

MIPACT

Mobility Impact on Transport Workers

Co-funded by
the European Union



Finanziato dall'Unione europea. Tuttavia, le opinioni e i pareri espressi sono esclusivamente quelli dell'autore o degli autori e non riflettono necessariamente le opinioni dell'Unione europea o della Commissione europea. Né l'Unione Europea né l'autorità che concede il finanziamento possono essere ritenute responsabili.



12 ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΑ ΑΡΘΡΑ

για την «Επιρροή της κινητικότητας στους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών»

Άρθρο 1

Τα νέα σχετικά με το Το πακέτο μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά την κινητικότητα: Ο χρόνος οδήγησης και ο χρόνος ανάπαυσης

Το 2022, σημαντικά μέτρα που αποτελούν μέρος του λεγόμενου **Πακέτου μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κινητικότητα** έχει τεθεί σε ισχύ. Ειδικότερα, πρόκειται για τη νομοθεσία που εγκρίθηκε στις 15 Ιουλίου 2020 και αποσκοπεί στη ρύθμιση των οδικών μεταφορών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και περιλαμβάνεται σε τρεις βασικούς κανονισμούς: τον Κανονισμό (της ΕΕ) 2020/1054· τον Κανονισμό (της ΕΕ) 2020/1055 και την Οδηγία (της ΕΕ) 2020/1057.

Το πακέτο μέτρων για την κινητικότητα αποσκοπεί στην ύπαρξη δικαιότερων και πιο εναρμονισμένων κανόνων σε κοινωνικό επίπεδο και, για τον σκοπό αυτό, έχει σχεδιαστεί δέσμη μέτρων που θα τεθεί σταδιακά σε ισχύ σε διάστημα αρκετών ετών, αρχής γενομένης από το 2020. Τα μέτρα αυτά αφορούν το καθεστώς εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών, την κυκλοφορία των οδηγών σε χώρες που βρίσκονται εντός της ΕΕ και στην επικράτεια τρίτων χωρών, την υποχρέωση καταβολής κατώτατου μισθού, την πρόσβαση στην απασχόληση στον κλάδο και την ευρύτερη αγορά των μεταφορών, τον περιορισμό των ενδομεταφορών καμποτάζ και την καταγραφή των διελεύσεων των συνόρων.

Παρόλο που ο κανονισμός αυτός δεν έχει ακόμη ενσωματωθεί στα εθνικά δίκαια όλων των κρατών μελών, είναι σαφές ότι οι εν λόγω αλλαγές αναγκάζουν και θα εξακολουθούν να αναγκάζουν τις μεταφορικές εταιρείες να προσαρμόσουν σε αυτές τη δομή και τις δραστηριότητές τους, γεγονός που συνεπάγεται σημαντικό οικονομικό αντίκτυπο. Επιπλέον, οι αλλαγές έχουν προκαλέσει μεγάλη αντιπαράθεση και διαμάχη στις ανατολικές χώρες, καθώς συνεπάγονται μεγαλύτερο έλεγχο του ανταγωνισμού τον οποίο ελέγχουν οι διεθνείς εταιρείες μεταφορών από αυτές τις χώρες.

Οι πρώτες αλλαγές εισήχθησαν τον Αύγουστο του 2020 μέσω του **Κανονισμού (της ΕΕ) 2020/1054**, ο οποίος ουσιαστικά αναφέρεται στις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών που παραμένουν στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πιο συγκεκριμένα, αυτοί οι οδηγοί υποχρεούνται να καταγράφουν στον ταχογράφο την κάθε φορά που διασχίζουν τα σύνορα κράτους μέλους, ιδιοχείρως στην αρχή της πρώτης στάσης τους, όσο το δυνατόν πλησιέστερα στα σύνορα του νέου κράτους μέλους στο οποίο εισήλθαν, εκτός και εάν ο ταχογράφος τους καταγράφει αυτόματα τα απαιτούμενα δεδομένα. Στην πραγματικότητα, η υποχρέωση αυτή υφίσταται ήδη από το 2020 για οχήματα με αναλογικούς ταχογράφους: τώρα αυτή η υποχρέωση επεκτείνεται και στα οχήματα που έχουν ψηφιακό ταχογράφο.

Τέλος, ο κανονισμός αυτός προβλέπει επίσης ορισμένες αλλαγές σχετικά με τα αρχεία εργασίας όλων των οδηγών, οι οποίες αλλαγές θα τεθούν σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 2024.

Άρθρο 2

Ενδομεταφορές (Καμποτάζ) και «περίοδος υπαναχώρησης»: δύο νέα χαρακτηριστικά του Κανονισμού 2020/1055, στο πλαίσιο Του πακέτου μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κινητικότητα

Το λεγόμενο **Πακέτο μέτρων για την κινητικότητα** της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μια κοινοτική νομοθεσία που εγκρίθηκε στις 15 Ιουλίου του 2020 και αποσκοπεί στη ρύθμιση των οδικών μεταφορών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συγκροτείται με βάση τρία βασικά νομοθετήματα: τον Κανονισμό (της ΕΕ) 2020/1054, τον Κανονισμό (της ΕΕ) 2020/1055 και την Οδηγία (της ΕΕ) 2020/1057. Το νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο τίθεται σταδιακά σε ισχύ, δημιουργήθηκε το 2020 με στόχο την αλλαγή διαφόρων πτυχών των οδικών μεταφορών.

Τα μέτρα αυτά αφορούν το καθεστώς εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών, την κυκλοφορία των οδηγών μέσα από τις χώρες της ΕΕ, αλλά και μέσα από τρίτες χώρες, την υποχρέωση κατώτατου μισθού, την πρόσβαση στη απασχόληση του κλάδου και την ευρύτερη αγορά των μεταφορών, τον περιορισμό των ενδομεταφορών (καμποτάζ) και την καταγραφή των συνοριακών διελεύσεων.

Αυτές οι αλλαγές, ανεξάρτητα από τη μεταφορά τους από τα κράτη μέλη, αναγκάζουν τις εταιρείες μεταφορών να προσαρμόσουν τη δομή και τις δραστηριότητές τους, με τον επακόλουθο οικονομικό αντίκτυπο και την αντίθεση και τη διαμάχη μεταξύ των ανατολικών χωρών, οι οποίες κατανοούν ότι αυτός ο κανονισμός συνεπάγεται μεγαλύτερο έλεγχο του ανταγωνισμού από τις διεθνείς εταιρείες μεταφορών από αυτές τις χώρες.

