβασίας, καλύψεως κλπ ή εάν αυτά είναι ανεπαρκή ή συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας, δύνανται να επιτραπεί η στον οποίο ανατίθεται η εκτίμηση των ανωτέρω με εισήγηση του αρμοδίου Δ/ντού του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. κατόπιν αιτήσεως του ενδιαφερομένου** 4. Οι πλοιοκτήτες Ναυτικοί Πράκτορες, Φορτωτές και Παραλήπτες οφείλουν να υποβάλλουν προς τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. δηλωτικό ή άλλα παραστατικά εμπ/των τα οποία πρόκειται να εκφορτωθούν εντός 24 ωρών το αργότερο μετά την άφιξη. Το δηλωτικό εισαγωγής ή εξαγωγής εμπ/των εξωτερικού πρέπει να είναι ακριβές αντίγραφο του υποβαλλομένου στη Τελωνειακή Αρχή».

3δ. Τέλος, **στην παράγραφο 7 του κεφαλαίου Γ** του Κανονισμού Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε που αναφέρεται στα **Δικαιώματα Περονοφόρων ανυψωτικών μηχανημάτων** προβλέπεται ότι «7. **Για χρήση TRACTORS για ρυμούλκηση εντός ή εκτός του κύτους του πλοίου ασυνόδευτων οχημάτων (15,429 ευρώ + Φ.Π.Α) 18,360 ευρώ το τεμάχιο, συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α**», ενώ σύμφωνα με τις διευκρινήσεις που δίδονται στο ίδιο κεφάλαιο αναφέρεται ότι «1) Όταν συντρέχει περίπτωση εφαρμογής της παραγράφου 3 του παρόντος κεφαλαίου του κανονισμού χρήσεως μηχ/των ήτοι χρησιμοποίηση ιδιωτικών μηχ/των υπό των ενδιαφερομένων εντός της Λιμενικής περιοχής, **θα εισπράττει ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. το 30% των δικ/των που θα εισέπραττε εάν διέθετε δικά του μηχανήματα**».

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι η δυνατότητα χρήσης τρακτόρων κατά τα ανωτέρω που δεν ανήκουν στον ΟΛΠΑ Α.Ε κατ' αρχήν προβλέπεται και στις γενικές διατάξεις του Κανονισμού Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε, καθώς επί λέξει προβλέπεται ότι (η υπογράμμιση δική μας) **«Από τον Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. εκτελούνται με δικά του μέσα και προσωπικό όλες οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης εμπορευμάτων και λοιπών λιμενικών εξυπηρετήσεων στους χρήστες εντός της λιμενικής ζώνης. Ο Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. με αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του δύναται κατ' εξαίρεση να παραχωρεί σε τρίτους (νομικά ή φυσικά πρόσωπα) το δικαίωμα εκμετάλλευσης ορισμένων εργασιών φορτοεκφόρτωσης, ρυμούλκησης ασυνόδευτων οχημάτων, με δικά τους μέσα είτε για ορισμένη χρονική περίοδο είτε εφ' άπαξ για συγκεκριμένη περίπτωση. Ουδεμία δραστηριότητα εντός της λιμενικής ζώνης ασκείται από τρίτους χωρίς σχετική άδεια του Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. Για την παροχή κινήτρων προσέλκυσης φορτίων δύναται ο Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. μετά από έγκριση του Δ.Σ. να συνάπτει ειδικές συμβάσεις με ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες ή μεταφορικές εταιρείες. Με τις συμβάσεις αυτές δύναται να παρέχονται ειδικά προνόμια εξυπηρέτησης και διευκολύνσεις και να καθορίζονται τιμολόγια κατά παρέκκλιση των σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού – τιμολογίου».**

4. Ως προς τον Κανονισμό Τιμολόγησης του ΟΛΗΓ Α.Ε (ΚΥΑ 8122.1/ 50 / 2014), λεκτέα τα εξής:

Ο Κανονισμός Τιμολόγησης του ΟΛΗΓ Α.Ε δεν προβλέπει διατάξεις για την παροχή υπηρεσιών τρακτόρευσης / ρυμούλκησης ασυνόδευτων τροχοφόρων. Όμως και ο κανονισμός αυτός καθορίζει (άρθρο 6) καταβολή ζυγιστικών δικαιωμάτων ύψους 4 ευρώ/ ανά φορτηγό και ανά ζύγιση συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ.

5. Ως προς τον Κανονισμό τιμολόγησης του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης (ΚΥΑ 8122.1 /48 / 2014),λεκτέα τα εξής:

5^α. Ο εν λόγω Κανονισμός ομοίως δεν προβλέπει τιμολόγηση για παροχή υπηρεσιών τρακτόρευσης / ρυμούλκησης ασυνόδευτων τροχοφόρων. Παρά ταύτα όμως το άρθρο 7 του Κεφαλαίου Δ του εν λόγω κανονισμού προβλέπει

δικαιώματα από ζύγιση οχημάτων ως εξής (η υπογράμμιση δική μας) **«α) φορτηγά οχήματα μικτού βάρους έως 10 τόνους, 3,09 ευρώ/ζύγιση. β) φορτηγά οχήματα μικτού βάρους άνω των 10 τόνων, 5,15 ευρώ / ζύγιση. γ) κενά φορτηγά οχήματα, μικτού βάρους έως 10 τόνους, 3,09 ευρώ / ζύγιση. δ) κενά φορτηγά οχήματα, μικτού βάρους άνω των 10 τόνων, 5,15 ευρώ / ζύγιση».**

6. Συνεπώς, από τις προαναφερόμενες διατάξεις των Κανονισμών Τιμολόγησης των ανωτέρω Οργανισμών Λιμένων, προκύπτει κατ' αρχήν ότι *αφ' ενός μεν* ο Κανονισμός Τιμολογίων του ΟΛΠΑ **δεν περιλαμβάνει καν διατάξεις για τη ζύγιση Φορτηγών Οχημάτων Δημοσίας Χρήσεως**, ενώ *αφ' ετέρου* ο μεν Κανονισμός Τιμολόγησης του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας προβλέπει ως ζυγιστικά δικαιώματα **ένα πάγιο ποσό** ανεξαρτήτως βάρους φορτηγού οχήματος και ιδιότητας του ως φορτηγού δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσεως, ο δε Κανονισμός Τιμολόγησης του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης προβαίνει σε μία χωρίς κριτήρια κατηγοριοποίηση των φορτηγών οχημάτων **με βάση το μικτό βάρος τους** και προβλέπει ζυγιστικά δικαιώματα με βάση το μικτό αυτό βάρος και ανά ζύγιση.

Επιπλέον ο Κανονισμός Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ προβλέπει αφ' ενός μεν δικαιώματα τρακτόρευσης και ρυμούλκησης ασυνόδευτων οχημάτων στα οποία συμπεριλαμβάνονται και τα έμφορτα ρυμουλκούμενα και ημι – ρυμουλκούμενα οχήματα που μεταφέρονται στο λιμάνι προκειμένου να επιβιβαστούν σε Ο/Γ πλοία με προορισμό κυρίως τα λιμάνια του Ιταλικού Κράτους.

A3. ΤΟ ΜΗ ΝΟΜΙΜΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΖΥΓΙΣΗΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΟΥΝ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΠΟΥ ΔΙΟΙΚΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΑΤΡΩΝ, ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΚΑΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ.

A.3.1. Η μη νομιμότητα του καθεστώτος υποχρεωτικής ζύγισης εντός των χώρων εκμετάλλευσης των Οργανισμών Λιμένων

1. Οι εταιρείες και οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί που επιβιβάζονται σε πλοία στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Αλεξανδρούπολης, με σκοπό να διενεργήσουν διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές σε κράτη μέλη της ΕΕ ή τρίτες χώρες, εκτός από τα υπέρογκα κόστη που επωμίζονται για την δια Ο/Γ πλοίων μεταφορά τους (οδηγών και οχημάτων), έχουν να αντιμετωπίσουν **και τη μη νόμιμη, όπως θα καταδειχθεί κατωτέρω, διαδικασία ζύγισης και καταβολής ζυγιστικών δικαιωμάτων προς τους αρμόδιους Οργανισμούς Λιμένων.**

Μάλιστα η διαδικασία αυτή έχει ως συνέπεια όχι μόνον την επιβάρυνσή του μεταφορικού έργου με περαιτέρω έξοδα, αλλά πολλές φορές και την απώλεια του δικαιώματος των Φορτηγών Οχημάτων Δημοσίας Χρήσεως να επιβιβαστούν στα προγραμματισμένα δρομολόγια των Ο/Γ πλοίων (καθώς η διαδικασία ζύγισης δεν λαμβάνεται υπόψη για την προτεραιότητα των πλοίων) και ως εκ τούτου τη μη έγκαιρη παράδοση των μεταφερόμενων προϊόντων στον τόπο προορισμού τους.

2. Όπως προκύπτει από τις απαρχαιωμένες πλέον διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αριθμό 14, που τέθηκαν σε ισχύ το έτος 1996 και ειδικότερα από τις παραγράφους **1, 2 και 3 του άρθρου 7** της κανονιστικής αυτής πράξης **δεν προκύπτει με σαφήνεια ποια οχήματα είναι υπόχρεα σε ζύγιση.**

Πιο συγκεκριμένα, η **παράγραφος 1 του άρθρου 7** του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αρ 14 αναφέρει μόνον ποια οχήματα ΔΕΝ υποχρεούνται σε ζύγιση και αυτό όχι σαφώς (γίνεται αναφορά σε μικρά επιβατηγά οχήματα χωρίς να προσδιορίζεται η έννοια αυτή – σε άφορτα φορτηγά – σε έμφορτα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης “ωφέλιμου φορτίου” έως 1200 χιλιόγραμμων), ενώ παράλληλα, και μεν η παράγραφος 2 του άρθρου 7 ορίζει κατ’ αρχήν ότι τα οχήματα που υποχρεούνται σε ζύγιση, ζυγίζονται στη γεφυροπλάστιγγα του λιμένα, **η ρύθμιση όμως αυτή τίθεται χωρίς να προσδιορίζονται έστω και σε γενικές γραμμές ποια είναι τα οχήματα αυτά.**

3. Επιπλέον, το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 7 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αρ. 14 ορίζει ότι αν ο λιμένας δεν διαθέτει γεφυροπλάστιγγα, λαμβάνονται υπόψη **διάφορα άλλα στοιχεία** που αποδεικνύουν το μεικτό βάρος του οχήματος, ήτοι η φορτωτική ή το δελτίο αποστολής (για την απόδειξη του βάρους του μεταφερόμενου φορτίου) ή η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος που αναφέρει τη μέγιστη τιμή του επιτρεπόμενου μεικτού βάρους του, ενώ επιπρόσθετα **από την παράγραφο 4 του άρθρου 7** του ίδιου Γενικού Κανονισμού Λιμένων προκύπτει ότι η ζύγιση σε γεφυροπλάστιγγα του λιμένα σε καμία περίπτωση δεν αποτελεί προαπαιτούμενο της επιβίβασης ενός οχήματος σε οχηματαγωγό πλοίο που έχει ελλιμενιστεί σε κάποιο λιμένα της Ελληνικής Επικράτειας, καθώς με την παράγραφο αυτή ορίζεται η δυνατότητα ζύγισης και σε εκτός λιμένων γεφυροπλάστιγγες ανεξαρτήτως αν οι λιμένες διαθέτουν ή δεν διαθέτουν γεφυροπλάστιγγες.

