

# Διόδια: εξορθολογισμός ή λαϊκισμός;

του **ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΚΟΚΚΑΛΗ\***

**Ο**ι δρόμοι χρησιμεύουν για να μετακινούμαστε. Το δικαίωμα χρήσης τους το αποκτά ο πολίτης πληρώνοντας τα τέλη κυκλοφορίας. Προς τι, λοιπόν, να πληρώνει και διόδια; Το ερώτημα αυτό τίθεται όλο και εντονότερα τους τελευταίους μήνες βοήθησης και της δύσκολης οικονομικής συγκυρίας. Προς τι, λοιπόν, να πληρώνει και ένα ακόμα «καράτσι», αυτό των διοδίων;

Καταρχήν, η έκφραση «καράτσι» υπηρετεί λαϊκισμό, και υιοθετείται από κάποιους, διότι στοχεύει στην αποδόμηση μιας υπηρεσίας θέτοντάς την υπό ευτελή ταμπέλα. Τα διόδια, όμως, αποτελούν πληρωμή των επιπρόσθετων υπηρεσιών που παρέχουν οι μετακινήσεις σε αυτοκινητόδρομους. Πρόκειται για τις προφανείς υπηρεσίες της ασφάλειας, άνεσης και ταχύτητας, που καθένας μας επιζητά σε κάθε μετακίνησή του.

Όλοι αντιλαμβανόμαστε τι σημαίνουν οι υπηρεσίες αυτές, ωστόσο, λίγα επιγραμματικά ας αναφερθούν.

Σχετικά με την οδική ασφάλεια, ποιος δε θυμάται το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, με θύματα δεκάδες μαθητές, ή τα καθημερινά ατυχήματα στο πέταλο Μαλιακού, ή το πλήθος ατυχημάτων στους «οριζώντιους» δρόμους της βόρειας Ελλάδας πριν οι φόρτοι τους απορροφηθούν από την Εγνατία Οδό; Η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων που παρατηρείται

τα τελευταία χρόνια, αποδίδεται στους δύο αντικειμενικούς παράγοντες της βελτίωσης των χαρακτηριστικών των οχημάτων και της χιλιομετρικής αύξησης του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων. Και αυτό διότι η οδηγική παιδεία και η αστυνόμευση είναι αμφίβολο αν έχουν μεταβληθεί.

Η άνεση και η ποιότητα κίνησης που προσφέρουν οι αυτοκινητόδρομοι είναι, επίσης, δεδομένες και εμφανώς ανώτερες του λοιπού οδικού δικτύου. Η διατήρηση της ασφάλειας και της άνεσης απαιτούν συστηματική και δαπανηρότερη συντήρηση. Άλλωστε, όλοι όσοι κυκλοφορούμε σε αυτοκινητόδρομους θα έχουμε παρατηρήσει τη συχνότητα διέλευσης των οχημάτων συντήρησης, αλλά και τις υπηρεσίες προστασίας και διευκόλυνσης που μας προσφέρουν αν τύχει να σταματήσουμε απρογραμμάστια έχοντας κάποιο πρόβλημα.

Όσον αφορά, τέλος, στην αύξηση της ταχύτητας μετακίνησης που προσφέρουν οι αυτοκινητόδρομοι, το όφελος είναι και εδώ καταφανές. Στο τμήμα Βέροια - Κοζάνη της Εγνατίας Οδού, για παράδειγμα, έχει την επιλογή ο οδηγός να ακολουθήσει τη γραφική διαδρομή μιας ώρας της Καστανιάς μέσω Βερμίου και να γλιτώσει τα διόδια Πολυμύλου. Αν πάλι προτιμήσει της υπηρεσίες του αυτοκινητόδρομου και τη συντόμευση κατά 40' της διαδρομής, θα πρέπει να πληρώσει τα 2,80 ευρώ των διοδίων.

Γενικότερα, στην κοινωνία μας, ποια (επιπρόσθετη, πέραν των στοιχειωδών) υπηρεσία αναζητούμε και απολαμβάνουμε και δεν την πληρώνουμε (σε κάθε τομέα, με προφανή παραδείγματα σε παιδεία, υγεία, ασφάλεια κλπ.); Όλες ανεξαιρέτως πληρώνονται και μάλιστα με ακριβή τιμολόγηση. Συνεπώς, είναι δεδομένη, λογική και στέρεη η βάση πληρωμής διοδίων σε αυτοκινητοδρόμους.

