



Αριθ. Πρωτ.: 113221/657

Αριθ. Φακ.: 014

Αθήνα, 5 Αυγούστου 2009

Προς :

Ως Πίνακας Αποδεκτών

**Απάντηση της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος
στην ανοιχτή επιστολή
του Συλλόγου Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Εξπρές Σέρβις**

Για την αποκατάσταση της αλήθειας και την αξιόπιστη και έγκυρη ενημέρωσή σας, σας διαβιβάζουμε συνημμένα την απάντηση της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος στην πρωτοφανή και απροκάλυπτη προσπάθεια διαστρέβλωσης της πραγματικότητας και δυσφήμισης των ασφαλιστικών επιχειρήσεων – μελών μας που δραστηριοποιούνται απολύτως νόμιμα στον κλάδο της Οδικής Βοήθειας, η οποία εκδηλώθηκε με τη μορφή ανοιχτής επιστολής που δημοσίευσε στον Τύπο της Κυριακής (26 Ιουλίου 2009) ο Σύλλογος Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Εξπρές Σέρβις (ΣΕΟΒΕΣ).

Από την επιστολή απάντηση της Ε.Α.Ε.Ε. προκύπτουν με σαφήνεια τα ακόλουθα :

- **Η αληθής έννοια των διατάξεων της κοινοτικής και αντίστοιχης εθνικής ασφαλιστικής νομοθεσίας** (η οποία σημειωτέον έχει πλήρως εναρμονιστεί με την κοινοτική νομοθεσία ήδη από το έτος 1990, με το σχετικό Π.Δ. 130/1990), η οποία επιτρέπει ρητά στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις να παρέχουν οδική βοήθεια χωρίς ιδιόκτητα μέσα. Ως εκ τούτου, η μέχρι σήμερα πρακτική των επιχειρήσεων μελών μας να παρέχουν οδική βοήθεια χρησιμοποιώντας κατά κύριο λόγο τις υπηρεσίες τοπικών συνεργατών είναι απόλυτα νόμιμη και ασκείται με επιτυχία, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που παρατίθενται.
- **Η προσπάθεια επιβολής στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις συγκεκριμένου, υψηλού κόστους, επιχειρηματικού μοντέλου λειτουργίας**, προς όφελος συγκεκριμένων συμφερόντων, με φωτογραφικές διατάξεις. Κατ' ουσίαν επιβάλλεται στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις να υιοθετήσουν το μοντέλο λειτουργίας των ανταγωνιστών τους, με άμεση συνέπεια είτε την αύξηση του κόστους λειτουργίας τους, είτε την αποχώρησή τους από την αγορά οδικής βοήθειας, είτε τη συνεργασία τους με το υπό διαμόρφωση μονοπώλιο.
- **Οι βλαβερές για τους καταναλωτές, τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και τους τοπικούς συνεργάτες οδικής βοήθειας συνέπειες των νέων με σκανδαλώδη τρόπο ψηφισθέντων ρυθμίσεων**, προς όφελος συγκεκριμένων και μόνο συμφερόντων.

Για τους λόγους αυτούς, τους οποίους διεξοδικά αναλύουμε στην επιστολή μας, και κυρίως για την αποκατάσταση της αλήθειας και την προστασία των καταναλωτών και του υγιούς ανταγωνισμού, αναμένουμε την άμεση στήριξη του πολιτικού κόσμου και των δικαστικών αρχών στο αίτημά μας για άμεση κατάργηση των ρυθμίσεων της σκανδαλώδους φωτογραφικής τροπολογίας και επαναφορά προς συζήτηση γενικώς του ν. 3651/2008.

Με εξαιρετική τιμή,

Δ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ
Πρόεδρος

Φ. ΜΠΡΑΒΟΣ
Γεν. Γραμματέας

Συνημμένα : 1

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

1. Εξοχότατο Πρόεδρο της Δημοκρατίας κ. Κάρολο Παπούλια
2. Πρωθυπουργό της Ελλάδος κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή
3. Πρόεδρο του ΠΑΣΟΚ κ. Γεώργιο Παπανδρέου
4. Γ. Γραμματέα του Κ.Κ.Ε. κα Αλέκα Παπαρήγα
5. Πρόεδρο του Λάος κ. Γ. Καρατζαφέρη
6. Πρόεδρο του ΣΥΡΙΖΑ κ. Αλέξη Τσίπρα
7. Υπουργούς και Υφυπουργούς
8. Βουλευτές όλων των Κομμάτων
9. Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου κ. Ιωάννη Τέντε



