
Τα υπέρ και τα κατά των αποφάσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τις οδικές μεταφορές, σύμφωνα με την ΟΦΑΕ

2019/04/05 15:32 στην κατηγορία LOGISTICS

Ψηφίστηκαν οι τροπολογίες των προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση των κανονισμών των μεταφορών που περιλαμβάνει το Πακέτο Κινητικότητας.

“Σκληρές οι διαπραγματεύσεις, μεγάλος διχασμός και αντίκρουση συμφερόντων μεταξύ Κ-Μ και το Πακέτο Κινητικότητας Ι αποτέλεσε, όπως φάνηκε, το “μήλον της Έριδος””, αναφέρει, σε διαδικτυακή ανάρτηση, η ΟΦΑΕ.

Το Πακέτο συμπεριλαμβάνει την αναθεώρηση των Κανόνων για τις ώρες Οδήγησης και Ανάπαυσης των επαγγελματιών οδηγών, την απόσπαση εργασίας των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές, καθώς και των κανόνων πρόσβασης στην αγορά και το cabotage.

Τελικά, έπειτα από πολύμηνες και σκληρές διαπραγματεύσεις, όπου οι προτάσεις για τις τροπολογίες που κατέθεταν οι Ευρωβουλευτές δεν ψηφίζονταν ούτε από την Επιτροπή Μεταφορών (TRAN) του ΕΚ, αλλά ούτε και από την Ολομέλεια, εχθές 4/4/2019, λίγο πριν σταματήσει τις εργασίες της, η τρέχουσα θητεία του ΕΚ, πριν τις επικείμενες Ευρωεκλογές, ψηφίστηκαν οι προτάσεις για τροπολογία του ΕΚ, **δίνοντας ελπίδα για την επιτάχυνση των διαδικασιών και την υιοθέτηση νέων δίκαιων και εφαρμόσιμων Κανονισμών**, οι οποίοι θα αποκαταστήσουν τον υγιή και θεμιτό ανταγωνισμό στον κλάδο των οδικών μεταφορών στην Ε.Ε., υποστηρίζει η ΟΦΑΕ.

«Η ΟΦΑΕ έχοντας παρακολουθήσει πολύ στενά όλες αυτές τις πολύμηνες διαπραγματεύσεις, και διατηρώντας πολύ στενή συνεργασία με τους Έλληνες Ευρωβουλευτές που συμμετέχουν στην TRAN, καταθέτοντας τις προτάσεις για τροπολογίες που διασφαλίζουν τα συμφέροντα των Ελλήνων αυτοκινητιστών, καλωσορίζει τα αποτελέσματα της χθεσινής ψηφοφορίας του ΕΚ, καθώς η πλειοψηφία των τροπολογιών αντικατοπτρίζουν τις θέσεις μας», συμπληρώνει η Ομοσπονδία.

Επιγραμματικά, οι πιο σημαντικές θετικές τροπολογίες που πέρασαν, σύμφωνα με την ΟΦΑΕ είναι:

- **Απόσπαση Εργαζομένων:** Εξαιρούνται οι οδηγοί που εκτελούν διμερείς διεθνείς μεταφορές, transit, καθώς επίσης δίνεται και η δυνατότητα μιας ακόμα διεθνούς μεταφοράς (cross trade) η οποία διενεργείται στα πλαίσια μιας διμερούς μεταφοράς. (πχ. Ελληνικό όχημα το οποίο εκτελεί δρομολόγιο Αθήνα-Μόναχο και κατά το ταξίδι της επιστροφής εκτελεί και μία επιπλέον μεταφορά Μόναχο-Μιλάνο, ο οδηγός του ΔΕΝ θεωρείται αποσπασμένος)

- **Απόσπαση Εργαζομένων:** Όλοι οι οδηγοί που εκτελούν cabotage θεωρούνται αποσπασμένοι και εμπίπτουν στις εργασιακές διατάξεις του Κ-Μ υποδοχής. Ένα μέτρο που αν τελικά υιοθετηθεί θα αποτελέσει ένα σημαντικό κίνητρο για τον περιορισμό του cabotage στην χώρα μας από οχήματα εγκατεστημένα σε χώρες με χαμηλότερο εργατικό κόστος, όπως πχ η γειτονική μας Βουλγαρία!

