

**Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών»**

(COM(2001) 573 τελικό — 2001/0241 (COD))

(2002/C 221/06)

Στις 24 Οκτωβρίου 2001, και σύμφωνα με το άρθρο 71 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της ΕΚ, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 30 Απριλίου 2002 (με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Garcia Alonso).

Στην 391η σύνοδο ολομέλειας της 29ης και της 30ής Μαΐου 2002 (συνεδρίαση της 29ης Μαΐου), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 94 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 3 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Εισαγωγή

1.1. Η τροποποίηση της οδηγίας 93/104/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας από την οδηγία 2000/34/ΕΚ στην οποία θεσπίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις που εφαρμόζονται στους εργατές μεταφοράς του τομέα των οδικών επικοινωνιών, καθιστά απαραίτητη την προσαρμογή του κανονισμού 3820/85, στην επικαιρότητα, κυρίως διότι η οργάνωση του χρόνου εργασίας που επιδιώκεται με την προαναφερθείσα οδηγία — και ο χρόνος οδήγησης των οδηγών που αναφέρεται στον κανονισμό — έχουν άμεση σχέση μεταξύ τους και συνεπώς θα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται ως προς τους αντίστοιχους κανόνες τους στα κοινά τους σημεία.

1.2. Για το λόγο αυτό, έχει σημασία να υπογραμμιστεί και συγχρόνως να εκφραστεί η ικανοποίηση για την προσπάθεια που κατέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την υιοθέτηση αυτής της τροποποίησης με τους κυριότερους στόχους της οποίας — εναρμόνιση των συνθηκών ανταγωνισμού, βελτίωση των συνθηκών εργασίας και αύξηση της οδικής ασφάλειας — η ΟΚΕ συμφωνεί πλήρως κατά την έννοια αυτή.

1.3. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι στο κείμενο της πρότασης που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας γνωμοδότησης, υφίστανται ορισμένες πτυχές που επιδέχονται βελτίωση, σε ορισμένες περιπτώσεις συντακτικού χαρακτήρα, προκειμένου να αποσαφηνιστούν οι έννοιες, ενώ σε άλλα σημεία — τα λιγότερα — ως προς το περιεχόμενό τους, με στόχο να διευκολυνθεί η εφαρμογή και η τήρησή τους, και να αυξηθεί η οδική ασφάλεια, σε ένα τομέα ο οποίος, δεν πρέπει να λησμονείται, παρέχει υπηρεσία γενικού συμφέροντος, γεγονός που σε πολλές περιπτώσεις καθορίζει τις αποφάσεις των επιχειρηματιών και σε τελευταία ανάλυση τα συμφέροντα των εργαζομένων, δεδομένης της ζήτησης υπηρεσιών ποιότητας εκ μέρους του πελάτη.

1.4. Η πρόταση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής θα επιτύχει στην τελική της μορφή την επιθυμητή και ενδεδειγμένη ισορροπία για μια δραστηριότητα που απαιτεί ορισμένη ευελιξία κατά τη ρύθμισή της και αποδεκτές κοινωνικές συνθήκες, όπως είναι οι οδικές μεταφορές, γεγονός που θα διευκολύνει την αποτελεσματική και ενιαία εφαρμογή του κατάλληλου επίσης κανονισμού για τη σταθερή εξέλιξη η οποία παρατηρείται στον τομέα και με στόχο να διευκολυνθούν οι ορθές πρακτικές.

## 2. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

2.1. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή δέχεται θετικά την πρόταση τροποποίησης του Κανονισμού 3820/85 που αποβλέπει στη διευκόλυνση της εναρμόνισης ορισμένων πτυχών των κοινωνικών διατάξεων για τους χρόνους οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης στην καθιέρωση του ψηφιακού ταχογράφου. Ωστόσο, η ΟΚΕ εφιστά την προσοχή στις δυσκολίες που παρουσιάζει το τεχνικό παράρτημα του ψηφιακού ταχογράφου προκειμένου να εγκριθεί σε κοινοτικό επίπεδο και επιπλέον σχετικά με την υφιστάμενη άγνοια των τεχνικών χαρακτηριστικών αυτής της νέας συσκευής που, ως έναν ορισμένο βαθμό, επηρέασαν την τροποποίηση του σημερινού κανονισμού 3820/85.

