



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΟΣ

ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΛΑΚΩΝΙΑΣ – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Αθήνα, 24 Φεβρουαρίου 2012

ΑΝΑΦΟΡΑ

2849
29 FEB. 2012

ΠΡΟΣ:

κ. Γ. Κουτρουμάνη

Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης

ΘΕΜΑ: «Καταβολή ασφαλιστικών εισφορών ιδιοκτητών ταξί Ν. Λακωνίας»

Κατατίθεται συνημμένα το υπ' αριθμ. πρωτ. 08/22.02.2012 έγγραφο του Σωματείου Ιδιοκτητών Ταξί Σπάρτης και Υπολοίπου Ν. Λακωνίας «Η Απέλλα» ως Αναφορά.

Ο Βουλευτής

Γρηγόριος Αποστολάκος

Βουλευτής Ν. Λακωνίας

ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΑΞΙ ΣΠΑΡΤΗΣ & ΥΠΟΛΟΙΠΟΥ ΝΟΜΟΥ ΛΑΚΩΝΙΑΣ

«*Η ΑΠΕΛΛΑ*»

Λυκούργου 61 ΣΠΑΡΤΗ Τηλ/Fax: 27310 83608

Website: <http://spartitaxi.blogspot.com/>

E-mail: taxi.sparti@gmail.com

Kiv. 6937-134229/ 6974-314388

Σπάρτη 22 Φεβρουαρίου 2012
Αρ. Πρωτ.: 08

Προς

προς τον Υπουργό Εργασίας & Κοινωνικής Ασφάλισης

κ. **Γεώργιο Κουτρουμάνη**

Κοινοποίηση:

- Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων κ. **Μαυρουδή (Μάκη) Βορίδη**
- Οργανισμό Ασφαλίσεων Ελεύθερων Επαγγελματιών (Ο.Α.Ε.Ε.)
- Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδας (Γ.Σ.Ε.Β.Ε.Ε.)
- Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (Γ.Σ.Ε.Α.Ε.)
- Πανελλήνια Ομοσπονδία Ταξί (Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α.)
- Ομοσπονδία Επαγγελματιών, Βιοτεχνών, Εμπόρων Λακωνίας
- Περιφερειακά Συμβούλια και Σωματεία Ταξί

ΘΕΜΑ: Αδυναμία καταβολής ασφαλίσεων ιδιοκτητών ταξί στον Ο.Α.Ε.Ε.

Αξιότιμε Κύριε Υπουργέ

Σε αυτή την πρωτοφανή και δύσκολη οικονομική κατάσταση με τα εξαιρετικά δυσμενή αποτελέσματα που υφίσταται το σύνολο σχεδόν των πολιτών της χώρας ο κλάδος των ταξί έχει πληγεί ίσως όσο κανένας άλλος επαγγελματικός κλάδος. Η οικονομική δυσπραγία των πολιτών έχει περιοριστεί στο ελάχιστο τη χρήση του ταξί και σε συνδυασμό με το μεγάλο αριθμό ταξί έχει ως αποτέλεσμα τη δραματική μείωση των εισοδημάτων των ιδιοκτητών τους. Μείωση που αγγίζει, σε αρκετές περιπτώσεις, τα όρια ανυπαρξίας εισοδήματος. Αν επιχειρήσουμε να περιγράψουμε την σημερινή κατάσταση στη Σπάρτη και σε ολόκληρη την Περιφερειακή Ενότητα Λακωνίας ίσως θεωρηθούμε υπερβολικοί αν δεν γίνουμε καν ποιοευτοί. Θα το κάνουμε όμως θλιοντάς

