



**ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ**  
**ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ Β:**  
**ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ**  
**ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

**ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ**  
**ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ**  
**ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

**ΜΕΛΕΤΗ**

**Σύνοψη**

Η παρούσα μελέτη παρέχει μια ανάλυση των κοινωνικών και των εργασιακών συνθηκών των επαγγελματιών οδηγών που απασχολούνται στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Εστιάζει στα θεμελιώδη κοινωνικά ζητήματα που εγείρονται στον εν λόγω κλάδο των μεταφορών, στα οποία συγκαταλέγονται ο χρόνος οδήγησης και ο χρόνος ανάπαυσης καθώς και πρακτικά θέματα που επηρεάζουν άμεσα την ποιότητα ζωής των οδηγών, όπως τα καθεστώτα απασχόλησης και τα επίπεδα εισοδήματος. Σε πρώτο στάδιο πραγματοποιείται μια συνολική ανάλυση του νομικού πλαισίου, συμπεριλαμβανομένης της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικά με την κοινωνική διάσταση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και, στη συνέχεια, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με ενδιαφερόμενα μέρη και οδηγούς.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2

2013

PE 495.855

EL

Το παρόν έγγραφο εκπονήθηκε κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

## **ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ**

*TRT Trasporti e Territorio Srl* – κ. Alessio Sitran, κ. Enrico Pastori

## **ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ**

Κ. Piero Soave  
Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Θεματικό Τμήμα Β: Διαρθρωτικές Πολιτικές και Πολιτική Συνοχής  
B-1047 Βρυξέλλες  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **ΒΟΗΘΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ**

Κυρία Nóra Rénész

## **ΓΛΩΣΣΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ**

Πρωτότυπο: EN.  
Μεταφράσεις: DE, FR.

## **ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΚΔΟΤΗ**

Για να επικοινωνήσετε με το Θεματικό Τμήμα ή να εγγραφείτε συνδρομητής στο μηνιαίο ενημερωτικό δελτίο του, στείλτε μήνυμα στο: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Το χειρόγραφο ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2013.  
© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2013.

Το παρόν έγγραφο είναι διαθέσιμο στο διαδίκτυο στην ακόλουθη διεύθυνση:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ**

Οι απόψεις που εκφράζονται στο παρόν έγγραφο αποτελούν αποκλειστική ευθύνη του συντάκτη και δεν εκφράζουν κατ' ανάγκην την επίσημη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η αναπαραγωγή και η μετάφραση για μη εμπορικούς σκοπούς επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι γίνεται μνεία της πηγής και ο εκδότης έχει ενημερωθεί και του έχει αποσταλεί αντίγραφο.

## ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι να τροφοδοτήσει με πληροφορίες την κοινοβουλευτική συζήτηση σχετικά με τις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες των επαγγελματιών οδηγών στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, παρέχοντας μια επισκόπηση της σχετικής νομοθεσίας της ΕΕ στον εν λόγω τομέα και μια σύνοψη των πορισμάτων που προέκυψαν από τις διαβουλεύσεις στις οποίες συμμετείχαν διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη (συνδικαλιστικές ενώσεις) και οδηγοί από ορισμένα κράτη μέλη.

Η μελέτη παρέχει μια εις βάθος ανάλυση για τα πλέον πιεστικά ζητήματα και τις τάσεις που επηρεάζουν τις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες των επαγγελματιών οδηγών. Στόχος της είναι ο εντοπισμός των παραγόντων που χρήζουν μεγαλύτερης προσοχής με στόχο τη χάραξη μιας αποτελεσματικής στρατηγικής για την επιβολή της νομοθεσίας, η οποία θα εξασφαλίζει μεγαλύτερο σεβασμό των κοινωνικών δικαιωμάτων των οδηγών και, συνακόλουθα, καλύτερες συνθήκες ζωής και εργασίας για τους παραπάνω. Σε αυτό το πλαίσιο, η παρούσα μελέτη προσφέρει στη συζήτηση μια επικαιροποιημένη βάση πραγματικών στοιχείων και παρουσιάζει τα συμπεράσματα και τις συστάσεις που διατύπωσαν οι συντάκτες στο πλαίσιο της προηγούμενης μελέτης που εκπονήθηκε για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα των επαγγελματικών οδικών μεταφορών<sup>1</sup>.

