



Bruxelles, den 6.6.2014
COM(2014) 337 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**om anvendelse af den i artikel 8, stk. 6a, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning
(EF) nr. 561/2006 foreskrevne undtagelse (12-dages-reglen)**

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**om anvendelse af den i artikel 8, stk. 6a, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning
(EF) nr. 561/2006 foreskrevne undtagelse (12-dages-reglen)**

1. INDLEDNING

Den Europæiske Union (EU) har indført en ramme for sociale bestemmelser om godstransport og personbefordring ad vej med henblik på at undgå illoyal konkurrence, forbedre færdselssikkerheden og sikre passende sundheds- og sikkerhedsvilkår for mobile arbejdstagere inden for vejtransportaktiviteter. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 ("forordning (EF) nr. 561/2006")¹ indeholder bestemmelser om et fælles sæt EU-minimumskrav til bl.a. køretid, pauser og hvileperioder. Disse regler finder anvendelse på alle erhvervschauffører, uanset om de er lønmodtagere eller selvstændige, som beskæftiger sig med personbefordring eller godstransport, dog med forbehold af specifikke undtagelser og nationale undtagelser.

Som hovedregel fastsættes det i artikel 8 i forordning (EF) nr. 561/2006, at føreren senest skal starte en ugentlig hviletid ved afslutningen af seks 24 timers perioder efter afslutningen af den foregående ugentlige hviletid. I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (omarbejdning)² blev der imidlertid indført en undtagelse fra denne bestemmelse om ugentlig hviletid. I henhold til den nye artikel 8, stk. 6a, kan en fører, som udfører en enkeltstående international personbefordringstjeneste, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder (herefter "12-dages-reglen") efter en forudgående regulær ugentlige hviletidsperiode under forudsætning af, at specifikke betingelser er opfyldt.

Som svar på visse bekymringer, der blev givet udtryk for på tidspunktet for vedtagelsen af forordningen, fastslås det i artikel 8, stk. 6a, i forordning (EF) nr. 561/2006, at Kommissionen nøje overvåger anvendelsen af denne undtagelse og udarbejder en beretning med en vurdering af de følger, undtagelsen har haft for vejsikkerheden, samt af de sociale aspekter, og hvis Kommissionen finder det passende, foreslår den en ændring af denne forordning i den henseende. Nærværende beretning følger i kølvandet på denne overvågningsforpligtelse og giver et overblik over anvendelsen i medlemsstaterne af den undtagelse, som udgøres af 12-dages-reglen, samt de formodede virkninger sammenholdt med forordningens hovedmålsætninger.

2. BAGGRUND

12-dages-reglen blev første gang indført ved Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport³. I denne forordnings artikel 6, stk. 1, bestemmes følgende:

(...)

¹ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

² EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88.

³ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

Efter højst seks daglige køreperioder skal føreren tage en ugentlig hvileperiode som defineret i artikel 8, stk. 3.

Den ugentlige hvileperiode kan udsættes indtil afslutningen af den sjette dag, hvis den samlede køretid i disse seks dage ikke overstiger det maksimum, der svarer til seks daglige køreperioder.

For så vidt angår international personbefordring bortset fra rutekørsel ændres tallet "seks" i andet og tredje afsnit til tallet "tolv" og ordet "sjette" i tredje afsnit til ordet "tolvte".

Medlemsstaterne kan lade det foregående afsnit finde anvendelse på anden indenlandsk personbefordring end rutekørsel.

Denne forordning blev ophævet ved forordning (EF) nr. 561/2006, der ikke indeholdt en sådan bestemmelse. 12-dages-reglen var således ikke længere gældende med virkning fra den 11. april 2007, hvor forordning (EF) nr. 561/2006 trådte i kraft. Denne ændring affødte omfattende diskussioner blandt en lang række interessenter. Den europæiske busturismeindustri, der systematisk tilstræbte en aftale mellem arbejdsmarkedets parter om at genindføre 12-dages-reglen, opfattede ændringen som en negativ udvikling. Udfordringen bestod i at imødekomme branchens betænkeligheder med hensyn til en effektiv og omkostningseffektiv tilrettelæggelse af busturisme uden dermed at gå på kompromis med færdselssikkerheden og førernes sundhed.

