

Οι θέσεις του υπουργού Μεταφορών για ενδομεταφορές, αποσπάσεις οδηγών και ταχογράφους

2018/12/03 17:04 στην κατηγορία LOGISTICS

Στο Συμβούλιο Μεταφορών, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας της ΕΕ (Mobility package I) έλαβε μέρος ο υπουργός Μεταφορών, Χρήστος Σπίρτζης, καταθέτοντας τις ελληνικές προτάσεις για θέματα που άπτονται των ενδομεταφορών, της απόσπασης οδηγών και των ταχογράφων.

Ολόκληρη η τοποθέτηση του κ. Σπίρτζη έχει ως εξής:

«Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα με τη σειρά μου να ευχαριστήσω την Προεδρία αλλά και την Επιτροπή και την Επίτροπο για την άοκνη και συνεχή προσπάθεια για να καταλήξουμε σε μία κοινή συμφωνία, σε μία πρόταση για το «Οδικό Πακέτο».

Είναι η τρίτη ή η τέταρτη Προεδρία που ασχολούμαστε με το συγκεκριμένο θέμα και οφείλουμε, πριν πάμε στις επιμέρους προτάσεις, να βγάλουμε μερικά πολιτικά συμπεράσματα:

Αποκαλύπτεται λοιπόν, η αποτυχία των πολιτικών που κυριάρχησαν τις τελευταίες δεκαετίες στην Ευρώπη. Πολιτικές που δεν επέτρεψαν την πραγματική σύγκλιση, τη σύγκλιση των αμοιβών των εργαζομένων, το ίδιο σύστημα φορολόγησης, τους ίδιους όρους πρόσβασης στην τραπεζική αγορά, ένα ενιαίο κατά κεφαλήν εισόδημα.

Και αυτές οι πολιτικές έχουν φέρει σε αδιέξοδο και επαγγελματικούς χώρους και τελικά την ίδια την Ευρώπη. Κινούμαστε χωρίς όραμα και βαθαίνουμε τα αδιέξοδα και την κρίση. Είναι όμως τραγικό, μέσα από αυτή την κοπιαστική συζήτηση και την ειλικρινή καλή θέληση να υπάρξει συμφωνία για το «Οδικό Πακέτο», να διαπιστώνεις τις αντιφάσεις στο εσωτερικό της οικογένειάς μας, της Ευρώπης.

Οι χώρες και οι πολιτικές δυνάμεις, -είναι μία πολύ μεγάλη αντίθεση-, που για δεκαετίες επέβαλαν σε όλες τις χώρες τις πολιτικές της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης μέσω της μείωσης του εργασιακού κόστους, δηλαδή μέσω της μείωσης του βιοτικού επιπέδου των πολιτών των χωρών μας, στο «Οδικό Πακέτο» υπερασπίζονται τα εργασιακά δικαιώματα, υπερασπίζονται δηλαδή να ξεκουράζονται σε ανθρώπινες συνθήκες οι εργαζόμενοι, να επιστρέφουν στην οικογένειά τους, να αμείβονται

καλύτερα και οι φτωχές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως είναι η Ελλάδα, να διαφωνούν!

Δηλαδή, να υπερασπίζονται να μην πληρώνονται καλύτερα οι εργαζόμενοι, οι πολίτες των χωρών τους, να κοιμούνται μέσα στα αυτοκίνητα, να μη βλέπουν καν τα παιδιά τους κάθε 21 μέρες. Και αναρωτιέμαι πραγματικά, αν η ξεκούραση και αν θα δει τα παιδιά του ο εργαζόμενος μία φορά κάθε μήνα, είναι θέμα ανταγωνισμού.

Θα επιθυμούσα λοιπόν να ακούσω από αυτή την οπτική, τις απόψεις των φτωχότερων χωρών, όπως είναι και η Ελλάδα, που έχουν ματώσει οι λαοί τους με τις θυσίες που έχουν κάνει για το οικοδόμημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πλανάται ένα τεράστιο ερωτηματικό όπως όσους μας ακούν για αυτές τις θέσεις και θα ήθελα να τις ακούσω.

Οι προτάσεις μας στα συγκεκριμένα θέματα είναι:

Για την πρόσβαση στην αγορά καμποτάζ: Θεωρούμε, ότι πρέπει να υπάρχει μία ικανή περίοδος αναμονής. Είναι ένα εργαλείο για την καταπολέμηση του συστηματικού καμποτάζ.

Έχουμε υποβάλει πρόταση για **δυναμική αύξηση της περιόδου αναμονής**, μετά το τέλος των επιτρεπόμενων ενδομεταφορών, σε περίπτωση σοβαρής διατάραξης της αγοράς, για να υποχωρήσουμε σε λιγότερες ημέρες.

Για την απόσπαση των οδηγών: Πιστεύουμε, ότι είναι βασικό και θετικό ότι περιλαμβάνονται οι ενδομεταφορές στην οδηγία για την απόσπαση από την πρώτη μέρα.

Θεωρούμε όμως, ότι με βάση την πρόταση υπάρχει **μεγάλο ποσοστό μεταφορών που εξαιρούνται από τις διατάξεις της απόσπασης**. Επομένως δε μπορούμε να δεχτούμε την εξαίρεση των διασυνοριακών μεταφορών.

Για τις εταιρείες χρηματοκιβωτίου: Είναι θετικά αυτά που προβλέπονται. Για την τακτική επιστροφή του οχήματος στο κράτος-μέλος της εγκατάστασης, πιστεύουμε ότι **η περίοδος των 6 εβδομάδων είναι πολύ μεγάλη**.

Θα προτιμούσαμε τις 4 εβδομάδες ή εναλλακτικά για να βρούμε μία κοινή λύση και υπάρχει καλή διάθεση για αυτό, να υπάρχει ίδια χρονική περίοδος απαγόρευσης των ενδομεταφορών.

Για τον ευφυή ταχογράφο: Πιστεύουμε ότι η σταδιακή μετασκευή των κυκλοφορούντων οχημάτων με ευφυή ταχογράφο και η αντίστοιχη αναβάθμιση των καρτών των οδηγών πρέπει να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό.

Το σύστημα πληροφοριών εσωτερικής αγοράς IMI εκτός των άλλων μηχανισμών πρέπει να χρησιμοποιείται για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών και για την

υποβολή των δηλώσεων απόσπασης και αμοιβών από την εταιρεία μεταφορών και βεβαίως, συμφωνούμε να υπάρχουν και άλλα συστήματα για τον έλεγχο της επιστροφής των οδηγών κάθε τρεις εβδομάδες.

Θεωρούμε ότι το οδικό τμήμα των συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να υπόκειται στους ίδιους περιορισμούς του καμποτάζ και της απόσπασης.

Ολοκληρώνοντας, πιστεύουμε ότι ήρθε η ώρα **να Θεσπιστεί το Μεταφορικό Ισοδύναμο για τη νησιωτική Ευρώπη** και να μην πάμε σε άλλες λογικές.

Πιστεύουμε ότι δεν πρέπει να αποτύχουν οι προσπάθειες όλων μας, των χωρών που είχαν την Προεδρία, της Επιτρόπου. Οφείλουμε να καταλήξουμε σε μία συμφωνία σήμερα όχι ως συμβιβασμό, αλλά ως σύνθεση των απόψεων, με σεβασμό στον πολιτισμό μας, στην ιστορία μας και στο Ευρωπαϊκό Πλαίσιο των Κοινωνικών Δικαιωμάτων και της Ασφάλειας».