4. Ως εκ τούτου λοιπόν από τις προαναφερόμενες διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου 7 του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αρ 14 προκύπτει ότι ούτε η ζύγιση ούτε πολλώ δε μάλλον η ζύγιση σε γεφυροπλάστιγγα του λιμένα καθορίζεται ως υποχρέωση για την επιβίβαση ενός Φορτηγού Οχήματος Δημόσιας Χρήσης εντός Ο/Γ πλοίου.

5. Σε κάθε όμως περίπτωση οι διατάξεις του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αρ 14 που αφορούν τη γνώση του βάρους των φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσεως που επιβιβάζονται σε Ο/Γ πλοία δεν δύναται να αποτελέσουν τη βάση ως εξουσιοδοτικές διατάξεις για την επιβολή ζυγιστικών δικαιωμάτων από τους Οργανισμούς Λιμένων, για τους εξής λόγους:

(i) Όπως προαναφέρθηκε στον Γενικό Κανονισμό Λιμένων με αρ 14, η ζύγιση των ΦΔΧ και δη στις γεφυροπλάστιγγες των λιμένων δεν αποτελεί το μόνο τρόπο απόδειξης του μεικτού βάρους τους, η γνώση του οποίου αποτελεί το ζητούμενο με βάση το άρθρο

15 του εν λόγω Κανονισμού. Ως εκ τούτου λοιπόν δεν δύναται να επιβάλλεται στα ΦΔΧ επιβάρυνση ζυγιστικών δικαιωμάτων για διαδικασία, η διεξαγωγή της οποίας δεν ορίζεται ρητώς ως υποχρεωτική ή ως υποχρεωτικά διενεργούμενη εντός των λιμένων. Περαιτέρω, η υποχρέωση καταβολής του εν λόγω οικονομικού βάρους στους Οργανισμούς Λιμένων δεν βασίζεται σε καμία εξουσιοδοτική διάταξη νόμου, **καθώς οι Οργανισμοί Λιμένων δεν δύναται να επιβάλλουν ζυγιστικά δικαιώματα ούτε κατ' εξουσιοδότηση του ΚΑΝΔ, ούτε του Γενικού Κανονισμού Λιμένα με αρ 14 , ούτε τέλος κατ' εξουσιοδότηση των νόμων 2932/2001 ή 2399/1996 ή του νόμου 3429/2005 που αποτελούν τις εξουσιοδοτικές διατάξεις για την Οργάνωση και Λειτουργία των Οργανισμών αυτών.**

(ii) Η οιαδήποτε υποχρέωση διαπίστωσης του μεικτού βάρους έμφορτων ΦΔΧ **δεν δύναται παρά να εμπίπτει στην αστυνομική αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών,** η οποία δεν δύναται να παραχωρηθεί και ούτε και έχει παραχωρηθεί στους Οργανισμούς Λιμένων, δυνάμει του άρθρου 141 και 156 του ΚΑΝΔ.

(iii) Η καταβολή ζυγιστικών δικαιωμάτων λόγω της «υποχρεωτικής» ζύγισης στις γεφυροπλάστιγγες εντός των λιμένων, **αποτελεί κατ' ουσία δημοσιονομική επιβάρυνση που δεν δύναται να προβλέπεται από υπουργικές αποφάσεις** (και όχι νόμο) όπως είναι οι Γενικοί Κανονισμοί Λιμένων ή οι Κανονισμοί Τιμολόγησης των Οργανισμών Λιμένων και πολλώ δε μάλλον δεν δύναται να επιβάλλεται χωρίς να καθορίζονται με σαφήνεια το αντικείμενο συνεπεία του οποίου επιβάλλεται η εν λόγω επιβάρυνση.

Σημειώνεται εν προκειμένω ότι το οικονομικό αυτό βάρος των ζυγιστικών δικαιωμάτων **δεν αποτελεί τέλος και δη ανταποδοτικό,** καθώς η θέσπισή του έχει λάβει χώρα επί σκοπώ να αποτελεί έσοδο των Οργανισμών Λιμένων κατά τη διοίκηση και εκμετάλλευση της περιοχής που τους έχει παραχωρηθεί, δηλαδή προς εξυπηρέτηση του γενικού δημοσίου συμφέροντος, για το οποίο έχει παραχωρηθεί η εκμετάλλευση

των λιμένων. Το εν λόγω οικονομικό βάρος που επιβάλλεται σε όλα τα ΦΔΧ αποτελεί δημοσιονομική επιβάρυνση και όχι ανταποδοτικό τέλος, καθώς, όπως δέχεται και το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹¹, **το εν λόγω χρηματικό ποσό καταβάλλεται για ενέργεια που θεωρείται (μη νομίμως όπως προαναφέρθηκε ανωτέρω) υποχρεωτική χωρίς να δύναται η δυνατότητα στο καταβάλλον μέρος να επιλέξει το φορέα της υπηρεσίας αποτελεί φόρο και όχι ανταποδοτικό τέλος.**

A.3.2. Η μη νομιμότητα ελέγχου του μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους των ΦΔΧ από τις Λιμενικές Αρχές εντός των χώρων των λιμένων και της επιβολής προστίμων που προβλέπονται από το νόμο 3446/2006.

1. Όπως προαναφέρθηκε ζήτημα δημιουργείται ως προς την αρμοδιότητα των Λιμενικών Αρχών να ελέγχουν κατόπιν ζυγίσεως και να επιβάλλουν με βάση το άρθρο 2 του νόμου 3446/2006 πρόστιμα που προβλέπονται στο άρθρο 4 του ίδιου νόμου, σε περιπτώσεις υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους των ΦΔΧ, όπως αυτό καθορίζεται από την Ευρωπαϊκή Οδηγία 96/53/ΕΚ, όπως ισχύει, και το νόμο 1161/1977.

2. Διότι το πρώτον η αρμοδιότητα επιβολής προστίμων δίδεται στις Λιμενικές αρχές αυτοτελώς και όχι ως μέρος των μεικτών κλιμακίων ελέγχου **μόνον σε συνδυασμό με το άρθρο 4β του νόμου 3446/2006**, η ισχύς του οποίου δεν έχει ενεργοποιηθεί εισέτι, σε κάθε δε περίπτωση το ζήτημα του μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους των ΦΔΧ και δη αυτών που διενεργούν διεθνείς μεταφορές προβλέπεται τόσο από το εθνικό¹² όσο και από το Ευρωπαϊκό Δίκαιο ως κανόνας της κυκλοφορίας τους επί των δημοσίων οδών **και όχι της επιβίβασής τους σε Ο/Γ πλοία**. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο το άρθρο 10δ της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 96/53/ΕΚ αναφέρει ότι οι έλεγχοι για την εφαρμογή των διατάξεων της **διεξάγονται επί των οδικών αξόνων και όχι βέβαια**

¹¹Βλ. ΔΕΚ 9.03.1978, 35/1976 και 106/1977, Simmenthal, Συλλ Νομολογίας 1978, σελ 609

¹²Βλ. διατάξεις ΚΟΚ και 3446/2006

σε περικόλειστους χώρους, όπως είναι οι λιμενικές εγκαταστάσεις, καθώς σκοπός των εν λόγω διατάξεων είναι η ασφαλής επί των οδικών αξόνων κυκλοφορία, η προστασία του οδοστρώματος και κατ' επέκταση η προστασία του περιβάλλοντος.

3. Παρά ταύτα, οι εν λόγω έλεγχοι διεξάγονται εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων, επί τη βάσει μίας διαδικασίας, που μη νομίμως θεωρείται από τις Λιμενικές Αρχές και τους Οργανισμούς Λιμένων ως υποχρεωτική, **καθώς ούτε ο Γενικός Κανονισμός Λιμένων με αρ. 14 την προβλέπει ως υποχρεωτική, ούτε πολλώ με μάλλον η Ευρωπαϊκή Οδηγία 96/53/ΕΚ που σαφώς κάνει λόγο για δειγματοληπτικούς ελέγχους και όχι για ελέγχους σε όλα τα ΦΔΧ, όπως είναι το συμβαίνον σήμερα.**

6. Τέλος, η διαδικασία ζύγισης στο μέτρο που έχει ως συνέπεια την επιβολή προστίμων και αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας των οχημάτων, εις τρόπον ώστε να μη δίνει τη δυνατότητα στους αυτοκινητιστές των Ελληνικών Οχημάτων που διενεργούν διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές να εξέλθουν της χώρας επιβιβαζόμενοι σε Ο/Γ πλοία με προορισμό ξένους λιμένες σε περίπτωση που δεν καταβάλλουν άμεσα το επιβαλλόμενο πρόστιμο κατ' άρθρο 1 του νόμου 3446/2006, **αποτελεί δυσμενή διάκριση κατά των ελληνικών επιχειρήσεων** που διενεργούν διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές σε σχέση με τους αλλοδαπούς αυτοκινητιστές διεθνών εμπορευματικών μεταφορών καθώς οι τελευταίοι όταν εισέρχονται εντός του Ελληνικού Εδάφους, έχουν τη δυνατότητα να ολοκληρώσουν το μεταφορικό τους έργο και εν τέλει να μην καταβάλλουν τα πρόστιμα που τους επιβάλλονται λόγω υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπτού βάρους των οχημάτων τους.

A.3.3. Ειδικότερα, η μη νομιμότητα καταβολής ζυγιστικών δικαιωμάτων από τον ΟΛΠΑ Α.Ε.

