

Γνώμη για μία πρόταση κανονισμού (ΕΟΚ) του Συμβουλίου περί χορηγήσεως άδειας εκτελέσεως τακτικών διαπεριφερειακών αεροπορικών ύπηρεσιών για επιβάτες, ταχυδρομικές άποστολές και μεταφορά φορτίου μεταξύ των Κρατών μελών

Τό κείμενο πού άποτελει άντικείμενο αύτης τής γνώμης δέν έχει άκόμη δημοσιευθεί στην 'Επίσημη 'Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

A. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΝΩΜΗΣ

Τό Συμβούλιο άποφάσισε στις 17 Δεκεμβρίου 1980 νά συμβουλευθει, σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του άρθρου 84 παράγραφος 2 τής συνθήκης περί ίδρύσεως τής Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, τήν Οικονομική και Κοινωνική 'Επιτροπή για τήν άνωτέρω πρόταση.

B. ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

'Η Οικονομική και Κοινωνική 'Επιτροπή διαμόρφωσε τή γνώμη της για τό προαναφερθέν θέμα κατά τήν 191η σύνοδο τής όλομέλειάς της, πού έλαβε χώρα στις Βρυξέλλες, στις 28 και 29 'Οκτωβρίου 1981.

Τό κείμενο αύτης τής γνώμης είναι τό άκόλουθο:

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

'Εχοντας ύπόψη:

τή συνθήκη περί ίδρύσεως τής Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως τό άρθρο 84 παράγραφος 2,

τήν αίτηση γνωμοδοτήσεως του Συμβουλίου τής 17ης Δεκεμβρίου 1980, για τήν προαναφερθείσα πρόταση,

τό ύπόμνημα τής 'Επιτροπής μέ τίτλο «Συμβολή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην άνάπτυξη των έναέριων μεταφορών» τής 6ης 'Ιουλίου 1979,

τή γνώμη πού εξέδωσε στις 3 'Ιουλίου 1980 για τό ύπόμνημα αυτό,

τήν άπόφαση του Προέδρου τής 'Επιτροπής τής 21ης 'Ιανουαρίου 1981, πού άναθέτει στο τμήμα Μεταφορών και 'Επικοινωνιών τήν κατάρτιση μιás εισηγητικής έκθέσεως και μιás γνώμης για τό θέμα αυτό, σύμφωνα μέ τά άρθρα 18, 22 και 46 του έσωτερικού κανονισμού,

τήν εισηγήση του εισηγητή κ. Κεννα, κατά τήν 140η συνεδρίαση του τμήματος τής 14ης 'Οκτωβρίου 1981,

τήν προφορική εισηγήση του κ. Κεννα, πού όρίσθηκε γενικός εισηγητής για τήν 191η σύνοδο όλομέλειας, πού πραγματοποιήθηκε στις 28 και 29 'Οκτωβρίου 1981,

τίς συζητήσεις της κατά τή συνεδρίαση τής 28ης 'Οκτωβρίου 1981,

'Εκτιμώντας:

τήν άναγκαιότητα τής άναπτύξεως των διαπεριφερειακών αερομεταφορών, συμβάλλοντας έτσι στην περαιτέρω άνάπτυξη τής κοινής πολιτικής μεταφορών, στη διευκόλυνση τής περιφερειακής άναπτύξεως και στην επιτάχυνση τής προόδου'

ότι ή παρούσα πρόταση κανονισμού επιδιώκει τήν έκπόνηση σειράς κανόνων πού νά επιτρέπουν τήν άνάπτυξη των διαπεριφερειακών αερομεταφορών μέ τήν υιοθέτηση έκ μέρους τής Κοινότητας και κάθε Κράτους μέλους ενός έλάχιστου άριθμού μέτρων προς τό σκοπό αυτό'

ότι επιδιώκεται μιá σχετική έπέκταση των δικαιωμάτων έναέριας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένες διαπεριφερειακές έναέριες διαδρομές καθώς και ή δημιουργία όρισμένων κοινών κριτηρίων για τήν διαμόρφωση των τιμών,

ΥΙΟΘΕΤΗΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

μέ 105 ψήφους ύπερ, 2 ψήφους κατά και 6 άποχές:

1. Είσαγωγή

'Η Οικονομική και Κοινωνική 'Επιτροπή (ΟΚΕ) στη γνώμη της για τό ύπόμνημα τής 'Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ('Ιούλιος 1980) άσχολήθηκε μέ τά γενικά θέματα καθώς και μέ τό ιδιαίτερο ενδιαφέρον πού παρουσιάζουν οι διαπεριφερειακές ύπηρεσίες αερομεταφορών. Σ' εκείνη τή γνώμη, ή 'Επιτροπή άναγνώρισε τήν άξία ενός καθεστώτος άνταγωνισμού προς όφελος των καταναλωτών και μιás ύγιους άεροναυπηγικής βιομηχανίας. 'Η 'Επι-

τροπή επίσης αναγνώρισε τὰ προβλήματα πού θά δημιουργούσε ένα φιλελεύθερο σύστημα στην υπάρχουσα διάρθρωση τῆς βιομηχανίας αερομεταφορῶν καί τούς περιορισμούς πού θά ἔθετε στην ἀνάπτυξη, ἀλλά χαιρέτισε μέ ικανοποίηση τίς προσπάθειες βελτιώσεως τῶν αεροπορικών ὑπηρεσιῶν καί τῶν αεροδρομίων γιά διαπεριφερειακές αεροπορικές μεταφορές.

2. Ἡ παρούσα πρόταση

Ἡ ΟΚΕ ἀναγνωρίζει τή σχέση πού ὑφίσταται μεταξύ τῆς προτάσεως αὐτῆς γιά τίς διαπεριφερειακές αερομεταφορές καί ἄλλων στοιχείων τῆς κοινῆς πολιτικῆς μεταφορῶν. Οἱ διαπεριφερειακές ὑπηρεσίες αερομεταφορῶν πρέπει νά θεωροῦνται σάν ἀναπόσπαστο μέρος τῆς κοινοτικῆς πολιτικῆς μεταφορῶν. Ἡ ἀρχή τῆς διαφάνειας καί τῆς ἐλαστικότητας ἤδη ἀποτελεῖ μέρος τῆς κοινοτικῆς πολιτικῆς μεταφορῶν. Οἱ διαπεριφερειακές αερομεταφορές πρέπει νά θεωρηθοῦν ἀπό τήν ἴδια ὀπτική γωνία.

3. Γενικές παρατηρήσεις

Ἡ ΟΚΕ συμφωνεῖ ὅτι εἶναι ἀναγκαῖο νά βελτιωθοῦν καί νά ἀναπτυχθοῦν οἱ διαπεριφερειακές αερομεταφορές σάν τμήμα τῆς κοινῆς πολιτικῆς μεταφορῶν, σάν μέσο ἐνισχύσεως τῆς περιφερειακῆς ἀναπτύξεως, βελτιώσεως τῆς κινητικότητας, δημιουργίας ἀπασχολήσεως καί προωθήσεως τῆς κοινωνικῆς προόδου. Εὐνοεῖ ἐπίσης τὰ μέτρα πού μποροῦν νά ἀποτελέσουν κίνητρα ὅσον ἀφορᾷ τή ζήτηση γιά ἀεροσκάφη καί ἐξοπλισμό αεροδρομίων κοινοτικῆς προελεύσεως καί ὅσον ἀφορᾷ τή δημιουργία εὐκαιριῶν ἀπασχολήσεως σέ νέες ὑπηρεσίες καί σέ σχετικές δραστηριότητες. (Οἱ ὑπηρεσίες αερομεταφορῶν ἀποτελοῦν σημαντικό μέρος τῆς ὑποδομῆς τῶν μεταφορῶν πού συνδέει περιοχές τῆς Κοινότητος.) Ἐπομένως τό τμήμα καλωσορίζει ὁποιαδήποτε πρωτοβουλία πού θά διευκολύνει τήν ἐπίτευξη αὐτῶν τῶν στόχων.