Ένας από αυτούς τους κανόνες είναι ο **Κανονισμός 2020/1055**, ο οποίος εφαρμόζεται από τις 21 Φεβρουαρίου 2022, και ο οποίος εισάγει τρεις περιορισμούς στις μεταφορές: αφενός, ρυθμίζει το ζήτημα των δραστηριοτήτων ενδομεταφορών (παροχή υπηρεσίας μεταφοράς εντός μιας χώρας από μεταφορική εταιρεία μη εγκατεστημένη στην εν λόγω χώρα), αφετέρου εισάγει τη λεγόμενη «περίοδο υπαναχώρησης» 4 ημερών, η οποία εμποδίζει τη συνεχόμενη εκτέλεση διαδοχικών δρομολογίων ενδομεταφοράς εντός του ίδιου κράτους μέλους και με το ίδιο όχημα.

Ως εκ τούτου, τρεις ενδομεταφορές το μέγιστο μπορούν να πραγματοποιηθούν εντός επτά το πολύ ημερών, μετά την εκτέλεση διεθνούς μεταφοράς σε χώρα της ΕΕ με πλήρη εκφόρτωση εμπορευμάτων, με τη διαφορά ότι τώρα υπάρχει ο περιορισμός

που επιβάλλει μετά τη λήξη της περιόδου των επτά ημερών, το φορτηγό να πρέπει να εγκαταλείψει τη χώρα και δεν μπορεί να εισέλθει ξανά σε αυτήν για τις επόμενες 4 ημέρες.

Δεύτερον, θεσπίζεται η υποχρέωση επιστροφής των οχημάτων κάθε οκτώ εβδομάδες σε ένα από τα επιχειρησιακά κέντρα που βρίσκονται στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η μεταφορική εταιρεία τους. Η υποχρέωση αυτή προστίθεται στην υφιστάμενη υποχρέωση των οδηγών να επιστρέφουν στη χώρα προέλευσής τους κάθε 3-4 εβδομάδες από την ημερομηνία αναχώρησης από τη χώρα. Στόχος αυτών των απαιτήσεων είναι να εμποδίσουν τους οδηγούς να συνεχίσουν για απεριόριστα μεγάλο χρονικό διάστημα να ταξιδεύουν εκτός της χώρας καταγωγής τους.

Τέλος, ο τρίτος περιορισμός που εισάγει ο *Κανονισμός* αναφέρεται στις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται εντός της ΕΕ για λογαριασμό άλλων προσώπων, με οχήματα των οποίων το επιτρεπόμενο μεικτό βάρος δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους. Στις περιπτώσεις αυτές, και ξεκινώντας από τις 21 Μαΐου 2022, οι εν λόγω μεταφορείς θα χρειάζονται κοινοτική πιστοποίηση και δεν θα απαλλάσσονται πλέον από την υποχρέωση κατοχής εξουσιοδότησης για την μεταφορά, ενώ το νομικό πλαίσιο που καθορίζει την πρόσβαση στη δραστηριότητα των διεθνών οδικών μεταφορών θα εφαρμόζονται και σε αυτούς. Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο επαγγελματισμού στον κλάδο, και συνεπακόλουθα να επιτευχθεί η ομοιομορφία των συνθηκών του ανταγωνισμού ανάμεσα σε όλους τους μεταφορείς.

Άρθρο 3

18 μήνες από την έναρξη ισχύος της Οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων

Ο Φεβρουάριος του 2022 ήταν ένας πολύ σημαντικός μήνας για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς τέθηκε σε ισχύ η *ευρωπαϊκή Οδηγία 1057/2020*, η οποία *ρυθμίζει την κυκλοφορία των επαγγελματιών οδηγών φορτηγών και θεσμοθετεί νέους κανονισμούς για τις ενδομεταφορές ή το καμποτάζ*, ενώ ταυτόχρονα είναι η οδηγία που αντικαθιστά την προηγούμενη Οδηγία 2006/22/ΕΚ.

Πράγματι, αυτή η Οδηγία εισήγαγε την προθεσμία έως τις 2 Φεβρουαρίου για τη συμμόρφωση με την υποχρέωση εγγραφής στην σχετική Πλατφόρμα και τη χρήση της εν λόγω Πλατφόρμας. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από το αν όλες οι ευρωπαϊκές χώρες έχουν μεταφέρει αυτήν την Οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο ή όχι.

Τούτη η Οδηγία είναι μέρος του λεγόμενου ***Πακέτου μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κινητικότητα***, που είναι ένα σύνολο νόμων οι οποίοι εγκρίθηκαν στις 15 Ιουλίου 2020 και αποσκοπούν στη ρύθμιση των οδικών μεταφορών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μαζί με δύο άλλους βασικούς κανονισμούς: τον Κανονισμό (της ΕΕ) 2020/1054 και τον Κανονισμό (της ΕΕ) 2020/1055.

Η Οδηγία αυτή θεσπίζει έναν νέο κανόνα που απαιτεί οι οδηγοί που απασχολούνται και εκτελούν διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές καμποτάζ να λαμβάνουν τον κατώτατο μισθό της χώρας όπου πραγματοποιείται η μεταφορά. Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στην καταπολέμηση των λεγόμενων εταιρειών «γραμματοκιβωτίων» („mailbox“) (εταιρείες χωρίς οικονομική δραστηριότητα στη χώρα όπου έχουν την έδρα τους, οι οποίες απασχολούν εργαζομένους, αλλά στην πραγματικότητα δραστηριοποιούνται σε άλλα κράτη μέλη της ΕΕ όπου παρέχουν πραγματικά τις υπηρεσίες τους) και του ανταγωνισμού που ασκείται από εταιρείες που υπόκεινται σε ευνοϊκότερες συνθήκες όσον αφορά τους μισθούς.

Με σκοπό να εφαρμοστούν όλα αυτά, η Οδηγία περιλαμβάνει δύο μέτρα που αποσκοπούν στην αλλαγή των υπάρχοντων συνθηκών του κλάδου μέσα από τον έλεγχο των επιχειρήσεων και των οδηγών που έχουν μετεγκατασταθεί, περιορίζοντας τη διαμονή τους σε τρίτες χώρες και αναγκάζοντας τα επαγγελματικά οχήματα να επιστρέψουν στη χώρα προέλευσής τους, και όλα αυτά μέσω της-δήλωση των οχημάτων στην ειδική Πλατφόρμα τηλεματικής που αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αυτός ο νέος κανονισμός για τους μετατοπισμένους οδηγούς υποχρεώνει όλες τις εταιρείες διεθνών μεταφορών με οχήματα βάρους άνω των 2,5 τόνων να εγγραφούν και να χρησιμοποιήσουν την πλατφόρμα, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσής τους

που μπορεί να είναι είτε κράτος μέλος, είτε χώρα που ανήκει στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο. Για να επιτευχθεί αυτό, κάθε εταιρεία πρέπει να δημιουργήσει έναν έγκυρο λογαριασμό και να «δηλώσει» τα δεδομένα που σχετίζονται με την άδεια και εξουσιοδότηση μεταφοράς, το όχημα και τον οδηγό κατά την ημερομηνία έναρξης και λήξης του ταξιδιού, καθώς και τις πληροφορίες που σχετίζονται με την διαχειριστική αρχή ή μάνατζερ του δρομολογίου της μεταφοράς.

