

Σ.Ε.Ο.Φ.Α.Ε.
ΣΥΝΔΙΚΑΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ
ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ
Δ. ΟΜΗΡΙΔΟΥ ΣΚΥΛΙΤΣΗ 19, ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ε.Κ.Π. Τ.Κ. 18531 (6^{ος} ΟΡΟΦΟΣ)
☎210-4119922, FAX: 210-4170113
✉E-mail: seof@otenet.gr /http:www.seofae.gr

Αρ. Πρωτ. 622

Πειραιάς, 9/3/2016

Προς: Υπουργείο Μεταφορών
Υπ' όψιν Υπουργού

ΘΕΜΑ: Μαγνήτες στα φορτηγά, επικίνδυνη οδήγηση,
αλλοίωση ηλεκτρονικού ταχογράφου, εμφάνιση ψευδών στοιχείων

Κύριε Υπουργέ,

Με αφορμή το άρθρο του περιοδικού ΤΡΟΧΟΙ & TIR Ιανουάριος 2016, με θέμα «Μαγνήτες στα Φ.Δ.Χ.» αποδεικνύεται ότι οι καταγγελίες του ΣΕΟΦΑΕ περί αλλοίωσης των στοιχείων του ψηφιακού ηλεκτρονικού ταχογράφου, επαληθεύτηκαν πλήρως και ότι τα Φ.Δ.Χ. ως επί το πλείστον είναι κινητές καρμανιόλες.

Σας παραθέτουμε την επιστολή που έστειλε η Διοίκηση του ΣΕΟΦΑΕ στο περιοδικό ΤΡΟΧΟΙ & TIR και ζητάμε μία συνάντηση μαζί σας για τα θέματα που αφορούν την ασφάλεια στη χερσαία εμπορευματική μεταφορά.

«Κύριε εκδότη,

Με αφορμή το άρθρο σας στο Περιοδικό ΤΡΟΧΟΙ & TIR Ιανουάριος 2016, θα θέλαμε να υπενθυμίσουμε σ' εσάς και στους αναγνώστες του περιοδικού ότι η παραβίαση των ωρών οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών δεν είναι τωρινό φαινόμενο. Ξεκινά χρόνια πριν με την εγκατάσταση αναλογικών ταχογράφων (πριν εφαρμοζόταν πλήρως το βιβλίο δρομολογίων που έγραφε τις πραγματικές ώρες οδήγησης και απασχόλησης συνολικά και δεν μπορούσε να τις αμφισβητήσει κανείς, γι' αυτό και το μένος της εργοδοσίας να καταργήσει εντελώς το βιβλίο δρομολογίων).

Στους αναλογικούς ταχογράφους οι πιο διαδεδομένες επεμβάσεις ήταν το στράβωμα της βελόνας, φίλτρο τσιγάρου ώστε να μικραίνει η διαδρομή, λαστιχάκι γωνία στο σασμάν ώστε να μη δείχνει την πραγματική ταχύτητα του φορτηγού και τις ώρες οδήγησης με τη διαφορά ότι αυτές οι ενέργειες δεν άλλαζαν τη συμπεριφορά του φορτηγού στην κυκλοφορία και στην ασφάλειά του, αλλά μόνο ως προς την εξαπάτηση των οργάνων ελέγχου, τόσο για την ταχύτητα όσο και για την ξεκούραση των οδηγών.

Όπως αναφέρετε στο άρθρο σας τα φορτηγά νέας τεχνολογίας δεν έχουν καμία σχέση με τα φορτηγά του αναλογικού και απλού ψηφιακού ταχογράφου. Τα νέα φορτηγά λειτουργούν επί της ουσίας με ηλεκτρονικό υπολογιστή (CAN-BUS το σύστημα που μεταφέρει εντολές και δεδομένα στα υποσυστήματα του φορτηγού). Συνεπώς όποια εξωτερική παρέμβαση (π.χ. μαγνήτες, διακόπτες στο ταμπλό, κομπιούτερ στο χέρι) δημιουργεί πρόβλημα σε όλο το ηλεκτρονικό σύστημα του Φ.Δ.Χ. και όχι μόνο σε ένα συγκεκριμένο σημείο που εμείς θέλουμε να ελέγξουμε (π.χ. ταχογράφος, ώρες ανάπαυσης), με συνέπεια να οδηγούμε ένα φορτηγό επί της ουσίας κινητή καρμανιόλα, αφού στην προκειμένη ο μαγνήτης και τα προαναφερόμενα δημιουργούν επιπλοκές στη μεταφορά δεδομένων,

αδιαφορώντας για τις συνέπειες, με μόνο σκεπτικό ότι «ΠΡΕΠΕΙ να παραδώσουμε το εμπόρευμα στην ώρα του για να μη χάσουμε τον ΠΕΛΑΤΗ» κατά την εργοδοσία ή «να μην χάσουμε την δουλειά μας» ως οδηγό.

