

---

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>1. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ.....</b>	<b>2</b>
<b>2. ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ .....</b>	<b>3</b>
2.1. ΔΙΚΤΥΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.....	4
2.2. ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ.....	7
2.3. ΌΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ.....	9
2.4. ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΔΕΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ .....	10
2.5. ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΕΙΔΙΚΩΝ ΑΔΕΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ .....	24
2.6. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	29
2.6.1. <i>Καθολική Υπηρεσία</i> .....	29
2.6.2. <i>Δημόσιο Ταχυδρομικό Δίκτυο</i> .....	39
2.6.3. <i>Ανάπτυξη της Ταχυδρομικής Αγοράς</i> .....	46
2.6.4. <i>Κωδικοποίηση Ταχυδρομικών Υπηρεσιών</i> .....	50

---

## **1. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΣΥΝΟΨΗ**

Το παρόν έγγραφο περιλαμβάνει σύνοψη των απαντήσεων των συμμετεχόντων στη δημόσια διαβούλευση αναφορικά με την αδειοδότηση των ταχυδρομικών επιχειρήσεων και την ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς και τα αντίστοιχα σχόλια της ΕΕΤΤ.

---

---

## 2. ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

Κατά τη διαδικασία οριστικοποίησης της πρότασης για την αναθεώρηση του κανονιστικού πλαισίου αδειοδότησης διενεργήθηκε από την ΕΕΤΤ ανοικτή διαβούλευση προκειμένου να εξετασθούν οι απόψεις ταχυδρομικών επιχειρήσεων, χρηστών ταχυδρομικών υπηρεσιών και σημαντικών παραγόντων της αγοράς.

Τα ερωτήματα που τέθηκαν αφορούν στα κεντρικά θέματα που τροποποιήθηκαν κατά το σχεδιασμό του νέου πλαισίου αδειοδότησης και γενικά ερωτήματα αναφορικά με τη στρατηγική ανάπτυξης της ελληνικής ταχυδρομικής αγοράς.

Η διαβούλευση ορίστηκε αρχικά για τη περίοδο από 12/05/2008 έως 02/06/2008, ενώ δόθηκε παράταση μίας εβδομάδας, με οριστική καταληκτική ημερομηνία τη Δευτέρα 9 Ιουνίου 2008. Συνολικά απάντησαν τρεις ενδιαφερόμενοι. Παρακάτω ακολουθεί το κείμενο της διαβούλευσης και οι σημαντικότερες παρατηρήσεις εκ των συμμετεχόντων.

---

---

## 2.1. ΔΙΚΤΥΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο δεν επιτρέπει σε ταχυδρομική επιχείρηση που κατέχει Γενική ή Ειδική άδεια να αποτελεί μέρος δικτύου άλλης ταχυδρομικής εταιρείας με Γενική ή Ειδική άδεια.

Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα σε ταχυδρομικές επιχειρήσεις να ενεργούν είτε ως μέρος δικτύου άλλων ταχυδρομικών επιχειρήσεων είτε ως ανεξάρτητες ταχυδρομικές επιχειρήσεις, και στα πλαίσια απλοποίησης των κανονισμών αδειοδότησης ταχυδρομικών επιχειρήσεων, προτείνεται να επιτραπεί η συμμετοχή αδειοδοτημένης ταχυδρομικής επιχείρησης σε δίκτυο άλλης αδειοδοτημένης ταχυδρομικής επιχείρησης. Η σχέση των δύο εταιρειών ως προς τους κανόνες συνεργασίας τους, θα διέπεται από ιδιωτικές συμφωνίες μεταξύ τους.

Θεωρείτε ότι η παραπάνω αλλαγή θα προσδώσει ευελιξία στη λειτουργία των δικτύων των ταχυδρομικών επιχειρήσεων και θα ενισχύσει την αποδοτικότητά τους ή θα έχει αρνητική επίπτωση στην ταχυδρομική αγορά;

Ένας συμμετέχων θεωρεί ότι το περιβάλλον λειτουργίας των εταιρειών ταχυμεταφοράς χαρακτηρίζεται από ολοσχερή έλλειψη επενδύσεων, με αποτέλεσμα η αγορά να ισορροπεί στο χαμηλότερο σημείο από πλευράς ποιότητας των υπηρεσιών και ανάπτυξης υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας. Η προτεινόμενη αλλαγή, σύμφωνα με τον ίδιο συμμετέχοντα, δε θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αλλά θα εξωθήσει τις εταιρείες ταχυμεταφοράς σε περαιτέρω κλιμάκωση του ανταγωνισμού και θα τις αποστερήσει από τους αναγκαίους πόρους για επενδύσεις σε ποιότητα, σε εργαλεία εξυπηρέτησης των πελατών και σε ανάπτυξη νέων προϊόντων. Τέλος, ο ίδιος συμμετέχοντας θεωρεί ότι πριν από οποιαδήποτε αλλαγή παρεμφερή με την προτεινόμενη, θα πρέπει να διερευνηθεί και εξασφαλισθεί η συμβατότητα των συστημάτων ιχνηλάτησης των εταιριών ταχυμεταφοράς, η ασφάλεια και το απόρρητο κατά τη διακίνηση των αντικειμένων ταχυμεταφοράς.

Η ΕΕΤΤ δε θεωρεί ότι η προτεινόμενη αλλαγή θα στερήσει τις εταιρείες ταχυμεταφορών από τους αναγκαίους πόρους για επενδύσεις σε ποιότητα, σε εργαλεία εξυπηρέτησης των πελατών και σε ανάπτυξη νέων προϊόντων, και ο συμμετέχοντας δεν εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο θα συμβεί αυτό. Αντίθετα, μέσω της ενδυνάμωσης του ανταγωνισμού θα βελτιωθεί η ποιότητα και το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

---

---

Η κατοχή ή μη Άδειας, Γενικής ή Ειδικής, δεν έχει άμεση σχέση με τα συστήματα ιχνηλάτησης. Εφόσον κάποια εταιρεία αποφασίζει να εντάξει στο δίκτυό της κάποια άλλη, θέμα συμβατότητας των συστημάτων τους υφίσταται είτε η δεύτερη εταιρεία έχει άδεια είτε όχι. Επομένως η ΕΕΤΤ δε θεωρεί ότι οι λόγοι που αναφέρει ο συμμετέχων θα φέρουν δυσχέρεια στους παρόχους ή την αγορά.

**Άλλος συμμετέχων θεωρεί ότι η προτεινόμενη αλλαγή θα δημιουργήσει συνθήκες για περαιτέρω συμπίεση των ήδη οριακών τιμών για υπηρεσίες ταχυμεταφορών εσωτερικού και σύγχυση και προβλήματα στην πληροφόρηση & εξυπηρέτηση των πελατών. Παράλληλα, ο ίδιος συμμετέχων θεωρεί ότι η αγορά θα οδηγηθεί απλά σε διαφοροποίηση της αναλογίας αυτόνομης και συνδυασμένης διακίνησης αντικειμένων ταχυμεταφορών.**

Η ΕΕΤΤ δε θεωρεί ότι η προτεινόμενη αλλαγή στην αδειοδότηση ταχυδρομικών επιχειρήσεων θα δημιουργήσει σύγχυση και προβλήματα στην πληροφόρηση και εξυπηρέτηση των πελατών. Ο συμμετέχοντας δεν αιτιολογεί την άποψή του.

Η ΕΕΤΤ είναι της άποψης ότι ο τρόπος διαχωρισμού των διακινούμενων όγκων μεταξύ συνδυασμένης και αυτόνομης διακίνησης δεν θα αλλάξει. Η αλλαγή έγκειται στο ότι οι επιχειρήσεις – μέλη δικτύου θα έχουν τη δυνατότητα να διακινούν ταχυδρομικά αντικείμενα και ανεξάρτητα από τα αντικείμενα που διακινούν μέσω του δικτύου στο οποίο εντάσσονται.

**Ο τρίτος συμμετέχων θεωρεί ότι η ένταξη αδειοδοτημένων παρόχων σε δίκτυο άλλων αδειοδοτημένων παρόχων θα βοηθήσει στην εξάπλωση του αθέμιτου ανταγωνισμού. Προς ενίσχυση της παραπάνω θέσης ο συμμετέχοντας παραθέτει ως παράδειγμα τη χρήση εκ μέρους των επιχειρήσεων – μελών του δικτύου, του ονόματος και φήμης των ιδιοκτητών του δικτύου, επιχειρήσεις οι οποίες θα είναι σαφώς μεγαλύτερες και πιο γνωστές στο ευρύ κοινό από τις πρώτες, για προσέλκυση πελατών και στη συνέχεια τη διακίνηση των αντικειμένων ως δικά τους (δηλαδή εκμετάλλευση εκ μέρους των μικρών επιχειρήσεων της πελατείας των γνωστών στο κοινό επιχειρήσεων).**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι το παραπάνω πρόβλημα δε θα υφίσταται για τους παρακάτω λόγους:

- Τα αντικείμενα που θα διακινούνται αυτόνομα από την επιχείρηση – μέλος του δικτύου δεν θα έχουν το ΣΥΔΕΤΑ της μεγαλύτερης επιχείρησης.
  - Τέλος, η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι κατά τη παράδοση ή παραλαβή ταχυδρομικών αντικειμένων, η εταιρεία – μέλος του δικτύου, εφόσον λειτουργεί ως μέλος δικτύου και όχι
-

---

αυτόνομα, ενεργεί κατ' εντολή και για λογαριασμό της επιχείρησης στην οποία ανήκει το δίκτυο (άρθρο 4 παρ. 2)

**Παράλληλα, ο ίδιος συμμετέχοντας θεωρεί ότι θα πρέπει το κανονιστικό πλαίσιο να προβλέπει τη συμπερίληψη Μητρώου Δικτύου στο Μητρώο Ταχυδρομικών Επιχειρήσεων της ΕΕΤΤ. Η παραπάνω πρόταση, είτε σε συνδυασμό με την ανωτέρω πρόταση είτε αυτόνομα, αναμένεται σύμφωνα με το συμμετέχοντα, να διευθετήσει το πρόβλημα αναφορικά με την άδεια ΦΙΧ αυτοκινήτων κάτω των τεσσάρων τόνων. Παράλληλα, ο συμμετέχοντας προτείνει τρόπο σχεδιασμού του υπο-μητρώου ταχυδρομικού δικτύου.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι η διατήρηση ενός Μητρώου Δικτύου από την ΕΕΤΤ με όλους τους πράκτορες / υπο-πράκτορες στο δίκτυο ταχυδρομικών επιχειρήσεων αναμένεται να επιφέρει περισσότερες δυσχέρειες στη ταχυδρομική αγορά από αυτές που καλείται να επιλύσει. Αναμένεται να εμφανιστούν σωρεία προβλημάτων σχετικά με το κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο θα υπάγονται οι εγγεγραμμένες στο «υπο-μητρώο» επιχειρήσεις (πχ. αναφορικά με τα καταβαλλόμενα τέλη, τους ελέγχους της ΕΕΤΤ, το ΧΥΚ των επιχειρήσεων), τη νομοθετική βάση του «υπο-μητρώου», κ.λπ. Επιπλέον, το «υπο-μητρώο» δε διασφαλίζει τις άδειες ΦΙΧ και οι διεθνείς τάσεις τείνουν για απλούστευση του πλαισίου. Επομένως δεν υποστηρίζεται η άποψη του συμμετέχοντος για θέσπιση «υπο-μητρώου» ταχυδρομικών επιχειρήσεων.

---

## 2.2. ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ

Αναφορικά με την υποχρέωση αδειοδότησης ταχυδρομικών επιχειρήσεων για τη διακίνηση ταχυδρομικών αντικειμένων προτείνονται οι αλλαγές που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση παραλήπτη	Σε φάκελο ή παρεμφερή συσκευασία	Πρόταση απαιτούμενης άδειας
Ναι <sup>Ⓞ</sup>	Ναι / Όχι	Ειδική
Όχι	Ναι	Γενική
Όχι	Όχι	Χωρίς άδεια

<sup>Ⓞ</sup> Η διεύθυνση παραλήπτη μπορεί να εμφανίζεται στο αντικείμενο ή να περιλαμβάνεται σε λίστα

### Αξιολογήστε το παραπάνω πλαίσιο αδειοδότησης.

Ένας συμμετέχων αναφέρει ότι συμφωνεί με την υποχρέωση των εταιριών να κατέχουν Ειδική Άδεια στην περίπτωση που διακινούν ταχυδρομικά αντικείμενα με διεύθυνση παραλήπτη, σε φάκελο ή παρεμφερή συσκευασία, ανεξαρτήτως αν η διεύθυνση του παραλήπτη αναγράφεται επί του ταχυδρομικού αντικειμένου ή περιλαμβάνεται σε σχετική λίστα αντιστοίχισης.

Ο ίδιος συμμετέχοντας συμφωνεί και με την υποχρέωση των εταιριών να κατέχουν Γενική Άδεια στην περίπτωση που διακινούν ταχυδρομικά αντικείμενα χωρίς διεύθυνση παραλήπτη, σε φάκελο ή παρεμφερή συσκευασία.

Παράλληλα, προτείνει να απαιτείται Γενική Άδεια στην περίπτωση που διαφημιστικά αντικείμενα διανέμονται σε εγκαταστάσεις παραλαβής της αλληλογραφίας (πχ γραμματοκιβώτια, γραμμαθοθυρίδες, είσοδοι κατοικιών ή επαγγελματικών χώρων), ακόμα και στην περίπτωση που δεν περιέχονται σε φάκελο ή παρεμφερή συσκευασία, συμπεριλαμβανομένων και των απλών φυλλαδίων.

Η ΕΕΤΤ δεν κρίνει σκόπιμη την απαίτηση άδειας για διαφημιστικά αντικείμενα εκτός φακέλου σε εγκαταστάσεις παραλαβής της αλληλογραφίας. Οι διεθνείς πρακτικές και τάσεις για τη μελλοντική εξέλιξη της ταχυδρομικής αγοράς τείνουν μάλλον προς απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου αδειοδότησης, ενώ η διακίνηση και επίδοση των διαφημιστικών αντικειμένων χωρίς όνομα παραλήπτη στις περισσότερες ταχυδρομικές αγορές δε θεωρείται ταχυδρομική υπηρεσία.

---

Τέλος, η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι δεν υφίσταται ορισμός των εγκαταστάσεων παραλαβής της αλληλογραφίας, επομένως και ο χαρακτηρισμός, πχ, των εισόδων των κατοικιών ως εγκαταστάσεις παραλαβής, δεν υποστηρίζεται νομικά.

**Άλλος συμμετέχων θεωρεί ότι η ένταξη του έργου της διακίνησης διαφημιστικών αντικειμένων χωρίς διεύθυνση και χωρίς συσκευασία σε καθεστώς Γενικής Αδείας θα οδηγήσει σε ορθολογικοποίηση και πλήρη καταγραφή της αγοράς αυτής, ενώ παράλληλα θα συνεισφέρει αφενός στην αύξηση των εσόδων και αφετέρου στην ενίσχυση του ελεγκτικού ρόλου της Ρυθμιστικής Αρχής.**

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση προς τον ως άνω συμμετέχοντα, τονίζοντας ότι οι διεθνείς αγορές τείνουν προς τον πλήρη διαχωρισμό των ταχυδρομικών αντικειμένων από τα διαφημιστικά αντικείμενα χωρίς διεύθυνση παραλήπτη.

Παράλληλα, η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι ο συμμετέχων δεν αναφέρει εάν συμφωνεί με τις προτεινόμενες αλλαγές στο κανονιστικό πλαίσιο.

**Άλλος συμμετέχων συμφωνεί με το προτεινόμενο πλαίσιο αδειοδότησης, με την προϋπόθεση ότι εφόσον διευκρινιστεί ότι και στις τρεις περιπτώσεις δεν απαιτείται η πιστοποίηση παράδοσης και, συνεπώς, αφορά αντικείμενα απλού ταχυδρομείου (δηλαδή αφορά αντικείμενα απλής παράδοσης, όχι αντικείμενα Ταχυμεταφορών όπου απαιτείται πιστοποίηση παράδοσης).**

Η ΕΕΤΤ τονίζει ότι η παραπάνω πρόταση σχετικά με την αδειοδότηση ταχυδρομικών επιχειρήσεων αφορά μόνο σε αντικείμενα διαφημιστικού ταχυδρομείου, τα οποία δεν υπόκεινται στις απαιτήσεις των αντικειμένων Ειδικής Επείγουσας Διαβίβασης, όπου απαιτείται πιστοποίησης παράδοσης. Τα αντικείμενα Ειδικής Επείγουσας Διαβίβασης εξακολουθούν να εντάσσονται στο κανονιστικό πλαίσιο Γενικών Αδειών.

---

---

### 2.3. ΌΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

Κατά τη διαδικασία αναθεώρησης του κανονιστικού πλαισίου παρατηρήθηκε έλλειψη ενός ενιαίου κειμένου όρων και προϋποθέσεων παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών για τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις, ο οποίος θα καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα διαχειρίζονται βασικά θέματα για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς. Οι όροι και προϋποθέσεις παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών εμφανίζονται στο παράρτημα του Κανονισμού Γενικών Αδειών.

**Αξιολογήστε τους προτεινόμενους Όρους και Προϋποθέσεις παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.**

Ένας συμμετέχοντας σημειώνει ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι αυστηροί ώστε να διασφαλισθεί ότι μόνο σοβαρές και αξιόπιστες επιχειρήσεις θα δραστηριοποιούνται στο χώρο των ταχυδρομείων, προς όφελος των χρηστών.

Ο ίδιος συμμετέχων συμπληρώνει ότι ένα κριτήριο ποιότητας θα μπορούσε να είναι τόσο η τήρηση αρχείου λήψης υπογραφής παραλαβής για αποστολές με παράδοση εντός Ελλάδος όσο και το ποσοστό πληρότητάς του, και ότι η τήρηση του αρχείου θα πρέπει να ισχύει για έξι (6) μήνες.

Η άποψη της ΕΕΤΤ είναι ότι ενώ η πρόταση του συμμετέχοντος ενέχει αρκετά θετικά στοιχεία και ότι είναι προς όφελος της επιχείρησης να διατηρεί αρχείο λήψης υπογραφών, το παραπάνω δε μπορεί να επιβληθεί από την ΕΕΤΤ και να αποτελέσει μέρος όρων και προϋποθέσεων παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών. Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι η τήρηση αρχείου λήψης υπογραφής παραλαβής ενδέχεται να επιβαρύνει τις μικρότερες επιχειρήσεις με δυσανάλογα υψηλό κόστος διατήρησης και ενημέρωσης τέτοιου αρχείου.

