

ΤΕΛΙΚΟ ΑΡΘΡΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:

Παρουσίαση του έργου και των επιτευγμάτων

Αυτό το τελευταίο άρθρο του έργου **MImPACT** παρέχει μια σύντομη επισκόπηση των δραστηριοτήτων που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκειά του· παρουσιάζει τα συμπεράσματα της ερευνητικής φάσης που διεξήχθη στο έργο· και, τέλος, ασχολείται με τη γενική κατάσταση και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι εταιρείες στον τομέα των οδικών μεταφορών και οι εργαζόμενοι που αποσπώνται από αυτές τις εταιρείες, εν όψει των νέων κανονισμών που θεσπίζονται στο *Πακέτο κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Τόσο η γενική κατάσταση του τομέα από αυτή την άποψη, όσο και οι προκλήσεις που μπορούν να αναμένονται, αντιμετωπίστηκαν μέσω των σχολίων των δημοσιεύσεων και της διάδοσης των πληροφοριών που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του έργου.

Αυτές οι δημοσιεύσεις, που αποτελούνται από επιστημονικά άρθρα, πληροφοριακά γραφήματα και τα podcast, έχουν χρησιμεύσει για τη δημιουργία ενός συνόλου εργαλείων που επιτρέπουν στους εργοδότες και τους αποσπασμένους εργαζόμενους να ενημερώνονται και να ευαισθητοποιούν την κοινωνία γενικότερα για την κατάσταση, όσον αφορά τις συνθήκες απασχόλησής τους, που αντιμετωπίζουν οι «posted workers» (αποσπασμένοι εργαζόμενοι) στον τομέα των οδικών μεταφορών.

I.- Παρουσίαση του έργου

Το έργο μας, *Επίπτωση της κινητικότητας στους εργαζόμενους στις μεταφορές*, ασχολείται με ένα θέμα αδιαμφισβήτητης σημασίας σε ένα διακρατικό πλαίσιο: *Απόσπασση εργαζομένων* (οδηγών φορτηγών) *στις οδικές μεταφορές*.

Παρόλο που η νομοθεσία της ΕΕ ορίζει μια σειρά δεσμευτικών κανόνων σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις απασχόλησης που θα ισχύουν για τους αποσπασμένους εργαζόμενους προκειμένου να διασφαλιστεί η προστασία των δικαιωμάτων και των

συνθηκών απασχόλησης σε ολόκληρη την ΕΕ, το «κοινωνικό ντάμπινγκ» και οι καταστάσεις αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ ξένων και τοπικών παρόχων υπηρεσιών εξακολουθούν να υπάρχουν, γεγονός που καθιστά την υλοποίηση αυτού του έργου ακόμη πιο αναγκαία.

Με την έναρξη ισχύος της **Συμφωνίας Κινητικότητας**, περιλαμβάνονται αλλαγές που αφορούν κυρίως διεθνείς οδηγούς φορτηγών. Ορισμένες αλλαγές των οποίων ο αντίκτυπος στον τομέα των μεταφορών είναι ακόμη άγνωστος σε εμάς, αλλά οι οποίες, μετά την έναρξη ισχύος, επηρεάζουν και τους ισχύοντες κανονισμούς της ΕΕ για την απόσπαση εργαζομένων.

Μεταξύ των τελευταίων καταστάσεων που συμβαίνουν και οι οποίες δεν ρυθμίζονται ακόμη επαρκώς από νόμους, μπορούμε να αναφέρουμε, καταρχάς, τον αντίκτυπο στην **αποζημίωση για την εργασία που εκτελείται στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους** που δεν είναι δικό τους, η οποία καταβάλλεται βάσει επαγγελματικών ταξιδιών. Εκτός από το υψηλό ποσό αποζημίωσης που λαμβάνουν, αυτή η αποζημίωση δεν υπόκειται σε φόρους και εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, επομένως η σύνταξη των συνταξιούχων οδηγών που εργάστηκαν με βάση τις καθαρές αποδοχές θα είναι χαμηλή.

Δεύτερον, υπάρχει μια άλλη σημαντική καινοτομία που δημιουργείται από την αλλαγή των κανόνων για τις ενδομεταφορές και τις διασταυρούμενες συναλλαγές (*cross-trade*), η οποία δημιουργεί την ανάγκη χρήσης των κανόνων για τη δημοσίευση της απόσπασης εργαζομένων. Αυτοί οι κανόνες έχουν υποστηριχθεί από τις δυτικές χώρες της ΕΕ, οι οποίες είναι ως επί το πλείστον χώρες καθαροί αποδέκτες, και μπορεί να είναι «επικίνδυνες» για τις μεταφορικές εταιρείες αποσπασμένων εργαζομένων που αποστέλλονται από χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, λόγω του αυξημένου κόστους εργασίας, και ότι αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους των υπηρεσιών μεταφοράς, η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα μικρότερη ανταγωνιστικότητα των εταιρειών μεταφορών στις χώρες προέλευσης.

Οι εταίροι που συμμετέχουν στο έργο και η αξία που πρόσθεσαν στο έργο:

Οκτώ οργανισμοί (*), που βρίσκονται σε **επτά διαφορετικές χώρες**: Ιταλία, Πολωνία, Κροατία, Νορβηγία, Ελλάδα, Βέλγιο και Ισπανία, συμμετείχαν στο έργο μας, παρέχοντας μια **διακρατική διάσταση** που συνέβαλε επιπλέον αξία στην ανάπτυξη του έργου:

- Από γεωγραφική άποψη, μας επέτρεψε να **αναλύσουμε και να διαδώσουμε στρατηγικές και δεδομένα** για ολόκληρη την Ευρώπη, ανεξάρτητα από τις διαφορετικές εργασιακές σχέσεις που υπάρχουν σε κάθε χώρα μας.
- Μας επέτρεψε να **μοιραστούμε εμπειρίες** και να μάθουμε από όσα **έχουν ήδη κάνει** ορισμένοι από εμάς και να **μοιραστούμε καλές πρακτικές** από τις οποίες όλοι μπορούμε να επωφεληθούμε
- Η ετερογένεια των εταιρών και η γνώση τους για τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα των μεταφορών παρείχαν **διαφορετικές πτυχές για την ανάλυση των προβλημάτων μας και την αναζήτηση λύσεων σε αυτά τα προβλήματα.**

(*).- Δικαιούχος του έργου είναι η Federazione Autonoma dei Sindacato dei Transportes, Ιταλία και οι άλλοι εταίροι που συμμετέχουν σε αυτό είναι οι εξής: Εμπορικό Επιμελητήριο Κεντρικής Ευρώπης, από την Πολωνία, Ινστιτούτο Ανάπτυξης και Διεθνών Σχέσεων από την Κροατία, Ίδρυμα Antonio Bustamante από την Ισπανία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας από την Ελλάδα, Κέντρο Εκπαίδευσης και Καινοτομίας από την Ελλάδα, Solidaritet Norge από τη Νορβηγία και CESI International από το Βέλγιο

Στόχοι και επιτεύγματα του έργου:

Ο κύριος στόχος του Έργου μας ήταν: **Η συμβολή στην εφαρμογή βασικών αρχών στην απόσπαση εργαζομένων**, αναλύοντας την υλοποίηση και εφαρμογή των οδηγιών για την απόσπαση εργαζομένων, η συλλογή στοιχείων για τον αντίκτυπο του νέου Νόμου στον τομέα των μεταφορών και τη διαδικασία απόσπασης εργαζομένων στις μεταφορές, με επίκεντρο τους οδηγούς φορτηγών.

