****

**Informace o mezinárodní činnosti odborového svazu skla, keramiky a porcelánu od 1. 1. 2021**

Mezinárodní činnost je stejně jako v roce 2020 i v tomto roce ovlivněna situací spojenou s onemocněním COVID-19. Z toho důvodu není plánovaná žádná zahraniční činnost na bázi osobního setkání. Veškerá zahraniční činnost probíhá formou online konferencí. Za odborový svaz skla, keramiky a porcelánu se mezinárodních online konferencí účastní dle potřeby pan předseda Mgr. Ondřej Fedoročko a Hrabě Tereza, specialista pro BOZP a organizační činnost. Zprávy z mezinárodní činnosti jsou pravidelně zveřejňovány na našich stránkách v rubrice *naše činnost*, podrubrice *zahraniční činnost.*

Od 1. 1. 2021 se uskutečnily tyto mezinárodní činnosti:

* 16. 3. 2021 - online schůze IndustriAll pro automobilové odvětví
* 14. 4. - 15. 4. 2021 - online zasedání Výkonného výboru IndustriAll
* 18. 5. 2021 - online schůze IndustriAll pro automobilové odvětví

**Zpráva o účasti zástupců OS na schůzi industriAll pro automobilové odvětví ze dne 16. 3. 2021.**

Na úvod jednání byly rozebrány výrobní ztráty v automobilovém průmyslu za rok 2020. Celkové výrobní ztráty způsobené COVID-19 za rok 2020 činily 4,243 577 vozidel, což je 22,9 % z celkové produkce Evropské unie v roce 2019.

Výrobní ztráty jednotlivých zemí jsou znázorněny v tabulce č. 1.

Tabulka č.1

|  |  |
| --- | --- |
| **ZEMĚ** | **VÝROBNÍ ZTRÁTA** |
| Rakousko | 63,479 |
| Belgie | 22,105 |
| Česká republika | 269,788 |
| Finsko | 29.157 |
| Francie | 881,287 |
| Německo | 1,192 112 |
| Maďarsko | 91,829 |
| Itálie | 114,174 |
| Nizozemsko | 65,045 |
| Polsko | 192,232 |
| Portugalsko | 73,834 |
| Rumunsko | 52,782 |
| Slovensko | 129,007 |
| Slovinsko | 58,239 |
| Španělsko | 577,130 |
| Švédsko | 44,333 |
| Spojené království | 387,065 |
| **DOHROMADY** | **4,243 577** |

Údaj o celkové ztrátě nezahrnuje pouze osobní automobily, ale také nákladní automobily, dodávky a autobusy. Ke ztrátě došlo důsledkem odstávek továren v souvislosti s COVID-19 v měsících od března do května. Výrobní kapacita se ani k dnešnímu dni nevrátila na předkrizovou úroveň.

Pokles se netýká pouze výroby v automobilovém průmyslu, ale také samotné registrace osobních automobilů, která za celý rok 2020 poklesla celkem o 23,7 %.

Hlavním tématem online jednání byla strategie v oblasti baterií a s tím přechod na udržitelný průmysl, který je pro některé země daleko finančně náročnější než pro jiné, proto je zapotřebí finanční podpory ve formě dotací od EU.

**Strategie EU v oblasti baterií**

Evropská aliance baterií (EBA) byla zahájena v roce 2017 Evropskou komisí, zeměmi EU, průmyslem a vědeckou komunitou. Baterie jsou strategickou součástí čistého a digitálního přechodu v Evropě a klíčovou základní technologií nezbytnou pro konkurenceschopnost automobilového odvětví - pro elektromobily. Komise proto usiluje o to, aby se Evropa stala světovým lídrem v oblasti udržitelné výroby a používání baterií.

Hlavním cílem aliance je vybudovat technologii baterií a výrobní kapacitu v EU, což je zásadní pro nízkoemisní mobilitu, skladování energie a evropskou hospodářskou strategii. Při zahájení aliance neměla Evropa téměř žádnou výrobu bateriových článků. Na světovém trhu se EU podílela pouze asi 3 % a čelila tak v budoucnosti závislosti na zahraničních dodavatelích baterií. Baterie přitom tvoří v elektromobilech klíčový komponent – připadá na ně přibližně 50 % ceny vozu.

V souladu s Evropskou zelenou dohodou, akčním plánem pro oběhové hospodářství a průmyslovou strategií, pracuje aliance na konkurenceschopném, oběhovém, udržitelném a bezpečném hodnotovém řetězci pro všechny baterie uváděné na trh EU.

V roce 2018 přijala Komise strategický akční plán pro baterie. Stanovuje komplexní rámec regulačních a neregulačních opatření na podporu všech segmentů hodnotového řetězce baterií a zahrnuje níže uvedených 6 prioritních oblastí:

1. Zabezpečení přístupu k surovinám pro baterie.
2. Podpora evropské výroby bateriových článků a další investice.
3. Posílení vedoucího postavení v průmyslu prostřednictvím zrychlených programů výzkumu a inovací.
4. Zajištění vysoce kvalifikované pracovní síly v celém hodnotovém řetězci.
5. Podpora udržitelného odvětví výroby bateriových článků v EU.
6. Zajištění souladu s širšími rámci.

**Rostoucí využívání baterií bude hrát zásadní roli při zajišťování přechodu ke klimaticky neutrální ekonomice.**

Cílem je:

* Vybudovat větší ekonomickou suverenitu a nezávislost ve strategicky důležitém odvětví,
* velké továrny na baterie: Evropa má ve výstavbě 15 velkých továren na baterie, včetně švédských společností Northvolt ve Švédsku a Německu, čínského výrobce baterií CATL v německém závodě a druhý závod jihokorejské společnosti SK Innovation v Maďarsku.

**Nedostatek polovodičů**

Nedostatek polovodičů je problém vzniklý koronavirovou situací, kdy výrobci polovodičů během této doby směřovali produkci do jiných odvětví než automobilového průmyslu, zejména do oblasti spotřební elektroniky.

Například společnost LMC Automotive očekává v prvním čtvrtletí v Evropě schodek 200 000 vozidel, celosvětově se v první polovině roku 2021 očekává schodek 1 milion vozidel, a to z důvodu nedostatku polovodičů.

