



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 6.6.2014
COM(2014) 337 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**o uplatňování odchylky stanovené v čl. 8 odst. 6a nařízení Evropského parlamentu
a Rady (ES) č. 561/2006 (pravidlo dvanácti dnů)**

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o uplatňování odchylky stanovené v čl. 8 odst. 6a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 (pravidlo dvanácti dnů)

1. Úvod

Evropská unie (EU) vytvořila rámec sociálních pravidel pro nákladní a osobní silniční dopravu, aby předcházela narušování hospodářské soutěže, zlepšila bezpečnost silničního provozu a zajistila přiměřenou ochranu zdraví a bezpečnosti mobilních pracovníků v silniční dopravě. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 („nařízení (ES) č. 561/2006“)¹ stanoví společný soubor minimálních požadavků EU týkajících se mimo jiné dob řízení, přestávek v řízení a dob odpočinku. Tato pravidla se vztahují na všechny profesionální řidiče, zaměstnané nebo samostatně výdělečně činné, kteří zajišťují přepravu cestujících nebo zboží, na niž se vztahují zvláštní výjimky a vnitrostátní odchylky.

Nařízení (ES) č. 561/2006 v článku 8 obecně stanoví, že řidič by měl začít týdenní dobu odpočinku nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (přepracované znění)² však od uvedeného ustanovení o týdenní době odpočinku zavedlo odchylku. Nový čl. 8 odst. 6a umožňuje řidičům vykonávajícím jednorázovou mezinárodní příležitostnou osobní přepravu odložit týdenní dobu odpočinku až o dvanáct po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků (dále jen „pravidlo dvanácti dnů“) následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že jsou splněny určité podmínky.

S cílem odstranit jisté obavy v době, kdy se ustanovení čl. 8 odst. 6a nařízení (ES) č. 561/2006 přijímalo, tento článek stanoví, že Komise by měla bedlivě sledovat uplatňování této odchylky a vypracovat zprávu hodnotící důsledky této odchylky s ohledem na bezpečnost na silnicích, jakož i sociální aspekty a že by podle potřeby měla navrhnout odpovídající změny tohoto nařízení. Tato zpráva se tímto povinným sledováním zabývá a přehledným způsobem popisuje uplatňování odchylky od pravidla dvanácti dnů v členských státech a jeho pociťovaný dopad z hlediska hlavních cílů tohoto nařízení.

¹ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

² Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88.

2. SOUVISLOSTI

Pravidlo dvanácti dnů bylo poprvé zavedeno nařízením Rady (EHS) č. 3820/85 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě³. V čl. 6 odst. 1 uvedeného nařízení je stanoveno, že:

„(...)

Po nejvýše šesti denních dobách řízení musí mít řidič týdenní odpočinek, jak je stanoven v čl. 8 odst. 3.

Týdenní doba odpočinku smí být přesunuta na konec šestého dne, jestliže celková doba řízení po dobu šesti dnů nepřesahuje maximum odpovídající šesti denním dobám řízení.

V případě mezinárodní přepravy cestujících jinou než linkovou dopravou se slova „šesti“ a „šestého“ v druhém a třetím pododstavci nahrazují slovy „dvanácti“ a „dvanáctého“.

Členské státy mohou rozšířit působnost předchozího pododstavce i na jinou než linkovou vnitrostátní přepravu cestujících na svém území.“

Toto nařízení bylo zrušeno nařízením (ES) č. 561/2006, do něhož toto ustanovení zahrnuto nebylo. Pravidlo dvanácti dnů tedy přestalo platit 11. dubna 2007, kdy nařízení (ES) č. 561/2006 vstoupilo v platnost. Tato změna odstartovala rozsáhlé diskuse mezi různými zúčastněnými stranami. Evropské odvětví autokarového cestovního ruchu ji vnímalo negativně a systematicky usilovalo o dohodu sociálních partnerů v tom smyslu, aby pravidlo dvanácti dnů bylo obnoveno. Hlavní výzvou bylo rozptýlit obavy tohoto odvětví ohledně účinné a nákladově efektivní organizace autokarových zájezdů a současně neohrozit bezpečnost silničního provozu a dobré pracovní podmínky řidičů.

