



ΑΡ.ΠΡΩΤ.: Α10/0596

ΑΘΗΝΑ, 4 ΜΑΪΟΥ 2017

ΠΡΟΣ:

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ

ΥΠΟΨΗΝ ΑΞΙΟΤΙΜΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

ΚΑΣ ΕΦΗ ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ

**ΘΕΜΑ: ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΟΦΑΕ ΠΕΡΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ
ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΕΝΝΟΜΟΥ ΤΑΞΕΩΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΓΩΓΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

Σε συνέχεια προηγούμενων επιστολών της Ομοσπονδίας μας αλλά και της συναντήσεως που πραγματοποιήθηκε την 16.02.2017 στο Υπουργείο Εργασίας, με το παρόν υπόμνημα θα θέλαμε να συνοψίσουμε τα ζητήματα, των οποίων η επίλυση απαιτεί την άμεση νομοθετική παρέμβαση του Υπουργείου Σας καθώς και ζητήματα που χρήζουν την παρέμβασή σας στα αρμόδια όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πιο συγκεκριμένα:

A. Τροποποίηση της Εθνικής Νομοθεσίας ως προς την υποχρέωση ενημέρωσης του ΕΡΓΑΝΗ σε περίπτωση αλλαγής ωραρίου εργασίας οδηγών φορτηγών οχημάτων δημοσίας χρήσεως.

1. Όπως γνωρίζετε **στο άρθρο 16 του νόμου 2874/2000¹** περιγράφεται λεπτομερώς η υποχρέωση του εργοδότη να υποβάλλει ηλεκτρονικά στο Πληροφοριακό Σύστημα του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας ΟΠΣ-ΣΕΠΕ «ΕΡΓΑΝΗ» (συμπληρώνοντας το σχετικό έντυπο **E3**) **ετήσιο πίνακα του προσωπικού** που απασχολεί καθώς και των προγραμμάτων εργασίας του, στο οποίο θα πρέπει να καταχωρεί μεταξύ άλλων πέραν των ατομικών στοιχείων των εργαζομένων του, τις αποδοχές τους και **το ωράριο εργασίας τους**.

2. Περαιτέρω, όμως **στο άρθρο 55 παράγραφος 1 περ. Α του νόμου 4310/2014**, ο υπεύθυνος εργοδότης από 8.12.2014 οφείλει να καταχωρεί στο πληροφοριακό σύστημα ΕΡΓΑΝΗ (συμπληρώνοντας το έντυπο **E4**) και κάθε **τροποποίηση ή αλλαγή του ωραρίου εργασίας** του προσωπικού του, εφόσον αυτό τροποποιείται σε σχέση με το ωράριο που αναγράφεται στους ετήσιους πίνακες που προβλέπονται στο άρθρο 16 του νόμου 2874/2000 και δη η καταχώρηση αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται την ίδια ημέρα και σε κάθε περίπτωση πριν την ανάληψη υπηρεσίας από τους εργαζόμενους. Η μη τήρηση της υποχρέωσης αυτής συνεπάγεται την επιβολή σε βάρος του εργοδότη των προβλεπόμενων στα άρθρα 24 και 28 του ν. 3996/2011

¹Η σχετική διάταξη του **άρθρου 16** του Νόμου **2874/2000**, όπως έχει τροποποιηθεί, έχει ως εξής: «1. Κάθε εργοδότης υπαγόμενος στις διατάξεις του παρόντος νόμου, υποχρεούται όπως μία φορά το χρόνο και κατά το χρονικό διάστημα από 1^{ης} μέχρι 15 Νοεμβρίου να καταθέτει (με ηλεκτρονική υποβολή), στην αρμόδια υπηρεσία του Σ.ΕΠ.Ε (Επιθεώρηση Εργασίας) Πίνακα με την επωνυμία, το είδος, τον τόπο λειτουργίας και τον ΑΦΜ της επιχείρησης ο οποίος θα περιλαμβάνει τα στοιχεία ενός εκάστου των απασχολούμενων σε αυτήν μισθωτών». Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων και «Ε. τη διάρκεια εργασίας (ώρες έναρξης και λήξης ημερήσιας εργασίας), το διάλειμμα και τις διακοπές εργασίας...».

κυρώσεων. Περαιτέρω, με το άρθρο 55 του νόμου 4310/2014 καταργήθηκε από 8.12.2014 η υποχρέωση τηρήσεως και συμπληρώσεως εκ μέρους του εργοδότη του ειδικού βιβλίου τροποποίησης εργασίας και υπερωριών του άρθρου 14 παρ. 2 του ν. 4225/2014, διατηρουμένης όμως σε κάθε περίπτωση της υποχρεώσεως του (α) να τηρεί το ειδικό βιβλίο υπερωριών που προβλέπει το άρθρο 80 παρ. 1 του νόμου 4144/2013, όπου καταγράφονται υποχρεωτικά οι υπερωρίες και (β) να γνωστοποιεί στο ΕΡΓΑΝΗ εντός του πρώτου δεκαπενθημέρου εκάστου μηνός το σύνολο των νόμιμων υπερωριών που πραγματοποιήθηκαν ανά εργαζόμενο, τον προηγούμενο μήνα.

3. Σύμφωνα με την Αιτιολογική έκθεση του νόμου 4310/2014, με το άρθρο 55 «καθιερώνεται **ψηφιακά** μια ιδιαίτερα απλή διαδικασία αλλαγής ή τροποποίησης του ωραρίου ή της οργάνωσης του χρόνου εργασίας, με την οποία, όμως, διευκολύνεται και βελτιώνεται δραστικά ο έλεγχος της αδήλωτης και ανασφάλιστης εργασίας, **ιδίως στις περιπτώσεις ευέλικτων μορφών απασχόλησης μειωμένου ωραρίου** (μερική εργασία, εκ περιτροπής εργασίας). Το σύστημα ΕΡΓΑΝΗ, αποτελεί το πλέον σύγχρονο σύστημα αποτύπωσης των ροών απασχόλησης στον ιδιωτικό μισθωτό τομέα της οικονομίας, στο οποίο αποτυπώνονται κρίσιμα στοιχεία της αγοράς εργασίας. Πρόκειται για την σε πραγματικό χρόνο απεικόνιση ουσιαστικών δεδομένων της αγοράς εργασίας, παράλληλα δε το σύστημα ΕΡΓΑΝΗ, με τροποποιήσεις όπως η παρούσα, εμπλουτίζεται και βελτιώνεται, με ουσιαστικό στόχο **τόσο την απλούστευση των διαδικασιών και την εξάλειψη των γραφειοκρατικών βαρών των επιχειρήσεων όσο και την υψίστης σημασίας προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων και των ασφαλισμένων».**

4. Στην περίπτωση της επιχειρήσεων που απασχολούν εργαζόμενους στον κλάδο των οδικών μεταφορών, οι ρυθμίσεις του άρθρου 55 του ν 4310/2014 δεν διευκολύνουν καμία από τους σκοπούς θέσπισης της συγκεκριμένης διατάξεως, όπως οι σκοποί αυτοί προσδιορίζονται στην αιτιολογική έκθεση του ν 4310/2014, καθώς με την θέσπιση υποχρέωσης προγενέστερης ενημέρωσης του ΕΡΓΑΝΗ πριν από κάθε τροποποίηση του ωραρίου εργασίας, διαλλειμάτων, **όχι μόνον δεν επιλύεται το ζήτημα της μεγαλύτερης γραφειοκρατικής επιβάρυνσης αλλά το πρώτον δημιουργούνται μεγαλύτερα διοικητικά κόστη στις μικρομεσαίες και μικρές επιχειρήσεις,** που είναι κατά κύριο λόγο οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις οδικές μεταφορές στην Ελλάδα.

Κι αυτό διότι η φύση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα δεν συνάδει με την ύπαρξη σταθερού ωραρίου εργασίας, ως εκ τούτου δε τόσο οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς, όσο και οι εργοδότες αλλά και οι εργαζόμενοι οδηγοί στον τομέα των οδικών μεταφορών γνωρίζουν ότι το ωράριο εργασίας κάθε εργαζόμενου που αναρτάται ετησίως στο ΕΡΓΑΝΗ σύμφωνα με το άρθρο 16 του νόμου 2874/2000 **είναι πλασματικό, γεγονός που συνεπάγεται την ανάγκη συνεχούς – καθημερινής τροποποίησης του.**

Το ωράριο εργασίας των οδηγών που διενεργούν οδικές μεταφορές, διαφοροποιείται καθημερινά ***πριν ή ακόμη και κατά τη διάρκεια της βάρδιας*** ενός οδηγού, είτε λόγω έκτακτων κυκλοφοριακών συνθηκών (κυκλοφοριακή κίνηση ή απεργιακές κινητοποιήσεις ή καθυστέρηση του πλοίου στο οποίο πρέπει να επιβιβαστεί το όχημα για μέρος του ταξιδιού του), είτε λόγω βλάβης του οχήματος, είτε τέλος λόγω ακύρωσης δρομολογίου ή ανάγκης να

διενεργηθεί η μεταφορά από το πλησιέστερο στο σημείο φόρτωσης όχημα. Στις περιπτώσεις λοιπόν των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των εθνικών και διεθνών μεταφορών, η νομοθετική ρύθμιση **του άρθρου 55 του νόμου 4310/2014** δεν λαμβάνει υπόψη της και δεν εναρμονίζεται με τις καθημερινές εργασιακές ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου επαγγέλματος. Και αυτό καθώς η υποχρέωση ενημέρωσης **για κάθε τροποποίηση** του ωραρίου εργασίας στο ΕΡΓΑΝΗ την ίδια μέρα και πριν από την έναρξη της βάρδιας δεν δύναται εν τοις πράγμασι να τηρηθεί από τους εκάστοτε εργοδότες, όχι μόνον διότι προϋποθέτει πολύ μεγάλο διοικητικό κόστος (σε αντίθεση με όσα αναφέρονται στην Αιτιολογική Έκθεση του νόμου 4310/2014) αλλά διότι στην πλειονότητα των περιπτώσεων **η μεταβολή του ωραρίου ή πολλώ δε μάλλον των συνθηκών εργασίας τους (διαλείμματα, στάσεις) δεν δύναται αντικειμενικώς να δηλωθεί εκ των προτέρων**. Αυτό θα προϋπέθετε την επί 24ώρου βάσεως συνεχή επικοινωνία του εργαζόμενου με τον εργοδότη, ο οποίος με τη σειρά του θα έπρεπε να διαθέτει προσωπικό επί εικοσιτετραώρου επίσης βάσεως που να εισάγει στο ΕΡΓΑΝΗ κάθε τροποποίηση του ωραρίου εργασίας ή της οργάνωσης του χρόνου εργασίας κάθε συγκεκριμένου οδηγού που απασχολείται σε συγκεκριμένη επιχείρηση.

Η ασυμβατότητα ενός σταθερού ωραρίου εργασίας με το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, έχει επισημανθεί εξάλλου και από το Υπουργείο Μεταφορών στην με αρ. πρωτ. 1593/24.04 2017 επιστολή του προς το Υπουργείο Σας. Το Υπουργείο Μεταφορών, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του να ελέγχει την εφαρμογή και τήρηση του κανονισμού 561/2006/EK, έχει εντοπίσει ότι η υποχρέωση δήλωσης ενός πλασματικού ωραρίου εργασίας δε συνάδει ούτε με τη φύση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα (όπου η εκμίσθωση έργου

μεταφοράς μπορεί και συνήθως προκύπτει χωρίς προειδοποίηση από τους πελάτες), ούτε και με την εφαρμογή αυτού καθ' αυτού του κανονισμού 561/2006/EK που επιτρέπει τη διακεκομμένη και τμηματική οδήγηση έως και 9 ώρες ημερησίως.

5. Περαιτέρω, η ρύθμιση του άρθρου 55 του ν 431/2014 δεν δημιουργεί καμία περαιτέρω εξασφάλιση για τη μη καταστρατήγηση του ωραρίου εργασίας των εργαζόμενων, καθώς ειδικώς στον κλάδο των οδικών μεταφορών - **κατ' αντιδιαστολή προς κάθε άλλη κατηγορία εργαζομένων**- η συνεχής τροποποίηση του ωραρίου και της οργανώσεως του χρόνου εργασίας **σε πραγματικό χρόνο απεικόνισης** μπορεί να αποδειχθεί πρωτίστως από άλλα μέσα, **ήττοια από τον ταχογράφο**, που είναι η συσκευή ελέγχου με την οποία είναι εφοδιασμένα όλα τα οχήματα που διενεργούν οδικές μεταφορές, σύμφωνα με τη σχετική υποχρέωση που σήμερα προβλέπεται και ρυθμίζεται από τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς **2135/1998 και 561/2006**, όπως αυτοί τροποποιήθηκαν από τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό **165/2014** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

6. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα άρθρα 4 και 5 του Κανονισμού 165/2014 (**εφεξής «ο Κανονισμός»**), οι ταχογράφοι, οι κάρτες ταχογράφου² (εφόσον πρόκειται για ψηφιακό ταχογράφο), και τα φύλλα καταγραφής³ (εφόσον ο ταχογράφος είναι αναλογικός) πρέπει να πληρούν αυστηρές τεχνικές και λοιπές απαιτήσεις για την ορθή εφαρμογή τόσο του συγκεκριμένου Κανονισμού όσο και άλλων «ισχυουσών νομικών πράξεων». Οι ταχογράφοι καταγράφουν ακριβή και

²**Κάρτα ταχογράφου** είναι η «ευφυής» κάρτα προοριζόμενη να χρησιμοποιείται μαζί με τον ταχογράφο, η οποία επιτρέπει την ταυτοποίηση από τον ταχογράφο του ρόλου του κατόχου της και την τηλεφόρτωση και αποθήκευση δεδομένων.

