

Υπέρ του περιορισμού των οδικών ενδομεταφορών (cabotage) τάχθηκε η Ελλάδα στο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών

2017/12/06 14:34 στην κατηγορία LOGISTICS

Από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστο Σπίρτζη, εκπροσωπήθηκε η χώρα μας στο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών, που έγινε χτες στις Βρυξέλλες, υπό την Προεδρία της Εσθονίας.

Μεταξύ των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης, ως ιδιαίτερου ενδιαφέροντος για την Ελλάδα, καταγράφονται οι συζητήσεις επί των εκθέσεων προόδου για τις νομοθετικές προτάσεις της Επιτροπής για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα («Οδικό Πακέτο») και για τον ανταγωνισμό στις αερομεταφορές, καθώς και η έγκριση συμπερασμάτων του Συμβουλίου, σχετικά με την πρόοδο στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και τον χρηματοδοτικό μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη», καθώς και με την ψηφιοποίηση των μεταφορών.

Στο περιθώριο των εργασιών του Συμβουλίου υπεγράφη από τους Υπουργούς Μεταφορών Μνημόνιο Κατανόησης (MOU) για την ίδρυση της Εκτελεστικής Επιτροπής του Σιδηροδρομικού Εμπορευματικού Διαδρόμου « Ανατολής – Ανατολικής Μεσογείου» , το οποίο αφορά την επέκταση στη Γερμανία καθώς και την πρόβλεψη επεκτάσεων στην Ελλάδα (κατά το τμήμα Αθήνα – Πάτρα) και στην Βουλγαρία.

Πρώτη δέσμη για την κινητικότητα

Κατά τη συζήτηση για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, οι Υπουργοί Μεταφορών ΕΕ συζήτησαν τα βασικά πολιτικά ζητήματα των δυο πυλώνων, της πρόσβασης στην αγορά και των κοινωνικών διατάξεων.

Εξετάσθηκαν μεταξύ άλλων τα ζητήματα των κανόνων διενέργειας ενδομεταφορών (cabotage), των εταιρειών γραμματοκιβωτίου (letterbox companies), η οδηγία για την απόσπαση και τα κοινωνικά δικαιώματα των επαγγελματιών οδηγών, ο χρόνος οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης, καθώς και η χρήση πληροφοριών ταχογράφου για έλεγχο περισσότερων Οδηγιών και Κανονισμών οδικών μεταφορών.

Ο Έλληνας υπουργός ανέπτυξε μια συνολική προσέγγιση της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, τόνισε ότι, αν θέλουμε μια ευρωπαϊκή αγορά που να λειτουργεί

σωστά, θα πρέπει να συμπεριλάβουμε στο διάλογο και τους όρους του δίκαιου ανταγωνισμού και ότι από αυτούς τους όρους δεν μπορούν να απουσιάζουν η φορολόγηση, το κόστος δανεισμού των επιχειρήσεων, οι ασφαλιστικές εισφορές και τα υπόλοιπα κοινωνικά δικαιώματα των εργαζομένων στον κλάδο.

Για την πορεία των νομοθετικών διαβουλεύσεων δήλωσε ότι δεν έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος στις συζητούμενες Οδηγίες και Κανονισμούς και ότι απέχουμε πολύ ακόμα από μια δίκαιη και συνολική ρύθμιση του κλάδου.

Ειδικότερα, για τις εταιρείες γραμματοκιβωτίου πρότεινε οι προσπάθειες να εστιάζονται σε ποιοτικά κριτήρια και όχι σε προστιθέμενη γραφειοκρατία.

Υπενθύμισε ότι ο λόγος που καθόρισε το πρώτο άνοιγμα των οδικών ενδομεταφορών (cabotage) ήταν περιβαλλοντικός και ειδικότερα η ανάγκη να μην επιστρέφουν τα φορτηγά άδεια, γεγονός που καθορίζει τον προσωρινό τους χαρακτήρα.

Πρότεινε να περιοριστούν οι οδικές ενδομεταφορές (cabotage) σε συγκεκριμένο αριθμό ανά συγκεκριμένο χρονικό διάστημα αναφοράς, που θα αποφασιστεί στο Συμβούλιο, και πάντα σε συνέχεια διεθνούς μεταφοράς.

Ως μέτρο για την καταπολέμηση του συστηματικού cabotage πρότεινε την περίοδο αναμονής (cooling off period) μεταξύ δύο ενδομεταφορών.