Podrobná prezentace uvedeného problému a příslušné argumenty se objevily ve dvou studiích, které pocházejí z této doby. Ve studii „*The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the “12 Days Exception” for Buses*“ („Nové nařízení o době jízdy a odpočinku: dopad zrušení výjimky z „pravidla dvanácti dnů“ pro autobusy“)⁴, kterou nechal vypracovat Evropský parlament, byly posouzeny dopady zrušení pravidla dvanácti dnů v mezinárodní přepravě cestujících po silnici, zejména jeho hospodářské, sociální a bezpečnostní účinky. V krátkosti, ve studii se tvrdí, že zrušení pravidla dvanácti dnů by mělo velmi negativní hospodářské dopady bez výrazně pozitivního bezpečnostního nebo sociálního přínosu. Ze zkoumaných možností politiky bylo doporučeno znovuzavedení odchylky spolu s určitými doprovodnými opatřeními týkajícími se bezpečnosti zájezdů a pracovních podmínek řidičů. Navrhovaná doprovodná opatření zahrnovala mimo jiné účinné prosazování digitálních tachografů, prosazování rotace řidičů ve firmách provozujících mezinárodní zájezdy s cílem omezit nadměrnou pracovní zátěž, prosazování směrnice

³ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 1.

⁴ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/405378/IPOL-TRAN_ET\(2008\)405378_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2008/405378/IPOL-TRAN_ET(2008)405378_EN.pdf)

2003/59/ES o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu⁵ a částečné znovuzavedení pravidla dvanácti dnů pro dopravní podniky, které splňují specifické kvalitativní parametry, avšak pouze u vozidel vybavených digitálním tachografem. V návaznosti na tuto studii Evropský parlament odhlasoval „zprávu z vlastního podnětu“, aby odchylku od pravidla dvanácti dnů obnovil.

Kritický přezkum výše uvedené studie byl proveden ve studii „*Study of passenger transport by coach*“ („Studie o osobní dopravě autokarem“)⁶, již následně zadala Evropská komise. Z přezkumu vyplynulo, že původní studie Evropského parlamentu pravděpodobně výrazně přecenila hospodářský dopad zrušení pravidla dvanácti dnů a zřejmě rovněž podcenila dopad sociální. Přezkum dospěl k závěru, že sociální a environmentální dopady zrušení pravidla dvanácti dnů jsou malé, přičemž zároveň vyslovil určité pochybnosti, zda by čistý účinek těchto dopadů byl spíše pozitivní nebo negativní. Obě studie se shodly na tom, že ačkoli je obtížné kvantifikovat dopad na bezpečnost silničního provozu, je poměrně malý, neboť autokary jsou již relativně bezpečným druhem dopravy.

Výsledkem všech diskusí bylo znovuzavedení pravidla dvanácti dnů spolu s některými dalšími požadavky. Článek 29 nařízení (ES) č. 1073/2009 stanoví:

„V článku 8 nařízení (ES) č. 561/2006 se vkládá nový odstavec, který zní:

„6a. Odchylně od odstavce 6 může řidič vykonávající jednorázovou mezinárodní příležitostnou osobní přepravu definovanou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí řádné týdenní době odpočinku za předpokladu, že

a) doprava trvá nepřetržitě nejméně 24 hodin v členském státě nebo třetí zemi, na kterou se vztahuje toto nařízení a která není zemí, kde byla doprava zahájena;

b) po uplatnění odchylky řidič nastoupí na

i) buď dvě běžné týdenní doby odpočinku, nebo

ii) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v celkové délce 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po ukončení doby, v níž je uplatňována odchylka;

c) vozidlo bude po 1. lednu 2014 vybaveno záznamovým zařízením splňujícím požadavky přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 a

⁵ Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2009_06_passenger_transport_by_coach.pdf

d) v případě, že řízení probíhá mezi 22:00 a 6:00, musí s platností od 1. ledna 2014 být ve voze dva řidiči nebo je doba řízení uvedená v článku 7 zkrácena na tři hodiny.