υπόψη σας ορισμένα στοιχεία για την εκμετάλλευση ενός ταξί στην Λακωνία. Ο μηνιαίος τζίρος (ακαθάριστα έσοδα) ενός ιδιοκτήτη ταξί (100% και οδηγός ο ίδιος) δεν ξεπερνά τα 1.100-1.200 ευρώ (αναφερόμαστε στη Σπάρτη) με τουλάχιστον 15 ώρες εργασίας την ημέρα, 30 ημέρες το μήνα και εφόσον το ταξί εργάζεται τις λεγόμενες παραγωγικές ώρες (αν υφίστανται πλέον τέτοιες). Το μεροκάματο σε όλη την Λακωνία έχει πέσει έως και 80%! Δεν υπερβάλουμε. Στην πόλη της Σπάρτης πριν δυο-τρία χρόνια η 2^η (νυχτερινή) βάρδια (4.00 μ.μ. - 4.00 το πρωί) εισέπραττε εβδομήντα (70 €) έως ενενήντα (90 €) ευρώ. Σήμερα στην πόλη της Σπάρτης αν κάποιος φτάσει τα είκοσι (20 €) ευρώ εισπραξη σε αυτό το δωδεκάωρο θα θεωρείται πολύ τυχερός. Συνήθως ο τζίρος σε αυτές τις ώρες είναι δώδεκα (12 €) με δεκαοκτώ (18 €) ευρώ! Άλλο χαρακτηριστικό δείγμα ότι το έργο μας έχει μειωθεί σε απελπιστικά επίπεδα είναι το γεγονός ότι το Ράδιο ταξί Σπάρτης έχει κατρακυλήσει από τις περίπου 16.000 κλήσεις που ελάμβανε μηνιαίως πριν τρία-τέσσερα χρόνια, στις τρεις χιλιάδες περίπου κλήσεις σήμερα! Επίσης ενδεικτικό στοιχείο είναι το γεγονός ότι το αντίτιμο της παραχώρησης της εκμετάλλευσης-ενοικίασης σε τρίτους, από τους ιδιοκτήτες που για διάφορους λόγους δεν μπορούν να εργασθούν στα ταξί τους, παλιότερα κυμαινόταν μεταξύ οκτακοσίων και χιλίων (900-1.000 €) ευρώ. Σήμερα ουδείς ενδιαφέρεται να νοικιάσει ταξί· χαρακτηριστικό είναι και το γεγονός ότι υπάρχει (συνταξιούχος) ιδιοκτήτης που παραχωρεί εντελώς δωρεάν την εκμετάλλευση του ταξί του και, αν είναι δυνατόν, δεν υπάρχει ενδιαφερόμενος για αυτή την προσφορά. Πριν λίγες εβδομάδες, Σάββατο βράδυ, μέλος του Σωματίου μας-οδηγός ταξί που βρισκόταν από τις 8.20 μ.μ. στην αναμονή πρώτος στον κεντρικότερο σταθμό ταξί (πιάτσα) της πόλης, πήρε διαδρομή στις 12.45 μετά τα μεσάνυχτα και μέχρι τις 8.00 π.μ. που τελείωνε η βάρδιά του πήρε άλλες δύο κούρσες των 3,40 € ευρώ η κάθε μία!

Και όλα αυτά στη Σπάρτη, μια πόλη με εικοσιπέντε χιλιάδες κατοίκους (25.000) περίπου, με χίλιους πεντακόσιους (1.500) στρατιώτες, όπου σε αυτούς προστέθηκαν την τελευταία πενταετία και δύο-τρεις χιλιάδες (2.000-3.000) φοιτητές, και που δεν συμβαίνει πριν αφού δεν υπήρχε τριτοβάθμια εκπαίδευση στην πόλη. Τα ίδια -και χειρότερα- συμβαίνουν και στα μικρότερα ημιαστικά κέντρα της Λακωνίας (Γύθειο, Σκάλα, Μολάοι, Νεάπολη, Αρεόπολη), καθώς και στα μικρά δημοτικά διαμερίσματα της Λακωνίας. Σημειώστε ότι υπάρχουν ιδιοκτήτες ταξί, σε μικρά κυρίως δημοτικά διαμερίσματα, όπου μετά

από μια ολόκληρη ημέρα εργασίας πάνε στο σπίτι τους με δύο κούρσες των 3,40 ευρώ και ποτέ δεν ξεπερνάνε τα δώδεκα-δεκαπέντε ευρώ. Ακόμη χειρότερα, σε πολλές περιπτώσεις υπάρχουν συνάδελφοι που για μέρες ολόκληρες δεν πραγματοποιούν ούτε μια διαδρομή.