1. Η οικεία παράγραφος του Κανονισμού Τιμολογίων του ΟΛΠΑ ΑΕ αναφέρει ότι η υποχρέωση καταβολής ζυγιστικών δικαιωμάτων ισχύει μόνον (η υπογράμμιση δική μας) **«για τα έμφορτα Φ/Γ Ι.Χ. οχήματα ωφέλιμου φορτίου άνω των 1200 χιλιόγραμμων».**

τα οποία οφείλουν να καταβάλλουν στον Οργανισμό δικαιώματα ζύγισης ως εξής: (α) Φορτηγά οχήματα διερχόμενα από το λιμάνι 3,27 ευρώ, (β) Φορτηγά οχήματα που διακινούν φορ/νόμενα εμπ/τα εντός του λιμένα 3,27 ευρώ, (γ) Για δεύτερη ζύγιση (απόβαρο) 1,092 Ευρώ, (δ) Για ζητηθείσα (προγραμματιζόμενη) μετά από αίτηση ενδιαφερομένου εργασίας της Πλάστιγγας κατά τη νυχτερινή βάρδια, από ώρα 22.00 έως 7.00 π.μ., θα πρέπει να προκαταβάλλεται το ποσό των 163,80 Ευρώ, που θα συμψηφίζεται κατά το μέρος της αξίας των ζυγισμάτων που θα πραγματοποιηθούν».

2. Όπως λοιπόν προκύπτει από την ως άνω διάταξη ο Κανονισμός Τιμολογίων του ΟΛΠΑ Α.Ε ΔΕΝ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ ΖΥΓΙΣΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΗΣ (ΦΔΧ). Παρά ταύτα στην πράξη ο ΟΛΠΑ ΑΕ επικαλούμενος τον κανονισμό τιμολόγησης του και δη την προαναφερόμενη διάταξη επιβάλλει ζυγιστικά δικαιώματα στα ΦΔΧ επί τη βάση διάταξης που αναφέρεται αποκλειστικά στα ΦΙΧ και μάλιστα επιβάλλει τα δικαιώματα αυτά όχι ανά ζύγιση, αλλά κατ' αρχήν κατηγοριοποιώντας την τιμολόγηση τους ως εξής: (α) «για τα φορτηγά τα διερχόμενα από τον λιμένα» ή (β) «για τα φορτηγά που διακινούν εμπορεύματα» Δηλαδή κατ' ουσία ο Κανονισμός Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε επιβάλλει στα ΦΔΧ δικαιώματα ζύγισης ως δικαιώματα χρήσης του χώρου του λιμένα ως ένα καθαρά δημοσιονομικό βάρος το οποίο μάλιστα θα μπορούσε να ανέλθει ακόμη και στο ποσό των 163 ευρώ, αν η όλη διαδικασία ζύγισης ακόμη και για αντικειμενικούς λόγους, όπως είναι έκτακτο δρομολόγιο θα πρέπει να λάβει χώρα κατά τις νυκτερινές ώρες.

3. Ανεξαρτήτως όμως του γεγονότος ότι ο ΟΛΠΑ Α.Ε επιβάλλει ζυγιστικά δικαιώματα σε ΦΔΧ, χωρίς να υφίσταται καμία αντίστοιχη διάταξη στον Κανονισμό Τιμολόγησης του, με τις ενσωματωθείσες στον εν λόγω Κανονισμό διατάξεις ο ΟΛΠΑ Α.Ε, σε αντίθεση προς τους καταστατικούς του σκοπούς που είναι η διοίκηση και εκμετάλλευση της περιοχής του Λιμένα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία όχι μόνον επιτρέπει αλλά και συμβάλλει στην παραβίαση τόσο των διατάξεων περι

μέγιστου μεικτού επιτρεπόμενου βάρους των Φορτηγών Οχημάτων Δημοσίας Χρήσεως που διενεργούν εμπορευματικές μεταφορές όσο και των διατάξεων περί κυκλοφορίας και ρυμούλκησης των ρυμουλκών και ρυμουλκούμενων οχημάτων.

4. Πιο συγκεκριμένα, όπως προαναφέρθηκε ο Κανονισμός Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ ΑΕ επιτρέπει κατόπιν εκδόσεως σχετικής άδειας ετήσιας διάρκειας του Οργανισμού, να παρέχονται υπηρεσίες τρακτόρευσης εντός του χώρου του λιμένα Πατρών από **τράκτορες δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.**

5. Για την έκδοση όμως της άδειας αυτής και για την παροχή υπηρεσιών τρακτόρευσης, ο Κανονισμός Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε φαίνεται το πρώτον να μην λαμβάνει υπόψη του την εθνική νομοθεσία και ειδικότερα **την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του νόμου 2801/2000, η οποία τροποποιώντας το άρθρο 3 του ν. 1010/1980** ορίζει συγκεκριμένες προϋποθέσεις **για τη ρυμούλκηση αλλοδαπών ρυμουλκούμενων από ημεδαπά ρυμουλκά,** η παράβαση των οποίων αποτελεί διοικητική παράβαση και έχει ως συνέπεια σύμφωνα με την παράγραφο **1.18 του άρθρου 4 του νόμου 3446/2006** την επιβολή προστίμου ύψους **1000 ευρώ.**

6. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το **αρ. 5 παρ. 5 του νόμου 2801/2000** η έλξη ρυμουλκούμενων ή ημι - ρυμουλκούμενων οδικών οχημάτων από λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς και τα σύνορα της χώρας προς το εσωτερικό της και αντίστροφα **από ημεδαπά ρυμουλκά δημόσιας χρήσης εθνικών ή διεθνών ή εθνικών και διεθνών μεταφορών φορτηγά αυτοκίνητα** επιτρέπεται εφόσον (η επισήμανση δική μας) «α. Τα αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα είναι απογεγραμμένα σε χώρες με τις οποίες η Ελλάδα έχει συνάψει συμφωνίες οδικών μεταφορών (με τις οποίες παρέχεται η δυνατότητα διεξαγωγής διεθνών μεταφορών με ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα οχήματα), β. Τα αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα είναι εφοδιασμένα με άδεια κυκλοφορίας της χώρας απογραφής τους και με δελτίο τεχνικού

ελέγχου, γ. Τα αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, που προέρχονται από χώρα εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι εφοδιασμένα και με ελληνική διμερή άδεια ή άδεια ΕΔΥΜ διενέργειας της μεταφοράς. δ. Τα ημεδαπά ρυμουλκά οχήματα εθνικών ή διεθνών μεταφορών είναι χαρακτηρισμένα ως ανεξάρτητες κυκλοφοριακές μονάδες και εφοδιασμένα με ίδια άδεια κυκλοφορίας υπό τους όρους και προϋποθέσεις της κείμενης νομοθεσίας. ε. Τα αλλοδαπά ρυμουλκούμενα ή ημιρυμουλκούμενα, που μεταφέρουν ευαλοίωτα ή επικίνδυνα υλικά, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με το πιστοποιητικό καταλληλότητας, που προβλέπεται από τις διεθνείς συμφωνίες ATP και ADR αντίστοιχα. 2. Το έργο της έλξης του αλλοδαπού ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου από το ημεδαπό ρυμουλκό, εκτελείται στο πλαίσιο σύμβασης ανάθεσης έργου μεταξύ της αλλοδαπής μεταφορικής επιχείρησης και της ελληνικής μεταφορικής επιχείρησης ή μεμονωμένου μεταφορέα».

Παρά ταύτα ο ΟΛΠΑ ΑΕ χορηγεί άδειες τρακτόρευσης **χωρίς να ελέγχει αν τηρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 5 παρ. 5 του νόμου 2801/2000**, με αποτέλεσμα να δίδεται η δυνατότητα σε διάφορες μεταφορικές εταιρείες (ημεδαπές και αλλοδαπές) παραβιάζοντας τις προϋποθέσεις αυτές να εισέρχονται στο λιμάνι με ρυμουλκούμενα που δεν δικαιούνται να έλκουν και εν συνεχεία να τα αποθέτουν εντός της περιοχής του Λιμένα Πατρών.

7. Στη συνέχεια τα ρυμουλκούμενα οχήματα που πλέον θεωρούνται «ασυνόδευτα οχήματα» μεταφέρονται κατ' αρχήν προς ζύγιση και ακολούθως φορτώνονται εντός του κύτους των Ο/Γ πλοίων με άλλους ελκυστήρες (τράκτορες), οι οποίοι ανήκουν σε ιδιωτικές εταιρείες που κατόπιν συμβάσεως (υποθέτουμε) που έχουν λαμβάνουν με τον ΟΛΠΑ Α.Ε λαμβάνουν αντίτιμο για την παροχή των υπηρεσιών αυτών από τους έλληνες αυτοκινητιστές. Σύμφωνα με τον Κανονισμό Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε το αντίτιμο αυτό ανέρχεται στο ποσό των 18,326 ευρώ (συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ), ποσοστό δε 30% δίδεται από το αντίτιμο αυτό στον ΟΛΠΑ Α.Ε.

8. Η δυνατότητα αυτή δίδεται από τον Κανονισμό Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε υπό την προϋπόθεση ότι ο ίδιος ο Οργανισμός δεν έχει στην κυριότητά του τα μηχανήματα που οφείλει να διαθέτει στους χρήστες των υπηρεσιών που παρέχει. **Η παράγραφος 1 των Γενικών Διατάξεων του Κεφαλαίου Γ** του Κανονισμού Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ χαρακτηριστικά λέει ότι προς το σκοπό επίτευξης των καταστατικών του σκοπών ότι «*χορηγούνται στους χρήστες αποκλειστικώς τα εις την κυριότητα του μηχ/τα*» μόνο δε στις περιπτώσεις που δεν διαθέτει ο Οργανισμός τα μηχανήματα αυτά δύναται να καταρτίζει συμβάσεις με ιδιώτες για την διάθεση των μηχανημάτων αυτών.

Όμως όπως προκύπτει κατ' αρχήν από την ΥΑ 35911/3312/26.07.2013 οι ελκυστήρες που κυκλοφορούν εντός των λυμένων, παρέχοντας υπηρεσίες φορτωεκφόρτωσης ρυμουλκούμενων οχημάτων **ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ αλλά αποτελούν μηχανοκίνητα οχήματα,** τα οποία υπόκεινται σε διαδικασία έγκρισης τύπου και **πρέπει να φέρουν άδεια κυκλοφορίας,** σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στις υπουργικές αποφάσεις στις οποίες παραπέμπει η προαναφερόμενη υπουργική απόφαση.