Komise bedlivě sleduje uplatňování této odchylky s cílem zajistit, aby byla za velmi přísných podmínek zachována bezpečnost na silnicích, a to zejména prostřednictvím kontroly toho, zda celková kumulovaná doba řízení v průběhu časového úseku, na nějž se vztahuje tato odchylka, není nepřiměřená. Komise do 4. prosince 2012 vypracuje zprávu hodnotící důsledky této odchylky s ohledem na bezpečnost na silnicích, jakož i sociální aspekty. Komise podle potřeby navrhne odpovídající změny tohoto nařízení.“

Pravidlo dvanácti dnů začalo ve své stávající podobě platit 4. června 2010. Od té doby proběhlo několik diskusí o požadavcích nutných pro to, aby toto ustanovení bylo možné uplatňovat, zejména pak o požadavku, aby řidič vykonával mezinárodní dopravu. Během nedávné revize nařízení (EHS) č. 3821/85⁷ Evropský parlament navrhl, aby se pravidlo uplatňovalo i na zájezdy v rámci domácího cestovního ruchu, přičemž argumentoval tím, že dopad na bezpečnost silničního provozu nezávisí na tom, zda je provozována v mezinárodním měřítku. Během legislativního procesu členské státy nepovažovaly za vhodné tuto změnu zavést, takže ustanovení čl. 8 odst. 6a zůstalo beze změny.

V téže souvislosti Island během jednání o svém přistoupení požádal o odchylku od tohoto ustanovení, aby mohl pravidlo uplatňovat i na vnitrostátní dopravu. Mezi argumenty uváděnými na podporu této žádosti byla zeměpisná poloha země, nacházející se daleko od evropské pevniny, mimořádně řídké osídlení a význam cestovního ruchu pro islandské hospodářství. Komise během jednání tuto žádost zamítla s tím, že se uvedená odchylka nevztahuje na ostatní členské státy a že navzdory zeměpisným zvláštnostem lze vnitrostátní dopravu na Islandu organizovat tak, aby obecné ustanovení o přestávkách po šesti 24hodinových časových úsecích jízdy bylo dodrženo. Cestovní ruch na Islandu navíc není tímto ustanovením ovlivněn, protože je pouze okrajově vystaven mezinárodní hospodářské soutěži.

3. SBĚR ÚDAJŮ

Aby Komise shromáždila informace nezbytné pro vypracování této zprávy, požádala v červenci 2012 členské státy o zodpovězení několika otázek. Stejný dotazník byl zaslán také sociálním partnerům EU v oblasti silniční dopravy, konkrétně Mezinárodní unii silniční dopravy (IRU), představující organizaci zaměstnavatelů, a Evropské federaci pracovníků v dopravě (ETF), zastupující zaměstnance v tomto odvětví.

Dotazník zahrnoval řadu témat, aby bylo možné posoudit možné dopady odchylky v oblastech uvedených v nařízení (ES) č. 561/2006. Každá otázka byla formulována tak, aby na ni bylo možné podat kvantifikovatelnou nebo popisnou odpověď, a členské státy a sociální partneři si způsob své odpovědi mohli vybrat.

⁷ Zrušené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014, Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1.

První dvě otázky měly posoudit, zda členské státy sledují používání odchylny buď na základě statistických údajů, nebo pomocí jiných zdrojů. Třetí otázka byla věnována bezpečnosti silničního provozu a dopadům, které na ni odchylna má. Otázka č. 4 se týkala problému, jak podpořit cestovní ruch a používání dopravních prostředků šetrných k životnímu prostředí, a otázka č. 5 se soustředila na to, jaký dopad má odchylna na spravedlivou hospodářskou soutěž v odvětví silniční dopravy. Zadáním šesté otázky bylo posoudit dobré pracovní podmínky řidičů. V posledních dvou otázkách byli členské státy a sociální partneři vyzváni, aby se vyjádřili k tomu, jak dotčené ustanovení obecně vnímají, a případně uvedli další připomínky či návrhy.

Do konce roku 2013 Komise obdržela odpovědi od 23 členských států a výše uvedených organizací zaměstnavatelů a zaměstnanců. Navzdory upomínkám nebyly po tomto datu obdrženy již žádné další informace. Souhrnný přehled získaných odpovědí je podán v příloze II této zprávy. Je třeba poznamenat, že Rumunsko zaslalo odpovědi jak od úřadu pro silniční dopravu (ARR), tak od státního inspektorátu pro kontrolu silniční dopravy (ISCTR); odpovědnost za kontrolu pravidla totiž od data jeho použití nesou nebo nesly obě instituce (ARR do 4. prosince 2011 a ISCTR po tomto datu).