4. Τά κυριότερα προβλήματα

4.1. Ἡ ΟΚΕ συμφωνεῖ ὅτι τό κύριο πρόβλημα πού προκύπτει ἀπό τήν πρόταση εἶναι ὁ τρόπος μέ τόν ὁποῖο θά μπορέσουν νά ἀναπτυχθοῦν οἱ διαπεριφερειακές αερομεταφορές. Ὑφίσταται σημαντική διάσταση ἀπόψεων οἱ ὁποῖες ἐκτίθενται στην εἰσηγητική ἔκθεση τοῦ τμήματος.

4.2. Γιά νά ἐκφράσει ὅσο τό δυνατόν καλύτερα τίς διαφορετικές ἀπόψεις σχετικά μέ τόν τρόπο ἐπιτεύξεως τῶν εὐρέων κοινοτικῶν στόχων, ἡ ΟΚΕ συνιστᾷ νά ληφθοῦν ὑπόψη τὰ ἀκόλουθα σημεία γιά τήν διατύπωση μιᾶς κοινοτικῆς πολιτικῆς σ' αὐτόν τόν τομέα:

4.2.1. Ἡ ἐλέκταση τῶν διαπεριφερειακῶν αεροπορικών ὑπηρεσιῶν στην Εὐρώπη δέν θά ἐνθαρρύνονταν ἀπό μία πολιτική ἀνοικτῶν οὐρανῶν σύμφωνα μέ τό καθεστῶς ἀπορρυθμίσεως πού ἔχει εἰσαχθεῖ στις Ἡνωμένες Πολιτείες. Ἡ ΟΚΕ πιστεύει ὅτι μία τέτοια πολιτική δέν θά ἦταν πρὸς τό συμφέρον τῶν αεροπορικών ἐταιρειῶν, τῶν ἐργαζομένων ἢ τῶν ἐ-

πιβατῶν. Ἡ ΟΚΕ φρονεῖ ὅτι ἡ κοινοτική παρέμβαση θά πρέπει νά ἀποβλέπει στην ἐπίτευξη μιᾶς ἰσορροπίας μεταξύ τῆς πλήρους φιλελευθροποιήσεως καί τῶν περιοριστικῶν διμερῶν συστημάτων. Πρωταρχικός στόχος πρέπει νά εἶναι ἡ βελτίωση τῶν διαπεριφερειακῶν αεροπορικών συνδέσεων. Ἡ ΟΚΕ χαιρετίζει κάθε πρωτοβουλία πού θά βοήθουσε στην ἐπίτευξη αὐτῶν τῶν στόχων.

4.2.2. Ἡ προτεινόμενη νομοθεσία θά ἔπρεπε νά λάβει τή μορφή ὁδηγίας μᾶλλον παρά κανονισμοῦ. Τοῦτο θά ἐπέτρεπε στά Κράτη μέλη νά λάβουν ἀπόλυτα ὑπόψη τίς εἰδικές ἀνάγκες κάθε περιοχῆς τῆς Κοινότητος καί μέ τήν εἰσαγωγή κάποιου βαθμοῦ ἐλαστικότητας νά ὑπερπληθίσουν ὀρισμένα προβλήματα πού προκύπτουν ἀπό τίς διαφορετικές συνθήκες πού ἐπιδρουν στίς αερομεταφορές τῶν Κρατῶν μελῶν μεμονωμένα. Μιά τέτοια ἀντιμετώπιση τοῦ θέματος εἶναι πιθανότερο ὅτι θά τύχει τῆς ὑποστηρίξεως τῶν κυβερνήσεων τῶν Κρατῶν μελῶν γιά τήν ἀρχή τῆς κοινοτικῆς συμμετοχῆς στην ἀνάπτυξη διαπεριφερειακῶν αερομεταφορῶν.