Αριθ. Πρωτ.: 113221/657

Αριθ. Φακ.: 014

Αθήνα, 5 Αυγούστου 2009

Προς :

Ως Πίνακας Αποδεκτών

**Απάντηση της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών Ελλάδος
στην Ανοιχτή Επιστολή
του Συλλόγου Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Εξπρές Σέρβις
για την Οδική Βοήθεια Οχημάτων**

Την Κυριακή 26 Ιουλίου 2009 γίναμε μάρτυρες μιας πρωτοφανούς και απροκάλυπτης προσπάθειας διαστρέβλωσης της πραγματικότητας και δυσφήμισης των ασφαλιστικών επιχειρήσεων – μελών μας που δραστηριοποιούνται καθ' όλα νόμιμα στον κλάδο της Οδικής Βοήθειας στα μάτια του συνόλου του πολιτικού κόσμου, των δικαστικών αρχών αυτής της χώρας, του καταναλωτικού κοινού γενικώς και ειδικώς των χρηστών των υπηρεσιών της οδικής βοήθειας οχημάτων.

Η απαράδεκτη αυτή απόπειρα παραπλάνησης και επηρεασμού της κοινής γνώμης, η οποία έγινε με τη μορφή ανοιχτής επιστολής που δημοσίευσε στον Τύπο της Κυριακής ο **Σύλλογος Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Εξπρές Σέρβις (ΣΕΟΒΕΣ)** και την οποία απηύθυνε προς όλο τον πολιτικό κόσμο και τις δικαστικές αρχές της χώρας μας, δεν αποτελεί την πρώτη αήθη επίθεση που δέχονται ασφαλιστικές επιχειρήσεις μέλη μας από ανταγωνιστές τους, επίσης παρόχους υπηρεσιών Οδικής Βοήθειας.

Αντιθέτως, παρόμοιες προσπάθειες που στοχεύουν στη διαμόρφωση μιας μονοπωλιακής αγοράς οδικής βοήθειας και στον αποκλεισμό εισόδου νέων επιχειρήσεων στο χώρο χρονολογούνται ήδη από πολλών ετών, αρχής γενομένης από το έτος 1990, όταν με το Π.Δ. 103/1990 πραγματοποιήθηκε η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας (Ν.Δ. 400/1970 περί Ιδιωτικής Επιχειρήσεως Ασφαλίσεως) στην κοινοτική οδηγία 84/641/ΕΟΚ, σύμφωνα με την οποία στις εργασίες που δύνανται να ασκούν οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις προστέθηκαν και αυτές του κλάδου 18 «Βοήθεια», στις οποίες περιλαμβάνονται και οι υπηρεσίες Οδικής Βοήθειας Οχημάτων (άρθρα 13 και 13α του Ν.Δ. 400/1970).

Αξίζει να σημειωθεί ότι μέχρι την ολοκλήρωση της προσαρμογής της ελληνικής νομοθεσίας στην κοινοτική οδηγία 84/641/ΕΟΚ, η οποία έγινε με καθυστέρηση τριών ετών, ήτοι το έτος 1990 αντί του προβλεπόμενου στην Οδηγία έτους 1987, υπηρεσίες οδικής βοήθειας παρέχονταν στη χώρα μας μόνο από μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις, **στις οποίες κυρίαρχη θέση είχε η εταιρία Εξπρές Σέρβις**, η οποία σήμερα, μετά την εφαρμογή του ν. 3651/2008, αποτελεί τη Μικτή Επιχείρηση Οδικής Βοήθειας που είναι μέλος του ως άνω

Συλλόγου Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Εξπρές Σέρβις. Είναι δε προφανές ότι ο Σύλλογος αυτός εκπροσωπεί, όπως άλλωστε προκύπτει και από την ίδια την ονομασία του, τα συμφέροντα μιας μικτής επιχείρησης μέλους του, η οποία καθίσταται πλέον μονοπώλιο, ενώ τα υπόλοιπα 48 μέλη του Συλλόγου είναι απλώς οι Συνεργάτες του μονοπωλίου, μέσω των οποίων ασκεί τις εργασίες του.

Ακολούθως, και μετά την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην κοινοτική οδηγία 84/641/ΕΟΚ το έτος 1990, πολλές ασφαλιστικές επιχειρήσεις – μέλη μας που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, είτε έχοντας την έδρα τους στη χώρα μας, είτε ως υποκαταστήματα αλλοδαπών ασφαλιστικών επιχειρήσεων που εδρεύουν σε άλλο κράτος μέλος της κοινότητας, ξεκίνησαν, καθ' όλα νόμιμα, να προσφέρουν στο καταναλωτικό κοινό της χώρας μας τις εργασίες του ασφαλιστικού κλάδου 18 «Βοήθεια», στον οποίο περιλαμβάνεται, όπως προαναφέρθηκε, και η Οδική Βοήθεια Οχημάτων.

