



ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Προτάσεις για τον εκσυγχρονισμό των οδικών μεταφορών καταθέτουν ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ) και το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (ΠΣΧΕΜ):

- Ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών παράγει το 7% του ΑΕΠ
- Το 80-100% των αναγκών μεταφοράς εμπορευμάτων από ιδιωτικές εταιρείες καλύπτεται από τα Δ.Χ. φορτηγά
- Η επιλογή των Δ.Χ. φορτηγών από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις παράγει κέρδος 40% για αυτές λόγω του χαμηλού κομίστρου
- Το 40% των βαρέων οχημάτων στην Ελλάδα έχει ηλικία άνω των 20 ετών, αλλά στη συντριπτική τους πλειονότητα (85%) είναι Ι.Χ.
- Το 95% των υπεραστικών μεταφορών πραγματοποιείται με Δ.Χ. φορτηγά

Αθήνα, 16 Σεπτεμβρίου 2008 -- Σημαντική παρέμβαση πραγματοποίησαν σήμερα ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ) και το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (ΠΣΧΕΜ), για τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών που πραγματοποιούνται με φορτηγά στην Ελλάδα και για τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στο οδικό δίκτυο της χώρας.

Τόσο ο ΣΕΑΑ όσο και ο ΠΣΧΕΜ τόνισαν την ανάγκη υποστήριξης των προσπαθειών τους από την Πολιτεία, έτσι ώστε ο κλάδος να εκσυγχρονιστεί και να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην Ευρώπη, όταν τα τελευταία χρόνια βρίσκεται σε ύφεση, με το μερίδιο των Ελλήνων μεταφορέων να υποχωρεί σταδιακά ακόμα και σε εθνικό επίπεδο.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν το στήριγμα της εθνικής οικονομίας και συμμετέχουν με ποσοστό 7% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ. Ωστόσο, το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει σήμερα στην Ελλάδα δεν ενθαρρύνει την ανανέωση του στόλου, με αποτέλεσμα ο μέσος όρος ηλικίας των βαρέων οχημάτων να φτάνει τα 18 χρόνια, ενώ το 40% των οχημάτων έχει ηλικία άνω των 20 ετών, αλλά στη συντριπτική τους πλειονότητα (85%) είναι Ι.Χ.

Όλα αυτά όταν στην Ε.Ε. ο μέσος όρος είναι τα 12,5 χρόνια, στη Γερμανία είναι 8 χρόνια και στη Βρετανία μόλις 6,7!

Όπως επισήμανε ο Πρόεδρος του Δ.Σ. του ΣΕΑΑ κ. Ανδρέας Ανδρικόπουλος οι μελέτες

που έχουν πραγματοποιηθεί μετά από πρωτοβουλία του Συνδέσμου από το ΕΜΠ, το ΙΟΒΕ και την ΑΞΩΝ Περιβαλλοντική Α.Ε. απέδειξαν ότι η επικινδυνότητα των βαρέων οχημάτων κατά κανόνα αυξάνεται ανάλογα με την ηλικία του οχήματος. **"Μόνο στο διάστημα 1996-2004 τα τροχαία ατυχήματα με βαρέα οχήματα στοίχισαν στην εθνική οικονομία 10 δισεκατομμύρια ευρώ"** τόνισε ο κ. Ανδρικόπουλος, ο ΣΕΑΑ προτείνει σήμερα την ανάγκη ανάληψης άμεσων πρωτοβουλιών. **"Κρίνεται απαραίτητη η επιδότηση από το κράτος για την ανανέωση του στόλου και η θέσπιση κινήτρων για τα νεότερης τεχνολογίας οχήματα. Η πολιτεία πρέπει σύντομα να προωθήσει την απόσυρση οχημάτων μεγάλης ηλικίας και να διευκολύνει την αντικατάστασή αυτών με νέα οχήματα τελευταίας τεχνολογίας."** σημείωσε στην ομιλία του ο κ. Ανδρικόπουλος.

