



Info

Λιγότερες ώρες οδήγησης σημαίνουν λιγότερα δυστυχήματα

Τακτικότερα διαλλείματα και μεγαλύτερες περιόδους ανάπαυσης για τους οδηγούς στον τομέα των οδικών μεταφορών προβλέπει μια συμφωνία, στο στάδιο της τρίτης ανάγνωσης, μεταξύ Κοινοβουλίου και Συμβουλίου. Η συμφωνία αυτή, που εγκρίθηκε σήμερα από τους ευρωβουλευτές, αφορά σε έναν κανονισμό σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας, τα διαλλείματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών καθώς και σε μια οδηγία σχετικά με την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων μέσω ελέγχων και κυρώσεων.

Τα βασικά σημεία της συμφωνίας στην διαδικασία συνδιαλλαγής μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

1. Διαλείμματα και περίοδοι ανάπαυσης

Με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, οι οδηγοί θα έχουν στο μέλλον τακτικότερα διαλλείματα. Η συμφωνία που επιτεύχθηκε ορίζει ότι μετά από περίοδο οδήγησης 4,5 ωρών, οι οδηγοί υποχρεούνται σε διάλειμμα τουλάχιστον 45 λεπτών, εκτός αν λαμβάνουν περίοδο ανάπαυσης. Ωστόσο, το διάλειμμα αυτό μπορεί να αντικατασταθεί από διάλειμμα τουλάχιστον 15 λεπτών ακολουθούμενο από άλλο, διάρκειας τουλάχιστον 30 λεπτών, που κατανέμονται στη διάρκεια οδήγησης κατά τρόπον ώστε να γίνεται σεβαστός ο γενικός κανόνας του διαλείμματος τουλάχιστον 45 λεπτών για κάθε 4,5 ώρες οδήγησης.

Όσον αφορά τις περιόδους ανάπαυσης, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο συμφώνησαν τελικά ότι "κανονική ημερήσια περίοδος ανάπαυσης" πρέπει να σημαίνει κάθε περίοδο ανάπαυσης χωρίς διακοπή, διάρκειας τουλάχιστον 11 ωρών, η οποία μπορεί, εναλλακτικά, να λαμβάνεται σε δύο περιόδους, η πρώτη διάρκειας τουλάχιστον 3 ωρών και η δεύτερη διάρκειας τουλάχιστον 9 ωρών. Το Κοινοβούλιο υποστήριξε τη 12ωρη διάρκεια της περιόδου, δέχθηκε όμως τελικά τη θέση του Συμβουλίου για να γίνει δυνατή η επίτευξη μιας συνολικής συμφωνίας.

2. Ψηφιακοί ταχογράφοι

Σε πρώιμο ήδη στάδιο των διαπραγματεύσεων, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο είχαν συμφωνήσει σχετικά με ένα από τα βασικά στοιχεία της νέας νομοθεσίας, δηλαδή την υποχρεωτική εγκατάσταση εξοπλισμού ψηφιακής εγγραφής ("ταχογράφων"), των οποίων η παραποίηση είναι δυσχερής. Η συμφωνία ορίζει ότι 20 ημέρες μετά τη δημοσίευση του κανονισμού στην Επίσημη Εφημερίδα (αναμένεται για τις αρχές Απριλίου 2006, δηλαδή οι νέοι κανόνες θα πρέπει να ισχύσουν από τις αρχές Μαΐου 2006), όλα τα νέα οχήματα, δηλαδή οχήματα που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ψηφιακούς ταχογράφους και οι οδηγοί τους να είναι εφοδιασμένοι με μια "έξυπνη" κάρτα.

3. Ελάχιστοι έλεγχοι

Μετά από επίμονες προσπάθειες του Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο δέχθηκε τελικά οι έλεγχοι τους οποίους πραγματοποιούν τα κράτη μέλη να αυξηθούν, από το 2008, σε τουλάχιστον 2% των ημερών εργασίας των οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και, από το 2010, σε τουλάχιστον 3%. Το Συμβούλιο είχε αρχικά ζητήσει 2% από το 2009 και 3% από το 2011, αντίστοιχα. Επιπλέον, από το 2012, το ελάχιστο ποσοστό ελέγχων μπορεί να αυξηθεί από την Επιτροπή σε 4%.