Παράλληλα, η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι η υποχρέωση διατήρησης ΣΥΔΕΤΑ και στοιχείων ΕΣΠΕΤΑ κρίνεται ότι καλύπτει τις ανάγκες διατήρησης στοιχείων από τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις. Συμπληρωματικά, η ΕΕΤΤ προτίθεται να εξετάσει την υποχρέωση διατήρησης αρχείου υπογραφών για επιχειρήσεις οι οποίες είτε διακινούν μεγάλο αριθμό αντικειμένων ετησίως είτε έχουν κύκλο εργασιών μεγαλύτερο από ένα ορισμένο ποσό.

---

---

## 2.4. ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΔΕΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Ο Κανονισμός Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών δόθηκε στο Κείμενο της Δημόσιας Διαβούλευσης.

### *Άρθρο 1 παράγραφος 2*

Ένας συμμετέχων προτείνει ο όρος «*Ταχυδρομικό Δίκτυο*» να τροποποιηθεί σε «*Ταχυδρομικό Δίκτυο Ταχυμεταφοράς*» ώστε να υπάρχει διάκριση από τον όρο «*Ταχυδρομικό Δίκτυο*» του Κανονισμού Ειδικών Αδειών.

Η ΕΕΤΤ επισημαίνει ότι το «*Ταχυδρομικό Δίκτυο*» που αναφέρεται στο Κανονισμό αφορά σε όλες τις λοιπές ταχυδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν

- Ειδική Επείγουσα Διαβίβαση Αντικειμένων – Ταχυμεταφορές
- Διακίνηση διαφημιστικών αντικειμένων χωρίς ονοματεπώνυμο παραλήπτη, εντός σφραγισμένου φακέλου ή παρόμοιας συσκευασίας
- Προετοιμασία Ταχυδρομικών Αντικειμένων
- Ανταλλαγή εγγράφων.

Οπότε ο κανονισμός δεν αναφέρεται μόνο σε «*Ταχυδρομικό Δίκτυο Ταχυμεταφορών*».

Παράλληλα, η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι η αλλαγή αυτή κρίνεται μάλλον διευκρινιστική μικρότερης σημασίας και δεν διαφαίνεται να επηρεάζει ουσιαστικά το κανονιστικό πλαίσιο ή την αγορά.

Άλλος συμμετέχων επισημαίνει, αναφορικά με τον ορισμό «(γ) *Ταχυδρομικό Αντικείμενο Ταχυμεταφορών*», ότι από τη μελέτη της ΕΕΤΤ 2006, αποδεικνύεται διεθνής τάση για:

- μείωση του διακινουμένου όγκου των αντικειμένων μέχρι 500 γραμμάρια και
- αύξηση της κίνησης των διακινουμένων ταχυδρομικών δεμάτων.

Επομένως, ο ίδιος συμμετέχων ισχυρίζεται ότι η αύξηση του βάρους των διακινουμένων αντικειμένων ταχυμεταφορών στα 35 κιλά θα δημιουργήσει προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς και ειδικότερα αυτής του B2C και ταυτόχρονα θα προσδώσει προστιθεμένη αξία στους πελάτες της κατηγορίας αυτής.

Η ΕΕΤΤ συμφωνεί ότι ο επαναπροσδιορισμός του ορίου βάρους ενδέχεται να δημιουργήσει περαιτέρω ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς.

---

---

**Ο ίδιος συμμετέχοντας αναφέρει ότι ο ορισμός του «Ταχυδρομικού Δικτύου» θα πρέπει να διατηρηθεί όπως αναφέρεται στον ισχύοντα Κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι το σχόλιο του συμμετέχοντος αναφορικά με τη διατήρηση του ορισμού του «Ταχυδρομικού Δικτύου» αφενός δεν αιτιολογείται από το συμμετέχοντα και αφετέρου αφορά μάλλον στην αντίρρησή του στο μέτρο αναφορικά με την ένταξη αδειοδοτημένης επιχείρησης στο δίκτυο άλλης αδειοδοτημένης επιχείρησης.

**Άλλος συμμετέχων στη διαβούλευση αιτείται να συμπεριληφθεί ο ορισμός του απλού ταχυδρομείου στους ορισμούς του άρθρου 2.**

Η ΕΕΤΤ επισημαίνει ότι ο όρος «απλό ταχυδρομείο» δεν περιλαμβάνεται σε κάποιο άρθρο των κανονισμών αδειοδότησης, οπότε και δεν είναι κατανοητός ο σκοπός ορισμού του «απλού ταχυδρομείου».

**Ο ίδιος συμμετέχων θεωρεί ότι οποιαδήποτε τροποποίηση του βάρους των Αντικειμένων Ταχυμεταφορών, το οποίο σήμερα έχει όριο τα 20 κιλά, πρέπει να υιοθετηθεί ταυτόχρονα και από το ΥΜΕ με σχετική τροποποίηση της Απόφασης ΥΜΕ υπ' αριθμ. Α1/44351/3608/2005.**

Η ΕΕΤΤ επισημαίνει ότι ο προσδιορισμός των ορίων βάρους των αντικειμένων ταχυμεταφορών εμπίπτει στις αρμοδιότητές της. Σε περίπτωση αλλαγής των ορίων βάρους των αντικειμένων ταχυμεταφορών, λογικό είναι να υπάρξει και τροποποίηση της ως άνω ΥΑ της οποίας αντικείμενο είναι η χορήγηση αδειών κυκλοφορίας ΦΙΧ.

**Τέλος, ο συμμετέχοντας ισχυρίζεται ότι θα πρέπει να αρθούν πλήρως τα όρια βάρους για τα ταχυδρομικά αντικείμενα, προκειμένου να μην επιβαρύνονται οι επιχειρήσεις ταχυμεταφορών με το επιπλέον κόστος μίσθωσης μεγαλύτερων οχημάτων για τη διακίνηση ταχυδρομικών αντικειμένων, με αποτέλεσμα να παρατηρείται τεράστια σπάταλη καυσίμων, μόλυνση του περιβάλλοντος και αύξηση του κόστους λειτουργίας των επιχειρήσεων.**

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι ο προβληματισμός του συμμετέχοντος είναι κατανοητός και δικαιολογημένος. Με το σκεπτικό που αναφέρεται παραπάνω προτάθηκε και η αύξηση του ορίου βάρους για τα δέματα ταχυμεταφορών. Επιπλέον, η αύξηση βάρους προτείνεται για να καλύψει τις ανάγκες του ηλεκτρονικού εμπορίου για αντικείμενα (π.χ. Ηλεκτρονικούς Υπολογιστές), που μπορεί να υπερβαίνουν τα 20 κιλά. Επιπλέον, η αύξηση βάρους

---

---

προτείνεται για να καλύψει τις ανάγκες του ηλεκτρονικού εμπορίου (π.χ. Παράλληλα όμως η ΕΕΤΤ επισημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να θεωρούνται ως δέματα ταχυμεταφορών, και κατ'επέκταση ταχυδρομικά αντικείμενα, όλα τα δέματα ανεξαρτήτου βάρους. Προτείνεται λοιπόν η ενδεχόμενη αύξηση του ανωτέρω ορίου βάρους και όχι πλήρης εξάλειψη του περιορισμού.

### **Άρθρο 2 παράγραφος 3**

**Ένας συμμετέχων προτείνει η αρχική Δήλωση Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών να υποβάλλεται πάντοτε σε έντυπη μορφή.**

Η ΕΕΤΤ απαντάει στον παραπάνω συμμετέχοντα ότι στόχος της πρότασης του κανονισμού είναι η μεγαλύτερη αξιοποίηση ηλεκτρονικών μέσων και εργαλείων. Δεδομένου ότι ο συμμετέχων δεν παρέχει επαρκή δικαιολόγηση για την προτεινόμενη αλλαγή, η ΕΕΤΤ δεν προτείνει να τροποποιηθεί ο κανονισμός σχετικά.

### **Άρθρο 2 παράγραφος 4**

**Ένας συμμετέχων επισημαίνει ότι ο όρος «απλές μεταφορές» αναφέρεται στον υπό διαβούλευση κανονισμό Γενικών και Ειδικών Αδειών, χωρίς να ορίζεται πρώτα στο άρθρο 2.**

Η ΕΕΤΤ κρίνει ότι το παραπάνω σχόλιο είναι σωστό. Προτείνεται να δοθεί ορισμός των απλών μεταφορών. Ο προτεινόμενος ορισμός είναι:

«Απλές μεταφορές: Η μεταφορά ταχυδρομικών αντικειμένων, όταν δεν παρέχεται σε συνδυασμό με άλλη φάση ταχυδρομικής υπηρεσίας (πχ διαλογή, επίδοση στον παραλήπτη)».

**Άλλος συμμετέχων επιζητά την αποσαφήνιση του όρου «απλές μεταφορές»**

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντησή της προς τον προηγούμενο συμμετέχοντα στη διαβούλευση.

**Άλλος συμμετέχων θεωρεί ότι η υπηρεσία «αντικαταβολής», η οποία δεν εμπίπτει στις ελεγκτικές αρμοδιότητες της ΕΕΤΤ, θα πρέπει να υπαχθεί στις αρμοδιότητές της ή κάποιου άλλου κρατικού ελεγκτικού οργάνου, το οποίο θα φροντίσει να βάλει τέλος στα ανωτέρω φαινόμενα, θέτοντας αυστηρά κριτήρια για την παροχή της ανωτέρω υπηρεσίας και αυστηρές ποινές στους παρανομούντες.**

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι:

---

- 
- Οι υπηρεσίες αντικαταβολών είναι πράγματι εκτός αρμοδιοτήτων της. Η Τρίτη Ταχυδρομική Οδηγία ορίζει τις ταχυδρομικές υπηρεσίες ως την περισυλλογή, διαλογή, μεταφορά και διανομή ταχυδρομικών αντικειμένων .
  - Η υπηρεσία αντικαταβολής, παρόλο που είναι συνυφασμένη με την αποστολή αντικειμένων και χρησιμοποιείται ευρέως για την αγορά αντικειμένων εξ αποστάσεως, ουσιαστικά αποτελεί μια κατ' οίκον χρηματοπιστωτική υπηρεσία. Οι όροι και προϋποθέσεις παροχής υπηρεσιών αντικαταβολής δύνανται να ποικίλουν από επιχείρηση σε επιχείρηση.
  - Προκειμένου να προστατευτεί ο καταναλωτής, η ΕΕΤΤ προτείνει να αναφερθεί στον κανονισμό ρητά ότι οι υπηρεσίες αντικαταβολής δεν αποτελούν ταχυδρομικές υπηρεσίες. Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι ο ισχύων κανονισμός αναφέρει ότι «Οι υπηρεσίες αντικαταβολών και αγορών είναι ταχυδρομικές υπηρεσίες μόνον όσον αφορά στην προετοιμασία και την ταχυμεταφορά των αντικειμένων.»
  - Σε άτυπη έρευνα που διεξήγαγε η ΕΕΤΤ προς τις λοιπές Ευρωπαϊκές Ρυθμιστικές Αρχές, διεπιστώθη ότι η υπηρεσία των αντικαταβολών δεν αποτελεί αντικείμενο ρύθμισης, ενώ στην πλειοψηφία των Κρατών – Μελών αντικείμενο ρύθμισης αποτελεί μόνο το ταχυδρομικό αντικείμενο.

**Ο ίδιος συμμετέχοντας θεωρεί ότι ο όρος «απλές μεταφορές» θα πρέπει να οριστεί και προτείνει, για τον ορισμό του, την αναφορά σε μεταφορές άνω των 35 κιλών ή τη μεταφορά αντικειμένων που δεν συνοδεύονται από ΣΥΔΕΤΑ.**

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που έδωσε στον προηγούμενο συμμετέχοντα στη διαβούλευση για το ίδιο θέμα.

### **Άρθρο 3 παράγραφοι 1,2**

**Ένας συμμετέχων προτείνει τον επαναπροσδιορισμό του διαχωρισμού των Τοπικών και Περιφερειακών Γενικών αδειών με τρόπο τέτοιο ώστε να ορίζονται βάσει του αριθμού των ταχυδρομικών καταστημάτων που έχουν εντός Δήμου ή Νομού αντί για Κέντρο Διαλογής. Ο συμμετέχων δεν αιτιολογεί τη πρότασή του αυτή.**

Με το σκεπτικό ότι κάποια ταχυδρομική επιχείρηση η οποία εμπλέκεται μόνο σε συνδυασμένη διακίνηση δύνανται να μη διαθέτει ταχυδρομικό κατάστημα αλλά μόνο κέντρα διαλογής, η ΕΕΤΤ δεν κρίνει ότι υφίσταται λόγος για την προτεινόμενη από το συμμετέχοντα αλλαγή.

---

---

**Ο ίδιος συμμετέχων στην απάντησή του κάνει λόγο για «Δήμο ή Νομό».**

Η ΕΕΤΤ παρατηρεί ότι ο συμμετέχων δεν παίρνει θέση στη διεύρυνση του πεδίου παροχής υπηρεσιών του κατόχου Τοπικής Γενικής Άδειας από Δήμο σε Νομό, οπότε θεωρεί ότι δεν αντιτίθεται στην προτεινόμενη αλλαγή.

#### **Άρθρο 4 παράγραφος 2**

**Ένας συμμετέχων προτείνει τα έγγραφα και συνοδευτικά των ταχυδρομικών αντικειμένων να φέρουν στοιχεία τόσο του κατόχου της Γενικής Άδειας, όσο και της επιχείρησης που ανήκει στο δίκτυο του κατόχου της Γενικής Άδειας, για την μεγαλύτερη προστασία του αποστολέα και του παραλήπτη'**

Δεδομένου ότι η επιχείρηση στην οποία ανήκει το δίκτυο είναι η επιχείρηση η οποία έχει και την ευθύνη για την ταχυδρομική υπηρεσία απέναντι στον πελάτη, η ΕΕΤΤ κρίνει ότι τα στοιχεία τα οποία αναγράφονται στο ΣΥΔΕΤΑ κρίνονται επαρκή για τη διακίνηση των ταχυδρομικών αντικειμένων.

**Ένας συμμετέχων προτείνει να μην επιτραπεί η ένταξη επιχείρησης με Γενική Άδεια στο Δίκτυο άλλης επιχείρησης με άδεια, χωρίς να παραθέτει επιχειρήματα.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί την απάντηση του συμμετέχοντος ανεπαρκή σε ένα τόσο σημαντικό θέμα, εφόσον δεν κατανοεί το λόγο της πρότασης του συμμετέχοντος.

#### **Άρθρο 4 παράγραφος 3**

**Ένας συμμετέχων προτείνει τη θέσπιση ειδικής διοικητικής κύρωσης για τον κάτοχο Γενικής Άδειας σε περίπτωση μη ανακοίνωσης στην ΕΕΤΤ της ένταξης επιχείρησης ή της λήξης της συνεργασίας με επιχείρηση λόγω της παροχής δυνατότητας συμμετοχής των επιχειρήσεων σε ταχυδρομικά δίκτυα ταχυμεταφορών.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι η παραπάνω πρόταση, αν και ορθή στη σύλληψή της, στο πλαίσιο απλοποίησης του κανονιστικού πλαισίου, δεν πρέπει να ενταχθεί στο κείμενο του κανονισμού αδειοδότησης. Εφόσον προκύψει αντίστοιχη ανάγκη από τη ταχυδρομική αγορά, η ΕΕΤΤ έχει τη δυνατότητα με απόφασή της να καταρτίσει σχετική απόφαση στο μέλλον.

#### **Άρθρο 6**

**Ο ίδιος συμμετέχων προτείνει να συμπεριληφθεί στο κανονισμό η διασύνδεση των επιχειρήσεων που ανήκουν στο δίκτυο του κατόχου της Γενικής Άδειας με το Ε.Σ.Π.Ε.Τ.Α. του παραπάνω κατόχου.**

---

---

Η ΕΕΤΤ κρίνει απαραίτητη τη διασύνδεση μεταξύ των Ε.Σ.Π.Ε.Τ.Α. των ταχυδρομικών επιχειρήσεων. Οι ελάχιστες απαιτήσεις ορίζονται στον Κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών. Ειδικά οι επιχειρήσεις δικτύου, οι οποίες νοούνται ως υποκαταστήματα του κατόχου της Γενικής Άδειας θα πρέπει να χρησιμοποιούν το ίδιο ΕΣΠΕΤΑ, τα ίδια ΣΥΔΕΤΑ και τους ίδιους αριθμούς αποστολής με αυτόν.

### **Άρθρο 7**

**Ένας συμμετέχων προτείνει την τροποποίηση του άρθρου 7 με τρόπο τέτοιο ώστε να ρυθμίζεται ρητά η χρήση μέσων ψηφιακής λήψης δεδομένων στοιχείων παράδοσης – παραλαβής μέσω ατομικών φορητών συσκευών.**

**Ο ίδιος συμμετέχων παρουσιάζει αναλυτικά τον τρόπο λειτουργίας των συσκευών αυτών και τα οφέλη που μπορούν να φέρουν στις επιχειρήσεις ταχυμεταφορών που τα χρησιμοποιούν.**

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι:

- Εφόσον η επιχείρηση πληροί τις απαιτήσεις αναφορικά με το ΣΥΔΕΤΑ και το ΕΣΠΕΤΑ, δεν τίθεται περιορισμός σχετικά με τον τρόπο λήψης στοιχείων (ηλεκτρονικά ή έντυπα).
- Δεν κρίνεται σκόπιμο να γίνεται περιγραφή του τρόπου λειτουργίας και των προδιαγραφών των συσκευών ψηφιακής λήψης δεδομένων, στο κείμενο της αδειοδότησης.

Η ΕΕΤΤ προτείνει την εισαγωγή εδαφίου το οποίο να αναφέρει ότι δεν απαγορεύεται η ψηφιακή λήψη δεδομένων μέσω ατομικής φορητής συσκευής.

### **Άρθρο 8 παράγραφος 6**

**Άλλος συμμετέχων προτείνει την απαίτηση υποβολής αντιγράφου ποινικού μητρώου από τους νόμιμους εκπρόσωπους και τα πρόσωπα που ασκούν τη διοίκηση της ταχυδρομικής επιχείρησης σε ετήσια βάση.**

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι το ποινικό μητρώο δεν υποβάλλεται πλέον από τους αιτούντες άδεια παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, αλλά βάσει του νόμου 3242/04 (ΦΕΚ 102/Α/24.5.2004), αναζητείται αυτεπάγγελτα από την ΕΕΤΤ .

Παράλληλα, η ΕΕΤΤ τονίζει ότι είναι πρακτικά πολύ δύσκολο να αναζητά σε ετήσια βάση αντίγραφα ποινικών μητρώων από τους αντιπροσώπους πλέον των 300 ταχυδρομικών επιχειρήσεων. Το όφελος από την ετήσια αναζήτηση ποινικού μητρώου κρίνεται δυσανάλογα μικρό συγκριτικά με το κόστος του, επομένως και προτείνεται να μην αλλαχτεί ο κανονισμός προς αυτή τη κατεύθυνση. Σημειώνεται, ότι η ΕΕΤΤ προτίθεται να εξετάσει τη δυνατότητα να

---

---

λαμβάνει τυχαίο δείγμα ανανέωσης ποινικών μητρώων σε ετήσια βάση, ενώ σημειώνεται ότι ήδη διενεργεί δειγματοληπτικούς ελέγχους των τυπικών απαιτήσεων (ύπαρξη κατάλληλου ΕΣΠΕΤΑ, Απαιτούμενου τίτλου σπουδών, κ.λπ.), στα πλαίσια των ελεγκτικών της αρμοδιοτήτων.