Παράλληλα με αυτόν τον κύριο στόχο, οι προγραμματισμένες δραστηριότητες βοήθησαν στην επίτευξη άλλων πιο συγκεκριμένων στόχων, μεταξύ των οποίων είναι:

- Ενημερώσαμε τους αποσπασμένους εργαζόμενους στον τομέα των οδικών μεταφορών για τα δικαιώματά τους, με σκοπό τη μείωση της αβεβαιότητάς τους, μέσω της άμεσης επικοινωνίας μαζί τους και της παροχής επαρκών και κατανοητών πληροφοριών και μέσω της συμμετοχής τους στο έργο.
- Οι επιχειρήσεις που αποσπούν εργαζομένους συμμετέχουν στις δραστηριότητες του Έργου, παρέχοντάς τους εργαλεία για να τους βοηθήσουν να κατανοήσουν καλύτερα τις δημοσιεύσεις για την απόσπαση εργαζομένων
- Ενισχύσαμε τη διακρατική συνεργασία μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων για την αναζήτηση συγκεκριμένων λύσεων στα κύρια προβλήματα που σχετίζονται με την απόσπαση οδηγών φορτηγών

- Ανταλλάξαμε τα αποτελέσματα του έργου με άλλους παράγοντες στο πλαίσιο του Πακέτου Κινητικότητας και αναπτύξαμε βελτιώσεις στην πληροφόρηση και την κατανόηση των ισχυόντων κανονισμών και της εφαρμογής τους.
- Προσπαθήσαμε να ευαισθητοποιήσουμε όλους τους πολίτες για τα προβλήματα απόσπασης των οδηγών φορτηγών, μέσω των κοινωνικών δικτύων και την ανταλλαγή εμπειριών εταίρων στο πλαίσιο της υλοποίησης του έργου

Εν ολίγοις, πιστεύουμε ότι **το έργο MIPACT έχει παράσχει ένα πλαίσιο για τη διασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού και τον σεβασμό των δικαιωμάτων των αποσπασμένων εργαζομένων, ώστε τόσο οι εταιρείες όσο και οι εργαζόμενοι να μπορούν να επωφεληθούν από τις καλύτερες ευκαιρίες της εσωτερικής αγοράς.**

Δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν κατά την υλοποίηση του έργου:

Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι και συνεπώς να επιτευχθούν επαρκή αποτελέσματα στην υλοποίηση του έργου, πραγματοποιήθηκαν μια σειρά από δραστηριότητες κατά την ανάπτυξή του, οι οποίες παρατίθενται συνοπτικά παρακάτω:

- ❑ **Η αρχική συνάντηση**, που πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά στις 21 Νοεμβρίου 2022, η οποία ξεκίνησε τις δραστηριότητες του Έργου, εξηγήθηκε το αντικείμενο του έργου και οι δραστηριότητες που πραγματοποιήσαμε κατά την ανάπτυξη του έργου συμπεριλήφθηκαν στο σχέδιο.
- ❑ **Η πρώτη συνάντηση εργασίας εμπειρογνομώνων**, που πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά στις 26 Μαΐου 2023, όπου ελήφθη μια επισκόπηση των αποτελεσμάτων των εθνικών εκθέσεων που εκπονήθηκαν από τους εμπειρογνώμονες κάθε εταίρου, μέσω των εξατομικευμένων παρεμβάσεων του καθενός από αυτούς.
- ❑ **Η δεύτερη συνάντηση εργασίας εμπειρογνομώνων**, που πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά στις 11 Σεπτεμβρίου 2023, στην οποία παρουσιάστηκε η Τελική Συγκριτική Έκθεση της ερευνητικής φάσης, μετά την ανάλυση των εθνικών εκθέσεων, και στην οποία συζητήθηκε το περιεχόμενο των δώδεκα επιστημονικών άρθρων που εκπονήθηκαν κατά την ανάπτυξη του έργου.
- ❑ **Η τρίτη συνάντηση εργασίας εμπειρογνομώνων**, που πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά στις 19 Δεκεμβρίου 2023, όπου παρουσιάστηκε ένα έγγραφο για το πακέτο κινητικότητας, με συχνές ερωτήσεις σχετικά με την Οδηγία 2020/1057, για την απόσπαση των οδηγών στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Αυτό το πρώτο μέρος της εκδήλωσης χρησίμευσε για να επικεντρωθεί στα σημαντικότερα περιεχόμενα που θα συμπεριληφθούν στα πληροφοριακά γραφήματα που δημιουργούνται στο πλαίσιο του έργου και στα οποία θα αναφερθούμε στο κεφάλαιο που είναι αφιερωμένο στις δημοσιεύσεις και τη διάδοση των αποτελεσμάτων του έργου.

- **Διεθνές εργαστήριο**, που πραγματοποιήθηκε αυτοπροσώπως στη Μάλαγα (Ισπανία), στις 22 και 23 Φεβρουαρίου 2024.

Σε αυτή την εκδήλωση, πραγματοποιήθηκε στρογγυλή τράπεζα για την εφαρμογή των κανονισμών απόσπασης στον τομέα των μεταφορών και τις επιπτώσεις της στους αποσπασμένους εργαζόμενους, με συντονιστή τον εμπειρογνώμονα, Ángel Lozano, και συμμετείχαν: ο κ. Hendrik Meerkamp, εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Συνομοσπονδίας των Ανεξάρτητων Συνδικάτων, CESI και Juan Jesus García Fraile, εκ μέρους της Ομοσπονδίας Ευρωπαϊκών Ενώσεων Μηχανοδηγών ALE, μαζί με την κα Νικολέττα Τσαμανδώρα, εκπρόσωπο του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στην Ελλάδα.

Οι ομιλητές αναφέρθηκαν εν συντομία στους νέους κανονισμούς μεταφορών του Πακέτου Κινητικότητας, αναφέροντας ορισμένες πτυχές και τονίζοντας την έλλειψη σαφήνειας των ευρωπαϊκών κανόνων που δυσχέραιναν την εφαρμογή τους από εργοδότες και εργαζόμενους, τη χρήση έξυπνων ταχογράφων και τα προβλήματα που δημιουργήσε, την έλλειψη επενδύσεων σε υλικά και υποδομές, την ύπαρξη αθέμιτου ανταγωνισμού λόγω της απελευθέρωσης του κλάδου στον οποίο οι ιδιωτικές εταιρείες αντικαθιστούν τις δημόσιες και την ύπαρξη σοβαρών ατυχημάτων, με θάνατο εργαζομένων και χρηστών, λόγω άγνοιας της νομοθεσίας, σε πολλές περιπτώσεις, το άνοιγμα ενός κύκλου ερωτήσεων μετά τις παρεμβάσεις στις οποίες συμμετείχαν οι παρευρισκόμενοι στην εκδήλωση εταίροι.

Επιπλέον, κάθε εταίρος παρουσίασε τις δραστηριότητες διάδοσης των αποτελεσμάτων του έργου που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής, παρουσιάστηκε επίσης η εικονική πλατφόρμα του έργου, καθώς και επερχόμενες δημοσιεύσεις με τη μορφή γραφημάτων και βίντεο.

Τέλος, ο ειδικός συντονιστής του έργου, Ángel L., δημοσίευσε δύο ανακοινώσεις σχετικά με: Κίνδυνοι και προληπτικά μέτρα στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και για το Πλαίσιο Δράσης της Ευρωπαϊκής Εποπτικής Αρχής Εργασιακών Σχέσεων σε σχέση με τις οδικές μεταφορές: Αποτελέσματα και η μελλοντική πορεία

- ❑ **Η τέταρτη συνάντηση εργασίας εμπειρογνομώνων**, που πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά, στις 27 Ιουνίου 2024, είχε ως στόχο την καταγραφή έξι εθνικών vodcast και ενός γενικού vodcast στο σύνολο του έργου, με περιεχόμενο που σχετίζεται τόσο με το Ευρωπαϊκό Πακέτο κινητικότητας όσο και με τις καινοτομίες που υπάρχουν μεταξύ των αποσπασμένων οδηγών στις μεταφορές υπό το πρίσμα των νέων κανονισμών και των εξελίξεων και των συμπερασμάτων που προέκυψαν στο ερευνητική φάση του έργου.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ηχογράφιση του podcast αποτελούνταν από συνεντεύξεις που διεξήγαγε ο ειδικός συντονιστής του έργου με κάθε έναν από τους συμμετέχοντες εταίρους που ανταποκρίθηκαν σύμφωνα με τους κανονισμούς και τις ιδιαιτερότητες κάθε χώρας και στις οποίες θα αναφερθούμε αργότερα.