4.2.3. Θά πρέπει νά ἀποφευχθοῦν ἀρνητικές ἐπιπτώσεις γιά τούς ἐργαζομένους καί τίς αεροπορικές ἐταιρεῖες ἀπό κάθε πρόταση πού ἀποσκοπεῖ στην ἐνθάρρυνση τῆς ἐπεκτάσεως τῶν διαπεριφερειακῶν αερομεταφορῶν μέσω ἄμεσης κοινοτικῆς δράσεως. Ὅσον ἀφορᾷ τό σημεῖο αὐτό, ἡ ΟΚΕ φρονεῖ ὅτι θά πρέπει νά ληφθοῦν ἐπιγόντως μέτρα γιά νά τεθεῖ σέ ἐφαρμογή ἡ δέσμευση πού ἀνέλαβε τό Συμβούλιο στίς 26 Μαρτίου 1981 σχετικά μέ τήν προώθηση τῆς κοινωνικῆς προόδου στόν τομέα τῶν μεταφορῶν γενικά. Ἡ δέσμευση αὐτή πρέπει ἐπίσης νά ἐφαρμοσθεῖ καί στόν τομέα τῶν αερομεταφορῶν καί ἀπαιτεῖ, κατά τή γνώμη τῆς ΟΚΕ, μεταξύ ἄλλων τήν ἔκδοση ἀπό τό Συμβούλιο ἑνός κανονισμοῦ κοινοτικοῦ χαρακτῆρα γιά τόν τομέα αὐτόν.

4.2.4. Θά πρέπει νά ληφθοῦν ὑπόψη οἱ ἐπιπτώσεις τοῦ προτεινόμενου κανονισμοῦ σέ ἄλλες πτυχές τῆς πολιτικῆς μεταφορῶν ὅπως ὑπογραμμίζεται στην εἰσήγηση.

4.2.5. Τά ἐπίπεδα ἐναέριας ἀσφάλειας πρέπει νά διατηροῦνται ἀνά πάσα στιγμή.

4.3. Ἐξετάζοντας τίς δυσχέριες πού ἀντιμετωπίζονται γιά τήν ἐπίτευξη μιᾶς συμφωνίας γιά κοινές μεθόδους, κατάλληλες γιά τήν ἐπίτευξη αὐτῶν τῶν στόχων, καί ἀναγνωρίζοντας ὅτι ἡ Ἐπιτροπή τῶν Ευρωπαϊκῶν Κοινοτήτων ἔχει προβεῖ σέ ὀρισμένες ἐνέργειες γιά τήν ἐπίλυσή τους, ἡ ΟΚΕ, ὡστόσο, ἐκφράζει τίς ἀκόλουθες ἀπόψεις γιά ὀρισμένες ἀπό τίς εἰδικές πτυχές τῆς προτάσεως. Τοῦτο γίνεται μέ τήν προϋπόθεση ὅτι κάποια μορφή κοινοτικῆς νομοθεσίας θά προκύψει ἀπό τήν πρωτοβουλία. Τό τμήμα ἐξετάζει μόνο τίς σημαντικότερες πτυχές τῶν μεμονωμένων ἄρθρων πού περιλαμβάνονται στην πρόταση. Οἱ ἀπόψεις τοῦ τμήματος γιά ὅλες τίς ἄλλες τεχνικές πτυχές περιλαμβάνονται στην εἰσήγηση.

5. Συγκεκριμένες παρατηρήσεις

Ἐφ' ὅσον θά προκύψει κοινοτική νομοθεσία ἀπό αὐτή τήν πρόταση τῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ ΟΚΕ θεωρεῖ ὅτι τὰ ἀκόλουθα ἄρθρα εἶναι σημαντικά.

5.1. "Άρθρο 1

'Η ΟΚΕ συνιστά, παρά τή διάσταση απόψεων σχετικά με τό μέγεθος των αεροσκαφών, τό όριο χωρητικότητας νά μήν άποτελέσει άποτρεπτικό παράγοντα για τίς αεροπορικές εταιρείες στην έξεύρεση του καταλληλότερου μεγέθους για καθεμιά από τίς γραμμές που συγκροτούν τήν άγορά διαπεριφερειακών αερομεταφορών.