**Άλλος συμμετέχων προτείνει την προσάρτηση υποδείγματος Υπεύθυνης Δήλωσης για την επαγγελματική ικανότητα.**

Η ΕΕΤΤ δε θεωρεί ότι πρέπει να ενταχθεί, ως παράρτημα του παρόντος κανονισμού, υπόδειγμα υπεύθυνης δήλωσης για την επαγγελματική ικανότητα, εφόσον ο κανονισμός δηλώνει με σαφήνεια τι πρέπει να περιλαμβάνει η υπεύθυνη δήλωση και η ΕΕΤΤ δύναται ανά πάσα στιγμή να παράσχει διευκρινήσεις.

**Ο ίδιος συμμετέχοντας προτείνει, με την υποβολή της αρχικής Δήλωσης Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών, να υποβάλλεται πλήρης μακέτα του προς έκδοση Συνοδευτικού Δελτίου Ταχυμεταφοράς συνοδευόμενο από τους όρους της Ατομικής Σύμβασης που θα ενσωματωθούν στο ΣΥΔΕΤΑ.**

Η ΕΕΤΤ κρίνει ότι η παραπάνω πρόταση, η οποία ήδη εφαρμόζεται σε μεγάλο βαθμό στην πράξη, εμφανίζει αρκετά θετικά σημεία και θα εξετασθεί περαιτέρω.

**Άρθρο 13 παράγραφος 1**

Ένας συμμετέχοντας παρατηρεί ότι με το αναθεωρημένο κείμενο των αδειών δεν περιγράφονται τα θέματα που πρέπει να περιλαμβάνουν οι πληροφορίες που απαιτεί η ΕΕΤΤ από τους παρόχους. Ο ίδιος συμμετέχων παρατηρεί ότι αυτό έρχεται σε αντίθεση με την Τρίτη Ταχυδρομική Οδηγία, η οποία αναφέρει ρητά ότι οι ταχυδρομικοί πάροχοι υποχρεούνται στην παροχή πληροφοριών με τους εξής σκοπούς:

α) για να εξασφαλίζουν οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της Τρίτης Ταχυδρομικής Οδηγίας ή με τις αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με αυτήν

β) για σαφώς καθορισμένους στατιστικούς σκοπούς.

Η ΕΕΤΤ συμφωνεί με τη παρατήρηση του συμμετέχοντος, και προτείνει να τροποποιηθεί το άρθρο 13 παρ. 1 ως εξής:

«οι ταχυδρομικοί πάροχοι υποχρεούνται στη παροχή πληροφοριών με τους εξής σκοπούς:

α) για να εξασφαλίζουν οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της Τρίτης Ταχυδρομικής Οδηγίας ή με τις αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με αυτήν

---

---

β) για σαφώς καθορισμένους στατιστικούς σκοπούς»

**Άλλος συμμετέχων προτείνει να τροποποιηθεί το ίδιο άρθρο με σκοπό να περιοριστούν οι πληροφορίες που δύναται να ζητάει η ΕΕΤΤ από του παρόχους σε πληροφορίες αναφορικά με το εποπτικό της έργο.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί το σχόλιο του συμμετέχοντος ορθό και προτείνει τη τροποποίηση του άρθρου προς αυτή τη κατεύθυνση. Βλέπε απάντηση στον προηγούμενο συμμετέχοντα.

#### **Άρθρο 14**

**Ένας συμμετέχων θεωρεί ότι θα πρέπει να περιληφθεί κωδικοποίηση των διοικητικών κυρώσεων.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι οποιαδήποτε κωδικοποίηση των διοικητικών κυρώσεων δεν είναι εφικτή. Η φύση των παραπτώματων που παρατηρούνται στην ταχυδρομική αγορά, όπως και η πολυπλοκότητα και διαφορετικότητα των υποθέσεων που η ΕΕΤΤ καλείται να διευθετήσει, απαιτεί την επιβολή κυρώσεων κατά περίπτωση και κατόπιν ακρόασης. Επομένως, η ΕΕΤΤ θεωρεί αδόκιμο οποιοδήποτε εγχείρημα κωδικοποίησης των διοικητικών κυρώσεων.

#### **Άρθρο 14 παράγραφος 1γ**

**Ο ίδιος συμμετέχοντας θεωρεί ότι πρέπει να γίνει καθορισμός των περιπτώσεων επιβολής της διοικητικής κύρωσης της προσωρινής ανάκλησης της γενικής αδειάς.**

Όπως προαναφέρθηκε, η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι η κωδικοποίηση των διοικητικών κυρώσεων δεν είναι εφικτή.

#### **Άρθρο 14 παράγραφος 1δ**

**Ο ίδιος συμμετέχοντας κρίνει ότι το διάστημα των 4 μηνών, μετά την παρέλευση του οποίου η ταχυδρομική επιχείρηση στην οποία επιβλήθηκε η διοικητική κύρωση της οριστικής ανάκλησης της γενικής αδειάς, δύναται να υποβάλει νέα αίτηση εγγραφής στο Μητρώο ταχυδρομικών επιχειρήσεων, είναι πολύ μικρό. Παράλληλα, ο συμμετέχοντας παρατηρεί ότι δεν αναφέρεται η διαδικασία ελέγχου της θεραπείας των λόγων για τις οποίες επιβλήθηκε η διοικητική κύρωση της προσωρινής ή οριστικής ανάκλησης της γενικής αδειάς.**

Θα εξετασθεί η δυνατότητα επιβολής υποχρέωσης σε επιχείρηση που έχει διαγραφεί, κατά την υποβολή νέας δήλωσης, να καταθέτει τα στοιχεία εκείνα που αποδεικνύουν ότι πλέον έχει συμμορφωθεί πλήρως.

---

---

**Ο συμμετέχων προτείνει ότι σε περίπτωση παράνομης παροχής υπηρεσιών στον τομέα αποκλειστικών υπηρεσιών, θα πρέπει να επιβάλλεται πρόστιμο ανάλογα με τον Κύκλο Εργασιών της παραβαίνουσας το νόμο επιχείρησης και απόδοσής τους στον ΦΠΚΥ.**

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι η φύση των παραπτωμάτων που παρατηρούνται στη ταχυδρομική αγορά, όπως και η πολυπλοκότητα και διαφορετικότητα των υποθέσεων που η ΕΕΤΤ καλείται να διευθετήσει, απαιτεί την επιβολή κυρώσεων κατά περίπτωση και κατόπιν ακρόασης.

**Άλλος συμμετέχων θεωρεί ότι πρέπει να επισημανθεί ότι, για την επαναχορήγηση Γενικής Άδειας κατόπιν ανάκλησής της από την ΕΕΤΤ, θα πρέπει να έχουν εκλείψει οι λόγοι για τους οποίους επιβλήθηκε η διοικητική κύρωση αρχικά.**

Όπως προαναφέρθηκε, η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι η διαδικασία εξέτασης των λόγων για τους οποίους έχει επιβληθεί διοικητική κύρωση δε θα πρέπει να περιληφθεί στο παρόν κείμενο αδειοδότησης. Εξυπακούεται ότι κατά την απόφαση επαναχορήγησης άδειας παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, η ΕΕΤΤ θα συναξιολογήσει τους λόγους για τους οποίους η επιχείρηση στερήθηκε αρχικά την άδειά της.

#### **Άρθρο 15 παράγραφοι 2,3**

**Ένας συμμετέχων προτείνει τη μείωση κατά 50% των καταβαλλόμενων ετήσιων τελών από πωλήσεις ταχυδρομικών επιχειρήσεων, και τη καταβολή τους σε 2 δόσεις (30 Ιουνίου και 31 Δεκεμβρίου).**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι ο τρόπος υπολογισμού των καταβαλλόμενων τελών, όσον αφορά στον τομέα των ταχυδρομείων, είναι στα πλαίσια της ανταποδοτικότητας.

Παράλληλα, η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι με τις προτεινόμενες αλλαγές στο τρόπο λειτουργίας του ταχυδρομικού δικτύου, με τη συνεργασία αδειοδοτημένων παρόχων και την λειτουργία τους ως ενιαίο δίκτυο, αποφεύγεται η πολλαπλή καταβολή τελών που εμφανίζεται κατά τη συνδυασμένη διακίνηση.

Η ΕΕΤΤ θα εξετάσει τη δυνατότητα καταβολής των τελών σε 2 δόσεις εφόσον τα καταβαλλόμενα τέλη είναι μεγαλύτερα ενός προσυμφωνημένου ποσού.

Επιπλέον, η ΕΕΤΤ εξετάζει τη δυνατότητα απαλλαγής μέρους ή όλου του ποσού των επενδύσεων ταχυδρομικών επιχειρήσεων σε φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες (πχ. υβριδικά / ηλεκτρικά οχήματα) από το σύνολο των ετήσιων ακαθάριστων εσόδων από ταχυδρομικές υπηρεσίες για τον υπολογισμό των ετήσιων καταβαλλόμενων τελών της επιχείρησης.

---

---

### **Άρθρο 15 παράγραφος 5**

Ένας συμμετέχων επισημαίνει ότι πρέπει να διευκρινισθεί ότι το σύνολο των ακαθαρίστων εσόδων των ταχυδρομικών επιχειρήσεων δεν περιλαμβάνουν τυχόν έσοδα που αυτές εισπράττουν από τους χρήστες για διεθνείς αποστολές, εφόσον τα έσοδα αυτά α) καταβάλλονται εις ολόκληρον σε δεύτερη ταχυδρομική επιχείρηση που λειτουργεί στην Ελλάδα και που αναλαμβάνει την αποστολή στο εσωτερικό ή το εξωτερικό και β) συνυπολογίζονται στα έσοδα της δεύτερης ταχυδρομικής επιχείρησης για τον υπολογισμό των ετήσιων τελών της προς την ΕΕΤΤ.

Η ΕΕΤΤ επισημαίνει ότι ο προτεινόμενος κανονισμός αναφέρει το εξής: «Τα ετήσια τέλη [...] θα πρέπει να βασίζονται στο σύνολο των ακαθάριστων ετήσιων εσόδων της ταχυδρομικής επιχείρησης από τις ταχυδρομικές υπηρεσίες που προσδιορίζονται στην Γενική Άδεια. Σε περίπτωση ταχυδρομικού δικτύου την υποχρέωση καταβολής τελών έχει η ταχυδρομική επιχείρηση, στην οποία ανήκει το ταχυδρομικό δίκτυο μέσω του οποίου διακινείται το αντικείμενο». Το παράδειγμα που περιγράφεται στην παραπάνω παράγραφο εντάσσεται στη περίπτωση συνδυασμένης διακίνησης ενός αντικειμένου όπου και οι δύο επιχειρήσεις υποχρεούνται στη καταβολή τελών, συνεπώς είναι απόφαση των εταιρειών με ποιο τρόπο θα συνεργασθούν μεταξύ τους και αν θα πληρώσουν και οι δύο τέλη ή η μία.

### **Παράρτημα I (Δήλωση Παροχής)**

Ένας συμμετέχων αναφέρει ότι πρέπει να συμπληρωθεί η ένδειξη β' πίνακα Ζ «ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΟΙ ΝΟΜΟΙ» με την έκφραση «ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΟΙ ΝΟΜΟΙ & ΔΗΜΟΙ» στο Παράρτημα I του κανονισμού, χωρίς να αναφέρει του λόγους για αυτή τη πρόταση.

Η ΕΕΤΤ κρίνει ότι εφόσον αναφερόμαστε πλέον σε νομούς και όχι δήμους, δεν αναγνωρίζουμε λόγο για τη παραπάνω τροποποίηση.

### **Παράρτημα II (Όροι και Προϋποθέσεις)**

#### **Παράγραφος 1.2, δεύτερο κατά σειρά στοιχείο περί Ασφάλειας του δικτύου**

Ένας συμμετέχων προτείνει τα εξής:

- Να διαγραφεί πλήρως το στοιχείο «Ασφάλεια του δικτύου σε ότι αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων αγαθών» δεδομένου ότι:
  - ο όρος «ασφάλεια του δικτύου» είναι γενικός, αόριστος και μη κατανοητός,
-

- 
- δεν διατίθεται σαφής ορισμός του όρου «επικίνδυνα αγαθά» που αναφέρεται στην ίδια φράση
  - ήδη υπάρχει σχετική κάλυψη του εν λόγω στοιχείου από την παράγραφο 1.4 του παρόντα Κανονισμού Γενικών Αδειών, περί τήρησης των κανονισμών της Παγκόσμιας Ταχυδρομικής Ένωσης
  - σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να τηρούνται οι κανόνες που προβλέπονται από το ADR (Διεθνής Κανονισμός Μεταφοράς Επικίνδυνων Εμπορευμάτων).

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι το παραπάνω αποτελεί το νέο ορισμό των Βασικών Απαιτήσεων, όπως εμφανίζεται στη Τρίτη Ταχυδρομική Οδηγία (2008/6/ΕΚ).

Σημειώνεται ότι στους Όρους και Προϋποθέσεις υπάρχει πρόβλεψη ότι η ταχυδρομική επιχείρηση δύναται να προσδιορίσει το δικαίωμά της να μην παραλαμβάνει προς διακίνηση αντικείμενα εφόσον ο αποστολέας αρνηθεί την επιθεώρησή τους από εκπρόσωπο της επιχείρησης.

#### ***Παράγραφος 1.6.2.***

Ένας συμμετέχων προτείνει να υποχρεούται η ΕΕΤΤ να ορίζει εγγράφως το προσωπικό το οποίο θα επισκέπτεται τους παρόχους για ελέγχους.

Η ΕΕΤΤ επισημαίνει ότι το προσωπικό που διενεργεί τους ελέγχους έχει την υποχρέωση να αποδεικνύει την ιδιότητά του στους παρόχους εγγράφως. Εφόσον πρόκειται για προγραμματισμένους ελέγχους η ΕΕΤΤ ενημερώνει για την ημερομηνία διεξαγωγής και οι ελεγκτές κατά την προγραμματισμένη ημερομηνία και ώρα παρουσιάζονται φέροντας την απαιτούμενη εντολή μετακίνησής τους η οποία περιλαμβάνει στοιχεία της ταυτότητάς τους, ειδάλλως, κατά την εκπόνηση εκτάκτων ελέγχων, οι ελεγκτές έχουν έγγραφη εξουσιοδότηση από την ΕΕΤΤ.

#### ***Παράγραφος 2.2.1 – Ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών/ χρόνος επίδοσης***

Ένας συμμετέχων θεωρεί ότι πρέπει να διαγραφεί πλήρως η εν λόγω παράγραφος, δεδομένου ότι, πέραν του γεγονότος ότι δεν είναι σαφής και περιέχει γενικότητες, οι όροι «ποιοτικές προδιαγραφές» και «ποιότητα υπηρεσιών» δεν ορίζονται επακριβώς. Επιπλέον, ο ίδιος πάροχος ισχυρίζεται ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η ποιότητα είναι αόριστη και άπτεται της συμφωνίας μεταξύ της ταχ. επιχείρησης και του πελάτη. Όσον αφορά τους χρόνους επίδοσης ο ίδιος συμμετέχων ισχυρίζεται ότι αυτοί αναφέρονται σε συγκεκριμένο φυλλάδιο το οποίο χρησιμοποιείται στην περίπτωση του «ad-hoc» πελάτη, ενώ για τους μεγάλους πελάτες ο χρόνος επίδοσης ορίζεται στις κατ' ιδίαν συμφωνίες.

---

---

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι η συγκεκριμένη παράγραφος αναφέρει ότι οι εταιρείες που λειτουργούν υπό καθεστώς Γενικής Άδειας πρέπει να παρέχουν τις προσφερόμενες υπηρεσίες στην προσυμφωνημένη με τους πελάτες ποιότητα. Δεν περιλαμβάνει περιορισμό ούτε ως προς το είδος των ποιοτικών προδιαγραφών (πχ χρόνος επίδοσης) ούτε ως προς το κείμενο που περιλαμβάνει τη δέσμευση της εταιρείας (φυλλάδιο, ιδιωτική συμφωνία). Επομένως η ΕΕΤΤ δε θεωρεί ότι τίθεται λόγος διαγραφής της παρούσης παραγράφου.

***Παράγραφος 2.3.1, τέταρτο κατά σειρά σημείο – Απόδειξη/ τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών***

Ο ίδιος συμμετέχων προτείνει να μην υποχρεούται ο ταχυδρομικός πάροχος να αποστέλλει, σε κάθε περίπτωση, απόδειξη /τιμολόγιο παροχής υπηρεσιών στο χρήστη. Ο συμμετέχων ισχυρίζεται ότι η παραλαβή της απόδειξης/ τιμολογίου παροχής υπηρεσιών μπορεί να γίνεται από το υποκατάστημα του σχετικού πράκτορα ή από την ιστοσελίδα του παρόχου ή με την αποστολή e-mail στον πελάτη. Με τον τρόπο αυτό ο συμμετέχων θεωρεί ότι η ταχυδρομική επιχείρηση δεν επιβαρύνεται με το κόστος αποστολής της απόδειξης/ τιμολογίου όταν ο πελάτης δεν ενδιαφέρεται για την απόδειξη/ τιμολόγιο.

Η ΕΕΤΤ συμφωνεί με τη παραπάνω παρατήρηση του συμμετέχοντος. Η εταιρεία παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών πρέπει να έχει τη δυνατότητα, εφόσον κατοχυρώνεται νομικά, να αποστέλλει τιμολόγιο /απόδειξη παροχής υπηρεσιών και σε ηλεκτρονική μορφή.

***Παράγραφος 2.3.4.***

**Ένας συμμετέχων θεωρεί ότι τροποποίηση στοιχείων που αναγράφονται στο ΣΥΔΕΤΑ της επιχείρησης θα πρέπει να γίνεται εγγράφως από τον αποστολέα.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι η παραπάνω πρόταση δεν είναι πρακτικά εφαρμόσιμη, αφού μέχρι να καταθέσει γραπτό αίτημα ο πελάτης (εφόσον δεν έχει πρόσβαση σε fax ή ηλεκτρονικό ταχυδρομείο) και να το λάβει και να το επεξεργαστεί η εταιρεία, το αποστελλόμενο αντικείμενο θα έχει φτάσει στον αρχικό προορισμό του. Σημειώνεται ότι η δυνατότητα του χρήστη να αλλάζει τη διαδρομή του ταχυδρομικού αντικειμένου υφίσταται και θεωρείται εφικτή εφόσον αυτό δεν έχει φύγει από το Κέντρο Διαλογής.