### **Η νομοθεσία της ΕΕ που έχει αντίκτυπο στις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες των οδηγών**

Η μελέτη σκιαγραφεί το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο της ΕΕ που διέπει τις κοινωνικές πτυχές (χρόνος εργασίας, οδήγησης και ανάπαυσης) και την πρόσβαση στην αγορά στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (δέσμη μέτρων για τις οδικές μεταφορές), εξετάζοντας τη λογική που υπαγόρευσε τις εξελίξεις που έχουν σημειωθεί στη νομοθεσία σε ευρωπαϊκό επίπεδο στους δύο αυτούς τομείς.

Δεδομένου του διεθνούς και του κινητού χαρακτήρα των δραστηριοτήτων οδικών εμπορευματικών μεταφορών, στο πλαίσιο της μελέτης διερευνήθηκαν και άλλες νομοθεσίες της ΕΕ, οι οποίες, παρότι δεν προορίζονταν εξ αρχής συγκεκριμένα για τον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, έχουν εξαιρετικά σημαντικό αντίκτυπο στις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες στον εν λόγω κλάδο.

### **Αξιολόγηση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών των οδηγών**

Το βασικό μέρος της μελέτης αφορά αποκλειστικά την αξιολόγηση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών των οδηγών. Η ανάλυση βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στα πορίσματα της διαδικασίας διαβούλευσης στην οποία συμμετείχαν ενδιαφερόμενα μέρη (εθνικές συνδικαλιστικές ενώσεις και δύο ευρωπαϊκές ενώσεις) και οδηγοί. Από τις εν λόγω διαβουλεύσεις προέκυψαν τόσο ποιοτικές όσο και ποσοτικές πληροφορίες σχετικά με τα ζητήματα που επηρεάζουν με τον πλέον άμεσο τρόπο το εργασιακό περιβάλλον και τις συνθήκες διαβίωσης των επαγγελματιών οδηγών.

Από τη δεκαετία του 1990 που ξεκίνησε η διαδικασία απελευθέρωσης, έχουν συντελεστεί ριζικές αλλαγές στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Το ολοένα και μεγαλύτερο άνοιγμα της ευρωπαϊκής αγοράς αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα που

<sup>1</sup> Παρατίθεται κατωτέρω, βλέπε σημείωση 8.

συνέβαλε στην αναδιαμόρφωση όχι μόνο του τρόπου οργάνωσης και δόμησης του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών αλλά της φύσης και του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι αλλαγές αυτές έγιναν ακόμα πιο έντονες μετά την προσχώρηση στην ΕΕ 12 νέων κρατών μελών σε δύο στάδια, το 2004 και το 2007.

Ωστόσο, σύμφωνα με τη μελέτη, η διαδικασία απελευθέρωσης δεν συνοδεύτηκε παράλληλα από μια διαδικασία κοινωνικής εναρμόνισης στον τομέα των συνθηκών εργασίας και απασχόλησης. Αντιθέτως, ο εν λόγω τομέας βιώνει μια γενική και βαθιά κάμψη τόσο για τους εγκατεστημένους οδηγούς όσο και για τους μη εγκατεστημένους οδηγούς<sup>2</sup>.

Μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ εξακολουθούν να υφίστανται έντονες διαφορές στις δομές της αγοράς όσον αφορά τις εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες καθώς και όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των μηχανισμών επιβολής. Οι αποκλίσεις αυτές δημιουργούν κενά που μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα την ενθάρρυνση των εταιρειών μεταφορών να υιοθετήσουν πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού και κοινωνικού ντάμπινγκ (όπως η δημιουργία εικονικών εταιρειών, η απασχόληση οδηγών που δηλώνουν ψευδώς ότι είναι αυτοαπασχολούμενοι, τα καθεστώτα απασχόλησης βάσει επιδόσεων) αντί να παρέχουν ευκαιρίες για κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη.