- ❑ **Η συνάντηση παρακολούθησης του έργου**, που πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά, στις 19 Ιουλίου 2024, όπου παρουσιάστηκαν τα τελικά αποτελέσματα που προέκυψαν στο Έργο, η διάδοση διαφόρων έντυπων δημοσιεύσεων και υλικού αναλύθηκε στο σύνολό τους και όπου, επιπλέον, συμφωνήθηκε και υπογράφηκε έγγραφο συμφωνίας, το οποίο ζητούσε τη συνέχεια του έργου.

II.- Πακέτο κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το 2022 τέθηκαν σε ισχύ σημαντικά μέτρα που εντάσσονται στο **λεγόμενο Πακέτο κινητικότητας** της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα, οι κανονισμοί που εγκρίθηκαν στις 15 Ιουλίου 2020 αποσκοπούσαν στη ρύθμιση των οδικών μεταφορών για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διατυπώθηκαν με τη μορφή τριών βασικών εγγράφων: Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054, Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1055 και Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057.

Το πακέτο κινητικότητας επιδιώκει να υπάρχουν δικαιότεροι και πιο εναρμονισμένοι κανόνες σε κοινωνικό επίπεδο και για το σκοπό αυτό σχεδιάζεται ένα πακέτο μέτρων που θα τεθεί σταδιακά σε ισχύ, ήδη εδώ και αρκετά χρόνια από το 2020. Αυτά τα μέτρα σχετίζονται με τις ώρες εργασίας και την ανάπαυση των οδηγών, την απόσπαση οδηγών μεταξύ χωρών της ΕΕ και τρίτων χωρών, τις απαιτήσεις κατώτατου μισθού, την πρόσβαση στο επάγγελμα και την αγορά μεταφορών, τους περιορισμούς στις ενδομεταφορές και την εγγραφή στα σύνορα.

Αυτές οι αλλαγές ανάγκασαν τις εταιρείες μεταφορών να προσαρμόσουν τη δομή και τις λειτουργίες τους, γεγονός που έχει σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο. Επιπλέον, έχουν προκαλέσει έντονες αντιδράσεις και αντιπαραθέσεις μεταξύ των ανατολικών χωρών,

καθώς συνεπάγονται μεγαλύτερο έλεγχο του ανταγωνισμού από τις διεθνείς εταιρείες μεταφορών αυτών των χωρών.

Οι πρώτες αλλαγές εισήχθησαν τον Αύγουστο του 2020 με τον **Κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054**, ο οποίος αναφέρεται βασικά στους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης για οδηγούς εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα, υποχρεούνται να καταγράφουν στον ταχογράφο κάθε φορά που περνούν τα σύνορα ενός κράτους μέλους, κάνοντας το χειροκίνητα στην αρχή της πρώτης στάσης όσο το δυνατόν πιο κοντά στα σύνορα του νέου κράτους μέλους στο οποίο εισήλθαν, εάν ο ταχογράφος δεν το καταχωρεί αυτόματα. Η υποχρέωση αυτή έχει ήδη θεσπιστεί από το 2020 για οχήματα που διαθέτουν αναλογικό ταχογράφο, αυτό που γίνεται τώρα είναι να επεκταθεί και στα οχήματα που διαθέτουν ψηφιακό ταχογράφο.

Τέλος, με τον παρόντα Κανονισμό θεσπίζονται ορισμένες αλλαγές σχετικά με την εγγραφή των υπηρεσιών κάθε οδηγού, οι οποίες θα εφαρμοστούν από τις 31 Δεκεμβρίου 2024.

Ενώ ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1055**, που ισχύει από τις 21 Φεβρουαρίου 2022, ο οποίος εισάγει τρεις περιορισμούς στις μεταφορές: Αφενός, όσον αφορά τις ενδομεταφορές (παροχή υπηρεσιών μεταφοράς εντός της χώρας από μεταφορική εταιρεία που δεν διαθέτει η έδρα του στη χώρα αυτή), περιλαμβάνει τη λεγόμενη «*περίοδο αναμονής*» τεσσάρων ημερών, η οποία αποτρέπει τη διαδοχική διεξαγωγή δραστηριοτήτων ενδομεταφοράς εντός της ίδιας χώρας και με το ίδιο όχημα κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου

Έτσι, έως και τρεις ενδομεταφορές μπορούν να πραγματοποιηθούν το πολύ σε επτά ημέρες, μετά από διεθνή μεταφορά σε χώρα της ΕΕ με πλήρη εκφόρτωση εμπορευμάτων, αλλά τώρα, με τον περιορισμό ότι στο τέλος αυτής της επταήμερης περιόδου, το φορτηγό πρέπει να εγκαταλείψει τη χώρα και δεν μπορεί να εισέλθει ξανά στην ίδια σε διάστημα 4 ημερών.

Δεύτερον, θεσπίζει την υποχρέωση επιστροφής οχημάτων κάθε οκτώ εβδομάδες σε ένα από τα επιχειρησιακά κέντρα που βρίσκονται στο κράτος μέλος όπου έχει την έδρα της η εταιρεία. Η υποχρέωση αυτή προστίθεται στην υφιστάμενη υποχρέωση των οδηγών να επιστρέφουν κάθε 3-4 εβδομάδες από την ημέρα αναχώρησης από τη χώρα προέλευσης. Αυτές οι απαιτήσεις αποσκοπούν στην αποτροπή της μόνιμης απόσπασης οδηγών εκτός της χώρας καταγωγής τους.

Τέλος, ο τρίτος περιορισμός που περιλαμβάνεται στον *Κανονισμό* αναφέρεται στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων που πραγματοποιούνται εντός της ΕΕ, με οχήματα των οποίων το επιτρεπόμενο βάρος δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους. Σε αυτές τις περιπτώσεις, και από τις 21 Μαΐου 2022, απαιτείται άδεια ΕΕ και δεν θα εξαιρούνται πλέον από την άδεια μεταφοράς και θα υπόκεινται στους κανόνες πρόσβασης στο επάγγελμα του οδηγού διεθνούς οδικής κυκλοφορίας. Στόχος αυτού είναι να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο επαγγελματισμού του κλάδου και, συνεπώς, να εξισωθούν οι συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μεταφορικών εταιρειών.

Τέλος, πρέπει να αναφερθούμε στην *Ευρωπαϊκή Οδηγία 1057/2020 που ρυθμίζει την απόσπαση επαγγελματιών οδηγών φορτηγών και τους νέους κανονισμούς για τις ενδομεταφορές*, που αντικαθιστά την προηγούμενη οδηγία 2006/22/ΕΚ και θεσπίζει έναν νέο κανονισμό που ορίζει ότι οι εργαζόμενοι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές λαμβάνουν τον κατώτατο μισθό της χώρας όπου εκτελούνται οι μεταφορές. Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην καταπολέμηση των λεγόμενων εικονικών εταιρειών (mailbox company) (εταιρεία χωρίς οικονομική δραστηριότητα στη χώρα όπου έχει την έδρα της, που απασχολεί εργαζομένους, αλλά με δραστηριότητα σε άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου πράγματι παρέχουν τις υπηρεσίες τους) και τον ανταγωνισμό των επιχειρήσεων που υπόκεινται σε ευνοϊκότερους μισθολογικούς όρους.