Οι δηλώσεις μετατόπισης ισχύουν για μέγιστο διάστημα έξι μηνών και μπορούν να αλλάξουν, να ακυρωθούν και/ή να ανανεωθούν. Η Πλατφόρμα επιτρέπει την εκτύπωση δηλώσεων για τους οδηγούς, οι οποίοι πρέπει να φέρουν αντίγραφο της δήλωσης, είτε σε έντυπη είτε σε ψηφιακή μορφή, εντός του οχήματος, μαζί με τη σύμβαση εργασίας και το εκκαθαριστικό σημείωμα μισθοδοσίας που αποδεικνύει την ύπαρξη εργασιακής σχέσης μεταξύ του οδηγού και της εταιρείας.

Ωστόσο, μερικές μεταφορικές δραστηριότητες δεν συνεπάγονται την υποχρέωση αυτή, διότι η φύση της υπηρεσίας θεωρείται ότι συνδέεται στενά με το κράτος μέλος επαγγελματικής εγκατάστασης. Ειδικότερα, απαλλάσσονται: οι μεταφορές τράνζιτ (διέλευση από κράτος μέλος χωρίς φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευμάτων) και οι μεταφορές με βάση τις διμερείς συμφωνίες (μεταφορά αγαθών από το κράτος μέλος εγκατάστασης σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ή από άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα στο κράτος μέλος εγκατάστασης).

Επιπλέον, οι εταιρείες μεταφορών, πριν από την παροχή της υπηρεσίας, πρέπει να υποβάλουν δήλωση σχετικά με τη μετατόπιση των οδηγών τους, η οποία πρέπει να αποσταλεί στο κεντρικό ηλεκτρονικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που ονομάζεται "IMI", έτσι ώστε το κράτος μέλος στο οποίο πρόκειται να παρασχεθεί η υπηρεσία να μπορεί να ελέγξει εάν αυτή παρέχεται σωστά.

Άρθρο 4

Σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά - «IMI», για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις οδικές μετακινήσεις των οδηγών

Το Σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («IMI») είναι ένα πολύγλωσσο και ασφαλές διαδικτυακό εργαλείο που διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών που συμμετέχουν στην πρακτική εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ. Το Σύστημα αυτό βοηθά τις διοικήσεις να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους όσον αφορά τη διασυνοριακή συνεργασία σε διάφορους τομείς της ενιαίας αγοράς. Το Σύστημα IMI περιλαμβάνει επί του παρόντος 67 διαδικασίες διοικητικής συνεργασίας σε 17 διαφορετικούς τομείς.

Το IMI κατόρθωσε να εκσυγχρονίσει τη διασυνοριακή διοικητική συνεργασία, διασφαλίζοντας την πρακτική λειτουργία της ενιαίας αγοράς για τους τελικούς χρήστες του Συστήματος, δηλαδή τις εθνικές διοικήσεις, μολονότι, παράλληλα, η συνεργασία αυτή ωφελεί επίσης τόσο τους πολίτες, όσο και τις επιχειρήσεις.

Τώρα αυτό το πλαίσιο πληροφόρησης περιλαμβάνει επιπλέον και την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις κινήσεις των οδηγών και των εργοδοτών τους, οι οποίοι θα είναι άμεσα υπεύθυνοι για την ανταλλαγή δεδομένων μέσω του Συστήματος IMI.

Βασικά σημεία του Συστήματος IMI: Οι πρώτες ανταλλαγές πληροφοριών πραγματοποιήθηκαν το 2008, ενώ συνολικά έχουν πραγματοποιηθεί περισσότερες από 207.000 ανταλλαγές πληροφοριών και ο μηνιαίος όγκος αιτήσεων παροχής πληροφοριών έχει αυξηθεί από περίπου 30 το 2008 σε περισσότερες από 1.500 το 2019.

Με τον *Κανονισμό IMI*, που υιοθετήθηκε το 2012, καθορίζεται το εύρος εφαρμογής του εν λόγω Συστήματος, καθώς και οι λειτουργίες και οι ευθύνες των διάφορων παραγόντων, αλλά και οι κανόνες για την επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων.

Στη συνέχεια, το 2016, θεσπίστηκε η ευρωπαϊκή επαγγελματική ταυτότητα (EPC), η οποία είναι η πρώτη διαδικασία τέτοιου είδους σε επίπεδο ΕΕ που είναι πλήρως ηλεκτρονική και επιτρέπει την επιτάχυνση της αναγνώρισης των επαγγελματικών προσόντων. Πιο πρόσφατα, τον Ιανουάριο του 2020, το IMI αντικατέστησε το μέσο που χρησιμοποιούνταν προηγουμένως για τη στήριξη του δικτύου συνεργασίας για την προστασία των καταναλωτών, συμβάλλοντας στον σταδιακό εξορθολογισμό των εργαλείων ΤΠ που παρέχει η Επιτροπή.

Το Σύστημα σήμερα περιλαμβάνει περισσότερες από 12.000 αρχές και 35.000 εγγεγραμμένους χρήστες.

Τα είδη ανταλλαγής που εξασφαλίζει το Σύστημα IMI: Οι μηχανισμοί ανταλλαγής του IMI καλύπτουν τις συνηθέστερες διαδικασίες διοικητικής συνεργασίας, για παράδειγμα: κοινοποιήσεις, διμερείς ανταλλαγές μεταξύ δύο αρμόδιων αρχών, κοινοποιήσεις και προειδοποιήσεις, οι οποίες είναι πολυμερείς ανταλλαγές «από έναν προς περισσότερους» στο πλαίσιο των οποίων ένα κράτος μέλος μπορεί να ανταλλάσσει πληροφορίες με άλλα κράτη μέλη και με την Επιτροπή. Επίσης περιλαμβάνει αποθετήρια, κεντρικές βάσεις δεδομένων που επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ διοικήσεων ή δημόσια διεπαφή που επιτρέπει σε υπαλλήλους εκτός του συστήματος να επικοινωνούν με καταχωρισμένες αρμόδιες αρχές (π.χ. να προωθούν υποθέσεις στο SOLVIT ή να υποβάλλουν αιτήσεις ΤΡΕ).