Παρά το γεγονός λοιπόν ότι ουδεμία εξουσιοδοτική διάταξη υφίσταται από τον Κανονισμό Τιμολόγησης του (καθώς εν προκειμένου δεν πρόκειται για μηχανήματα έργου αλλά για μηχανοκίνητα οχήματα), **ο ΟΛΠΑ Α.Ε χρησιμοποιεί εντός των εγκαταστάσεων του Λιμένα Πατρών τέτοια οχήματα ιδιωτικών εταιριών για την φόρτωση ασυνόδευτων ημι -ρυμουλκούμενων στα Ο/Γ πλοία, χωρίς να δίδεται η δυνατότητα σε ελληνικές εταιρείες να διενεργούν οι ίδιες τρακτόρευση να ολοκληρώσουν τη φόρτωση των ημιρυμουλκούμενων οχημάτων που έλκουν εντός των Ο/Γ πλοίων.**

9. Πέραν όμως της καταστρατήγησης του ίδιου του κανονισμού τιμολόγησης του ΟΛΠΑ ΑΕ, με τη χρήση των εν λόγω ελκυστήρων **επιτυγχάνεται η παραβίαση των διατάξεων της οδηγίας 96/53/ΕΚ, όπως ισχύει, καθώς και του νόμου 3446/2006,**

στο μέτρο που οι ελκυστήρες αυτοί λαμβάνουν μέρος κατά τη ζύγιση των ρυμουλκούμενων οχημάτων που μεταφέρουν προς εκφόρτωση εντός Ο/Γ πλοίου. Διότι εν προκειμένω κατά τη ζύγιση **το βάρος των ρυμουλκούμενων δεν λαμβάνεται υπόψη αυτοτελώς**, για να συναχθεί αν υφίσταται περίπτωση υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπτού βάρους τους ή όχι, **αλλά η ζύγιση τους γίνεται ως συνδυασμός οχημάτων με τους ελκυστήρες των εν λόγω ιδιωτικών εταιρειών που τα μεταφέρουν**, οι οποίοι σε κάθε περίπτωση είναι ελαφρύτεροι σε σχέση με το μέγιστο βάρος ενός τράκτορα, που σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία θα είχε δικαίωμα να έλκει τον αντίστοιχο τύπο ρυμουλκούμενου σε έναν οδικό άξονα. Τα ρυμουλκούμενα λοιπόν αυτά ζυγίζονται **ως συρμοί με τους ελκυστήρες που κυκλοφορούν εντός της ζώνης του ΟΛΠΑ ΑΕ**, με αποτέλεσμα να μην πιστοποιείται ποτέ δια μέσου της ζύγισης το ενδεχόμενο υπέρβαρό τους και κατ' ακολουθία να μην επιβάλλονται τα πρόστιμα που προβλέπει η παράγραφος 1.2 του άρθρου 4 του νόμου 3446/2006, τα οποία κυμαίνονται από 30 ευρώ έως και αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας. Αντιθέτως βέβαια στα ΔΦΧ που επιβιβάζονται ως συρμοί οχημάτων, με τράκτορα που έχει λάβει άδεια κυκλοφορίας με δικαίωμα να έλκει το συγκεκριμένο ρυμουλκούμενο επί οδικών αξόνων, επιβάλλονται κανονικά τα πρόστιμα αυτά, ακόμη και σε περιπτώσεις υπέρβασης του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους τους για κάποιες λίγες δεκάδες κιλά.

10. Η δυνατότητα αυτή παράκαμψης της Ευρωπαϊκής και Εθνικής νομοθεσίας σε σχέση με το μέγιστο επιτρεπτό βάρος, με τη χρήση των ελκυστήρων αυτών, έχει γίνει αντιληπτή από διάφορους εμπλεκόμενους στον κλάδο των διεθνών οδικών μεταφορών, οι οποίοι χρησιμοποιώντας τη δυνατότητα που τους δίδεται από τον Κανονισμό Τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε, το πρώτον μεταφέρουν χωρίς κανέναν έλεγχο τα ημι-ρυμουλκούμενα εντός του χώρου του Λιμένα, τα αποθέτουν εντός του χώρου αυτού προκειμένου εν συνεχεία με τη βοήθεια των ελκυστήρων συγκεκριμένων ιδιωτικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι της Πάτρας να περάσουν τη

διαδικασία ζύγισης και να φορτωθούν σε Ο/Γ πλοία χωρίς να καταβάλουν τα πρόστιμα ή να υποστούν την κύρωση της αφαίρεσης των στοιχείων κυκλοφορίας και την ακινητοποίηση, που αντιστοίχως υφίστανται τα ΦΔΧ που εισέρχονται στη ζώνη του Λιμένα ως συρμοί οχημάτων επί σκοπώ να επιβιβαστούν στα Ο/Γ πλοία και να συνεχίσουν τη διεθνή μεταφορά υπό τον ίδιο συνδυασμό οχημάτων.

A.3.4. Ειδικώς, η μη νομιμότητα της διαδικασίας ζύγισης από τον ΟΛΗΓ Α.Ε και έλκυσης ημι- ρυμουλκούμενων οχημάτων

1. Όπως προαναφέρθηκε το **άρθρο 6 του Κανονισμού Τιμολόγησης του ΟΛΗΓ Α.Ε** προβλέπει δικαιώματα ζύγισης ως ένα σταθερό ποσό **(4 ευρώ)** ανά φορτηγό και ανά ζύγιση, χωρίς περαιτέρω να κάνει κάποιον διαχωρισμό σε φορτηγά υπόχρεα και μη υπόχρεα σε ζύγιση.

Ως εκ τούτου λοιπόν ως προς τη μη νομιμότητα της διαδικασίας ζύγισης ισχύουν και εδώ όσα έχουμε ήδη αναφέρει ανωτέρω στην οικεία θέση σχετικά με το Γενικό Κανονισμό Λιμένων με αρ 14, την ευρωπαϊκή Οδηγία 96/53/ΕΚ και την εθνική νομοθεσία που αφορά το μέγιστο επιτρεπτό βάρος των εν κυκλοφορία ΦΔΧ.

2. Πέραν όμως των ανωτέρω, οι αυτοκινητιστές που διενεργούν διεθνείς μεταφορές, πριν επιβιβαστούν σε Ο/Γ πλοία από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας πολύ συχνά πρέπει να υποστούν κατά τη ζύγιση των έμφορτων οχημάτων τους, τις συνέπειες **των αστοχιών της γεφυροπλάστιγγας που χρησιμοποιείται στο χώρο του συγκεκριμένου λιμένα.**

3. Πιο συγκεκριμένα, μετά από πολλές καταγγελίες μελών της Ομοσπονδίας μας διαπιστώσαμε διαφοροποίηση μεταξύ των ενδείξεων σε γεφυροπλάστιγγες εκτός του λιμένα Ηγουμενίτσας σε σχέση με τη γεφυροπλάστιγγα που χρησιμοποιεί ο ΟΛΗΓ, γεγονός που αποδίδουμε στο ότι η εν λόγω γεφυροπλάστιγγα δεν φέρει τις πιστοποιήσεις και τα εχέγγυα λειτουργίας που προβλέπει η Ευρωπαϊκή οδηγία **2014/**

31/ ΕΚ και η **ΥΑ ΔΠΠ 1417/ 2016 (ΦΕΚ Β΄ 1230 / 27.04.2016)** που την ενσωματώνει στην εθνική έννομη τάξη. Αναφέρουμε δε ότι η συγκεκριμένη γεφυροπλάστιγγα δεν φέρει ούτε τις πιστοποιήσεις που προέβλεπε το προγενέστερο νομικό πλαίσιο¹³ αναφορικά με τα μη αυτόματα όργανα ζύγισης, οι οποίες προϋποθέτουν τον αρχικό έλεγχο και την περιοδική επαλήθευση των ζυγών από την Διεύθυνση Μετρολογίας του Υπουργείου Ανάπτυξης και τις αρμόδιες Περιφερειακές Υπηρεσίες.

4. Η αστοχία δε αυτή της γεφυροπλάστιγγας στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας ακόμη κι αν αφορά κάποιες δεκάδες κιλά, πολλές φορές έχει σημαντικές συνέπειες για τους Έλληνες αυτοκινητιστές διεθνών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς με βάση το νόμο 3446/2006 η οιαδήποτε υποτιθέμενη υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μεικτού βάρους ενός ΦΔΧ γεννά υποχρέωση καταβολής προστίμου ύψους τριάντα (30) ευρώ.

5. Περαιτέρω και εντός του λιμένα της Ηγουμενίτσας υφίσταται το ίδιο πρόβλημα με συγκεκριμένες ιδιωτικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό και ζητούν υπέρογκα ποσά για την φόρτωση των ασυνόδευτων ημιρυμουλκούμενων οχημάτων εντός των οχηματαγωγών πλοίων, χωρίς περαιτέρω στην περίπτωση του λιμένα Ηγουμενίτσας να δίδεται η δυνατότητα σε τράκτορες που συνοδεύουν τα ημιρυμουλκούμενα αυτά να εισέλθουν εντός του χώρου της χερσαίας ζώνης του λιμένα. Μάλιστα στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας η εν λόγω δραστηριοποίηση των ιδιωτικών αυτών εταιρειών δεν βασίζεται σε καμία διάταξη (καθώς ο εν λόγω κανονισμός τιμολόγησης δεν περιλαμβάνει διατάξεις για ρυμούλκηση), πολύ συχνά δε εμφανίζεται το φαινόμενο οι δραστηριοποιούμενοι ελκυστήρες να μεταφέρουν και να αποθέτουν για μέρες στο χώρο του λιμένα προς φόρτωση Ημιρυμουλκούμενα, εξερχόμενα δε από το χώρο του λιμένα.

¹³ Βλ. Ευρωπαϊκή Οδηγία 2009/23/ΕΚ και ΚΥΑ Φ2/1347/2013 (ΦΕΚ Β 1392/06.06.2013) καθώς και Ευρωπαϊκή Οδηγία 90/384/ΕΟΚ

A4. ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΦΑΕ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΑΡΣΗ ΤΗΣ ΜΗ ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗΣ ΖΥΓΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΖΥΓΙΣΤΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΙΜΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΣΕ Ο/Γ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΩΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ.

1. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των έμφορτων ΦΔΧ διεθνών μεταφορών, όπως ρυθμίζεται από την Ευρωπαϊκή και Εθνική νομοθεσία αποτελεί κανόνα ασφαλούς κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο και όχι κανόνα ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Για το λόγο αυτόν η ευρωπαϊκή οδηγία προβλέπει τον δειγματοληπτικό έλεγχο ΦΔΧ στους οδικούς άξονες της χώρας, χωρίς να συμπεριλαμβάνει σε αυτούς τους χώρους των λιμένων.

2. Εξάλλου, σύμφωνα και με την ευρωπαϊκή οδηγία **1999/35/ΕΚ**, όπως αυτή έχει ενσωματωθεί στην εθνική έννομη τάξη με το πδ **314/2001** για την καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά πλοία (Παράρτημα IV), η ζύγιση των φορτηγών οχημάτων **δεν προβλέπεται ως υποχρεωτική** και σε κάθε περίπτωση αλλά ρυθμίζεται ως μέτρο για την ασφάλεια της φόρτωσης των πλοίων **μόνον «όταν απαιτείται»** προκειμένου να διαβιβαστούν τα σχετικά στοιχεία στο πλοίο για την εκτίμηση της φόρτωσης και της ευστάθειας του.

3. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω δεδομένα σε συνδυασμό με το ότι **(α)** τα ζυγιστικά δικαιώματα που καταβάλλονται στους λιμένες αποτελούν μη νόμιμη δημοσιονομική επιβάρυνση των ελλήνων αυτοκινητιστών διεθνών μεταφορών, **(β)** η διαδικασία ζύγισης δεν είναι πάντοτε ακριβής και **(γ)** έχει ως συνέπεια την καθυστέρηση απόπλου των Ο/Γ πλοίων και πολλές φορές και τη μη επιβίβαση των ΦΔΧ σε προγραμματισμένες ακτοπλοϊκές γραμμές, με ότι αυτό συνεπάγεται για τη μη έγκαιρη παράδοση του μεταφερόμενου φορτίου, το Υπουργείο Σας θα πρέπει να προβεί σε μία

σειρά αλλαγών του σχετικού νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου, στις οποίες θα πρέπει να συμπεριληφθούν κυρίως τα εξής:

(i) Τροποποίηση των άρθρων 7 και 15 του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αριθμό 14, εις τρόπον ώστε να προβλέπεται ο δειγματοληπτικός έλεγχος και η ζύγιση των ΦΔΧ διεθνών μεταφορών πριν από την επιβίβασή τους σε Ο/Γ πλοία. Εναλλακτικά, θα πρέπει να ρυθμιστεί ο έλεγχος από τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές των εγγράφων που δύνανται να πιστοποιήσουν το μεικτό βάρος κάθε ΦΔΧ ή των συνδυασμών ή συρμών οχημάτων που διενεργούν διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές, στα οποία θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται **οι σχετικές άδειες κυκλοφορίας για τράκτορες και ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα**, στις οποίες αναγράφεται το βάρος των οχημάτων καθώς και οι φορτωτικές του εμπορεύματος. Στο πλαίσιο αυτό πολύ σημαντική θα είναι η **χρήση του ηλεκτρονικού CMR** που θα μπορεί να καταστεί μη αμφισβητήσιμο στοιχείο για το βάρος του μεταφερόμενου φορτίου, η πιλοτική εφαρμογή του οποίου έχει ήδη αρχίσει στη χώρα μας.

(ii) Τροποποίηση των κανονισμών τιμολόγησης των Οργανισμών Λιμένων, ώστε να μην προβλέπουν την υποχρεωτική καταβολή ζυγιστικών δικαιωμάτων για κάθε επιβιβαζόμενο ΦΔΧ. Ζυγιστικά δικαιώματα να καταβάλλονται μόνον στις περιπτώσεις που πραγματοποιείται δειγματοληπτικός έλεγχος και το αντίτιμο να θεσμοθετείται ως ένα συγκεκριμένο ποσό ανεξαρτήτως του βάρους του φορτηγού και της ώρας διενέργειας της ζύγισης.

(iii) Σε κάθε περίπτωση να προβλεφθεί νομοθετικά ή στο πλαίσιο των γενικών κανονισμών λιμένων ότι ζύγιση των ΦΔΧ θα λαμβάνεται υπόψη ως προς το θέμα της προτεραιότητας επιβίβασης στα Ο/Γ πλοία.

(iv) Εναλλακτικά, και με δεδομένο ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των ΔΦΧ αποτελεί κανόνα κυκλοφορίας **θα μπορούσε να θεσπιστεί η υποχρεωτική ζύγιση**

των εν λόγω οχημάτων ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ ΤΟΥΣ ΑΠΟ ΤΑ Ο/Γ ΠΛΟΙΑ σε γεφυροπλάστιγγες εντός του λιμένος ή και σε εξωτερικές γεφυροπλάστιγγες, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα φορτηγά που κυκλοφορούν στο Ελληνικό Εθνικό και περιφερειακό οδικό δίκτυο δεν είναι υπέρβαρα, ενέργεια που θα συντελέσει τα μέγιστα τόσο στην ασφάλεια της κυκλοφορίας όσο και στην προστασία του οδοστρώματος των ελληνικών δρόμων και την προστασία του περιβάλλοντος. Σημειώνεται μάλιστα εν προκειμένω ότι η τακτική ζύγισης των φορτηγών κατά την αποβίβαση τους και όχι κατά την επιβίβασή τους στα οχηματαγωγά πλοία ακολουθείται σε όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που συμμορφούμενα με την σχετική Ευρωπαϊκή Νομοθεσία υποβάλλουν σε ζύγιση όλα τα ΦΔΧ που αποβιβάζονται στα λιμάνια τους προερχόμενα από ξένους λιμένες.

(v) Τροποποίηση των κανονισμών τιμολόγησης του ΟΛΠΑ Α.Ε και του ΟΛΗΓ Α.Ε ώστε σε συμμόρφωση με το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο να προβλέπει επακριβώς τις προϋποθέσεις αφ' ενός μεν της λειτουργίας ελκυστήρων εντός των λιμένων και αφ' ετέρου της σύναψης συμβάσεων με τους οργανισμούς αυτούς για τη μετακίνηση και φόρτωση των ρυμουλκούμενων οχημάτων εντός των Ο/Γ πλοίων. Η εν λόγω τροποποίηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τη δυνατότητα τρακτόρων που συνοδεύουν ημιρυμουλκούμενα προς φόρτωση σε Ο/Γ πλοία να έχουν τη δυνατότητα να εισέρχονται εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων και να εκφορτώνουν τα ημιρυμουλκούμενα αυτά εντός των πλοίων, οι δε ελκυστήρες που δραστηριοποιούνται αποκλειστικώς εντός του λιμένα να μην έχουν τη δυνατότητα να εξέρχονται εκτός του χώρου αυτού για την παροχή υπηρεσιών έλκυσης.

(vi) Τροποποίηση των κανονισμών τιμολόγησης προκειμένου να προβλέπουν ειδικές διατάξεις σε σχέση με τη δυνατότητα τρακτόρευσης αλλοδαπών ρυμουλκούμενων σε συμφωνία με το άρθρο 5 παρ. 5 του νόμου 2801/2000

Β. ΑΝΑΓΚΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΙΣΧΥΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ (ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΩΝ) ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΔΧ ΣΕ Ο/Γ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΑΠΟΠΛΕΟΥΝ ΑΠΟ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.

1. Όπως γνωρίζετε, **οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 14** του Γενικού Κανονισμού Λιμένων με αρ. 14 σχετικά με την ασφαλή τοποθέτηση, στερέωση και έχμαση οχημάτων προβλέπουν τα εξής *«1. Επιπρόσθετα προς τις διατάξεις για τη στοιβασία, τα οχήματα πρέπει να τοποθετούνται σε κατάλληλες θέσεις και να λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα, έτσι ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος μετακίνησής τους κατά τη διάρκεια του πλου με οποιοσδήποτε καιρικές συνθήκες. 2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 4 του άρθρου 13, τα φορτηγά οχήματα των οποίων το μικτό βάρος υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τοποθετούνται έτσι ώστε η κατά το εγκάρσιο απόσταση μεταξύ τους και μεταξύ των οχημάτων και των πλευρών του πλοίου να είναι η μικρότερη δυνατή και πάντως να μην υπερβαίνει κατά μέσον όρο το 0,50 μ».*

2. Το ατύχημα στο Ο/Γ πλοίο Norman Atlantic κατέδειξε με τον πλέον τραγικό τρόπο την ανάγκη τροποποίησης της ως άνω διάταξης που προβλέπει ότι κατά τη στοιβασία των ΔΦΧ που υπερβαίνουν τους 3,5 τόνους, η απόσταση μεταξύ τους δεν δύναται να ξεπερνά τα 0,50 μέτρα. Κι αυτό διότι με την απόσταση αυτή δεν είναι δυνατή ούτε το άνοιγμα της θύρας των ΔΦΧ αυτών, ούτε πολλώ δε μάλλον η διέλευση σωστικών μέσων σε περίπτωση πυρκαγιάς ή σε περίπτωση που καθίσταται αναγκαίος ο έλεγχος στον χώρο αυτόν του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

3. Συνεπώς αίτημα της ΟΦΑΕ είναι η τροποποίηση της συγκεκριμένης διάταξης, εις τρόπον ώστε να θεσπιστεί ως μέγιστη επιτρεπόμενη απόσταση **τα 0,80 μέτρα**, καθώς μόνον δυνάμει της απόστασης αυτής καθίσταται δυνατή η πρόσβαση στα ΦΔΧ σε περίπτωση ανάγκης κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του Ο/Γ πλοίου.

Γ. ΑΝΑΓΚΗ ΛΗΨΗΣ ΜΕΤΡΩΝ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΗ ΕΠΙΒΟΛΗ ΕΠΙΝΑΥΛΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ - ΑΝΑΓΚΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΣΤΗΝ

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΠΑΓΕΤΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΦΔΧ.

1. Όπως γνωρίζετε στις ακτοπλοϊκές γραμμές που συνδέουν τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας με τα Λιμάνια της Ιταλίας (Αγκόνα – Μπάρι – Βενετία) δραστηριοποιούνται σήμερα οι εταιρείες **ANEK SA** και **MINOAN LINES** (εταιρεία που ανήκει στον όμιλο Grimaldi, διενεργώντας τα δρομολόγια αυτά μέσω της εταιρείας Grimaldi S.p.A), ενώ πλοία του ομίλου Grimaldi διενεργούν ομοίως δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Πρίντεζι.