³**Το φύλλο καταγραφής** προορίζεται για την αναφορά και τη διατήρηση καταγεγραμμένων δεδομένων, το οποίο τοποθετείται σε αναλογικό ταχογράφο και επί του οποίου οι μηχανισμοί εγγραφής του αναλογικού ταχογράφου καταγράφουν συνεχόμενα τις πληροφορίες που πρέπει να καταγράφονται.

αξιόπιστα δεδομένα **σχετικά με τον οδηγό, τον συνοδηγό (στις περιπτώσεις που υφίσταται) τη δραστηριότητα του οδηγού και το όχημα,** είναι ασφαλείς, ιδίως στο να διασφαλίζουν την ακεραιότητα και την προέλευση της πηγής των δεδομένων που καταγράφηκαν και ελήφθησαν από μονάδες επί οχήματος και αισθητήρες κίνησης.

7.Σύμφωνα λοιπόν με το προαναφερθέν νομικό πλαίσιο, ένας ταχογράφος καταγράφει **(α)** την απόσταση που διήνυσε το όχημα, **(β)** την ταχύτητα του οχήματος με επισήμανση και ειδοποίηση σε περίπτωση υπέρβασης, **(γ) τις χρονικές περιόδους οδήγησης** (ώρες και ημερομηνίες) για τον οδηγό και για το συνοδηγό (εφόσον υφίσταται) **(δ) τις άλλες χρονικές περιόδους εργασίας ή διαθεσιμότητας** (ώρες και ημερομηνίες), **(ε)** τον αριθμό της κάρτας οδηγού/συνοδηγού, με ένδειξη των ημερομηνιών και ωρών εισαγωγής και εξαγωγής της κάρτας και **(στ)** δεδομένα σχετικά με τους τόπους έναρξης και λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας.

Σε κάθε λοιπόν ταχογράφο υπάρχουν **ειδικά σύμβολα** (όπως περιγράφονται και απεικονίζονται στο άρθρο 34 παρ. 5 του Κανονισμού) με τα οποία καταγράφονται χωριστά και ευκρινώς: ο **«χρόνος οδήγησης»**, η δραστηριότητα **«άλλη εργασία»** που εννοεί κάθε άλλη δραστηριότητα εκτός της οδήγησης, καθώς και κάθε άλλη εργασία εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών, η **«διαθεσιμότητα» του οδηγού όταν αναμένει να αναλάβει κάποια μεταφορά και ευρίσκεται στην διάθεση του εργοδότη⁴, το «διάλειμμα ή ανάπαυση». Τέλος, δίνεται η δυνατότητα να εισάγει ο κάθε**

⁴ Όπως ορίζεται στην Οδηγία 15/2002, η οποία έχει εισαχθεί στην ελληνική έννομη τάξη με το ΠΔ 167/2006, περίοδοι διαθεσιμότητας είναι: «οι περίοδοι πέραν των διαλειμμάτων και του χρόνου ανάπαυσης, κατά τις οποίες ο μετακινούμενος εργαζόμενος δεν οφείλει μεν να παραμένει στον τόπο εργασίας του, πρέπει όμως να είναι διαθέσιμος για να ανταποκρίνεται σε ενδεχόμενες κλήσεις για ανάληψη ή συνέχιση της οδήγησης ή για εκτέλεση άλλων εργασιών».

οδηγός το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται ο ημερήσιος χρόνος εργασίας του. Επίσης, η κάρτα οδηγού περιέχει αποθηκευμένα δεδομένα για την αναγνώριση της ταυτότητας του οδηγού και είναι μοναδική για κάθε οδηγό.

8. Σκοπός της συνεχούς ενημέρωσης του ΕΡΓΑΝΗ περί του ωραρίου και των συνθηκών εργασίας των εργαζόμενων, όπως αυτή ρυθμίζεται στη διάταξη του άρθρου 55 του νόμου 4310/2014, στόχο έχει τη δυνατότητα ελέγχου από τα αρμόδια κρατικά όργανα της εφαρμογής των διατάξεων του εθνικού και ευρωπαϊκού δικαίου περί ωραρίου εργασίας και καταβολής των νόμιμης αμοιβής στους εργαζόμενους (συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής για υπερωρίες ή ενδεχόμενη υπερεργασία).

Στην περίπτωση όμως του κλάδου των οδικών μεταφορών **ο στόχος αυτός μπορεί στο ακέραιο να επιτευχθεί και με πραγματικό χρόνο απεικόνισης** με τον έλεγχο των δεδομένων που καταγράφονται στον αναλογικό και ψηφιακό ταχογράφο, με τον οποίο είναι εφοδιασμένα τα οχήματα, σε συνδυασμό με τις καταγραφές που πραγματοποιούνται στο ειδικό βιβλίο υπερωριών και υπερεργασίας.

9. Ως εκ τούτου λοιπόν η υποχρέωση προγενέστερης δήλωσης της τροποποίησης του ωραρίου εργασίας στο ΕΡΓΑΝΗ από την πλευρά του εργοδότη, **δεν έχει καμία πρακτική και ουσιαστική σημασία**, καθώς εν προκειμένω η προγενέστερη καταγραφή κάθε τροποποίησης του ωραρίου και των συνθηκών εργασίας **δεν είναι το μέσο εκείνο που μπορεί να διασφαλίσει**

απολύτως την εφαρμογή της εργατικής νομοθεσίας περί του νομίμου ωραρίου εργασίας και της νόμιμης αμοιβής.

10.Βεβαίως με βάση την εθνική μας νομοθεσία, οι επιχειρήσεις έχουν νομική υποχρέωση να καταθέτουν ετήσιους πίνακες προσωπικού, προκειμένου να δηλωθεί η απασχόληση για την επερχόμενη χρονική περίοδο, ήτοι για το μέλλον⁵. Η δηλώσεις αυτές στην περίπτωση των οδηγών οδικών μεταφορών είναι ως γνωστό πλασματικές διότι το ωράριο των οδηγών δεν είναι ουδέποτε σταθερό. Ακόμη όμως κι αν ληφθεί ως βάση το εν λόγω «σταθερό» ωράριο περαιτέρω και ταυτοχρόνως με τη χρήση του ταχογράφου και με εκτύπωση των στοιχείων που αυτός καταγράφει, καθίσταται δυνατός ο έλεγχος και η πιστοποίηση εκ των υστέρων του σε πραγματικό χρόνο πραγματικού ωραρίου κάθε οδηγού/συνοδηγού και εν γένει οι συνθήκες εργασίας τους χωρίς να υφίσταται κίνδυνος – όπως συμβαίνει στην περίπτωση άλλων επαγγελματιών - καταστρατήγησης των διατάξεων της εργατικής νομοθεσίας δια της εκ των υστέρων αλλαγής του δηλωθέντος ωραρίου εργασίας από τον εργοδότη.

11. Στο σημείο μάλιστα αυτό θα πρέπει να διευκρινίσουμε ότι τόσο η με αριθμό **480/2004** και **156/2007** γνωμοδοτήσεις του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, δεν είχαν ως αντικείμενο το ζήτημα της ενημέρωσης του ΕΡΓΑΝΗ περί των τροποποιήσεων του ωραρίου και των συνθηκών εργασίας των οδηγών οδικών μεταφορών. Η γνωμοδότηση **480/2004** αφορούσε τις ετήσιες καταστάσεις προσωπικού σε συνδυασμό με την υποχρέωση της τήρησης βιβλίου δρομολογίων, δεδομένης της υποχρέωσης καταγραφής σε αμφότερες εξ αυτών της έναρξης και λήξης του ωραρίου εργασίας ενός οδηγού, ενώ η γνωμοδότηση

⁵ Γνωμοδότηση 156/2007 Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

156/2007 αφορούσε το ζήτημα του κατά πόσον καλύπτει η τήρηση ψηφιακού ταχογράφου την υποχρέωση καταγραφής στις ετήσιες και πάλι καταστάσεις προσωπικού των ωρών έναρξης και λήξης της απασχόλησής τους, οι οποίες καταδεικνύουν την απασχόληση προσωπικού για το μέλλον.

12. Το παρόν αίτημα όμως της ΟΦΑΕ, όπως διατυπώθηκε και προφορικά προς την αξιότιμη κα Υπουργό Εργασίας, **δεν αφορά την κατάργηση της υποχρέωσης καταχώρησης των ετήσιων καταστάσεων προσωπικού**, παρά μόνον την υποχρέωση που θεσπίζει το άρθρο 55 του νόμου 4310/2014 περί συνεχούς, αυθημερόν καταγραφής στο ΕΡΓΑΝΗ κάθε αλλαγής (α) του ωραρίου εργασίας (β) των υποχρεωτικών διαλειμμάτων/ διακοπών στον ημερήσιο χρόνο εργασίας, όπως αυτά ορίζονται από τον ΕΚ 561/2006, τα οποία θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να λαμβάνουν χώρα πριν την ανάληψη υπηρεσίας από τους εργαζόμενους.

13. Ο δικαιολογητικός λόγος κατάργησης της υποχρέωσης περί συνεχούς ενημερώσεως του ΕΡΓΑΝΗ για κάθε τροποποίηση των καταγραφών των ετήσιων καταστάσεων προσωπικού είναι εν προκειμένω ότι αφ' ενός μεν η τήρηση της υποχρέωσης αυτής προϋποθέτει ένα μεγάλο διοικητικό κόστος, το οποίο οι μικρές επιχειρήσεις του κλάδου (οι οποίες αποτελούν την πλειονότητα στην Ελλάδα δεν δύναται να αντέξουν και αφ' ετέρου ότι αντικειμενικώς στις πλείστες των περιπτώσεων δεν δύναται αντικειμενικώς να τηρηθεί καθώς οι συνθήκες του επαγγέλματος συνεπάγονται πολύ συχνά την ανάγκη τροποποίησης του ωραρίου ή των διαλειμμάτων των εργαζόμενων οδηγώντας σε ώρες που δεν αντιστοιχούν στις εργάσιμες ώρες ενός διοικητικού υπαλλήλου, ώστε να καθίσταται εφικτή η προγενέστερη ενημέρωση του ΕΡΓΑΝΗ.

Αποτέλεσμα όμως της υποχρέωσης και των κυρώσεων που συνεπάγεται η διάταξη του άρθρου 55 του ν 4310/2014 είναι η επιβολή υψηλότερων και κυρίως άδικων προστίμων στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των εθνικών και διεθνών μεταφορών, παρά το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις αυτές τηρούν τις υποχρεώσεις τους ως προς το ωράριο και τη νόμιμη αμοιβή των εργαζομένων τους.

14. Συνεπώς ο έλεγχος του πραγματικού ωραρίου και των συνθηκών εργασίας κάθε απασχολούμενου με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου οδηγού μπορεί να λάβει χώρα από το συνδυασμό των ετήσιων καταστάσεων προσωπικού (έντυπο Ε3) και τον ταχογράφο που διαθέτει κάθε φορτηγό όχημα δημοσίας χρήσεως, χωρίς περαιτέρω να καθίσταται απαραίτητη η προγενέστερη δήλωση στο ΕΡΓΑΝΗ κάθε τροποποίησης του ωραρίου αυτού, εις τρόπον ώστε οι επιχειρήσεις – εργοδότες του κλάδου θα αποδεσμευθούν από ένα πολύ μεγάλο διοικητικό κόστος χωρίς περαιτέρω να υφίσταται κανένας κίνδυνος για τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων. Κι αυτό διότι οι ώρες εργασίας κάθε εργαζόμενου οδηγού κατά τις οποίες δεν θα διενεργεί δρομολόγια και θα τελεί στη διάθεση του εργοδότη του θα πιστοποιείται και να αμείβεται με βάση το αρχικώς καθορισθέν ωράριο του, όπως αυτό καταγράφεται στους ετήσιους πίνακες προσωπικού κάθε επιχείρησης, ενώ κάθε τροποποίηση του ωραρίου αυτού θα μπορεί να πιστοποιείται στο ακέραιο με βάση τον ταχογράφο.

Κατ' ακολουθία δε των ανωτέρω, αιτούμαστε και εγγράφως την τροποποίηση της περίπτωσης Α της παραγράφου 1 του άρθρου 55 του νόμου 4310/2014, εις τρόπον ώστε να καταργηθεί ρητώς, ειδικώς για τον κλάδο των εθνικών και διεθνών οδικών εμπορευματικών & επιβατικών μεταφορών, η υποχρέωση των

εργοδοτών να καταχωρούν την ίδια μέρα και πριν την ανάληψη υπηρεσίας από τους εργαζόμενους τους το ωράριο εργασίας τους, εφόσον αυτό τροποποιείται σε σχέση με το αναγραφόμενο στους ετήσιους πίνακες που προβλέπονται στο άρθρο 16 του νόμου 2874/2000.

Β. Κατάργηση νομοθεσίας που θεσπίζει την υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου δρομολογίων στα φορτηγά οχήματα δημοσίας χρήσεως και τα τουριστικά λεωφορεία επιβατικών μεταφορών.

B1. Το ισχύον νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο για την υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου δρομολογίων στα φορτηγά οχήματα δημοσίας χρήσεως.