Πλεονεκτήματα της χρήσης του συστήματος IMI: Τα πλεονεκτήματα της χρήσης του Συστήματος IMI, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ασφάλειά του και η εγγύηση της προστασίας των δεδομένων, έχουν την προστιθέμενη αξία ότι το Σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλες τις επίσημες γλώσσες της ΕΕ, τόσο με προμεταφρασμένο τυποποιημένο περιεχόμενο (ερωτήσεις, απαντήσεις, μηνύματα κ.λπ.) όσο και με το εργαλείο που προσφέρεται για αυτόματη μετάφραση πληροφοριών που παρέχονται σε μορφή ελεύθερου κειμένου.

Άρθρο 5

Πώς να χρησιμοποιήσετε την Πλατφόρμα δήλωση απόσπασης οδηγού

Από την έναρξη ισχύος της Οδηγίας 1057/2020 για την κυκλοφορία των οδηγών, οι εταιρείες οδικών μεταφορών των οποίων οι οδηγοί μετακινούνται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποχρεούνται να **υποβάλλουν ταξιδιωτικές δηλώσεις** μέσω ενός διαδικτυακού εργαλείου που ονομάζεται **«Οδικές μεταφορές - Δήλωση απόσπασης»**.

Μέσω αυτής της ενιαίας πύλης για όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτός από τις δηλώσεις απόσπασης, θα υποβάλλονται και τα δικαιολογητικά που απαιτούνται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στα οποία είναι αποσπασμένοι οι οδηγοί.

Η χρήση της Πλατφόρμας, η οποία είναι εντελώς δωρεάν, πολύγλωσση και εύκολα προσβάσιμη, δεν είναι υποχρεωτική μόνο για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά ισχύει και για χώρες που ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ισλανδία, Λιχτενστάιν και Νορβηγία), καθώς και για εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών σε κοινοτικό επίπεδο, οι οποίες κατέχουν κοινοτικές άδειες και τα σχετικά έγγραφα πιστοποίησης (υπενθυμίζουμε ότι με την έναρξη ισχύος του Κανονισμού 1055/2020, η κατοχή τους θα είναι υποχρεωτική και για εταιρείες που κινούνται με οχήματα 2,5 ή άνω των 2,5 τόνων.).

Όσον αφορά τις καθαρά λειτουργικές πτυχές, κάθε εταιρεία, προκειμένου να χρησιμοποιήσει την Πλατφόρμα, πρέπει να δημιουργήσει μια έγκυρη εντολή εγγραφής ταξιδιού και να εισαγάγει δεδομένα σχετικά με τα εξής: την άδεια οδικής μεταφοράς, το όχημα (ταξινόμηση, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων), τα στοιχεία του οδηγού (όνομα, άδεια οδήγησης και δεδομένα σύμβασης εργασίας), την ημερομηνία έναρξης και λήξης του ταξιδιού, τον μανάτζερ δρομολογίου μεταφορών, καθώς και τον προσδιορισμό κυρώσεων σε περίπτωση μη εγγραφής.

Οι δηλώσεις μετατόπισης θα ισχύουν για μέγιστο διάστημα έξι μηνών και μπορούν να αλλάξουν, να ακυρωθούν και τέλος να ανανεωθούν, όλα μέσω της Πλατφόρμας που σας επιτρέπει επίσης να εκτυπώσετε τη δήλωση, ώστε να μπορεί να παραδοθεί στον οδηγό ή να σταλεί μέσω email.

Για να μπορούν οι αρχές των διαφόρων κρατών μελών να διενεργούν ελέγχους, θα είναι απαραίτητο το όχημα να συνοδεύεται από αντίγραφο της ειδοποίησης απόσπασης, σε έντυπη ή ψηφιακή μορφή, επιπλέον της σύμβασης εργασίας και του εκκαθαριστικού σημειώματος μισθοδοσίας που αποδεικνύει την ύπαρξη σχέσης εργασίας μεταξύ του οδηγού και της επιχείρησης μεταφορών.

Η διαδικτυακή διεύθυνση για την πρόσβαση στη Διαδικτυακή Πύλη Λογιστικών Δηλώσεων των Οδικών Μεταφορών είναι: <https://www.postingdeclaration.eu/landing>

Μετά την είσοδο στην ιστοσελίδα, μας υποδέχεται το σύστημα και μας ενημερώνει για ποιο σκοπό προορίζεται η πύλη και ποιες δυνατότητες παροχής εγγράφων μας παρέχει:

Αυτή η πύλη δημιουργήθηκε για τους οδικούς μεταφορείς που πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανόνες της ΕΕ για την απόσπαση οδηγών που ορίζονται στην Οδηγία (της ΕΕ) 2020/1057. Θα σας επιτρέψει, ως οδικός μεταφορέας που είστε:

- να αποστέλλετε δηλώσεις στα κράτη μέλη στα οποία θα αποσπώνται οι οδηγοί σας,
- να στείλτε τα έγγραφα στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στα οποία είναι αποσπασμένοι οι οδηγοί σας, όταν σας ζητηθούν από τις εν λόγω αρχές.

Οδηγίες

Επιπλέον, μας ενημερώνει για την ανάγκη δημιουργίας λογαριασμού προκειμένου να έχουμε πρόσβαση στα αρχεία και το προφίλ του οδηγού, καθώς και στις δηλώσεις απόσπασης:

Βρίσκεστε τώρα στη σελίδα πρόσβασης αυτής της πύλης. Εάν δεν έχετε δημιουργήσει ακόμα τον λογαριασμό σας, θα πρέπει να το κάνετε κάνοντας κλικ στο "Δημιουργία λογαριασμού". Εάν εσείς ή κάποιος άλλος στην εταιρεία σας έχετε ήδη δημιουργήσει λογαριασμό, κάντε κλικ στην επιλογή "Μετάβαση στο λογαριασμό". Αφού δημιουργήσετε τον λογαριασμό σας, θα μπορείτε να καταχωρήσετε το προφίλ των οδηγών και να δημιουργήσετε και να διαχειριστείτε δηλώσεις απόσπασης. Επισημαίνεται ότι η πύλη αυτή, η οποία παρέχεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, είναι η μόνη επίσημη πύλη όπου μπορείτε να υποβάλετε δηλώσεις απόσπασης και να απαντάτε σε αιτήματα των κρατικών αρχών σχετικά με τα έγγραφα.