**Projekt Digitální kompas**

Tento projekt představila Evropská komise 9. 3. 2021, cílem je dosažení digitální transformace Evropy do roku 2030. Tento krok má rovněž zásadní význam pro dosažení přechodu na klimaticky neutrální, oběhové a odolné hospodářství. Do roku 2030 bude výroba špičkových a udržitelných polovodičů v Evropě včetně procesorů představovat minimálně 20 procent světové produkce.

Nový závod na výrobu polovodičů staví Bosch v Drážďanech. Tato investice předního dodavatele automobilového průmyslu je jeho největší investicí- 1 miliarda eur.

**Závěr**

Udržitelná mobilita a celý přechod k zelené ekonomice je velmi náročný ale nezbytný proces vyžadující průmyslovou strategii, zapojení odborových svazů z výrobního průmyslu a finanční podporu pro spravedlivý přechod k udržitelné ekonomice.

Jednání se za OS zúčastnila Hrabě Tereza, specialista pro BOZP a organizační činnost.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Zpráva o účasti zástupců OS na online jednání výkonného výboru industriAll ve dnech 14. 4. – 15. 4. 2021.**

Jednání bylo zahájeno 14. 5. 2021 souhrnem informací z výkonného výboru industriAll, které se konalo 24. - 25. 11. 2020.

Následovala prezentace aktuální ekonomické krize v souvislosti s Covid-19. Byla zdůrazněna potřeba boje na úrovni nadnárodních organizací. Rozdíly v hospodářských a sociálních dopadech v Evropě jsou velmi rozdílné, viz. obrázek č.1.



Obr. č. 1. růst HDP v roce 2020 (levá strana) a růst HDP v roce 2021 (pravá strana)

Krize spojená s Covidem-19 způsobila ještě větší rozdíly mezi nejchudší a nejbohatší vrstvou. Je třeba existence silných odborů jak na místní, tak na národní, ale i evropské úrovni. Obecně lze konstatovat, že země v jižní Evropě platí za krizi daleko vyšší cenu, a to z důvodu ztráty příjmu z turistiky např.: Řecko a Španělsko přišlo v roce 2020 o desetinu svého HDP. Oproti tomu země severní Evropy přišly pouze o 3 - 4 % HDP. V České republice došlo v roce 2020 k poklesu o 5,7 % HDP.

Z obrázku je také patrné, že se jednotlivé státy v roce 2021 zotavují, nicméně toto zotavení je velmi nerovnoměrné.

**Nástroj pro obnovu a odolnost (RRF Recovery and Resilience Facility)**

Hlavním cílem Národního plánu obnovy je podpora oživení a odolnosti tuzemské ekonomiky po zasažení pandemií COVID-19. Národní plán obnovy disponuje fondem s vlastními finančními prostředky od EU, které mají zmírnit dopady krize.

Všechny země měly předložit svůj plán obnovy do 30. 4. 2021. Nástroj pro obnovu a odolnost zahrnuje oblast digitální ekonomiky a společnosti, inovativní startup a nové technologie, digitální transformaci podniků, snižování spotřeby energie, transformaci průmyslu a přechod na čistší zdroje energie, rozvoj čisté mobility, renovaci budov a ochranu ovzduší, rozvoj cirkulární ekonomik a recyklaci a průmyslovou vodu, modernizaci služeb zaměstnanosti a rozvoj trhu práce, podporu výzkumu a vývoje v podnicích a zavádění inovace do podnikové praxe a zvýšení odolnosti systému zdravotní péče.

RRF je hlavní součásti strategie hospodářské obnovy EU po pandemii Covid-19. Jeho cílem je podpořit členské státy v provádění strukturálních reforem a veřejných investic. Ty mají posílit odolnost členských zemí EU, zmírnit dopady krize a přispět k obnově růstového potenciálu a tvorbě pracovních míst. K čerpání finančních prostředků z tohoto nástroje rozpočtovaného ve výši 672,5 mld. EUR musí členské státy předložit Evropské komisi Národní plán obnovy, na kterém nyní v České republice probíhají intenzivní práce.

**Sociální Summit v Portu**

7. až 8. 5. 2021 proběhne v portugalském Portu Summit, kde se sejdou vedoucí představitelé EU, zástupci evropských orgánů, sociálních partnerů a občanské společnosti. Hlavním tématem toho to jednání budou otázky spojené s pandemií COVID-19. Konkrétně se bude řešit výroba a distribuce očkovacích látek, digitální Covid certifikát, který by měl znovu umožnit bezpečné cestování, a mezinárodní solidarita.

**Brexit**

Jedním z bodu jednání výkonného výboru industriAll byl Brexit a dohoda o obchodu a spolupráci s názvem Evropská odborová jednota po Brexitu. Dohoda mezi EU a Spojeným královstvím byla podepsána 30. prosince 2020, Spojené království nakonec opustilo Evropskou unii na konci přechodného období 31. prosince 2020 s dohodou. Přechodné období skončilo a dohoda o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím se (prozatimně) uplatňuje. Existuje ale mnoho nevyřešených otázek, které budou vyžadovat další jednání a dohodu. I když by výsledek bez dohody byl katastrofální, existuje řada obav z jednání Spojeného království vůči zemím EU. Je zřejmé, že vláda připravuje útok na zaměstnanecká a odborová práva, zejména na zaměstnanecká práva získaná členstvím Spojeného království v Evropské unii.

Jakékoli omezení těchto práv bude nejen extrémně škodlivé pro pracovníky ve Velké Británii, ale bude také enormní hrozbou pro pracovníky v celé Evropě. Musíme být připraveni na budoucí pokusy o oslabení nebo snížení zaměstnaneckých a odborových práv ve Velké Británii.

Navzdory závazku EU a Spojeného království zachovat „rovné podmínky“ jsou postupy k prosazování této dohody extrémně. Je pravděpodobné, že zájmy zaměstnanců Velké Británie i našich států nebude jednoduché navzdory dohodě vymáhat právním postihem, budeme muset zapojit koordinaci a jednání odborů.