Έκτοτε (από το έτος 1990), η οδική βοήθεια παρέχεται στην ελληνική αγορά από επιχειρήσεις δύο ειδών, τις ασφαλιστικές και τις μη ασφαλιστικές επιχειρήσεις. Ενώ θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι μικρό ποσοστό οδικής βοήθειας παρέχεται στη χώρα μας και από οργανισμούς, όπως είναι η Ε.Λ.Π.Α., η οποία όμως είναι μη κερδοσκοπικό σωματείο και δεν μπορεί να χαρακτηριστεί επιχείρηση.

Συνέπεια της άρσης του υφιστάμενου μέχρι τότε μονοπωλίου και των αντικρουόμενων συμφερόντων των δύο αυτών κατηγοριών επιχειρήσεων είναι η μέχρι και σήμερα εκδήλωση αλληπάλληλων και αδικαιολόγητων επιθέσεων σε βάρος των ασφαλιστικών επιχειρήσεων, σε όλα τα επίπεδα (νομοθετικό, δικαστικό, κοινωνικό), με προφανή στόχο τη διατήρηση των κεκτημένων πολλών ετών και τον περιορισμό του ελεύθερου ανταγωνισμού στο χώρο της Οδικής Βοήθειας.

Μια τέτοια προσπάθεια δημιουργίας εντυπώσεων και επηρεασμού της πολιτικής και δικαστικής εξουσίας και του καταναλωτικού κοινού της χώρας μας θεωρούμε ότι συνιστά και το προκλητικό περιεχόμενο της ανωτέρω ανοιχτής επιστολής που δημοσίευσε στον Τύπο της προηγούμενης Κυριακής ο Σύλλογος Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Εξπρές Σέρβις (ΣΕΟΒΕΣ), στην οποία εμπεριέχονται σωρεία ανακριβειών και αναληθών στοιχείων σε βάρος των εταιριών μελών μας.

Με στόχο την αποκατάσταση της αλήθειας και την έγκυρη ενημέρωση του πολιτικού κόσμου και των δικαστικών αρχών και του καταναλωτικού κοινού, η Ε.Α.Ε.Ε. επιχειρεί με την παρούσα επιστολή να αποσαφηνίσει και να διορθώσει τα όσα αναληθώς, ανακριβώς και ελλιπώς αναφέρονται στην ως άνω ανοιχτή επιστολή του Συλλόγου Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Εξπρές Σέρβις (ΣΕΟΒΕΣ), επισημαίνοντας τα ακόλουθα:

A. Ισχύουσα εθνική και κοινοτική ασφαλιστική νομοθεσία για την παροχή Οδικής Βοήθειας από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις.

Αναφορικά με τα όσα ελλιπώς και ανακριβώς αναφέρονται στην ως άνω επιστολή του ΣΕΟΒΕΣ για την παροχή της Οδικής Βοήθειας από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις και το σχετικό ρυθμιστικό περιεχόμενο της ισχύουσας εθνικής (άρθρο 13^α του ν.δ. 400/70) και κοινοτικής (οδηγία 84/641/ΕΟΚ) ασφαλιστικής νομοθεσίας, θα πρέπει να σημειωθούν τα εξής :

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ.2 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 84/641/ΕΟΚ και το αντίστοιχο άρθρο 13α του ν.δ. 400/70, η βοήθεια που παρέχεται από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις είναι δυνατόν να συνίσταται σε παροχές σε χρήμα ή σε είδος. **Όσον αφορά δε στις παροχές σε είδος, οι ίδιες διατάξεις προβλέπουν ρητά ότι οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις δεν έχουν σε καμία περίπτωση την υποχρέωση να παρέχουν τη Βοήθεια με δικά τους μέσα (ιδιόκτητα) έχουν όμως τη δυνατότητα να πράξουν τούτο, εφόσον το επιλέξουν.**

Οι διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας που προβλέπουν τον έλεγχο του τρόπου με τον οποίο παρέχεται η Βοήθεια από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις είναι προφανές ότι δε μεταφράζονται σε δυνατότητα καθορισμού από τις εθνικές εποπτικές αρχές του επιχειρηματικού μοντέλου με το οποίο παρέχεται η Βοήθεια από κάθε επιχείρηση, ιδίως δε εάν αυτή παρέχεται με ίδια ή όχι μέσα, αλλά επιβάλλουν τον εν γένει έλεγχο της χρηστής λειτουργίας και της παροχής υπηρεσιών Βοήθειας από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, ο οποίος συνίσταται στον έλεγχο του ελάχιστου απαιτούμενου κεφαλαίου, του σχηματισμού των κατάλληλων αποθεμάτων, την καλή φήμη των διοικούντων και την εν γένει παροχή των κατάλληλων υπηρεσιών προς το καταναλωτικό κοινό.