4. ANALÝZA ÚDAJŮ

Z 23 členských států, které na dotazník odpověděly, jich osm neposkytlo číselné údaje k otázkám č. 2–7 z důvodu nedostatku informací umožňujících vypracování kvantifikovatelné odpovědi. Omezené množství obdržených kvantifikovatelných údajů (15 případů) neumožňuje provést hloubkovou statistickou analýzu. Z poskytnutých odpovědí a současně z popisných částí dotazníku lze však vyvodit různé závěry. Níže podaná analýza odráží strukturu dotazníku a je věnována bodům, jimž jsou jednotlivé otázky věnovány.

4.1. Dostupnost údajů – četnost využívání odchylny

Ani jeden z členských států, které na dotazník odpověděly, nemá k dispozici statistické údaje o uplatňování pravidla dvanácti dnů ani o dodržování maximální doby řízení v období, na které se odchylna vztahuje. Platné právní předpisy tuto povinnost členským státům sice neukládají, avšak nedostatečné sledování ze strany příslušných vnitrostátních orgánů jim neumožňuje získat o stávající situaci v dotyčné oblasti ucelený přehled. Přestože povinnost systematicky sledovat využívání odchylny stanovena není, některé členské státy poskytly odpovídající číselné údaje, z nichž vyplývá, že ve většině případů se odchylna příliš nevyužívá. V pěti členských státech (Estonsku, Litvě, Lotyšsku, Lucembursku a Švédsku) se četnost využívání pohybuje uprostřed udané škály (3 na stupnici od 0 do 5), zatímco ve všech ostatních případech nahlášené údaje ukazují na méně intenzivní využívání uvedeného ustanovení. Jedním z důvodů omezeného využívání tohoto pravidla je restriktivní povaha ustanovení (jednorázová mezinárodní jízda a následně prodloužená doba odpočinku) a nedostatečná znalost ustanovení ze strany provozovatelů a řidičů.

4.2. Dopad na bezpečnost silničního provozu

Většina členských států, které na tuto otázku poskytly kvantifikovatelnou odpověď, uvedla, že toto ustanovení nemá negativní dopad na bezpečnost silničního provozu. Dva členské státy

(Belgie a Litva) sice odpověděly, že tento dopad považují za velmi negativní (4 na stupnici od 0 do 5), své tvrzení však neopíraly o statistiky nehod, nýbrž o předpoklad, že nepřetržité řízení po dobu dvanácti dnů může mít přímý vliv na únavu řidiče, a tudíž i na bezpečnost silničního provozu. Stejný přístup byl zaznamenán i v odpovědi federace ETF, jež byla v souvislosti s údajnou únavou řidiče přesvědčena o ještě výraznějším negativním dopadu. Zbytek obdržených odpovědí uváděl minimální negativní dopad, který se vždy zakládal na podobném předpokladu, nikoli však na skutečných údajích o nehodách. Unie IRU uvedla, že dopad na bezpečnost silničního provozu je nulový, a zdůraznila, že během těchto jízd je skutečná denní doba řízení poměrně krátká.

4.3. Účinek z hlediska posílení cestovního ruchu a používání dopravních prostředků šetrných k životnímu prostředí

Zatímco některé členské státy (Rakousko, Belgie, Dánsko, Nizozemsko, Polsko a Španělsko) a federace ETF nepozorují žádný vliv na cestovní ruch a životní prostředí, ostatní členské státy, které na tuto otázku poskytly kvantifikovatelnou odpověď, zmiňovaly pozitivní účinek. Tři členské státy (Lucembursko, Rumunsko a Švédsko) uvedly velmi pozitivní účinek (4–5 na stupnici od 0 do 5) s odůvodněním, že toto pravidlo umožňuje snížit náklady cestujícím, zlepšit organizaci zájezdů a zvýšit kvalitu autokarů, jež se při těchto zájezdech používají. Z obdobných důvodů se o významném pozitivním účinku (3 na stupnici od 0 do 5) zmínily i další čtyři členské státy (Bulharsko, Estonsko, Lotyšsko a Slovinsko). Unie IRU upozornila na omezený pozitivní účinek kvůli restriktivní povaze odchylky, která ji pro dopravní podniky činí méně přitažlivou.