**Dohoda o investicích mezi EU a Čínou CAI**

Úlohou Komplexní investiční dohody „CAI“ je vylepšit a rozšířit přístup evropských investorů na čínský trh. Jde zejména o stanovení závazků v odstraňování diskriminace a překážek pro zahraniční investory. Dohoda má také zvýšit předvídatelnost prostředí a zajistit investorům z EU alespoň stejný standard zacházení, jako mají zahraniční investoři z jiných oblastí (např. USA, nebo členové Regionálního ekonomického partnerství RCEP).

Cílem EU je nastavit vyvážený vztah přínosný pro obě strany. Pro zlepšení postavení evropských firem v Číně je zejména nutné narovnat podmínky v oblastech, jako jsou státní podpory, vynucené převody technologií, či klimatické a sociální standardy. Evropské investice v Číně tvoří převážně tyto oblasti v následujícím pořadí: automobilový průmysl (28 %), suroviny a chemikálie (22 %), finanční služby (8 %), zemědělství a potravinářství, spotřební zboží, energetika, stroje, zdravotnictví a biotechnologie.  Tomuto složení také odpovídá zacílení dohody. Ačkoliv je politický dohoda velkým vítězstvím, důležitá bude hlavně praktická implementace.

**Práce na dálku „Telework“**

Název diskuze Telework je název pro práci na dálku, v rámci této diskuze se jednalo o naléhavost regulovat práci na dálku, aby měla určité právní limity. Je důležité zmínit, že v možnostech práce na dálku jsou velké rozdíly mezi jednotlivými pracovními pozicemi, ale také mezi jednotlivými státy. Práce na dálku vyžaduje v první řade zajištění stejné úrovně bezpečnosti a ochrany zdraví při práci jako u práce v kanceláři, ale také stejné pracovní vybavení. V neposlední řadě je důležité školení pro práci na dálku, protože ne každý je natolik technicky vzdělaný, aby práci na dálku zvládl.

**Dopad Covid-19 na digitalizaci**

Doba Covidu-19 samozřejmě urychlila digitalizaci, a to hlavně v zemích západní Evropy, je třeba ale zdůraznit, že ne všechny společnosti mají na digitalizaci dostatečné finanční prostředky a jak bylo zmíněno výše, ne všichni zaměstnanci jsou pro tuto digitalizaci řádně proškolení.

**Zelená dohoda pro Evropu**

New Green Deal je oficiální název Zelené dohody pro Evropu, která má za cíl dosáhnout udržitelného hospodářství EU. Zelená dohoda pro Evropu je plán obsahující opatření, která mají:

* podpořit účinné využívání zdrojů prostřednictvím přechodu na čisté oběhové hospodářství,
* zabránit ztrátě biologické rozmanitosti a snížit znečištění.

V tomto plánu jsou uvedeny potřebné investice a dostupné finanční nástroje. Rovněž je v něm vysvětleno, jak zajistit spravedlivou transformaci tak, aby ji zvládly i státy finančně slabší.

EU chce do roku 2030 snížit emise skleníkových plynů oproti roku 1990 alespoň o 55 %, dalším cílem je stát se do roku 2050 klimaticky neutrálním kontinentem. Za tímto účelem Komise předložila návrh evropského právního rámce pro klima, čímž má tento politický závazek získat právní závaznost.

K dosažení tohoto cíle bude nutné přijmout náležitá opatření ve všech odvětvích našeho hospodářství:

* investovat do technologií šetrných k životnímu prostředí,
* podporovat průmysl ve vývoji inovací,
* zavádět čistší, levnější a zdravější formy soukromé a veřejné dopravy,
* dekarbonizovat odvětví energetiky,
* zajistit vyšší energetickou účinnost budov,
* spolupracovat s mezinárodními partnery na zlepšení celosvětových norem v oblasti životního prostředí.

EU bude rovněž poskytovat finanční podporu a technickou pomoc těm, které přechod na zelenou ekonomiku nejvíce zasáhne. Jde o tzv. mechanismus pro spravedlivou transformaci. Ten má v období 2021–2027 přispět k mobilizaci nejméně 100 miliard EUR v nejvíce postižených regionech.

Je důležité, aby transformace proběhla spravedlivě a aby došlo k podpoře ekonomicky slabších zemí. Podrobné informace naleznete v příloze č. 1 tohoto dokumentu.

**Kolektivní vyjednávání a sociální politika**

Doba Covidu-19 znamenala velké ohrožení kolektivního vyjednávání. Zaměstnavatelé využívali různá opatření k omezení práv zaměstnanců. Je třeba aktivního zapojení odborů pro prosazení uzavírání kolektivních smluv.

Evropská komise se aktivně věnuje zjišťování, zda současná pravidla hospodářské soutěže nebrání kolektivnímu vyjednávání osobám samostatně výdělečně činným. Tyto osoby se mohou dostat do situace, kdy mají velmi omezené vyjednávací možnosti vůči firmám nebo subjektům, kterým poskytují své služby, což může vést k horším pracovním podmínkám a odměnám za práci. Podle současných pravidel hospodářské soutěže jsou osoby samostatně výdělečně činné považovány za podniky a v případě kolektivního vyjednávání by riskovaly porušení těchto pravidel.

**Závěr**

Závěrem byly projednány podmínky konání III. Kongresu industriAll, který se uskuteční online formou ve dnech 1. – 2. 6. 2021.

Jednání se za OS zúčastnili Mgr. Fedoročko Ondřej, předseda OS, a Hrabě Tereza, specialista pro BOZP a organizační činnost.

**Příloha č. 1.**

**Návrh industriAll Europe Position Paper**

**Chytrá a udržitelná strategie mobility pro Evropu**

**1. Úvod**

Evropská komise zveřejnila svoji strategii udržitelné a inteligentní mobility dne 9. prosince 2020. Tento dokument stanoví řadu ambiciózních cílů a milníků, aby byl dopravní systém EU přizpůsoben klimaticky neutrálnímu a digitálnímu světu.

