
Διαμαρτυρία ΟΦΑΕ για την τοποθέτηση του Χρ. Σπίρτζη στο Συμβούλιο Υπουργών της ΕΕ για τους αποσπασμένους εργαζόμενους

2018/01/22 17:07 στην κατηγορία LOGISTICS

Ανακοίνωση – διαμαρτυρία κατά του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη εξέδωσε η ΟΦΑΕ, με αντικείμενο την τοποθέτησή του στο Συμβούλιο Υπουργών της ΕΕ για το Mobility Package.

Σύμφωνα με τα όσα καταγγέλλει η ΟΦΑΕ, ο υπουργός Μεταφορών υποστήριξε ότι η ελληνική κυβέρνηση, στις επικείμενες τροποποιήσεις των ευρωπαϊκών κανονισμών και οδηγιών για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, τάσσεται υπέρ της υπαγωγής και των Ελλήνων μεταφορέων, που διενεργούν διεθνείς μεταφορές, στην έννοια των αποσπασμένων εργαζομένων.

Η ανακοίνωση της ΟΦΑΕ

Με μεγάλη μας έκπληξη πληροφορηθήκαμε ότι ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χ. Σπίρτζης, κατά τη συμμετοχή του στο Συμβούλιο Υπουργών της ΕΕ της 5ης Δεκεμβρίου 2017, υποστήριξε ότι πρώτον θέση της Ελληνικής Κυβέρνησης είναι στις επικείμενες τροποποιήσεις των ευρωπαϊκών κανονισμών και οδηγιών για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές να συμπεριληφθούν διατάξεις, επί τη βάσει των οποίων οι μεταφορείς που διενεργούν όχι μόνον ενδομεταφορές (Gabotage), **αλλά και διεθνείς μεταφορές να θεωρούνται αποσπασμένοι εργαζόμενοι και μάλιστα - όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στα πρακτικά του Συμβουλίου Υπουργών της ΕΕ - να έχουν δικαίωμα «σε ελάχιστη αποζημίωση από την πρώτη ημέρα».**

Η θέση του κ. Σπίρτζη, όπως αυτή τουλάχιστον καταγράφεται στα πρακτικά του Συμβουλίου Υπουργών της ΕΕ της 5ης Δεκεμβρίου 2017, όχι μόνον διαφοροποιείται από την μέχρι τώρα άποψη του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (σύμφωνα με την οποία ως αποσπασμένοι εργαζόμενοι θα πρέπει να θεωρούνται μόνον οι μεταφορείς που διενεργούν ενδομεταφορές), αλλά ακόμη χειρότερα καθίσταται μαζί με τη θέση που εξέφρασε ο εκπρόσωπος της Αυστρίας ως η πλέον ακραία θέση μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ ως προς το ζήτημα αυτό.

Ως εκ τούτου λοιπόν, ενώ άλλα ισχυρά κράτη της ΕΕ έθεσαν ως προϋπόθεση για την εφαρμογή του θεσμού της απόσπασης στις διεθνείς μεταφορές, το πέρας προθεσμίας

τριών (3) έως και δέκα (10) ημερών από την αρχή της διεθνούς οδικής μεταφοράς, ο Έλληνας αρμόδιος υπουργός πρότεινε την μισθολογική εξομοίωση των μεταφορέων από την πρώτη κιόλας μέρα στο πλαίσιο της εφαρμογής του θεσμού της απόσπασης.

Διευκρινίζουμε βεβαίως ότι η θέση αυτή του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού προκύπτει μόνον από τα πρακτικά της προαναφερόμενης συνεδρίασης του Συμβουλίου Υπουργών της ΕΕ, καθώς ο κ. Σπίρτζης, μέχρι και σήμερα, όχι μόνον δεν έχει καλέσει με δική του πρωτοβουλία τους εμπλεκόμενους συνδικαλιστικούς φορείς του κλάδου για να ακούσει τις απόψεις τους εν όψει των θεμελιωδών αλλαγών που προετοιμάζονται σε επίπεδο νομοθεσίας της ΕΕ για τον κλάδο των οδικών μεταφορών, **αλλά αντιθέτως κωφεύει σε όλες τις προσπάθειες που έχει κάνει η ΟΦΑΕ, προκειμένου να θέσει υπόψη του τα προβλήματα που θα αντιμετωπίσουν οι Έλληνες μεταφορείς που διενεργούν διεθνείς μεταφορές σε περίπτωση που θα αντιμετωπίζονται ως αποσπασμένοι εργαζόμενοι.**