1. Όπως γνωρίζετε η υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου δρομολογίων **για τα φορτηγά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως** προβλέφθηκε το πρώτον στο άρθρο 4 του Β.Δ. 28/1–4/2/1938 (ΦΕΚ Α 35/4.02.1938), το οποίο συμπληρώθηκε/τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του Π.Δ 882/1980 και εν συνεχεία με το άρθρο 1 του Π.Δ. 93/1986, ενώ κατ' εξουσιοδότηση του ΒΔ 28/1-4/2/1938 έχει εκδοθεί και ισχύει μέχρι σήμερα η Υπουργική Απόφαση 1173/11/18.10.1980 (ΦΕΚ Β 1071/1980) που καθορίζει τα στοιχεία που θα πρέπει να αναγράφονται στο βιβλίο Δρομολογίων φορτηγών αυτοκινήτων Α, Β και Γ κατηγορίας.

2.Ειδικότερα στο άρθρο 4 του ΒΔ 28/1 -4/2/1938 ορίζεται ότι (οι επισημάνσεις δικές μας) «**1 Οι ιδιοκτήτες των φορτηγών αυτοκινήτων του άρθρου 1 του παρόντος ή οι εκπρόσωποί τους υποχρεούνται να εφοδιάζουν τους οδηγούς με βιβλίο Δρομολογίων, ο τύπος του οποίου καθώς και οι αναγκαίες**

λεπτομέρειες για την τήρηση του καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εργασίας.2. Προ πάσης εκκινήσεως εξ οιασδήποτε αφετηρίας δι'εκτέλεσιν δρομολογίου ή οιασδήποτε μεταβάσεως εις τον τόπον του προορισμού ή επιστροφής εκ τούτου, ο οδηγός του αυτοκινήτου υποχρεούται να σημειοί ευκρινώς και με ακρίβειαν, εις το βιβλίον δρομολογίου και εις την οικείανστήλην, **την ώραν εκκινήσεως, την ώραν αφίξεως, το είδος του φορτίου, τον τόπον προορισμού και λοιπά στοιχεία**.3. Το ανωτέρω βιβλίον φυλάσσεται εις το διαμέρισμα του οδηγού, όστις υποχρεούται να το έχει πάντοτε πρόχειρον και να επιδεικνύει τούτο εις τα ενεργούντα τον έλεγχο αρμόδια όργανα. 4. **Οι κύριοι των αυτοκινήτων** υποχρεούνται να φυλάττουν επιμελώς τα αντίτυπα των βιβλίων δρομολογίων επί διετίαν από της τελευταίας εγγραφής και να θέτουν ταύτα εις την διάθεσιν των ενεργούντων τον έλεγχο αρμοδίων οργάνων. 5. **Οι κύριοι ή οι Διευθυνταί των επιχειρήσεων ή οι προς τούτο εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι**, ευθύνονται δια την προμήθειαν και παράδοσιν, επί αποδείξει, του βιβλίου δρομολογίων εις τον οδηγόν ως και δια την διαφύλαξιν των αντιτύπων του βιβλίου δρομολογίων επιδιετίαν. Ο οδηγός του αυτοκινήτου ευθύνεται δια την τήρησιν και συμπλήρωσιν του βιβλίου τούτου, συμφώνως προς τας διατάξεις του παρόντος».

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 7 του ως άνω ΒΔ «Τα όργανα της επιθεωρήσεως εργασίας, ως και τα αστυνομικά όργανα, δύνανται να ζητώσι και ελέγχωσι το "Βιβλίον δρομολογίων" καθ' οιανδήποτε ώραν και εις οιονδήποτε σημείον της διαδρομής, σημειούνται πάσαν σχετικήν παρατήρησιν εις την οικείανστήλην», ενώ τέλος σύμφωνα με το άρθρο 8 του ίδιου ΒΔ προβλέπεται ότι «Πάσα παράβασις των διατάξεων του παρόντος διώκεται και τιμωρείται συμφώνως προς τας διατάξεις και τιμωρείται συμφώνως προς τας διατάξεις του

άρθρ. 3 του Νομ. ΓπΔΔ΄, ως τούτο ετροποποιήθη δια των άρθρ. 6 παρ. 3 του Νομ. 2193 και του άρθρ. 1β΄ του Νομ. 2943 (15.Λα.1)».

Επιπροσθέτως, με την **1173/1980 ΥΑ**, όπως ισχύει, ορίζονται οι λεπτομέρειες συμπλήρωσης του Βιβλίου Δρομολογίων το οποίο θα πρέπει να περιλαμβάνει «α) *Εις την επικεφαλίδα την ένδειξη "ΗΜΕΡΗΣΙΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ"*, β) *Κάτωθεν της ανωτέρω ενδείξεως τον αριθμόν κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, την ημερομηνία χρησιμοποιήσεως του Ημερησίου Βιβλίου Δρομολογίων, την επωνυμίαν και την έδραν της επιχειρήσεως ή το ονοματεπώνυμο και την διεύθυνση του ιδιοκτήτου*, γ) *Εις το άνω αριστερό μέρος θα αναγράφεται το ονοματεπώνυμο του οδηγού, ο αριθμός του διπλώματός του και το ονοματεπώνυμο του βοηθού*, δ) *Εις οριζοντίους στήλας θα συμπληρούνται: αα) *Αι ώραι ενάρξεως και λήξεως της εργασίας*, ββ) *η αφετηρία ή ο σταθμός διανυκτερεύσεως*, γγ) *Το είδος του φορτίου*, δδ) *η ώρα εκκινήσεως*, εε) *Ο τόπος προορισμού*, σστ) *Η ώρα αφίξεως*, ζζ) *η χρονική διάρκεια τυχόν βλάβης*, ηη) *Ο χρόνος αναμονής (πιάτσα)*, θθ) *η συνολική ημερησία απασχόληση του προσωπικού*, ιι) *αι παρατηρήσεις* ε) *Κάτω αριστερά την υπογραφήν του ιδιοκτήτου ή τον εκπροσώπου της επιχειρήσεως και δεξιά την υπογραφή του οδηγού και του βοηθού*».*

3. Παράβαση δε των διατάξεων του ΒΔ 28/1-4/2/1938 και της κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδοθείσας ΥΑ 1173/1980, επιφέρει υψηλότατα διοικητικά πρόστιμα από 300€ έως και 50.000€ σύμφωνα με την ΥΑ 2063/δ1 632/3-02-2011 (ΦΕΚ Β' 266/18.02.2011) αλλά και ποινικές κυρώσεις, οι οποίες **κατ' άρθρο 31 παρ. 4 του νόμου 3904/2010** ανέρχονται σε πρόστιμο έως 3.000 ευρώ και κράτηση μέχρι 3 μήνες.

B2. Το ισχύον νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο για την υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου δρομολογίων για τα τουριστικά λεωφορεία που διενεργούν εθνικές και διεθνείς επιβατικές μεταφορές.

1. Η υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίων δρομολογίων στα τουριστικά λεωφορεία προκύπτει αποκλειστικώς από τα άρθρα 2 και 4 της ΥΑ 51266/2955/1975 (ΦΕΚ Β 1458/10.12.1975), όπως τα άρθρα αυτά έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν δυνάμει των αποφάσεων του Υπουργού Εργασίας 989/1-12.09.980 (ΦΕΚ Β 905/1980) και 593/23.03/15.04.1982 (ΦΕΚ Β 171/1982).

2. Ειδικότερα, στο άρθρο 2 της ΥΑ 51266/2955/1975, ως ισχύει προβλέπεται ότι (οι επισημάνσεις δικές μας) «1. Οι ιδιοκτήται ή διευθυνταί των εν άρθρω 1 τουριστικών λεωφορείων (ήτοι των μη εκτελούντων αστική ή υπεραστική συγκοινωνία) αυτοκινήτων υποχρεούνται να εφοδιάσουν ταύτα δι' ειδικού βιβλίου δρομολογίων και μεριμνούν, δια την προ της χρησιμοποιήσεως αυτού, αρίθμηση του. 2. Δι εκάστην ημέραν εργασίας και δι εκάστην φυλακήν, εφ όσον υφίστανται πλείονες της μιας, θα χρησιμοποιείται ιδιαιτέρα σελίς του βιβλίου δρομολογίων το "Ημερήσιον Δελτίον Δρομολογίων" εις το οποίον αι έγγραφαι θα αποτυπώνται εις τριπλούν δια χημικού χάρτου (καρμπόν), θα περιέχη δε πίνακα της ημερησίας απασχολήσεως και εργασίας του προσωπικού και θα περιλαμβάνη τα κάτωθι στοιχεία: Α`. Ανωθεν του πίνακος :α) Αριστερά της σελίδος το ονοματεπώνυμον του ιδιοκτήτου, τον αριθμόν κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, το ονοματεπώνυμον του οδηγού και του βοηθού. β) Δεξιά της σελίδος τον αύξοντα αριθμόν ταύτης. γ) Εις το κέντρον την φράσιν " Ημερήσιον Δελτίον Δρομολογίων" και κάτωθι ταύτης την ημερομηνίαν. Β`. Ο

πίναξ θα περιλαμβάνησθήλας εις τας οποίας θα αναγράφωνται : α) **Η ώρα ενάρξεως της απασχολήσεως.** β) **Η ώρα ενάρξεως της οδηγήσεως,** γ) **Η ώρα αφίξεως εις έκαστον τόπον προορισμού.** δ) **Η χρονική διάρκεια τυχόν επισκευής του αυτοκινήτου κατά την διάρκεια της διαδρομής.** ε) **Η χρονική διάρκεια των κατά την διαδρομήν διαλειμμάτων.** στ) **Η διάρκεια του, μεταξύ δύο διαλειμμάτων, χρόνου.** ζ) **Η ώρα λήξεως της απασχολήσεως.** η) **Το σύνολον των ωρών οδηγήσεως ημερησίως.** Γ'. Κάτωθι του πίνακος θα αναγράφωνται αι λέξεις " Ο ιδιοκτήτης ή ο Διευθυντής, ο οδηγός, ο βοηθός" κάτωθι των οποίων και θα υπογράφουν. 3. Ο οδηγός ή ο βοηθός αυτού υποχρεούται να σημειοί ακριβώς και ευκρινώς, κατά περίπτωσιν, τας αναλόγους ενδείξεις εις τας οικείας στήλας του Ημερησίου Δελτίου Δρομολογίων (έναρξις και λήξις απασχολήσεως, οδηγήσεως, διαλειμμάτων, επισκευών κλπ.). 4. **Μετά το τέλος της ημερήσιας εργασίας,** ο οδηγός ή ο βοηθός υποχρεούται να παραδίδει το ένα αντίτυπο του Ημερησίου Δελτίου Δρομολογίων στον ιδιοκτήτη ή διευθυντή ή εξουσιοδοτημένο υπάλληλο. Το άλλο αντίτυπο του Ημερησίου Δελτίου Δρομολογίων παραλαμβάνει ο οδηγός ενώ το τρίτο παραμένει στο στέλεχος και φυλάσσεται μέσα στο λεωφορείο από τον οδηγό ο οποίος έχει υποχρέωση να το έχει πάντοτε πρόχειρο και να το θέτει στη διάθεση των αρμοδίων οργάνων της Επιθεωρήσεως Εργασίας και της Αστυνομίας. 5. Ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου ή ο εξουσιοδοτημένος υπάλληλος υποχρεούται όπως ταξινομή τα παραδιδόμενα εις αυτόν αντίτυπα των Ημερησίων Δελτίων Δρομολογίων να διαφυλάττη ταύτα επιμελώς επί διετίαν τουλάχιστον και να θέτη τούτα εις την διάθεσιν των ενεργούντων τον έλεγχον αρμοδίων οργάνων. 6. Δια τον εφοδιασμόν του λεωφορείου δια βιβλίου δρομολογίων, ως και διά την φύλαξιν επί διετίαν, των αντιτύπων των Ημερησίων Δελτίων Δρομολογίων

ευθύνεται ο ιδιοκτήτης ή ο αντ' αυτού εξουσιοδοτημένος υπάλληλος. Δια την τήρησιν και συμπλήρωσιν του Ημερησίου Δελτίου Δρομολογίων, συμφώνως προς τας ανωτέρω διατάξεις, ευθύνεται ο οδηγός ή ο βοηθός.

3. Μη συμμόρφωση με τις ρυθμίσεις του άρθρου 2 της ΥΑ 51266/2955/1975 επιφέρει υψηλότερα διοικητικά πρόστιμα από 300€ έως και 50.000€ σύμφωνα με την ΥΑ 2063/δ1 632/3-02-2011 (ΦΕΚ Β' 266/18.02.2011) αλλά και ποινικές κυρώσεις, οι οποίες **κατ' άρθρο 31 παρ. 4 του νόμου 3904/2010** ανέρχονται σε πρόστιμο έως 3.000 ευρώ και κράτηση μέχρι 3 μήνες.

B3. Ανάγκη τροποποίησης εθνικής νομοθεσίας ως προς την υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου δρομολογίων.

1. Η υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου Δρομολογίων αναφορικά με επιχειρήσεις που διενεργούν εθνικές και διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές με φορτηγά δημοσίας χρήσεως μέσω μη αυτοαπασχολούμενων οδηγών, δεν έχει καμία πρακτική χρησιμότητα καθώς όλα τα στοιχεία που πρέπει να καταγράφονται σε αυτό το βιβλίο - σύμφωνα με την **ΥΑ 1173/1980** - δύνανται να προκύψουν από τον ταχογράφο που τηρείται στο φορτηγό όχημα, όπως αναλυτικά έχει αναφερθεί στην υπό α παράγραφο το παρόντος υπομνήματος. Το μόνο στοιχείο που δεν προκύπτει από τις καταγραφές του ταχογράφου είναι το είδος του μεταφερόμενου φορτίου, στοιχείο όμως που καταγράφεται με τον πλέον έγκυρο τρόπο, στο έντυπο CMR που συνοδεύει κάθε μεταφορά, επιπλέον δε προκύπτει και από τα λοιπά φορολογικά παραστατικά στοιχεία που πρέπει να έχει στην κατοχή του ο μεταφορέας.

Συνεπώς η υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου δρομολογίων στον κλάδο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μόνο στόχο έχει όχι την προστασία των εργασιακών συμφερόντων των εργαζόμενων οδηγών, αλλά εν τέλει **αφ' ενός μεν** τη γραφειοκρατική επιβάρυνση εργοδοτών και οδηγών που καλούνται ασκόπως να συμπληρώνουν στο βιβλίο δρομολογίων πληροφορίες που προκύπτουν και από άλλα στοιχεία και **αφ' ετέρου** αποτελεί κατ' ουσίαν φοροεισπρακτικό μέσο καθώς ακόμη και η εκ παραδρομής μη έγκαιρη συμπλήρωση των στοιχείων που προβλέπονται στο οικείο νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο, έχει ως συνέπεια την υποχρέωση καταβολής διοικητικών προστίμων και χρηματικών ποινών, δυσανάλογων με τις οικείες «παραβάσεις».

Ως εκ τούτου λοιπόν αίτημα της ΟΦΑΕ ως προς τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές είναι η κατάργηση των άρθρων 4 , 7 και 8 του ΒΔ 28/1 -4/2/1938 καθώς και της ΥΑ 1173/1980 καθώς και κάθε άλλης διάταξης προβλέπει ως συνέπεια διοικητικές και ποινικές κυρώσεις λόγω έλειψης ή μη ορθής συμπλήρωσης του βιβλίου δρομολογίων.

2. Περαιτέρω θα θέλαμε να σημειώσουμε ότι συντρέχει περίπτωση κατάργησης της υποχρέωσης εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου δρομολογίων και αναφορικά με τις επιβατικές μεταφορές που διενεργούνται με τουριστικά λεωφορεία τόσο για τους ίδιους λόγους που αναφέραμε σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές, όσο επιπλέον και διότι η εν λόγω υποχρέωση εν προκειμένω καθίσταται εντελώς παράνομη, στο μέτρο που η ΥΑ 51266/2955/1975, όπως ισχύει, η οποία ρυθμίζει την υποχρέωση εφοδιασμού και τήρησης βιβλίου δρομολογίων είναι εντελώς παράνομη, εκδοθείσα καθ' υπέρβαση των

εξουσιοδοτικών της διατάξεων, ήτοι αφ' ενός μεν του ΑΝ 199/1936 και αφ' ετέρου του ΝΔ 4020/1959.

Ειδικότερα, δυνάμει της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ΑΝ 199/1936 ορίζεται ότι «1.Αι ώραι διάρκειας της εργασίας, ως καθορίζονται δια το μισθωτόνπροσωπικόν των λεωφορείων αυτοκινήτων και φορτηγών τούτων, εφ' όσον ούτοι εκτελούν επ' αυτών εργασίαν, δι' ην, εκτελουμένην παρά των μισθωτών υπαλλήλων ή εργατών κανονίζονται ωρισμένοι ώραι διάρκειας εργασίας». Επιπροσθέτως το άρθρο 2 του ΝΔ 4020/1959 ορίζει ότι «1. Αι διατάξεις του άρθρου 17 του Π.Δ. της 8/13 Απριλίου 1932, "περί κωδικοποιήσεως των διατάξεων των νόμων περί χρονικών ορίων εργασίας εις τα καταστήματα κλπ.", αντικαθίσταται ως ακολούθως: "Προκειμένου περί καταστημάτων εις α, κατά τας ισχύουσας ήδη διατάξεις, αι ώραι λειτουργίας δύνανται να υπερβαίνουν τας 8 ημερησίως ή τας 48 εβδομαδιαίως ή, προκειμένου περί προσωπικού απασχολουμένου επί σχέσει εργασίας του ιδιωτικού δικαίου, εις τα καταστήματα ταύτα, ως και εις πάσης φύσεως επιχειρήσεις, εκμεταλλεύσεις, ιδρύματα, οργανισμούς και εργασίας εν γένει ιδιωτικού ή δημοσίου χαρακτήρος δι' ο κατά τας ισχύουσας ήδη διατάξεις **επιτρέπεται διάρκεια απασχολήσεως μείζων των 8 ωρών ημερησίως ή 48 εβδομαδιαίως, δύναται δι' αποφάσεων του Υπουργού Εργασίας, εκδιδομένων μετά γνώμην του κατά το άρθρον 28 του Νόμου 3239/1955 (1) Συμβουλίου και δημοσιευομένων διά της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως, να περιορίζωνται αι ώραι λειτουργίας των ως άνω καταστημάτων, ή αι ώραι εργασίας του ως άνω προσωπικού, μέχρις 8 ημερησίως ή 48 εβδομαδιαίως. Διά των αυτών ως άνω αποφάσεων ορίζονται και η διάρκεια της τυχόν επιβαλλομένης προς ανάπαυσιν**

διακοπής, το μέγιστον επιτρεπόμενον όριον υπερωριών, ή δι' αυτάς καταβλητέα αντιμισθία και πάσα ετέρα σχετική λεπτομέρεια». Όπως λοιπόν προκύπτει από τις δύο εξουσιοδοτικές διατάξεις της ΥΑ 51266/2955/1975, ουδέποτε έχει δοθεί εξουσιοδότηση στον Υπουργό Εργασίας για έκδοση κανονιστικών αποφάσεων που να θεσπίζουν ειδικώς την υποχρέωση τήρησης βιβλίου δρομολογίων.

Ός εκ τούτου δε αίτημα της ΟΦΑΕ ως προς τις οδικές επιβατικές μεταφορές που διενεργούνται με τουριστικά λεωφορεία είναι η κατάργηση της ΥΑ 51266/2955/1975 καθώς και κάθε άλλης διάταξης προβλέπει ως συνέπεια διοικητικές και ποινικές κυρώσεις λόγω έλειψης ή μη ορθής συμπλήρωσης του βιβλίου δρομολογίων.

Γ. Η Εξαίρεση από την ασφάλιση του ΟΑΕΕ ως συνέπεια της θέσεως οχήματος δημοσίας χρήσεως σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας.

1. Όπως γνωρίζετε με την παράγραφο 1 του άρθρου 121 του νόμου 4199/2013 προστέθηκε νέο άρθρο 5^Α στο νόμο 3887/2010 ως εξής «Η μεταφορική επιχείρηση μπορεί να θέτει σε προσωρινή ακινησία Φ.Δ.Χ. που διαθέτει. Για το σκοπό αυτόν καταθέτει την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες του Φ.Δ.Χ. στην αρμόδια υπηρεσία μεταφορών της Περιφέρειας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας ρυθμίζονται θέματα **σχετικά με τη διακοπή ασφαλιστικών υποχρεώσεων του μεταφορέα κατά τη διάρκεια της προσωρινής ακινησίας**». Επίσης στην παράγραφο 23 του άρθρου 106 του νόμου 4199/2013 ορίζεται ότι «Οι

διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 121 του παρόντος νόμου εφαρμόζονται αναλόγως και για την ακινησία των Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων».

Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση του νόμου 4199/2013 η επέκταση του θεσμού της προσωρινής ακινησίας και στα ΦΔΧ είχε ως σκοπό **«την παροχή ευελιξίας στις μεταφορικές επιχειρήσεις για τον προγραμματισμό των δραστηριοτήτων και των οικονομικών τους υποχρεώσεων εν όψει και της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας. Η διάταξη παρέχει τη δυνατότητα καθορισμού της διαδικασίας με την οποία θα διακόπτονται ορισμένες ασφαλιστικές υποχρεώσεις των οδικών μεταφορέων κατά τη διάρκεια της προσωρινής ακινησίας».**

2. Περαιτέρω, κατ' εξουσιοδότηση των ως άνω διατάξεων, εξεδόθη η **Υ.Α Φ10035/2523/131/12.09.2016 (ΦΕΚ Β 2896/2016)** δια της οποίας ορίστηκαν οι όροι και οι προϋποθέσεις θέσης σε προσωρινή ακινησία Φορτηγού Δημόσιας Χρήσης και Επιβατικού οχήματος, κατά το άρθρο 121 του Νόμου 4199/2013.

Σύμφωνα με την ως άνω ΥΑ, οι μεταφορικές επιχειρήσεις που έχουν στην ιδιοκτησία τους Φορτηγά Οχήματα Δημοσίας Χρήσεως (ΦΔΧ) ή Επιβατικά Αυτοκίνητα Δημοσίας Χρήσεως (ΕΔΧ) δύνανται να καταθέτουν προσωρινά **την άδεια κυκλοφορίας και τις κρατικές πινακίδες** των οχημάτων στην αρμόδια υπηρεσία της Περιφέρειας, όπου τηρείται ο φάκελος του οχήματος, αιτούμενες ταυτοχρόνως να τεθούν τα οχήματα αυτά σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας, το οποίο για τα ΦΔΧ δύναται να έχει διάρκεια από τρεις (3) μήνες έως τρία (3) έτη, ενώ για τα ΕΔΧ δύναται να έχει διάρκεια από τρεις (3) μήνες έως ένα (1) έτος.

3. Κατά το άρθρο 2 της ως άνω ΥΑ, βασική συνέπεια της θέσεως ΦΔΧ ή ΕΔΧ σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας είναι η εξαίρεση από την υποχρεωτική ασφάλιση στον Ο.Α.Ε.Ε. κατά τη διάρκεια ισχύος του καθεστώτος αυτού.

4. Παρά το γεγονός όμως ότι οι συγκεκριμένες διατάξεις είχαν ως στόχο τη δυνατότητα καλύτερου οικονομικού προγραμματισμού για τις επιχειρήσεις του κλάδου των οδικών μεταφορών, εντούτοις οι ειδικότερες προϋποθέσεις που θέτουν για την εξαίρεση από την υποχρεωτική ασφάλιση του ΟΑΕΕ καταλήγουν να έχουν τα αντίθετα από τα σκοπούμενα από το νομοθέτη αποτελέσματα, καθώς οδηγούν τις επιχειρήσεις του κλάδου και δη τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς οχημάτων ΔΧ σε οικονομική ασφυξία και παύση της επαγγελματικής τους δραστηριότητάς.

5. Διότι κατ' αρχήν η **παράγραφος 3α του άρθρου 2 της ανωτέρω ΥΑ** προβλέπει ότι η θέση σε προσωρινή ακινησία έχει ως επακόλουθο **την εξαίρεση από την υποχρεωτική ασφάλιση από τον ΟΑΕΕ για την περίοδο της θέσεως του οχήματος σε προσωρινή ακινησία, μόνον όταν έχουν εξοφληθεί ή ρυθμιστεί τυχόν καθυστερούμενες προς τον ΟΑΕΕ οφειλές**, σε περίπτωση δε επιχείρησης (φυσικό ή νομικό πρόσωπο) που διαθέτει περισσότερα από ένα ιδιόκτητα οχήματα, η εξαίρεση από την καταβολή των τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών ισχύει **μόνον** στην περίπτωση που **όλα** **τα ΦΔΧ ή ΕΔΧ τεθούν σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας.**

Περαιτέρω, ειδικά στις μεταφορικές επιχειρήσεις με ΦΔΧ η **θέση σε προσωρινή ακινησία οχήματος** τους, δεν δύναται να συνεπάγεται την εξαίρεση από την υποχρέωση καταβολής των τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών, εφόσον, η

επιχείρηση (είτε φυσικό είτε νομικό πρόσωπο) **μισθώνει κάποιο έτερο ΦΔΧ για τη συνέχιση της λειτουργίας της**. Μάλιστα, όπως προκύπτει **από την παράγραφο 3^α του άρθρου 2 της ως άνω ΥΑ**, για την ευεργετική συνέπεια της εξαιρέσεως από την υποχρεωτική ασφάλεια στον ΟΑΕΕ, η επιχείρηση που ζητά τη θέση οχήματος / οχημάτων σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας **δεν θα πρέπει καν να διαθέτει μετοχές ή εταιρικά μερίδια σε άλλες επιχειρήσεις του κλάδου, παρεκτός και αν και τα οχήματα των εταιρειών αυτών έχουν τεθεί και αυτά σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας**.

6. Δεδομένης της οικτρής οικονομικής κατάστασης της συντριπτικής πλειονότητας των επιχειρήσεων του κλάδου, λόγω μεταξύ άλλων και των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών οφειλών τους και των υπέρογκων τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών που πρέπει να καταβάλουν, η κατά τα ανωτέρω ρύθμιση του μέτρου της θέσεως των οχημάτων ΔΧ σε προσωρινή ακινησία καθίσταται κενό περιεχομένου, καθώς κατ' αποτέλεσμα οδηγεί **στην οριστική παύση της λειτουργίας των επιχειρήσεων του κλάδου** (συνέπεια που είναι αντίθετη με τα διαλαμβανόμενα τόσο στο άρθρο 121 όσο και στο άρθρο 106 του νόμου 4199/2013) και συνακολούθως στη μη δυνατότητα της εκ μέρους τους πληρωμής των καθυστερούμενων ασφαλιστικών εισφορών προς τον ΟΑΕΕ.