IndustriAll Europe podporuje cíl dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050, přičemž zdůrazňuje potřebu spravedlivého přechodu a průmyslovou strategii bohatou na pracovní místa. Tato zpráva je důležitá i pro odvětví související s dopravou. Dopravní výrobní odvětví jsou důležitými poskytovateli pracovních míst. Výroba automobilů (montáž a dodavatelé) zaměstnává 2,6 milionu pracovníků, zatímco všechny činnosti související s automobilovým průmyslem zaměstnávají v Evropě 14 milionů lidí. Letectví a obrana (900 000), stavba lodí a námořní technologie (500 000) a železniční doprava (400 000) jsou rovněž důležitými poskytovateli pracovních míst. Tato odvětví rovněž vytvářejí nepřímá pracovní místa v předvýrobní a navazující výrobě. Základní průmyslová odvětví (ocel a základní kovy, chemikálie a základní materiály) jsou důležitými dodavateli výrobních průmyslových odvětví souvisejících s dopravou, zatímco údržba a energie jsou také klíčovými prvky hodnotového řetězce.

Doprava je také strategickým prvkem komplexních a globálních dodavatelských řetězců. Evropský průmysl vyžaduje dobře fungující a konkurenceschopný mezinárodní dopravní systém pro dovoz surovin a meziproduktů, které potřebují pro export své produkce na zahraniční trhy.

Jako odborové svazy nemůžeme přijmout, abychom politickou debatu o dopravě postavili jako technologický posun, z něhož musí mít prospěch výhradně spotřebitelé a podniky, aniž bychom vyhodnotili dopady, které to má na pracovníky a na pracovní podmínky. Evropský odborový svaz industriAll chce zdůraznit řadu dimenzí, které byly Strategií inteligentní a udržitelné mobility Evropské komise přehlíženy. Cílem tohoto politického dokumentu je formulovat řadu klíčových požadavků vůči evropským politikům v oblasti dodávek dopravní politiky, která bude formovat logistické a dopravní základny nezbytné pro podporu a rozvoj konkurenceschopného evropského průmyslu s vysokou přidanou hodnotou. Dopravní politika musí také řešit digitální a environmentální výzvy a zároveň usilovat o uzavřenou společnost.

**2. Udržitelná mobilita: nezbytná, ale náročná transformace**

V souvislosti se Zelenou dohodou se EU rozhodla zvýšit svůj cíl snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 o nejméně 55 % proti úrovni skleníkových plynů z roku 1990. Tato revize se považuje za nezbytnou, aby EU se mohla stát se do roku 2050 prvním klimaticky neutrálním kontinentem a zároveň být v souladu s cíli Pařížské dohody. V důsledku toho budou právní předpisy EU v oblasti klimatu přezkoumány na základě komplexního souboru návrhů, který se očekává od Evropské komise do června 2021.

**Klíčové milníky inteligentní a udržitelné mobility v EU**

**Do roku 2030:**

- na evropských silnicích bude v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi

- 100 evropských měst bude klimaticky neutrálních,

- vysokorychlostní železniční doprava se v celé Evropě zdvojnásobí,

- plánované hromadné cestování pro cesty do 500 km by mělo být uhlíkově neutrální,

- automatizovaná mobilita bude nasazena ve velkém měřítku,

- námořní plavidla s nulovými emisemi budou připravena k uvedení na trh.

**Do roku 2035:**

- velká letadla s nulovými emisemi budou připravena k uvedení na trh.

**Do roku 2050:**

- téměř všechna auta, dodávky, autobusy i nová těžká nákladní vozidla budou mít nulové emise,

- nákladní železniční doprava se zdvojnásobí,

- plně funkční multimodální transevropská dopravní síť (TEN-T) pro udržitelnou a inteligentní dopravu s vysokorychlostním připojením.

IndustriAll Europe podporuje cíle Evropské Zelené dohody, a to i pokud jde o dopravu. Z tohoto pohledu je velikost mezery mezi ambicemi a současnou realitou markantní. Letecký průmysl konkrétně vyjádřil obavy, že ambice mít do roku 2035 velká letadla s nulovými emisemi bude extrémně obtížná, protože některé technologie (např. elektrifikace) nebudou pro dálkové lety možné. Proto skutečně existuje potřeba ambiciózních strategií výzkumu a vývoje podporovaných velkými rozpočty, které by plně posoudily všechny technologické možnosti a zajistily, aby vysoce specifické technologie, z nichž mnohé jsou teprve v pilotní fázi, byly připraveny na trh včas. EU jako taková musí být připravena tyto milníky podpořit odvětvovými průmyslovými strategiemi vyvinutými s příslušnými společnostmi a zapojením odvětvových sociálních partnerů. Měly by být prozkoumány všechny zdroje financování, národní i evropské, přičemž potenciál obnovy vozového parku v některých odvětvích je jedinečná příležitost přinést na trh nejen ekologičtější vozidla a plavidla, ale také podpořit zaměstnanost v těchto odvětvích.

Další milníky jsou spojeny se stávajícími technologiemi, které jsou nasazeny v měřítku daleko od cíle. Například prodej elektrických vozidel se v Evropě od roku 2019 do roku 2020 zvýšil o 135 %. Avšak automobily s nulovými emisemi představují jen malý podíl současného evropského vozového parku, a to navzdory masivnímu rozmachu prodeje elektrifikovaných vozidel. Nabíjecí stanice potvrzují rozdíl mezi ambicemi a skutečností, protože cílem EU je mít do roku 2030 3 miliony veřejných dobíjecích stanic, zatímco v současnosti jich v zemích EU existuje pouze cca 224 000.

Překlenutí propasti mezi ambicí a realitou bude vyžadovat obrovské úsilí ze strany EU i vlád jednotlivých států, aby v případě potřeby podpořily výzkum a inovace a urychlily zavádění požadovaných infrastruktur. K překlenutí této propasti nedojde přes noc. V bílé knize o dopravě z roku 2011, jakož i ve strategii EU s nízkými emisemi z roku 2016, se správně ukázalo, že k čištění dopravy je zapotřebí „integrovaný systémový přístup“. Zachování tohoto systémového přístupu a koordinace změn různých prvků je zásadní. Opatření „Přizpůsobit se 55 %“ musí být prováděna tempem, které je slučitelné s časem potřebným na transformaci výrobních zařízení, výstavbu nových závodů, zlepšení infrastruktury, vytvoření hlavních trhů nebo školení zaměstnanců. Elektrifikace dopravy vyžaduje zejména očekávání jejího dopadu na výrobu elektřiny a na elektrickou síť. Tento aspekt není ve strategii EU pro mobilitu dostatečně rozvinut. Elektrifikace dopravy bude proveditelná v souladu s cíli Zelené dohody pouze pokud bude dobře koordinována s rozvojem nízkouhlíkových dodávek elektřiny, aby absorbovala nárůst poptávky po elektřině, kterou elektrifikace dopravy vyžaduje. Je třeba mít na paměti, že kromě dopravy mnoho průmyslových odvětví v nadcházejících letech dramaticky zvýší svoji spotřebu elektřiny (tj. přímou elektrifikací výrobních procesů i výrobou alternativních krmiv, jako je vodík). Rozvoj přiměřené kapacity sítě a nabíjecí infrastruktury je dalším klíčovým aktivačním prvkem pro elektrifikaci dopravy, který vyžaduje zvýšené úsilí na evropské úrovni ke koordinaci společného rozvoje odvětví energetiky a dopravy.