Τέλος, αυτή η αρχική σελίδα της πύλης μας δίνει την ευκαιρία να λάβουμε βοήθεια κατά την εγγραφή, κάνοντας κλικ στο Βοήθεια.

Άρθρο 6

Ο ορισμός του αποσπασμένου εργαζομένου στους νέους ευρωπαϊκούς κανονισμούς για τους οδηγούς

Μέχρι σήμερα, είχαμε τον ορισμό των αποσπασμένων εργαζομένων όπως αυτός προσδιορίζεται στην Οδηγία 96/71/ΕΚ, με διάφορες τροποποιήσεις αυτού του ορισμού, μέχρι την τελευταία του εκδοχή η οποία προσδιορίζεται στην Οδηγία 2018/957, η οποία με τη σειρά της όμως δεν περιελάμβανε το πλαίσιο εφαρμογής για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών.

Η Οδηγία 2020/1057 κάνει πλέον διάκριση μεταξύ των τύπων μεταφορών στις οποίες πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες περί μετατόπισης εργαζομένων και εκείνων στους οποίους δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται οι εν λόγω κανόνες περί μετατοπίσεων.

Ως εκ τούτου, θεωρούμε ότι δεδομένο ότι η μετατόπιση των εργαζομένων πραγματοποιείται όταν διεξάγονται δύο δραστηριότητες μεταξύ κρατών μελών διαφορετικών από τις χώρες εγκατάστασης της επιχείρησης μεταφορών.

Αφενός, πρόκειται για τις λεγόμενες **διασταυρούμενες εμπορικές δραστηριότητες**, οι οποίες θεωρούνται μεταφορικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται μεταξύ δύο κρατών μελών ή μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας, καμία από τις οποίες δεν είναι η χώρα εγκατάστασης του μεταφορέα που ασκεί αυτές τις δραστηριότητες.

Αφετέρου έχουμε τις **ενδομεταφορές ή τις δραστηριότητες καμποτάζ**, οι οποίες θεωρούνται εθνικές μεταφορές για λογαριασμό άλλων προσώπων, οι οποίες εκτελούνται προσωρινά στο έδαφος κράτους μέλους από μεταφορέα εγκατεστημένο σε διαφορετικό κράτος μέλος.

Σε αντίθεση με τα παραπάνω, ένας οδηγός δεν θα θεωρείται **εκτοπισμένος/μετατοπισμένος** όταν εκτελεί έως και τέσσερις διαφορετικούς τύπους δραστηριοτήτων:

- **Διεθνείς διμερείς μεταφορικές δραστηριότητες**, οι οποίες είναι μεταφορικές δραστηριότητες βάσει σύμβασης μεταφοράς από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας προς άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα, ή από άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα προς το κράτος εγκατάστασης.
- **Περιορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης**: δηλαδή διασυναλλακτικές δραστηριότητες που διεξάγονται στο πλαίσιο διμερών δραστηριοτήτων στα κράτη μέλη ή σε τρίτες χώρες από τις οποίες διέρχεται ο οδηγός.

- Τράνζιτ μέσω του εδάφους κράτους μέλους χωρίς διεξαγωγή δραστηριοτήτων φόρτωσης ή εκφόρτωσης· και τέλος
- Την αρχική ή τελική φάση μιας συνδυασμένης μεταφοράς, όπως ορίζεται από την Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όταν μόνο η οδική φάση περιλαμβάνει διεθνή διμερή μεταφορική δραστηριότητα.

Αυτές οι νέες δηλώσεις θα αντικαταστήσουν όλες τις κοινοποιήσεις που διαβιβάζονταν μέχρι στιγμής σε όλες τις χώρες, όπως είναι η Γαλλία, η Γερμανία, η Ολλανδία, η Ιταλία, η Αυστρία κ.λπ. (πρόκειται για το λεγόμενο νόμο *Μακρόν*).

Επιπλέον, διαπιστώνεται ότι δεν θα είναι πλέον αναγκαία η πρόσληψη εκπροσώπου, καθώς τα έγγραφα που ζητούνται από τους υπαλλήλους ελέγχου θα παραδίδονται μέσω της δικτυακής πύλης «IMI». Ωστόσο, τα έγγραφα πιστοποίησης και οι αποδείξεις παραλαβής τους θα εξακολουθήσουν να είναι διαθέσιμοι στις πύλες κάθε χώρας, προκειμένου να χρησιμεύσουν ως αποδεικτικά στοιχεία σε περίπτωση διαφωνίας σχετικά με τον προηγούμενο έλεγχο, και θα εξακολουθήσουν να θεωρούνται έγκυρα για τους σκοπούς αυτούς.

Άρθρο 7

Ανακοινώσεις και έγγραφα απαραίτητα για την ενημέρωση σχετικά με την απόσπαση

Η μεταφορική εταιρεία πρέπει να ενημερώνει για το οδικό ταξίδι του οδηγού πριν από την έναρξη του ταξιδιού. Για να γίνει αυτό, πρέπει να χρησιμοποιήσετε ένα τυποποιημένο δημόσιο πολύγλωσσο υπόδειγμα διεπαφής συνδεδεμένο με το **Σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («IMI»)**, το οποίο πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

- Τα στοιχεία ταυτοποίησης της μεταφορικής εταιρείας με τον αριθμό της κοινοτικής άδειας πιστοποίησης
- Τα στοιχεία επικοινωνίας του μάντζερ μεταφορών ή του αρμόδιου επικοινωνίας στη χώρα εγκατάστασης (όπου είναι εγκατεστημένη η εταιρεία), ο οποίος αποτελεί τον σύνδεσμο με τις αρμόδιες αρχές της χώρας μέσω της οποίας ταξιδεύει ο οδηγός, καθώς και τα στοιχεία για την αποστολή και την παραλαβή εγγράφων και κοινοποιήσεων·
- Τα στοιχεία ταυτότητας, τη διεύθυνση και τον αριθμός άδειας οδήγησης του οδηγού·
- Την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας του οδηγού και το εφαρμοστέο σε αυτήν δίκαιο·
- Την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και λήξης του ταξιδιού,
- Τις πινακίδες κυκλοφορίας του μηχανοκίνητου οχήματος,
- Το είδος της παρεχόμενης υπηρεσίας μεταφοράς: μεταφορά εμπορευμάτων, επιβατών, διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές-καμποτάζ.

Οι πληροφορίες αυτές θα φυλάσσονται στο σύστημα IMI για περίοδο 24 μηνών.