Όπως αντιλαμβάνεστε κύριε Υπουργέ με αυτές τις εισπράξεις, με αυτούς τους τζίρους, εκτός των άλλων, είναι αδύνατον οι ιδιοκτήτες-εκμειταλλευτές ταξι να είναι ενήμεροι στις συμβατικές τους υποχρεώσεις έναντι του Ο.Α.Ε.Ε. Ιδιοκτήτες ταξι με είκοσι και τριάντα χρόνια ασφάλισης, απόλυτα συνεπείς στην καταβολή των ασφαλιστικών τους εισφορών –στο ΤΣΑ παλιότερα στον Ο.Α.Ε.Ε. από το 2007 και ύστερα–, σήμερα χρωστούν δυο, τρία, τέσσερα και παραπάνω δίμηνα. Κάποιοι άλλοι έχουν αποδεχθεί τη μοίρα τους και έχουν αποφασίσει ότι δεν μπορούν πλέον να πληρώσουν τον Ο.Α.Ε.Ε, αφού είναι πνιγμένοι από το χρέος προς αυτόν. Αναρωτιόμαστε πόσοι ιδιοκτήτες ταξι μπαίνουν κάθε μήνα στη λίστα των επαγγελματιών που χρωστούν στον Ο.Α.Ε.Ε. αφού, ήδη το σύνολο σχεδόν των επαγγελματιών ιδιοκτητών ταξι αδυνατεί να καταβάλει τις ασφαλιστικές του εισφορές. Και όσοι λίγοι τις καταβάλουν κανονικά, το πράττουν, όχι από τα εισοδήματα που εξασφαλίζουν από την εκμειτάλλευση του ταξι, αλλά από τις οικονομίες που ενδεχομένως διατηρούν και οι οποίες αργά ή γρήγορα θα εξανεμιστούν. Οι υπόλοιποι επαγγελματίες των άλλων κλάδων –που πλήττονται και αυτοί από την οικονομική κρίση– έχουν την ύστατη και μοιραία επιλογή. Βάζουν λουκέτο. Εμείς τι λουκέτο να βάλουμε στο ταξι; Να το κλείσουμε; Δεν μπορούμε! Δεν το προβλέπει ο νόμος. Αντίθετα το απαγορεύει (άρθρα 14, 17 παρ. β & δ του Ν. 3109/2003). Αναρωτιόμαστε τι πρέπει να κάνει ένας ιδιοκτήτης ταξι άμα δεν βγαίνει και θέλει να αναστείλει –έστω και προσωρινά– την επαγγελματική δραστηριότητα του ταξι;

Κύριε Υπουργέ, αυτό το πολύ σοβαρό θέμα επιβίωσης, ομαλής συνέχειας και λειτουργίας του κλάδου, της αδυναμίας δηλαδή της πλειοψηφίας των ιδιοκτητών ταξι για την καταβολή των ασφαλιστικών τους εισφορών στον Ο.Α.Ε.Ε. πρέπει να αντιμετωπισθεί από το Υπουργείο σας **άμεσα, τώρα!** Καμία ρύθμιση παλιότερων οφειλών όσο ευνοϊκή-ελκυστική και να είναι, δεν θα επιφέρει κανένα ουσιαστικό αποτέλεσμα εάν δεν συνοδεύεται παράλληλα και από τρέχουσες εισφορές που το ύψος τους δεν θα οδηγεί τον ασφαλισμένο στην αδυναμία, την απελπισία και την απόγνωση, αλλά θα αποτελεί κίνητρο για να το «παλέψει», ώστε να καταφέρει να είναι ασφαλιστικά ενήμερος. Πέρα λοιπόν