***Παράγραφος 2.5.2, περί σημείων που πρέπει να προσδιορίζονται στην ατομική σύμβαση***

Ένας συμμετέχων παρατηρεί ότι οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πρώτο, το έκτο και το έβδομο κατά σειρά σημείο της παραγράφου 2.5.2., είναι ογκώδεις και κατά συνέπεια δεν υπάρχει αρκετός χώρος για να διατυπωθούν στην ατομική σύμβαση, ακόμη και εάν χρησιμοποιηθεί πολύ μικρή γραμματοσειρά.

---

---

Παράλληλα, ο ίδιος συμμετέχων σημειώνει ότι τα συγκεκριμένα σημεία ορίζονται πλήρως στον ΧΥΚ και αναρτούνται στην ιστοσελίδα της επιχείρησης.

Η ΕΕΤΤ κρίνει ότι ο χρήστης πρέπει να λαμβάνει γνώση για όλα τα σημεία της παραγράφου 2.5.2. Επισημαίνεται ότι δίνεται η δυνατότητα στην ταχυδρομική επιχείρηση να κάνει απλή αναφορά των σημείων της παραγράφου 2.5.2. στην ατομική σύμβαση και να παραπέμπει το χρήστη σε άλλο μέσο ενημέρωσης (πχ ιστοσελίδα, ΧΥΚ).

***Παράγραφος 3.2.6, περί αποζημίωσης του Πελάτη για απώλεια ή καταστροφή των ταχ, αντικειμένων***

Ο ίδιος συμμετέχων προτείνει τη θέσπιση ανώτερων ορίων αποζημιώσεων προς τους χρήστες ταχυδρομικών υπηρεσιών. Ο συμμετέχων προτείνει τα παρακάτω ανώτερα όρια:

- για καθυστέρηση παράδοσης, το εικοσαπλάσιο της αξίας του αντιτίμου της ταχυμεταφοράς ή το όριο του ΧΥΚ, όποιο είναι ανώτερο,
- για μη ορθή εκτέλεση υπηρεσίας, το εικοσαπλάσιο της αξίας της τιμολόγησης ή το όριο του ΧΥΚ, όποιο είναι ανώτερο, ούτως ώστε να μην προκύπτουν περιπτώσεις όπου κάποιοι χρήστες, από πλημμελή ή κυρίως καθυστερημένη παράδοση, ζητούν αποζημιώσεις που φτάνουν έως και δεκάδες χιλιάδες ευρώ ενώ πληρώνουν μόνο €2 έως €5 για την ταχυμεταφορά, πράγμα εντελώς δυσανάλογο με την αμοιβή της υπηρεσίας.
- για απώλεια ανασφάλιστων αποστολών, το εικοσαπλάσιο της αξίας του αντιτίμου της ταχυμεταφοράς ή του αντίστοιχου ορίου που προβλέπεται από τον ΧΥΚ, όποιο είναι ανώτερο.

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι ο ορισμός του ανώτερου ποσού αποζημίωσης θα πρέπει να γίνεται από τον ταχυδρομικό πάροχο για κάθε προσφερόμενη υπηρεσία και να μην περιορίζεται από το κανονιστικό πλαίσιο, έτσι ώστε να δίνεται μεγαλύτερη ευχέρεια στην επιχείρηση να ορίσει τις παραμέτρους αυτές και να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός. Επιπλέον, σημειώνεται ότι το ελάχιστο κατώτατο όριο αποζημιώσεων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με αυτά που ορίζονται στην ΥΑ 29030/816/2000 (ΦΕΚ 683/Β/2000), όπως κάθε φορά ισχύει.

**Ο συμμετέχων προτείνει επίσης να θεσμοθετηθεί η συνυπευθυνότητα των πρακτόρων για συμμετοχή σε πλημμελή παροχή υπηρεσιών.**

Η ΕΕΤΤ επισημαίνει ότι οι πράκτορες δεν μπορούν να θεωρηθούν συνυπεύθυνοι έναντι των πελατών. Οι πράκτορες είναι υπεύθυνοι έναντι των ιδιοκτητών των δικτύων στα οποία ανήκουν και δεσμεύονται από τη συμφωνία τους με αυτούς.

---

---

**Παράγραφος 3.3.3, περί διαχείρισης ταχ. αντικειμένων που δεν επιδόθηκαν**

Ένας συμμετέχων προτείνει να τροποποιηθεί η εισαγωγική παράγραφος της παρ. 3.3.3., προκειμένου να ληφθούν υπόψη συμφωνίες που έχουν ήδη υπογραφεί και να προβλεφθεί η δυνατότητα διευθέτησης της διαχείρισης ανεπίδοτων με συμφωνίες μεταξύ πελατών και επιχειρήσεων.

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι συμφωνίες οι οποίες έχουν ήδη υπογραφεί και είναι εν ισχύ εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι τη λήξη τους.

Συμφωνίες οι οποίες υπογράφονται μετά την εφαρμογή του νέου κανονιστικού πλαισίου θα πρέπει κατ' ελάχιστον να συμμορφώνονται με το περιεχόμενο των νέων κανονισμών παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών.

**Ο ίδιος συμμετέχων προτείνει να τροποποιηθεί και το τέταρτο κατά σειρά σημείο με τη διαγραφή της τελευταίας φράσης, έτσι ώστε να μη χρειάζεται δεύτερο ΣΥΔΕΤΑ για την επιστροφή του αντικειμένου.**

Η ΕΕΤΤ κρίνει ότι εφόσον υπάρχει επιπλέον χρέωση στον αποστολέα για επιστροφή του αντικειμένου σε αυτόν, θεωρείται ότι πρόκειται για νέα αποστολή αντικειμένου από την επιχείρηση προς τον αποστολέα του αντικειμένου με χρέωσή του. Η τιμολόγηση ως πρόσθετη χρέωση ενδέχεται να δημιουργήσει παρανοήσεις αναφορικά με τη φύση της χρέωσης, οπότε κρίνεται σκόπιμο να διατηρηθεί το τέταρτο σημείο ως έχει.

**Παράγραφος 3.4**

Ένας συμμετέχων προτείνει τη τροποποίηση του τίτλου της παραγράφου 3.4. έτσι ώστε αντί να γίνεται αναφορά στους Όρους και Προϋποθέσεις Ταχυδρομικών Υπηρεσιών να αναφέρεται ο ΧΥΚ.

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι με τη φράση Όροι και Προϋποθέσεις το κείμενο παραπέμπει στο Παράρτημα II του Κανονισμού Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών υπό καθεστώς Γενικής Άδειας, το οποίο μάλλον δεν είναι ξεκάθαρο. Η ΕΕΤΤ προτείνει λοιπόν να αντικατασταθεί το τίτλος ως εξής: «3.4. Περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν ισχύουν οι υποχρεώσεις των παρόχων ταχυδρομικών υπηρεσιών που αναφέρονται στο Παράρτημα II: Όροι και Προϋποθέσεις παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών του Κανονισμού Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών υπό καθεστώς Γενικής Άδειας».

---

---

## 2.5. ΛΟΙΠΑ ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΕΙΔΙΚΩΝ ΑΔΕΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

**Ο Κανονισμός Ειδικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών δόθηκε στο κείμενο της Διαβούλευσης.**

### *Άρθρο 3, παράγραφος 5*

Ένας συμμετέχων επισημαίνει ότι ο όρος «απλές μεταφορές» αναφέρεται στον υπό διαβούλευση κανονισμό Γενικών και Ειδικών Αδειών, χωρίς να ορίζεται πρώτα στο άρθρο 2.

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

### **Άλλος συμμετέχων επιζητά την αποσαφήνιση του όρου «απλές μεταφορές»**

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

### *Άρθρο 4, παράγραφος 2*

Ένας συμμετέχων προτείνει τα έγγραφα και συνοδευτικά των ταχυδρομικών αντικειμένων να φέρουν στοιχεία τόσο του κατόχου της Ειδικής Άδειας, όσο και της επιχείρησης που ανήκει στο δίκτυο του κατόχου της Ειδικής Άδειας, για την μεγαλύτερη προστασία του αποστολέα και του παραλήπτη

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

### *Άρθρο 4, παράγραφος 3*

Ένας συμμετέχων προτείνει τη θέσπιση ειδικής διοικητικής κύρωσης για τον κάτοχο Γενικής Άδειας σε περίπτωση μη ανακοίνωσης στην ΕΕΤΤ της ένταξης επιχείρησης ή της λήξης της συνεργασίας με επιχείρηση λόγω της παροχής δυνατότητας συμμετοχής των επιχειρήσεων σε ταχυδρομικά δίκτυα ταχυμεταφορών.

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

### *Άρθρο 6, παράγραφος 1B*

---

---

**Ένας συμμετέχων προτείνει την απαίτηση υποβολής αντιγράφου ποινικού μητρώου από τους νόμιμους εκπρόσωπους και τα πρόσωπα που ασκούν τη διοίκηση της ταχυδρομικής επιχείρησης σε ετήσια βάση.**

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

#### **Άρθρο 7, παράγραφος 2**

**Ένας συμμετέχων τονίζει τη βαρύτητα που έχει το τριετές επιχειρησιακό πλάνο που καταθέτουν οι επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό καθεστώς Ειδικής Άδειας, για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς, και σημειώνει ότι δεν θα πρέπει να εκλείψει από τις υποχρεώσεις των παρόχων.**

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι η έννοια του επιχειρησιακού σχεδιασμού και η υποχρέωση κατάθεσης στην ΕΕΤΤ τριετούς επιχειρησιακού και στρατηγικού σχεδίου εξακολουθεί να υφίσταται και να αξιολογείται από την ΕΕΤΤ.

#### **Άρθρο 7, παράγραφος 3**

**Ένας συμμετέχων αναφέρει ότι επειδή οι λόγοι που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 7 είναι ιδιαίτερα σημαντικοί, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα στις επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό καθεστώς ειδικής άδειας και στις οποίες εμφανιστεί μια από τις αναφερόμενες περιπτώσεις της παραγράφου, να επιβάλλεται η διοικητική κύρωση της προσωρινής ή οριστικής ανάκλησης της ειδικής άδειας.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι ο κανονισμός καλύπτει την παραπάνω περίπτωση και θα αποτελούσε πλεονασμό να προέβλεπε συγκεκριμένες κυρώσεις για τις περιπτώσεις της προαναφερθείσας παραγράφου.

Πιο συγκεκριμένα, η ΕΕΤΤ σημειώνει για τις περιπτώσεις της παραγράφου 3 τα εξής:

- Σε περίπτωση που η ενδιαφερόμενη επιχείρηση δεν παρέχει τις απαιτούμενες πληροφορίες στην ΕΕΤΤ, η Αρχή δύναται να επιβάλλει διοικητικές κυρώσεις σύμφωνα με το άρθρο 15.
  - Σε περίπτωση που τα φυσικά πρόσωπα ή οι ασκούντες νομίμως τη διοίκηση της επιχείρησης καταδικαστούν σε κάθειρξη ή φυλάκιση άνω των τριών (3) μηνών, θα πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση το κατά πόσο η επιχείρηση έχει παραβεί τους όρους χορήγησης της Άδειας. Εφόσον δεν υφίσταται κάτι τέτοιο δεν μπορεί η ΕΕΤΤ να επιβάλλει κυρώσεις αλλά ίσως να μην ανανεώσει την άδεια κατά τη λήξη της.
  - Σε περίπτωση που τα φυσικά πρόσωπα ή οι ασκούντες νομίμως τη διοίκηση της επιχείρησης καταδικαστούν για παραβάσεις διατάξεων σχετικών με την παροχή
-

---

ταχυδρομικών υπηρεσιών κλπ, θα πρέπει η ΕΕΤΤ να εξετάζει την κάθε περίπτωση μεμονωμένα.

- Σε περίπτωση που θίγεται η ανάπτυξη του ανταγωνισμού τότε η ΕΕΤΤ δύναται να επιβάλλει τις κυρώσεις του άρθρου 15.

#### **Άρθρο 14, παράγραφος 2**

Ένας συμμετέχων παρατηρεί ότι με το αναθεωρημένο κείμενο των αδειών δεν περιγράφονται τα θέματα που πρέπει να περιλαμβάνουν οι πληροφορίες που απαιτεί η ΕΕΤΤ από τους παρόχους. Ο ίδιος συμμετέχων παρατηρεί ότι αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη Τρίτη Ταχυδρομική Οδηγία, η οποία αναφέρει ρητά ότι οι ταχυδρομικοί πάροχοι υποχρεούνται στη παροχή πληροφοριών με τους εξής σκοπούς:

α) για να εξασφαλίζουν οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της Τρίτης Ταχυδρομικής Οδηγίας ή με τις αποφάσεις που λαμβάνονται σύμφωνα με αυτήν

β) για σαφώς καθορισμένους στατιστικούς σκοπούς.

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

#### **Υποχρεώσεις Ταχυδρομικών Επιχειρήσεων με Ειδική Άδεια**

Ένας συμμετέχων στη διαβούλευση σημειώνει ότι το σημείο «δ» του άρθρου είναι γενικό και αόριστο και κατά συνέπεια πρέπει να διαγραφεί και ότι στο σημείο «ε» να διαγραφεί η φράση «και την προστασία της ιδιωτικής ζωής» δεδομένου ότι είναι γενική και αόριστη.

Η ΕΕΤΤ σημειώνει ότι τα σημεία αυτά αναφέρονται στο άρθρο 14 του νόμου 2668/98, όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 6 του ν. 3185/03.

**Ο ίδιος συμμετέχων παραπέμπει στην έννοια του αποτελεσματικού κόστους της Καθολικής Υπηρεσίας προκειμένου να ισχυριστεί ότι δεν νοείται συνεισφορά για αποζημίωση του κόστους της Καθολικής Υπηρεσίας.**

Η ΕΕΤΤ υπενθυμίζει ότι οι μέθοδοι αποζημίωσης αναφέρονται στο νόμο 2668/98 και προτείνονται από τη Τρίτη Ταχυδρομική Οδηγία ως μέθοδοι κάλυψης του κόστους της Καθολικής Υπηρεσίας. Επιπλέον, το αποτελεσματικό κόστος της Καθολικής Υπηρεσίας ως μέθοδος μέτρησης του κόστους της φαίνεται να έρχεται σε αντίθεση με τους τρόπους μέτρησης του κόστους της Καθολικής Υπηρεσίας όπως αναφέρονται στο παράρτημα της Τρίτης Ταχυδρομικής Οδηγίας.

---

---

### **Άρθρο 15**

Ένας συμμετέχων θεωρεί ότι θα πρέπει να περιληφθεί κωδικοποίηση των διοικητικών κυρώσεων.

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

### **Άρθρο 15 παράγραφος 1γ**

Ο ίδιος συμμετέχων θεωρεί ότι πρέπει να γίνει καθορισμός των περιπτώσεων επιβολής της διοικητικής κύρωσης της προσωρινής ανάκλησης της ειδικής αδειάς.

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

### **Άρθρο 15 παράγραφος 1δ**

Ο ίδιος συμμετέχων κρίνει ότι το διάστημα των 4 μηνών, μετά την παρέλευση του οποίου η ταχυδρομική επιχείρηση στην οποία επιβλήθηκε η διοικητική κύρωση της οριστικής ανάκλησης της ειδικής αδειάς, δύναται να υποβάλει νέα αίτηση εγγραφής στο Μητρώο ταχυδρομικών επιχειρήσεων, είναι πολύ μικρό. Παράλληλα, ο συμμετέχων παρατηρεί ότι δεν αναφέρεται η διαδικασία ελέγχου της θεραπείας των λόγων για τις οποίες επιβλήθηκε η διοικητική κύρωση της προσωρινής ή οριστικής ανάκλησης της ειδικής αδειάς.

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

### **Άρθρο 15 παράγραφος 1ε**

Ο συμμετέχων προτείνει ότι σε περίπτωση παράνομης παροχής υπηρεσιών στον τομέα αποκλειστικών υπηρεσιών, θα πρέπει να επιβάλλεται πρόστιμο ανάλογα με τον Κύκλο Εργασιών της παραβαίνουσας το νόμο επιχείρησης και απόδοσής τους στον ΦΠΚΥ.

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

Ο ίδιος συμμετέχων θεωρεί ότι θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι επιχειρήσεις με Ειδικές Άδειες να ακολουθούν ένα ενιαίο κοστολογικό μοντέλο, να εφαρμόζουν τις

---

---

**ίδιες κοστολογικές αρχές και να έχουν τις ίδιες υποχρεώσεις πληροφόρησης και ελέγχου από την ΕΕΤΤ κατά την παροχή καθολικών ταχυδρομικών υπηρεσιών.**

Η ΕΕΤΤ θεωρεί ότι οι υποχρεώσεις αναφορικά με το κοστολογικό σύστημα από όλες τις επιχειρήσεις με Ειδική Άδεια δεν πρέπει να είναι ενιαίες, αφού θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η θέση του παρόχου στην αγορά (δεσπύζουσα θέση, θέση με σημαντική ισχύ, ΦΠΚΥ κλπ). Σε κάθε περίπτωση το λογιστικό σύστημα των επιχειρήσεων που λειτουργούν υπό καθεστώς Ειδικής Άδειας θα πρέπει να διαχωρίζει επαρκώς τα έσοδα μεταξύ των ταχυδρομικών υπηρεσιών που εμπíπτουν στη Καθολική Υπηρεσία και των λοιπών υπηρεσιών.

### **Άρθρο 16**

**Ένας συμμετέχων αναφέρει ότι για το άρθρο 16 ισχύουν τα ίδια σχόλια που αναφέρονται στο Άρθρο 15, παρ. 5, περί των Τελών Γενικής Άδειας.**

Η ΕΕΤΤ παραπέμπει στην απάντηση που δόθηκε στο συγκεκριμένο θέμα αναφορικά με το προτεινόμενο κανονισμό Γενικών Αδειών Παροχής Ταχυδρομικών Υπηρεσιών.

---

---

## **2.6. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**

Με την επερχόμενη απελευθέρωση της αγοράς ταχυδρομικών υπηρεσιών από την 1η Ιανουαρίου 2013 και με αφορμή τις επικείμενες αλλαγές στο Κανονιστικό Πλαίσιο αδειοδότησης των ταχυδρομικών επιχειρήσεων, η ΕΕΤΤ συμπεριέλαβε στη δημόσια διαβούλευση ερωτήματα αναφορικά με τη στρατηγική ανάπτυξης και εξέλιξης της ελληνικής ταχυδρομικής αγοράς ώστε να λάβει γνώση των απόψεων / θέσεων των ταχυδρομικών επιχειρήσεων. Στη συνέχεια παρατίθενται οι θέσεις των συμμετεχόντων.