7. Κι αυτό διότι οι επιχειρήσεις του κλάδου, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί, δεν έχουν τη δυνατότητα να αποπληρώσουν προηγούμενες ασφαλιστικές τους υποχρεώσεις, όταν η εκδοθείσα υπουργική απόφαση, **συνδέει άμεσα τη θέσπιση εξαίρεσης από την υποχρέωση καταβολής των τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών με**

τη θέση όλων των ιδιοκτητών ή μισθωμένων οχημάτων τους σε καθεστώς ακινησίας, ή πολλώ δε μάλλον με την εξόφληση ή τη ρύθμιση όλων των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών τους.

Περαιτέρω, ο εκάστοτε υπόχρεος (νομικό ή φυσικό πρόσωπο) που έχει υπαγάγει όχημα ΔΧ σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας και ταυτόχρονα δεν έχει εξοφλήσει ή έχει απολέσει έστω και μία δόση της ρύθμισης στην οποία έχει υπαχθεί, υφίσταται ως συνέπεια τη διακοπή της χορηγηθείσας εξαιρέσεως καταβολής ασφαλιστικών εισφορών για τα οχήματα που έχουν τεθεί σε προσωρινή ακινησία. Μάλιστα στις περιπτώσεις αυτές, σύμφωνα με την ως άνω ΥΑ, ο υπόχρεος οφείλει να καταθέσει εκ νέου αίτηση εξαίρεσης από την υποχρεωτική καταβολή ασφαλιστικών εισφορών, αφού προβεί σε νέα ρύθμιση ή στην ολοσχερή εξόφληση των ήδη ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών οφειλών του, υποβάλλοντας - όπως αναφέρεται και στην υπ' αριθμ 32/8.12.2016 εγκύκλιο του Υπουργείου Σας - **νέα αίτηση εξαίρεσης από την καταβολή ασφαλιστικών εισφορών για το υπολειπόμενο χρονικό διάστημα ακινησίας,** ενώ όμως ταυτόχρονα καθίστανται απαιτητές όλες οι ασφαλιστικές εισφορές για το ενδιάμεσο χρονικό διάστημα υπαγωγής στο καθεστώς προσωρινής ακινησίας, ότε και απωλέσθηκε κάποια δόση της ρύθμισης.

8. Επιπρόσθετα, η σύμφωνα με τα ανωτέρω ρύθμιση του καθεστώτος θέσεως οχημάτων ΔΧ σε προσωρινή ακινησία καθίσταται ακόμη ποιο δυσμενής και δυσανάλογη για τις επιχειρήσεις του κλάδου των οδικών μεταφορών, καθώς (α) θεσπίζει ίδιους όρους και προϋποθέσεις υπαγωγής σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας και για τα ΦΔΧ ή ΕΔΧ που έχουν καταστραφεί από φυσική ή άλλη αιτία και (β) οδηγεί σε συνδυασμό με τη ρύθμιση της παρ. 3 του άρθρου 13 του

πδ 258/2005 περί καταστατικού του ΟΑΕΕ στην πλήρη αδυναμία κάθε νομικού ή φυσικού προσώπου του κλάδου που έχει ληξιπρόθεσμες ασφαλιστικές εισφορές, να τις αποπληρώσει είτε μεταβιβάζοντας την κυριότητα είτε την εκμετάλλευση ή χρήση οχήματος ΔΧ σε άλλον εξ ολοκλήρου ή κατά ποσοστό.

Κι αυτό διότι σύμφωνα με το άρθρο 13 παρ 3 του πδ 258/2005 ορίζεται ότι *«Κάθε ιδιοκτήτης Δ.Χ. αυτοκινήτου που μεταβιβάζει κατόπιν οριστικού συμβολαίου την κυριότητα ή χρήση και εκμετάλλευση του αυτοκινήτου του σε άλλον, είτε εξ ολοκλήρου, είτε κατά ποσοστό, υποχρεούται να προσκομίζει στο συμβολαιογράφο ή στην αρμόδια Δημόσια Αρχή και βεβαίωση του Ο.Α.Ε.Ε. **περί πλήρους εξόφλησης των υποχρεώσεών του από πάσης φύσεως οφειλές, ανεξάρτητα αν αυτές έχουν κεφαλαιοποιηθεί και καταβάλλονται σε δόσεις**».*

Συνεπώς, από την ΥΑ περί θέση οχημάτων ΔΧ σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας και το π.δ 258/2005 προκύπτουν τα εξής:

(ι) εάν το όχημα κάποιου αυτοαπασχολούμενου οδηγού ή επιχείρησης (τράκτορας ή ρυμουλκούμενο) καταστραφεί από κάποιο ενδεχόμενο ατύχημα ή λόγω παλαιότητας ή από άλλη αιτία και απαιτείται εκ του λόγου αυτού η αντικατάστασή του, μπορεί ο ιδιοκτήτης του να θέσει το μεν το κατεστραμμένο όχημα σε προσωρινή ακινησία υπό την προϋπόθεση ότι έχει τουλάχιστον ρυθμίσει τις ασφαλιστικές του εισφορές και αποπληρώνει τις σχετικές δόσεις, σε περίπτωση όμως που θέλει να προβεί στην αγορά άλλου οχήματος, προαπαιτούμενο για να συνεχίσει τη δραστηριότητά του, θα πρέπει όχι μόνον να έχει ρυθμίσει άλλα και να προβεί **στην πλήρη εξόφληση** όλων των

ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών του, πράγμα που όπως γίνεται αντιληπτό δεν είναι εφικτό υπό τις παρούσες οικονομικές συνθήκες.

(ii) εάν οιοσδήποτε αυτοαπασχολούμενος οδηγός ή επιχείρηση θέλει να θέσει όχημα ΔΧ που διαθέτει σε καθεστώς προσωρινής ακινησίας, προκειμένου να εξαιρεθεί από τις ασφαλιστικές εισφορές της περιόδου της προσωρινής ακινησίας και ταυτόχρονα να μεταβιβάσει την κυριότητα, χρήση ή εκμετάλλευση έτερου ιδιόκτητου οχήματος του, προκειμένου να είναι σε θέση με το χρηματικό αντίτιμο που θα λάβει να εκπληρώσει ληξιπρόθεσμες ασφαλιστικές υποχρεώσεις του, δεν δύναται να προβεί σε οιαδήποτε πράξη μεταβίβασης κυριότητας, χρήσης ή εκμετάλλευσης του οχήματος του, εάν προγενέστερα δεν έχει προβεί **σε πλήρη εξόφληση** των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών του.

9. Συνεπώς και κατ' ακολουθία των ανωτέρω αίτημα της ΟΦΑΕ είναι η άμεση τροποποίηση της ΥΑ **Φ10035/2523/131/12.09.2016(ΦΕΚ Β 2896/2016) και του άρθρου 13 του πδ 258/2005, ως προς τα εξής:**

(i) Η υπαγωγή στο καθεστώς προσωρινής ακινησίας των οχημάτων ΔΧ και η συνεπεία αυτής εξαίρεση από την υποχρέωση καταβολής ασφαλιστικών εισφορών για την περίοδο ακινησίας να θεσπισθεί χωρίς να συνδέεται με την εξόφληση ή τη ρύθμιση των υφιστάμενων ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών του ιδιοκτήτη του οχήματος. Περαιτέρω δε θα αποτελούσε πολύ σημαντικό και ευεργετικό για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις του κλάδου και τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς μέτρο, το πάγωμα των ληξιπρόθεσμων

ασφαλιστικών τους εισφορών κατά το διάστημα θέσεως των οχημάτων τους σε ακινησία.

(ii) Σε κάθε περίπτωση, και όλως επικουρικώς αναφέρουμε ότι θα πρέπει η μη έγκαιρη καταβολή έστω και μίας δόσης της ρύθμισης των ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών του ιδιοκτήτη του οχήματος να μην επιφέρει τη διακοπή της υπαγωγής στο καθεστώς προσωρινής ακινησίας και συνακολούθως την υποχρέωση αναδρομικής καταβολής των ασφαλιστικών εισφορών. Η διακοπή υπαγωγής του καθεστώτος προσωρινής ακινησίας θα πρέπει να προϋποθέτει τη μη εμπρόθεσμη καταβολή τουλάχιστον **24** δόσεων της σχετικής ρύθμισης του ασφαλιζόμενου, σε κάθε δε περίπτωση η υποβολή νέας αίτησης υπαγωγής σε καθεστώς ακινησίας να αίρει αναδρομικά από το χρόνο υποβολής της πρώτης σχετικής αιτήσεως την όποια υποχρέωση καταβολής ασφαλιστικών εισφορών.

(iii) Να θεσπιστεί κατά τροποποίηση του άρθρου 13 παρ. 3 του πδ 258/2005 η δυνατότητα μεταβίβασης της κυριότητας, χρήσης ή εκμετάλλευσης οχήματος ΔΧ χωρίς να απαιτείται η προηγούμενη προσκόμιση στον Συμβολαιογράφο ή την Αρμόδια Δημόσια Αρχή βεβαίωσης του ΟΑΕΕ περί πλήρους εξοφλήσεως υφιστάμενων ληξιπρόθεσμων ασφαλιστικών εισφορών.

Δ. Τροποποίηση της Εθνικής Νομοθεσίας προς το σκοπό της θέσπισης ωρομίσθιου για τους αυτοκινητιστές διεθνών και εθνικών μεταφορών

Δ1 Οι ρυθμίσεις του νέου γερμανικού νόμου περί κατώτατου μισθού (Minimum Wage Act – MiLoG)

1. Από την 1.01.2015 ο νέος γερμανικός νόμος περί κατώτατου μισθού (Minimum Wage Act - MiLoG) σε συνδυασμό με την ισχύουσα ήδη νομοθεσία ήτοι **(α)** τη γερμανική πράξη για τους αποσπασμένους εργαζόμενους (Posted Workers Act) και **(β)** το γερμανικό νόμο για την προσωρινή επιχειρηματική απασχόληση (Ordinance on Minimum Wage Reporting Obligations) προβλέπει ότι οι κατηγορίες εργαζομένων που υπάγονται σε αυτόν, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι αυτοκινητιστές διεθνών μεταφορών που προέρχονται από την Ελλάδα, εφόσον εκτελούν δρομολόγια εντός της Γερμανίας **(ενδομεταφορές)** ή από και προς το ομοσπονδιακό κράτος της Γερμανίας **(διεθνείς μεταφορές)** ή και σε περιπτώσεις που απλώς οι εν λόγω αυτοκινητιστές διέρχονται από την επικράτεια του κράτους αυτού **(transit)**, θα πρέπει να αμείβονται για κάθε ώρα εργασίας τους εντός του γερμανικού εδάφους τουλάχιστον με το ποσό του κατώτατου ωρομισθίου που προβλέπει η γερμανική εργατική νομοθεσία (MiLoG), το οποίο από 01/01/2017 ανέρχεται **στο ακαθάριστο ποσό των 8,84 ευρώ ανά ώρα.**

2. Περαιτέρω, σύμφωνα με τα άρθρα 14 και 15 του γερμανικού νόμου περί κατώτατου μισθού (MiLoG), οι Γερμανικές Τελωνειακές αρχές είναι υπεύθυνες να ελέγχουν όχι μόνον εάν ο εγκατεστημένος στην Ελλάδα εργοδότης του αυτοκινητιστή οδικών μεταφορών έχει καταβάλει τη νόμιμη σύμφωνα με τον γερμανικό εθνικό νόμο κατώτατη ωριαία αμοιβή, αλλά και το χρόνο καταβολής της, προς το σκοπό δε αυτό οι εν λόγω αρχές εξουσιοδοτούνται να ελέγχουν **συμβάσεις εργασίας, αποδείξεις περί καταβολής της αμοιβής και αποδείξεις περί της υπάρξεως της εργασιακής σχέσης (όπως οι αποδείξεις αυτές προβλέπονται στον Γερμανικό νόμο NachwG) καθώς και άλλα επαγγελματικά έγγραφα** που άμεσα ή έμμεσα παρέχουν

πληροφορίες σχετικά με τη συμμόρφωση του εργοδότη προς την υποχρέωση περί καταβολής του κατώτατου ωρομίσθιου που προβλέπει ο οικείος γερμανικός νόμος.

3. Επιπλέον από τα άρθρα 16 και 17 του γερμανικού νόμου περί κατώτατου μισθού (MiLoG) προβλέπεται η υποχρέωση κάθε εγκατεστημένου στην Ελλάδα εργοδότη αφ' ενός μεν να ενημερώνει τις αρμόδιες γερμανικές τελωνειακές αρχές πριν από την έναρξη οδικής μεταφοράς που διέρχεται εντός της επικράτειας του γερμανικού κράτους ως προς τις συγκεκριμένες πληροφορίες που προβλέπονται στο άρθρο αυτό και αφ' ετέρου να καταγράφει σε ειδικό βιβλίο την έναρξη, λήξη και η διάρκεια του ημερήσιου χρόνου εργασίας των εργαζομένων του που διεξάγουν μεταφορικό έργο εντός της Γερμανίας. Η εν λόγω καταγραφή πρέπει να λαμβάνει χώρα το αργότερο **μέχρι το τέλος της έβδομης ημερολογιακής ημέρας** μετά την ημέρα κατά την οποία εκτελείται το έργο, τα δε αρχεία αυτά πρέπει να διατηρούνται από τον εργοδότη για τουλάχιστον δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης της εν λόγω καταγραφής. Τέλος το άρθρο 21 του γερμανικού νόμου περί κατώτατου μισθού προβλέπει την επιβολή προστίμου **έως € 500.000** σε περίπτωση μη καταβολής του κατώτατου ωρομίσθιου ή της μη έγκαιρης καταβολής του καθώς και πρόστιμο που δύναται να ανέλθει στο ποσό των **€ 30.000** σε περιπτώσεις παράβασης λοιπών διατάξεων του νόμου αυτού.