Η διαφοροποίηση δε της θέσης του κ. Σπίρτζη, σε σχέση με την αντιμετώπιση των μεταφορέων που διενεργούν διεθνείς μεταφορές ως αποσπασμένων εργαζόμενων, εγείρει περαιτέρω ερωτηματικά, όταν το ίδιο το Υπουργείο στο με αριθμό πρωτοκόλλου Β4/43611/1501/30.06.2017 σχετικό ενημερωτικό έγγραφο του προς τη Βουλή των Ελλήνων αναφέρει επί λέξει ότι «Είναι αμφίβολο αν η έννοια της μετακίνησης των οδηγών στο πλαίσιο διεθνούς μεταφοράς, μπορεί να υπαχθεί στην έννοια της απόσπασης των εργαζομένων σύμφωνα με τις διατάξεις των οδηγιών, καθώς η έννοια της διεθνούς μεταφοράς εξ ορισμού εμπεριέχει την έννοια της δραστηριοποίησης σε άλλο κράτος μέλος, πράγμα που δεν ισχύει για άλλες περιπτώσεις παροχής υπηρεσιών».

Συνεπώς, από τα ανωτέρω προκύπτει ότι αφ' ενός μεν το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θεωρεί ότι οι διαρκώς μετακινούμενοι μεταφορείς στο πλαίσιο μίας οδικής διεθνούς εμπορευματικής μεταφοράς δεν μπορούν να υπαχθούν στην έννοια του αποσπασμένου εργαζόμενου, αφ' ετέρου όμως ο επικεφαλής του Υπουργείου φαίνεται εν τέλει να αποδέχεται την υπαγωγή αυτή προς το σκοπό υποτίθεται της αποφυγής φαινομένων στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Δεν γνωρίζουμε βεβαίως, εάν έχει γίνει αντιληπτό από τον Έλληνα Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ότι με τη θέση του στο Συμβούλιο Υπουργών της 5ης Δεκεμβρίου 2017 συντάσσεται κατ' ουσίαν με τη θέση των ισχυρών κρατών μελών της ΕΕ που επιθυμούν στην πραγματικότητα, όπως έχει καταδείξει η μέχρι τώρα πρακτική, να χρησιμοποιήσουν και στις διεθνείς οδικές μεταφορές το θεσμό και τις συνέπειες της απόσπασης των εργαζομένων, αποκλειστικά ως μέτρο περιορισμού του ανταγωνισμού και προστασίας των συμφερόντων των μεταφορέων που εδρεύουν εντός της δικής τους επικράτειας.

Εν αντιθέσει όμως με τους ομολόγους του που προσπαθούν να προασπίσουν τα

συμφέροντα των μεταφορέων, με έδρα στα δικά τους κράτη, ο Έλληνας Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών δεν φαίνεται να λαμβάνει υπόψη του τις ολέθριες συνέπειες που θα έχει για τους Έλληνες μεταφορείς που διενεργούν διεθνείς μεταφορές, η υπαγωγή τους στην έννοια των αποσπασμένων εργαζομένων.

Κι αυτό διότι όπως όλοι γνωρίζουμε, η υπαγωγή στην έννοια του αποσπασμένου εργαζόμενου κατ' αρχήν δεν επιλύει τα ζητήματα της υπέρογκης φορολογικής και ασφαλιστικής επιβάρυνσης των Ελλήνων μεταφορέων και τα υπέρογκα διοικητικά κόστη που συνεπάγεται για κάθε Έλληνα αυτοαπασχολούμενο εργαζόμενο και κάθε ελληνική μεταφορική επιχείρηση, η αντιμετώπιση της μετακίνησης στο πλαίσιο μίας διεθνούς οδικής μεταφοράς ως απόσπαση εργασίας.