Opatření v rámci balíčku opatření „Přizpůsobit 55 %“ proto musí být založena na důkladném posouzení dopadů pro všechna dotčená odvětví, aby se zabránilo rušivým změnám pracovníků. Tato posouzení dopadů musí také lépe mapovat dopad dekarbonizace dopravy na regionální úrovni (NUTS 2). IndustriAll Europe plně podporuje transformaci dopravy, ale načasování a koordinace jsou důležité, pokud jde o změnu dopravy prostřednictvím systémového přístupu. Desetiletí před námi musí urychlit transformaci, nikoli vyvolat narušení. Revidovaný rámec v oblasti klimatu do roku 2030 musí být navržen odpovídajícím způsobem.

**3. Dopravní zařízení a technologie vyžadují průmyslovou strategii**

I když doprava představuje významný zdroj emisí skleníkových plynů, má pro prosperitu EU zásadní význam. Zpracovatelský průmysl je dodavatelem dopravních zařízení (vozidla, kolejová vozidla, lodě, letadla) a infrastrukturních technologií (např. tratě, signalizace). Doprava je také nepřímo důležitým trhem pro evropská základní průmyslová odvětví (základní kovy a ocel, sklo, chemikálie). Odvětví související s dopravou musí být považována za strategická pro průmyslovou strategii EU.

IndustriAll Europe vítá cíl, aby byla doprava v EU vhodná pro digitální hospodářství s nulovými emisemi. Jasný směr pro dopravu v EU zajistí evropskému dopravnímu průmyslu a pracovníkům jasnost a stabilitu. Evropa musí využít příležitosti a stát se lídrem v odvětví čisté a nízkouhlíkové dopravy. Status quo není možné. Strategie mobility EU poskytuje příležitosti pro průmysl a pro průmyslovou celou Evropu je nanejvýš důležité, aby tato strategie vedla k masivní obnově vozového parku pro silniční, leteckou, vodní a železniční dopravu. Bude rovněž zásadní zajistit, aby strategie přispívala k posílení vedoucího postavení EU v průmyslu ve výrobě přepravního zboží a zařízení.

Toto vedoucí postavení v průmyslu bude nejprve záviset na schopnosti Evropy udržet v Evropě silné a inovativní průmyslové dodavatelské řetězce v dotčených odvětvích, jako je automobilový průmysl, letecký průmysl, stavba lodí a železniční doprava. Tato odvětví proto musí být jádrem evropských a vnitrostátních plánů obnovy.

Vedoucí postavení evropského průmyslu vyžaduje výrobu technologií potřebných k tomu, aby byl evropský dopravní systém klimaticky neutrální a digitální. I když je elektrifikace jednoznačně hlavní možností, pokud jde o dekarbonizaci silniční dopravy, nemusí to být nejrelevantnější volba pro těžší nebo dálkové druhy dopravy. Jak zdůraznila Evropská komise ve svém sdělení „Čistá planeta pro všechny“ z roku 2018, je třeba zvážit širokou škálu technologií a přístup EU musí být založen na technologické neutralitě. Při dekarbonizaci dopravního systému budou hrát roli baterie, vodík, moderní biopaliva, biometan, e-kapaliny. IndustriAll Europe podporuje zásadu „technologické neutrality“ a zdůrazňuje potřebu udržovat v kombinaci mobility všechny pohonné jednotky, které respektují normy CO2 a emise v souladu s cíli Zelené dohody.

Digitální transformace dopravy vyžaduje také průmyslovou strategii zahrnující zařízení, infrastruktury a data. Digitální a elektronický průmyslový ekosystém musí vést k rozvoji - v Evropě - technologií a infrastruktur, které jsou nezbytné pro digitální dopravu. Evropská průmyslová strategie v oblasti dopravy musí zajistit dodávky klíčových elektronických součástek, jako jsou polovodiče. EU musí rozvíjet své domácí dodavatelské řetězce pro klíčové elektronické součástky. Druhý IPCEI pro mikroelektroniku a ambiciózní cíle formulované pro „digitální dekádu“ jsou jistě prvním krokem správným směrem, ale by mělo být neprodleně zdůvodněno. To musí být klíčovým strategickým cílem politiky EU v oblasti průmyslu a právních předpisů EU v oblasti hospodářské soutěže. Evropským průmyslovým hráčům musí být umožněno a motivováno ke spolupráci při vývoji evropského elektronického ekosystému. Vzhledem k času potřebnému k rozvoji evropské výroby elektronických zařízení musí Evropa také využít svých obchodních dohod k diverzifikaci dodávek elektronických zařízení.

Evropská průmyslová strategie pro zboží a zařízení související s dopravou musí podporovat zásady oběhového hospodářství. Je zapotřebí úsilí v oblasti výzkumu a vývoje pro ekologický design a recyklaci, renovaci a opětovné použití. Důležité projekty společného evropského zájmu (s názvem IPCEI) by mohly toto úsilí adekvátně podpořit. Toto úsilí by mělo jít ruku v ruce s iniciativami školení v oblasti ekologického designu a recyklace zařízení, s aktivním zapojením sociálních partnerů a ve spolupráci s jakýmikoli vnitrostátními nebo regionálními systémy.