4. Ήδη τα μέλη της Ομοσπονδίας μας που εισέρχονται τα σύνορα του ομοσπονδιακού κράτους της Γερμανίας οφείλουν να προσκομίζουν στις αρμόδιες τελωνειακές αρχές ένα έγγραφο υπό τον τίτλο **«Επιχειρησιακός Προγραμματισμός Εργοδότη»**, σύμφωνα με το οποίο ο εργοδότης κάθε

αυτοκινητιστή οφείλει να δηλώσει μεταξύ άλλων ότι **(α)** συμμορφώνεται με τους όρους απασχόλησης (κατώτατη αμοιβή, διάρκεια της μετ' αποδοχών άδειας, το επίδομα αδείας και το συμπληρωματικό επίδομα αδείας) όπως αυτά καθορίζονται από το γερμανικό νόμο περί κατώτατου μισθού ή τη γερμανική πράξη για τους αποσπασμένους εργαζόμενους και **(β)** να προσκομίζει μεταφρασμένα στη Γερμανική Γλώσσα όλα τα έγγραφα που απαιτούνται και τηρούνται εκτός Γερμανίας, τα οποία ενδεχομένως του ζητηθούν από τις αρμόδιες τελωνειακές αρχές προκειμένου να ελεγχθεί ότι ο εργοδότης συμμορφώνεται με την εθνική γερμανική νομοθεσία κατά τα ανωτέρω.

Δ2. Οι ρυθμίσεις του νέου νόμου της Γαλλικής Δημοκρατίας LoiMacron

1. Σε συνέχεια της προαναφερόμενης ρύθμισης της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, η Γαλλία έθεσε σε ισχύ από 1.07.2016 νέες ρυθμίσεις κατώτατου ωρομίσθιου, οι οποίες διαλαμβάνουν και τους οδηγούς διεθνών μεταφορών που διενεργούν ενδομεταφορές εντός της Γαλλικής Επικράτειας ή εργάζονται σε επιχειρήσεις με έδρα εκτός της Γαλλικής Επικράτειας, οι οποίοι διενεργούν μεταφορές από και προς τη Γαλλία.

2. Σύμφωνα με τις οικείες ρυθμίσεις το κατώτατο ωρομίσθιο των αυτοκινητιστών που διενεργούν ενδομεταφορές ή μεταφορές από ή προς τη Γαλλία για το χρόνο οδήγησης εντός του Γαλλικού εδάφους διαμορφώνεται ως εξής:

(α) οδηγοί οχημάτων έως 3,5 τόνων ➡ 9.68 ευρώ,

(β) οδηγοί οχημάτων από 3,5 έως 11 τόνους ➡ 9.68 ευρώ

(γ) οδηγοί οχημάτων από 11 έως 19 τόνους ➡ 9.71 ευρώ

(δ) οδηγοί οχημάτων πάνω από 19 τόνους ➡ 9.73 ευρώ

(ε) εξειδικευμένοι οδηγοί βαρέων οχημάτων ➡ 10.00 ευρώ

Δ3. Η υποχρέωση τήρησης κατώτατου ωρομισθίου από άλλα Κράτη Μέλη της ΕΕ

1. Ακολουθώντας το παράδειγμα της Γερμανίας και της Γαλλίας, **η Αυστρία** από 1.01.2017 ομοίως έχει θέσει σε ισχύ διάταξη, επί τη βάση της οποίας μεταφορικές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός της επικράτειας του Αυστριακού κράτους, θα πρέπει να εφαρμόζουν τις ρυθμίσεις των αντίστοιχων ισχυουσών στην Αυστρία συλλογικών συμβάσεων εργασίας και ως εκ τούτου να καταβάλουν στους οδηγούς που διενεργούν ενδομεταφορές εντός του Αυστριακού εδάφους ή από και προς την Αυστρία, **το κατώτατο ωρομίσθιο που προβλέπεται σε κάθε συλλογική σύμβαση ανά κλάδο δραστηριότητας**. Προς το σκοπό δε αυτό κάθε εργοδότης θα πρέπει πριν από τη διενέργεια ενδομεταφοράς ή μεταφοράς από και προς την Αυστριακή Δημοκρατία να υποβάλλει ηλεκτρονικά προδήλωση της διενεργηθεισομένης μεταφοράς, εντός δε του οχήματος που διέρχεται από το έδαφος του συγκεκριμένου Κράτους Μέλους, θα πρέπει να είναι διαθέσιμα διάφορα έντυπα προς απόδειξη της καταβολής της νόμιμης με βάση τους Αυστριακούς Νόμους αμοιβής του εργαζόμενου οδηγού, ήτοι (ι) έγγραφο κοινωνικής ασφάλισης, (β) σύμβαση εργασίας (γ) αποδεικτικό πληρωμής ή τραπεζικής κατάθεσης (δ) πίνακες μισθοδοσίας και έγγραφα σχετικά με τη μισθολογική κατάσταση.

2. Η Ιταλία και η Ολλανδία από τις αρχές του 2017 έχουν θέσει σε εφαρμογή εθνικές διατάξεις που επιβάλλουν στους εργοδότες οδηγών που διενεργούν ενδομεταφορές εντός του Ιταλικού ή του Ολλανδικού Εδάφους να καταβάλουν

στους εργαζόμενους τους το μικτό κατώτατο ωρομίσθιο που ισχύει με βάση την εργατική νομοθεσία της Ιταλίας και της Ολλανδίας αντίστοιχα. Στην Ιταλία υφίσταται η υποχρέωση να προ - δηλώνεται ηλεκτρονικά κάθε διενέργεια ενδομεταφοράς. Στην Ολλανδία από 1.01.2017 με βάση τον Ολλανδικό Νόμο Wet Aanpak Schijnconstructies (WAS) κάθε εργοδότης που δεν είναι εγκατεστημένος στην Ολλανδία και απασχολεί οδηγούς που διενεργούν ενδομεταφορές εντός της Ολλανδικής Επικράτειας οφείλει να καταβάλλει σε αυτούς για τις ώρες απασχόλησής τους στο συγκεκριμένο Κράτος Μέλος μικτό κατώτατο ωρομίσθιο ύψους 13,91 ευρώ.

Δ4. Υφιστάμενη κατάσταση – Επιστολές επίσημης ειδοποίησης από της ΕΕ – Ανάγκη εναρμόνισης της εθνικής νομοθεσίας

1. Σε συνέχεια της θεσπίσεως των νόμων περί κατώτατης ωρομίσθιας αμοιβής από τη Γερμανία και τη Γαλλία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη αποστείλει έγγραφο επίσημης ειδοποίησης επί παραβάσει προς τη Γερμανία και την Γαλλία ενώ πρόσφατα απέστειλε σχετική ειδοποίηση και στην Αυστρία, σύμφωνα με την προβλεπόμενη διαδικασία του δικαίου της ΕΕ. Στην επιστολή της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αν και στηρίζει απολύτως τη θέσπιση κατώτατης ωρομίσθιας αμοιβής στη Γερμανία και Γαλλία, εν τούτοις θεωρεί πως η εφαρμογή των μέτρων αυτών σε όλες τις μεταφορές που διενεργούνται σε γερμανικό ή γαλλικό έδαφος περιορίζει την ελεύθερη διακίνηση υπηρεσιών και εμπορευμάτων κατά δυσανάλογο τρόπο. Ειδικότερα, στο πόρισμα της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διευκρίνιζε ότι η εφαρμογή των γερμανικών μέτρων στις διελεύσεις (**transit μεταφορές**) μέσω Γερμανίας και σε διεθνείς μεταφορές (**από και προς το Γερμανικό Κράτος**) δεν μπορούν να δικαιολογηθούν,

καθώς με τις ρυθμίσεις αυτές δημιουργούνται δυσανάλογα διοικητικά εμπόδια που παρεμποδίζουν την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ενώ περαιτέρω η ΕΕ θεωρεί, ότι υπάρχουν πιο αναλογικά μέτρα για τη διασφάλιση της κοινωνικής προστασίας των εργαζομένων και τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού.

2. Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, η Γερμανία ανέστειλε την ισχύ του νόμου περί κατώτατου μισθού μόνον για τους οδηγούς που απλώς διέρχονται από το Γερμανικό έδαφος (transit). Κατά τα λοιπά όμως τόσο η Γερμανία όσο και η Γαλλία συνεχίζουν να εφαρμόζουν τις εθνικές τους ρυθμίσεις περί κατώτατου μισθού σε όλες τις μεταφορές από και προς τα κράτη αυτά, μέτρο που έχει επιφυλαχθεί άλλωστε να εφαρμόσει και η Ολλανδία, αναμένοντας όμως προς το σκοπό αυτό σχετικές αποφάσεις των αρμόδιων Ολλανδικών Δικαστηρίων. Κατά τα λοιπά όμως οι προαναφερόμενες ρυθμίσεις περί κατώτατης μισθολογίας συνεχίζουν να ισχύουν και για όλους τους Έλληνες οδηγούς εμπορευματικών ή επιβατικών μεταφορών που διενεργούν μεταφορές από και προς το κράτος της Γερμανίας, Γαλλίας και Αυστρίας καθώς και ενδομεταφορές εντός του εδάφους όλων των προαναφερόμενων κρατών μελών.

3. Τα νέα αυτά δεδομένα όμως έχουν δημιουργήσει πολύ σημαντικά προβλήματα στους Έλληνες εργοδότες των οδηγών που διενεργούν ενδομεταφορές ή διεθνείς μεταφορές από και προς τη Γαλλία, τη Γερμανία και την Αυστρία καθώς και ενδομεταφορών εντός των λοιπών κρατών της ΕΕ, καθώς, όπως γνωρίζετε, η Ελλάδα είναι το μόνο κράτος μέλος της ΕΕ που δεν προβλέπει στην εθνική εργατική νομοθεσία της δυνατότητα ωριαίας

αποζημίωσης για τους οδηγούς εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται την αδυναμία των αντίστοιχων εργοδοτικών επιχειρήσεων όχι μόνο να παρέχουν πλήρη απόδειξη στις αρμόδιες Αρχές των λοιπών κρατών μελών για τη συμμόρφωσή τους προς τη θέσπιση κατώτατης ωριαίας αμοιβής αλλά και εν τοις πράγμασι να αδυνατούν να συμμορφωθούν με τις εν λόγω απαιτήσεις

4. Ως γνωστόν η Ελληνική εθνική εργατική νομοθεσία προβλέπει είτε υπό της προϋποθέσεις της Διαιτητικής απόφασης 37/2010 (τελευταία ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας) είτε σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 4093/2012 ότι η αμοιβή των αυτοκινητιστών εμπορευματικών ή επιβατικών μεταφορών που εργάζονται στην Ελλάδα καταβάλλεται **υπό μορφή μισθού**. Ωστόσο, κατά τη γενική αρχή του εργατικού δικαίου, ο μηνιαίος μισθός αντιστοιχεί **σε 25 εργάσιμες ημέρες απασχόλησης μηνιαίως** και έξι ημέρες απασχόλησης εβδομαδιαίως, με μέγιστο χρόνο απασχόλησης **σαράντα ώρες ανά εβδομάδα**. Ως εκ τούτου για την εύρεση του ωρομίσθιου επί τη βάση του μισθού κάθε εργαζόμενου (εν προκειμένω) οδηγού ισχύει ο εξής τύπος:

Ωρομίσθιο = (Μισθός : 25 ημέρες εργασίας) x 6

Ωρες εβδομαδιαίου ωραρίου (40 ή λιγότερες)

5. Με τον εν λόγω τρόπο όμως υπολογισμού του ωρομίσθιου (που προϋποθέτει την έννοια του μισθού) δημιουργείται ζήτημα τόσο ως προς τον υπολογισμό όσο ως προς την καταγραφή των υπερωριών και της ενδεχόμενης υπερεργασίας των εργαζόμενων οδηγών, καθ' όσον με βάση τη διάταξη **του άρθρου 74 του Ν. 3863/2010**, προβλέπεται τρόπος υπολογισμού των υπερωριών/ υπερεργασίας για εργασία που παρέχεται στην Ελλάδα και όχι για

εργασία που παρέχεται σε άλλο κράτος μέλος, βάση της εκάστοτε κάθε φοράς ισχύουσας εργατικής νομοθεσίας. Ενώ λοιπόν για την αμοιβή της υπερεργασίας το προαναφερόμενο άρθρο 74 του νόμου 3863/2010 προβλέπει προσαύξηση 20%, ενώ τα αντίστοιχα ποσοστά για την υπερωριακή απασχόληση είναι 40% ή 60%, δεν υφίσταται αντίστοιχη ρύθμιση που να καθορίζει **πως θα υπολογίζεται και πως θα καταβάλλεται από τον Έλληνα Εργοδότη η υπερεργασία και υπερωριακή απασχόληση που διενεργείται στα κράτη μέλη της ΕΕ**

6. Ζήτημα όμως περαιτέρω υφίσταται και ως προς την απόδειξη της καταβαλλόμενης ωρομίσθιας αμοιβής για εργασία που διενεργείται εκτός Ελλάδος. Συγκεκριμένα, δυνάμει της εθνικής εργατικής νομοθεσίας και ειδικότερα σύμφωνα με **το άρθρο πρώτο κεφάλαιο Α υποπαράγραφος ΙΑ5 του νόμου 4254/2014** προβλέπεται ότι ο εργοδότης υποχρεούται να χορηγεί στους εργαζόμενους του αναλυτικά εκκαθαριστικά σημειώματα ή σε περίπτωση εφαρμογής μηχανογραφημένου συστήματος θα πρέπει να χορηγεί ανάλυση μισθοδοσίας. Σε αμφότερες όμως των περιπτώσεων θα πρέπει να καταγράφονται **οι πάσης φύσεως αποδοχές και κρατήσεις**, οι οποίες υπολογίζονται επί τη βάση του μικτού ωρομισθίου.