Σχετικά με τις ρυθμίσεις για την απόσπαση των εργαζομένων εξέφρασε την ανησυχία του γιατί η νομική ασάφεια που υπήρχε στον κλάδο τα τελευταία χρόνια θα συνεχίσει να υπάρχει μέχρι τη θέση σε ισχύ της νέας τομεακής ρύθμισης, ενώ ζήτησε την υπαγωγή των ενδομεταφορών από την πρώτη ημέρα - και αν είναι δυνατόν από το πρώτο λεπτό - εισόδου στην χώρα υποδοχής.

Ως προς τα δεδομένα του ταχογράφου, δήλωσε ότι θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επαλήθευση της συμμόρφωσης προς τους κανόνες για τις ενδομεταφορές για τους αποσπασμένους οδηγούς και τους κανόνες της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Επιπροσθέτως, για τα τέλη χρήσης οδικού δικτύου και την χρήση της Ευρωβινιέτας, ο κ. Σπίρτζης δήλωσε ότι θα πρέπει να υπάρχουν εξαιρέσεις για συγκεκριμένες ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, όπως για τα άτομα με ειδικές ανάγκες και τους μακροχρόνια ανέργους, για τους κατοίκους των παραμεθόριων και νησιωτικών περιοχών, για τις μεταφορές των μαθητών στα σχολεία τους σε ορεινές και νησιωτικές περιοχές και για τις περιοχές στις οποίες δεν υφίστανται εναλλακτικά ασφαλή δίκτυα.

Για τους στόχους της βιώσιμης χρηματοδότησης των υποδομών και μείωσης των εκπομπών και της κυκλοφοριακής συμφόρησης ο υπουργός δήλωσε ότι μπορούν να

επιτευχθούν συνδυαστικά με το σύστημα χρέωσης βάσει χιλιομετρικής απόστασης και με το σύστημα της χρονοχρέωσης: το πρώτο αξιοποιείται για τη συντήρηση και τη λειτουργία των υποδομών και το δεύτερο για την απόσβεση του κόστους κατασκευής και των απαλλοτριώσεων καθώς και για την επέκταση των δικτύων.

Ως προς τη διαλειτουργικότητα, ο υπουργός επεσήμανε την ανάγκη επίλυσης των ζητημάτων που σχετίζονται με την απευθείας επικοινωνία μεταξύ των ιδιωτών παρόχων με τις Δημόσιες Υπηρεσίες των άλλων κρατών-μελών της ΕΕ για την αναγκαστική είσπραξη των ποσών των διοδίων, καθώς και των ποσών που αντιστοιχούν στις παραβάσεις και πρότεινε τη δημιουργία σε κάθε χώρα κέντρου που θα συλλέγει τα ποσά αυτά, ώστε να παρέχεται το δικαίωμα στο πολίτη ο οποίος είναι φερόμενος «παραβάτης», τόσο να ελέγξει την ορθότητα της επιβαλλόμενης παράβασης όσο και να αμφισβητήσει την επιβολή του προστίμου.

Ψηφιοποίηση των μεταφορών

Κατά την έγκριση των συμπερασμάτων για την ψηφιοποίηση των μεταφορών, ο κ. Σπίρτζης πρότεινε, μεταξύ άλλων, την υποχρεωτική δημιουργία ψηφιακού μητρώου Οδικών Μεταφορών στο οποίο θα καταγράφονται ψηφιακά ανά επιχείρηση, τα στοιχεία της επιχείρησης, των οχημάτων, ιδιόκτητων και μισθωμένων, των οδηγών και του είδους της σχέσης που τους συνδέει με την επιχείρηση, καθώς και να καταστεί υποχρεωτική η διαδικτυακή Εφαρμογή Ηλεκτρονικής Καταγραφής των στοιχείων των διενεργούμενων οδικών εμπορευματικών μεταφορών για την ιχνηλασιμότητα οποιασδήποτε διενεργούμενης οδικής εμπορευματικής μεταφοράς στην ΕΕ.

«Αν προβλέψουμε υποχρεωτικά τα παραπάνω και ενισχύσουμε κατά προτεραιότητα τη διαλειτουργικότητα των ηλεκτρονικών μας συστημάτων, τότε θα μπορούμε να αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά όλα τα θέματα που συζητήθηκαν σήμερα στην πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα χωρίς πρόβλημα καθώς θα έχουμε διασυνδεδεμένες ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων για οχήματα, οδηγούς και δρομολόγια και θα είναι εφικτός ο έλεγχος σε ευρωπαϊκό επίπεδο των μετακινήσεων στο σύνολό τους», τόνισε ο υπουργός και ζήτησε από την Επίτροπο τη χρηματοδότηση αυτών των δράσεων.