Στην ειδική δε περίπτωση που η ασφαλιστική επιχείρηση επιλέξει, όπως δικαιούται, τη δραστηριοποίησή της με ίδια μέσα, τότε ο ασφαλιστικός νόμος (ν.δ. 400/70) ρητά προβλέπει ότι τα μέσα αυτά, τα οποία κατέχει κατά πλήρη κυριότητα αποτελούν περιουσιακά στοιχεία που διατίθενται σε ασφαλιστική τοποθέτηση και ελέγχονται ειδικώς από την αρμόδια εποπτική αρχή (άρθρα 6 και 8 παρ. 3Β, παρ. 5 Ιβ, παρ. 6Β και παρ. 7γ του ν.δ. 400/70 όπως ισχύει).

Στο σημείο αυτό αξίζει να επισημανθεί ότι **σε καμία ευρωπαϊκή χώρα οι διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας περί ελέγχου δεν έχουν ερμηνευθεί ως δυνατότητα των εποπτικών αρχών να καθορίζουν ποσοτικά κριτήρια για την άσκηση του Κλάδου Βοήθειας από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, ούτε βεβαίως ως δυνατότητα των εποπτικών αρχών να επιβάλουν στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις υποχρέωση κατοχής ιδίων μέσων για την παροχή Βοήθειας, όπως λανθασμένα υπονοεί και ερμηνεύει ο ως άνω Σύλλογος Επιχειρήσεων Οδικής Βοήθειας Εξπρές Σέρβις.**

Αντίθετα, αυτό που συμβαίνει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ότι ο εθνικός νομοθέτης τους έχει καθορίσει **ποιοτικά κριτήρια** τα οποία πρέπει να πληρούν οι πάροχοι οδικής βοήθειας. Οι επανειλημμένες προσπάθειες της Ε.Α.Ε.Ε. να πείσει το αρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κατά τη συζήτηση πριν από την υιοθέτηση του ν. 3651/2008 να υιοθετήσει αντίστοιχες ρυθμίσεις με ποιοτικά κριτήρια, δυστυχώς δεν είχαν αποτέλεσμα.

Κατ' ακολουθία των προαναφερθέντων, η υφιστάμενη μέχρι σήμερα πρακτική της πλειονότητας των ασφαλιστικών επιχειρήσεων να παρέχουν Οδική Βοήθεια χρησιμοποιώντας τις υπηρεσίες τοπικών συνεργατών οδικής βοήθειας και όχι ίδια μέσα είναι απόλυτα νόμιμη, τόσο βάσει της εθνικής όσο και της κοινοτικής ασφαλιστικής νομοθεσίας.

Κατά συνέπεια, η αναφορά στη Βουλή ότι η ψηφισθείσα ρύθμιση «είναι πέρα για πέρα σωστή με βάση την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης» είναι επιεικώς ανακριβής.

Β. Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις που παρέχουν Οδική Βοήθεια στην Ελλάδα – Τρόπος λειτουργίας τους.

Οδική Βοήθεια προσφέρουν στη χώρα μας οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο 18 «Βοήθεια». Οι επιχειρήσεις αυτές είτε έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα, είτε είναι υποκαταστήματα αλλοδαπών ασφαλιστικών επιχειρήσεων που εδρεύουν σε άλλο κράτος μέλος της κοινότητας. Σε κάθε περίπτωση, όλες οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που παρέχουν την Οδική Βοήθεια στη χώρα μας έχουν προηγουμένως λάβει την σχετική προς τούτο άδεια από την αρμόδια Εποπτική Αρχή, η οποία σύμφωνα με την ελληνική και κοινοτική ασφαλιστική νομοθεσία είναι η Εποπτική Αρχή του τόπου καταγωγής τους. Για τη διατήρηση δε της ανωτέρως άδειας υφίστανται ανελλιπώς από την αρμόδια Εποπτική Αρχή ετησίους ελέγχους της φερεγγυότητάς τους, και δη ελέγχους αναφορικά με τη διάθεση του ελάχιστου απαιτούμενου από τη σχετική νομοθεσία κεφαλαίου, το σχηματισμό των κατάλληλων αποθεμάτων και την εν γένει παροχή των κατάλληλων υπηρεσιών προς τον καταναλωτικό κοινό.