4. Συνήθεις παραβάσεις και κυρώσεις

Το Συμβούλιο δεν έκανε δεκτή καμία αναφορά στην εναρμόνιση των κυρώσεων, με το επιχείρημα ότι οι κυρώσεις αποτελούν αρμοδιότητα των κρατών μελών. Ωστόσο, μετά από την επιμονή του Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο δέχθηκε τελικά την εισαγωγή, στο παράρτημα της οδηγίας, ενός μη διεξοδικού καταλόγου συνήθων παραβάσεων, ο οποίος ικανοποιεί τα βασικά στοιχεία της τροπολογίας του Κοινοβουλίου. Στον κατάλογο περιλαμβάνονται, ιδίως, ως παραβάσεις, η υπέρβαση της ανώτατης ημερήσιας, εξαήμερης ή δεκαπενθήμερης περιόδου οδήγησης, ο μη σεβασμός της ελάχιστης ημερήσιας ή εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης και του ελάχιστου διαλείμματος, καθώς και η μη εγκατάσταση του ταχογράφου σύμφωνα με τις προδιαγραφές που θέτει η νομοθεσία της ΕΕ.

Ακόμη, η Επιτροπή, σε δήλωσή της, αναλαμβάνει να προσφέρει στο μέλλον έναν λεπτομερέστερο κατάλογο, ο οποίος θα συμπληρώνει τις προαναφερθείσες παραβάσεις με συγκεκριμένα όρια, πέραν των οποίων οι παραβάσεις θα θεωρούνται σοβαρές.

5. Οδηγία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών

Αυτό αποδείχθηκε το δυσχερέστερο προς επίλυση ζήτημα στις διαπραγματεύσεις της συνδιαλλαγής. Το Συμβούλιο επέμεινε στην κοινή θέση του και αρνήθηκε να δεχθεί μια σύνδεση με την οδηγία (ΕΚ) αριθ. 2002/15 για τον χρόνο εργασίας, που θα επέτρεπε στις ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών να πραγματοποιούν ελέγχους για να διαπιστώνουν κατά πόσο γίνονται σεβαστά τα όρια του χρόνου εργασίας που ορίζονται στην οδηγία αυτή και να γίνει δυνατό, για παράδειγμα, να λαμβάνεται υπόψη η κόπωση του οδηγού εξαιτίας της φόρτωσης ή εκφόρτωσης του οχήματος.

Όλες οι συμβιβαστικές προτάσεις που υπέβαλε η αντιπροσωπεία του Κοινοβουλίου απορρίφθηκαν από το Συμβούλιο. Τα δύο θεσμικά όργανα συμφώνησαν τελικά να δοθεί έμφαση, στις αιτιολογικές σκέψεις της οδηγίας, στη σπουδαιότητα της οδηγίας (ΕΚ) αριθ. 2002/15 για την οργάνωση του χρόνου εργασίας, στην πορεία δημιουργίας μιας κοινής αγοράς όσον αφορά την οδική ασφάλεια και τις συνθήκες εργασίας. Επιπλέον, προστέθηκε μια νέα αιτιολογική σκέψη στην οποία αναφέρεται ότι οι κίνδυνοι από την κόπωση των οδηγών θα πρέπει να αντιμετωπισθούν και με την επιβολή των διατάξεων της οδηγίας (ΕΚ) αριθ. 2002/15.

Να σημειωθεί ότι της αντιπροσωπείας του Κοινοβουλίου στην Επιτροπή Συνδιαλλαγής, στην οποία συμμετείχε και ο εισηγητής του Κοινοβουλίου κ. Helmuth **MARKOV** (ΕΕΑ/ΠΒΧ, DE), ηγήθηκε ο Αντιπρόεδρος κ. Alejo **VIDAL-QUADRAS** (ΕΛΚ-ΕΔ, ES).

Επικοινωνία :

Ton HUYSSOON

Μονάδα Αίθουσας Τύπου

E-mail: tran-press@europarl.europa.eu

BXL: (32-2) 28 42408

Νίκος ΣΑΛΛΙΑΡΕΛΗΣ

Μονάδα Σύνταξης και Διάδοσης - Υπεύθυνος Ελληνικού Τομέα

E-mail: typos-EL@europarl.europa.eu

BXL: (32-2) 28 32017