Όσον αφορά στο ζήτημα της απελευθέρωσης του κλειστού επαγγέλματος των φορτηγών Δ.Χ., ο Πρόεδρος του ΠΣΧΕΜ κ. Χαρ. Δαδίτσιος ανέφερε: «Η συνεχής αναφορά ότι είμαστε η μοναδική χώρα ανάμεσα στις (15) της Ε.Ε. που δεν είναι ελεύθερες οι άδειες είναι παραπλανητική και δεν ανταποκρίνεται στην αλήθεια. Η αλήθεια είναι ότι σε όλες τις χώρες υπάρχει περιορισμός και λαμβάνονται υπόψη οι μεταφορικές ανάγκες της χώρας σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος, την εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών από όλα τα μέσα μεταφοράς, το κυκλοφοριακό και την μελέτη επικινδυνότητας.»

Σύμφωνα με το ΠΣΧΕΜ, η μόνη διαφορά που υπάρχει στο συγκεκριμένο θέμα ανάμεσα στην Ελλάδα και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες είναι στην μεταβίβαση των αδειών. Στην Ευρώπη πωλείται η επιχείρηση και η αξία προκύπτει από την ευρωστία και την προοπτική που έχει η επιχείρηση αφού δεν υπάρχει αξία αδείας.

Όπως δήλωσε ο κ. Χαρ. Δαδίτσιος. **"Τασσόμαστε υπέρ του εκσυγχρονισμού των μεταφορών μέσα από την παροχή εκ μέρους της Πολιτείας συγκεκριμένων κινήτρων"** πρόσθεσε, εκφράζοντας τη βεβαιότητα πως εφόσον αναληφθούν αυτές οι πρωτοβουλίες σύντομα **ο κλάδος θα προχωρήσει στην οργάνωσή του σε εταιρείες, που μέσα από ένα αυστηρό σύστημα μοριοδότησης θα μπορούν να λαμβάνουν νέες άδειες.** "Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί από κανέναν ότι τα φορτηγά σήμερα είναι πολύ περισσότερα από αυτά που χρειάζονται" τόνισε ο κ. Δαδίτσιος που τάχθηκε υπέρ της θέσπισης κινήτρων για την αντικατάσταση των μεγάλης ηλικίας οχημάτων. "Υπάρχουν τρόποι παροχής οικονομικών κινήτρων, όπως π.χ. για αντικατάσταση του κινητήρα" τόνισε χαρακτηριστικά.

Οι εμπορευματικές μεταφορές με φορτηγά Δημοσίας και Ιδιωτικής χρήσης ξεπερνούν το 90%, από το οποίο στις υπεραστικές μεταφορές τα φορτηγά Δ.Χ. μεταφέρουν ποσοστό 95%. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι σε όλες τις μεγάλες επιχειρήσεις το ποσοστό των προϊόντων που μεταφέρουν τα φορτηγά Δ.Χ., κυμαίνεται από 80 έως 100%. Παρόλο που αυτές οι εταιρείες έχουν την δυνατότητα από το νόμο να χρησιμοποιούν 100% ιδιωτικής χρήσης φορτηγά, το 70% των φορτηγών Δ.Χ. που χρησιμοποιούνται από τις μεγάλες εταιρείες και το 30% από άλλους φορτωτές, όπως η αγροτική παραγωγή, η βιοτεχνία κ.λπ. επειδή **εξασφαλίζουν 40% κέρδος αφού τα κόμιστρα στην Ελλάδα είναι τα χαμηλότερα στην Ευρώπη.**

Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε με πρωτοβουλία του ΣΕΑΑ στο πλαίσιο των παράλληλων εκδηλώσεων της **4ης Έκθεσης Επαγγελματικού Αυτοκινήτου που διοργανώνει ο ΣΕΑΑ, στο πρώην Ανατολικό Αεροδρόμιο («Ελληνικό»), 17 – 21 Σεπτεμβρίου 2008.**

Για περισσότερες πληροφορίες:

Μίκα Παπαηλιού, value!com, τηλ.: 210-6236270,6944772699