### **2.6.1. Καθολική Υπηρεσία**

#### **2.6.1.1. Εύρος Καθολικής Υπηρεσίας**

**Θεωρείτε ότι πιθανή μεταβολή (διεύρυνση ή μείωση) του περιεχομένου της Καθολικής Υπηρεσίας θα βελτιώσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στο κοινό ή / και θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της ταχυδρομικής αγοράς;**

**Ποια από τα πιο κάτω κύρια ταχυδρομικά προϊόντα θεωρείτε ότι θα πρέπει να ανήκουν στην ΚΥ και στα οποία θα πρέπει να εφαρμόζονται ρυθμίσεις ελέγχου τιμολόγησης και ποιότητας και ισχύουν τα όρια του αποκλειστικού τομέα; Αιτιολογήστε τη θέση σας.**

- Αλληλογραφία Α΄ προτεραιότητας
- Αλληλογραφία Β΄ προτεραιότητας
- Ομαδικές Επιστολές (με δ/νση παραλήπτη)
- Εφημερίδες-Περιοδικά
- Express
- Συστημένα
- Απαντητικές επιστολές

**Τι πιστεύετε ότι πρέπει να ισχύει για τα αντίστοιχα Διεθνή εξερχόμενα και Διεθνή εισερχόμενα προϊόντα;**

#### **Συμμετέχων 1**

##### ***I. Εύρος της Καθολικής Υπηρεσίας***

Το εύρος της Καθολικής Υπηρεσίας, δεν σχετίζεται μόνο με την επιθυμία κάθε κράτους μέλους να εξασφαλίσει ίσες ευκαιρίες πρόσβασης στις ταχυδρομικές υπηρεσίες, στο πλαίσιο

---

---

και τα όρια που θέτουν οι ταχυδρομικές οδηγίες αλλά και με μια σειρά τεχνικοοικονομικές παραμέτρους που σχετίζονται με την βιωσιμότητα παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας.

Με δεδομένη τη μικρή «κατανάλωση» αλληλογραφίας στην Ελλάδα που ανέρχεται σε 55 ταχυδρομικά αντικείμενα ανά κάτοικο, δηλαδή 5 περίπου φορές λιγότερα αντικείμενα από τον αντίστοιχο Ευρωπαϊκό Μέσο Όρο και απέχει ακόμα περισσότερο από τις «προηγμένες» ταχυδρομικά χώρες της Ευρώπης (Φινλανδία 412, Σουηδία 334, Γαλλία 321, Νορβηγία 312, Ιταλία 105, Λουξεμβούργο 295, Ολλανδία 326 και Ηνωμένο Βασίλειο 315), η διατήρηση στην Καθολική Υπηρεσία όλων των κατηγοριών ταχυδρομικών αντικειμένων που προβλέπεται και σήμερα, συμπεριλαμβανομένης της εισερχόμενης και εξερχόμενης αλληλογραφίας, αποτελεί προϋπόθεση βιωσιμότητάς της.

Συγκεκριμένα, ο όγκος ταχυδρομικών αντικειμένων στην Ελλάδα υπολείπεται εκείνης της ελάχιστης ποσότητας, άνω της οποίας η αύξηση του όγκου οδηγεί και σε αντίστοιχη αύξηση του κόστους. Αντίστροφα, η μείωση των όγκων της αλληλογραφίας που εντάσσεται στην Καθολική Υπηρεσία, οδηγεί μόνο σε οριακή μείωση του κόστους και συνακόλουθα σε σημαντική αύξηση του κόστους ανά αντικείμενο.

Επιπρόσθετα, η διατήρηση όλων των σήμερα προβλεπόμενων κατηγοριών αλληλογραφίας, στην Καθολική Υπηρεσία, εξασφαλίζει μεγαλύτερη βάση χρηματοδότησής της από την ίδια την αγορά, αφού, σύμφωνα με την 3η Ταχυδρομικής Οδηγία, είναι δυνατόν, εάν υπάρχει έλλειμμα στην παροχή της Καθολικής Υπηρεσίας, λόγω των υποχρεώσεων που αυτή επιβάλλει, όσες ταχυδρομικές επιχειρήσεις παρέχουν υπηρεσίες που μπορεί κατά κάποιο μέρος τους να θεωρηθούν υποκατάστατα της Καθολικής Υπηρεσίας, να προβλεφθεί η οικονομική τους συνεισφορά στο έλλειμμα αυτό.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι μια οποιαδήποτε μείωση στο εύρος παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας, θα έχει ανεπανόρθωτες επιπτώσεις στη διασφάλιση της βιωσιμότητάς της και θα δημιουργήσει ένα σημαντικό κόστος στο δημόσιο προϋπολογισμό, αν το κόστος αυτό απαιτηθεί να καλυφθεί μέσω κρατικής χρηματοδότησης.

Σε κάθε περίπτωση, δεν μπορεί να υλοποιηθεί οποιαδήποτε μείωση του εύρους της Καθολικής Υπηρεσίας, ως απόφαση επί της αρχής, χωρίς να γίνει εμπεριστατωμένη μελέτη και ανάλυση των πραγματικών στοιχείων, να εξετασθούν οι οδηγοί κόστους της παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας στην Ελλάδα, με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της (γεωγραφική δομή, πυκνότητα, συγκέντρωση και τυπολογία αλληλογραφίας, οικονομικό περιβάλλον, υποδομές μεταφορών κλπ), να έχει καθορισθεί η στρατηγική για την ανάπτυξη των ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα, οι όροι αδειοδότησης, οι κανόνες πρόσβασης στο δίκτυο του Φορέα Παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας, αν προβλεφθεί κάτι τέτοιο και ο μηχανισμός

---

---

χρηματοδότησης του ελλείμματος της Καθολικής Υπηρεσίας, στο πλαίσιο που ορίζει η Τρίτη ταχυδρομική οδηγία.

Αντίθετα σε μια εποχή όπου οι απαιτήσεις των μεμονωμένων χρηστών αλλά και των επιχειρήσεων συνεχώς αυξάνουν, νέες υπηρεσίες θα μπορούσαν να περιληφθούν στην καθολική υπηρεσία και ιδίως αυτές που στηρίζονται στην πρόοδο της τεχνολογίας όπως για παράδειγμα η δημιουργία βάσης δεδομένων με τις διευθύνσεις όλων των χρηστών σύμφωνα και με το πνεύμα της 3ης ταχυδρομικής οδηγίας. Μια τέτοια προοπτική θα συνέβαλε στην ανάπτυξη του όγκου της αλληλογραφίας και την ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων και θα συντελούσε στην εδαφική και κοινωνική συνοχή των προβληματικών περιοχών.

## **II. Ποιότητα της Καθολικής Υπηρεσίας**

Στην 97/67/EK ταχυδρομική οδηγία τέθηκαν οι υποχρεώσεις ποιότητας για την διεθνή αλληλογραφία πρώτης προτεραιότητας όσον αφορά στην ταχύτητα και στην αξιοπιστία: Δείκτης D+3 = 85%, Δείκτης D+5 = 97%

Με την 79293/11.12.2000 ΥΑ ενσωματώθηκαν στο ελληνικό δίκαιο οι αντίστοιχοι στόχοι ποιότητας για την αλληλογραφία Α' προτεραιότητας εσωτερικού, X+1 = 85%, Δείκτης X+3 = 97%.

Στη συνέχεια υιοθετήθηκαν δύο νέες ταχυδρομικές οδηγίες, οι οποίες δεν μετέβαλλαν τους προαναφερόμενους στόχους για την διεθνή αλληλογραφία πρώτης προτεραιότητας. Παρόλα αυτά οι αντίστοιχοι δείκτες ποιότητας στην Ελλάδα έχουν ορισθεί με την 28977/8/11/21.06.2006 ΥΑ σε 87% για το X+1 και 98% για το X+3, χωρίς να έχει προηγηθεί καμία έρευνα ή/και μελέτη που:

- Να λαμβάνει υπόψη τις πραγματικές ανάγκες των χρηστών
- Να υπολογίζει την επιβάρυνση που επιβάλλει στο κόστος παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας η αύξηση των στόχων ποιότητας, λαμβανομένης υπόψη της δύσκολης γεωγραφίας της Ελλάδας, παράμετρος που έχει γίνει αποδεκτή σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και των υφιστάμενων υποδομών οδικής, θαλάσσιας και εναέριας μεταφοράς.

Κατόπιν των ανωτέρω είναι ανάγκη να περιοριστούν άμεσα οι στόχοι ποιότητας για την αλληλογραφία Α προτεραιότητας στο ύψος που προβλέπεται στις ταχυδρομικές οδηγίες για την διεθνή αλληλογραφία Α' προτεραιότητας και να υπάρξει εκ νέου μεταβολή τους αν προκύψει σχετική ανάγκη των χρηστών, συνυπολογιζομένου του πρόσθετου κόστους που κάθε επιπλέον μονάδα ποιότητας προκαλεί, πέραν του βασικού απαιτητού.

## **Συμμετέχων 2**

Ουδέν σχόλιο.

---

---

### **Συμμετέχων 3**

#### ***Επερχόμενη απελευθέρωση της αγοράς ταχυδρομικών υπηρεσιών από την 1η Ιανουαρίου 2013***

Βάσει της Οδηγίας 2008/6/EK (προοίμιο παρ. 31 και άρθρο 3) παρέχεται δικαίωμα στην Ελλάδα (λόγω ιδιαίτερης δύσκολης τοπογραφίας και τεράστιο αριθμό νησιών) στο Λουξεμβούργο (λόγω μικρού πληθυσμού και περιορισμένου γεωγραφικού μεγέθους) και σε άλλα 9 Κράτη Μέλη (κυρίως λόγω της πρόσφατης προσχώρησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση) να αναβάλουν, εάν το επιθυμούν, το αργότερο μέχρι και 31-12-2012 την πλήρη απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς (δηλαδή να εξακολουθήσουν να αναθέτουν κατ' αποκλειστικότητα υπηρεσίες στον φορέα παροχής καθολικής υπηρεσίας). Επίσης, τα εν λόγω Κράτη Μέλη μπορούν να αποφασίσουν να θέσουν νωρίτερα σε εφαρμογή την εν λόγω Οδηγία. Τέλος, τα εν λόγω Κράτη Μέλη πρέπει να επιβεβαιώσουν στην ΕΕ, μέχρι την 27-8-2008, την πρόθεσή τους να κάνουν χρήση της δυνατότητας αναβολής της πλήρους απελευθέρωσης κοινοποιήσουν.

Δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν έχει επιβεβαιώσει μέχρι σήμερα στην ΕΕ την πρόθεσή της να κάνει χρήση της δυνατότητας αναβολής μέχρι 31-12-2012 της πλήρους απελευθέρωσης της ταχυδρομικής αγοράς και δεδομένου ότι παρέχεται η δυνατότητα στην Ελλάδα να επιλέξει την έναρξη της εν λόγω απελευθέρωσης νωρίτερα από την 1-1-2013, και για τους λόγους που αναφέρουμε στη συνέχεια, θεωρούμε ότι η Ελλάδα δεν πρέπει να κάνει χρήση της δυνατότητας αναβολής της πλήρους απελευθέρωσης της ταχυδρομικής αγοράς και να προχωρήσει μαζί με τα άλλα 14 Κράτη Μέλη στην πλήρη απελευθέρωση αρχής γενομένης την 1-1-2011. Οι λόγοι έχουν ως εξής:

- Από την έκδοση της Οδηγίας 2002/39/EK, δηλαδή από τον Ιούνιο 2002, κατέστη ευρέως γνωστή η δεδομένη πρόθεση της ΕΕ περί πλήρους απελευθέρωσης της ταχυδρομικής αγοράς στο 2009. Η περίοδος από τα μέσα 2002 έως το 2009 (δηλαδή μια περίοδος άνω των 6 ετών) είναι σε κάθε περίπτωση υπεραρκετή για να προετοιμασθεί κατάλληλα οποιαδήποτε μονοπωλιακή επιχείρηση ή κρατικό μονοπώλιο για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού στο χώρο όπου δραστηριοποιείται. Περαιτέρω, με την πρόσθετη καθυστέρηση των 2 ετών (μέχρι 1-1-2011) που παρέχεται από την Οδηγία 2008/6/EK για την πλήρη απελευθέρωση, η συνολική περίοδος προετοιμασίας για τον ανταγωνισμό επεκτείνεται στα 8 έτη (από τα μέσα 2002 έως το τέλος 2010), πράγμα που καθιστά πλέον κάθε αιτιολογία για περαιτέρω καθυστέρηση της απελευθέρωσης, πέρα του τέλους 2011 πλασματική και ανεύθυνη ως προς τελικό χρήστη.
-

---

Για τη συγκεκριμένη περίπτωση των ΕΛΤΑ, δεν υπάρχει ουδεμία δικαιολογία, ούτε και αυτή περί ιδιαίτερης τοπογραφίας της Ελλάδος με πολλά νησιά κλπ, που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως εύλογη, όταν έχει ήδη προηγηθεί ειδοποίηση άνω των οκτώ (8) ετών για σχετική προετοιμασία για την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς των ταχυδρομείων. Δεν είναι δυνατόν να νοηθεί ότι τα ΕΛΤΑ δεν διέθετε / διαθέτει τη δυνατότητα να προετοιμαστεί για τον ανταγωνισμό ακόμη και με ειδοποίηση μιας οκταετίας (το αντίστροφο θα άγγιζε τα όρια του κωμικού!), ενώ η αναβολή της απελευθέρωσης πέρα από την 31-12-2010 θα έχει ως αναμφισβήτητο αποτέλεσμα την πλήρη αποδυνάμωση οποιουδήποτε δυνητικού ανταγωνισμού στην Ελλάδα. Κατά συνέπεια η πολιτική μεγιστοποίησης του οφέλους των ΕΛΤΑ με την συντήρησή του ως μονοπωλιακή επιχείρηση μέχρι τέλους 2012, παρατείνει τη στρέβλωση της ομαλής λειτουργίας της αγοράς, η οποία πάντα λειτουργεί εις βάρος του τελικού χρήστη και των φορολογούμενων.

- Έχουν δημοσιευθεί επισήμως, ακόμη και πρόσφατα, από τα ΕΛΤΑ αναφορές για σημαντικές επενδύσεις που αφορούν την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της υποδομής του. Σημαντικό μέρος αυτών των επενδύσεων προέρχονται από τους πόρους του Δημοσίου, δηλαδή από τη φορολόγηση των χρηστών καθώς και των επιχειρήσεων που επιθυμούν σήμερα να ανταγωνιστούν τα ΕΛΤΑ. Αυτό το φαινόμενο αποτελεί στρέβλωση της γενικότερης εγχώριας αγοράς λόγω της έμμεσης επιδότησης ενός κρατικού μονοπωλίου όχι μόνο από τους χρήστες των ταχυδρομικών υπηρεσιών αλλά και από όλους τους άλλους φορολογούμενους που δεν κάνουν χρήση των εν λόγω υπηρεσιών καθώς και από τους δυνητικούς ανταγωνιστές του. Εάν η απελευθέρωση καθυστερήσει για τέσσερα (4) επιπλέον έτη (το 2013 αντί του 2009), τότε η παρούσα στρέβλωση θα διατηρηθεί με αποτέλεσμα να «ενδυναμωθεί» ακόμη περισσότερο το κρατικό μονοπώλιο ενώ οι ενδιαφερόμενοι δυνητικοί ανταγωνιστές των ΕΛΤΑ θα αντιμετωπίσουν ακόμα μεγαλύτερη δυσκολία να εισέλθουν στην αγορά, έχοντας ακόμα λιγότερες πιθανότητες επιβίωσης, αφού θα πρέπει να επενδύσουν πολύ περισσότερα ίδια κεφάλαια για να ανταγωνιστούν την υπερ-υποδομή που θα έχει δομήσει ο κυρίαρχος πάροχος με κεφάλαια και του Δημοσίου (δηλαδή και με κεφάλαια που προήλθαν από φορολόγηση και κατά συνέπεια από έμμεση επιδότηση εκ μέρους τους). Συνεπώς, η 4ετής καθυστέρηση στην απελευθέρωση της αγοράς θα μειώσει το βαθμό του δυνητικού ανταγωνισμού, πράγμα που αντιφάσκει με το βασικό στόχο της ίδιας της απελευθέρωσης, δηλαδή της προώθησης και διατήρησης ενός υγιούς ανταγωνισμού. Ο εθνικός Ρυθμιστής οφείλει, εξ' ορισμού, να διορθώσει κάθε στρέβλωση της αγοράς με άμεση και αποτελεσματική σχετική παρέμβαση.
-

- 
- Η επιπλέον καθυστέρηση της πλήρους απελευθέρωσης μέχρι τέλος 2012, αντί της έναρξης από 1-1-2011, μπορεί να είναι εύλογη για ένα πολύ μικρό Κράτος Μέλος ή για Κράτη Μέλη που προσχώρησαν πρόσφατα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, άλλα δεν αρμόζει στην Ελλάδα και δεν την αναδεικνύει θετικά στο διεθνή χώρο, προπάντων όταν της παρέχεται οκταετή μεταρρυθμιστική περίοδο (από τα μέσα 2002 έως το τέλος 2010) για σχετική προετοιμασία. Τα ΕΛΤΑ θα έχουν, σε κάθε περίπτωση, αρκετό χρόνο μέχρι το τέλος 2010 για να προετοιμασθούν κατάλληλα για την απελευθέρωση της αγοράς ενώ οποιαδήποτε περαιτέρω καθυστέρηση δεν θα ωφελήσει το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας.

Είναι προφανές ότι η μείωση του περιεχομένου της Καθολικής Υπηρεσίας θα βελτιώσει τη ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της ταχυδρομικής αγοράς.

Σε κάθε περίπτωση όλα τα ταχυδρομικά προϊόντα/ υπηρεσίες πρέπει να απελευθερωθούν. Δεν πρέπει να ισχύουν οποιαδήποτε όρια αποκλειστικού τομέα.

Τα ακόλουθα προϊόντα πρέπει να ανήκουν στην ΚΥ, καθότι καλύπτουν τις βασικές ανάγκες κάθε φυσικού προσώπου:

- Αλληλογραφία Α΄ προτεραιότητας
- Αλληλογραφία Β΄ προτεραιότητας - μόνο αυτή που απευθύνεται σε ιδιώτες, όχι σε επιχειρήσεις
- Express
- Συστημένα
- Απαντητικές επιστολές

Επιπλέον, πρέπει και τα Δέματα μέχρι 2 κιλά να ανήκουν στην ΚΥ ώστε να παρέχεται καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών των χρηστών.