Προκειμένου να εφαρμοστεί αυτό, έχουν συμπεριληφθεί δύο μέτρα που στοχεύουν στην αλλαγή της πραγματικότητας του κλάδου με βάση τον έλεγχο των εταιρειών και των αποσπασμένων οδηγών, περιορίζοντας τη διαμονή τους σε τρίτες χώρες και υποχρεώνοντάς τους να επιστρέψουν στη χώρα προέλευσης των βιομηχανικών οχημάτων, μέσω εγγραφής σε ειδική πλατφόρμα τηλεματικής που αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αυτός ο νέος κανονισμός για τους αποσπασμένους οδηγούς υποχρεώνει όλες τις εταιρείες διεθνών μεταφορών με οχήματα άνω των 2,5 τόνων να εγγραφούν και να χρησιμοποιούν την αναφερόμενη πλατφόρμα, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης και εάν είναι κράτος μέλος ή Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος. Για να γίνει αυτό, κάθε εταιρεία πρέπει να δημιουργήσει έναν έγκυρο λογαριασμό και να «εισάξει» δεδομένα σχετικά με την άδεια μεταφοράς, το όχημα και τον οδηγό με την ημερομηνία έναρξης και λήξης του ταξιδιού, καθώς και δεδομένα που σχετίζονται με τον διαχειριστή μεταφορών

Οι δηλώσεις για την απόσπαση εργαζομένων θα έχουν μέγιστη διάρκεια έξι μηνών και μπορούν να τροποποιηθούν, να ακυρωθούν ή/και να ανανεωθούν. Η πλατφόρμα θα

επιτρέψει την εκτύπωση των δηλώσεων για τον οδηγό, ο οποίος πρέπει να φέρει αντίγραφο της δήλωσης στο όχημα, φυσική ή ψηφιακή, επιπλέον της σύμβασης εργασίας και των δελτίων μισθοδοσίας που αποδεικνύουν τη σχέση εργασίας μεταξύ του οδηγού και της εταιρείας

Ωστόσο, ορισμένες μεταφορικές δραστηριότητες εξαιρούνται από αυτήν την υποχρέωση επειδή η φύση της υπηρεσίας θεωρείται ότι συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης. Ειδικότερα, εξαιρούνται: Μεταφορές υπό διαμετακόμιση (μετακίνηση μέσω κράτους μέλους χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων) και διμερείς μεταφορές (μεταφορά εμπορευμάτων από το κράτος εγκατάστασης σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ή από άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα στο κράτος εγκατάστασης).

Επιπλέον, πριν από την εκτέλεση της υπηρεσίας, οι μεταφορικές εταιρείες πρέπει να εκδώσουν δήλωση σχετικά με την απόσπαση των οδηγών τους, η οποία πρέπει να αποσταλεί σε ένα κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το οποίο ονομάζεται *Σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά*, IMI, για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την απόσπαση των οδηγών στις οδικές μεταφορές, ώστε η χώρα στην οποία θα παρασχεθεί η υπηρεσία μπορεί να ελέγχει τη σωστή εκτέλεσή της.

III.- Συμπεράσματα της έρευνας που διεξήχθη κατά την ανάπτυξη του έργου:

Κατά τους πρώτους έντεκα μήνες ανάπτυξης του έργου, πραγματοποιήθηκε μια ερευνητική φάση με στόχο:

- Συλλογή δεδομένων για την τρέχουσα κατάσταση των αποσπασμένων οδηγών φορτηγών, λαμβάνοντας υπόψη διαφορετικές πτυχές και σενάρια, καθώς και
- Ανάλυση εφαρμογής της *Συμφωνίας Κινητικότητας Pakta mobilnosti* και των αλλαγών που προκύπτουν από την έναρξη ισχύος της Οδηγίας 2020/1057.

Γι' αυτό:

- Ορίστηκαν οι ομάδες στόχοι της έρευνας: εταιρείες που αποσπούν εργαζομένους, αποσπασμένοι εργαζόμενοι, συνδικάτα και οργανώσεις που ασχολούνται με αποσπασμένους εργαζομένους.
- Ετοιμάστηκε ένα ερωτηματολόγιο σε κάθε γλώσσα, το οποίο στόχευε σε καθορισμένες ομάδες-στόχους και οι ενδιαφερόμενοι έδωσαν τις απαντήσεις τους διαδικτυακά.

- Κάθε συμμετέχουσα χώρα ετοίμασε μια έκθεση έρευνας με βάση την ανάλυση των δεδομένων που ελήφθησαν σε έρευνες που πραγματοποιήθηκαν στη χώρα της.

Οι εμπειρογνώμονες που ήταν υπεύθυνοι για την προετοιμασία διαφόρων εθνικών εκθέσεων ήταν:

- Francesco Marcelli, *Federazione Autonoma dei Sindacato dei Transportes*, FAST, Ιταλία
- Lukasz Osinnski, *Central European Chamber of Commerce*, CECC, Πολωνία
- Hrvoje Butković, *Ινστιτούτο Ανάπτυξης και Διεθνών Σχέσεων*, IRMO, Κροατία
- Ángel Lozano, *Fundacija Antonio Bustamante*, FAB, από την Ισπανία
- Klaudia Allajbej, *Panepistimio Thessaly* και Κέντρο Εκπαίδευσης και Καινοτομίας, InnoVED, Ελλάδα
- Artur Kubik, *SolidaritetNorge*, Νορβηγία

[Τόσο οι εθνικές εκθέσεις που εκπονήθηκαν από καθέναν από τους εμπειρογνώμονες όσο και η τελική συγκριτική έκθεση μπορούν να προβληθούν στον ακόλουθο σύνδεσμο:

<http://projects.sindacatofast.it/index.php/mipact-downloads/>

- Με βάση το περιεχόμενο των εθνικών εκθέσεων, ο ειδικός συντονιστής του Έργου εκπόνησε μια *Συγκριτική Έκθεση*, καθορίζοντας τα κατάλληλα συμπεράσματα που προέκυψαν, τα οποία αποτέλεσαν τη βάση για τη δημιουργία επιστημονικών άρθρων, γραφημάτων και podcast για τη διάδοση των αποτελεσμάτων του έργου.

Η προετοιμασμένη συγκριτική έκθεση ξεκινά με μια σύντομη περιγραφή των τριών πτυχών που έθεσαν τα θεμέλια για τη φάση ανάλυσης: Κανονισμοί και πληροφορίες σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων, περιγραφή του δικαιώματος συμμετοχής των εργαζομένων σε κάθε χώρα εταίρο και οι όροι απασχόλησης των εργαζομένων στις μεταφορές, εξετάζοντας κάθε χώρα και εντοπίζοντας ομοιότητες και διαφορές μεταξύ καθενός από αυτές τις ερωτήσεις, τις οποίες μπορούμε να συνοψίσουμε ως εξής:

Συμπεράσματα σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων:

Με βάση τα συμπεράσματα των όσων εξηγήθηκαν από καθμία από τις χώρες εταίρους του έργου, σε αυτή την πρώτη ενότητα μπορούμε να συμπεράνουμε τα εξής: όλες οι οδηγίες για την απόσπαση εργαζομένων καθώς και το *Πακέτο κινητικότητας* έχουν μεταφερθεί στο νομικό σύστημα των χωρών εταίρων του έργου, θεσπίζοντας έτσι το

νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει την κάλυψη, την προστασία και τους μισθούς των αποσπασμένων εργαζομένων.