Zásady oběhového hospodářství je třeba uplatnit také ke zvýšení množství druhotných surovin dostupných pro průmysl a ke snížení závislosti na dovozu z EU. Nedávné studie však naznačují, že recyklované materiály budou v adekvátním tržním měřítku až za deset let, kdy životy elektrických automobilů skončí. Proto musíme být realističtí, že primární těžba je zásadní, přinejmenším ve 20. letech 20. století. V důsledku toho musí diverzifikace dodavatelských řetězců a strategie EU v oblasti zelené těžby zajistit bezpečnost dodávek klíčových surovin. Politika EU v oblasti surovin musí být přísně v souladu s cíli udržitelného rozvoje OSN a povinná náležitá péče musí zajistit, aby dodávky zdrojů plně respektovaly lidská práva, včetně práv pracovníků, v regionech dodávajících suroviny. K tomu je třeba využít obchodní politiku EU a dvoustranné obchodní dohody EU. IndustriAll Europe plně podporuje Evropskou alianci surovin a jako jeden z jejích aktivních členů bude aktivně prosazovat výše uvedené principy. Stejné zásady by měly platit pro dodavatelské řetězce komponentů.

Technologická neutralita neznamená dát průmyslu prázdný šek a nevylučuje přísnou kontrolu výkonu ani stanovení priorit z hlediska veřejného financování. Svou roli musí hrát rozvoj obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, ale musí být striktně v souladu s cíli udržitelného rozvoje OSN, aby nedocházelo k situaci, kdy by vedly ke zhoršení stávajících problémů, jako je odlesňování, ztráta biologické rozmanitosti. nebo zabírání půdy na globálním Jihu.

EU a její členské státy budou hrát aktivní roli při stimulaci obnovy flotily a vytváření vedoucích trhů pro klimatická neutrální dopravní zařízení. Je třeba přispět a harmonizovat prémie, daňové úlevy a šrotovací programy, aby motivovaly spotřebitele k pořízení vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Veřejnost zadávání veřejných zakázek na obnovu veřejného vozového parku by se rovněž mělo zaměřit na podporu výroby těchto vozidel, zatímco postupné zavádění emisních norem pro vozové parky společností by také dramaticky rozšířilo jejich trh. Další opatření, jako jsou přednostní pruhy, výjimky z mýtného nebo vyhrazená parkovací místa, kde je to možné, by také mohla lidi povzbudit k pořízení těchto vozidel.

Aby bylo zajištěno, že související evropské průmyslové hodnotové řetězce budou páteří transformace dopravy v EU, musí strategie EU v oblasti mobility jít ruku v ruce s posílením průmyslové základny EU. Máme know-how a kvalifikovanou pracovní sílu k výrobě vozidel, lodí, vlaků a letadel zítřka a také k výrobě technologií potřebných pro účinnější správu dopravního systému. To je také ten správný okamžik k prokázání, že „strategická autonomie“ je více než módní výstřelek EU.

**4. Zapojení odborových svazů z výrobního průmyslu pro spravedlivou transformaci v dopravě**

Dvojité digitální a klimatické přechody budou mít za následek velké změny v dopravě v celém hodnotovém řetězci. Inovace sníží emise z CO2 a dalších znečišťujících látek prostřednictvím zdokonalení stávajících technologií, zatímco zavádění nových technologií bude mít za následek hlubší změny. Tyto technologické změny nejsou pro pracovníky „neutrální“. Některé z nich povedou k masivnímu úbytku pracovních míst v konkrétních odvětvích nebo v části hodnotových řetězců. Technologie také ovlivňují požadované profily dovedností v mnoha odvětvích a jejich rychlé zavedení by mohlo způsobit výzvy pro některé kategorie pracovníků (osoby s nižší kvalifikací, starší pracovníci, prozatímní zaměstnanci).

Kromě technologické transformace odvětví dopravy prosazují politiky modální posun prostřednictvím daní, územního plánování a rozvoje infrastruktury. Tento přechod na jiný druh dopravy by měl vést k čistšímu dopravnímu systému, kde porostou méně znečišťující druhy dopravy, zatímco odvětví s obtížnější dekarbonizací se zmenší. Navzdory převládající nejistotě ohledně jejich tempa a velikosti tyto změny v mnoha ohledech přetvoří trh práce, přičemž v druhém případě dojde k propouštění a v druhém případě k vytvoření pracovních míst.

Změny, které nás čekají, jsou příliš hluboké a rychlé, než aby byly ponechány pouze na trhu. Do řízení přechodu v dopravě musí být zapojeny odbory ze všech dotčených odvětví. Jde také o vytvoření podmínek pro transformaci dopravy. Na národní nebo regionální úrovni umožňuje předvídání a sociální dialog identifikovat možné problémy v rané fázi (nedostatek dovedností, nedostatek infrastruktury). Na úrovni společnosti nebo na místě vyžaduje úspěšná transformace plánování, předvídání a atmosféru důvěry mezi zaměstnavateli a zaměstnanci. Dobré průmyslové vztahy napříč celým dopravním systémem, včetně příslušných výrobních odvětví, jsou nezbytnou podmínkou pro zvládnutí jeho rychlé transformace.

Bude třeba zvládnout přechod k ekologickému a digitálnímu dopravnímu systému. Na národní a regionální úrovni to vyžaduje jasnější mapování možných důsledků pro zaměstnanost a plány na jejich předvídání prostřednictvím průmyslové diverzifikace a vzdělávacích programů. Stávající fondy na evropské úrovni (Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond, Fond spravedlivého přechodu, Evropský fond pro přizpůsobení se globalizaci) musí být použity na podporu pracovníků a komunit zasažených transformací dopravního systému. Strategie udržitelné mobility musí také znamenat sociální udržitelnost pro pracovníky a Evropská komise musí zintenzivnit své úsilí o lepší podporu ochrany klesajících pracovních míst v odvětvích souvisejících s dopravou. Rovněž je třeba zabránit konkurenci mezi pracovníky z různých evropských zemí.

IndustriAll Europe uvítala Pakt pro dovednosti zahájený Evropskou komisí pro automobilový průmysl a letectví a aktivně se podílí na souvisejících iniciativách. Školení pracovníků, jak je rekvalifikovat nebo zdokonalit, je nesmírně důležité doprovázet pracovníky transformací průmyslového odvětví. Spravedlivý přechod, který pracovníci chtějí, je však mnohem širší a chtějí se vyjádřit při vytváření průmyslové strategie bohaté na pracovní místa, aby se vyrovnaly s digitálními a zelenými přechody.