των ευνοϊκών ρυθμίσεων παλαιότερων οφειλών στον Ο.Α.Ε.Ε., που κατά καιρούς ανακοινώνονται και ισχύουν, είναι αναγκαίο να επιτραπεί ο ιδιοκτήτης ταξι/ασφαλισμένος στον Ο.Α.Ε.Ε. να έχει τη δυνατότητα να επιλέγει οποιαδήποτε ασφαλιστική κατηγορία επιθυμεί απ' αυτή που βρίσκεται σήμερα. Περαιτέρω, είναι αναγκαίο να θεσμοθετηθεί και μια νέα ασφαλιστική κατηγορία (λίγο πάνω από την υψηλότερη του ΟΓΑ), στην οποία θα μπορούν να επιλέγουν (προαιρετικά) όσοι –και για όσο διάστημα– αδυνατούν να καταβάλουν το ύψος οποιασδήποτε εισφοράς ισχύει σήμερα. Επίσης, στους ιδιοκτήτες που η έδρα του ταξί τους βρίσκεται σε δημοτικά διαμερίσματα κάτω από τους 2.000 κατοίκους θα πρέπει να επιτραπεί να ασφαρίζονται στον ΟΓΑ, με τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν και για τους υπόλοιπους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται εντός αυτών των δημοτικών διαμερισμάτων και έχουν αυτή τη δυνατότητα. Και τούτο διότι η εκμετάλλευση του ταξί και η ανάληψη μισθώσεων από αυτό περιορίζεται αποκλειστικά στα όρια της έδρας του και κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η προμίσθωση εκτός των διοικητικών ορίων της έδρας των ταξί, μόνο αν η ανάθεση της προμίσθωσης γίνεται όταν το Ε.Δ.Χ. ταξί βρίσκεται εντός των ορίων της έδρας του και ο προορισμός του επιβάτη βρίσκεται επίσης εντός των διοικητικών ορίων της έδρας του ταξί (παρ. 1 & 2 άρθρου 7 Ν. 3109/03). Συνεπώς οι προϋποθέσεις, οι περιορισμοί και οι δεσμεύσεις που προβλέπονται για τους λοιπούς επαγγελματίες (μη δραστηριοποίηση: πώληση αγαθών και παροχή υπηρεσιών σε δημοτικά διαμερίσματα πάνω από 2.000 κατοίκους, κ.λπ.) που δραστηριοποιούνται σε διαμερίσματα κάτω των 2.000 κατοίκων, προκειμένου αυτοί να έχουν τη δυνατότητα να ασφαρίζονται στον ΟΓΑ, για τους ιδιοκτήτες ταξί είναι εκ των πραγμάτων αυτονόητες και εφαρμοστέες αφού αποτελούν επιταγές που πηγάζουν από το νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου (εκμετάλλευση του ταξί **μόνο** στην έδρα για την οποία του χορηγήθηκε η άδεια, άρθρα 1 & 2 του Ν. 3109/2003). Κύριε Υπουργέ, όπως με ρυθμίσεις που εντάξατε στον τελευταίο ασφαλιστικό νόμο 3996/11 (άρθρο 52) εξαλείψατε ορισμένες από τις αδικίες του Προεδρικού Διατάγματος 258/05 που συνιστούσαν άνιση μεταχείριση εις βάρος των ασφαλισμένων του πρώην ΤΣΑ, το ίδιο ελπίζουμε ότι θα πράξετε και για αυτό το θέμα, καθώς και για τα υπόλοιπα που σας παραθέτουμε παρακάτω.

Ένα άλλο σοβαρότατο θέμα που άπτεται των αρμοδιοτήτων σας, είναι η ρύθμιση που ορίζει ότι απαραίτητο δικαιολογητικό για τον τεχνικό έλεγχο