Σύμφωνα δε με στοιχεία του έτους 2007, στον εν λόγω κλάδο 18 «Βοήθεια» δραστηριοποιούνται στη χώρα μας συνολικά 36 ασφαλιστικές επιχειρήσεις, των οποίων ο τζίρος από τη δραστηριότητα αυτή στην Ελλάδα ανήλθε για το ίδιο έτος 2007 σε 61.953.731,87 ευρώ. Σύμφωνα επίσης με στοιχεία του ίδιου έτους 2007, ο αριθμός των οχημάτων που ασφαλίστηκαν για Οδική Βοήθεια στις ασφαλιστικές επιχειρήσεις ανήλθε στα 1.485.314. Το ίδιο δε διάστημα παρασχέθηκαν από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις υπηρεσίες οδικής βοήθειας σε περίπου 413.985 ασφαλισμένους, εκ των οποίων τα 246.404 περιστατικά έλαβαν χώρα στο Νομό Αττικής (ήτοι ποσοστό 59,52% επί του συνόλου), ενώ 49.933 περιστατικά έλαβαν χώρα στο Νομό Θεσσαλονίκης (ήτοι ποσοστό 12,06% επί του συνόλου). Ο μέσος δε χρόνος ανταπόκρισης ανά περιστατικό ήταν τα 45 λεπτά.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις βοήθειας που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα και είναι μέλη της Ένωσής μας είναι εταιρίες υγιείς, συμμορφούμενες πλήρως στις απαιτήσεις του νόμου, διαθέτοντας εγγυητικό κεφάλαιο τουλάχιστον 2 εκατ. ευρώ, πληρώνοντας φόρους (επί των ασφαλίσεων και εισοδήματος) στο ελληνικό κράτος και εισφορές στο ΙΚΑ και τα λοιπά ταμεία ανελλιπώς.

Μέχρι σήμερα, αυτές οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις έχουν επιλέξει στη συντριπτική τους πλειοψηφία να παρέχουν υπηρεσίες οδικής βοήθειας κυρίως μέσω συνεργασιών με τις τοπικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας, κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα, γεγονός το οποίο είναι απόλυτα σύμνομο, αφού, όπως προαναφέρθηκε, δεν υφίσταται σύμφωνα με την ισχύουσα κοινοτική ασφαλιστική νομοθεσία υποχρέωση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων να παρέχουν οδική βοήθεια με δικά τους – ιδιόκτητα μέσα.

Χάριν του επιχειρηματικού μοντέλου των, κατά κύριο λόγο, συνεργασιών με τοπικές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας που επιλέχτηκε από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, σε αντίθεση με το μοντέλο των ιδιόκτητων κυρίως μέσων που υιοθετήθηκε από τους ανταγωνιστές τους, **οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις πέτυχαν την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών οδικής βοήθειας στους ασφαλισμένους τους, διατηρώντας ταυτόχρονα τα ασφάλιστρα οδικής βοήθειας σε λογικά επίπεδα, μειώνοντας κατ' αυτό τον τρόπο το μέσο κόστος για τη λήψη υπηρεσιών οδικής βοήθειας προς όφελος των καταναλωτών.**

Εξάλλου, η αποτελεσματικότητα του εκάστοτε υιοθετηθέντος επιχειρηματικού μοντέλου αποτελεί ευθύνη της διοίκησης της κάθε επιχείρησης, ασφαλιστικής ή μη, και κρίνεται από τον ίδιο τον καταναλωτή, στο πλαίσιο των επιλογών που διαθέτει σε μία ανοιχτή αγορά.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει, τέλος, να επισημανθεί ότι σύμφωνα με τους τελευταίους διενεργηθέντες ελέγχους ποιότητας, **το 90% των ασφαλισμένων για την παροχή οδικής βοήθειας από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις δήλωσαν ικανοποιημένοι** από τις υπηρεσίες που έλαβαν.

Γ. Νόμος 3651/2008 για την Οδική Βοήθεια Οχημάτων και πρόσφατη σκανδαλώδης μεταρρύθμισή του.