**5. Za sociálně spravedlivou udržitelnou mobilitu**

Mobilita je také klíčovou podmínkou sociálního začlenění a musí zůstat cenově dostupná pro všechny. Sociálně spravedlivá a udržitelná mobilita vyžaduje další podporu dobré veřejné dopravy i bezpečných infrastruktur pro cyklisty. To jsou klíčové cíle pro zelenou dohodu a pro strategii obnovy. Stejně tak si iniciativy inteligentní mobility, jako je sdílení automobilů a sdílení vozidel, zaslouží větší pozornost ze strany veřejných orgánů.

Vzhledem k jeho významu v současných vzorcích mobility musí silniční doprava zůstat cenově dostupná. IndustriAll Europe není pro rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi (ETS- Emisní **obchodování** je nástroj motivující ke snižování emisí skleníkových plynů co nejefektivnějším způsobem. Subjekty, které mají možnost redukovat **emise** s nižšími náklady, mohou uspořené emisní povolenky nebo jiné emisní kredity prodat těm, u nichž by taková redukce byla nákladnější) na silniční dopravu, jak navrhuje Evropská komise. Stanovení cen uhlíku může poskytnout další pobídku pro silniční dopravu bez emisí uhlíku, ale EU ETS není nejlepším prostředkem k dosažení tohoto cíle. Zahrnutí silniční dopravy do ETS by mohlo mít distribuční důsledky škodlivé pro domácnosti s nízkými příjmy, zejména v nejchudších regionech Evropy. I samostatný systém ETS pro silniční dopravu by vyžadoval regionální diferenciaci, protože ceny uhlíku nemohou být stejné v celé EU vzhledem k různým kontextům a úrovni prosperity. Cenově dostupná mobilita je klíčovou podmínkou sociální soudržnosti. Pro společnost industriAll Europe nemůže zelená dohoda vést k rozdělení energie a mobility mezi společnost.

Všechny tyto důvody obhajují opuštění vnitrostátních orgánů, aby se ujaly vedení v oblasti stanovení cen uhlíku v silniční dopravě. Směrnice o zdanění energie může poskytnout základ pro minimální zdanění uhlíku v celé Evropě, jakož i pro nezbytnou koordinaci, aby se zabránilo postupům, které by poškodily dobře fungující vnitřní trh EU. Aby však bylo možné tyto změny přijmout, musí být zakořeněny ve spravedlivém daňovém systému, který účinně organizuje rozdělování bohatství mezi společnost. Zdanění dopravy navíc nemůže narušit všeobecný přístup k mobilitě a lidé žijící ve venkovských a odlehlých regionech nemohou být penalizováni zdaněním dopravy.

Doprava je také klíčovou podmínkou sociálního začlenění a dobrých životních podmínek v práci. Nedostatek veřejné dopravy je hlavní překážkou v přístupu na trh práce pro ty, kteří nemají přístup k individuální mobilitě. Stejně tak je mnoho pracovníků uvězněno ve velmi složitých vzorcích denní mobility kvůli atypické pracovní době a / nebo častým změnám zaměstnání (dočasní pracovníci). Dlouhá denní doba dojíždění vystavuje tyto pracovníky dalšímu stresu a narušuje jejich rovnováhu mezi pracovním a soukromým životem. Tato rizika jsou nerovnoměrně rozložena mezi příjmové kategorie a pohlaví. Nejistí pracovníci s nízkými mzdami, svobodné ženy s dětmi jsou často nejvíce vystaveny vyčerpávající každodenní mobilitě.

Přístup k individuální mobilitě rovněž ztělesňuje poválečný „sociální kompromis“ a sdílenou výhodu, která umožnila mnoha pracovníkům získat přístup ke standardům důstojného života. Nezbytná dekarbonizace dopravního systému nemůže být charakteristickým znakem společnosti založené na hlubokých nerovnostech a sociálním vyloučení. To platí zejména nyní, když jsme uprostřed nejhoršího hospodářského útlumu od druhé světové války, přičemž nejisté pracovníky, mládež a ženy patří mezi nejvíce vystavené sociálním důsledkům pandemie.

**6. Potřeba agendy spravedlivého obchodu**

Letectví a kosmonautika, stavba lodí, automobilový průmysl a železnice jsou všechna odvětví, ve kterých panuje tvrdá konkurence. Průmyslová odvětví EU soutěží na evropských a světových trzích se zahraničními společnostmi. Pokud má mnoho evropských společností vedoucí postavení na trhu a v oblasti technologií, musí také bojovat s praktikami, které narušují spravedlivou hospodářskou soutěž. Překážky v přístupu na zahraniční trhy (povinné převody technologií, uzavřené veřejné trhy, povinné společné podniky), zahraniční společnosti získávající dotace od své vlády, státní podniky jsou praktiky, které podkopávají konkurenceschopnost evropského průmyslu spojeného s dopravou. Tuto situaci musí řešit obchodní a investiční politika EU. Přesněji řečeno, dohoda o investicích mezi EU a Čínou, jakož i iniciativa oznámená v bílé knize o zahraničních dotacích, musí vést k mnohem rovnějšímu přístupu na trhy.

Stejně tak je potřeba „otevřené strategické autonomie“ zvláště viditelná ve výrobních odvětvích souvisejících s dopravou. Přerušení mnoha montážních linek pro automobily během první fáze pandemie bylo způsobeno opatřeními pro blokování v Číně a jejich důsledky pro určitou část dodavatelského řetězce. V poslední době zastavil nedostatek polovodičů výrobu na mnoha místech v Evropě. Obchodní politika EU musí pomoci tím, že usnadní diverzifikaci zdrojů dodávek. Musí být zpochybněna a revidována také politika pronásledování velkých společností vedoucí k oslabení evropských dodavatelů, jakož i strategie „nulového stavu zásob“.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Zpráva z online schůze automobilové odvětvové sítě ze dne 18. 5. 2020**

Jednání automobilové odvětvové sítě se zaobíralo Zelenou dohodou o snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030, kdy snížení emisí by to tohoto roku mělo činit 55 % oproti roku 1990. Zelená dohoda reaguje na Pařížskou dohodu, Pařížská dohoda (dále jen „Dohoda“) byla přijata smluvními stranami Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (Úmluva) v prosinci 2015. Pařížská dohoda z hlediska svého obsahuformuluje dlouhodobý cíl ochrany klimatu, jímž je přispět k udržení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2° C v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí a usilovat o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5° C apřináší významnou změnu, pokud jde o závazky snižování emisí skleníkových plynů. Dohoda totiž ukládá nejen rozvinutým, ale i rozvojovým státům povinnost stanovit si vnitrostátní redukční příspěvky k dosažení cíle Dohody.