5.2. "Άρθρο 2

'Η ΟΚΕ συνιστά τό προτεινόμενο σύστημα ταξινομήσεως αεροδρομίων νά διευκολύνει τήν επέκταση των διαπεριφερειακών δηρρεσιών αλλά νά άποφεύγει όσο τό δυνατό τή διάσπαση των μεγαλύτερων βασικών δρομολογίων.

5.3. "Άρθρο 6

'Υπό τό φώς των παρατηρήσεων που έκθέτονται άνωτέρω στην παράγραφο 4.2.4, ή ΟΚΕ φρονεί ότι ή έξακρίβωση από τό Κράτος μέλος, στά μητρώα του όποιου έχει γίνει ή καταγραφή, τής βιωσιμότητας από οίκονομική και τεχνική άποψη ενός αερομεταφορέα (ύποπαράγραφος 3) θά 'πρεπε νά περιλαμβάνει τίς συνθήκες τόσο από άποψη έργασίας όσο και από κοινωνική άποψη, ώστε νά άποφευχθεί κάθε έπιδείνωση τής καταστάσεως από τήν άποψη αυτή, και για νά έπιτευχθεί ή άσφάλεια.

5.4. "Άρθρο 7

Τό τμήμα θεωρεί ότι στά ένδιαφερόμενα Κράτη μέλη θά πρέπει νά δοθούν μεγαλύτερες δυνατότητες νά άπορρίπτουν συγκεκριμένες αίτήσεις άπ' αυτές που περιέχονται σ' αυτό τό άρθρο αυτή τή στιγμή.

5.5. "Άρθρο 8

Τό τμήμα θεωρεί ότι οι άντικειμενικοί στόχοι του άρθρου 8 είναι άσαφείς και πρέπει νά διευκρινισθούν. Ειδικότερα τό τμήμα άνησυχεί μήπως αυτό

τό άρθρο, όπως είναι διατυπωμένο, παρακωλύει άντί νά βελτιώνει τήν περιφερειακή πρόσβαση.

5.6. "Άρθρο 10

Κατά τή γνώμη της, ή παράγραφος 2 τελευταίο έδάφιο του άρθρου τούτου θά έπρεπε επίσης νά προβλέπει τήν ένδεχόμενη άκρόαση και των συμβαλλόμενων συνδικάτων, δεδομένου ότι διαφορές απόψεων δέν θίγουν μόνο τά συμφέροντα των αεροδρομίων και των χρησιμοποιούντων τίς συγκοινωνίες. Γι' αυτό θά έπρεπε ή τελευταία φράση νά διατυπωθεί ως εξής:

«'Η 'Επιτροπή μπορεί επίσης νά συμβουλευθεί τους άντιπροσώπους των χρησιμοποιούντων τίς συγκοινωνίες, τίς ένδιαφερόμενες εταιρείες που έκμεταλλεύονται τά αεροδρόμια, τά συμβαλλόμενα συνδικάτα ή άνεξάρτητους έμπειρογνώμονες.»

Αίτιολογία

Σύμφωνα με τή γνώμη τής ΟΚΕ, θά πρέπει νά διευκρινισθεί ότι ή άπόφαση που έκδίδει ή 'Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, σε περίπτωση διαφοράς, σύμφωνα με τήν παράγραφο 3, δέν μπορεί νά θίγει τίς άρμοδιότητες των τακτικών δικαστηρίων.

5.7. "Άρθρο 11

'Η ΟΚΕ συνιστά νά συσταθούν στά Κράτη μέλη έπιτροπές έπιβατών εκεί όπου δέν ύφίστανται ήδη.

5.8. "Άρθρο 15

'Όπως στην περίπτωση του άρθρου 7, ή ΟΚΕ, μεριμνώντας για τά συμφέροντα των μικρότερων Κρατών μελών, άναγνωρίζει ότι όποιαδήποτε τροποποίηση τής προτάσεως αυτής θά πρέπει νά ύπόκειται στην κανονική διαδικασία λήσεως άποφάσεως με όμοφωνία, σύμφωνα με τό άρθρο 84 παράγραφος 2 τής συνθήκης τής Ρώμης.

'Εγινε στις Βρυξέλλες, στις 28 'Οκτωβρίου 1981.