Ο νόμος 3651/2008 για την οδική βοήθεια οχημάτων που ψηφίστηκε το Μάρτιο του 2008 και εφαρμόστηκε εννέα μήνες αργότερα υπήρξε προϊόν μακρόχρονων διαβουλεύσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, συμπεριλαμβανομένης και της Εξπρές Σέρβις. Είναι δε εμφανείς στο κείμενο του νόμου οι σημαντικές «απώλειες» που υπέστη η ασφαλιστική αγορά οδικής βοήθειας, προς βλάβη μάλιστα του ίδιου καταναλωτή.

Σε κάθε περίπτωση, η πρόσφατη, σκανδαλώδης κατά τη γνώμη μας, τροπολογία του ν. 3651/2008 που προωθήθηκε στη Βουλή προς ψήφιση με τρόπο πραγματικά απαράδεκτο,

χωρίς να προηγηθεί καμία απολύτως διαβούλευση ή ενημέρωση των ενδιαφερομένων μερών, **ανατρέπει τις ισορροπίες που με δύσκολο τρόπο επετεύχθησαν με την ψήφισή του.** Είναι ξεκάθαρο ότι με την εν λόγω τροπολογία **ευνοούνται**, για μία ακόμη φορά, **συγκεκριμένα συμφέροντα και διαμορφώνονται συνθήκες μονοπωλίου** σε βάρος τόσο των ασφαλιστικών επιχειρήσεων και των Συνεργατών αυτών, όσο και σε βάρος των συμφερόντων των καταναλωτών και χρηστών των υπηρεσιών Οδικής Βοήθειας.

Συγκεκριμένα, με τις δύο ρυθμίσεις της ψηφισθείσας τροπολογίας προβλέπεται ουσιαστικά:

α. Υποχρέωση των ασφαλιστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ως μικτές επιχειρήσεις οδικής βοήθειας οχημάτων **να κατέχουν, εφεξής, ίδια μέσα στους Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης,** όπου σημειωτέον, όπως προηγουμένως αναφέρθηκε, εκδηλώθηκαν κατά το έτος 2007 το 70% του συνόλου των περιστατικών που παρασχέθηκαν υπηρεσίες από τις ασφαλιστικές εταιρίες.

και

β. Υποχρέωση των συνεργατών οδικής βοήθειας **να συνεργάζονται, εφεξής, με μία μόνο** μικτή επιχείρηση οδικής βοήθειας.

Και οι δύο ως άνω ρυθμίσεις **επηρεάζουν κατά τρόπο καθοριστικό** το επιχειρηματικό μοντέλο με το οποίο παρέχεται σήμερα η οδική βοήθεια από τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις, και τούτο διότι, όπως προαναφέρθηκε, οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις στη συντριπτική τους πλειοψηφία έχουν σήμερα επιλέξει, κατά κύριο λόγο, αφενός το μοντέλο της παροχής οδικής βοήθειας μέσω συνεργασιών με τοπικούς συνεργάτες οδικής βοήθειας και όχι με τη χρήση ιδιόκτητων μέσων και αφετέρου την πρακτική της σύναψης πολλαπλών συνεργασιών μεταξύ αυτών και των κατά τόπους συνεργατών τους με κριτήριο κυρίως την ανά νομό κατανομή των ασφαλισμένων τους και τη συχνότητα των περιστατικών, επιτυγχάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους ασφαλισμένους τους σε ιδιαίτερα προσιτή τιμή.

Οι ως άνω όμως ρυθμίσεις πέραν του ότι αντίκεινται ευθέως στην εθνική και κοινοτική νομοθεσία, όπως ήδη αναφέρθηκε στοχεύουν στο να επιβάλουν σ' όλους τους παρόχους της οδικής βοήθειας είτε την υιοθέτηση ενός συγκεκριμένου υψηλού κόστους επιχειρηματικού μοντέλου προς βλάβη μάλιστα των ίδιων των καταναλωτών, στους οποίους θα μετακυλισθεί η επερχόμενη αύξηση του κόστους λειτουργίας των ασφαλιστικών επιχειρήσεων οδικής βοήθειας είτε την οριστική παύση δραστηριοποίησής τους στο χώρο αυτό.