Jednání bylo velmi technického rázu, kdy se podrobně probíralo, co je konkrétně potřeba učinit, aby došlo k snížení emisí skleníkových plynů. Mezi jednotlivé kroky ke snížení emisí skleníkových plynů patří následující opatření:

* V roce 2020 začínají platit přísnější limity pro emise u nově prodaných automobilů, které se v průměru mají dostat na 95 gramů na ujetý kilometr. To platí pro 95 procent nových vozů flotily výrobce,
* v roce 2021 pak tento limit bude platit pro 100 procent nových vozů. Komise dále hodlá navrhnout přísnější standardy emisí znečišťujících látek pro spalovací motory (tzv. normy EURO).

Průměrné emise CO2 z automobilové dopravy se zatím postupně zvyšují. U nových vozidel se emise daří razantně snižovat, celkový negativní vývoj emisí v dopravě ovlivňují rostoucí dopravní výkony, stárnoucí vozový park a doposud omezená motivace zákazníků pořizovat si nízkoemisní a bezemisní vozidla. Požadavek rychlého snižování emisí proto nutí výrobce automobilů, aby ještě více investovali například do elektromobility. Infrastruktura pro další rozvoj elektromobility ale zatím není dostatečná a EU do ní bude muset investovat nemalý objem finančních prostředků, aby mohlo dojít ke spravedlivému přechodu v automobilovém průmyslu.

Jednání se za OS zúčastnila Hrabě Tereza, specialista pro BOZP a organizační činnost.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Podrobná zpráva z konání III. Kongresu IndustriAll je stále zpracovávaná. Krátký report z proběhlé online konference naleznete zde:

III. Kongres IndustriAll měl podnázev Budování pro všechny.

Online jednání III. Kongresu IndustriAll začalo 1. 6. 2021 v 16:30 hod. úvodním slovem prezidenta IndustriAll Michaelem Vassiliadisem, který na úvod rozebral celou ústavu kongresu, která se skládala z těchto bodů:

a. vysvětlení hlasovacích postupů

b. potvrzení členů pověřovacího výboru

c. zpráva pověřovacího výboru

d. schválení trvalých příkazů

e. schválení předsednictva Kongresu (předseda, generální tajemník, náměstci generálních tajemníků)

f. schválení programu

g. schválení členů Výboru pro usnesení a návrhy

V rámci III. Kongresu IndustriAll došlo k volbě předsednictva již 26. 5. a 27. 5. 2021 prostřednictvím speciální aplikace zvané QuizzBox na jednotlivé funkce byli tyto nominace:

president: Michael Vassiliadis,

generální tajemník: Luc Triangle,

zástupce generálního tajemníka: Isabelle Barthès,

zástupce generálního tajemníka: Judith Kirton-Darling.

Náš odborový svaz skla, keramiky a porcelánu má přidělený jeden hlas. Za OS tak hlasoval pan předseda Mgr. Ondřej Fedoročko. Vzhledem k tomu, že na každé pozici byla nominována jedna osoba, hlasovalo se formou volby „ano“ pro souhlas, „ne“ pro nesouhlas, nebo „zdržení se“ hlasování.

Všichni výše nominující byli úspěšně zvoleni a první den III. Kondgresu IndustriAll tak došlo pouze k potvrzení jejich zvolení.

Druhý den začal III. Kondgresu IndustriAll v 9:30 hod. prezentací výsledků z výše uvedených voleb. Michael Vassiliadis obdržel z 6,228 707 odevzdaných hlasů 6,228 607 hlasů, tedy 99, 97 % hlasů, Luc Triangle obdržel z 6,278 138 odevzdaných hlasů 6,276 138, tedy 99,97 % hlasů, Isabelle Barthès obdržela z 6,279 408 odevzdaných hlasů 6,271 808 hlasů, tedy 99,88 % hlasů a Judith Kirton-Darling obdržela z 6,279 408 odevzdaných hlasů 6,276 940 hlasů, tedy 99,96 % hlasů.

Dalším bodem III. Kondgresu IndustriAll bylo představení strategického plánu IndustriAll na rok 2021-2023. Hlavním cílem tohoto plánu je samozřejmě soudržnost a společný postup odborů všech členských zemí v rámci oživení průmyslu, který v důsledku pandemie COVID-19 čelí hluboké krizi. Strategický plán se zaměřuje na pět hlavních priorit a to:

1. silný hlas pracovníků pro silné odbory v práci – sociální dialog, kolektivní vyjednávání,
2. silný hlas pracovníků při zajišťování dobrých pracovních míst v silném a udržitelném evropském průmyslu,
3. silný hlas pracovníků v oblasti bezpečnosti a zdraví při práci,
4. silný hlas pracovníků za spravedlivou mzdu – otázka evropské minimální mzdy,
5. silný hlas pracovníků potřebuje sociální a demokratickou Evropu postavenou na solidaritě mezi lidmi v krizi a zotavení. Evropské oživení musí přinést solidaritu mezi zeměmi a národy, jakož i obchod založený na všeobecných pravidlech, která chrání lidi a planetu.

Tento strategický plán byl schválen, žádný z účastníku nebyl proti.

Dále se III. Kondgresu IndustriAll zabýval tématem Zelené dohody pro Evropu, problematikou „home office“ způsobenou pandemií COVID-19 v souvislosti s bezpečností a zdraví při práci a Evropskou minimální mzdou.

Jednání se za OS zúčastnili Mgr. Fedoročko Ondřej, předseda OS, a Hrabě Tereza, specialista pro BOZP a organizační činnost.