□ **Συμπεράσματα για το δικαίωμα συμμετοχής των Εργαζομένων:**

Τα συμπεράσματα σε αυτήν την ενότητα δεν είναι τόσο ομοιογενή όσο στην προηγούμενη, και μπορούν επίσης να προσδιοριστούν τα ακόλουθα:

- Τα συστήματα συμμετοχής των εργαζομένων είναι ενημέρωση και διαβουλεύσεις, κατ' επιλογή, που πραγματοποιούνται τόσο μέσω συνδικάτων όσο και μέσω εκπροσώπων των εργαζομένων.
- Καθιερώνει την υποχρέωση του εργοδότη να ενημερώνει το συνδικάτο για ορισμένα θέματα, τουλάχιστον αυτά που περιλαμβάνονται στην Οδηγία 2002/14
- Η Ιταλία, η Ισπανία και η Νορβηγία έχουν έναν τριμερή κοινωνικό διάλογο μεταξύ κυβέρνησης, εργοδοτών και συνδικαλιστικών οργανώσεων, που ισοδυναμεί με κοινωνική συμφωνία και με διακριτό πολιτικό χαρακτήρα.
- Μόνο η Ιταλία και η Ισπανία έχουν διαδικασία συλλογικών διαπραγματεύσεων που αναγνωρίζεται ως συνταγματικό δικαίωμα.
- Το μέσο που είναι αποτέλεσμα των συλλογικών διαπραγματεύσεων είναι η συλλογική σύμβαση που ρυθμίζει τους όρους απασχόλησης των εργαζομένων (Ιταλία, Ισπανία, Ελλάδα και Νορβηγία).
-

□ **Συμπεράσματα για τις συνθήκες εργασίας στον τομέα των μεταφορών:**

- Η Ιταλία, η Ισπανία, η Ελλάδα και η Νορβηγία καθορίζουν τους όρους απασχόλησης των εργαζομένων τους μέσω συλλογικών συμβάσεων, υπάρχουν ειδικές συμφωνίες για υποτομείς του κλάδου των μεταφορών όπως σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εμπορευματικές, επιβατικές μεταφορές κ.λπ.
- Η Ιταλία και η Ισπανία υπογραμμίζουν την ανάγκη να συζητηθούν οι απαιτήσεις κατάρτισης και υγείας και ασφάλειας, εν αναμονή ανοίγματος νέων θέσεων εργασίας.
- Η Ιταλία, η Πολωνία, η Ισπανία, η Ελλάδα και η Νορβηγία επισημαίνουν διαφορετικές πτυχές των μισθών των εργαζομένων, αναγνωρίζοντας σημαντικές ποσοτικές διαφορές μεταξύ τους.

Τέλος, μια συγκριτική μελέτη εθνικών εκθέσεων ανέλυσε τα αποτελέσματα διαδικτυακών ερευνών που διενεργήθηκαν μεταξύ των αποσπασμένων εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών και μεταξύ των εργοδοτών που αποσπούν εργαζομένους, παράγοντας μια σειρά από συμπεράσματα που συνοψίζουμε παρακάτω [κατασκευάζουμε αυτά τα συμπεράσματα εξετάζοντας και λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που εξάγονται για κάθε ομάδα που αναλύθηκε: εργαζόμενοι και εργοδότες] και τα οποία συνδέουμε χωριστά ανά συγκεκριμένα θέματα από αυτά που αναλύθηκαν συνολικά

□ **Σχετικά με τη γνώση και την εφαρμογή των ευρωπαϊκών και εθνικών κανονισμών για την απόσπαση εργαζομένων:**

- Υπάρχει καλύτερη γνώση των ευρωπαϊκών κανονισμών από τους εργοδότες παρά από τους εργαζόμενους, αν και οι εργαζόμενοι λένε επίσης ότι τους γνωρίζουν σε ποσοστά περίπου 60%, και οι δύο ομάδες επιβεβαιώνουν ότι αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται στον τομέα των μεταφορών στη χώρα τους.

Ούτε οι εργαζόμενοι ούτε οι εργοδότες πιστεύουν ότι ο κανονισμός αυτός εγγυάται τα δικαιώματα των εργαζομένων.

- Υπάρχει μεγάλος βαθμός άγνοιας για την ύπαρξη ειδικών κανονισμών στην Κροατία, την Πολωνία και την Ιταλία, αποκλειστικά μεταξύ των εργαζομένων
- Η έλλειψη πληροφόρησης είναι το σημαντικότερο πρόβλημα που παρουσιάζουν οι ισχύοντες κανονισμοί για την απόσπαση, ακολουθούμενο από προβλήματα ερμηνείας και έλλειψη σαφήνειας των κανόνων. Αν και υπάρχουν χώρες που υποδεικνύουν επίσης εσφαλμένη εφαρμογή των κανονισμών από εταιρείες και έλλειψη μεταφοράς των κανονισμών.

□ **Σχετικά με τα συστήματα συμμετοχής των εργαζομένων στις μεταφορές: Πληροφορίες και διαβουλεύσεις:**

- Μπορεί να ειπωθεί ότι οι εργαζόμενοι λαμβάνουν τις πληροφορίες που δίνουν οι εργοδότες στους εκπροσώπους τους (αν και η διαφορά των 20 ποσοστιαίων μονάδων για τους εργοδότες - 78% σε σύγκριση με τους εργαζόμενους - 58% προκαλεί έκπληξη).

Οι εργαζόμενοι εκτιμούν τις πληροφορίες που ελήφθησαν και το καθιερωμένο σύστημα διαβούλευσης ως **χρήσιμο ή κατάλληλο** στη συντριπτική πλειοψηφία (πάνω από 70%).

- Τα συστήματα συμμετοχής και η επίλυση προβλημάτων από τους εργαζόμενους εφαρμόζονται, στις περισσότερες περιπτώσεις συνδικάτων ή εκπροσώπων των εργαζομένων. Αν και υπάρχει ένα ποσοστό κοντά στο 40% αυτών που θα το έκαναν «απευθείας με τον εργοδότη».

□ **Σχετικά με τους όρους απασχόλησης των αποσπασμένων εργαζομένων:**

- Η συλλογική σύμβαση ορίζεται, ως επί το πλείστον, ως ένα μέσο μέσω του οποίου καθορίζονται οι μισθοί των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Ωστόσο, το 22% όσων επισημαίνουν απευθείας διαπραγματεύσεις μεταξύ εργοδότη και εργαζομένων και το 16% υποστηρίζει ότι διευθετείται απευθείας από τον εργοδότη.
- Ο βασικός μισθός, τα επιδόματα που καθορίζονται με συλλογικές συμβάσεις ή στη σύμβαση εργασίας και το επίδομα προϋπηρεσίας στην εταιρεία αναφέρονται ως υποχρεωτικοί όροι που συνθέτουν το μισθό:
- Μη υποχρεωτικές έννοιες, οι περισσότερες από τις οποίες αναφέρονται, είναι επιδόματα ταξιδιού, μεροκάματα και διαμονή, με τη συμφωνία και των δύο ομάδων και, γενικά, ανά χώρα, ότι ο εργοδότης είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των δαπανών που σχετίζονται με τα επαγγελματικά ταξίδια του εργαζομένου.
- Οι συνθήκες εργασίας στον τομέα των μεταφορών θεωρούνται αποδεκτές από την πλειοψηφία των ερωτηθέντων, αν και με ποσοστιαίες διαφορές ανά χώρα, υπογραμμίζοντας την Ιταλία όπου γενικά θεωρούνται ανεπαρκείς.
- Η πλειοψηφία των εργαζομένων λαμβάνουν πιστοποιητικό, τουλάχιστον ετησίως, για την κατάσταση της υγείας τους, με ποσοστά που ξεπερνούν ελαφρώς το 70%, καθώς και εκπαίδευση για την ασφάλεια και την υγεία στον χώρο εργασίας τους με συχνότητα και ποιότητα που θεωρείται επαρκής
- Οι εργαζόμενοι επισημαίνουν τους μισθούς ως προτεραιότητα όσον αφορά τις ανάγκες τους, ακολουθούμενο από μεγαλύτερο σεβασμό από τον εργοδότη και

την επιθυμία να συμβουλευόνται τον εργοδότη για εργασιακά και επαγγελματικά θέματα.