2.2. Μολονότι είναι αληθές ότι ο τομέας των οδικών μεταφορών έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές στη διάρκεια των 17 ετών που πέρασαν από την υιοθέτηση του κανονισμού 3820/85, δεν πρέπει να παραγνωρίσουμε το γεγονός ότι πολλές από τις μεταβολές που προέκυψαν στον τομέα αποτέλεσαν πρόοδο και εξέλιξη των συνθηκών εργασίας των οδηγών, των οποίων η άσκηση της επαγγελματικής τους δραστηριότητας διευκολύνεται σήμερα από τη σημαντική τεχνική εξέλιξη των οχημάτων, και τις καλύτερες υποδομές του οδικού συστήματος. Ωστόσο, υφίστανται δυσκολίες που θα πρέπει να ξεπεραστούν όπως για παράδειγμα αυτές που σχετίζονται με την κυκλοφορία, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, το στρες, τον αθέμιτο ανταγωνισμό, κ.λπ.

2.3. Η ΕΟΚΕ δέχεται με ικανοποίηση τις νέες παραγράφους του άρθρου 10 σχετικά με την ευθύνη της επιχείρησης ως προς το κατά πόσον επιτρέπει να πληροί ο οδηγός τους κανόνες σχετικά με το χρόνο οδήγησης. Στο νέο κείμενο, το άρθρο 10 ρυθμίζει τον καταμερισμό των ευθυνών μεταξύ του οδηγού και της επιχείρησης κατά σαφέστερο τρόπο, γεγονός το οποίο έχει ως αποτέλεσμα σημαντική βελτίωση σε σχέση με την ισχύουσα διατύπωση του άρθρου 10.

2.4. Η ΕΟΚΕ θεωρεί επίσης θετική τη νέα παράγραφο σχετικά με την ευθύνη για τη συνολική οδήγηση σε μία ημέρα, συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης διέλευσης μέσω διαφόρων κρατών.

2.5. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη σύσταση ειδικής συμβουλευτικής επιτροπής για την εφαρμογή και την εποπτεία του νέου, τροποποιημένου κανονισμού. Εάν οι εργασίες της επιτροπής αυτής συνδυαστούν με τις συνεδριάσεις των κοινωνικών εταίρων του τομέα των οδικών μεταφορών, θα μπορέσει να επιτευχθεί μια ορθή εφαρμογή και ερμηνεία του εν λόγω κανονισμού.

2.6. Ορισμένα προβλήματα κανονιστικής ερμηνείας θέτουν το πρόβλημα του χρόνου οδήγησης των οδηγών που δεν υπάγονται στα πλαίσια της εφαρμογής της πρότασης, για παράδειγμα όσων πραγματοποιούν επιβατικές υπηρεσίες σε αποστάσεις μικρότερες των 50 χλμ. οι οποίοι παρέχουν επίσης υπηρεσίες υπαγόμενες στο πεδίο εφαρμογής της πρότασης κανονισμού. Σε σχέση με το σημείο αυτό, θα πρέπει να εξεταστεί το ζήτημα του τύπου των μέτρων εκτός του ταχογράφου που θα πρέπει να υιοθετήσουν τα κοινοτικά όργανα για να επιλύσουν το θέμα του ελέγχου του καθημερινού χρόνου συνολικής οδήγησης στις περιπτώσεις που ο οδηγός πραγματοποιεί ταυτόχρονα υπηρεσία που εξέρχεται του πεδίου εφαρμογής αυτής της νομοθετικής ρύθμισης και άλλη υπηρεσία η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της πρότασης.

2.7. Είναι δυνατόν να μειωθούν ακόμη περισσότερο οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στον κανονισμό. Π.χ., δεν υπάρχει κανένας λόγος για την εξαίρεση της μεταφοράς εξοπλισμού τσίρκων που προβλέπει το άρθρο 3. Το άρθρο 3 δίδει την εντύπωση ότι νομοθετεί υπέρ του οχήματος και όχι υπέρ του χρόνου οδήγησης του οδηγού.