Τα ακόλουθα προϊόντα δεν πρέπει να ανήκουν στην ΚΥ, καθότι δεν καλύπτουν τις βασικές ανάγκες κάθε φυσικού προσώπου, αλλά απευθύνονται σε επιχειρήσεις, και ούτως ή άλλως δεν υφίστανται στην πράξη σήμερα καθώς π.χ. οι εφημερίδες και οι μαζικές αποστολές δεν υποστηρίζονται από όλα τα σημεία των ΕΛΤΑ παρά μόνο από τα Κεντρικά σημεία των ΕΛΤΑ:

- Αλληλογραφία Β΄ προτεραιότητας – μόνο αυτή που απευθύνεται σε επιχειρήσεις
- Ομαδικές Επιστολές (με δ/ση παραλήπτη)
- Εφημερίδες-Περιοδικά

Για τα Διεθνή εξερχόμενα πρέπει να ανήκουν στην ΚΥ τα ίδια προϊόντα που αναφέρονται πιο πάνω, ήτοι Αλληλογραφία Α΄ προτεραιότητας, Αλληλογραφία Β΄ προτεραιότητας - μόνο αυτή που απευθύνεται σε ιδιώτες, όχι σε επιχειρήσεις, Express, Συστημένα, Απαντητικές

---

---

επιστολές και Δέματα μέχρι 2 κιλά. Η δυνατότητα παραλαβής τους πρέπει να παρέχεται ανά την ελληνική επικράτεια. Δεν πρέπει να ανήκουν στην ΚΥ τα ακόλουθα: Αλληλογραφία Β΄ προτεραιότητας – μόνο αυτή που απευθύνεται σε επιχειρήσεις, Ομαδικές Επιστολές (με δ/ση παραλήπτη), Εφημερίδες-Περιοδικά.

Τα Διεθνή εισερχόμενα δεν πρέπει να ανήκουν στην ΚΥ καθότι δεν είναι ολοκληρωμένη παροχή υπηρεσίας.

### **2.6.1.2. Χρηματοδότηση της Καθολικής Υπηρεσίας**

**Ποιά θεωρείτε ότι είναι η πλέον αξιόπιστη μέθοδος υπολογισμού ενδεχόμενου κόστους που μπορεί να προκύψει από την υποχρέωση παροχής της ΚΥ;**

**Ποιους τρόπους προτείνετε για τον υπολογισμό και την ποσοτικοποίηση του οφέλους και των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν για τον φορέα που ορίζεται ως πάροχος της ΚΥ;**

**Σε περίπτωση ύπαρξης καθαρού κόστους από την παροχή της Καθολικής Υπηρεσίας, ποιά θεωρείτε ότι είναι η πλέον ενδεδειγμένη εναλλακτική μέθοδος αντιστάθμισης του, σε αντικατάσταση της αποκλειστικής περιοχής που καταργείται με την απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς;**

**Αιτιολογήστε την απάντησή σας συνεκτιμώντας παράγοντες όπως:**

- **κίνητρα βελτίωσης της αποδοτικότητας του ΦΠΚΥ**
- **δίκαιοι όροι ανταγωνισμού**
- **κοινωνική αποδοχή**
- **συμβατότητα με κοινοτική και εθνική νομοθεσία**
- **διαφάνεια**
- **απλότητα ως προς την απαίτηση πληροφόρησης και την εφαρμογή της μεθόδου**
- **δυνατότητα μακροπρόθεσμης διασφάλισης της Καθολικής Υπηρεσίας.**

### **Συμμετέχων 1**

Η εξειδίκευση σε κάθε κράτος μέλος τόσο του υπολογισμού του κόστους της καθολικής υπηρεσίας όσο και της χρηματοδότησής της, αποτελεί κρίσιμο θέμα μείζονος σημασίας και δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί χωρίς εμπεριστατωμένη μελέτη. Συνεπώς η απάντηση στο ερώτημα για το ποια είναι η πλέον αξιόπιστη μέθοδος υπολογισμού ενδεχόμενου κόστους

---

---

που μπορεί να προκύψει από την υποχρέωση παροχής της ΚΥ και ποια είναι η πλέον ενδεδειγμένη εναλλακτική μέθοδος αντιστάθμισης, σε αντικατάσταση του αποκλειστικού τομέα που καταργείται χρήζει ενδελεχούς μελέτης και δεν μπορεί να απαντηθεί βιαστικά και εύκολα, χωρίς ανάλυση, τεκμηρίωση και συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων ή/και των διαφόρων συνδυασμών τους, όσον αφορά στην εφαρμοσιμότητα και στην αποτελεσματικότητά τους και στη συμβατότητά τους με τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επισημαίνεται ότι δεν υπάρχει μια λύση, η οποία να μπορεί να εφαρμοσθεί ενιαία σε όλες τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή εξαρτάται άρρηκτα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε χώρας, όπως περιγράφηκαν στο σημείο 5.1.1 και για το λόγο αυτό μάλιστα, εφαρμοζόμενης της αρχής της επικουρικότητας, στην 3η Ταχυδρομική Οδηγία δίνονται μόνο σχετικές κατευθύνσεις.

Ο καθορισμός του καταλληλότερου μηχανισμού χρηματοδότησης της Καθολικής Υπηρεσίας, απαιτεί για την υλοποίησή του τα ακόλουθα βήματα, τουλάχιστον:

- Καθορισμό της ακριβούς μεθοδολογίας για τον υπολογισμό του κόστους παροχής της καθολικής υπηρεσίας στην Ελλάδα  
(Ενδεικτικά αναφέρονται οι ακόλουθες εναλλακτικές μεθοδολογίες:
  - Net Avoided Cost (NAC) under monopoly
  - Entry Pricing (EP)
  - Profitability Cost
  - NAC under actual competition)
- Υπολογισμό του κόστους παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας στην Ελλάδα.
- Καθορισμό πλαισίου αρχών και κριτηρίων για την επιλογή του καταλληλότερου μηχανισμού χρηματοδότησης σε μία πλήρως απελευθερωμένη αγορά, στην Ελλάδα.
- Επιλογή του καταλληλότερου μηχανισμού χρηματοδότησης της Καθολικής Υπηρεσίας.

Πάντως, με δεδομένο ότι στην Ελλάδα η πλήρης απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς θα γίνει την 01.01.2013, τέσσερα δηλαδή περίπου έτη μετά την πλήρη απελευθέρωση σε Ολλανδία και Γερμανία και δύο έτη μετά την πλήρη απελευθέρωση σε Γαλλία, Ιταλία, Βέλγιο και άλλες χώρες, και ότι βάσει της αρχής της επικουρικότητας, η εξειδίκευση σημαντικότερων θεμάτων του ταχυδρομικού πλαισίου σε κάθε χώρα, όπως η χρηματοδότηση της Καθολικής Υπηρεσίας, επαφίενται να αντιμετωπισθούν από τα κράτη μέλη, θεωρείται ότι θα πρέπει, προ της υιοθέτησης οιασδήποτε σχετικής λύσης, να ληφθεί υπόψη η σχετική Ευρωπαϊκή εμπειρία, όπως τυχόν κριθεί σε κοινοτικό επίπεδο.

---

---

## **Συμμετέχων 2**

Ουδέν σχόλιο.

## **Συμμετέχων 3**

Η λειτουργία μιας αγοράς υπό συνθήκες ελευθέρου ανταγωνισμού προϋποθέτει τη διαφοροποίηση των τιμολογίων του ΦΠΚΥ ανάλογα με το κόστος παροχής ενός προϊόντος/ υπηρεσίας που ανήκει στην ΚΥ. Εάν το Κράτος, για λόγους κοινωνικής πολιτικής, κρίνει ότι πρέπει να υπάρχει μια τιμή οροφής στα τιμολόγια μερικών ή όλων των προϊόντων της ΚΥ, βάσει της οποίας προκύπτει κάποιο καθαρό κόστος στον ΦΠΚΥ, τότε το ίδιο το Κράτος θα πρέπει να αναλάβει τη χρηματοδότησή αυτού του καθαρού κόστους και μόνο για τα σημεία του ΦΠΚΥ (τα καταστήματα) αυξημένου κόστους.

Σε κάθε περίπτωση το κόστος του ΦΠΚΥ πρέπει να είναι το κόστος ενός αποτελεσματικού παρόχου, δηλαδή θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνο το αποτελεσματικό κόστος παροχής της ΚΥ αντί για οποιοδήποτε κόστος προκύψει από τη λειτουργία του ΦΠΚΥ, το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει επιπλέον κόστη λόγω τυχούσας μη αποτελεσματικής λειτουργίας του. Κατά συνέπεια, το αποτελεσματικό κόστος παροχής της ΚΥ θα πρέπει να υπολογίζεται βάσει ενός αξιόπιστου μοντέλου «Bottom-up». Η διαφορά μεταξύ του αποτελεσματικού κόστους παροχής της ΚΥ βάσει του μοντέλου Bottom-up και του αναποτελεσματικού κόστους του ΦΠΚΥ θα πρέπει να απορροφάται από τον ίδιο τον ΦΠΚΥ (δηλαδή από τους μετόχους του).

Θεωρούμε όμως ότι ο υπολογισμός του καθαρού κόστους παροχής της ΚΥ είναι πολύ δύσκολος και ουδέποτε θα είναι ακριβής δεδομένου ότι από τη μία είναι αδύνατον για οποιονδήποτε Ρυθμιστή να επιβεβαιώσει την ακρίβεια των στοιχείων κόστους του αναφέρει ο ΦΠΚΥ (ουδείς ελεγκτικός μηχανισμός δεν δύναται να αναδείξει με ακρίβεια το πραγματικό κόστος ενός ΦΠΚΥ) και από την άλλη είναι αδύνατον να εκτιμηθεί και να ποσοτικοποιηθεί με ακρίβεια το όφελος και τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν για τον ΦΠΚΥ. Η δυσκολία στον υπολογισμό του καθαρού κόστους παροχής της ΚΥ επιδεινώνεται περαιτέρω καθώς τόσο τα στοιχεία κόστους του ΦΠΚΥ όσο και τα οφέλη/ πλεονεκτήματα του ΦΠΚΥ διαφοροποιούνται διαχρονικά όχι μόνο λόγω της προόδου των σχετικών τεχνολογιών αλλά και λόγω της διαχρονικής μεταβολής της συμπεριφοράς των καταναλωτών.

Τονίζεται ότι εάν ληφθεί απόφαση περί άμεσης ή έμμεσης χρηματοδότησης ενός καθαρού κόστους παροχής της ΚΥ από τρίτες ταχυδρομικές επιχειρήσεις, παρά την κατηγορηματική αντίθεσή μας σε μια τέτοια περίπτωση, τότε οι χρηματοδότες επιχειρήσεις θα πρέπει να έχουν και το αναμφισβήτητο δικαίωμα να ελέγχουν, πριν καταβάλουν οποιοδήποτε ποσό χρηματοδότησης, κάθε υπολογισμό του κόστους παροχής της ΚΥ καθώς και να αξιολογούν

---

---

την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του ΦΠΚΥ για επιβεβαίωση ότι θα χρηματοδοτούν μόνο το αποτελεσματικό (efficient) καθαρό κόστος παροχής της ΚΥ.

Για τους λόγους που αναφέρονται πιο πάνω, θεωρούμε ότι η άμεση ή έμμεση χρηματοδότηση εκ μέρους τρίτων ταχυδρομικών επιχειρήσεων ενός πιθανού καθαρού κόστους του ΦΠΚΥ δεν είναι εφικτή. Επιπλέον, όπως αναφέρεται και πιο πάνω στο σχολιασμό σχετικά με την αδικαιολόγητη πιθανή καθυστέρηση της απελευθέρωσης της ελληνικής αγοράς ταχυδρομείων μέχρι το 2013, οι δυνητικοί ανταγωνιστές των ΕΛΤΑ θα έχουν σημαντικό πρόβλημα επιβίωσης, οπότε μία επιπλέον επιβάρυνση για χρηματοδότηση της ΚΥ θα αποτελέσει ένα επαχθές μέτρο που θα επιταχύνει την έξοδό τους από την αγορά. Ήδη τα ΕΛΤΑ έχουν λάβει σημαντικά ποσά από το Κράτος (μέσω αυξήσεων του μετοχικού κεφαλαίου και επιδοτήσεων) για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του ενόψει της απελευθέρωσης. Αυτά τα ποσά, μαζί με την πιθανή παράταση μέχρι το 2013, πρέπει να θεωρηθούν αρκετά και οριστικά.

---

---

## 2.6.2. Δημόσιο Ταχυδρομικό Δίκτυο

### 2.6.2.1. Πρόσβαση στο Δίκτυο

Σε ποια στοιχεία και λειτουργίες του ΔΤΔ θεωρείτε ότι θα πρέπει να υπάρχει ρύθμιση της πρόσβασης άλλων παρόχων;

Ποιες θεωρείτε ως ελάχιστες απαιτήσεις πυκνότητας/διασποράς των σημείων πρόσβασης του ΔΤΔ;

Εφόσον διασφαλίζεται η παροχή της ΚΥ, θα βλέπατε ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις από τη υιοθέτηση πιο ευέλικτων μοντέλων λειτουργίας του ΔΤΔ, πέραν των ιδιόκτητων καταστημάτων του ΦΠΚΥ, όπως πρακτορείων / franchise / shop-in-a-shop / κινητές ταχυδρομικές θυρίδες / αυτόματοι πωλητές γραμματοσήμων (τύπου ΑΤΜ) / κλπ.

Πως θεωρείτε ότι οι ταχυδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να εκμεταλλευτούν καλύτερα την πρόσβασή τους στο Δημόσιο Ταχυδρομικό Δίκτυο;

Κρίνετε σκόπιμη τη θέσπιση μέτρων και κινήτρων για τη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων από τους ταχυδρομικούς παρόχους; Αναφέρατε σχετικές προτάσεις.

### Συμμετέχων 1

#### ***I. Στοιχεία και Λειτουργίες Πρόσβασης άλλων Παρόχων στο Δίκτυο του ΦΠΚΥ***

Η πρόσβαση στο ταχυδρομικό δίκτυο του Φορέα Παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας (και όχι στο δημόσιο ταχυδρομικό δίκτυο, όπως λανθασμένα αναφέρεται στο κείμενο της διαβούλευσης), αποτελεί ένα ακόμα από τα πιο κρίσιμα θέματα που πρέπει να αντιμετωπισθούν κατά την ενσωμάτωση της 3ης Ταχυδρομικής Οδηγίας στο Ελληνικό Δίκαιο και συνδέεται άμεσα με την χρηματοδότηση της Καθολικής Υπηρεσίας.

Παρά το γεγονός ότι, με την πρώτη προσέγγιση, η πρόσβαση στο δίκτυο του Φορέα Παροχής της Καθολικής Ταχυδρομικής Υπηρεσίας, παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα, ιδιαίτερα όσον αφορά στην βέλτιστη αξιοποίηση, λόγω συνεργιών, των υποδομών του Φορέα, υπάρχουν μια σειρά ερωτημάτων που πρέπει να απαντηθούν και ζητημάτων που πρέπει να αντιμετωπισθούν πριν την πρακτική εφαρμογή της.

Συγκεκριμένα, πρόσβαση στο δίκτυο του ΦΠΚΥ, σημαίνει πρόσβαση σε κάποιο από τα στάδια της παραγωγικής αλυσίδας, εξαιρουμένης της διανομής (last mile, όπως συνηθίζεται να αποκαλείται σε ταχυδρομικούς όρους), όπου πρακτικά είναι ανεφάρμοστη, αφού αυτό θα σήμαινε κατάθεση της αλληλογραφίας απευθείας στους ταχυδρόμους, γεγονός που δεν

---

---

μπορεί να τεκμηριωθεί μέσω οιασδήποτε τεχνοοικονομικής ανάλυσης και ελέγχου εφαρμοσιμότητας.

Επιπρόσθετα, ενώ στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η ανάπτυξη του ανταγωνισμού στην ταχυδρομική αγορά, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και τον έλεγχο των τιμών, προς όφελος των χρηστών, ιδιωτών και επιχειρήσεων, αυτά στην περίπτωση της πρόσβασης στο δίκτυο του ΦΠΚΥ, αναμένονται να επιτευχθούν, κατά μεγάλο μέρος, μέσω του υφιστάμενων υποδομών, διαδικασιών και προσωπικού του ΦΠΚΥ. Η επιλογή της πρόσβασης στο δίκτυο του ΦΠΚΥ, εκτός της πρόδηλης προαναφερόμενης λογικής ανακολουθίας που εμπεριέχει, δεν οδηγεί σε επενδύσεις στον ταχυδρομικό κλάδο ούτε σε αύξηση της απασχόλησης ούτε σε βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ούτε σε παροχή νέων προϊόντων.

Τέτοια παραδείγματα υπάρχουν τόσο από τον ταχυδρομικό κλάδο, όπου εφαρμόστηκε, πχ Ηνωμένο Βασίλειο είτε από την ελληνική αγορά των τηλεπικοινωνιών, όπου πραγματική ανάπτυξη των παρόχων σταθερής τηλεφωνίας και internet επήλθε όταν άρχισαν να επενδύουν στην ανάπτυξη δικών τους δικτύων.

Σε κάθε περίπτωση, η πρόσβαση στο δίκτυο του ΦΠΚΥ, είναι αντικείμενο σοβαρής μελέτης, πριν την εφαρμογή της, ιδιαίτερα όσον αφορά τους όρους πρόσβασης και την σχετική τιμολόγηση, αφού χαμηλές τιμές τιμολόγησης, αποτρέπουν την δημιουργία υποδομών με επενδύσεις σε νέα συστήματα και τεχνολογίες, δεν δίνουν τη δυνατότητα σχεδιασμού και προσφοράς νέων υπηρεσιών και δεν αναπτύσσουν την αγορά, οδηγώντας σε κανιβαλισμό της, γεγονός που θα αποβεί καταστροφικό για την ταχυδρομική βιομηχανία στην Ελλάδα, με τους πολύ μικρούς όγκους κατά κεφαλή.

## ***II. Ελάχιστες Απαιτήσεις Πυκνότητας/Διασποράς Πρόσβασης στο Δίκτυο του ΦΠΚΥ***

Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν θεσμοθετημένες ελάχιστες απαιτήσεις πυκνότητας / διασποράς πρόσβασης στο δίκτυο του ΦΠΚΥ, πλην της πυκνότητας των γραμματοκιβωτίων περισυλλογής, αντίθετα με ό,τι συμβαίνει σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες, παρά το γεγονός ότι αυτές οι απαιτήσεις έχουν επιβληθεί de facto και ταυτίζονται με το υφιστάμενο ιδιόκτητο δίκτυο του ΕΛΤΑ με αποτέλεσμα οποιαδήποτε μεταβολή ή απόπειρα μεταβολής του, να προκαλεί μεγάλες αντιδράσεις, αφού η παρουσία του ταχυδρομείου θεωρείται κερτημένο των τοπικών κοινωνιών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι όλες οι προηγμένες χώρες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδιαίτερα αυτές που πρωτοστατούν για την απελευθέρωση της ταχυδρομικής αγοράς, έχουν συγκεκριμένες, θεσμοθετημένες, απαιτήσεις πυκνότητας / διασποράς πρόσβασης στο δίκτυο του ΦΠΚΥ. Συγκεκριμένα,

---

- 
- Στη Γερμανία, υπάρχει υποχρέωση διατήρησης τουλάχιστον 12.000 καταστημάτων, εκ των οποίων τα 5000 θα πρέπει να διαχειρίζονται από το DPAG (προσωπικό του ΦΠΚΥ). Απαιτείται τουλάχιστον ένα κατάστημα σε κάθε δήμο με περισσότερους από 2.000 κατοίκους, ενώ σε δήμους με περισσότερους από 4.000 κατοίκους, τα καταστήματα δεν θα πρέπει να απέχουν περισσότερο από 2.000 μέτρα από τους πελάτες. Επιπλέον σε κάθε περιφέρεια θα πρέπει να τοποθετείται ένα κατάστημα ανά περιοχή κάθε 80 τχμ. Οι υπόλοιπες περιοχές θα εξυπηρετούνται από κινητές μονάδες ταχυδρομικής εξυπηρέτησης.
  - Στην Ολλανδία, σε κατοικημένες περιοχές με πληθυσμό μεγαλύτερο των 5.000 κατοίκων θα πρέπει να υπάρχει ταχυδρομικό κατάστημα σε ακτίνα 5.000 μέτρων. Εάν ο αριθμός των κατοίκων υπερβαίνει τους 50.000 θα πρέπει να υπάρξει ένα επιπλέον κατάστημα ταχυδρομικής εξυπηρέτησης για κάθε 50.000 κατοίκους.
  - Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το ταχυδρομικό δίκτυο θα πρέπει να καλύπτει το 95% των χρηστών, ενώ σε κάθε περιοχή οι χρήστες δεν θα πρέπει να απέχουν περισσότερο από 5.000 μέτρα από το σημείο πρόσβασης για την παραλαβή ογκωδών ταχυδρομικών αντικειμένων και συστημένης αλληλογραφίας και να μην απέχουν περισσότερο από 10.000 μέτρα από τα σημεία πρόσβασης γενικότερα.