2. Θα πρέπει εν προκειμένω να σημειώσουμε ότι η εταιρεία **ANEK SA** διενεργεί δρομολόγια με προορισμό τα λιμάνια της **Αγκόνα, του Μπάρι και της Βενετίας**, διατηρώντας διαφορετικούς τιμοκαταλόγους όσον αφορά τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές (μεταφορές Gargo). Παράλληλα, η **Minoan Lines**, αν και διενεργεί δρομολόγια προς τα λιμάνια της **Αγκόνα και της Βενετίας**, διαθέτει στην επίσημη διαδικτυακή σελίδα της **τιμοκατάλογο μόνο αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές και μόνον αναφορικά με το δρομολόγιο με προορισμό το λιμάνι της Αγκόνα¹⁴**. Όπως εμφανίζεται λοιπόν από τους αντίστοιχους τιμοκαταλόγους των εν λόγω εταιρειών που ισχύουν από τον Ιανουάριο του 2015, όπως οι τιμοκατάλογοι αυτοί έχουν αναρτηθεί στο Διαδίκτυο, **(επισυνάπτονται στο παρόν υπόμνημα μας ως σχετικά 1, 2 και 3)** οι συγκεκριμένες ναυτιλιακές εταιρείες επιβάλλουν, μία επιπλέον χρέωση επί του ναύλου, γνωστή ως «επίναυλος καυσίμου» (“fuel surcharge” ή “Baf”). **Η χρέωση αυτή αναφορικά τόσο με τις εμπορευματικές όσο και με τις επιβατικές μεταφορές, όπως τουλάχιστον προκύπτει από τους τιμοκαταλόγους που διατίθενται διαδικτυακά, δεν διαφοροποιείται από εταιρεία σε εταιρεία.** Στον κατωτέρω πίνακα 1 αναγράφεται το ύψος της εν λόγω επιβάρυνσης

¹⁴ Η εν λόγω εταιρεία διατηρεί επίσης δρομολόγια με προορισμό την Τεργέστη

του επίναυλου καυσίμων ανά εταιρεία και δρομολόγιο αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές ¹⁵.

Πίνακας 1 : Επίναυλος καυσίμων στις εμπορευματικές μεταφορές

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ANEK SA	MINOAN LINES	GRIMALDI LINES
ΠΑΤΡΑ - ΒΕΝΕΤΙΑ	70,00 €	ΔΕΝ ΠΑΡΑΘΕΤΕΙ ΣΧΕΤΙΚΟ ΤΙΜΟΚΑΤΑΛΟΓΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΣΧΕΘΕΙΣΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΔΕΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ
ΗΓΟΥΜ – ΒΕΝΕΤΙΑ			
ΠΑΤΡΑ – ΑΝΚΟΝΑ	90,00€		
ΗΓΟΥΜ – ΑΝΚΟΝΑ			
ΠΑΤΡΑ – ΜΠΑΡΙ	50,00€	ΔΕΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	
ΗΓΟΥΜ – ΜΠΑΡΙ			
ΠΑΤΡΑ – ΠΡΙΝΤΕΖΙ	ΔΕΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	ΔΕΝ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ	50,00€
ΗΓΟΥΜ – ΠΡΙΝΤΕΖΙ			

3. Όπως λοιπόν προκύπτει από τα ανωτέρω, ο επίναυλος καυσίμων αποτελεί ένα σταθερό χρηματικό ποσό που συμπεριλαμβάνεται στην τιμή του εισιτηρίου **χωρίς να διαφοροποιείται αναλόγως της διάρκειας του ταξιδιού** (αν δηλαδή η δια Ο/Γ πλοίων μεταφορά αρχίζει από το Λιμάνι της Πάτρας ή της Ηγουμενίτσας) **και αποτελεί ένα πολύ μεγάλο ποσοστό (από 10% έως 20%) της τιμής του εισιτηρίου των ΦΔΧ**, η τελική τιμή του οποίου (εισιτηρίου) διαμορφώνεται αναλόγως του μήκους του οχήματος στις εμπορευματικές μεταφορές. Δικαιολογητική βάση της επιπλέον αυτής χρέωσης, όταν επιβλήθηκε για πρώτη φορά στα δρομολόγια Ελλάδας Ιταλίας τη δεκαετία του 2000, ήταν η αύξηση στην τιμή του πετρελαίου κίνησης των πλοίων, την οποία οι πλοιοκτήτριες/ναυλώτριες εταιρείες μετακύλισαν στον καταναλωτή των υπηρεσιών τους δια της ανωτέρω επιβάρυνσης.

4. Ως εκ τούτου λοιπόν ο επίναυλος καυσίμων αποτελεί κατ' ουσία **ένα μη ανταποδοτικό τέλος** που «προστίθεται» στο ναύλο, όπως επί παραδείγματι ο επίναυλος που προβλέπεται στο άρθρο Δέκατο του νόμου 2932/2001 ή τα λιμενικά τέλη για τη χρήση του λιμένα από επιβάτες και οχήματα εκ ποσοστού 5%.

¹⁵ Σύμφωνα με τους αντίστοιχους τιμοκατάλογους που έχει αναρτήσει η εταιρεία ANEK SA στην ιστοσελίδα της για τις επιβατικές μεταφορές η χρέωση για επίναυλο καυσίμων που επιβάλλεται ανά επιβάτη και ανά όχημα έχει ως εξής: (α) δρομολόγιο Πάτρα – Μπάρι & Ηγουμενίτσα - Μπάρι **3,00€** (β) δρομολόγιο Πάτρα –Ανκόνα & Ηγουμενίτσα – Ανκόνα **5,00€** και (γ) δρομολόγιο Πάτρα – Βενετία & Ηγουμενίτσα – Βενετία **10,00€**.

5. Εν αντιθέσει όμως των ανωτέρω τελών, η επιβάρυνση του ναύλου των εισιτηρίων των Ο/Γ πλοίων που συνδέουν δια θαλάσσης την Ιταλία και την Ελλάδα με τον επίναυλο καυσίμων **καθίσταται μη νόμιμη**, καθώς το πρώτον στην ελληνική έννομη τάξη ή το ευρωπαϊκό πρωτογενές ή παράγωγο δίκαιο **δεν υφίσταται καμία διάταξη που να ρυθμίζει ή έστω να οριοθετεί τη δυνατότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών να επιβάλουν επίναυλο καυσίμων επί του ναύλου.**

6. Ακόμη όμως κι αν θεωρηθεί ότι η επιβάρυνση αυτή προβλέπεται στο πλαίσιο εφαρμογής των τιμολογίων ανταγωνισμού και πάλι η επιβολή της καθίσταται μη νόμιμη καθώς το πρώτον **συνιστά απαγορευμένη κατ' άρθρο 101 της ΣΛΕΕ εναρμονισμένη πρακτική των εταιρειών που κινούνται στη συγκεκριμένη αγορά.** Κι αυτό διότι η εν λόγω πρακτική των εταιρειών προς επιβολή «επίναυλου καυσίμου» για την κάλυψη δήθεν του κόστους των καυσίμων που καταναλώνονται κατά τη διάρκεια του πλου, έχει άμεσες δυσμενείς συνέπειες στο εμπόριο και ειδικότερα στις ελληνικές εξαγωγές, καθώς οι εταιρείες αυτές ως μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας **δημιουργούν αντιανταγωνιστικές συνθήκες στους Έλληνες αυτοκινητιστές διεθνών μεταφορών,** αυξάνοντας το κόστος του μεταφορικού τους έργου, γεγονός που συνακόλουθα συνεπάγεται την υπό άνισους όρους αύξηση της τιμής των ελληνικών προϊόντων που μεταφέρονται στο εξωτερικό από ΦΔΧ.

7. Περαιτέρω, η επιβάρυνση της τιμών των ναύλων των ΦΔΧ με υπέρογκα ποσά που επιβάλλονται ως «επίναυλοι καυσίμων» **συνιστά απαγορευμένη κατ' άρθρο 102 της Συνθήκης ΣΛΕΕ επιβολή «μη δίκαιων τιμών»,** στο μέτρο που (α) η συνέχιση επιβολής «επίναυλου καυσίμων» δεν καλύπτει πλέον καμία ανάγκη κάλυψης του κόστους των καυσίμων που απαιτούνται για τον πλου, **καθώς οι τιμές του πετρελαίου κίνησης των πλοίων όχι μόνον δεν έχουν αυξηθεί αλλά αντιθέτως έχουν διαμορφωθεί τα τελευταία έτη σε πολύ χαμηλά επίπεδα** σε κάθε δε περίπτωση τα οχηματαγωγά πλοία που διενεργούν δρομολόγια σε διεθνή ύδατα (όπως τα πλοία της συγκεκριμένης γραμμής) **χρησιμοποιούν αφορολόγητο πετρέλαιο και (β) το ύψος του**

επιβαλλόμενου επίναυλου καυσίμων παραμένει αμετάβλητο από το 2015 χωρίς να διαφοροποιείται αναλόγως με το λιμάνι επιβίβασης. Παρά το γεγονός λοιπόν ότι το Λιμάνι της Πάτρας από το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας **απέχουν 123 ναυτικά μίλια** οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα συγκεκριμένα δρομολόγια επιβάλλουν τον ίδιο επίναυλο καυσίμων, όταν λιμάνι προορισμού είναι το Μπάρι της Ιταλίας, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι η απόσταση Πάτρας – Μπάρι είναι **313 ναυτικά μίλια** ενώ η απόσταση Ηγουμενίτσας – Μπάρι είναι **190 ναυτικά μίλια**. Ομοίως όταν λιμάνι προορισμού είναι η Ανκόνα ή η Βενετία επιβάλλεται ο ίδιος επίναυλος καυσίμων, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη επί παραδείγματι ότι η απόσταση Πάτρας Ανκόνα είναι **528 ναυτικά μίλια**, ενώ η απόσταση Ηγουμενίτσας – Ανκόνα είναι **405 ναυτικά μίλια**. Με τον τρόπο όμως αυτό, οι αυτοκινητιστές της Βόρειας Ελλάδας που επιβιβάζονται στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας υφίστανται μία επιπλέον διάκριση καθώς το κόστος του μεταφορικού τους έργου επιβαρύνεται τόσο με τα τέλη διοδίων διέλευσης της Εγνατίας Οδού αλλά και επιπρόσθετα με την επιβάρυνση με το ίδιο ναύλο που καλούνται να καταβάλλουν αυτοκινητιστές που επιβιβάζονται στο λιμάνι της Πάτρας.