4.4. Účinek na hospodářskou soutěž

Většina členských států a unie IRU zastává s ohledem na tento aspekt neutrální postoj. Jeden členský stát (Bulharsko) nicméně uvedl spíše negativní účinek projevující se narušením hospodářské soutěže, daným tím, že odchylka se vztahuje pouze na příležitostnou mezinárodní dopravu, a nikoli i na dopravu pravidelnou, čímž druhý typ dopravy znevýhodňuje. Dalších pět členských států (Maďarsko, Litva, Lotyšsko, Lucembursko a Švédsko) se vyjádřilo mnohem kladněji v tom smyslu, že flexibilita, již odchylka poskytuje, dává podnikům více příležitostí provozovat svou činnost tak, aby nemusely porušovat pravidla, a že umožňuje těmto výhod využívat stejnou měrou i malým podnikům.

4.5. Dopad na dobré pracovní podmínky řidičů

V této otázce zaujala velmi negativní postoj strana zaměstnanců, jež argumentovala tím, že odchylka povoluje dlouhé jízdy, které přímo ovlivňují zdraví řidičů, zejména kvůli vleklé únavě. O negativním účinku se pak v podobném smyslu, i když v mnohem menší míře, vyjádřily také tři členské státy (Rakousko, Belgie a Rumunsko⁸). Naopak některé jiné členské státy (Estonsko, Lucembursko, Rumunsko⁹ a Švédsko) na tuto problematiku nahlížejí z jiného úhlu a tvrdí, že ustanovení dopřává řidičům delší souvislou dobu odpočinku, obvykle doma s rodinou. Jiné hledisko pak zastávají zaměstnavatelé, kteří v dlouhotrvající kompenzaci doby

⁸ Státní inspektorát pro kontrolu silniční dopravy (ISCTR).

⁹ Rumunský úřad pro silniční dopravu (ARR).

odpočinku po uplatnění odchylky spatřují ztrátu příjmů pro řidiče, zejména během krátkých turistických sezón, a odchylku upřednostňují v její předchozí podobě.

4.6. Obecné vnímání ustanovení

V souladu s odpověďmi na jednotlivé body dotazníku většina členských států, které na tuto otázku poskytly kvantifikovatelnou odpověď, vnímala toto ustanovení celkově pozitivně, a v některých případech dokonce velmi pozitivně (Maďarsko, Lucembursko, Švédsko, Lotyšsko a Estonsko). Unie IRU dala najevo přístup méně pozitivní vzhledem k tomu, že stávající znění odchylky je z důvodu své příliš restriktivní povahy méně atraktivní než znění předchozí. Mezi členské státy, které pravidlo vnímají negativně, patří především ty, které mají obavy o bezpečnost silničního provozu (Rakousko, Švédsko a Litva). Federace ETF v této odchylce nespatřuje žádnou přidanou hodnotu a tvrdí, že by měla mít omezenou oblast použití, aby bylo možné kontrolovat její negativní účinky, a že by v jejím rámci neměla být povolena žádná další flexibilita.

4.7. Další připomínky a návrhy

V této části dotazníku mohly členské státy volně vyjádřit své připomínky a návrhy, které se příslušné odchylky týkají. Navzdory této volnosti se však odpovědí nesešlo mnoho. Jedna skupina členských států (Bulharsko, Německo, Lucembursko a Spojené království) sice nesdílí zcela stejné cíle, je ale podle všeho připravena zvážit pružnější kritéria a určité rozšíření odchylky buď na domácí dopravu, nebo na mezinárodní linkovou dopravu. Jeden členský stát (Španělsko) prohlásil, že odchylka by se měla vztahovat na přepravu zboží, což by zefektivnilo fungování dopravního podniku tím, že by se jeho vozidla dostala zpět na základnu mnohem dříve, a zlepšilo by pracovní podmínky řidičů tím, že by mohli trávit týdenní dobu odpočinku v domácím prostředí. Jiné členské státy se buď proti této perspektivě stavějí (Rakousko), nebo se domnívají, že ustanovení by mělo být pozměněno tak, aby se vztahovalo i na přepravu zboží (Litva). Mezi dalšími projednávanými tématy byly praktické problémy spojené s bezpečností silničního provozu (Belgie) a se slučitelností s předpisy EU v sociální oblasti a s předpisy Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) (Finsko). Federace ETF se důrazně staví proti vypracování samostatných sociálněprávních předpisů pro osobní dopravu a poznamenává, že takový stav by vedl k větší složitosti režimů a ohromným problémům s prosazováním a ohrozil by celkové cíle pravidel upravujících dobu řízení a odpočinku. Unie IRU naproti tomu tvrdí, že toto odvětví naléhavě potřebuje více praktických ujednání a větší flexibilitu pro všechny druhy vnitrostátní a mezinárodní dopravy, a důrazně podporuje rozšíření oblasti působnosti odchylky i na domácí dopravu.