### 3. Παρατηρήσεις σχετικά με τις διατάξεις της πρότασης οδήγησης

#### Κεφάλαιο 1: Εισαγωγικές διατάξεις

3.1. Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι η πρόταση κανονισμού αναφέρεται λεπτομερώς στις διάφορες έννοιες που αποτελούν αντικείμενο του κανονισμού και ως προς αυτό προτείνουμε τις ακόλουθες βελτιώσεις: στο άρθρο 1 προτείνεται η αντικατάσταση των λέξεων: «μεθόδων μεταφοράς» από τις λέξεις «τρόπων μεταφοράς».

3.2. Στο άρθρο 2.1. α) οι λέξεις «τους 3,5 τόνους» θα πρέπει να αντικατασταθούν από τις λέξεις «τους 2,0 τόνους», διότι οι στατιστικές παρουσιάζουν έναν αυξημένο αριθμό ατυχημάτων από πλευράς οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ 2 και 3,5 τόνων.

3.3. Στο άρθρο 4.4 και σε ό,τι αναφέρεται στα διαλείμματα θα πρέπει να ενσωματωθεί η ακόλουθη έννοια: διαλείμμα: οποιαδήποτε χρονική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός δεν πραγματοποιεί καμία άλλη εργασία.

3.4. Επίσης, για την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης (άρθρο 4.7) υποδεικνύεται η ακόλουθη τροποποίηση: «περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης» η χρονική περίοδος κατά την οποία ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του και η οποία αντιστοιχεί σε «κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης» ή σε «μειωμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης».

3.5. Επίσης, για την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης που προβλέπεται στο άρθρο 4.8, προτείνεται η εισαγωγή των ακόλουθων διευκρινίσεων: «περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης»: η χρονική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του και η οποία αντιστοιχεί σε «κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης» ή «μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης».

3.6. Ενδεικνύεται να ενσωματωθούν στην έννοια «τακτικές υπηρεσίες» οι «τακτικές υπηρεσίες ειδικής χρήσεως», όπως είναι οι υπηρεσίες μεταφοράς εργαζομένων ή μαθητών, που χαρακτηρίζονται επίσης από κανονικότητα στο ωράριο, στο χρονοδιάγραμμα, στη διαδρομή κ.λπ. σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1.2 α), β) και γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου της 16ης Μαρτίου 1992.

3.7. Επίσης, προτείνεται να προστεθεί στο άρθρο 4.14 η τελική φράση «που πραγματοποιούν οδήγηση». Ταυτόχρονα είναι σκόπιμο να διατυπωθεί πιο συγκεκριμένα το άρθρο 4.15, κυρίως από επαγγελματική σκοπιά.

3.8. Σε σχέση με το πεδίο εφαρμογής υποδεικνύεται η ακόλουθη διατύπωση: οχήματα που χρησιμοποιούνται στις τακτικές επιβατικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χλμ. (δεν αφορά το ελληνικό κείμενο).

3.9. Στο άρθρο 3.5 υποδεικνύεται η διαγραφή των λέξεων «τα οποία ανήκουν ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από το κράτος» δεδομένου ότι αυτή η πληροφόρηση είναι άσχετη με τους στόχους της διάταξης, το κείμενο θα πρέπει να έχει την ακόλουθη διατύπωση: ειδικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για ιατρικούς σκοπούς.

3.10. Σε ό,τι αφορά το άρθρο 7, προτείνεται η αντικατάσταση της πρότασης «των οποίων η ακτίνα δράσης εκτείνεται στα 50 χλμ. από τη βάση τους» με την πρόταση «των οποίων η ακτίνα δράσης δεν υπερβαίνει τα 50 χλμ.».

#### Κεφάλαιο II. Πλήρωμα, διάρκεια οδήγησης, διαλείμματα και περίοδοι ανάπαυσης

3.11. Είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι στο άρθρο 5 δεν υπάρχει καμία αναφορά στο ελάχιστο όριο ηλικίας των οδηγών, πράγμα που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι, σε σχέση με τον προβληματισμό που διεξάγεται στα κοινοτικά όργανα για την οδηγία σχετικά με την επαγγελματική επιμόρφωση των οδηγών, η ηλικία των οδηγών θα μπορούσε να μειωθεί επίσης στα 18. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να είναι πολύ θετικό για τον τομέα και γενικά για τη δημιουργία απασχόλησης λόγω της έλλειψης οδηγών που υπάρχει σήμερα.

3.12. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η διαγραφή των σημείων 1 και 2 του άρθρου 5 της πρότασης που αναφέρονται στους «εισπράκτορες» και στους «βοηθούς», δεδομένου ότι είναι λογικό η κατάργηση του ελάχιστου ορίου για την πιο πολυάριθμη κατηγορία, δηλαδή τους οδηγούς, να επιφέρει ανάλογη κατάργηση για τις πιο ολιγάριθμες κατηγορίες στις μεταφορές, όπως είναι οι εισπράκτορες και οι βοηθοί, που θα υπόκεινται συνεπώς στις γενικότερες εθνικές διατάξεις του τομέα της απασχόλησης.

3.13. Σε ό,τι αφορά το άρθρο 7 δεν υπάρχουν αντιρρήσεις για τη νέα σύνταξη των σημείων 1 και 2. Ωστόσο, είναι απαραίτητο να ανακτηθεί η δυνατότητα κατάτμησης των διαλειμμάτων, που επιπλέον θα διευκολύνει τη βελτίωση της υπηρεσίας (κυρίως στις επιβατικές μεταφορές) και θα συμβάλει στη βελτίωση των επιπέδων της οδικής ασφάλειας. Για το λόγο αυτό προτείνεται η ενσωμάτωση στο άρθρο 7, του εξής σημείου 3:

«Στις τακτικές επιβατικές υπηρεσίες, τα διαλείμματα που προβλέπονται στα προηγούμενα σημεία, μπορούν να κατατιμηθούν κατά περιόδους τουλάχιστον 15 λεπτών, μεταξύ των οποίων μεσολαβεί περίοδος οδήγησης».

3.14. Θα ήταν σκόπιμο στο τέλος του άρθρου 8.6 να αντικατασταθούν οι λέξεις «είναι σταθμευμένο» από τις λέξεις «και έχει σταματήσει για την ημερήσια ανάπαυση και είναι σταθμευμένο για την εβδομαδιαία ανάπαυση». Θα ήταν επιθυμητό η εβδομαδιαία ανάπαυση να πραγματοποιείται εκτός του οχήματος.

### Κεφάλαιο III. *Ευθύνη της επιχείρησης*

3.15. Το άρθρο 10, παράγραφος 4, καθιστά υπεύθυνες τις επιχειρήσεις μεταφορών για τις παραβάσεις που διαπράττονται από τους οδηγούς προς όφελος τους, ακόμη κι αν ο οδηγός δεν βρισκόταν στην επικράτεια του κράτους μέλους τη στιγμή της παράβασης. Είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστεί ο περιορισμός της εφαρμογής αυτής της διάταξης και να υπάρξει πιο ειδική αντιμετώπιση για παράδειγμα στις περιπτώσεις υπεργολαβικής παροχής υπηρεσιών.

Βρυξέλλες, 29 Μαΐου 2002.

3.16. Προτείνονται τροποποιήσεις για να υπάρξει αποσαφήνιση. Στο άρθρο 11 ενσωματώνεται αναφορά στον κανονισμό «από αυτά που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό στα άρθρα 6 και 9 ακόμη και για οδικές μεταφορές».

### Κεφάλαιο V: *Έλεγχος και κυρώσεις*

3.17. Σε σχέση με το άρθρο 19 προτείνεται η αντικατάσταση του κειμένου της δεύτερης παραγράφου από το ακόλουθο: «στις κυρώσεις περιλαμβάνεται η δυνατότητα ακινητοποίησης και απόσυρσης του οχήματος σε περίπτωση πολύ σοβαρής παράβασης». Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την εναρμόνιση των παραβάσεων και κυρώσεων μέσω μιας νέας οδηγίας για την κυκλοφορία.

3.18. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να εξετάσει κατά πόσον είναι σκόπιμο να συμμετάσχουν οι κοινωνικοί εταίροι στην εφαρμογή του κανονισμού, και ιδιαίτερα στα πλαίσια των άρθρων 22 και 23 της πρότασης.

3.19. Τέλος, στο άρθρο 23.1, είναι σκόπιμο να αντικατασταθούν οι λέξεις: «δύνανται να θέσουν υπόψη» από τις λέξεις «μπορούν να υποβάλουν».

*Ο Πρόεδρος*

*της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής*

Göke FRERICHS