Και δυστυχώς διαβάζοντας το άρθρο σας αλλά και τις παρατηρήσεις των οδηγών, αυτό το «ΠΡΕΠΕΙ να μη χάσουμε τον ΠΕΛΑΤΗ» υπάρχει σε μεταφορικές εταιρείες από συγκεκριμένες χώρες (το ερώτημα είναι γιατί στις υπόλοιπες χώρες δεν προβληματίζονται μήπως χάσουν τον πελάτη). Η προσωπική μου άποψη είναι ότι σε αυτές τις χώρες πάνω απ' όλα εφαρμόζονται οι νόμοι και ο έλεγχος δεν είναι υποτυπώδης, όπως στις συγκεκριμένες χώρες που αναφέρατε. Πρωτίστως την ευθύνη την έχει η πολιτεία που δεν εφαρμόζει τον πλήρη έλεγχο στα Φ.Δ.Χ., δίνοντας το δικαίωμα στους παραλήπτες των εμπορευμάτων και στην εργοδοσία κατά κύριο λόγο και μετά στον οδηγό του φορτηγού να παρανομήν με επακόλουθο τα τραγικά ατυχήματα που βλέπουμε στις εθνικές οδούς και στους παράδρομους αυτών (το τελευταίο ήταν με το ρουμάνικο φορτηγό στην Εγνατία Οδό).

Επίσης αναφέρετε ότι η διαφορά μεταξύ Ελλήνων-Ρουμάνων κλπ. και των δυτικοευρωπαίων είναι ότι οι μεν στην πλειοψηφία τους είναι ιδιοκτήτες-οδηγοί, οι δε μισθωτοί επαγγελματίες. Σωστό εν μέρει, αν και η θέση του ΣΕΟΦΑΕ είναι όλοι οι ιδιοκτήτες οδηγοί να εισέλθουν σε εταιρείες μεταφορών. Όμως εδώ υπάρχει μια διαφορά: ένα μεγάλο μέρος των μισθωτών οδηγών στη διεθνή μεταφορά εργάζεται με μπλοκάκι και όχι με μισθό. Αυτό σημαίνει ΑΤΥΠΟΣ ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ και πληρωμή με δρομολόγιο, άρα δεν υπάρχει καμία διαφορά με τον ιδιοκτήτη οδηγό.

Σε ό,τι αφορά τα φορτηγά στην εθνική μεταφορά, αυτά τα συστήματα είναι μειοψηφία. Εδώ υπάρχει η διπλή κάρτα ταχογράφου, ο διπλός αναλογικός ταχογράφος, δύο βιβλία δρομολογίων αθεώρητα ώστε να καλύψουν τις 18-19 ώρες οδήγησης και απασχόλησης.

Κύριε εκδότη,

Η θέση του Συνδικάτου είναι πάγια και διαρκής, τόσο ως προς την πολιτεία όσο και στην εργοδοσία ώστε να πάψουν να υπάρχουν τα διλήμματα του «ΠΡΕΠΕΙ» και «θα χάσουμε τον ΠΕΛΑΤΗ».

- 1) Κάρτα πρόσληψης του οδηγού μαζί με τα έγγραφα του φορτηγού και να ζητείται σε κάθε έλεγχο από όποιο αρμόδιο όργανο. Μ' αυτό τον τρόπο θα εκλείψει η ανασφάλιστη εργασία.
- 2) Βιβλίο δρομολογίων: ανά τρίμηνο θεωρημένο όπως υπήρχε εξ αρχής με τα πλήρη στοιχεία του οδηγού για την έναρξη και λήξη της εργασίας του και το μεταφερόμενο προϊόν, αφού απεδείχθη ότι τα ηλεκτρονικά συστήματα παραβιάζονται εύκολα και στοιχίζουν σε ανθρώπινες ζωές. Σε συνδυασμό με την χρήση ταχογράφου, είτε ηλεκτρονικού ψηφιακού είτε απλού αναλογικού, θα φανεί η διαφορά ώρας και ανάπαυσης.
- 3) Να σταματήσει το παράνομο μπλοκάκι παροχής ανεξαρτήτων υπηρεσιών που μετατρέπει ατύπως σε ΕΡΓΟΔΟΤΗ τον μισθωτό οδηγό, ενώ αυτός εκτελεί εξαρτημένη εργασία. Συνέπεια αυτού είναι ο οδηγός να πληρώνεται με το δρομολόγιο και να γίνεται συνεργός όλων των παραπάνω παρανομιών, ώστε να αυξήσει το εισόδημά του.
- 4) Να εφαρμοσθεί το πενθήμερο-οκτάωρο-σαραντάωρο στην εθνική μεταφορά, όπως ορίζουν οι νόμοι για τους μισθωτούς επαγγελματίες οδηγούς και ο 561/2006 για τη διεθνή μεταφορά και τις πραγματικές ώρες οδήγησης. Μόνο έτσι θα σταματήσει ο αθέμιτος ανταγωνισμός μείωσης του κομίστρου, ο έμμεσος ΕΚΒΙΑΣΜΟΣ των παραληπτών στο «θέλω τώρα» και στα ΠΡΕΠΕΙ

της εργοδοσίας. Διαφορετικά ανά διαστήματα ο Μολώχ της ασφάλτου θα τρέφεται με ΦΡΕΣΚΟ ΑΙΜΑ.

ΜΕ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

ΑΚΗΣ ΔΕΡΜΑΤΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΕΟΦΑΕ»

Μετά τιμής

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ



Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Μ. ΔΕΡΜΑΤΗΣ

ΣΤ. ΟΤΑΜΠΑΣΟΓΛΟΥ