Εκτός από την ανωτέρω κοινοποίηση με ηλεκτρονικά μέσα πριν από το ταξίδι, η επιχείρηση μεταφορών πρέπει να παρέχει στον οδηγό έντυπο ή ηλεκτρονικό αντίγραφο αυτής της ταξιδιωτικής κοινοποίησης. Ως εκ τούτου, ο οδηγός, σε περίπτωση καθ' οδόν ελέγχου, θα πρέπει να διαθέτει τα ακόλουθα έγγραφα:

- αντίγραφο της δήλωσης μετατόπισης που παρέχεται από την επιχείρηση μεταφορών στην οποία εργάζεστε μέσω του συστήματος IMI·

- eCMR ηλεκτρονικού δελτίου αποστολής·
- τα υποχρεωτικά αρχεία καταγραφής ταχογράφου και χειρόγραφα αρχεία σχετικά με τα σύνορα που έπρεπε να διασχίσετε.

Άρθρο 8

Οδηγός για την συμπλήρωση της δήλωσης μετατόπισης του οδηγού

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε έναν οδηγό σχετικά με την κυκλοφορία των επαγγελματιών οδηγών που κάνουν οδικές μεταφορές, προκειμένου να αποσαφηνιστούν τυχόν αμφιβολίες που ενδέχεται να προκύψουν. Για τον σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να καθοριστεί εάν ο οδηγός είναι αποσπασμένος σύμφωνα με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057.

Με την Οδηγία 2020/1057 θεσπίζονται ειδικοί κανόνες που σχετίζονται με την Οδηγία 96/71/ΕΚ και τις τροποποιήσεις της τελευταίας, καθώς και με την Οδηγία 2018/957 που αφορά την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών.

Η Οδηγία 2020/1057 κάνει διάκριση μεταξύ των ειδών μεταφορικών δραστηριοτήτων ανάλογα με τον βαθμό σύνδεσης με την επικράτεια του κράτους μέλους υποδοχής. Ως εκ τούτου, εξυπακούεται ότι οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορικές δραστηριότητες σε κράτη μέλη διαφορετικά από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο εργοδότης του οδηγού αποσπώνται κάθε φορά που ασκούν διεπαγγελματικές δραστηριότητες, οι οποίες θεωρούνται μεταφορικές δραστηριότητες που εκτελούνται μεταξύ δύο κρατών μελών ή μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας, καμία από τις οποίες δεν είναι η χώρα εγκατάστασης του μεταφορέα που ασκεί τις δραστηριότητες αυτές· ή όταν εκτελούν υπηρεσίες καμποτάζ, οι οποίες θεωρούνται εθνικές μεταφορές που εκτελούνται προσωρινά στο έδαφος κράτους μέλους για λογαριασμό άλλου από μεταφορέα εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος.

Ένας οδηγός δεν θεωρείται μετατοπισμένος όταν εκτελεί διεθνείς διμερείς μεταφορές, περιορισμένες πρόσθετες εργασίες φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης, διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους ή εκτελεί την αρχική ή τελική φάση μιας συνδυασμένης μεταφοράς.

Ο Οδηγός μάς υπενθυμίζει ποιες είναι οι διοικητικές **υποχρεώσεις** του μεταφορέα πριν, κατά τη διάρκεια και μετά το ταξίδι. Ειδικότερα, με τον Οδηγό αυτό διευκρινίζεται ότι, πριν από το ταξίδι, ο μεταφορέας οφείλει: να υποβάλει δήλωση απόσπασης στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει αποσπαστεί ο οδηγός, καθώς και να το πράξει πριν από την έναρξη του ταξιδιού και μέσω της πολύγλωσσης δημόσιας διεπαφής που συνδέεται με το Σύστημα Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («IMI»).

Όσον αφορά το περιεχόμενο της δήλωσης μετατόπισης, ορίζεται ότι πρέπει να αναφέρεται η ταυτότητα του μεταφορέα, καθώς και ότι πρέπει να παρέχονται τα στοιχεία επικοινωνίας του μάντζερ των οδικών μεταφορών ή άλλου αρμόδιου επικοινωνίας, τα στοιχεία ταυτότητας του οδηγού, η ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας και η προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξης και λήξης της απόσπασης, καθώς και οι πινακίδες κυκλοφορίας του οχήματος και οι πληροφορίες σχετικά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς.

Τέλος, ο Οδηγός υπενθυμίζει ότι, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ο μεταφορέας πρέπει να εγγυάται ότι οι οδηγοί έχουν στη διάθεσή τους όλα τα έγγραφα που πρέπει να επιδεικνύουν κατά τους ελέγχους που διεξάγουν οι αρμόδιες αρχές όπως είναι: η δήλωση ταξιδιού, η απόδειξη μεταφορικών δραστηριοτήτων και τα αρχεία καταγραφής του ταχογράφου.

Έως ότου ο μεταφορέας καταθέσει όλα τα έγγραφα και το αργότερο εντός οκτώ εβδομάδων από την παραλαβή της αίτησης από το κράτος μέλος υποδοχής, τα άλλα έγγραφα πρέπει να παρέχονται μέσω της δημόσιας διεπαφής που συνδέεται με το σύστημα IMI. Μεταξύ αυτών των εγγράφων περιλαμβάνονται: το δελτίο αποστολής/φόρτωσης, η σύμβαση εργασίας, τα έγγραφα σχετικά με τις αποδοχές του οδηγού και η απόδειξη πληρωμής μισθού του, καθώς και τα αρχεία του χρονοδιαγράμματος σχετικά με την εργασία του οδηγού.

Θα θέλαμε επίσης να σας υπενθυμίσουμε ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δεν μπορούν να επιβάλλουν πρόσθετες διοικητικές απαιτήσεις στους μεταφορείς, πέραν εκείνων που αναφέρονται στην κοινοτική Οδηγία, προκειμένου να ελέγχουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της.

Άρθρο 9

Η ευρωπαϊκή δικαιοσύνη απαιτεί οι επαγγελματίες οδηγοί που έχουν μετατοπισθεί να λαμβάνουν τον μισθό της χώρας στην οποία παρέχουν τις υπηρεσίες τους

Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) επιβεβαίωσε με απόφασή του την επέκταση και εφαρμογή της Οδηγίας 96/71 σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων και στους οδηγούς των οδικών μεταφορών που εκτελούν διεθνείς μεταφορές και ενδομεταφορές καμποτάζ. Κατά συνέπεια, η απόφαση αυτή απαιτεί από τους επαγγελματίες οδηγούς που έχουν μετατοπισθεί να λαμβάνουν μισθό που είναι νόμιμος και έγκυρος σύμφωνα με τους κανονισμούς της χώρας στην οποία παρέχουν τις υπηρεσίες τους.