8. Στο σημείο αυτό θα θέλαμε επιπρόσθετα να επισημάνουμε ότι παρά το γεγονός πως σύμφωνα με τις επίσημες ιστοσελίδες των εταιρειών ANEK A.E και MINOAN LINES οι τιμοκατάλογοι τους οποίους σας επισυνάπτουμε στο παρόν **ισχύουν από τον Ιανουάριο του 2015**, εντούτοις από μία πρώτη σύγκριση των τιμοκαταλόγων που είχε προμηθευτεί η ΟΦΑΕ κατά την περίοδο εκείνη σε σχέση με τους επισυναπτόμενους ως σχετικά 1και 2 τιμοκαταλόγους, προκύπτει κατ' αρχήν ότι οι τιμοκατάλογοι όχι μόνον δεν είναι οι ίδιοι, **όπως αναληθώς αναγράφεται σήμερα στην ιστοσελίδα τους** αλλά η τιμή των ναύλων από το έτος 2015 έως και σήμερα έχει αυξηθεί κατά πολύ, το μόνο δε σταθερό μέγεθος στην τιμή του εισιτηρίου παραμένει η τιμή του «επίναυλου καυσίμων».

9. Βεβαίως η διακριτική τιμολογιακή πολιτική κατά των Ελλήνων Αυτοκινητιστών δεν σταματά εδώ. Κι αυτό διότι παρά το γεγονός ότι οι εν λόγω

τιμοκατάλογοι δεν έχουν αναρτηθεί διαδικτυακά, μέλη της Ομοσπονδίας μας, μας έχουν προσκομίσει κατά καιρούς ειδικούς τιμοκαταλόγους που διατηρούν τόσο η εταιρεία ANEK όσο και η εταιρεία Minoan Lines με ειδικές χαμηλότερες τιμές, οι οποίες ισχύουν για τους ξένους αυτοκινητιστές που διενεργούν διεθνείς μεταφορές και μετακινούνται από και προς τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας και δη για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στις βαλκανικές χώρες.

Η πρακτική όμως αυτή όπως καθίσταται αντιληπτό **παραβιάζει το άρθρο 102 της Συνθήκης ΣΛΕΕ** καθώς έχει ως αποτέλεσμα την εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδύναμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσόμενων, με αποτέλεσμα μέρος αυτών να περιέρχεται σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό. Τους ειδικούς αυτούς τιμοκαταλόγους ομοίως σας προσκομίζουμε με το παρόν υπόμνημά μας **(βλ. σχετικά 4 και 5)** σημειώνοντας ότι οι εκπτώσεις που χορηγούνται στα μη ημεδαπά ΦΔΧ δεν σχετίζονται με τον όγκο των διελεύσεων, ούτε με το μέγεθος του στόλου των μεταφορικών εταιρειών, καθώς οι εκπτώσεις παρέχονται σε όλα τα αλλοδαπά οχήματα, ανεξαιρέτως αριθμού κρατήσεων.

10. Η τακτική των εν λόγω ναυτιλιακών εταιρειών να μην αναρτούν όλους τους παρεχόμενους τιμοκαταλόγους τους στις διαδικτυακές τους σελίδες τόσο ως προς τις πάγιες χρεώσεις τους όσο και ως προς τις εκπτώσεις που χορηγούν σε συγκεκριμένες μεταφορικές εταιρείες, καθώς και η ενημέρωση των καταναλωτών ως προς τη διαφοροποίηση των τιμών των ναύλων θα πρέπει να αποτελέσει κατ' αρχήν αντικείμενο έρευνας από Υπουργείο Σας.

Επιπροσθέτως και κατ' ακολουθία των ανωτέρω και για την αντιμετώπιση της σημερινής κατάστασης το Υπουργείο Σας θα πρέπει να λάβει όλα τα ρυθμιστικά μέτρα, εις τρόπον ώστε οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να υποχρεώνονται με την επιβολή ανάλογων κυρώσεων όχι μόνον να αναγράφουν την αναλογία του επίνευλου καυσίμων επί των τιμοκαταλόγων τους αλλά και να αφαιρούν την τιμή του επίνευλου όταν παρατηρείται

μείωση της τιμής των καυσίμων, τερματίζοντας την εναρμονισμένη πρακτική που ακολουθούν και την καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσης τους επιβάλλοντας στους καταναλωτές των υπηρεσιών τους υπέρμετρα βάρη (εκμεταλλευτική κατάχρηση – exploitative abuse). Σε κάθε δε περίπτωση να υποχρεώνονται να αναρτούν όλους τους τιμοκαταλόγους τους στις επίσημες διαδικτυακές τους σελίδες, και να τερματίσουν τη διακριτική πολιτική που ασκούν εις βάρος των ελλήνων αυτοκινητιστών διεθνών μεταφορών, προς όφελος ΦΔΧ ταξινομημένων στις βαλκανικές χώρες .

11. Στο πλαίσιο αυτό σημαντικότερο ρόλο θεωρούμε θα πρέπει να διαδραματίσει η **Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)**, η οποία ως Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή μετά το νόμο 4389/2016 έχει ευρύτατες ελεγκτικές, κανονιστικές και γνωμοδοτικές αρμοδιότητες, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται (α) η εποπτεία και η διασφάλιση της νομιμότητας των σχέσεων μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος, (β) διαχείριση παραπόνων και η λήψη δεσμευτικών αποφάσεων επί αυτών σε εύλογο χρονικό διάστημα σε θέματα αρμοδιότητάς της (γ) η συνεργασία με την Επιτροπή Ανταγωνισμού προς το σκοπό της αποτροπής κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένων πρακτικών, εξοντωτικής τιμολόγησης και άλλων πρακτικών που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό.

12. Με δεδομένο λοιπόν ότι σύμφωνα με τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης ΣΛΕΕ οι απαγορευμένες εναρμονισμένες πρακτικές και η επιβολή μη δίκαιων τιμών λόγω της καταχρηστικής αξιοποίησης της δεσπόζουσας θέσης εταιρειών, έχει ως συνέπεια όχι μόνον την αυτοδίκαιη ακυρότητά των εν λόγω πρακτικών αλλά και την ακυρότητα των δικαιοπραξιών που ερείδονται στις πρακτικές αυτές, θα πρέπει κατ' εφαρμογή των προαναφερόμενων κανόνων άμεσης εφαρμογής του πρωτογενούς ενωσιακού δικαίου σε συνδυασμό με το άρθρο 1 (3) του κανονισμού 1/2003, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Σας ή/και η ΡΑΛ να λάβουν άμεσα αποφάσεις που θα αφορούν την κατάργηση του επίναυλου καυσίμων, την ανάρτηση όλων των τιμοκαταλόγων που

αφορούν τις τιμές των ναύλων στις μεταφορές cargo και την παύση της τήρησης ειδικής τιμολογιακής πολιτικής για τα ΦΔΧ φορτηγά των βαλκανικών χωρών, συμπεριλαμβανομένων και έκτακτων προσωρινών μέτρων επ' απειλή διοικητικών κυρώσεων, κατ' άρθρο 113 του νόμου 4389/2013, για την αποτροπή συνέχισης της προαναφερόμενης κατάστασης.

Δ. ΕΝΤΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΕΛΕΓΧΩΝ ΣΤΑ ΑΛΛΟΔΑΠΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΕΠΙΒΙΒΑΣΤΟΥΝ ΣΕ Ο/Γ ΠΛΟΙΑ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ/ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΚΑΙ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ.

1. Όπως γνωρίζετε, οι Έλληνες αυτοκινητιστές που διενεργούν διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές με ΦΔΧ έχουν να αντιμετωπίσουν τα τελευταία χρόνια το συνεχώς διογκούμενο φαινόμενο της διενέργειας παράνομης μεταφοράς από αλλοδαπά οχήματα τα οποία, ακολουθώντας διάφορες μεθοδεύσεις, επιχειρούν και καταφέρνουν να «υποκλέπτουν» το μεταφορικό έργο των Ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων, προς βλάβη όχι μόνο των ίδιων, αλλά και της εθνικής οικονομίας.

2. Πιο συγκεκριμένα, οι αλλοδαπές μεταφορικές επιχειρήσεις εκμεταλλευόμενες το γεγονός ότι στα διεθνή λιμάνια της χώρας μας (Πάτρα/ Ηγουμενίτσα/ Αλεξανδρούπολη) δεν διενεργούνται τελωνειακοί έλεγχοι (ως ελεύθερα συνοριακά σημεία / σύνορα της ΕΕ), προβαίνουν σε μη νόμιμες εμπορευματικές μεταφορές παραβιάζοντας την εθνική νομοθεσία μας, χρησιμοποιώντας κατά τρόπο παραπειστικό και μη νόμιμο διάφορα συνοδευτικά των διεθνών μεταφορών έγγραφα, με σκοπό να εισέλθουν και να εξέλθουν του Ελληνικού Εδάφους. Με τον τρόπο αυτό καταφέρνουν να παραπλανήσουν τις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές, οι οποίες, μη έχοντας την απαιτούμενη κατάρτιση κατά τους δειγματοληπτικούς μη συχνούς ελέγχους που διεξάγουν, δεν είναι σε θέση να εντοπίσουν τις παράνομες τακτικές που ακολουθούνται και συνακολούθως να επιβάλλουν τα ανάλογα διοικητικά πρόστιμα. Η πρακτική αυτή έχει ως αποτέλεσμα αφ' ενός μεν τον μη νόμιμο ανταγωνισμό των Ελληνικών

Μεταφορικών εταιρειών και αφ' ετέρου την διαφυγή σημαντικών εσόδων για το Ελληνικό Κράτος.

3. Η πιο σημαντική περίπτωση παραπαιστικής και μη νόμιμης χρήσης εγγράφου αφορά τις **άδειες ΕΔΥΜ (ECMT)**, δυνάμει των οποίων επιτρέπεται αφ' ενός μεν η κυκλοφορία (διέλευση/ μετακίνηση και άφιξη) ΦΔΧ στο έδαφος των κρατών που έχουν υπογράψει την εν λόγω πολυμερή συμφωνία και αφ' ετέρου πιστοποιείται η τήρηση ορισμένων κανόνων κυκλοφορίας και ορθής συντήρησης αυτών των ΦΔΧ. Οι άδειες ΕΔΥΜ δύναται να έχουν διάρκεια ενός έτους ή 30 ημερών.