'Ο Πρόεδρος
τής Οικονομικής και Κοινωνικής 'Επιτροπής
Tomàs ROSEINGRAVE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στή γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Έπιτροπής

1. Οι ακόλουθες τροπολογίες, που υποβλήθηκαν σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό, απορρίφθηκαν κατά τις συζητήσεις:

Σελίδα 14, παράγραφος 4.2.2:

Η παράγραφος αυτή πρέπει να απαλειφθεί και να αντικατασταθεί από το εξής κείμενο:

«Η προτεινόμενη νομοθεσία θά πρέπει να έχει τή μορφή κανονισμού σύμφωνα με τήν πρόταση της Έπιτροπής.»

Αιτιολογία

Δέν υποβλήθηκαν στοιχεία σχετικά με τίς «ειδικές ανάγκες περιφερειακών περιοχών», ή σχετικά με τήν επίδικώμενη «εύκαμψία» που θά προέκυπτε μόνο από μιά οδηγία και όχι από έναν κανονισμό. Από τήν άλλη πλευρά έγινε σαφές ότι τά Κράτη μέλη θά επικοινωνούν μεταξύ τους μετά τήν υιοθέτηση αντίστοιχων οδηγιών σε κάθε Κράτος μέλος κάνοντας χρήση του υφιστάμενου μηχανισμού διμερών συμφωνιών, στίς περιπτώσεις που δέν υπάρχουν εύλογες προσδοκίες ότι διαπραγματεύσεις διαπεριφερειακών αεροπορικών υπηρεσιών θά επιτρέψουν μεγαλύτερο βαθμό φιλελευθεροποίησης από αυτόν που υφίσταται σήμερα γενικά στίς διεθνείς τακτικές αεροπορικές υπηρεσίες. Τό βάρος των στοιχείων και τής παρελθούσας εμπειρίας δείχνει ότι χωρίς τήν υπαρξη ενός κανονισμού, δεδομένων των άνησυχιών τής πλειοψηφίας των Κρατών μελών, οι διαπεριφερειακές αεροπορικές υπηρεσίες δέν θά αναπτυχθούν «μέ τή θέσπιση ελάχιστου αριθμού μέτρων... από τά Κράτη μέλη». Η εφαρμογή μιάς οδηγίας θά απαιτήσει χρόνια.

Αποτέλεσμα ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 26, ψήφοι κατά: 58, άποχές: 10.

Σελίδα 14, σημείο 4.2.3:

Νά διαγραφούν οι δύο τελευταίες προτάσεις.

Αιτιολογία

Αυτά τά συγκεκριμένα θέματα θίγονται έδω για πρώτη φορά. Άπ' ό,τι φαίνεται, άφορούν γενικά τίς έναέριες μεταφορές και βρίσκονται εκτός του πεδίου εφαρμογής των προτάσεων τής Έπιτροπής στον τομέα των διαπεριφερειακών αεροπορικών υπηρεσιών. Τά θέματα αυτά άπαιτούν, από τή φύση τους, ιδιαίτερες συζητήσεις άν παραστεί ανάγκη.

Αποτέλεσμα ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 8, ψήφοι κατά: 63, άποχές: 24.

Σελίδα 15, σημείο 5.1 άρθρο 1

Τό κείμενο του σημείου 5.1 άρθρο 1 νά αντικατασταθεί με τό ακόλουθο κείμενο:

«Η ΟΚΕ συνιστά νά περιορισθεί ή χωρητικότητα των αεροσκαφών σε 60 θέσεις τό πολύ.»

Αιτιολογία

Πρέπει νά αποφευχθεί ή συγκάλυψη διεθνών αεροπορικών εταιρειών από τή διάταξη αυτή.

Αποτέλεσμα ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 4, ψήφοι κατά: πλειοψηφία, άποχές: 0.

Σελίδα 15, σημείο 5.3 (νέο) άρθρο 4:

Νά παρεμβληθεί τό εξής νέο κείμενο:

«'Η έθνική κυριαρχία των Κρατών μελών τής Κοινότητας δέν πρέπει νά παραβιάζεται από τίς διατάξεις του παρόντος κανονισμού.»