Πιο συγκεκριμένα, με το νέο μοντέλο, όπως αυτό διαμορφώνεται με τις τελευταίες τροποποιήσεις όλοι οι πάροχοι υπηρεσιών οδικής βοήθειας συμπεριλαμβανομένων και των ασφαλιστικών επιχειρήσεων θα δραστηριοποιούνται εφεξής στο νομό Αττικής και

Θεσσαλονίκης **μόνον** με ίδια μέσα. Με τον τρόπο αυτό οι Συνεργάτες, ιδιοκτήτες Φ.Ι.Χ. τίθενται πλέον **εκτός αγοράς** στα γεωγραφικά διαμερίσματα όπου λαμβάνουν χώρα το 70% των περιστατικών, ενώ οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα πρέπει είτε να αγοράσουν ίδια μέσα, είτε να αποχωρήσουν από το χώρο, είτε να συνεργαστούν με την Εξπρές Σέρβις η οποία και διαθέτει ίδια μέσα στους νομούς αυτούς. Συγχρόνως με τις ίδιες τροποποιήσεις στους εκτός Αττικής και Θεσσαλονίκης νομούς κάθε ασφαλιστική επιχείρηση βοήθειας θα πρέπει να διαθέτει εφεξής το δικό της Συνεργάτη, όχι γιατί το επιβάλλει ο αριθμός των περιστατικών που συμβαίνουν στον κάθε νομό και ο οποίος θα μπορούσε να απαιτήσει αύξηση του αριθμού των προβλεπομένων από τη νομοθεσία ανά νομό συνεργατών, **αλλά γιατί το επιβάλλει το επιχειρησιακό συμφέρον του ανταγωνιστή** το οποίο επιδιώκει την εκδίωξη των ασφαλιστικών επιχειρήσεων από το συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο και τη μονοπωλιακή εκμετάλλευσή αυτού από τον ίδιο.

Ενδεικτικά και μόνον για να καταδείξουμε τον παραλογισμό της τροπολογίας που αφορά στους συνεργάτες αναφέρουμε τα ακόλουθα. Σύμφωνα με τα στοιχεία έτους 2008 τεσσάρων ασφαλιστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται μεταξύ άλλων και στο νησί της Καλύμνου, οι ασφαλιστικές αυτές επιχειρήσεις κλήθηκαν να εξυπηρετήσουν, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους 2008, πέντε συνολικά περιστατικά, εκ των οποίων τα δύο κάλυψε η μία ασφαλιστική επιχείρηση, τα τρία μία άλλη, ενώ οι άλλες δύο δεν είχαν κανένα περιστατικό.

Και όμως γι' αυτά τα πέντε περιστατικά οι τέσσερις ασφαλιστικές επιχειρήσεις θα έπρεπε να είχαν συνάψει τέσσερις συμβάσεις συνεργασίας με τέσσερις διαφορετικούς τοπικούς Συνεργάτες. Είναι άξιον απορίας και το πού θα βρεθούν τόσοι συνεργάτες και το τι κύκλο εργασιών θα έχουν αυτοί.

Η φωτογραφική διάσταση των εν λόγω τροποποιήσεων αποδεικνύεται νομίζουμε κατά τρόπο προφανέστατο.

Ολοκληρώνοντας, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι οι ψηφισθείσες τροπολογίες δεν αποσαφηνίζουν το περιεχόμενο συγκεκριμένων διατάξεων του ν. 3651/2008, όπως αναληθώς ισχυρίζεται ο ΣΕΟΒΕΣ στην ανοιχτή επιστολή του, αλλά αντιθέτως, οι συγκεκριμένες αυτές διατάξεις ως ήταν πριν από την πρόσφατη τροποποίησή τους είχαν ερμηνευθεί ειδικά και με τελείως αντίθετο τρόπο με τις **υπ' αριθ. 72/2009 και 73/2009 Γνωμοδοτήσεις της Ολομέλειας του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους**, οι οποίες έγιναν δεκτές από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, **δικαιώνοντας τις ασφαλιστικές επιχειρήσεις**. Για τον πρόσθετο αυτό λόγο, είναι πράγματι σκανδαλώδης ο τρόπος που προωθήθηκε η ως άνω τροπολογία, χωρίς καμία διαβούλευση, ούτε καν ενημέρωση των θιγόμενων με αυτήν ασφαλιστικών επιχειρήσεων, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι καμία ενημέρωση δεν έγινε ούτε της εποπτεύουσας των επιχειρήσεών μας αρχής (ΕΠ.Ε.Ι.Α.), αλλά ούτε και των συναρμοδίων Υπουργείων Οικονομίας και Οικονομικών και Ανάπτυξης.