Η απόφαση αυτή απορρέει από την αγωγή που άσκησε ολλανδική συνδικαλιστική οργάνωση οδηγών κατά γερμανοουγγρικής μεταφορικής επιχείρησης, οι οδηγοί της οποίας παρείχαν υπηρεσίες στο έδαφος των Κάτω Χωρών, η οποία απόφαση, σύμφωνα με το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφαρμόζεται καταρχήν σε κάθε διεθνική παροχή υπηρεσιών που συνεπάγεται απόσπαση εργαζομένων, ανεξάρτητα από τον οικείο οικονομικό κλάδο, με σκοπό τον συνδυασμό της παροχής διεθνικών υπηρεσιών με τον θεμιτό ανταγωνισμό και τον σεβασμό των δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Το Δικαστήριο επιβεβαιώνει την αρχή σύμφωνα με την οποία ένας εργαζόμενος μπορεί να θεωρηθεί αποσπασμένος στο έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής εάν η άσκηση της εργασίας του παρουσιάζει επαρκή σύνδεσμο με το εδαφική επικράτεια του κράτους αυτού. Η περίπτωση αυτή διαπιστώνεται κατόπιν σφαιρικής εκτιμήσεως διαφόρων στοιχείων, όπως είναι: η φύση των δραστηριοτήτων που ασκεί ο ενδιαφερόμενος εργαζόμενος στο κράτος υποδοχής, ο βαθμός της σχέσης επαφής μεταξύ των δραστηριοτήτων που ασκεί ο εργαζόμενος αυτός και του εδάφους του ίδιου του κράτους υποδοχής και, όσον αφορά τον οδηγό, η αναλογία των εν λόγω δραστηριοτήτων στο σύνολο της υπηρεσίας μεταφοράς που παρέχει.

Έτσι, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο θεωρεί ότι η προαναφερθείσα σχέση μεταξύ του οδηγού και της ξένης χώρας στην οποία ταξιδεύει προκύπτει, για παράδειγμα, κατά τη φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων ή τη συντήρηση ή τον καθαρισμό του οχήματος. Αυτή η σύνδεση με τη χώρα υποδοχής δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται στις μεταφορές τράνζιτ, ενώ υπάρχει στις διεθνείς μεταφορές ή στις ενδομεταφορές καμποτάζ.

Συναφώς, η διάρκεια της μεταφοράς δεν έχει κομβική σημασία για την εκτίμηση της ύπαρξης του καθεστώτος αποσπάσεως, παρά το γεγονός ότι τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να παύσουν να εφαρμόζουν ορισμένες διατάξεις της οδηγίας περί αποσπάσεως, ιδίως όσον αφορά τους κατώτατους μισθούς, όταν η διάρκεια της αποσπάσεως δεν υπερβαίνει ορισμένο χρονικό διάστημα. [Αυτό συμβαίνει, για παράδειγμα, στην Ισπανία, όπου ο συγκεκριμένος κανονισμός δεν μπορεί να εφαρμοστεί εάν η παρεχόμενη υπηρεσία διαρκεί λιγότερο από οκτώ ημέρες].

Τέλος, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σε περίπτωση αποσπάσεως εργαζομένων, τα κράτη μέλη οφείλουν να μεριμνούν ώστε οι οικείες επιχειρήσεις να εξασφαλίζουν, για τους εργαζομένους που είναι αποσπασμένοι στο έδαφός τους, σειρά όρων εργασίας και απασχόλησης που καθορίζονται, μεταξύ άλλων, από συλλογικές συμβάσεις, οι οποίες έχουν γενική ισχύ, δηλαδή, πρέπει να τηρούνται από όλες τις επιχειρήσεις που βρίσκονται στην συγκεκριμένη επικράτεια και ανήκουν στην οικεία κατηγορία επαγγελματιών.

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.

Άρθρο 11

Οι εργαζόμενοι στον τομέα των οδικών μεταφορών θεωρούν αποδεκτές τις συνθήκες απασχόλησής τους όταν ταξιδεύουν

Η **Συμφωνία κινητικότητας** περιελάμβανε αλλαγές που επηρέαζαν τους διεθνείς οδηγούς φορτηγών, συμπεριλαμβανομένων των αλλαγών σχετικά με **το μισθό που εισπράττεται για εργασία που εκτελείται στο έδαφος κράτους μέλους** διαφορετικού από το δικό τους, καθώς και άλλα στοιχεία σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες απασχόλησής τους.

Σε έρευνα που διεξήχθη από εκπροσώπους, ιδρύματα και επιχειρηματικές ενώσεις από την Ιταλία, την Κροατία, την Πολωνία, την Ελλάδα, τη Νορβηγία, το Βέλγιο και την Ισπανία, στο πλαίσιο του χρηματοδοτούμενου από την ΕΕ έργου - MIPACT, σχετικά με τον αντίκτυπο της κινητικότητας στους εργαζομένους στις μεταφορές, αναλύθηκαν οι συνθήκες εργασίας των επαγγελματιών εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και, μεταξύ άλλων, αξιολογήθηκαν οι συνθήκες από την πλειοψηφία των ερωτηθέντων. Ωστόσο, υπάρχουν ποσοστιαίες διαφορές μεταξύ των χωρών, λαμβάνοντας υπόψη τις απαντήσεις τους σχετικά με το επίπεδο πόσο ικανοποιητικές είναι οι συνθήκες.

Με βάση την ανάλυση, μπορούν να συναχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Η πλειοψηφία δήλωσε ότι η συλλογική σύμβαση είναι ένα μέσο που καθορίζει τους μισθούς των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Ωστόσο, υπάρχει το 22% εκείνων που υποδεικνύουν την άμεση διαπραγμάτευση μεταξύ εργοδότη και εργαζομένου, ενώ το 16% ισχυρίζεται ότι καταρτίζεται απευθείας από τον εργοδότη.
- Ο βασικός μισθός, τα επιδόματα που καθορίζονται από τις συλλογικές συμβάσεις ή μέσω της σύμβασης εργασίας, καθώς και το επίδομα μακροχρόνιας υπηρεσίας στην επιχείρηση, αναφέρονται ως τα υποχρεωτικά στοιχεία που εντάσσονται στην καταβολή των αμοιβών.
- Οι προαιρετικές έννοιες, που αναφέρονται από την πλειονότητα, είναι τα επιδόματα μεταφοράς, διατροφής και διαμονής κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, με συναίνεση μεταξύ των δύο εμπλεκόμενων ομάδων και, γενικότερα, επικρατεί ανά χώρα, ότι ο εργοδότης είναι υπεύθυνος για την καταβολή των δαπανών που σχετίζονται με το ταξίδι του εργαζομένου για επαγγελματικούς σκοπούς.
- Οι περισσότεροι εργαζόμενοι λαμβάνουν πιστοποιητικό υγείας τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, με ποσοστά που υπερβαίνουν ελαφρώς το 70%, καθώς και

κατάρτιση για την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία με συχνότητα και ποιότητα που θεωρείται επαρκής.