□ **Σχετικά με τη γνώση των εργοδοτών όσον αφορά τους ισχύοντες ευρωπαϊκούς κανονισμούς για την κινητικότητα:**

- Η γνώση της νομοθεσίας σχετικά με τις δραστηριότητες που πρέπει να διεξάγουν οι εταιρείες οδικών μεταφορών μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών είναι πολύ χαμηλή και μόλις ξεπερνά το 50% κατά μέσο όρο για τις συμμετέχουσες χώρες, αν και το ποσοστό αυτό μειώνεται σημαντικά λόγω των ελάχιστων ποσοστών της Ιταλίας, 11% και Πολωνία, 35%
- Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι τόσο η Ελλάδα όσο και η Κροατία αμφιβάλλουν, στις εκθέσεις τους, για τα ποσοστά που προέκυψαν στην έρευνά τους, δεδομένου ότι, επισημαίνουν, όταν καλούνται να αναφέρουν δύο παραδείγματα αυτών των δραστηριοτήτων, ελάχιστοι είναι σε θέση να το κάνουν.
- Υπάρχει μεγάλη έλλειψη γνώσης, πολύ γενική, σχετικά με την ύπαρξη διαδικτυακών εργαλείων για την αναφορά της απόσπασης των εργαζομένων τους (μόνο η Ισπανία, με 73% και η Νορβηγία, με 52%, δείχνουν σημαντικό βαθμό εξοικείωσης)
- Η εγγραφή ταχογράφου, ένα αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης και ένα αντίγραφο της σύμβασης εργασίας είναι τα τρία έγγραφα που οι εργοδότες επισημαίνουν περισσότερο ως εκείνα που πρέπει να έχει ο οδηγός κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

IV.- Δημοσιεύσεις και διάδοση των αποτελεσμάτων του έργου

Κατά την υλοποίηση του έργου, αναπτύχθηκε ένα σύνολο εργαλείων που επιτρέπει την ενημέρωση των εργοδοτών και των αποσπασμένων εργαζομένων και την ευαισθητοποίηση της κοινωνίας γενικότερα για την κατάσταση, όσον αφορά τις συνθήκες απασχόλησής τους, που αντιμετωπίζουν οι αποσπασμένοι εργαζόμενοι στον τομέα των οδικών μεταφορών, με βάση τρία εργαλεία για τα οποία θα μιλήσουμε στη συνέχεια του κειμένου: επιστημονικά άρθρα, πληροφοριακά γραφήματα και podcast και τα οποία χρησίμευσαν επίσης για να εγγυηθούν τη διάδοση των αποτελεσμάτων του

έργου και των δραστηριοτήτων, των συμπερασμάτων και των καλών πρακτικών που επινοήθηκαν σε αυτό.

- ❑ **Δημοσίευση 12 επιστημονικών άρθρων** που περιγράφουν το νέο Νόμο για το *Πακέτο Κινητικότητας* και τον αντίκτυπό στους στόχους του έργου, την αξιολόγηση της αντίληψης των αποσπασμένων εργαζομένων, των εταιρειών που αποσπούν εργαζομένους και τα αποτελέσματα της έρευνας.

Τα άρθρα αυτά σχεδιάζονται με βάση τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ερευνητική φάση και περιέχονται στη *Συγκριτική Έκθεση*, με την επιθυμία να διατηρηθεί η *λογική αλληλουχία και σειρά τους*.

Το περιεχόμενο των άρθρων εκφράζεται στις ακόλουθες πτυχές:

- Καινοτομίες στο *Πακέτο Κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*: Οδήγηση και χρόνος ανάπαυσης
- Οι ενδομεταφορές και η «περίοδος αναμονής»: Δύο καινοτομίες του Κανονισμού 2020/1055, στο πλαίσιο του *Πακέτου κινητικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης*
- 18 μήνες από την έναρξη ισχύος της Οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων
- *Σύστημα πληροφοριών της εσωτερικής αγοράς, IMI*, για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την κίνηση των οδηγών στις οδικές μεταφορές
- Πώς να χρησιμοποιήσετε την πλατφόρμα για δηλώσεις σχετικά με την απόσπαση οδηγών
- Η έννοια του *Αποσπασμένου Εργάτη* στους νέους ευρωπαϊκούς κανονισμούς για τους οδηγούς
- Ειδοποίηση και τεκμηρίωση απαραίτητα για την πραγματοποίηση της απόσπασης οδηγών

- Οδηγός για τη συμπλήρωση της δήλωσης απόσπασης οδηγών
- Η ευρωπαϊκή νομοθεσία απαιτεί οι αποσπασμένοι επαγγελματίες οδηγοί να λαμβάνουν αποζημίωση από τη χώρα στην οποία παρέχουν τις υπηρεσίες τους
- Συμπεράσματα της έρευνας που διεξήχθη στο Ευρωπαϊκό έργο MImPACT
- Οι εργαζόμενοι στον τομέα των οδικών μεταφορών θεωρούν ότι οι όροι απασχόλησής τους είναι αποδεκτοί κατά την απόσπαση
- Είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται οι κανόνες τοποθέτησης σε κατάσταση διαμετακόμισης; Σε περιπτώσεις όπου μια έννοια που ταξινομεί την κυκλοφορία έχει καθιερωθεί και παρουσιάζεται με ένα συγκεκριμένο παράδειγμα

Τα άρθρα είναι διαθέσιμα στις γλώσσες όλων των συμμετεχόντων εταίρων (ιταλικά, ισπανικά, πολωνικά, ελληνικά, κροατικά και νορβηγικά), καθώς και στα αγγλικά, στον ακόλουθο ιστότοπο: <http://projects.sindacatofast.it/index.php/mipact-articles/>

- **Δημοσίευση 5 πληροφοριακών γραφημάτων**, σκοπός των οποίων είναι η διάδοση των αποτελεσμάτων του έργου.

Χρησιμοποιήθηκαν δύο κριτήρια για να αποφασιστεί το περιεχόμενο αυτών των πληροφοριακών γραφημάτων: Αφενός, ο κύριος στόχος του έργου που καθόρισε την ανάγκη *«Συμβολής στην εφαρμογή των βασικών αρχών του Πακέτου Κινητικότητας στην απόσπαση εργαζομένων»*

Και από την άλλη, μερικά από τα συμπεράσματα που προέκυψαν στην ερευνητική φάση.

Με αυτόν τον τρόπο, τα πέντε πληροφοριακά γραφήματα που δημιουργήθηκαν επικεντρώνονται στις ακόλουθες πτυχές:

- Απόσπαση εργαζομένων στην Οδηγία 2020/1057, η οποία ασχολείται με την έννοια του αποσπασμένου εργαζομένου από την άποψη των μεταφορικών δραστηριοτήτων που εκτελούνται σε κράτος μέλος που δεν είναι το κράτος εγκατάστασης του εργοδότη.

- Ευρωπαϊκό πακέτο κινητικότητας στο οποίο λαμβάνονται υπόψη τρία πρότυπα αναφοράς: Οδηγία 2020/1057 και Κανονισμοί 2020/1054 και 2020/1055
- Διοικητικές πτυχές της απόσπασης οδηγών, με επεξηγήσεις των δραστηριοτήτων που πρέπει να πραγματοποιηθούν, μέσω IMI, πριν, κατά τη διάρκεια και στο τέλος της απόσπασης
- Δικαιώματα του αποσπασμένου οδηγού κατά την απόσπαση, με έμφαση ιδίως στον χρόνο ανάπαυσης και οδήγησης και στην αποζημίωση που πρέπει να λάβει ο οδηγός
- Ευρωπαϊκή Στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας και COP 2023, στην οποία η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία συνδέεται με τα συμπεράσματα της τελευταίας COP.