οχημάτων Δημοσίας Χρήσεως (ΔΧ) σε ιδιωτικό ή δημόσιο Κ.Τ.Ε.Ο. είναι η ασφαλιστική ενημερότητα όλων των ιδιοκτητών, χρηστών και εκμιαλλευτών του οχήματος, η οποία χορηγείται από τον Ο.Α.Ε.Ε. (παρ. 1, άρθρου 53 Ν. 3996/2011). Αυτή η ρύθμιση θα πρέπει να καταργηθεί δεδομένου ότι αυτή η υποχρέωση συνιστά μια ακόμη **ανισότητα**, αφού σε κανέναν άλλο κλάδο επαγγελματιών –ασφαλισμένων στον Ο.Α.Ε.Ε.– δεν ζητείται τέτοια βεβαίωση (π.χ. σε επαγγελματικά αυτοκίνητα των οποίων η ιδιοκτησία είναι σε επιχειρήσεις ή σε επιτηδευματίες-φυσικά πρόσωπα και αυτά αποτελούν εργαλεία για την άσκηση της επιχειρηματικής-επαγγελματικής τους δραστηριότητας δεν απαιτείται η προσκόμιση σχετικής βεβαίωσης ασφαλιστικής ενημερότητας των ιδιοκτητών τους για τον έλεγχο στο Κ.Τ.Ε.Ο.). Επιπλέον, η επιταγή του νόμου υποχρέωσης προσκόμισης ασφαλιστικής ενημερότητας από τον Ο.Α.Ε.Ε. όλων των συνιδιοκτητών ενός Ε.Δ.Χ. ταξί, είναι καταφανώς άδικη, πέρα κάθε λογικής, και ενδεχόμενα αντισυνταγματική, λόγω του ότι η αδυναμία (για οποιοδήποτε λόγο) προσκόμισης ασφαλιστικής ενημερότητας ενός εκ των συνιδιοκτητών μπλοκάρει τον έλεγχο του Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτου ταξί, συνεπώς το ακινητοποιεί, και έτσι παράγει εξαιρετικά δυσμενή αποτελέσματα (απώλεια εργασίας, εισοδήματος, κ.λπ) και στον άλλο (ανεύθυνο) συνιδιοκτήτη που είναι ασφαλιστικά ενήμερος. Συνεπώς, οι εντοπιζόμενες ανισότητες και τα δυσμενή αποτελέσματα σε ενήμερους ασφαλιστικά ιδιοκτήτες σε συνδυασμό με την αδυναμία εξασφάλισης ασφαλιστικής ενημερότητας από πολύ μεγάλο αριθμό ιδιοκτητών ταξί (εξαιτίας των προαναφερόμενων: δραματική μείωση έργου και εισοδημάτων) καθιστούν επιτακτική και αναγκαία την κατάργηση της υποχρέωσης προσκόμισής της για τον έλεγχο του αυτοκινήτου από το Κ.Τ.Ε.Ο. Όπως για τους υπόλοιπους επαγγελματίες, εμπόρους και βιοτέχνες, έτσι και για τους αυτοκινητιστές ιδιοκτήτες Ε.Δ.Χ. αυτοκινήτων αρκεί, αφού προβλέπεται και ζητείται, η ασφαλιστική τους ενημερότητα όταν θεωρούν βιβλία και στοιχεία στη ΔΟΥ, καθώς και σε άλλες δραστηριότητες (συμμετοχή σε διαγωνισμούς δημοσίου, δήμων, είσπραξη οφειλομένων κ.λπ).

Κύριε Υπουργέ, καταθέσαμε τις απόψεις μας και προσπαθήσαμε να προσεγγίσουμε αυτά τα σημαντικότερα και κατεπείγοντα θέματα επιβίωσης των μελών μας αναλυτικά και με την όσο το δυνατό κατανοητότερη παράθεση τους, χωρίς καμία υπερβολή, χωρίς καμία ανακρίβεια και με μια διαφορετική γλώσσα και ύφος που ίσως δεν είναι συνηθισμένα στην επικοινωνία Σωματείων

με τη Διοίκηση. Ελπίζουμε ότι το συντομότερο δυνατόν θα ενσκήψετε με ενδιαφέρον στα προβλήματα που σας εκθέσαμε. Θα ικανοποιηθούμε ιδιαίτερα αν βρείτε το χρονικό περιθώριο για να συνδιαλαγούμε και δια ζώσης. Αναμένουμε πρόσκλησή σας.

Για το Δ.Σ.

Ο πρόεδρος

Ο γ. γραμματέας

Σωτήριος Π. Ροϊνός

Γεώργιος Λ. Βαβουγιός