Αιτιολογία

'Η κατάργηση τής έθνικής κυριαρχίας θά είχε ώς συνέπεια μιά πλήρη φιλελευθεροποίηση πού είναι όμως άνεπιθύμητη.

'Αποτέλεσμα ψηφοφορίας:

Ψήφοι υπέρ: 6, ψήφοι κατά: πλειοψηφία, άποχές: 12.

Σελίδα 15, σημείο 5.3:

Νά άπαλειφθεί έντελώς.

Αιτιολογία

Αυτό δέν υπήρχε στό τελευταίο σχέδιο γνωμοδοτήσεως του τμήματος. Οι κανόνες ασφάλειας διασφαλίζονται ήδη στό σημείο 4.2.5. Είναι άδικαιολόγητο νά περιμένει κανείς ότι ή υποχρέωση νά συμμορφωθούν άμεσα πρós μή ρεαλιστικές εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες θά μπορούσε νά άποτρέψει νέες επιχειρήσεις ύψηλων κινδύνων και επενδύσεων από τό νά επιδοθούν σε νέες επιχειρήσεις.

'Αποτέλεσμα ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 8, ψήφοι κατά: πλειοψηφία, άποχές: 22.

Σελίδα 15, σημείο 5.4 άρθρο 7:

Νά παρεμβληθεί τό ακόλουθο νέο κείμενο:

«Πρέπει νά διαγραφεί τό άρθρο 7 παράγραφος 2.»

Αιτιολογία

Δέν μπορεί νά ζητηθεί από τούς εργαζόμενους νά υποχρεούνται νά αλλάζουν εργασία κάθε έξι μήνες.

'Αποτέλεσμα ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 8, ψήφοι κατά: πλειοψηφία, άποχές: 30.

Σελίδα 15, σημείο 5.4 άρθρο 7:

'Η παρατήρηση πρέπει νά άπαλειφθεί.

Αιτιολογία

'Ο σκοπός του προτεινόμενου κανονισμού θά άναιρεθεί έξ ολοκλήρου άν δοθεί στά Κράτη μέλη χωριστά τό δικαίωμα νά άπορρίπτουν ή άκόμη και νά επηρεάζουν συγκεκριμένες αίτήσεις.

'Αποτέλεσμα ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 12, ψήφοι κατά: πλειοψηφία, άποχές: 25.

Σελίδα 15, σημείο 5.8 άρθρο 15:

Νά διαγραφεί ή παρατήρηση που ακολουθεί τό άρθρο αυτό.

Αιτιολογία

Είναι σαφώς άτοπο νά έμμένουμε απόλυτα στην όμοφωνία, όταν σέ τελική ανάλυση ό νόμος είναι έκείνος που θά υπερισχύσει στη λήψη απόφάσεως σχετικά μέ τήν τελική μορφή της προτάσεως. Έτσι, για λόγους πρακτικότητας και ταχύτητας θά ήταν περισσότερο ρεαλιστικό νά βασιζόμαστε στην άποψη της πλειοψηφίας λόγω του ότι θά μπορούσε νά αντικατοπτρίζει τή γενική θέση.

Άποτέλεσμα ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 18, ψηφοι κατά: πλειοψηφία, άποχές: 10.

2. Τό ακόλουθο κείμενο του σχεδίου γνωμοδοτήσεως διαγράφηκε λόγω της άποδοχής της ακόλουθης τροπολογίας.

Σελίδα 14, σημείο 4.2.3:

Στήν πρώτη γραμμή νά διαγραφεί ή λέξη «άδικαιολόγητες».

Αιτιολογία

Η έκφραση «άρνητικές έπιπτώσεις» έπαρκει, εάν επιδιώκεται ή άποφυγή στρεβλώσεων άνταγωνισμού στον τομέα των συνθηκών εργασίας και άσφάλειας.

Άποτέλεσμα ψηφοφορίας

Ψήφοι υπέρ: 70, ψηφοι κατά: 20, άποχές: 8.