Αλλά η πληρωμή των διοδίων τεκμηριώνεται και με βασικούς κανόνες δικαίου, διότι πληρώνουν επιπρόσθετα μόνο οι χρήστες των συγκεκριμένων υπηρεσιών και όχι όλοι οι οδηγοί (μέσω, ίσως, υψηλότερων τελών κυκλοφορίας, ώστε να καλυφθεί η απαιτητικότερη συντήρηση των αυτοκινητοδρόμων). Άλλωστε, τα τέλη κυκλοφορίας αποτελούν, θεωρητικά, αποζημίωση για τη ρύπανση που προκαλεί η κίνηση των οχημάτων και όχι για τη φθορά στο οδόστρωμα και γι' αυτό κλιμακώνονται με την παλαιότητα. Αντίθετα, τα διόδια τεκμηριώνονται με βάση την προκαλούμενη φθορά στην υποδομή, γι' αυτό και κλιμακώνονται σε ιδιαίτερα υψηλές τιμές για τα βαριά οχήματα. Ως αντιπαράδειγμα αναφέρεται ότι (τα πολύ φθηνά βέβαια) τέλη για την ΕΡΤ τα πληρώνουμε όλοι μέσω των λογαριασμών της ΔΕΗ ανεξαρτήτως της ακρόασης των κρατικών καναλιών και ανεξαρτήτως ακόμα και της ύπαρξης συσκευής τηλεόρασης σε κάθε συγκεκριμένο χώ-



\*Δρ. Συγκοινωνιολόγος,  
Επίκουρος Καθηγητής Οδοποιίας  
ΔΠΘ, Εμπειρογνώμονας της  
«Εγνατίας Οδός ΑΕ»

ρο με συμβόλαιο ΔΕΗ.

Αν σχετικά με το δόκιμο καταβολής διοδίων σε αυτοκινητόδρομους μπορεί να υπάρξει γενική αποδοχή (αφού αποτελεί τη συνήθη πρακτική και στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους), απομένει το έτερο ζήτημα της κοστολόγησής τους.

Είναι προφανές ότι γενικά τεκμηριώνεται μόνο το ύψος των διοδίων, που ανταποκρίνεται στην άριστη συντήρηση του αυτοκινητόδρομου και όχι οποιαδήποτε υπερ-χρέωση. Διεθνής εμπειρία ανεβάζει το ποσό αυτό έως τα 0,03 ευρώ/km, όταν με τις σημερινές τιμές των καυσίμων το μέσο κόστος της βενζίνης σε ΙΧ έχει φτάσει στα 0,13 ευρώ/km. Ωστόσο, στον ΠΑΘΕ η χρέωση διοδίων ξεπερνά τα 0,04 ευρώ/km, τιμή υπερβολική, λαμβανομένων υπόψη και των χαμηλότερων μισθών ημών έναντι των λοιπών Ευρωπαίων. Παράλληλα, και οι τιμές της βενζίνης είναι οι υψηλότερες στην Ευρώπη, με αποτέλεσμα ο φτωχότερος του μέσου Ευρωπαίου, Έλληνας να πληρώνει το ακριβότερο έναντι όλων αντίτιμο μετακίνησης με ΙΧ.

Η συγκυρία, δυστυχώς, υπαγορεύει ως επιτακτική την ανάγκη αύξησης των δημόσιων εσόδων. Ίσως κάποια διέξοδος θα μπορούσε να αναζητηθεί στη διεκδίκηση άλλων αντισταθμιστικών ωφελειών για τους χρήστες. Για παράδειγμα, θα μπορούσε η απόδοση αυτοκινητόδρομου στην κυκλοφορία να συνοδεύεται από μείωση των ασφαλιστρών των οχημάτων. Είναι αναμφισβήτητο το πολλαπλάσια καλύτερο επίπεδο ασφαλείας που προσφέρουν οι αυτοκινητόδρομοι σε σχέση με το λοιπό οδικό δίκτυο. Συνεπώς, η αύξηση του χιλιομετρικού μήκους των αυτοκινητόδρομων, ελαττώνει τα τροχαία ατυχήματα. Άρα, ωφελημένες είναι και οι ασφαλιστικές εταιρείες. Θα μπορούσε, συνεπώς, να τεκμηριωθεί σχετική μείωση των ασφαλιστρών (αντί των συνήθων απαιτών αυξήσεων), δεδομένου ότι ευνοούνται και οι ίδιες. Για παράδειγμα, με την απόδοση της Εγνατίας στην κυκλοφορία ακούγεται λογικό να μειώνονταν τα ασφαλιστρα στους νομούς που διασχίζει ο αυτοκινητόδρομος, αφού μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων γίνεται πλέον μέσω της ασφαλείας που παρέχει η Εγνατία Οδός.

Άλλωστε, αποτελεί κοινή πρακτική η εφαρμογή μειωμένου κοστολογίου ασφαλίσης σε περιφερειακούς νομούς, τεκμηριωμένο στη μικρότερη έκθεση των οχημάτων (σε σύγκριση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη πάντα) και συνεπώς στη μικρότερη πιθανότητα ατυχήματος.

Για να απαντηθεί το ερώτημα σφαιρικά, θα πρέπει να αξιολογηθεί και μια τελευταία, αλλά ιδιαίτερη σημαντική παράμετρος. Η παράμετρος είναι αν «στέκει» να θεθούν διόδια σε οδικό έργο το οποίο θα γίνει αυτοκινητόδρομος. Πρόκειται για τις Συμβάσεις Παραχώρησης, οι οποίες επικυρώθηκαν από τη Βουλή το 2007 και με τις οποίες δεν είναι εξασφαλισμένοι οι απαιτούμενοι πόροι κατασκευής ορι-



σμένων νέων αυτοκινητοδρόμων, αλλά οι δαπάνες επιμερίζονται και στην παραχώρηση της είσπραξης διοδίων από εν λειτουργία ή υπό κατασκευή τμήματα. Βάσει των Συμβάσεων αυτών έχουν αναληφθεί υποχρεώσεις κατασκευής και έχουν συναφθεί οι σχετικές δανειοδοτήσεις με διεθνείς τράπεζες. Έτσι, τα εν λόγω διόδια αποτελούν το μέσο κατασκευής της υποδομής. Άλλωστε, η Ελλάδα δεν είναι μια πλούσια χώρα, δεν είναι μια πεδινή χώρα, δεν έχει κανονικό (ορθογώνιο ή κυκλικό) σχήμα, ούτε, τέλος, βρίσκεται κεντρικά σε κάποιο ευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, ώστε οι υψηλοί διερχόμενοι φόρτοι να μεταφράζονται σε εισπράξεις διοδίων. Συνεπώς, στην Ελλάδα η τόσο αναγκαία για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της χώρας κατασκευή

αυτοκινητοδρόμων, είναι μια ιδιαίτερα δαπανηρή δράση. Άρα προκύπτει ως δόκιμη έως και ιδανική λύση η χρέωση διοδίων στους υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομους, με το επιχείρημα ότι αντί να πληρώσει το κράτος (δηλ., θεωρητικά, πάλι όλοι οι πολίτες), ως πληρώσουν οι πολίτες - χρήστες (τωρινοί, άρα και εικαζόμενοι μελλοντικοί) για την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου. Πρόκειται για οικονομικά και διαχειριστικά ορθή προσέγγιση. Ωστόσο, και ο αντίλογος ότι, αφού δεν προσφέρεται σήμερα η σχετική υπηρεσία αυτοκινητοδρόμου, διόδια δεν μπορεί να εισπραχθούν γι' αυτήν, είναι ισχυρός. Η κατάσταση θα μπορούσε να κρατηθεί σε ανεκτά επίπεδα, αλλά κάπου στράβωσε επικίνδυνα το κλίμα!

Πέραν της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας και της κατακόρυφης αύξησης της τιμής της βενζίνης, το κλίμα επιδεινώθηκε σφόδρα και από τη σπουδή των κοινοπραξιών (Κ/Ε) να εκμεταλλευτούν την κάθε λεπτομέρεια που τους παρέχουν οι λεόντειες συμβάσεις που έχουν υπογράψει. Επιβλήθηκαν με τον τρόπο αυτόν ακριβές και συχνά άκομψες τιμές διοδίων, που προκαλούν δυσφορία και δυσλειτουργία. Αντίστοιχες φύσης είναι και το ζήτημα της εξαντλητικής εκμετάλλευσης των ορίων των έργων για τα οποία η κάθε Κ/Ε είναι υπεύθυνη, με αποτέλεσμα, ενίοτε, και την άκομψη χωροθέτηση των σταθμών διοδίων. Έτσι, ο ταξιδιώτης της ΠΑΘΕ συναντά διαδοχικά διόδια μέχρι και σε απόσταση μικρότερη των 20 km. Οι Κ/Ε με τη συμπεριφορά τους αυτή

«φωανάζουν» πόσο υπερβολικά ενδιαφέρονται μην τυχόν και τους ξεφύγει έστω και 1 ευρώ, βλάπτοντας τη δημόσια εικόνα τους.

Στην κοινωνία μας αποτελεί κανόνα ότι κάθε ακραία κατάσταση - ρύθμιση θα πυροδοτήσει έτερη ακραία αντίδραση. Έτσι οι Κ/Ε κατάφεραν να βρισκονται στο στόχαστρο και πολλοί φιλόνομοι χρήστες να καλοβλέπουν τη δυνατότητα να μην πληρώνουν διόδια. Αλλά η λογική της ανυποταξίας σε συμφωνίες (για να μην αναφερθεί σε νόμους) είναι συνολικά επικίνδυνη.

Προς εκτόνωση της κατάστασης είναι σοφό, άμεσα, να μειωθεί αισθητά το κόστος διοδίων στα μη ολοκληρωμένα τμήματα αυτοκινητοδρόμων.

Στόχος, επίσης, θα πρέπει να είναι η χρέωση να γίνεται ακριβοδίκαια με τη χρήση, η προμήθεια, δηλαδή, κάρτας και η χρέωση με την είσοδο και την έξοδο σε αυτοκινητόδρομο, σε συνδυασμό ή μη με σύστημα βινιέτας. Ακόμα, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι τοπικές κοινωνίες στη χρέωση (με κάρτες ιδιαίτερα μειωμένης τιμής), αλλά και με την παροχή εναλλακτικών διαδρομών.

Ένα τελευταίο που θα μπορούσε να αναφερθεί στην κατεύθυνση ελάφρυνσης των πολιτών στους χαλεπούς οικονομικά καιρούς μας, βασίζεται στη λογική ότι διόδια πληρώνονται για να αντισταθμιστούν οι φθορές χρήσης της οδού από τα οχήματα. Τα ΙΧ πληρώνουν το 25%, περίπου, των διοδίων των βαριών φορτηγών, αλλά (επειδή πρόκειται για ελαφριά οχήματα) η φθορά που προκαλούν στο οδόστρωμα και στην οδική υποδομή είναι μικρότερη και από το 1% του παραπάνω 25%, όπως οποισοδήποτε που έχει διδαχθεί οδοποιία μπορεί να εξηγήσει. Συνεπώς, τεκμηριώνεται η αυξημένη μείωση διοδίων στα ΙΧ, διότι ελάχιστα ευθύνονται για τις φθορές. Άλλωστε, υπάρχουν χώρες που ακριβώς βασιζόμενες σε αυτήν τη λογική, χρεώνουν διόδια μόνο στα φθοροποια βαριά οχήματα.

**1. Η αρχή «ο χρήστης πληρώνει» (έναντι του «όλοι πληρώνουν») αποτυπώνεται στη Λευκή Βίβλο των Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αποτελεί κατάκτηση της κοινωνίας μας**

# Το βασικό κοινοτικό νομικό πλαίσιο για τα ελεύθερα επαγγέλματα και τις ελάχιστες αμοιβές

## Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

του ΑΡΗ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗ\*

**Ο**πως είναι γνωστό, εδώ και αρκετό καιρό, επιχειρείται η πλήρης ανατροπή σε δύο τομείς θεμάτων που αφορούν ζωτικά συμφέροντα των μηχανικών. Ο ένας είναι τα θέματα που σχετίζονται με τις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα και τίθενται στο πλαίσιο της επανεκτίμησης της οδηγίας 36/2005 για την αμοιβαία αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων, και ο δεύτερος η έντονη αμφισβήτηση του συμβατού του θεσμού των ελάχιστων αμοιβών σε ορισμένα ελεύθερα επαγγέλματα, σε σχέση με τις διατάξεις για τον ανταγωνισμό.

Θα είναι χρήσιμο, στο πλαίσιο της συζήτησης και της αντιπαράθεσης αυτής να θυμηθούμε την προσπάθεια που έγινε από μια ομάδα ευρωβουλευτών, με κυριότερο εκπρόσωπο τον Στέφανο Ζαππαλλά, για ορθολογικότερη αντιμετώπιση των ζητημάτων. Η προσπάθεια αυτή βοήθησε ουσιαστικά στο να δοθούν νομικές διατυπώσεις και ορισμοί, όπως ελεύθερο επάγγελμα και δημόσιο συμφέρον, που βοηθούν σημαντικά τη σωστή προσέγγιση του θέματος. Στην πραγματικότητα, μέσα από τις παρατηρήσεις και διατυπώσεις της ομάδας Ζαππαλλά προβλήθηκε η ανάγκη να διαχωριστούν τα πνευματικά επαγγέλματα από το γενικό σύστημα, να αποκτήσουν όσοι το επιθυμούν, όπως τότε οι μηχανικοί, τομεακές οδηγίες και να γίνουν σεβαστοί οι ιστορικά διαμορφωμένοι κανόνες άσκησης ορισμένων επαγγελματιών, ως μέρος του ευρωπαϊκού πολιτισμού.

Η παραπάνω προβληματική οδήγησε στην παρακάτω αιτιολογική σκέψη της Οδηγίας 36/2005:

(43) Εφόσον υπόκεινται σε νομοθετική ρύθμιση, η παρούσα οδηγία περιλαμβάνει επίσης, τα ελεύθερα επαγγέλματα, τα οποία είναι, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, τα επαγγέλματα, που ασκούνται με βάση σχετικά επαγγελματικά προσόντα σε προσωπική, υπεύθυνη και επαγγελματικά ανεξάρτητη βάση, όσοι παρέχουν διανοητικές υπηρεσίες και υπηρεσίες εννοιολογικού σχεδιασμού, προς το συμφέρον του πελάτη και του κοινού. Η άσκηση του επαγγέλματος ενδέχεται να υπόκειται στα κράτη - μέλη, σύμφωνα με τη συν-

θήκη, σε ειδικούς νομικούς περιορισμούς που βασίζονται στην εθνική νομοθεσία και στις διατάξεις που θεσπίζουν αυτόνομα, στο πλαίσιο αυτό, οι αντίστοιχοι επαγγελματικοί αντιπροσωπευτικοί φορείς, για τη διασφάλιση και ανάπτυξη του επαγγελματισμού και της ποιότητας των υπηρεσιών και για την εμπιστευτικότητα των σχέσεων με τους πελάτες.

Η δεύτερη βασική παρατήρηση έχει να κάνει με το ιδιαίτερο πλαίσιο κανόνων και περιορισμών κάτω από τους οποίους παραδοσιακά ασκούνται τα ελεύθερα πνευματικά επαγγέλματα.

Η Συνθήκη ΕΚ προέβλεψε στο άρθρο 46 τη δυνατότητα των κρατών - μελών να καθιερώσουν περιορισμούς στην άσκηση της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και στην ελευθερία εγκατάστασης, για λόγους δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και δημόσιας υγείας.

Το δικαστήριο εντόπισε ότι μπορούν, επίσης, να καθιερωθούν άλλοι περιορισμοί για την προστασία ενός δημοσίου συμφέροντος. Στη νομολογία του προέβλεψε ότι οι υποχρεώσεις στις οποίες μπορεί να υπόκειται ο διακινούμενος πρέπει να είναι αναγκαίες και ανάλογες σε σχέση με το στόχο που πρέπει να επιτευχθεί.

Ένας ορισμός των λόγων δημοσίου συμφέροντος που οικειοποιείται τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, θα είχε και στην περίπτωση αυτή το προσόν να παρέχει μία μεγαλύτερη βεβαιότητα του δικαίου, η οποία είναι απαραίτητη για τους παράγοντες του τομέα.

Την αναγκαιότητα αυτή προσπαθεί να καλύψει η παρακάτω αιτιολογική σκέψη της 2006/123 Οδηγίας σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά:

(40) Η έννοια των «επιτακτικών λόγων δημοσίου συμφέροντος» στους οποίους αναφέρονται ορισμένες διατάξεις της παρούσας Οδηγίας αναπτύχθηκε από το Δικαστήριο στο πλαίσιο της νομολογίας του για τα άρθρα 43 και 49 της συνθήκης και ενδέχεται να εξακολουθήσει να εξελίσσεται. Η εν λόγω έννοια, όπως αναγνωρίζεται στη νομολογία του Δικαστηρίου, καλύπτει τουλάχιστον τους εξής λόγους: δημόσια τάξη, δημόσια ασφάλεια και δημόσια υγεία, κατά την έννοια των άρθρων 46 και 55 της συνθήκης, διατήρηση της κοινωνικής τάξης, στόχοι κοινωνικής πολιτικής, προστασία των αποδεκτών των υπηρεσιών, προ-

στασία των καταναλωτών, προστασία των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένης και της κοινωνικής προστασίας των εργαζομένων, συνθήκες διαβίωσης των ζώων... πρόληψη του αθέμιτου ανταγωνισμού, προστασία του περιβάλλοντος και του αστικού περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένης και της χωροταξίας πόλεων και υπαίθρου... οδική ασφάλεια προστασία της διανοητικής ιδιοκτησίας, στόχοι πολιτιστικής πολιτικής... πολιτιστικών, θρησκευτικών και φιλοσοφικών αξιών της κοινωνίας... διατήρηση της εθνικής, ιστορικής και καλλιτεχνικής κληρονομιάς και κτηνιατρική πολιτική.

Σε ό,τι αφορά ιδίως τις δραστηριότητες και το επάγγελμα των μηχανικών, οι παρακάτω αιτιολογικές σκέψεις της 2005/36 θεμελιώνουν πλήρως ότι η θέση κανόνων που να διασφαλίζουν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών στο πεδίο της δραστηριότητάς μας αποτελεί δημόσιο συμφέρον:

(27) Η αρχιτεκτονική δημιουργία, η ποιότητα των κατασκευών, η αρμονική ένταξή τους στο περιβάλλον, ο σεβασμός των φυσικών και αστικών τοπίων, καθώς και της κοινής και ιδιωτικής κληρονομιάς αποτελούν δημόσιο συμφέρον. Εφεξής, η αμοιβαία αναγνώριση των τίτλων εκπαίδευσης θα πρέπει να βασίζεται σε ποιοτικά και ποσοτικά κριτήρια που διασφαλίζουν ότι οι κάτοχοι των αναγνωρισμένων τίτλων εκπαίδευσης είναι σε θέση να κατανοούν και να εκφράζουν τις ανάγκες των μεμονωμένων ατόμων, των κοινωνικών ομάδων και των συλλογικών φορέων σε θέματα χωροταξίας, σχεδιασμού, οργάνωσης και υλοποίησης των κατασκευών, διατήρησης και αξιοποίησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, καθώς και προστασίας της ισορροπίας της φύσης.

Η αποστολή γενικού συμφέροντος που έχουν τα πνευματικά επαγγέλματα μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να δικαιολογεί ακόμη και περιορισμούς των κανόνων ανταγωνισμού. Πράγματι, η εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού δεν πρέπει να εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί (άρθρο 86 της Συνθήκης).

Για το λόγο αυτό νομοθετικές διατάξεις και δεοντολογικοί κανόνες μπορούν να παρεκκλίνουν

\* Πολιτικός μηχανικός, μέλος Αντιπροσωπείας ΤΕΕ

σε ορισμένες περιπτώσεις από το δίκαιο περί ανταγωνισμού.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εντόπισε ορισμένες περιπτώσεις στο πλαίσιο των οποίων ο περιορισμός αυτός μπορεί να εφαρμοστεί στα ελεύθερα επαγγέλματα και συγκεκριμένα έκρινε ότι: «Οι κανόνες που χρειάζονται, στο συγκεκριμένο πλαίσιο κάθε επαγγέλματος, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αμεροληψία, η επάρκεια, η ακεραιότητα και η ευθύνη των μελών του ίδιου επαγγέλματος ή για να εμποδίζονται συγκρούσεις συμφερόντων και μορφές παραπλανητικής διαφήμισης και που δεν εμποδίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών δεν θεωρούνται περιορισμοί στον ανταγωνισμό».

Σε ό,τι αφορά το ίδιο το Δημόσιο, το μεγαλύτερο «πελάτη» υπηρεσιών, αναγνώρισε αυτή την ιδιαιτερότητα. Έτσι στην Οδηγία 2004/18 για τις Δημόσιες Συμβάσεις έχουμε την παρακάτω αιτιολογική σκέψη:

*(47) Στο πλαίσιο των δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών, τα κριτήρια ανάθεσης δεν πρέπει να θίγουν την εφαρμογή εθνικών διατάξεων που διέπουν την αμοιβή ορισμένων υπηρεσιών, όπως είναι, παραδείγματος χάριν, οι αμοιβές αρχιτεκτόνων, μηχανικών ή δικηγόρων και, στο πλαίσιο των δημόσιων συμβάσεων προμηθειών, την εφαρμογή εθνικών διατάξεων που καθορίζουν σταθερή τιμή για σχολικά βιβλία.*

Σύνοψη των παραπάνω νομικών αντιλήψεων, αλλά και μανιφέστο για την ιστορική και πολιτισμική σημασία των ελευθέρων επαγγελμάτων στην Ευρώπη αποτελεί το παρακάτω ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

### **Αμοιβές των ελευθέρων επαγγελμάτων (5-4-2001) B5-0247/2001**

**Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις κλιμακούμενες και υποχρεωτικές αμοιβές για ορισμένα ελεύθερα επαγγέλματα, ιδίως για τους δικηγόρους, και με τον ιδιαίτερο ρόλο και θέση των ελευθέρων επαγγελμάτων στη σύγχρονη κοινωνία**

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,  
- έχοντας υπόψη...

1. Θεωρεί ότι τα ελεύθερα επαγγέλματα αποτελούν εκδήλωση μιας δημοκρατικής έννομης τάξης που βασίζεται στο δίκαιο και ειδικότερα μια ουσιαστική παράμετρο των ευρωπαϊκών κοινωνιών και κοινοτήτων στις διάφορες μορφές τους.

2. Σημειώνει τη σημασία των κανόνων που, με σεβασμό των διατάξεων των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης για την ίδρυση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, θεσπίζονται από τις επαγγελματικές ομάδες με δική τους ευθύνη προκειμένου να εγληθθούν την ποιότητα των υπηρεσιών, να καθιε-

ρώσουν ειδικούς κανόνες αξιών, να τηρήσουν με επαγγελματισμό τους κανόνες αυτούς και να ενσωματώσουν επαγγελματικές δεοντολογικές αρχές.

3. Σημειώνει τα υψηλά προσόντα που απαιτούνται για τα ελεύθερα επαγγέλματα, την ανάγκη να προστατευτούν εκείνοι που ασκούν επάξια τα ελεύθερα επαγγέλματα προς όφελος των Ευρωπαίων πολιτών και την ανάγκη να δημιουργηθεί μία ειδική σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ ελευθέρων επαγγελμάτων και των πελατών τους.

4. Θεωρεί ότι οι αποκλίσεις μεταξύ των διαφόρων επαγγελματικών ομάδων στα κράτη - μέλη που έχουν τις ρίζες τους στον πολιτισμό, στην ιστορία του δικαίου, την κοινωνιολογία και την εθνολογία πρέπει να τύχουν σεβασμού, με την εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας.

5. Αναγνωρίζει ότι η έκφραση των παραδοσιακών αξιών των ελευθέρων επαγγελμάτων θα πρέπει να προσαρμοσθεί προς το διαρκώς μεταβαλλόμενο επαγγελματικό περιβάλλον και τις ανάγκες του σύγχρονου καταναλωτή.

6. Καλεί την Επιτροπή να επιβλέπει ιδιαίτερα τους κανόνες και αποφάσεις των επαγγελματικών ενώσεων των ελευθέρων επαγγελματιών που δυσχεραίνουν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εκ μέρους υπηκόων άλλων κρατών - μελών.

7. Αναγνωρίζει τη σημασία που αποδίδεται, σε ορισμένα κράτη - μέλη, στις υποχρεωτικές αμοιβές, με την πρόθεση να παρέχονται στους πολίτες υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και να δημιουργηθούν σχέσεις εμπιστοσύνης μεταξύ των ελευθέρων επαγγελμάτων και των πελατών τους.

8. Ζητεί από την Επιτροπή να τηρήσει αυστηρά την ερμηνεία του Δικαστηρίου όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού στις υποχρεωτικές αμοιβές των ελευθέρων επαγγελμάτων.

9. Θεωρεί ότι μόνο οι υποχρεωτικές αμοιβές που έχουν καθοριστεί από επαγγελματικά όργανα ή ενώσεις του συνόλου των μελών ενός συγκεκριμένου επαγγελματικού κλάδου μπορούν, ανάλογα με την περίπτωση, να θεωρηθούν ως αποφάσεις που έχουν ληφθεί από ενώσεις επιχειρήσεων και να υπαχθούν στους κανόνες του ανταγωνισμού.