Η θεσμοθέτηση ελάχιστων απαιτήσεων πυκνότητας / διασποράς πρόσβασης στο δίκτυο του ΦΠΚΥ στην Ελλάδα, είναι απαραίτητο να γίνει το ταχύτερο δυνατόν, ενόψει μάλιστα του υπολογισμού του κόστους παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις που θα θεσμοθετηθούν δεν θα πρέπει να απέχουν από τα σημερινά επίπεδα πρόσβασης στο ταχυδρομικό δίκτυο και να υπακούουν σε βασικές αρχές και κριτήρια, όπως:

- Ως προς τη διασπορά, να ακολουθούν τη διοικητική δομή της χώρας, π.χ. τουλάχιστον ένα ταχυδρομικό κατάστημα ανά Δήμο, το 95% των χρηστών να μην απέχει πλέον των χ χιλιομέτρων από τα σημεία πρόσβασης του ταχυδρομικού δικτύου και το χχ% των χρηστών να έχει πρόσβαση στο ταχυδρομικό δίκτυο, έστω μέσω κινητών ταχυδρομικών θυρίδων-αγροτικών διανομών.
- Ως προς την πυκνότητα, να εξασφαλίζεται η ύπαρξη ενός καταστήματος π.χ. για πόλεις άνω των χχ.000 κατοίκων, για κάθε χχ.000 κατοίκους

Οι τελικές ελάχιστες απαιτήσεις πυκνότητας / διασποράς πρόσβασης στο δίκτυο του ΦΠΚΥ, σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να ικανοποιούν τις ανάγκες της κοινωνίας και της οικονομίας και να μην υπολείπονται από το σημερινό επίπεδο πρόσβασης, όπως έχει διαμορφωθεί στην πράξη.

---

---

### **III. Ενδεχόμενες επιπτώσεις από την υιοθέτηση ευέλικτων μοντέλων λειτουργίας του δικτύου του ΦΠΚΥ.**

Είναι κοινή πρακτική στα ταχυδρομεία παγκοσμίως να αναπτύσσουν το δίκτυο των ταχυδρομικών καταστημάτων του συνδυάζοντας το ιδιόκτητο δίκτυό τους με πρακτορεία, franchise, κινητές ταχυδρομικές θυρίδες-αγροτικούς ταχυδρόμους κλπ.

Η εμπειρία έχει δείξει ότι στις αγροτικές και ημιαστικές περιοχές, η πρόσβαση στο ταχυδρομικό δίκτυο του ΦΠΚΥ, μπορεί να εξασφαλισθεί μέσω κινητών ταχυδρομικών θυρίδων-αγροτικών διανομένων και πρακτορείων, ενώ σε μικρές πόλεις τα franchise αποτελούν μια ενδεχόμενη λύση.

Παρόλα αυτά, για να διασφαλιστεί η παροχή της καθολικής υπηρεσίας στο διηνεκές, πέραν της τεχνικοοικονομικής ικανότητας του ΦΠΚΥ να παρέχει την Καθολική Υπηρεσία, απαιτούνται επιπρόσθετες εγγυήσεις, αντίστοιχες των επιπτώσεων που θα έχει για την οικονομία και την κοινωνία η διαταραχή της ομαλής παροχής της Καθολικής Υπηρεσίας. Μια μορφή μη οικονομικής εγγύησης για την αξιοπιστία του ΦΠΚΥ, θα μπορούσε να είναι η υποχρέωση του να διατηρεί ένα ελάχιστο δίκτυο ταχυδρομικών καταστημάτων, τα οποία θα λειτουργούν με προσωπικό του ΦΠΚΥ, που θα καλύπτει πχ, την απαιτούμενη ελάχιστη διασπορά του ταχυδρομικού δικτύου, κατά το μέρος που αφορά τη διοικητική δομή της χώρας, εναλλακτικά προς οικονομικές εγγυήσεις που θα μπορούσαν να φθάνουν στο ύψος των ετήσιων εσόδων από την παροχή της Καθολικής Υπηρεσίας.

### **IV. Θέσπιση μέτρων και κινήτρων για τη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων.**

Τα ταχυδρομεία δεν αποτελούν οχλούσα βιομηχανία. Μία φάση όμως της παραγωγικής τους διαδικασίας, η οδική μεταφορά, αποτελεί ένα σημείο όπου μπορούν να γίνουν συγκεκριμένες παρεμβάσεις για χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μέσων, όπως πχ η ένταξη της αντικατάστασης του στόλου οχημάτων με συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα (ΕΣΠΑ).

#### **Συμμετέχων 2**

Ουδέν σχόλιο

#### **Συμμετέχων 3**

Πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα διανομής εκ μέρους των ΕΛΤΑ των ταχυδρομικών αντικειμένων τρίτων ταχυδρομικών επιχειρήσεων. Η παράδοση των ταχυδρομικών αντικειμένων στα ΕΛΤΑ, για σχετική διανομή, πρέπει να είναι δυνατή σε οποιοδήποτε σημείο του Δικτύου των ΕΛΤΑ. Επιπλέον τα ΕΛΤΑ θα πρέπει να έχουν υποχρέωση διανομής των

---

---

ταχυδρομικών αντικειμένων (τρίτων ταχυδρομικών επιχειρήσεων) που ανήκουν στην ΚΥ (όπως αναφέρεται πιο πάνω) σε όλες τις κατοικημένες περιοχές της Ελλάδας.

Τα ΕΛΤΑ θα αναλαμβάνουν τη διανομή ταχυδρομικών αντικειμένων τρίτων ταχυδρομικών επιχειρήσεων με χρέωση σχετικών χονδρικών τιμολογίων που θα είναι κοστοστρεφή βάσει του αποτελεσματικού κόστους των ΕΛΤΑ (efficient cost-oriented tariffs). Τα τιμολόγια θα υπολογίζονται βάσει ενός αξιόπιστου μοντέλου Bottom-up, για να λαμβάνεται υπόψη το κόστος που θα προέκυπτε από μια αποτελεσματική (efficient) λειτουργία των ΕΛΤΑ.

Για να διευκολυνθεί η παράδοση των ταχυδρομικών αντικειμένων τρίτων ταχυδρομικών επιχειρήσεων σε οποιοδήποτε σημείο του Δικτύου των ΕΛΤΑ και να απλοποιηθεί η τιμολόγηση της υπηρεσίας διανομής εκ μέρους των ΕΛΤΑ, και με δεδομένο ότι το κόστος διανομής άπτεται κατά κύριο λόγο της χιλιομετρικής απόστασης, προτείνεται ο προσδιορισμός Ζωνών Προορισμού Διανομής ως ακολούθως:

- Ζώνη 1 – Εντός Νομού (δηλαδή παράδοση σε οποιοδήποτε σημείο του Δικτύου των ΕΛΤΑ σε Πόλη και διανομή εντός της ίδιας Πόλης ή εντός του ιδίου Νομού)
- Ζώνη 2 – Προς Χερσαίους προορισμούς (δηλαδή παράδοση σε οποιοδήποτε σημείο του Δικτύου των ΕΛΤΑ σε Πόλη και Διανομή σε Χερσαίους προορισμούς)
- Ζώνη 3 – Προς Νησιωτικούς προορισμούς (δηλαδή παράδοση σε οποιοδήποτε σημείο του Δικτύου των ΕΛΤΑ σε Πόλη και Διανομή σε Νησιωτικούς προορισμούς)
- Ζώνη 4 – Προς Απομακρυσμένες περιοχές (δηλαδή παράδοση σε οποιοδήποτε σημείο του Δικτύου των ΕΛΤΑ σε Πόλη και Διανομή σε Απομακρυσμένες περιοχές πλέον των 20 χιλιομέτρων από την πόλη)

Τονίζεται ότι η τιμολόγηση χονδρικής εκ μέρους των ΕΛΤΑ πρέπει να εφαρμόζεται επί ίσοις όροις προς όλες τις τρίτες ταχυδρομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων και των θυγατρικών επιχειρήσεων των ΕΛΤΑ. Για παράδειγμα, τα ΕΛΤΑ θα πρέπει να χρεώνουν το ίδιο τέλος για τις ίδιες υπηρεσίες τόσο τις ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές όσο και οποιαδήποτε τρίτη ταχυδρομική επιχείρηση, καθώς και να παρέχουν τις ίδιες δυνατότητες σε όλους.

Δεν είμαστε σε θέση να προβλέψουμε προς το παρόν τυχόν αρνητικές επιπτώσεις.

Με την εφαρμογή παροχής χονδρικών υπηρεσιών εκ μέρους των ΕΛΤΑ τύπου LLU, δηλαδή αποδεσμοποίηση του δικτύου και δυνατότητα χρήσης επιμέρους τμημάτων όπως ο τοπικός βρόγχος (last mile) για την διανομή αποστολών, όπου θα προκύπτει διαφοροποίηση τιμών εκ μέρους των ΕΛΤΑ προς τρίτες ταχυδρομικές επιχειρήσεις, ανάλογα με το αποτελεσματικό κόστος παροχής της υπηρεσίας από τα ΕΛΤΑ και τη σχετική χιλιομετρική απόσταση, όπως αναφέρεται ανωτέρω με τις προτεινόμενες Ζώνες Προορισμού Διανομής.

---

---

Μείωση των ετήσιων τελών προς ΕΕΤΤ με την αφαίρεση του 50% της επένδυσης σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα ή άλλα καθαρά μέσα μεταφοράς.

#### **2.6.2.2. Συσχέτιση Δημόσιου Ταχυδρομικού Δικτύου με Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.)**

**Θεωρείτε ότι μέσω του Δημόσιου Ταχυδρομικού Δικτύου πρέπει να παρέχονται και Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.); εάν ναι ποιες και υπό ποιές προϋποθέσεις;**

##### **Συμμετέχων 1**

Το ταχυδρομικό δίκτυο του ΦΠΚΥ είναι παραδοσιακά συνυφασμένο παγκοσμίως με την παροχή Υπηρεσιών Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ), συμβάλλοντας έτσι στην κοινωνική και εδαφική συνοχή. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με το νέο κανονιστικό πλαίσιο για τις ΥΓΟΣ, η παροχή ΥΓΟΣ θα πρέπει να γίνει με επίσημη Πράξη του κράτους μέλους.

Τέτοιες υπηρεσίες μπορεί ενδεικτικά να είναι:

- Οι πληρωμές κοινωνικών παροχών και φόρων
- Οι πληρωμές λογαριασμών κοινής ωφέλειας
- Η πρόσβαση σε βασικές τραπεζικές εξυπηρετήσεις πληρωμών και τραπεζικών λογαριασμών και αποταμιεύσεων
- Η έκδοση πιστοποιητικών και δημόσιων εγγράφων (πχ άδειες οδήγησης)
- Η πρόσβαση στο διαδίκτυο

Με δεδομένο ότι η παροχή ΥΓΟΣ είναι ανεξάρτητη από την παροχή της Καθολικής Ταχυδρομικής Υπηρεσίας, τυχόν ανάγκη χρηματοδότησής της μπορεί να ικανοποιηθεί μόνο στην περίπτωση που έχει υπάρξει προηγουμένως σχετική ανάθεση από το κράτος μέλος, με συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις για την παροχή της.

Στο πλαίσιο αυτό μπορεί να είναι θετική η συμβολή της ΕΕΤΤ, μέσω παρέμβασής της για την συμπληρωματική ανάπτυξη των δικτύων το ΦΠΚΥ και των Κέντρων Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) για τη βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων.

##### **Συμμετέχων 2**

Ουδέν σχόλιο.

---

**Συμμετέχων 3**

Ναι, σε άτομα με ειδικές ανάγκες (τυφλοί, ανάπηροι) και σε ειδικές κατηγορίες πολιτών (φοιτητές, φαντάροι) να παρέχεται 10% έκπτωση στο κόστος των υπηρεσιών ταχυδρομείου.

---

---

### 2.6.3. Ανάπτυξη της Ταχυδρομικής Αγοράς

Είναι γεγονός ότι ο διακινούμενος όγκος ταχυδρομικών αντικειμένων ΚΥ στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα μικρός σε σχέση με τα υπόλοιπα κράτη μέλη της ΕΕ (περίπου 60 αντικείμενα/κάτοικο έναντι μ.ο. ΕΕ άνω των 250 αντικειμένων/κάτοικο).

Που θεωρείτε ότι οφείλεται η σημαντική αυτή υστέρηση;

Ποια προϊόντα παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη δυνατότητα ανάπτυξης; (π.χ. διαφημιστικό ταχυδρομείο, ενημερωτικές επιστολές συναλλαγών, νεωτεριστικά προϊόντα όπως υβριδικό ταχυδρομείο, συνέργιες με παρεμφερείς κλάδους κλπ)

Αναφέρατε προτάσεις μέτρων / κινήτρων για την αύξηση του διακινούμενου όγκου, σε σχέση και με τις ενότητες 3.4.1. και 3.4.2. ανωτέρω.

#### Συμμετέχων 1

Το μικρό μέγεθος της ταχυδρομικής αγοράς στην Ελλάδα οφείλεται σε μια σειρά παράγοντες, οι σημαντικότεροι των οποίων είναι εξωγενείς και σχετίζονται με τις συνθήκες της ελληνικής οικονομίας, την κουλτούρα ιδιωτών και επιχειρήσεων και τις προβληματικές υποδομές υποδοχής της αλληλογραφίας:

- Η ιδιωτική αλληλογραφία αντιπροσωπεύει ένα ελάχιστο κλάσμα στο σύνολο της αλληλογραφίας, αφού η κουλτούρα στον ελλαδικό χώρο δεν ευνοεί παραδοσιακά τις γραπτές μορφές ιδιωτικής επικοινωνίας. Η κατάσταση επιδεινώθηκε από την ηλεκτρονική υποκατάσταση (e-mail, sms).
  - Ο όγκος της εταιρικής αλληλογραφίας με τους πελάτες τους (Εταιρίες Κοινής Ωφέλειας, Τράπεζες, Ασφαλιστικές εταιρίες κλπ) είναι μικρότερος σε σχέση με αυτόν άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή δεν υπάρχουν αντίστοιχες θεσμοθετημένες υποχρεώσεις των εταιριών αυτών (πχ υποχρέωση των Τραπεζών για μηνιαία αποστολή κίνησης λογαριασμών). Η μακροχρόνια τάση μάλιστα αυτής της κατηγορίας της αλληλογραφίας είναι αρνητική λόγω της ηλεκτρονικής υποκατάστασης.
  - Ο όγκος του διαφημιστικού ταχυδρομείου, το οποίο αποτελεί ευκαιρία για την αύξηση των ταχυδρομικών όγκων στην Ελλάδα, είναι εξαιρετικά χαμηλός, σε σχέση με της υπόλοιπες χώρες τις δυτικής Ευρώπης λόγω:
  - Έλλειψη κουλτούρας διαφημιστικού ταχυδρομείου στα στελέχη μάρκετινγκ των επιχειρήσεων
-

- 
- Ανυπαρξία εργαλείων CRM και ενημερωμένων βάσεων δεδομένων πελατών, στις περισσότερες ελληνικές εταιρίες
  - Άναρχη οικιστική ανάπτυξη με αποτέλεσμα την έλλειψη οδαρίθμησης σε αναπτυσσόμενες περιοχές
  - Ανυπαρξία ή μη τυποποίηση γραμματοκιβωτίων ή αδυναμία πρόσβασης των ταχυδρόμων σε αυτά
  - Χαμηλού κόστους διαφημιστική επικοινωνία σε τηλεόραση και ραδιόφωνο

## **Συμμετέχων 2**

*(Ο συμμετέχων απάντησε με ένα γενικό κείμενο το οποίο δεν αποδόθηκε σε κάποια συγκεκριμένη ερώτηση της παραγράφου 5. Στρατηγική Ανάπτυξης της Ελληνικής Ταχυδρομικής Αγοράς. Το περιεχόμενο της απάντησης όμως είναι παρεμφερές με την ερώτηση 5.3. οπότε και εντάσσεται σε αυτήν από την ΕΕΤΤ)*

Διεθνώς παρατηρείται μια τάση υποκατάστασης των ταχυδρομικών υπηρεσιών του απλού επιστολικού ταχυδρομείου από αντίστοιχης μορφής τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες, ενώ εμφανίζεται αύξηση της κίνησης των ταχυδρομικών υπηρεσιών των business parcels και των ταχυμεταφορών.

Βάσει μελετών της ΕΕΤΤ, η Ελληνική Ταχυδρομική Αγορά παρουσιάζει αύξηση κατά 6,3 % (2005-06), με την καθολική υπηρεσία να καταλαμβάνει το μεγαλύτερο όγκο στην ελληνική ταχυδρομική αγορά (93,8%) και το υπόλοιπο ποσοστό να αντιστοιχεί στην αγορά ταχυμεταφορών. Την περίοδο 2000-2006, ο μέσος ρυθμός αύξησης του όγκου της αγοράς διαμορφώνεται σε 3,1 % για τις καθολικές υπηρεσίες και 155% για τις ταχυμεταφορές.

Τα παραπάνω στοιχεία δημιουργούν ένα κλίμα «ευεξίας» στην αγορά των ταχυμεταφορών, γεγονός που αποδεικνύεται από τον διαρκώς αυξανόμενο αριθμό αδειοδοτούμενων με Γενική Άδεια ταχυδρομικών επιχειρήσεων.