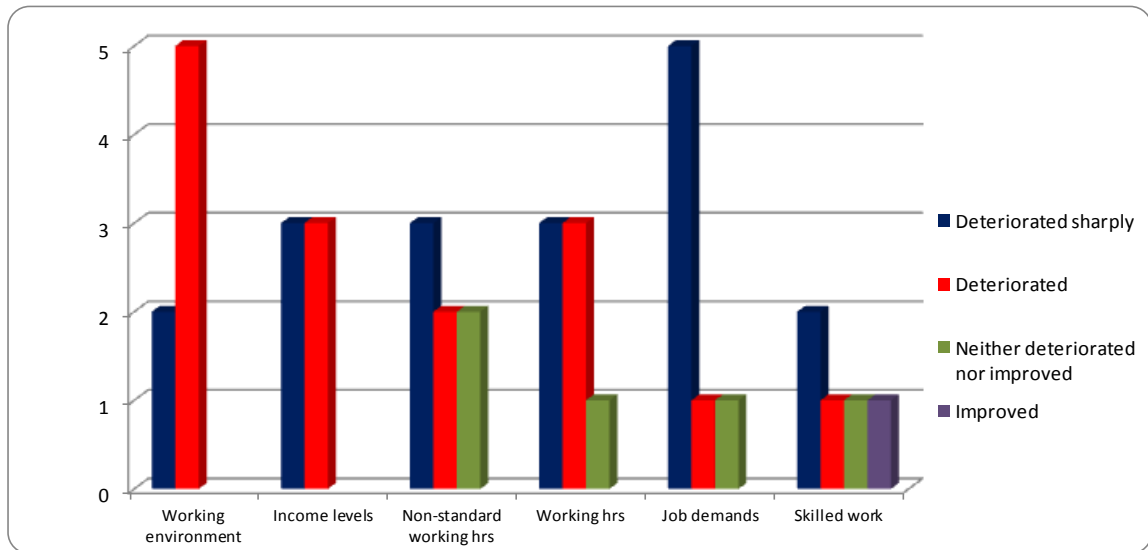
Οι εν λόγω αθέμιτες πρακτικές αποτελούν ένδειξη μιας γενικότερης υποβάθμισης των προτύπων που ισχύουν για το επάγγελμα του οδηγού, π.χ. της επιδείνωσης των συνθηκών εργασίας και της οπισθοδρόμησης όσον αφορά τα εισοδηματικά επίπεδα, την ισορροπία μεταξύ προσωπικής και επαγγελματικής ζωής, τις απαιτήσεις του επαγγέλματος και το βιοτικό επίπεδο. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί ότι οι προαναφερθείσες αθέμιτες και καταχρηστικές πρακτικές συμβάλλουν επίσης σε πολύ μεγάλο βαθμό στη δημιουργία αυξημένης επισφάλειας όσον αφορά τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των οδηγών, όπως αποκαλύπτουν τα πορίσματα των διαβουλεύσεων και τα παραδείγματα που αναφέρονται στην παρούσα μελέτη για ορισμένα κράτη μέλη.

Τα εν λόγω πορίσματα επιβεβαιώνονται από στοιχεία που παρασχέθηκαν τόσο από τα ενδιαφερόμενα μέρη όσο και από τους οδηγούς. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που συλλέχθηκαν, κατά την άποψη των ενδιαφερόμενων μερών, το **εργασιακό περιβάλλον** (συμπεριλαμβανομένου ενός υψηλότερου επιπέδου διακρίσεων μεταξύ των οδηγών της ΕΕ των 15 και αυτών της ΕΕ των 12), **οι απαιτήσεις του επαγγέλματος** (ήτοι ο μεγαλύτερος βαθμός ευελιξίας όσον αφορά τα καθήκοντα καθώς και η αύξηση των καθηκόντων πέραν της οδήγησης) και **τα επίπεδα εισοδήματος** (ήτοι η συνεχής μείωση των μισθών των οδηγών) αποτελούν τις κοινωνικές πτυχές στις οποίες έχει σημειωθεί η μεγαλύτερη επιδείνωση κατά την τελευταία πενταετία στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

---

<sup>2</sup> Οι μη εγκατεστημένοι οδηγοί είναι οι οδηγοί που πραγματοποιούν μεταφορές από χώρα διαφορετική από τη δική τους.