4. Ο εφοδιασμός όμως κάποιου ΦΔΧ με την άδεια ΕΔΥΜ δεν συνεπάγεται ότι η κυκλοφορία του διεξάγεται χωρίς προϋποθέσεις και περιορισμούς. Γι' αυτό το λόγο εξάλλου και σύμφωνα **με την παράγραφο 3.4** του εγχειριδίου που έχει εκδώσει ο Διεθνής Οργανισμός IRU για τις άδειες ΕΔΥΜ, ρητώς προβλέπεται ότι σε περίπτωση που μεταφέρονται εμπορεύματα οδικώς με όχημα μέσα από ένα κράτος μέλος της ΕΔΥΜ, **στο οποίο οι άδειες αυτές υπόκεινται σε περιορισμό, το όχημα διέρχεται εντός του κράτους αυτού, όχι όμως με βάση τις άδειες ΕΔΥΜ αλλά ενδεχόμενα με βάση διμερή άδεια ή κοινοτική εξουσιοδότηση, μη αποκλειόμενης της μεταφοράς των εμπορευμάτων με οποιοδήποτε άλλο μέσο (κυλιόμενη οδό), δηλαδή όχι με την αυτοτελή μετακίνηση του ΦΔΧ για το οποίο έχει εκδοθεί η άδεια ΕΔΥΜ που υπόκειται σε περιορισμούς**¹⁶.

Επιπλέον, όπως ρητά αναφέρεται και στην παράγραφο **3.8** του επίσημου εγχειριδίου χρήσης των αδειών ΕΔΥΜ, τα κράτη μέλη της ΕΔΥΜ να μην οφείλουν να αναγνωρίζουν την ισχύ των αδειών που έχουν εκδοθεί από άλλα κράτη μέλη, υπό τον όρο όμως ότι αυτές χρησιμοποιούνται **σύμφωνα με τον Κανονισμό ΕΔΥΜ και υπό τους περιορισμούς που αναφέρονται στον Κανονισμό ΕΔΥΜ.**

¹⁶ Και σε αυτήν την περίπτωση βεβαίως η άδεια ΕΔΥΜ πρέπει να παραμένει στο όχημα από το σημείο φόρτωσης έως το σημείο εκφόρτωσης

5. Ο Κανονισμός ΕΔΥΜ προβλέπει τριών ειδών περιορισμούς (α) γενικούς (β) εδαφικούς και (γ) τεχνικούς. Ως εκ τούτου λοιπόν νόμιμη κατ' αρχήν είναι η χρήση της άδειας ΕΔΥΜ στην περίπτωση αρθρωτών ή συρμών οχημάτων, όταν η άδεια αυτή έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος στο οποίο έχει δηλωθεί ο τράκτορας. Επιπλέον οι άδειες που φέρουν μία κόκκινη σφραγίδα και δίπλα τον κωδικό της Ελλάδας (GR) σημαίνει ότι αν και έχουν εκδοθεί νόμιμα **δεν δύνανται να χρησιμοποιηθούν και δεν ισχύουν στο έδαφος της Ελλάδας.**

Σε κάθε δε περίπτωση σύμφωνα με τον όρο 3.16 του Κανονισμού ΕΔΥΜ, οι αντίστοιχες άδειες επιτρέπουν την δια οχημάτων διενέργεια μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών της ΕΔΥΜ μόνον υπό τις εξής προϋποθέσεις, ήτοι (i) εφόσον έχει ήδη διενεργηθεί ένα αρχικό ταξίδι με φορτίο από το κράτος μέλος της ΕΔΥΜ που εξέδωσε την άδεια (που ταυτόχρονα είναι και το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος) προς ένα άλλο κράτος μέλος της ΕΔΥΜ, (ii) εφόσον ο μεταφορέας δεν έχει υπερβεί το μέγιστο αριθμό των τριών (3) διαδρομών με φορτίο που μπορεί να εκτελεί υπό την κάλυψη των αδειών ΕΔΥΜ, στις οποίες δεν εμπλέκεται το κράτος μέλος ταξινόμησης του οχήματος, διότι μετά από αυτές τις τρεις κατά μέγιστο αριθμό φορτωμένες διαδρομές, το όχημα, φορτωμένο ή άδειο, πρέπει να επιστρέψει στο κράτος μέλος ταξινόμησής του.

6. Σημειώνεται εν προκειμένω ότι ορισμένα κράτη μέλη της ΕΔΥΜ¹⁷ έχουν δηλώσει ότι δεν θα τηρούν τον πρώτο ως άνω περιορισμό που θέτει ο όρος 3.16 του Κανονισμού ΕΔΥΜ, δηλαδή θα θεωρούν νόμιμη και ισχύουσα στο έδαφός τους μία άδεια ΕΔΥΜ ακόμη κι αν το πρώτο ταξίδι που διεξάγεται από τη χώρα ταξινόμησης του οχήματος προς ένα άλλο κράτος μέλος της ΕΔΥΜ δεν είναι έμφορτο, αλλά το όχημα για το οποίο εξεδόθη η άδεια ΕΔΥΜ (από τη χώρα ταξινόμησης του οχήματος) είναι είτε έμφορτο

¹⁷ Οι χώρες αυτές είναι η Αλβανία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Βέλγιο, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Κροατία, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, ΠΓΔΜ, Γεωργία, , Η Λετονία, το Λιχτενστάιν, η Λιθουανία, το Λουξεμβούργο, η Μάλτα, η Μολδαβία, το Μαυροβούνιο, οι Κάτω Χώρες, η Νορβηγία, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Ρωσία.

είτε χωρίς φορτίο. Η Ελλάδα όμως μαζί με την Ιταλία και την Αυστρία έχουν διατηρήσει την επιφύλαξη τους ως προς τον πρώτο περιορισμό που θέτει ο όρος 3.16 και απαιτούν για την ισχύ μίας άδειας ΕΔΥΜ εντός της Επικράτειας τους υποχρεωτικά το αρχικό ταξίδι του οχήματος από το κράτος μέλος ταξινόμησης να είναι έμφορτο.

7. Παρά ταύτα παρατηρείται στην πράξη ότι μεταφορικές επιχειρήσεις με έδρα στις Βαλκανικές χώρες – μη μέλη της ΕΕ αλλά μέλη της ΕΔΥΜ (επί παραδείγματι με έδρα την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας) χρησιμοποιούν οχήματα ταξινομημένα στις χώρες αυτές τα οποία με βάση άδεια ΕΔΥΜ πραγματοποιούν οδικώς και χωρίς φορτίο κατ' αρχήν τη διαδρομή π.Γ.Δ.Μ – Γερμανία, εν συνεχεία φορτώνουν εμπορεύματα στη Γερμανία και ακολούθως μεταφέρουν τα γερμανικά εμπορεύματα στην Ελλάδα. Σύμφωνα όμως με την επιφύλαξη της Ελλάδας ως προς τον όρο 3.16 του Κανονισμού ΕΔΥΜ, η συγκεκριμένη άδεια δεν δύναται να ισχύσει στην Ελλάδα, γεγονός που έχει ως συνέπεια ότι η μεταφορά που διενεργεί το εν λόγω όχημα εντός της Ελληνικής Επικράτειας κατά την επιστροφή του από την Γερμανία **καθίσταται παράνομη.**

8. Παρά το γεγονός όμως ότι η εν λόγω παράνομη μεταφορά θα μπορούσε να ελεγχθεί κατά την αποβίβαση των οχημάτων αυτών στους Ελληνικούς Λιμένες της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας, εντούτοις οι αρμόδιες λιμενικές αρχές δεν έχουν την απαιτούμενη ενημέρωση ώστε να εντοπίσουν τη μη ισχύουσα εν προκειμένω άδεια ΕΔΥΜ και εν συνεχεία να επιβάλλουν τις διοικητικές κυρώσεις που προβλέπει το άρθρο 4 του νόμου 3446/2006.

9. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την περίπτωση **1.48 του άρθρου 4 ν. 3448/2008** ορίζεται ότι (η επισήμανση δική μας) *«Για τη Διενέργεια διεθνούς οδικής εμπορευματικής μεταφοράς από μη κοινοτικό μεταφορέα, με αλλοδαπό φορτηγό όχημα, χωρίς διμερή άδεια ή τράνζιτ ή τριγωνική, όταν προβλέπεται τέτοιο καθεστώς αδειών, ή διενέργεια τέτοιας μεταφοράς χωρίς να υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο ή χωρίς άδεια ΕΔΥΜ. επιβάλλεται στον ιδιοκτήτη και τον*

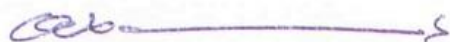
οδηγό πρόσημο 3.000 ευρώ στον καθένα και απαγορεύεται η είσοδος του οχήματος στη χώρα για ένα έτος».

10. Επομένως, όπως αντιλαμβάνεται κανείς λόγω του μη ελέγχου περιπτώσεων όπως αυτή που προαναφέραμε το Ελληνικό Κράτος χάνει αρκετά σημαντικά έσοδα αλλά και δεν χρησιμοποιεί τα νόμιμα όπλα που έχει με βάση τον κανονισμό ΕΔΥΜ προς το σκοπό της πάταξης αλλά και της αποτροπής για το μέλλον ενεργειών που στόχο έχουν τον αθέμιτο ανταγωνισμό των Ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων.

11. Προς την κατεύθυνση αυτή λοιπόν αίτημα της ΟΦΑΕ είναι να δοθούν από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Σας στις κατά τόπους λιμενικές αρχές της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας αφ' ενός μεν λεπτομερείς οδηγίες για τον έλεγχο των ΔΦΧ βαλκανικών χωρών που διενεργούν διεθνείς μεταφορές με άδεια ΕΔΥΜ και αφ' ετέρου να δοθεί εντολή στις λιμενικές αρχές για την εντατικοποίηση των ελέγχων αυτών, οι οποίοι θα μπορούσαν να πραγματοποιούνται παράλληλα και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ζύγισης των οχημάτων, μετά την αποβίβασή τους από τα Ο/Γ πλοία στους εν λόγω λιμένες.

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος



Απόστολος Κεσανίδης

Ο Γενικός Γραμματέας



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης

Κοινοποίηση:

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

- **ΓΕΝ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ, ΔΙΟΝΥΣΙΟ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟ
ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟ**
- **ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ, ΑΝΤΙΝΑΥΑΡΧΟ ΛΣ
ΣΤΑΜΑΤΙΟ ΡΑΠΤΗ**
- **ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ**
- **ΡΥΘΜΙΣΤΗ ΑΡΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ,
Ph.d ΙΑΣΩΝ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ**