

Άρθρο 10

Συμπεράσματα από την έρευνα που διεξήχθη στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού έργου MImPACT

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2023, πραγματοποιήθηκε μια φάση έρευνας σχετικά με τον αντίκτυπο της κινητικότητας των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές, στο πλαίσιο του έργου MImPACT, που χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, και στην οποία συμμετείχαν συνδικαλιστικές οργανώσεις, ιδρύματα και επιχειρηματικές ενώσεις από την Ιταλία, την Κροατία, την Πολωνία, την Ελλάδα, τη Νορβηγία, το Βέλγιο και την Ισπανία.

Ο στόχος που επιδιώκει η **Ευρωπαϊκή Επιτροπή** με την έγκριση αυτού του έργου είναι να: **συμβάλει στην εφαρμογή των βασικών αρχών στην απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών**, με βάση την ανάλυση της απόσπασης επαγγελματιών οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ κατά την έναρξη ισχύος της **Συμφωνίας για την κινητικότητα** και της νέας **Οδηγίας 1057/2020**, καθώς και να εξετάσει τον αντίκτυπο που μπορεί να έχει η εφαρμογή τους στους οδηγούς φορτηγών.

Η έναρξη ισχύος της προαναφερθείσας **Συμφωνίας για την κινητικότητα** συνεπαγόταν τη συμπερίληψη αλλαγών που επηρεάζουν τους διεθνείς οδηγούς φορτηγών, ενώ περιλάμβανε και τους **μισθούς που λαμβάνουν για εργασία που εκτελούν στο έδαφος κράτους μέλους** διαφορετικού από το δικό τους, καθώς και τις **αλλαγές στους κανόνες για τις ενδομεταφορές ή το καμποτάζ και τους κανόνες σχετικά με το διεμπόριο**, δεδομένου ότι είναι αναγκαίο να εφαρμοστούν οι **κανόνες απόσπασης και στους μετατοπισμένους εργαζομένους**, γεγονός το οποίο έχει προκαλέσει αύξηση του κόστους εργασίας που συνεπακόλουθα επηρεάζει το κόστος των υπηρεσιών μεταφορών, διότι με τη σειρά του επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα των εταιρειών μεταφορών στις χώρες προέλευσης.

Υπό αυτή την έννοια, η έρευνα αναφοράς μας επέτρεψε να βγάλουμε τα ακόλουθα συμπεράσματα σχετικά με τις γνώσεις που έχουν οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες σχετικά με τους νέους κανονισμούς, τους οποίους συνοψίζουμε παρακάτω.

Όσον αφορά τη γνώση και την εφαρμογή των ευρωπαϊκών και εθνικών κανονισμών σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι:

- Οι εργοδότες έχουν μεγαλύτερη γνώση των ευρωπαϊκών κανονισμών από ό,τι οι εργαζόμενοι, παρόλο που ισχυρίζονται με τη σειρά τους ότι γνωρίζουν τους

κανονισμούς σε ποσοστό περίπου 60%, και αμφότερες οι ομάδες επιβεβαιώνουν ότι οι εν λόγω κανονισμοί ισχύουν για τον τομέα των μεταφορών στη χώρα τους.

Ωστόσο, ούτε οι εργαζόμενοι ούτε οι εργοδότες πιστεύουν ότι αυτοί οι κανονισμοί εγγυώνται τα δικαιώματα των εργαζομένων.

- Η έλλειψη πληροφόρησης είναι το σημαντικότερο πρόβλημα σχετικά με τους ισχύοντες κανονισμούς μεταφορών, ακολουθούμενο από το πρόβλημα της ερμηνείας και της έλλειψης σαφήνειας όσον αφορά το πρότυπο. Ωστόσο, υπάρχουν χώρες που αναφέρονται επίσης και στην ακατάλληλη εφαρμογή των κανονισμών από τις εταιρείες και στην έλλειψη ενσωμάτωσης των κοινοτικών κανονισμών.

Κατά την ανάλυση των γνώσεων των εργοδοτών σχετικά με τους ισχύοντες ευρωπαϊκούς κανονισμούς κινητικότητας, επισημαίνουμε τα εξής:

- Η γνώση εκ μέρους τους της νομοθεσίας σχετικά με τις δραστηριότητες που πρέπει να ασκούν οι εταιρείες οδικών μεταφορών μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών είναι πολύ χαμηλή, μόλις που υπερβαίνει το 50% κατά μέσο όρο για τις συμμετέχουσες χώρες, και παρουσιάζει ακόμη πιο χαμηλά ποσοστά σε χώρες όπως είναι η Ιταλία ή η Πολωνία, ενώ οι ερευνητές έχουν αμφιβολίες σχετικά με τα αποτελέσματά τους στην Ελλάδα ή την Κροατία.
- Υπάρχει μεγάλη και δεδομένη έλλειψη γνώσεων σχετικά με την ύπαρξη διαδικτυακού εργαλείου για την αναφορά της κυκλοφορίας των εργαζομένων (από τις συμμετέχουσες χώρες, μόνο η Ισπανία και η Νορβηγία διαθέτουν σημαντικές γνώσεις).
- Τα αρχεία ταχογράφου, ένα αντίγραφο της ταξιδιωτικής δήλωσης και ένα αντίγραφο της σύμβασης εργασίας είναι τα τρία έγγραφα που οι εργοδότες αναφέρουν περισσότερο ως αυτά που πρέπει να φέρει μαζί του ο οδηγός κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αγνοώντας την ύπαρξη και άλλων εγγράφων που είναι επίσης υποχρεωτικά, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.