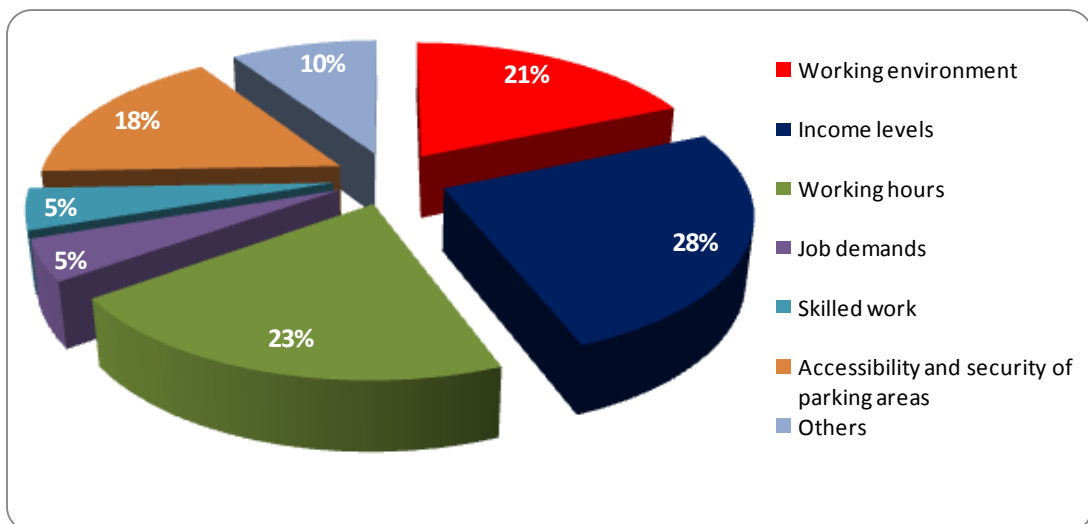
**Σχήμα 1: Τομείς που έχουν επιδεινωθεί περισσότερο κατά την τελευταία πενταετία**



Πηγή : Συγκέντρωση στοιχείων από τους συντάκτες.

Οι αντιλήψεις και οι απόψεις των οδηγών συμπίπτουν με αυτές των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς οι οδηγοί δίδουν ιδιαίτερη έμφαση στη μείωση των μισθολογικών επιπέδων και έπειτα στην αύξηση των ωρών εργασίας, στην επιδείνωση του εργασιακού περιβάλλοντος και στην έλλειψη πρόσβασης και ασφάλειας σε χώρους στάθμευσης. Οι οδηγοί από την ΕΕ των 15 έχουν επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από αυτήν την καθοδική τάση κυρίως λόγω του ότι, όπως ισχυρίζονται, οι εταιρείες μεταφορών καταφεύγουν στην πρόσληψη φθηνότερου προσωπικού από την Ανατολική Ευρώπη.

**Σχήμα 2: Η εκτίμηση των οδηγών για τους τομείς που έχουν επιδεινωθεί περισσότερο κατά την τελευταία πενταετία**



Πηγή : Συγκέντρωση στοιχείων από τους συντάκτες.

Σύμφωνα με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδιαιτέρως προβληματικό τομέα αποτελεί η επιβολή της νομοθεσίας, όπου θα ήταν επιθυμητή η παρέμβαση της ΕΕ με στόχο τη θέσπιση περισσότερο αποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου στα κράτη μέλη για τις εταιρείες μεταφορών που καταφεύγουν σε παράνομες ή αθέμιτες πρακτικές απασχόλησης. Απαιτείται μεγαλύτερη

εναρμόνιση των πρακτικών επιβολής, των κυρώσεων και των ποινών στα κράτη μέλη της ΕΕ στον εν λόγω τομέα ώστε να υπερκεραστούν οι αποκλίσεις στα πρότυπα επιβολής που υπάρχουν βάσει του ισχύοντος πλαισίου και να παύσει η επιβολή να αποτελεί θέμα διαφορετικής προτεραιότητας στις χώρες της ΕΕ.

**Πίνακας 1: Πρόσθετα ζητήματα καίριας σημασίας που επεσήμαναν τα ενδιαφερόμενα μέρη όσον αφορά τις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών<sup>3</sup>**

Ζήτημα	Βαθμός σημασίας
Παράνομα/αθέμιτα καθεστώτα απασχόλησης που προκαλούν κοινωνικό ντάμπινγκ (συμπεριλαμβανομένων των εικονικών εταιρειών)	*****
Ανεπαρκής επιβολή και έλλειψη ελέγχων	*****
Η κοινωνική εναρμόνιση στα κράτη μέλη της ΕΕ των 27 δεν έχει επιτευχθεί ακόμα	****
Παράνομες ενδομεταφορές	****
Ποιότητα ανάπαυσης και σχετικών εγκαταστάσεων	***
Χρόνος οδήγησης και περίοδοι ανάπαυσης	**