10. Θεωρεί ότι τα κράτη - μέλη έχουν αρμοδιότητα να καθορίσουν υποχρεωτικές αμοιβές, λαμβάνοντας υπόψη το γενικότερο συμφέρον (και όχι μόνο το συμφέρον του επαγγελματικού κλάδου) και να προστατεύσουν τους αστηρούς ηθικούς, δεοντολογικούς και ποιοτικούς κανόνες που αντιπροσωπεύουν οι δικηγόροι, οι σύμβουλοι φορολογίας, οι λογιστές, οι ιατροί, οι ψυχοθεραπευτές, οι αρχιτέκτονες και τα άλλα ελεύθερα επαγγέλματα και στους οποίους πιστεύουν οι πελάτες τους.

11. Θεωρεί ότι ο στόχος της προώθησης του ανταγωνισμού στα επαγγέλματα πρέπει, σε κάθε επιμέρους περίπτωση, να συμβιβάζεται με το στόχο της διατήρησης ορισμένων, ξεχωριστών για κάθε επάγγελμα, αμιγώς δεοντολογικών κανόνων.

12. Τονίζει ότι οι κανόνες που είναι απαραίτητοι στο συγκεκριμένο πλαίσιο κάθε επαγγέλματος, προκειμένου να διασφαλίζουν την αμεροληψία, την επάρκεια, την εντιμότητα και την υπευθυνότητα των μελών του οικείου επαγγέλματος ή να αποτρέπουν συγκρούσεις συμφερόντων και παραπλανητική διαφήμιση και οι οποίοι, επιπλέον, δεν αποτελούν εμπόδια στην ελεύθερη διακίνηση υπηρεσιών, δε θεωρείται ότι συνιστούν περιορισμούς του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

13. Καλεί την επιτροπή, στο πλαίσιο της νέας στρατηγικής για την εσωτερική αγορά υπηρεσιών, να εξετάσει γρήγορα και να απομακρύνει τα εμπόδια που συνεχίζουν να υφίστανται στη διασυνοριακή προσφορά υπηρεσιών.

14. Αναθέτει στον πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στην επιτροπή.

Από τα παραπάνω αποσπάσματα είναι φανερό ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία δεν επιβάλλει την κατάργηση των κωδίκων αμοιβών όταν θεσπίζονται από εσωτερικούς θεσμούς που δεν μπορούν να θεωρηθούν ενώσεις επαγγελματιών, αλλά φορείς έκφρασης του δημοσίου συμφέροντος (κρατικοί και ευρύτεροι δημόσιοι θεσμοί). Η ευρωπαϊκή εμπειρία εξάλλου δείχνει ότι οι Κώδικες Αμοιβών δεν αποτελούν καμιά ελληνική ιδιαιτερότητα, αλλά παραδοσιακή πρακτική και τρέχουσα πραγματικότητα σε αρκετά ελεύθερα επαγγέλματα. Διάφορες μελέτες που ανατίθενται κατά παραγγελία από την επιτροπή σε ομάδες συμβούλων για να αποδείξουν την ευεργετική επίπτωση της κατάργησης κάθε κανόνα στους διάφορους τομείς υπηρεσιών, είναι κατά κανόνα απλουστευτικές ιδανικές ασκήσεις επί χάρτου. Ιδίως σε σχέση με τη χώρα μας, αγνοούν πλήρως το βαθμό οργάνωσης της αγοράς και την παντελή απουσία μηχανισμών ποιοτικού ελέγχου, καθώς και την πληθώρα των ευθυνών που η πολιτεία έχει επιρρίψει στις πλάτες των μηχανικών.

Η σημερινή πολεμική και η σεξτική φιλολογία για τις αμοιβές των μηχανικών εντάσσεται στη γενικότερη επιδίωξη να καθιερωθεί μια εργασιακή αγορά χωρίς θεσμούς είτε αυτοί είναι οι συλλογικές συμβάσεις είτε οι κώδικες αμοιβών. Μετά την υποτίμηση του εθνικού μας πλούτου σε επίπεδα τιμών εκποίησης, ήρθε η σειρά της εργασίας, υλικής ή πνευματικής, να διαμορφωθεί σε αντίστοιχα επίπεδα.