Εξάλλου, εάν είναι διαφορετικά τα πράγματα και οι «εν κρυπτώ και παραβύστω» ψηφισθείσες τροπολογίες δε λένε «κάτι διαφορετικό ούτε επί της ουσίας, ούτε ως προς τις λεπτομέρειες εφαρμογής του νόμου» όπως ισχυρίζεται ο ΣΕΟΒΕΣ, τότε πραγματικά είναι πλήρως περιττές **και καλούμε τον ΣΕΟΒΕΣ να στηρίξει το αίτημά μας για την άμεση κατάργησή τους.**

Κύριοι,

Με αφορμή τη δημοσίευση της σχολιαζόμενης Ανοικτής Επιστολής θα θέλαμε για μία ακόμη φορά να επισημάνουμε τα ολέθρια αποτελέσματα που θα έχει η εφαρμογή των ρυθμίσεων της ψηφισθείσας τροπολογίας και τα οποία επιγραμματικά συνίστανται στα εξής :

α. **Κατακόρυφη και άνευ προφανούς οφέλους για τον καταναλωτή αύξηση του κόστους της υπηρεσίας της οδικής βοήθειας.**

β. **Αποχώρηση των ασφαλιστικών εταιριών** που δραστηριοποιούνται στον κλάδο βοήθειας αφενός μεν λόγω των ρυθμίσεων που τις υποχρεώνει πλέον είτε να κατέχουν ίδια μέσα για την άσκηση του κλάδου, κατά παράβαση της κείμενης νομοθεσίας, είτε να συνεργαστούν με το υπό διαμόρφωση μονοπώλιο, αφετέρου δε λόγω της μη εξεύρεσης συνεργατών στην επαρχία, μια και με την προωθούμενη τροπολογία κάθε συνεργάτης μπορεί να συνεργάζεται μόνο με μία ασφαλιστική επιχείρηση.

γ. **Αφανισμό μιας ολόκληρης τάξης επαγγελματιών** όπως είναι οι συνεργάτες, οι οποίοι φυσικά δεν μπορούν να επιβιώσουν επαγγελματικά με αποκλειστικές συνεργασίες με μία μόνο ασφαλιστική επιχείρηση λόγω της δραματικής μείωσης του κύκλου εργασιών τους.

δ. **Εγκαθίδρυση μονοπωλιακού καθεστώτος** λόγω της δημιουργίας «κλειστού» επαγγέλματος και ευνοϊκής μεταχείρισης συγκεκριμένης εμπορικής επιχείρησης και μάλιστα σε μια χρονική περίοδο κατά την οποία η κυβέρνηση της χώρας υιοθετεί μέτρα για την κατάργηση υπαρχόντων κλειστών επαγγελμάτων.

Κύριοι,

Καθήκον κάθε ευνομούμενης πολιτείας είναι η εξασφάλιση της λειτουργίας αξιόπιστων επιχειρήσεων που προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες προς τους καταναλωτές, με παράλληλη υποχρέωση παρέμβασης και επιβολής των προβλεπόμενων ποινών και κυρώσεων, όταν οι επιχειρήσεις αυτές δεν προσφέρουν τις αναμενόμενες και υπεσχημένες υπηρεσίες. Σε καμία δε περίπτωση δεν αποτελεί καθήκον της πολιτείας να ρυθμίζει τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των επιχειρήσεων.

Οι παρεμβάσεις στον τρόπο λειτουργίας όχι μόνο δεν εξυπηρετούν τον ανταγωνισμό ως όφειλαν, αλλά αντιθέτως **ευνοούν και προστατεύουν συγκεκριμένα και κατεστημένα**

επιχειρηματικά συμφέροντα τα οποία, συν τοις άλλοις, σύμφωνα με επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία τους, απαξιούν να ανταποκριθούν στις προφανείς υποχρεώσεις κάθε νομίμως λειτουργούσας επιχείρησης και οι οποίες συνίστανται στην κατοχή του αναγκαίου μετοχικού κεφαλαίου και στην πληρωμή των οφειλομένων φόρων και εισφορών προς τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης.

Εκ των προαναφερθέντων προκύπτει αβίαστα νομίζουμε το συμπέρασμα ότι οι παρανομούντες δεν είναι οι ασφαλιστές και οι νομίμως λειτουργούσες επιχειρήσεις αυτών. Ως εκ τούτου είναι επιβεβλημένη η άμεση κατάργηση των ρυθμίσεων της σκανδαλώδους φωτογραφικής τροπολογίας αλλά και η επαναφορά προς συζήτηση εν γένει του ν. 3651/2008.

Η Ε.Α.Ε.Ε. είναι στη διάθεση όλων για ειλικρινή συνεργασία και προώθηση των συμφερόντων όλων των εργαζομένων στο χώρο της οδικής βοήθειας.

Με εξαιρετική τιμή,

Δ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΣ
Πρόεδρος

Φ. ΜΠΡΑΒΟΣ
Γεν. Γραμματέας