7. Ως εκ τούτου καθίσταται αντιληπτό ότι από την ισχύουσα εθνική εργατική νομοθεσία δεν προβλέπεται η καταβολή αποδοχών εν μέρει υπό τη μορφή μισθού και εν μέρει υπό τη μορφή ωρομισθίου. Συνεπώς υπό τα σημερινά δεδομένα και την υφιστάμενη εργατική νομοθεσία καθίσταται αδύνατος ο υπολογισμός υπερωριών και επί τη βάσει μισθού και επί τη βάσει των ωρομισθίων, η όποια δε καταγραφή των αποδοχών ενός εργαζόμενου οδηγού

δεν μπορεί να στηριχθεί στο υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο ή να αποτελέσει επαρκή απόδειξη επί παραδείγματι κατά το Γερμανικό Νόμο περί κατώτατου μισθού.

9. Κατ' ακολουθία των ανωτέρω αίτημα της Ομοσπονδίας μας είναι να υπάρξει άμεση νομοθετική πρόβλεψη προκειμένου να θεσπιστεί η καταβολή ωρομίσθιας αμοιβής στους εργαζόμενους οδηγούς σε επιχειρήσεις που διενεργούν εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές εντός και εκτός Ελλάδος, εις τρόπον ώστε αφ' ενός μεν να επιλυθούν τα προαναφερόμενα πρακτικά και ουσιαστικά ζητήματα που αντιμετωπίζουν οι εργοδότες του κλάδου ως προς τον υπολογισμό και την καταγραφή της αμοιβής τους και αφ' ετέρου να εναρμονισθεί η Ελληνική εργατική νομοθεσία με τις λοιπές νομοθεσίες των λοιπόν κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επιβάλλουν σύμφωνα με τα ανωτέρω την εθνική κατώτατη ωρομίσθια αμοιβή και σε οδηγούς που εργάζονται σε επιχειρήσεις μη εγκατεστημένες στις χώρες αυτές .

Ε. Ανάγκη τροποποίησης της εθνικής εργατικής νομοθεσίας προς το σκοπό της εξαίρεσης των οδηγών βαρέων οχημάτων από τη λίστα ΒΑΕ.

1. Όπως αναφέρθηκε ήδη ανωτέρω, μία σειρά εθνικών διατάξεων κρατών μελών της ΕΕ περί κατώτατου μισθού, προβλέπουν την υποχρέωση και σε εργοδότες μη εγκατεστημένους στα συγκεκριμένα κράτη μέλη να καταβάλουν στους εργαζόμενους οδηγούς τους που διενεργούν ενδομεταφορές εντός των συγκεκριμένων κρατών μελών ή /και μετακινούνται από και προς τα κράτη της Γερμανίας και της Γαλλίας συγκεκριμένη ωρομίσθια ακαθάριστη αμοιβή.

2. Το γεγονός όμως ότι το προβλεπόμενο κατώτατο ωρομίσθιο των οδηγών αποτελεί τη θεσπιζόμενη «μικτή ωριαία αμοιβή», στην οποία

συμπεριλαμβάνονται οι υπολογιζόμενες με βάση την Ελληνική και Εργατική νομοθεσία ασφαλιστικές και λοιπές κρατήσεις, καθιστά επιτακτική την ανάγκη μεταξύ άλλων και της εξαιρέσεως των οδηγών οχημάτων άνω των 3,5 τόνων από τη λίστα των βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων, που συνεπάγεται την αυξημένη υποχρέωση καταβολής εισφορών εκ μέρους του εργοδότη.

3. Ως γνωστόν η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα στην ΕΕ που οι οδηγοί αυτοκινήτων φορτηγών ΔΧ συνεχίζουν να υπάγονται σε αυτή την ασφαλιστική κατηγορία, ρύθμιση αδικαιολόγητη πλέον, δεδομένου ότι η συνθήκες εργασίας που επικρατούν στα σύγχρονα οχήματα – φορτηγά ΔΧ δεν δικαιολογούν την ιδιαίτερη ασφαλιστική αντιμετώπιση των οδηγών τους.

Βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα νοούνται εκείνα στα οποία απαιτείται ιδιαίτερα συνεχή και εντατική ψυχοσωματική φόρτιση που κατευθύνεται από παράγοντες που δεν μπορούν να προβλεφθούν με αποδεκτές μετρήσεις. Οι σημερινές όμως συνθήκες, οι τεχνολογία και μέθοδοι εργασίας έχουν εξελιχθεί στον τομέα των οδικών μεταφορών. Οι παράγοντες αυτοί σε συνδυασμό με την εφαρμογή αυστηρότερων διαδικασιών εποπτείας και ελέγχου από τα αρμόδια Δημόσια όργανα και Φορείς, έχουν καταστήσει λοιπόν πλέον αδικαιολόγητη τη συμπερίληψη του επαγγέλματος του οδηγού εθνικών ή διεθνών μεταφορών βαρέων οχημάτων στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα.

4. Περαιτέρω όμως υπό τα νέα δεδομένα, η υπαγωγή των οδηγών οχημάτων άνω των 3,5 τόνων στη νέα λίστα ΒΑΕ θα επιτείνει στη νόθευση του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών της ΕΕ καθώς αφ' ενός μεν οι ελληνικές επιχειρήσεις – εργοδότες οδηγών διεθνών μεταφορών θα συνεχίσουν να

επωμίζονται το δυσβάσταχτο κόστος ασφάλισης που συνεπάγεται η ένταξη στην εν λόγω ασφαλιστική κατηγορία και αφ' ετέρου οι εργαζόμενοι οδηγοί δεν θα μπορούν να επωφεληθούν του αρκετά υψηλότερου του ελληνικού κατώτατου ωρομισθίου που προβλέπουν οι εθνικές εργατικές διατάξεις πολλών κρατών μελών της ΕΕ περί κατώτατου μισθού.

5. Ως εκ τούτου η Ομοσπονδία μας ζητά να μην ενταχθούν οι οδηγοί οδηγών βαρέων οχημάτων άνω των 3,5 τόνων, λεωφορείων και πούλμαν στη νέα υπουργική απόφαση που επίκειται να εκδοθεί εις αντικατάσταση της Φ10221/οικ 26816/929/30.11.2011 απόφαση του Υπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

ΣΤ. Η ανάγκη τροποποίησης του Ευρωπαϊκού και Εθνικού νομοθετικού πλαισίου για την απόσπαση εργαζομένων αναφορικά με τους οδηγούς που διενεργούν εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές – Θέσπιση νέων κανόνων για τη διενέργεια ενδομεταφορών.

1. Όπως γνωρίζετε η ευρωπαϊκή οδηγία 96/71/ΕΚ όπως συμπληρώθηκε με την «εφαρμοστική» οδηγία 2014/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ενσωματώθηκε στην Εθνική έννομη τάξη με το προεδρικό διάταγμα 219/2000 και το π.δ 101/2016. Η εν λόγω οδηγία που για πρώτη φορά θέσπισε σε ευρωπαϊκό επίπεδο την απόσπαση των εργαζομένων, συμπεριλαμβάνει και τους οδηγούς εμπορευματικών και επιβατικών διεθνών μεταφορών.

2. Η εργασία με απόσπαση είναι ένας τρόπος εργασίας που βασίζεται στις αρχές της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων και στην ελευθερία παροχής υπηρεσιών, οι οποίες αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της

Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εργασία με απόσπαση προωθεί την ελευθερία παροχής υπηρεσιών, η οποία προβλέπεται από το άρθρο 56 της Συνθήκης για την λειτουργία της Ε.Ε., επειδή ο εργαζόμενος που θα αποσπαστεί σε άλλη Χώρα δε θα χρειαστεί να κατέχει άδεια εργασίας.

3. Η έννοια του αποσπασμένου εργαζόμενου περιλαμβάνει τους εργαζόμενους που έχουν σταλεί από τους εργοδότες τους να ασκήσουν μία δραστηριότητα σε άλλο κράτος μέλος **για προσωρινή περίοδο**. Παρά το γεγονός όμως ότι η έννοια αυτή διαφοροποιείται από την έννοια των «διακινούμενων εργαζομένων» που μεταβαίνουν σε ένα κράτος μέλος για να ενταχθούν στην αγορά εργασίας σε μακροπρόθεσμη ή νόμιμη βάση, εντούτοις δε συνάδει με τη φύση της εργασίας **των διαρκώς «μετακινούμενων οδηγών διεθνών μεταφορών»**, η δε πρόσφατη περαιτέρω διάκριση επί τη βάσει της οποίας, όποιος συνεχίζει να εργάζεται σε ένα άλλο κράτος μέλος για χρονικό διάστημα πέραν των 24 μηνών δεν θεωρείται αποσπασμένος, δεν μπορεί να αντιμετωπίσει τις συνθήκες της μη ανάλογης και άνισης ένταξης των οδηγών διεθνών μεταφορών στην έννοια του αποσπασμένου εργαζόμενου.

4. Η πρόταση που ενεκρίθη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 8 Μαρτίου 2016 για την τροποποίηση της βασικής οδηγίας 96/71/EK («βασική οδηγία») και της Οδηγίας 2014/67/ΕΕ («οδηγία για την εφαρμογή») σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων κινείται μεν προς τη σωστή κατεύθυνση, όταν θέλει να προσδιορίσει σαφώς τα όρια της έννοιας της απόσπασης εργασίας και σκοπεύει σε μια στοχευμένη αναθεώρηση της οδηγίας 96/71/EK. Η διασφάλιση όμως ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους παρόχους υπηρεσιών δεν μπορεί να λάβει χώρα ρυθμίζοντας κατά τον ίδιο τρόπο ανόμοιες καταστάσεις.

5. Συνεπώς η βελτίωση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές και η προώθηση της αποδοτικής και δίκαιης παροχή υπηρεσιών στον τομέα αυτό, δε γίνεται να επιτευχθεί με την αντιμετώπιση των συνεχώς μετακινούμενων εργαζομένων ως αποσπασμένων εργαζομένων.

6. Σήμερα δύο εκατομμύρια περίπου εργαζόμενοι στις διεθνείς οδικές μεταφορές εκτελούν την εργασία τους, για σύντομα χρονικά διαστήματα, στο έδαφος διαφορετικών κρατών μελών. Στο πλαίσιο αυτό, οι νέοι κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων, όπως αυτοί προετοιμάζονται από τα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα θα πρέπει να περιλαμβάνουν σαφή διαχωρισμό ως προς τους εργαζόμενους αυτούς, οι οποίοι δεν θα πρέπει να θεωρούνται αποσπασμένοι σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που ισχύουν στην αγορά εργασίας άλλων τομέων επαγγελματικής δραστηριότητας. Θα πρέπει λοιπόν με βάση τις νέες ρυθμίσεις να συμβάλουν στην επίτευξη μεγαλύτερης σαφήνειας και στην καλύτερη επιβολή των κανόνων που διέπουν τις συμβάσεις εργασίας στον τομέα των μεταφορών, αντιμετωπίζοντας όμως τις ιδιαίτερες προκλήσεις του επαγγέλματος των οδικών μεταφορέων και οριοθετώντας το πότε ένας εργαζόμενος στον οικείο τομέα θα πρέπει να θεωρείται αποσπασμένος. Σε κάθε βέβαια περίπτωση στην έννοια αυτή δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται οι εργαζόμενοι οδηγοί που διενεργούν μεταφορές από και προς κράτη μέλη της ΕΕ ή πολλώ δε μάλλον εργαζόμενοι οδηγοί που απλώς διέρχονται από κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής ένωσης, καθώς στην περίπτωση αυτή, όπως έχει ήδη καταδειχθεί με τις νέες εθνικές ρυθμίσεις περί κατώτατου μισθού που τέθηκαν στα κράτη μέλη της Γερμανίας και της Γαλλίας,

η εξομοίωση των οδηγών αυτών με αποσπασμένους εργαζόμενους μόνο στρεβλώσεις μπορεί να δημιουργήσει και νόθευση του ελεύθερου ανταγωνισμού, καθίσταται δε μέτρο υπέρμετρου προστατευτισμού, που εν τέλει αντίκειται στα άρθρα της συνθήκης της ΕΕ περί ελευθερίας παροχής των υπηρεσιών.

7. Η απόλυτη εξομοίωση στις αμοιβές των εργαζομένων διεθνών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, στις περιπτώσεις μεταφορών από και προς τα κράτη μέλη της ΕΕ ή σε transit μεταφορές, θα μπορούσε να αποσκοπεί στην προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων και στην ισότητα στην αγορά εργασίας μόνο υπό συνθήκες απόλυτης σύγκλισης της φορολογικής και ασφαλιστικής νομοθεσίας όλων των κρατών μελών της ΕΕ. Στο επίπεδο όμως που δεν επιτυγχάνεται μία τέτοια εξομοίωση, η αντιμετώπιση των εργαζόμενων οδηγών που διενεργούν απλώς μεταφορές από και προς τα κράτη μέλη της ΕΕ «με αποσπασμένους εργαζόμενους» και συνακολούθως η αμοιβή τους με ένα ίδιο κατώτατο μικτό ωρομίσθιο, περισσότερες διακρίσεις δημιουργεί εν τοις πράγμασι και στρεβλώνει τον ανταγωνισμό παρά δημιουργεί συνθήκες ίσης αμοιβής για παροχή εργασίας ίσης αξίας.

8. Όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω στην υπό Δ ενότητα του παρόντος υπομνήματος μας, ο εθνικός Γερμανικός, Γαλλικός και Αυστριακός νόμος περί κατώτατου μισθού προβλέπει ένα κατώτατο μικτό ωρομίσθιο για κάθε μεταφορά που διενεργείται εντός των εν λόγω κρατών μελών, ακόμη δε και στις περιπτώσεις απλής διέλευσης από και προς τα συγκεκριμένα Κράτη Μέλη. Όμως εν τοις πράγμασι η ρύθμιση αυτή οδηγεί αφ' ενός μεν στην υπερμέτρως άνιση αντιμετώπιση των μεταφορικών επιχειρήσεων που εκτελούν μεταφορικό

έργο εντός της ΕΕ, καθώς όλες οι εργοδοτικές επιχειρήσεις εντός της ΕΕ δεν επιβαρύνονται με τις ίδιες ασφαλιστικές και φορολογικές δαπάνες αλλά εν τέλει και οι εργαζόμενοι οδηγοί αντιμετωπίζονται κατά τρόπο άνισο, καθώς οι καθαρές τους αποδοχές δεν είναι ίδιες, λόγω της διαφορετικής ασφαλιστικής και φορολογικής επιβάρυνσης των μεικτών αποδοχών τους, οι οποίες βεβαίως δεν αντιστοιχούν σε ίδιες ασφαλιστικές ή άλλου είδους παροχές στα κράτη μέλη στα οποία παρέχουν την εργασία τους.

9. Συνεπώς και κατ' ακολουθία των ανωτέρω, αίτημα της ΟΦΑΕ είναι ο διαχωρισμός του τομέα των οδικών μεταφορών, στο πλαίσιο εννοιολογικής οριοθέτησης της έννοιας της απόσπασης εργασίας, εις τρόπον ώστε οι οδηγοί που διενεργούν μεταφορές που λαμβάνουν χώρα από και προς τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μεταφορές, στο πλαίσιο των οποίων λαμβάνει χώρα διέλευση απλώς οχήματος από έδαφος κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μην θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι, ώστε να υπάγονται στους νόμους της εργατικής νομοθεσίας του εκάστοτε κράτους που αποτελεί τον προορισμό της μεταφοράς ή απλής διέλευσης του οχήματος που διενεργεί το μεταφορικό έργο.

Ζ. Τροποποιήσεις στο νομοθετικό πλαίσιο των ενδομεταφορών (Gabotage)

1. Όπως γνωρίζετε σύμφωνα με τους κανονισμούς 1071 & 1072/2009 προβλέπεται ότι κάθε οδηγός εμπορευματικών μεταφορών (κάτοχος βεβαίωσης οδηγού) που εκτελεί μεταφορές για λογαριασμό τρίτου (κατόχου κοινοτικής άδειας) έχει δικαίωμα αφού παραδώσει τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν στο πλαίσιο της εισερχόμενης διεθνούς μεταφοράς να εκτελεί

έως και τρεις ενδομεταφορές σε χρονικό διάστημα έως και 7 ημερών στο κράτος μέλος υποδοχής.

2. Ειδικότερα, σύμφωνα με το **άρθρο 9 του κανονισμού 1072/2009**, στις ενδομεταφορές ισχύουν (με την επιφύλαξη της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας), οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής, όσον αφορά τα ακόλουθα: (α) **τους όρους που διέπουν τη σύμβαση μεταφοράς**, (β) **το βάρος και τις διαστάσεις των οχημάτων**· (γ) **τις προϋποθέσεις σχετικά με τη μεταφορά ορισμένων κατηγοριών εμπορευμάτων, ιδίως επικίνδυνων εμπορευμάτων, ευαλλοίωτων τροφίμων και ζώντων ζώων**· δ) **τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης**· ε) **τον φόρο προστιθεμένης αξίας (ΦΠΑ) στις υπηρεσίες μεταφορών**.

3. Οι ως άνω διατάξεις περί ενδομεταφορών έχουν γίνει αντικείμενο καταχρηστικής εφαρμογής από εταιρείες που έχουν πραγματική ή εικονική έδρα κυρίως στο κράτος της Βουλγαρίας, οι οποίες διενεργούν συνεχείς εμπορευματικές μεταφορές εντός της ελληνικής επικράτειας νοθεύοντας τον υγιή ανταγωνισμό που στόχο έχει να διαφυλάξει το νομοθετικό πλαίσιο των ενδομεταφορών.

4. Η μη καταστράτηγηση των διατάξεων αυτών θα καταστεί εφικτή μόνον με την τροποποίηση των προϋποθέσεων εκτέλεσης των ενδομεταφορών, ως προς την υπαγωγή των εταιρειών που τις διεξάγουν στις διατάξεις του κράτους μέλους υποδοχής **ως προς την καταβολή των μισθολογικών υποχρεώσεων των εργαζομένων οδηγών**, αλλά και ως προς την εν γένει **φορολογική αντιμετώπιση των εταιρειών που διεξάγουν ενδομεταφορές**,

και όχι όπως συμβαίνει μέχρι σήμερα στην υπαγωγή των εταιρειών αυτών μόνον στις διατάξεις περί ΦΠΑ που ισχύει στο κράτος μέλος υποδοχής στις υπηρεσίες μεταφορών.

5. Η πλήρης μισθολογική (ως προς τους εργαζόμενους) αλλά και φορολογική και εξομοίωση των εταιρειών αυτών με τις ελληνικές μεταφορικές εταιρείες σε συνδυασμό με τον επαρκή και αποτελεσματικό έλεγχο από τους αρμόδιους φορείς είναι το μόνο μέσο περιορισμού του φαινομένου της παράνομης και σε κάθε περίπτωση καταχρηστικής εκμετάλλευσης της δυνατότητας διενέργειας ενδομεταφορών από Βουλγάρικες κυρίως εταιρείες εντός της Ελληνικής Επικράτειας που διεξάγουν μεταφορικό έργο ανταγωνιζόμενες αθέμιτα τις αντίστοιχες ελληνικές εταιρείες που έχουν πολύ υψηλότερες μισθολογικές ασφαλιστικές αλλά και φορολογικές υποχρεώσεις.

6. Σε άλλα κράτη μέλη, όπως η Γαλλία, η Ολλανδία και η Ιταλία έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή ο θεσμός του αντιπροσώπου των μεταφορικών επιχειρήσεων που διενεργούν ενδομεταφορές, προκειμένου οι εν λόγω επιχειρήσεις να φορολογούνται για τα εισοδήματα που αποκτούν στο πλαίσιο διενέργειας ενδομεταφοράς εντός του κράτους μέλους υποδοχής. Μία αντίστοιχη ρύθμιση θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ και στην Ελλάδα, προκειμένου να αντιμετωπισθεί το φαινόμενο της καταχρηστικής εκμετάλλευσης του πεδίου των ενδομεταφορών.

7. Περαιτέρω, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, οι ενδομεταφορές θα πρέπει να ρυθμιστούν στο πλαίσιο της απόσπασης εργασίας, όπως συμβαίνει σήμερα, καθώς, σε αντίθεση με τις μεταφορές από και προς κράτος μέλος ή τις απλές (transit) διελεύσεις, οι ενδομεταφορές έχουν μία χρονική διάρκεια που δύναται

να οριοθετηθεί αντικειμενικά και προσιδιάζει στην έννοια του προσωρινώς απασχολούμενου στο κράτος μέλος υποδοχής.

Προς το σκοπό δε της πρόληψης καταστρατηγήσεως του μέτρου αυτού, θα πρέπει να υιοθετηθούν ρυθμίσεις αντίστοιχες με αυτές που έχουν θεσπιστεί στην Ολλανδία, εις τρόπον ώστε η επιχείρηση που διενεργεί ενδομεταφορές σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης να έχει την υποχρέωση να ενημερώνει σε προγενέστερο χρόνο ένα ηλεκτρονικό αρχείο για το χρόνο, τη διάρκεια και το προσωπικό που θα διενεργήσει την ενδομεταφορά. Ταυτόχρονα, οι επιχειρήσεις που διενεργούν ενδομεταφορές θα πρέπει να υποχρεούνται να υποβάλουν δήλωση για τα εισοδήματά τους που απέκτησαν στο κράτος μέλος διενέργειας της ενδομεταφοράς, την οποία θα έχει υποχρέωση να υποβάλει ο αντιπρόσωπος τους στο συγκεκριμένο κράτος μέλος διενέργειας της ενδομεταφοράς, το πρόσωπο του οποίου θα πρέπει ομοίως να δηλώνεται στο προαναφερόμενο ηλεκτρονικό αρχείο.

8. Επιπρόσθετα, η ομοσπονδία μας ζητά την άμεση τροποποίηση της Ελληνικής Νομοθεσίας και την άσκηση όλων των απαιτούμενων ενεργειών εκ μέρους των αρμοδίων ελληνικών οργάνων στα Ευρωπαϊκά Φόρα ώστε να ισχύουν για τις ενδομεταφορές που διενεργούνται εντός του Ελληνικού εδάφους, οι ίδιοι όροι απασχόλησης με αυτούς που ισχύουν, είτε βάσει νόμου είτε βάσει συλλογικής σύμβασης στο ελληνικό έδαφος και αφορούν στις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης, στον μέγιστο χρόνο εργασίας, στην ελάχιστη ετήσια άδεια μετ' αποδοχών και στον κατώτατο μισθό σε κάθε δε περίπτωση εάν οι όροι απασχόλησης στην χώρα προέλευσης του εργαζόμενου που

διενεργεί ενδομεταφορές εντός της Ελλάδος είναι ευνοϊκότεροι να διατηρούνται οι όροι αυτοί.

Η. Η παράνομη οδήγηση επαγγελματικών οχημάτων από εργαζόμενους σε φορείς του Δημοσίου οι οποίοι διαθέτουν επαγγελματική άδεια οδήγησης

Στον τομέα των οδικών μεταφορών αντιμετωπίζεται ακόμη ένα παράδοξο φαινόμενο το οποίο δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, υπάλληλοι διαφόρων δημόσιων φορέων (π.χ. πυροσβεστική, αστυνομία κλπ), που είναι και κάτοχοι επαγγελματικού διπλώματος, εκμεταλλευόμενοι την ιδιότητά τους απασχολούνται παράνομα μετά την υπηρεσία τους ή το χρονικό διάστημα των διακοπών ή των ρεπό τους αδήλωτοι σε ιδιοκτήτες εταιρειών μεταφορών ως επαγγελματίες οδηγοί διενεργώντας οδικές μεταφορές. Για την αποφυγή του φαινομένου αυτού, θα πρέπει να γίνεται έλεγχος από τα αρμόδια όργανα στο πλαίσιο του νόμου 3446/2006 και της εθνικής εργατικής νομοθεσίας, προκειμένου να διαπιστώνεται η νόμιμη και σταθερή απασχόλησή τους στον εργοδότη τους. Σε αντίθετη δε περίπτωση θα πρέπει να θεσπιστούν κυρώσεις για τους εργοδότες που απασχολούν παράνομα τους ανωτέρω εργαζόμενους, εκμεταλλευόμενοι την επαγγελματική άδεια οδήγησης την οποία διαθέτουν ως δημόσιοι υπάλληλοι. Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να προσθέσουμε πως σε αυτές τις περιπτώσεις δημοσίων υπάλληλων με επαγγελματική άδεια οδήγησης, όταν συνταξιοδοτούνται δεν είναι υποχρεωμένοι να καταθέσουν και την

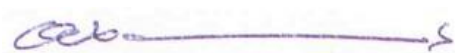
επαγγελματική άδεια οδήγησής τους όπως συμβαίνει με όλους τους αυτοκινητιστές επαγγελματίες οδηγού του ιδιωτικού τομέα, οι οποίοι όταν καταθέτουν αίτηση συνταξιοδότησης υποχρεωτικά παραδίδουν και την επαγγελματική άδεια οδήγησής τους. κάπως έτσι καταλήγουμε σε ακόμα ένα παράδοξο φαινόμενο όπου στη μεν πρώτη περίπτωση διατηρούν ένα εφόδιο για περεταίρω επαγγελματική δραστηριότητα μετά την συνταξιοδότηση, ενώ οι δε αυτοκινητιστές τους αφαιρείται κάθε περιθώριο επαγγελματικής δραστηριότητας μετά την συνταξιοδότηση.

Ευελπιστούμε τα ανωτέρω στοιχεία να είναι σαφή και χρήσιμα προκειμένου να προβείτε σε κάθε απαραίτητη ενέργεια για την αποκατάσταση της νομιμότητας και του υγιούς ανταγωνισμού στον κλάδο μας, ενώ σε κάθε περίπτωση παραμένουμε πάντα στην διάθεσή σας για επιπλέον στοιχεία.

Μετά τιμής

Για την ΟΦΑΕ

Ο Πρόεδρος



Απόστολος Κενανίδης

Ο Γενικός Γραμματέας



Χαράλαμπος Τσοχαταρίδης