Τα πληροφοριακά γραφήματα είναι προσβάσιμα στην ακόλουθη διεύθυνση (στα αγγλικά και στις γλώσσες των συμμετεχόντων εταιρών: ιταλικά, ισπανικά, πολωνικά, ελληνικά, κροατικά και νορβηγικά):

<http://projects.sindacatofast.it/index.php/infographics-hr/>

- ❑ **Έκδοση 7 podcast**, στόχος των οποίων είναι επίσης η διάδοση των αποτελεσμάτων του έργου, εστιάζοντας, στην περίπτωση αυτή, τόσο στην επεξήγηση του πακέτου κινητικότητας όσο και στην εφαρμογή και τα αποτελέσματά του σε καθεμία από τις χώρες που συμμετέχουν στο έργο, καθώς και σχετικά με την ευαισθητοποίηση των επαγγελματιών στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και των πολιτών γενικότερα, σχετικά με τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι οδηγοί φορτηγών στα ταξίδια τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Μαζί με τα έξι podcast που σχετίζονται με τις χώρες εταίρους και για τη διάδοσή τους στις ίδιες χώρες, ένα άλλο podcast, νούμερο επτά, ηχογραφήθηκε στα αγγλικά και σκοπός του οποίου είναι η παρουσίαση του έργου σε παγκόσμιο επίπεδο: τους στόχους του, τις υλοποιούμενες δραστηριότητες, τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προέκυψαν, τον ρόλο του ELA στην εφαρμογή και τον έλεγχο του *Πακέτου Κινητικότητας* και μια σειρά από συστάσεις και καλές πρακτικές που αναπτύχθηκαν με βάση τις προκλήσεις που εντοπίστηκαν στον τομέα των οδικών μεταφορών, για τους αποσπασμένους εργαζόμενους.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η ανάπτυξη των podcast και να διασφαλιστεί η ομοιογένειά τους, πραγματοποιήθηκε συνέντευξη σχετικά με ορισμένες πτυχές του Πακέτου κινητικότητας και σχετικά με τα συμπεράσματα της ερευνητικής φάσης που πραγματοποιήθηκε σε κάθε χώρα.

Αυτή η τεχνική επέτρεψε σε όλους τους εταίρους να απαντήσουν στις ίδιες ερωτήσεις που έθεσε ο εξεταστής, ξεχωριστά σε καθέναν από αυτούς, αποκτώντας έτσι το ίδιο πλαίσιο πληροφοριών σε όλες τις χώρες που συμμετέχουν στο έργο.

Έτσι, στις ερωτήσεις που τέθηκαν σε κάθε εταίρο, ήταν δυνατή η αναφορά στις ακόλουθες ερωτήσεις αδιαμφισβήτητου ενδιαφέροντος, ώστε να φέρουμε το *Πακέτο κινητικότητας της ΕΕ* πιο κοντά σε κάθε άτομο, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για εργαζόμενο, εργοδότη, κοινωνικό εταίρο, δημόσια αρχή ή πολίτη.

Οι ερωτήσεις που τέθηκαν ήταν οι εξής:

Μπορείτε να εξηγήσετε τα κύρια αποτελέσματα που προέκυψαν κατά τη διάρκεια αυτής της έρευνας που διεξήχθη στη χώρα σας?

Από τι αποτελείται αυτό το *Πακέτο Κινητικότητας*; Τι προορίζεται να εγγυηθεί το *Πακέτο Κινητικότητας*;

Πιστεύετε ότι οι κατάλληλες συνθήκες εργασίας και η κοινωνική προστασία των εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι εγγυημένες στη χώρα σας και ότι υπάρχει δίκαιος ανταγωνισμός μεταξύ των μεταφορικών εταιρειών, όπως προωθείται από το *Πακέτο Κινητικότητας*;

Πιστεύετε ότι εφαρμόζονται σωστά οι οδηγίες που απαρτίζουν το *Πακέτο Κινητικότητας*;

Ποια είναι η νέα διαμόρφωση που εξετάζει εάν ο εργαζόμενος στον τομέα των οδικών μεταφορών είναι αποσπασμένος ή όχι;

Ποιες είναι οι εγγυήσεις που πρέπει να παρέχει ο εργοδότης στον αποσπασμένο εργαζόμενο, όταν αυτός βρίσκεται στη χώρα υποδοχής και σε ποια βασικά ζητήματα πρέπει να εφαρμόζονται;

Ποιες είναι οι καινοτομίες στο *Πακέτο κινητικότητας* όσον αφορά τον χρόνο ανάπαυσης και οδήγησης και τη χρήση ταχογράφων στις συνοριακές διαβάσεις;

Ποια έγγραφα απαιτούν οι νέοι κανονισμοί να φέρει ο οδηγός κατά τη διάρκεια του ταξιδιού;

Ποια έγγραφα πρέπει να προσκομίσει και να υποβάλει ο εργοδότης, μετά την ολοκλήρωση της απόσπασης και ποια έγγραφα αποδεικνύουν την ολοκλήρωση της απόσπασης;

Ποιες προτάσεις βελτίωσης και ορθής πρακτικής πιστεύετε ότι θα ήταν απαραίτητο να εφαρμοστούν προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με το *Πακέτο Κινητικότητας* και, επομένως, να διασφαλιστούν τόσο οι συνθήκες εργασίας των οδηγών όσο και ο δίκαιος και έντιμος ανταγωνισμός των εταιρειών οδικών μεταφορών;

- **Ενημερωτικό δελτίο:** Ως το αποκορύφωμα μιας σειράς στοιχείων που βοήθησαν στην διεύρυνση του έργου, στην παρουσίασή του στην κοινωνία, τόσο στους αποσπασμένους εργαζομένους και στους εργοδότες απόσπασης, όσο και στο ευρύ κοινό, ετοιμάστηκαν διάφορα νέα που κάθε εταίρος είχε την ευκαιρία να δημοσιεύσει στον ιστότοπό τους και στα κοινωνικά δίκτυά τους· σε ορισμένες περιπτώσεις, στα μέσα ενημέρωσης των χωρών τους.

Συνοπτικά, η ανάπτυξη του έργου ***Επίπτωση της κινητικότητας στους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών, MImPACT*** οδήγησε σε μια σειρά από συμπεράσματα και προτάσεις για βελτίωση και καλές πρακτικές που στοχεύουν να επιτρέψουν μεγαλύτερη συμμετοχή των εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών σε διακρατικό επίπεδο, χωρίς όμως να ξεχνάμε τις βελτιώσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν και σε εθνικό επίπεδο, τις οποίες προσπαθήσαμε να μεταφέρουμε σε αυτά τα podcast, καθώς και στα προαναφερθέντα πληροφοριακά γραφήματα και τα προαναφερθέντα επιστημονικά άρθρα.

IV.- Επιτεύχθηκαν αποτελέσματα και Συμφωνία για τη συνέχιση του έργου

Όπως ήδη αναφέρθηκε σε αυτό το τελευταίο άρθρο του έργου, κατά την εκτέλεση και ανάπτυξη του έργου επιτεύχθηκαν οι αρχικά αναμενόμενες επιτυχίες, επομένως το ισοζύγιο του έργου είναι εμφανώς θετικό.

Εάν το Έργο μας είχε ως σημαντικότερο στόχο να συμβάλει στην εφαρμογή των βασικών αρχών για την απόσπαση εργαζομένων, αναλύοντας την εφαρμογή των

Οδηγιών για την απόσπαση εργαζομένων και τις επιπτώσεις του νέου Νόμου στον τομέα των μεταφορών, καθώς και τις διαδικασίες απόσπασης εργαζομένων στις μεταφορές, με επίκεντρο τους οδηγούς φορτηγών, κατά την ανάπτυξή της, διαμορφώσαμε και άλλες ενέργειες που σχετίζονται με τις εργασιακές σχέσεις και τη φροντίδα των αποσπασμένων εργαζομένων, τις οποίες παραθέσαμε μαζί με τους επιτευχθέντες στόχους, στην πρώτη ενότητα αυτού του άρθρου.

Από την άλλη πλευρά, από τη φάση της έρευνας που διεξήχθη και τις έντονες συζητήσεις που προέκυψαν κατά τις συναντήσεις που έγιναν κατά την υλοποίηση του έργου, οι εταίροι που συμμετείχαν σε αυτήν συμφώνησαν να επισημάνουν αρκετά προβλήματα στην υλοποίηση του *Πακέτου Κινητικότητας*, παρέχοντας διάφορες δραστηριότητες ορθής πρακτικής, οι οποίες, χωρίς αμφιβολία, θα βελτιώσουν την τρέχουσα κατάσταση στον τομέα των οδικών μεταφορών, τόσο σε ό,τι αφορά τους εργοδότες που αποσπούν εργαζομένους, όσο και τους αποσπασμένους εργαζομένους και τις συνθήκες απασχόλησης και εργασίας τους σε πολύ συγκεκριμένα και ευαίσθητα θέματα.

Ως εκ τούτου, παρά την προώθηση αυτών των προτάσεων για βελτίωση και καλές πρακτικές, οι εταίροι του έργου θεώρησαν απαραίτητο να συνεχίσουν να προχωρούν στην ανάπτυξη αυτών των καλών πρακτικών και βελτιώσεων στην εφαρμογή, ειδικά σε εκείνες τις πτυχές που σχετίζονται με τη ευρεία άγνοια των ευρωπαϊκών κανονισμών για το θέμα αυτό· δυσκολίες στην κατανόηση και την ερμηνεία λόγω της έλλειψης σαφήνειας των κανόνων· κινδύνους που προκύπτουν από τον αθέμιτο ανταγωνισμό λόγω της απελευθέρωσης του τομέα· ή την ύπαρξη σοβαρών ατυχημάτων, με θάνατο εργαζομένων και χρηστών, σε πολλές περιπτώσεις λόγω άγνοιας της ισχύουσας νομοθεσίας, για να αναφέρουμε μερικές μόνο από αυτές τις προκλήσεις.

Ως αποτέλεσμα αυτών των αντιληπτών προκλήσεων, η ανάγκη διατήρησης της συνέχειας του έργου επισημάνθηκε στη συνάντηση παρακολούθησης του έργου προκειμένου να συνεχιστεί η πρόοδος στην επίλυση των προβλημάτων που έχουν τεθεί. Στο πλαίσιο αυτών των σχετικών προκλήσεων για τους εργαζόμενους στον Τομέα Οδικών Μεταφορών, οι εταίροι του έργου υπογράμμισαν ως θεμελιώδη πτυχή, που ελάχιστα λήφθηκε υπόψη στους κανονισμούς του *Πακέτου Κινητικότητας*: Το ατομικό βασικό δικαίωμα κάθε εργαζομένου, που θεσπίστηκε από τον *Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ* (άρθρο 31.1), όπως είναι η **προστασία της υγείας**.

Αυτές οι σκέψεις και οι επακόλουθες συζητήσεις κατέληξαν στη συμφωνία των εταίρων να ζητήσουν τη συνέχεια του έργου, προτείνοντας τα ακόλουθα περιεχόμενα ως βασικά θέματα για μελλοντική ανάπτυξη:

- ❑ Θέσπιση κανονιστικού πλαισίου προστασίας και πρόληψης όσον αφορά την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων που αντιμετωπίζουν υφιστάμενα προβλήματα ασφάλειας στον τομέα των μεταφορών, ιδίως στον τομέα των επαγγελματικών ασθενειών.

- ❑ Ανάπτυξη των μέτρων του *Στρατηγικού Πλαισίου της ΕΕ για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία 2021-2027*, ιδίως εκείνων που σχετίζονται με τη διπλή μετάβαση (ψηφιακή και πράσινη), τα εργατικά ατυχήματα, το άγχος και τους ψυχοκοινωνικούς κινδύνους και την καταπολέμηση της βίας, της παρενόχλησης ή των διακρίσεων στον εργασιακό χώρο.

- ❑ Ανάλυση συγκεκριμένων επαγγελματικών κινδύνων του τομέα των διασυνοριακών οδικών μεταφορών και εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων πρόληψης και προστασίας των παρατηρούμενων κινδύνων.

- ❑ Εκτίμηση των αιτιών που προκαλούν επαγγελματικές ασθένειες με μελέτη, αξιολόγηση και τροποποίηση του φυσικού, χημικού ή βιολογικού περιβάλλοντος του χώρου εργασίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι η **επαγγελματική ασθένεια** είναι μια αργή και σταδιακή επιδείνωση της υγείας των εργαζομένων που προκαλείται από τη μακροχρόνια έκθεση σε δυσμενή κατάσταση στο χώρο εργασίας.

- ❑ Συνεργασία με την *Ευρωπαϊκή Επιτροπή*, με τον OSHA και με άλλα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα για τη σύνταξη κανονισμών, που ισχύουν σε όλα τα κράτη μέλη, για τις επαγγελματικές ασθένειες στον τομέα των μεταφορών, γενικά, και ιδιαίτερα στις διασυνοριακές οδικές μεταφορές.

- ❑ Παρακολούθηση και αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο στοιχεία όπως η ψηφιοποίηση, η τεχνητή νοημοσύνη ή η ρομποτική μπορούν να επηρεάσουν την παροχή υπηρεσιών οδικών μεταφορών, τόσο από την πλευρά των εργαζομένων όσο και από την πλευρά του πολίτη που λαμβάνει αυτές τις υπηρεσίες.

- ❑ Προώθηση δραστηριοτήτων ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης που επιτρέπουν μεγαλύτερη γνώση των ευρωπαϊκών κανονισμών της Συμφωνίας *Κινητικότητας* από τους εργοδότες, τους εργαζόμενους και την κοινωνία γενικότερα.

- ❑ Προώθηση της χρήσης μηχανισμών ενημέρωσης, διαβούλευσης και συλλογικών διαπραγματεύσεων ή κοινωνικού διαλόγου, τόσο σε εθνικό όσο και σε διακρατικό επίπεδο, στον τομέα των οδικών μεταφορών, στα κράτη μέλη, προκειμένου να

βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των επαγγελματιών του κλάδου, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή σε πτυχές όπως οι απάτες στην απασχόληση ή το κοινωνικό ντάμπινγκ.

- ❑ Καθορισμός στρατηγικών που επιτρέπουν μεγαλύτερη ομοιογένεια των ρυθμιστικών κανονισμών μεταξύ των κρατών μελών ενόψει της υπερβολικής διασποράς που υπάρχει επί του παρόντος
- ❑ Ιδιαίτερη προσοχή σε περιπτώσεις απάτης στην απασχόληση, καταπολέμηση της ύπαρξης εικονικών εταιρειών, υπεργολαβιών και εμφάνισης νέων μορφών απασχόλησης, που ενδέχεται να επηρεάσουν περισσότερο ευάλωτους εργαζόμενους λόγω της εκπαίδευσής τους ή της ύπαρξης ψηφιακού χάσματος.
- ❑ Διατήρηση της υπάρχουσας ομάδας εμπειρογνομώνων που συμμετέχουν στο Έργο ως *συμβουλευτική ομάδα* που μας επιτρέπει να έχουμε ένα δίκτυο συνεργασίας σε διακρατικό επίπεδο και που χρησιμεύει ως υποστήριξη στην εφαρμογή στρατηγικών και καλών πρακτικών που ορίζονται στο Έργο του διασυνοριακού τομέα των οδικών μεταφορών.