Τέλος, οι εργαζόμενοι δίνουν προτεραιότητα και εστιάζουν στην αμοιβή που είναι η ανάγκη που έχει προτεραιότητα, ακολουθούμενη από την μεγαλύτερη αναγνώριση από τον εργοδότη και την διαβούλευση με τον εργοδότη για εργασιακά και επαγγελματικά θέματα.

Άρθρο 12

Είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται οι κανόνες μετακίνησης στην περίπτωση απλής κυκλοφορίας μέσω του συστήματος οδικών μεταφορών;

Η έννοια του τράνζιτ χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι ο οδηγός διέρχεται από ένα κράτος μέλος χωρίς φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων. Επομένως, ο χαρακτηρισμός της παρουσίας κάποιου οδηγού σε ένα κράτος μέλος ως οδηγού σε τράνζιτ δεν επηρεάζει τις στάσεις, που για παράδειγμα γίνονται για λόγους υγιεινής, για ανεφοδιασμό, ούτε τις άλλες στάσεις ή τα διαλείμμά του. Αυτό σημαίνει ότι οι κανόνες μετακίνησης δεν ισχύουν σε περίπτωση απλής κυκλοφορίας στο σύστημα οδικών μεταφορών.

Θα απεικονίσουμε την κατάσταση αυτή με ένα παράδειγμα από τις *Ερωτήσεις και Απαντήσεις – του Οδηγού για την απόσπαση οδηγών* που δημοσίευσε η Γενική Διεύθυνση Χερσαίων Μεταφορών, ο οποίος αντιστοιχεί στη Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

Υπόθεση: τράνζιτ + διμερής δραστηριότητα + διασυνοριακή δραστηριότητα + τράνζιτ

Ένας οδηγός που απασχολείται σε εταιρεία με έδρα την Πορτογαλία (PT) γεμίζει ένα φορτηγό με εμπορεύματα στη Λισαβόνα (PT) και τα μεταφέρει στη Μαδρίτη (ES). Εκεί, ο οδηγός επαναφορτώνει ολόκληρο το φορτηγό με τα εμπορεύματα, τα οποία στη συνέχεια μεταφέρει στο Ντόρτμουντ της Γερμανίας (DE). Όταν τα εμπορεύματα εκφορτώνονται στο Ντόρτμουντ, το φορτηγό επιστρέφει στη Λισαβόνα (PT) με άδειο φορτηγό.

Συμπέρασμα: Ο οδηγός εκτελεί διμερή δραστηριότητα από την Πορτογαλία στην Ισπανία, διασυνοριακή δραστηριότητα από την Ισπανία στην Γερμανία και κενό ταξίδι από τη Γερμανία πίσω στην Πορτογαλία. Ο οδηγός δεν θεωρείται ότι ταξιδεύει στην Ισπανία κατά τη διάρκεια του τμήματος του ταξιδιού κατά το οποίο διεξάγεται η διμερής δραστηριότητα. Ο οδηγός αρχίζει να τοποθετείται στην Ισπανία μετά το πέρας της διμερούς δραστηριότητας (εκφόρτωση εμπορευμάτων στη Μαδρίτη) και όταν αρχίζει να οδηγεί στο σημείο φόρτωσης όπου φορτώνει τα εμπορεύματα για τη διασυνοριακή δραστηριότητα από την Ισπανία στη Γερμανία. Το ταξίδι στην Ισπανία τελειώνει όταν ο οδηγός εγκαταλείψει το έδαφος της Ισπανίας. Ομοίως, ο οδηγός θεωρείται ότι ταξιδεύει στη Γερμανία από τη στιγμή που εισέρχεται στη γερμανική επικράτεια έως την αναχώρησή του κατά το πέρας της διασυνοριακής δραστηριότητας στη Γερμανία. Ένας οδηγός δεν θεωρείται ότι ταξιδεύει στη Γερμανία κατά τη διάρκεια κενής διαδρομής επιστροφής στην Πορτογαλία, μετά τη λήξη της διασυνοριακής δραστηριότητας. Επίσης, δεν θεωρείται ότι ο οδηγός έχει ταξιδέψει στη Γαλλία ή στο

Βέλγιο, δεδομένου ότι μόνο όταν εκτελεί διασυνοριακή δραστηριότητα διέρχεται από το έδαφος αυτών των χωρών.

Μετά την αναφορά πληροφοριών από το παραπάνω παράδειγμα, ακολουθεί το ερώτημα: Είναι ένα άδειο ταξίδι το ίδιο με τη «διέλευση τράνζιτ»;

Η απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι όχι: μια κατάσταση τράνζιτ εξαιρείται πάντα από την εφαρμογή των κανόνων κυκλοφορίας, ενώ η κυκλοφορία χωρίς φορτίο απαλλάσσεται από τις υποχρεώσεις εφόσον πραγματοποιείται σε σχέση με κάποια διμερή δραστηριότητα, αλλά δεν απαλλάσσεται όταν πραγματοποιείται σε σχέση με ενδομεταφορές καμποτάζ ή μη διμερή διεθνή δραστηριότητα στην οποία εφαρμόζονται οι κανόνες κυκλοφορίας (δηλαδή όταν πρόκειται για διασυνοριακή δραστηριότητα).

Κατ' αρχήν, η κυκλοφορία τελειώνει με την εκφόρτωση εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο πλαίσιο δραστηριοτήτων για τις οποίες ισχύουν οι κανόνες κυκλοφορίας (π.χ. ενδομεταφορές ή διασυνοριακή δραστηριότητα). Η ταξινόμηση της επόμενης μετακίνησης ως κίνησης αδράνειας ή ως εξαίρεσης από την εφαρμογή του κανόνα κίνησης εξαρτάται από το αν η νέα δραστηριότητα που ενεργοποιεί αυτήν την κίνηση αδράνειας υπόκειται ή όχι στους κανόνες κίνησης. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο οδηγός δεν θεωρείται μετατοπισμένος όταν, μετά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο πλαίσιο της δραστηριότητας που υπόκειται στους κανόνες μετατόπισης, εκτελέσει κενό ταξίδι πίσω στη χώρα μέλος στην οποία έχει έδρα ως επαγγελματίας.