5. ZÁVĚRY

I navzdory nedostatku konkrétních údajů lze na základě výše podané analýzy vyvodit některé závěry ohledně dopadů uplatňování odchylky na bezpečnost silničního provozu a pracovní podmínky v oblasti mezinárodní osobní dopravy.

Podle stanovisek většiny členských států a zástupců zaměstnavatelů nelze hovořit o tom, že by existovaly konkrétní náznaky skutečně negativního dopadu na bezpečnost silničního

provozu. Zaměstnanci zastávali stanovisko, že dvanáct po sobě jdoucích denních dob řízení vytváří u řidiče vleklou a nepřiměřenou únavu. Nebyl však předložen žádný věcný důkaz prokazující, že v důsledku uplatňování odchylky dochází ke zhoršování bezpečnosti silničního provozu. Zaměstnavatelé jsou na druhou stranu toho názoru, že v tomto druhu provozu je denní doba řízení obvykle kratší, než jakou povolují maximální limity stanovené právními předpisy. Specifičnost mezinárodních autokarových zájezdů byla také hlavním důvodem, který za zavedením odchylky stál.

Pokud jde o další zkoumané oblasti, zejména cestovní ruch, nenarušenost hospodářské soutěže a dobré pracovní podmínky řidičů, získané odpovědi obsahují pozitivní i negativní hodnocení s převahou hledisek pozitivních. Výjimku představují pouze otázky kvality života řidičů. Co se jí týče, obě strany odvětví upozorňovaly na negativní důsledky, avšak z různých důvodů týkajících se různých aspektů dobrých pracovních podmínek řidičů. Zatímco zaměstnanci zdůrazňovali negativní důsledek větší únavy řidičů, způsobené odložením týdenní doby odpočinku, zaměstnavatelé poukazovali na omezenou možnost řidičů zajistit si kvůli povinné kompenzaci v podobě dlouhého týdenního odpočinku po uplatnění odchylky vyšší příjem. Mezi pozitivními aspekty odchylky byly zmiňovány tyto: snížení nákladů účastníkům zájezdu, používání lepších vozidel pro dlouhé mezinárodní jízdy, větší příležitosti pro podniky, včetně podniků malých, a lepší organizace dob odpočinku řidičů s možností trávit více času doma. Kritika se většinou snášela na restriktivní povahu pravidla dvanácti dnů; samotná koncepce odchylky byla přitom pokládána za přínosnou.

Za povšimnutí stojí protikladné vyznění odpovědí na většinu otázek, jež odhaluje rozdíly v tom, jak je opatření vnímáno. Národním příkladem jsou stanoviska vyjádřená oběma stranami odvětví, které se dotazníkového průzkumu zúčastnily. Zatímco zástupci zaměstnavatelů označili další požadavky, které jsou s odchylkou spojovány, za hlavní překážku bránící jejímu řádnému provádění, zástupci řidičů pokládali veškeré pokusy o zmírnění těchto ustanovení nebo rozšíření oblasti působnosti odchylky za nepřijatelné.

Po analýze stanovisek vyjádřených členskými státy a sociálními partnery a s ohledem na určité potřeby trhu, např. zjednodušení pravidel a jejich nákladově efektivní prosazování, Komise nepovažuje za vhodné navrhnout jakékoli změny příslušných právních předpisů. Současný režim vzešel z dlouhých jednání, zjevně funguje bez podstatných problémů a je zúčastněným stranám obecně znám. Komise se bude i nadále zasazovat o to, aby ve spolupráci s členskými státy více posílila prosazování stávajících předpisů, zejména pokud jde o řádné uplatňování odchylek.

Komise vybízí členské státy a sociální partnery, aby nadále sledovali provádění odchylky od pravidla dvanácti dnů a její dopady na bezpečnost silničního provozu a sociální aspekty, a v případě potřeby se k této otázce vrátí.