Σημαντικές ευκαιρίες για ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς και μάλιστα αυτής των ταχυμεταφορών θεωρούνται η είσοδος σε δραστηριότητες των αναπτυσσόμενων τομέων των Logistics και του Ηλεκτρονικού Εμπορίου, καθώς και η επέκταση των δραστηριοτήτων των ταχυδρομικών επιχειρήσεων σε όμορες χώρες.

Ο κλάδος των Logistics στην Ελλάδα είναι κυρίως ανεπτυγμένος μόνον υπό μορφή διανομών κυρίως καταναλωτικών Προϊόντων στη βάση χονδρικών πωλήσεων και δεν έχει αναπτυχθεί καθόλου στον τομέα προώθησης προϊόντων μέσω τρίτων εξειδικευμένων επιχειρήσεων, που να διαθέτουν Πολύ υψηλό επίπεδο διαχείρισης, ταχύτητα στην παράδοση, δυνατότητα διακίνησης και διαχείρισης τεράστιου πλήθους υλικών.

---

---

Το Ηλεκτρονικό Εμπόριο Και οι ηλεκτρονικές συναλλαγές γενικότερα δεν έχουν ακόμα ιδιαίτερα μεγάλη αποδοχή στον ελληνικό επιχειρησιακό χώρο. Παρά το γεγονός ότι το 2006 η Ελλάδα παρουσίασε τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση παγκοσμίως (225%) σε αριθμό ευρυζωνικών ζωνών, η χαμηλή ευρυζωνική διείσδυση της χώρας (33%) έναντι του 157% της μέσης ευρυζωνικής διείσδυσης στην Ε.Ε.

Η επεκτεινόμενη χρήση του Internet με παράλληλη ανάπτυξη του e-commerce και η διείσδυση στο χώρο των Logistics δημιουργεί το κατάλληλο υπόβαθρο για περαιτέρω ανάπτυξη της Ελληνικής Ταχυδρομικής Αγοράς.

Κρίσιμοι παράγοντες για πραγματική ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς με επέκταση στους προαναφερόμενους τομείς αποτελούν:

- Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών
- Οι επενδύσεις σε σύγχρονες υποδομές πληροφορικής
- Η απασχόληση εξειδικευμένου προσωπικού

### **Συμμετέχων 3**

Προφανώς η υστέρηση οφείλεται στο ότι το καθεστώς μονοπωλίου στην Ελλάδα δεν παρέχει υπηρεσίες ποιότητας για να παροτρύνει σχετικά τους χρήστες. Τα συγκεκριμένα στατιστικά στοιχεία σύγκρισης επιβεβαιώνουν ότι ο ανταγωνισμός στην Ελλάδα πρέπει να ξεκινήσει το γρηγορότερο δυνατόν και ότι εάν η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς καθυστερήσει για επιπλέον δύο έτη σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη των 15 τότε η παρούσα υστέρηση θα αυξηθεί εκθετικά εις βάρος της ελληνικής κοινωνίας.

Διαφημιστικό ταχυδρομείο, ενημερωτικές επιστολές κλπ

Τα ακόλουθα μέτρα θα διασφαλίσουν τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ των ταχυδρομικών επιχειρήσεων με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους παροχής των προϊόντων / υπηρεσιών τους και κατά συνέπεια την αύξηση του σχετικού όγκου:

- Κατάργηση των απευθείας αναθέσεων έργων ταχυδρομικών υπηρεσιών στα ΕΛΤΑ, χωρίς διενέργεια δημόσιου διαγωνισμού. Σήμερα παρατηρείται ότι διάφοροι φορείς (κυρίως οι δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμοί) προβαίνουν σε κατευθείαν ανάθεση των ταχυδρομικών τους έργων και αλληλογραφίας στα ΕΛΤΑ. Οι αναθέσεις αυτές προκύπτουν είτε από ελλιπή ενημέρωση (άγνοια) είτε από πίεση των ΕΛΤΑ με σχετικές ενστάσεις.
  - Κατάργηση της άνισης μεταχείρισης υπέρ των ΕΛΤΑ, λόγω της απαλλαγής τους από το ΦΠΑ, έναντι των άλλων ταχυδρομικών επιχειρήσεων και εταιρειών ταχυμεταφορών. Σήμερα τα ΕΛΤΑ, σε αντίθεση με τις εταιρείες ταχυμεταφορών, απαλλάσσονται για όλες
-

---

τις αποστολές απλού ταχυδρομείου και δεν επιβαρύνονται με ΦΠΑ. Το ίδιο πρόβλημα προκύπτει και στη σύγκριση υπηρεσιών απλού ταχυδρομείου (που εξαιρούνται από τον ΦΠΑ) σε σχέση με τις υπηρεσίες ταχυμεταφορών (που δεν εξαιρούνται από τον ΦΠΑ). Το αποτέλεσμα είναι μεγάλες κατηγορίες χρηστών που αποτελούν μεγάλο μερίδιο της σχετικής αγοράς (Τράπεζες, Δικηγόροι, Ασφαλιστικές εταιρείες και Πελάτες με μεγάλο όγκο αλληλογραφίας απλού ταχυδρομείου) να στρέφονται προς τα προϊόντα/ υπηρεσίες των ΕΛΤΑ. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι τα ΕΛΤΑ έχουν προνομιακή μεταχείριση έναντι των ανταγωνιστών τους όσον αφορά τις απελευθερωμένες υπηρεσίες απλού ταχυδρομείου και ταχυμεταφορών κατά περίπου το ποσοστό του ΦΠΑ (19%). Το Κράτος πρέπει να λάβει μέτρα για την εξομάλυνση της ανωτέρω άνισης μεταχείρισης είτε με το να εξαιρέσει όλες τις ταχυδρομικές υπηρεσίες συμπεριλαμβανομένων των ταχυμεταφορών από τον ΦΠΑ είτε με το να άρει την εξαίρεση από τον ΦΠΑ των υπηρεσιών ταχυδρομείου των ΕΛΤΑ.

- Κατάργηση της άνισης μεταχείρισης υπέρ των ΕΛΤΑ αναφορικά με μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούν τα ΕΛΤΑ. Τα ΕΛΤΑ σε αντίθεση με τις υπόλοιπες εταιρείες οι οποίες παρέχουν ταχυδρομικές υπηρεσίες εκδίδουν άδειες για ΦΙΧ ανεξαρτήτως βάρους. Αυτό αποτελεί άνιση μεταχείριση με δεδομένο ότι η αγορά των μεταφορών για ΦΙΧ για τις υπόλοιπες εταιρείες περιορίζεται στους 4 τόνους. Οι εταιρείες ταχυμεταφορών για την μεταφορά μεγάλων φορτίων (άνω των 4 τόνων) είναι υποχρεωμένες σε αντίθεση με τα ΕΛΤΑ να μισθώνουν ΦΔΧ τα οποία λόγω του καθεστώτος της κλειστής αγοράς και του σχετικά υψηλού κόστους απόκτησης αδειών ΦΔΧ δημιουργούν υψηλότερο κόστος από αυτό που έχουν τα ΕΛΤΑ με τα δικά τους ΦΙΧ ανεξαρτήτως βάρους. Για την εξομάλυνση της ανωτέρω άνισης μεταχείρισης, το Κράτος πρέπει να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα ώστε να εξασφαλίσει την ίση μεταχείριση όλων των παρόχων ταχυδρομικών υπηρεσιών είτε με το να δώσει τη δυνατότητα αυτή σε όλες τις εταιρείες ταχυδρομικών υπηρεσιών είτε με το να άρει τη δυνατότητα στα ΕΛΤΑ να έχουν άδειες ΦΙΧ άνω των 4 τόνων.
-

---

#### 2.6.4. Κωδικοποίηση Ταχυδρομικών Υπηρεσιών

Ο επαναπροσδιορισμός και η κωδικοποίηση των προσφερόμενων ταχυδρομικών προϊόντων ή υπηρεσιών, από το σύνολο των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ταχυδρομική αγορά, προκύπτει από την ανάγκη για: ενίσχυση της ενημέρωσης και προστασίας του καταναλωτή, αποσαφήνιση “γκρίζων” περιοχών και συμπλήρωση και επανεξέταση ορισμών για υπηρεσίες που είτε είναι νέες είτε δεν είχαν ποτέ οριστεί.

Ένα ενδεικτικό μοντέλο κωδικοποίησης αποτελείται από τις παρακάτω διακρίσεις:

- Ταχυδρομικά αντικείμενα διακινούμενα εντός και εκτός συνόρων της χώρας
- Είδος του ταχυδρομικού αντικειμένου, ως προς τα βασικά του χαρακτηριστικά (για παράδειγμα Α΄ και Β΄ προτεραιότητας, βιβλία, εφημερίδες, περιοδικά, ταχυδρομικά δέματα, υπηρεσίες ταχυμεταφορών, ομαδικές αποστολές, ανταλλαγή εγγράφων, προετοιμασία εγγράφων και υβριδικό ταχυδρομείο).
- Χρόνος παράδοσης του αντικειμένου στον τελικό παραλήπτη (αυθημερόν, σε μία εργάσιμη, εντός τριών ημερών κα σε περισσότερες από τρεις εργάσιμες μέρες)
- Τρόπο εισόδου του αντικειμένου στο ταχυδρομικό δίκτυο
- Συνδυασμένη / αυτόνομη διακίνηση
- Υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, ενδεικτικά συστημένες αποστολές, υπηρεσίες ΕΣΠΕΤΑ, αντικαταβολής, δηλωμένης αξίας, υπηρεσίες express, βεβαιωμένης επίδοσης, χρέωσης παραλήπτη και λοιπές υπηρεσίες.

Θεωρείτε ότι ενδεχόμενη κατηγοριοποίηση και κωδικοποίηση των παρεχόμενων ταχυδρομικών υπηρεσιών βάσει υπηρεσίας, χρόνου παράδοσης και προστιθέμενων υπηρεσιών που προσφέρονται σε συνδυασμό με τη βασική υπηρεσία, θα επηρεάσει σημαντικά τη λειτουργία της ταχυδρομικής αγοράς και προς ποια κατεύθυνση;

Παρακάτω παρατίθενται ενδεικτικοί πίνακες κωδικοποίησης:

---

Κωδικοποίηση Ταχυδρομικών Υπηρεσιών												
Εσωτερικό Εξωτερικό (I / D)	Περιγραφή υπηρεσιών	Επίδοση Επίσδος στο ταχ. δίκτυο	Υπηρεσία συστημένης αποστολής	Υπηρεσία ηλεκτρ. παρακο- λοθήσης ταχ. αντικειμένου	Υπηρεσία αντικαταβολής	Υπηρεσία δηλωμένης αξίας	Υπηρεσία κατεπιγόντος αποστολής	Υπηρεσία βεβατωμένης επίδοσης	Αποστολές με χρέωση παραλήπτη	Λοιπές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας	Υπηρεσία ασφάλισμένης αποστολής	Υπηρεσία επίδοσης σε συγκεκριμένη ώρα
	<b>1</b> Απλές αποστολές											
I   D	1 1 Αλληλογραφία Α' Προτεραιότητας		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	1 2 Αλληλογραφία Β' Προτεραιότητας		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	20 Βιβλία.		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	30 Εφημερίδες - περιοδικά		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	40 Ταχυδρομικό Δέμα		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
	<b>5</b> Ομαδικές Αποστολές											
I   D	5 1 Αλληλογραφία συναλλαγών με διεύθυνση παραλήπτη.		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	5 2 Λοιπές Ομαδικές αποστολές		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	5 3 Διαφημιστικό ταχυδρομείο με διεύθυνση παραλήπτη		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	5 4 Διαφημιστικό ταχυδρομείο χωρίς διεύθυνση παραλήπτη		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
	<b>6</b> Λοιπές ταχυδρομικές υπηρεσίες											
I   D	6 1 Ανταλλαγή εγγράφων		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	6 2 Υβριδικό ταχυδρομείο		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	6 3 Προετοιμασία εγγράφων		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
	<b>7</b> Υπηρεσίες Ταχυμεταφορών											
I   D	7 1 Αλληλογραφία		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	7 2 Δέμα Ταχυμεταφορών		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
I   D	7 3 Λοιπά		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J

I - International  
D - Domestic

- 1 - Αυθημερόν
- 2 - Επίδοση την επόμενη εργάσιμη
- 3 - Επίδοση εντός τριών εργάσιμων
- 4 - Επίδοση σε περισσότερες από τρεις εργάσιμες

- 1 - Παράδοση του αντικειμένου από τον αποστολέα σε σημείο του ταχυδρομικού δικτύου στην περιοχή κατάθεσης
- 2 - Παράδοση του αντικειμένου από τον αποστολέα σε σημείο του ταχυδρομικού δικτύου στην περιοχή επίδοσης
- 3 - Παράδοση του αντικειμένου από ταχυδρομικό πάροχο σε σημείο του ταχυδρομικού δικτύου του ΦΠΚΥ στην περιοχή κατάθεσης
- 4 - Παράδοση του αντικειμένου από ταχυδρομικό πάροχο σε σημείο του ταχυδρομικού δικτύου του ΦΠΚΥ στην περιοχή επίδοσης
- 5 - Παράδοση του αντικειμένου από ταχυδρομικό πάροχο σε σημείο του ταχυδρομικού δικτύου άλλου παρόχου (εκτός ΔΤΔ)

Παραθέτονται στη συνέχεια παραδείγματα χρήσης της ανωτέρω μεθόδου κωδικοποίησης:

- Συστημένη επιστολή Α΄ προτεραιότητας:

Εσωτερικό Εξωτερικό (I / D)	Περιγραφή υπηρεσιών	Επίδοση Εισοδος στο ταχ. δίκτυο	Υπηρεσία συστημένης αποστολής	Υπηρεσία ηλεκτρ. παρακα- λούθησης ταχ. αντικειμένων	Υπηρεσία αντικαταβολής	Υπηρεσία δηλωμένης αξίας	Υπηρεσία κατεπείγοντος αποστολής	Υπηρεσία βεβαιωμένης επίδοσης	Αποστολές με χρέωση παραλήπτη	Λοιπές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας	Υπηρεσία ασφαλισμένης αποστολής	Υπηρεσία επίδοσης σε συγκεκριμένη ώρα
I	1 Απλές αποστολές	1 3 4		B	C	D	E	F	G	H	I	J
<input checked="" type="radio"/>	Αλληλογραφία Α΄ Προτεραιότητας	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**D/11/2/A**

- Αποστολή δέματος στο εξωτερικό με παράδοση σε περισσότερες από τρεις εργάσιμες ημέρες με χρέωση παραλήπτη:

Εσωτερικό Εξωτερικό (I / D)	Περιγραφή υπηρεσιών	Επίδοση Εισοδος στο ταχ. δίκτυο	Υπηρεσία συστημένης αποστολής	Υπηρεσία ηλεκτρ. παρακα- λούθησης ταχ. αντικειμένων	Υπηρεσία αντικαταβολής	Υπηρεσία δηλωμένης αξίας	Υπηρεσία κατεπείγοντος αποστολής	Υπηρεσία βεβαιωμένης επίδοσης	Αποστολές με χρέωση παραλήπτη	Λοιπές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας	Υπηρεσία ασφαλισμένης αποστολής	Υπηρεσία επίδοσης σε συγκεκριμένη ώρα
D	1 Ταχυδρομικό Δέμα	1 2 3 4	A	B	C	D	E	F	<input checked="" type="radio"/>	H	I	J
<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**I/40/4/G**

- Επιστολή ταχυμεταφοράς με παράδοση αυθημερόν, βεβαιωμένης επίδοσης, και ασφαλισμένη για το ποσό των €500:

Εσωτερικό Εξωτερικό (I / D)	Περιγραφή υπηρεσιών	Επίδοση Εισοδος στο ταχ. δίκτυο	Υπηρεσία συστημένης αποστολής	Υπηρεσία ηλεκτρ. παρακα- λούθησης ταχ. αντικειμένων	Υπηρεσία αντικαταβολής	Υπηρεσία δηλωμένης αξίας	Υπηρεσία κατεπείγοντος αποστολής	Υπηρεσία βεβαιωμένης επίδοσης	Αποστολές με χρέωση παραλήπτη	Λοιπές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας	Υπηρεσία ασφαλισμένης αποστολής	Υπηρεσία επίδοσης σε συγκεκριμένη ώρα
I	7 Υπηρεσίες Ταχυμεταφορών	1 2 3 4	A	B	C	D	E	<input checked="" type="radio"/>	G	H	<input checked="" type="radio"/>	J
<input type="radio"/>	Αλληλογραφία	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

**D/71/1/FI**

- Αποστολή λογαριασμών τραπεζικής με παράδοση του αποστολέα στο κέντρο διανομής του ΕΛΤΑ της περιοχής του:

Εσωτερικό Εξωτερικό (I / D)	Περιγραφή υπηρεσιών	Επίδοση Εισόδος στο ταχ. δίκτυο	Υπηρεσία συστημένης αποστολής	Υπηρεσία ηλεκτρ. παρακο- λούθησης ταχ. αντικειμένου	Υπηρεσία αντικαταβολής	Υπηρεσία δηλωμένης αξίας	Υπηρεσία κατεπείγοντος αποστολής	Υπηρεσία βεβαιωμένης επίδοσης	Αποστολές με χρέωση παραλήπτη	Λοιπές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας	Υπηρεσία ασφαλισμένης αποστολής	Υπηρεσία επίδοσης σε συγκεκριμένη ώρα
I	5 Ομαδικές Αποστολές	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	Αλληλογραφία συναλλαγών με διεύθυνση παραλήπτη.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D/51/1

- Παράδοση βιβλίου 2 κιλών με παράδοση σε πέντε ημέρες και βεβαιωμένη επίδοση:

Εσωτερικό Εξωτερικό (I / D)	Περιγραφή υπηρεσιών	Επίδοση Εισόδος στο ταχ. δίκτυο	Υπηρεσία συστημένης αποστολής	Υπηρεσία ηλεκτρ. παρακο- λούθησης ταχ. αντικειμένου	Υπηρεσία αντικαταβολής	Υπηρεσία δηλωμένης αξίας	Υπηρεσία κατεπείγοντος αποστολής	Υπηρεσία βεβαιωμένης επίδοσης	Αποστολές με χρέωση παραλήπτη	Λοιπές υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας	Υπηρεσία ασφαλισμένης αποστολής	Υπηρεσία επίδοσης σε συγκεκριμένη ώρα
I	Βιβλία.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D/20/4/F

**Συμμετέχων 1**

Ουδέν σχόλιο

**Συμμετέχων 2**

Ουδέν σχόλιο

**Συμμετέχων 3**

Η κωδικοποίηση θα επηρεάσει θετικά τη λειτουργία της ταχυδρομικής αγοράς εάν είναι απλή, ώστε να είναι κατανοητή από τον χρήστη και να καθίσταται ευκόλως συγκρίσιμη η παροχή υπηρεσιών από τις ταχυδρομικές επιχειρήσεις. Το προτεινόμενο σχέδιο φαίνεται αρκετά περίπλοκο για την κατανόησή του από τους χρήστες.

---