- **Πρόσβαση στην αγορά/cabotage:** Περιορισμός των ημερών που μπορεί ένα αλλοδαπό όχημα να διενεργήσει εσωτερικές μεταφορές σε ένα Κ-Μ, από 7 που ισχύει σήμερα σε 3 μόνο ημέρες καθώς επίσης και η εισαγωγή μιας περιόδου 60 τουλαχιστον ωρών, που πρέπει να μεσολαβεί μεταξύ δυο ξεχωριστών διενεργειών cabotage (π.χ. αλλοδαπό όχημα εκτελεί ενδομεταφορές στην Ελλάδα για 3 ημέρες και στην συνέχεια θα πρέπει να κάνει έξοδο από την χώρα μας και να μην κάνει νέα είσοδο πριν το πέρας των 60 ωρών). Αρνητικό σημείο, πως κατά την διάρκεια των 3 ημερών του cabotage μπορεί να εκτελέσει απεριόριστες εσωτερικές μεταφορές.

- Συνυπευθυνότητα μεταξύ πελατών και ενδιάμεσων.

- Αυστηρότεροι έλεγχοι του cabotage με διαθέσιμα ψηφιακά μέσα.

-Εισαγωγή ίσων κανόνων πρόσβασης στην αγορά και για τα πιο μικρά οχήματα της κατηγορίας 2,4 έως 3,5 τόνους

-Σταδιακά η υποχρεωτική μετάβαση στους έξυπνους ταχογράφους για τα οχήματα που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

-**Ώρες Οδήγησης/Ανάπαυσης Οδηγών:** υποχρεωτική επιστροφή του οδηγού στην χώρα εγκατάστασης της εταιρείας ανά 4 εβδομάδες. Το μέτρο αυτό έχει στόχο την βέλτισση των κοινωνικών συνθηκών εργασίας των οδηγών, καθώς στις χώρες της πρώην Ανατολικής Ευρώπης είναι σύνηθες το φαινόμενο οι εταιρείες να στέλνουν τους οδηγούς σε συνεχή δρομολόγια που διαρκούν ως και 4 μήνες.

- Αρνητικό σημείο της ψηφοφορίας, όπως αναφέρει η ΟΦΑΕ, η απαγόρευση διανυκτέρευσης στην καμπίνα του οχήματος κατά την διάρκεια της κανονικής

εβδομαδιαίας ανάπαυσης των οδηγών, ενώ έχουμε επισημάνει πολλάκις πως η ανεπάρκεια χώρων ασφαλούς στάθμευσης βαρέων οχημάτων στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, καθιστά τον συγκεκριμένο κανόνα μη εφαρμόσιμο.

Σημειώνεται, πως όλα τα παραπάνω αφορούν τις προτάσεις του ΕΚ, ενώ η επόμενη φάση των διαπραγματεύσεων προβλέπει την έναρξη του “τριλόγου” μεταξύ Ευρωπαϊκής Επιτροπής-Ευρωπαϊκού Συμβουλίου-Ευρωκοινοβουλίου, όπου η κάθε πλευρά θα πάει με τις δικές της προτάσεις και θα ξεκινήσουν οι διαπραγματεύσεις πριν καταλήξουν στις επίσημες αναθεωρήσεις των Κανονισμών και την εφαρμογή τους.

«Η ΟΦΑΕ θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις διαδικασίες διαπραγμάτευσης του Πακέτου Κινητικότητας συμβάλλοντας με τις προτάσεις της, οι οποίες έχουν πάντα ως κύριο γνώμονα τα συμφέροντα και τις ανάγκες των Ελλήνων αυτοκινητιστών σε μια άκρως απαιτητική και αναπτυσσόμενη Ευρωπαϊκή αγορά», υπογραμμίζει η Ομοσπονδία.