Η αναλογική εφαρμογή του θεσμού της απόσπασης εργασίας στις διεθνείς οδικές μεταφορές θα αποτελέσει την ταφόπλακα σε οιαδήποτε προσπάθεια ανάπτυξης του κλάδου μας, καθώς κατ' ουσία αποτελεί ένα τεχνικό εμπόδιο στην πρόσβαση στις αγορές των οικονομικά ανεπτυγμένων κρατών μελών.

Επιπλέον, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στην περιφέρεια της επικράτειας της ΕΕ και κατά συνέπεια η υποχρέωση των Ελλήνων μεταφορέων να λαμβάνουν υπόψη τους και να εφαρμόζουν πληθώρα διαφορετικών εθνικών εργατικών διατάξεων, όλων των κρατών μελών από την επικράτεια των οποίων διέρχονται, καθιστά την εφαρμογή του θεσμού της απόσπασης των εργαζομένων τουλάχιστον ανεδαφική.

Θα πρέπει λοιπόν έστω και τώρα από τους καθ' ύλην αρμόδιους φορείς της Ελληνικής Κυβέρνησης να γίνει αντιληπτό ότι με την νομοθετική αντιμετώπιση των μεταφορέων που διενεργούν διεθνείς μεταφορές ως αποσπασμένων εργαζομένων, οι Έλληνες μεταφορείς θα υποστούν μία δυσβάσταχτη άνιση μεταχείριση, καθώς από τη μία μεριά θα πρέπει στο πλαίσιο της σημερινής δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας να εναρμονιστούν με τα εργασιακά κόστη που ισχύουν στα ανεπτυγμένα οικονομικά κράτη μέλη της ΕΕ και με τα υπέρογκα διοικητικά κόστη που θα επιφέρει η εναρμόνισή τους αυτή, από την άλλη δε πλευρά θα εξακολουθήσουν να επωμίζονται – εν αντιθέσει με τους συναδέλφους τους που εδρεύουν σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ – τις δυσβάσταχτες και πολύ υψηλότερες φορολογικές και ασφαλιστικές επιβαρύνσεις που προβλέπονται από την Ελληνική Νομοθεσία, οι οποίες προστίθενται στο κόστος κάθε διενεργούμενης εκ μέρους τους διεθνούς οδικής εμπορευματικής μεταφοράς.

Η εφαρμογή της αρχής της ισότητας και της μη νόθευσης του ανταγωνισμού προϋποθέτει ότι όλοι θα πρέπει να υπόκεινται στις ίδιες συνθήκες αναλόγως των δυνατοτήτων τους, γεγονός που φαίνεται ότι δεν αντιλαμβάνεται το Ελληνικό Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το οποίο δια των αρμοδίων οργάνων του εμφανίζεται πως δεν ενεργεί προς το συμφέρον και σύμφωνα με τα δίκαια αιτήματα του κλάδου των Ελλήνων Μεταφορέων.

Στο πλαίσιο αυτό ελπίζουμε ο αρμόδιος υπουργός κ. Σπίρτζης να ανταποκριθεί έστω και τώρα στο πάγιο αίτημα της ΟΦΑΕ να δεχθεί τους εκπροσώπους της προς το σκοπό της θέσης σε διαβούλευση των ζητημάτων αυτών, προκειμένου όλα τα αρμόδια όργανα του Ελληνικού Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να κατανοήσουν πλήρως τις συνέπειες της εφαρμογής του θεσμού της απόσπασης στους Έλληνες μεταφορείς διεθνών οδικών μεταφορών και να αποτραπούν στο μέλλον ανάλογα φαινόμενα η Ελληνική Κυβέρνηση να εμφανίζεται να υιοθετεί προτάσεις ακραίων νεοφιλελεύθερων πρακτικών, οι οποίες δεν γίνονται αποδεκτές ούτε και από τα δεξιά κόμματα των ισχυρών κρατών μελών της ΕΕ.