**Πηγή :** Συγκέντρωση στοιχείων από τους συντάκτες βάσει των πορισμάτων των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

**Κυριότερα συμπεράσματα**

Βάσει των προαναφερθέντων, ένα από τα βασικά συμπεράσματα της παρούσας μελέτης είναι ότι η κατεύθυνση στην οποία κινείται ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών από τη δεκαετία του 1990 που ξεκίνησε η διαδικασία της απελευθέρωσης δεν έχει επιφέρει σύγκλιση μεταξύ του αυξημένου ανταγωνισμού και μιας παράλληλης διαδικασίας κοινωνικής εναρμόνισης στα κράτη μέλη της ΕΕ όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και απασχόλησης των εργαζομένων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Οι διαφορές που υπάρχουν στις δομές της αγοράς όσον αφορά τις εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες μεταξύ των χωρών της ΕΕ παραμένουν πολύ μεγάλες και, ιδίως όταν οι μηχανισμοί επιβολής είναι ανεπαρκείς ή αναποτελεσματικοί, το γεγονός αυτό μπορεί να οδηγήσει σε υιοθέτηση πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού και κοινωνικού ντάμπινγκ από τις εταιρείες μεταφορών. Το γεγονός αυτό συμβάλλει αρνητικά στην κάμψη που παρουσιάζει σήμερα ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η επιβολή της νομοθεσίας εξακολουθεί να αποτελεί καίριας σημασίας μέτρο μέσω του οποίου είναι δυνατή η επίτευξη εναρμονισμένων συνθηκών εργασίας, καθώς και η κοινή κατανόηση και εφαρμογή των σχετικών κανόνων σε συνδυασμό με έναν περισσότερο ομοιόμορφο ορισμό των παραβιάσεων και των αντίστοιχων ποινών.

**Σύνοψη των συστάσεων**

<sup>3</sup> Οι τιμές για τον «βαθμό σημασίας» έχουν προσδιοριστεί ποιοτικά από τους συντάκτες της μελέτης με βάση τον βαθμό σημασίας για νομοθετική παρέμβαση. Οι εν λόγω τιμές δεν αντικατοπτρίζουν τη σημασία που αποδίδεται σε κάθε ζήτημα αλλά τον βαθμό προτεραιότητας για ανάληψη μελλοντικής δράσης. Δεδομένου ότι η ισχύουσα νομοθεσία σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης κατά κανόνα τηρείται και επιβάλλεται ως έναν βαθμό, η ανάγκη περαιτέρω παρέμβασης στους εν λόγω τομείς είναι λιγότερο επιτακτική σε σύγκριση με τους τομείς που επεσήμαναν οι οδηγοί και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Από τα πορίσματα της παρούσας μελέτης προκύπτει μια σειρά από συστάσεις, οι οποίες μπορεί να παράσχουν ορισμένες κατευθυντήριες γραμμές για συγκεκριμένους τομείς που επιδέχονται περαιτέρω βελτιώσεις όσον αφορά τις κοινωνικές και τις εργασιακές συνθήκες των επαγγελματιών οδηγών. Ως εκ τούτου, οι συντάκτες προτείνουν να υπάρξει εστίαση στα ακόλουθα ζητήματα:

- **Ενίσχυση των μηχανισμών επιβολής στα κράτη μέλη.** Για την επίτευξη του εν λόγω στόχου απαιτείται η αύξηση των υφιστάμενων μηχανισμών ελέγχου και επιβολής και η ενίσχυση της αποτελεσματικότητάς τους και, ενδεχομένως, η θέσπιση μιας ad hoc οδηγίας επιβολής για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και 1072/2009. Επιπλέον, τα μέτρα επιβολής μπορούν να εστιάσουν στην εργατική και στην κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 593/2008 (κανονισμός Ρώμη Ι), για παράδειγμα μέσω της διενέργειας κοινών ελέγχων από τις αρχές επιβολής της νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές και της εργασιακής νομοθεσίας.
- **Εισαγωγή εκτιμήσεων αντικτύπου όσον αφορά την επιβολή της νομοθεσίας.** Οι εκτιμήσεις αυτές θα μπορούσαν να θεσπιστούν με στόχο την ενίσχυση της πτυχής της επιβολής της νομοθεσίας της ΕΕ και παράλληλα την ενθάρρυνση των κρατών μελών να αναλάβουν τις ευθύνες τους στον εν λόγω τομέα. Οι εν λόγω εκτιμήσεις θα πρέπει να συνοδεύουν κάθε νομοθετική πρόταση ώστε να αξιολογείται και να εκτιμάται ο αντίκτυπος που θα έχουν τα εφαρμοζόμενα μέτρα στη δυνατότητα επιβολής της πρότασης μετά την έναρξη ισχύος της νομοθεσίας της ΕΕ.
- **Θέσπιση μηχανισμών υποβολής εκθέσεων για την εφαρμογή της οδηγίας 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων** Η αποτελεσματικότητα της επιβολής μπορεί να βελτιωθεί εάν στηρίζεται σε στοιχεία και πληροφορίες που επικαιροποιούνται διαρκώς και αφορούν την κατάσταση όσον αφορά την εφαρμογή των διαφόρων κανόνων. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να ισχύσει για την οδηγία 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων, εισάγοντας στον κανονισμό (ΕΚ) 1072/2009 μια διάταξη για τη θέσπιση μηχανισμού υποβολής εκθέσεων που θα υποχρεώνει τα κράτη μέλη να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 96/71/ΕΚ και την οδηγία που πρόκειται να θεσπιστεί για την επιβολή της οδηγίας σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων<sup>4</sup>, η οποία συζητείται επί του παρόντος σε πρώτη ανάγνωση στο ΕΚ.
- **Ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και μεταξύ των διαφόρων αρχών του ίδιου κράτους μέλους.** Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω της διευκόλυνσης της ανταλλαγής πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών, της προώθησης της κατάρτισης των αρμοδίων επιβολής και της στήριξης συντονισμένων προγραμμάτων κατάρτισης. Επιπλέον, μπορεί να περιλαμβάνει την επέκταση των αρμοδιοτήτων του φορέα ενδοκοινοτικού συνδέσμου που θεσπίζεται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ.
- **Επέκταση της εφαρμογής των κανόνων για τις ενδομεταφορές στην οδηγία 96/71/106.** Για την επίτευξη του εν λόγω στόχου ενδέχεται να απαιτείται η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 με στόχο την κατάργηση των εξαιρέσεων και τη διευκόλυνση της επιβολής των κανόνων για τις ενδομεταφορές.
- **Δημιουργία ενός ευρωπαϊκού μητρώου των εταιρειών μεταφορών.** Το εν λόγω μητρώο θα περιλαμβάνει μια μαύρη λίστα με τις εταιρείες που έχει διαπιστωθεί ότι υιοθετούν παράνομες ή αθέμιτες πρακτικές. Το μητρώο αυτό θα μπορούσε να

<sup>4</sup> ΕΚ, Επιτροπή EMPL, έκθεση (2012/0061(COD)) (εισηγήτρια Danuta Jazlowiecka, βουλευτής του ΕΚ).

ενσωματωθεί στο σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας που πρέπει να θεσπίσουν τα κράτη μέλη όσον αφορά τις επιχειρήσεις που παραβιάζουν τους κανόνες της ΕΕ σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης.

Εκτός από τις προαναφερθείσες προτάσεις, διατυπώνονται και άλλες συστάσεις οι οποίες αποσκοπούν στη συνέχιση των εργασιών παρακολούθησης και συγκριτικής αξιολόγησης της ποιότητας των χώρων στάθμευσης (συμπεριλαμβανομένων των εξαμηνιαίων ερευνών σχετικά με τις απόψεις των επαγγελματιών οδηγών και τις αντιλήψεις τους όσον αφορά το επάγγελμά τους και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσής τους) και στη διοργάνωση εκστρατειών ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης με στόχο την ενημέρωση των οδηγών για τους χώρους στάθμευσης που είναι εύκολα προσβάσιμοι, ποιοτικοί και ασφαλείς. Οι εν λόγω εκστρατείες θα πρέπει επίσης να στοχεύουν στην αντιμετώπιση της χρόνιας ανισότητας όσον αφορά την εκπροσώπηση των δύο φύλων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.