En detaljeret præsentation af det pågældende spørgsmål og af de relevante argumenter er blevet afspejlet i to undersøgelser, som blev gennemført på daværende tidspunkt. Undersøgelsen "*The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the "12 Days Exception" for Buses*"⁴, som blev bestilt af Europa-Parlamentet, omfattede en vurdering af virkningerne af afskaffelsen af 12-dages-reglen inden for den internationale personbefordring ad vej, især for så vidt angår de økonomiske, sociale og sikkerhedsmæssige aspekter. I undersøgelsen blev det kort sagt fremført, at afskaffelsen af 12-dages-reglen ville få store negative økonomiske konsekvenser uden at medføre væsentlige sikkerhedsmæssige eller sociale fordele. Blandt de politiske muligheder, som blev undersøgt, var det genindførelsen af undtagelsen med visse ledsageforanstaltninger vedrørende tursikkerhed og førernes arbejdsvilkår, som blev anbefalet. De foreslåede ledsageforanstaltninger vedrørte bl.a. en effektiv håndhævelse af anvendelsen af digitale fartskrivere, håndhævelse af rotationen mellem førere i selskaber, der beskæftiger sig med internationale ture, for at begrænse for store arbejdsbyrder, håndhævelse af direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej⁵, og delvis genindførelse af 12-dages-reglen for transportvirksomheder, som opfylder specifikke kvalitetsparametre, dog kun gældende for køretøjer med digitale fartskrivere. Efter denne undersøgelse gennemførte Europa-

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)

⁵ EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4.

Parlamentet en afstemning om en initiativbetænkning, hvorefter 12-dages-undtagelsen blev genindført.

Der blev præsenteret en kritisk gennemgang af den ovennævnte undersøgelse i "*Study of passenger transport by coach*"⁶, som efterfølgende blev bestilt af Europa-Kommissionen. I denne gennemgang blev det konkluderet, at der i Europa-Parlamentets oprindelige undersøgelse måske var tale om en væsentlig overvurdering af den økonomiske virkning af afskaffelsen af 12-dages-reglen, og at de sociale virkninger sandsynligvis også var blevet undervurderet. I gennemgangen blev det desuden konkluderet, at de sociale og miljømæssige virkninger af afskaffelsen af 12-dages-reglen er begrænsede, og at der hersker en vis tvivl om, hvorvidt nettoeffekten af disse virkninger er positive eller negative. Der var overensstemmelse mellem de to undersøgelser, for så vidt at indvirkningen på færdselssikkerheden, om end den er vanskelig at kvantificere, er forholdsvis begrænset, da bustransport i forvejen er en relativt sikker transportform.

De generelle drøftelser resulterede i genindførelsen af 12-dages-reglen med visse supplerende krav. I artikel 29 i forordning (EF) nr. 1073/2009 bestemmes følgende:

"I artikel 8 i forordning (EF) nr. 561/2006 indsættes følgende stykke:

"6a. Uanset stk. 6 kan en fører, som udfører en enkeltstående international personbefordringstjeneste som fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletidsperiode under forudsætning af, at:

a) kørselen har en varighed af mindst 24 sammenhængende timer i en medlemsstat eller et tredjeland, hvorpå denne forordning finder anvendelse, der er forskellig fra det land, hvor kørselen er begyndt

b) føreren efter anvendelse af undtagelsen tager:

i) enten to regulære ugentlige hviletidsperioder, eller

ii) en regulær ugentlig hviletidsperiode og en reduceret ugentlig hviletidsperiode på mindst 24 timer. Reduktionen skal imidlertid som kompensation erstattes med en tilsvarende hviletidsperiode, der tages samlet inden afslutningen af den tredje uge efter slutningen af undtagelsesperioden

c) køretøjet efter den 1. januar 2014 er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med kravene i bilag IB til forordning (EØF) nr. 3821/85, og

⁶

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

d) køretøjet efter den 1. januar 2014, hvis kørsel finder sted i perioden mellem kl. 22.00 og 06.00, er dobbeltbemandet, eller køretiden, jf. artikel 7, reduceres til tre timer.

Kommissionen overvåger nøje anvendelsen af denne undtagelse med henblik på at sikre meget strenge betingelser for vejsikkerheden, især ved at kontrollere, at den samlede køretid i den periode, der er omfattet af undtagelsen, ikke er overdrevent lang. Seneste den 4. december 2012 udarbejder Kommissionen en beretning med en vurdering af de følger, undtagelsen har haft for vejsikkerheden, samt af de sociale aspekter. Hvis Kommissionen finder det passende, foreslår den en ændring af denne forordning i den henseende.

12-dages-reglen i sin nuværende form trådte i kraft den 4. juni 2010. Det er siden da ved flere lejligheder blevet drøftet, hvilke krav der skal stilles til anvendelsen af denne bestemmelse, herunder især kravet om, at føreren skal udføre en international transporttjeneste. I forbindelse med den nylige ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85⁷ foreslog Europa-Parlamentet, at reglen ligeledes skulle finde anvendelse på indenlandske ture, idet Parlamentet fremførte det argument, at indvirkningen på vejsikkerheden ikke vedrører transporttjenestens internationale karakter. Under lovgivningsproceduren fandt medlemsstaterne det ikke passende at indføre denne ændring, og artikel 8, stk. 6a, forblev uændret.

I samme forbindelse anmodede Island under sine tiltrædelsesforhandlinger om at blive undtaget fra denne bestemmelse for at gøre det muligt ligeledes at anvende reglen i forbindelse med indenlandsk transport. De argumenter, som blev fremført til støtte for denne anmodning, omhandlede de geografiske forhold, som vedrører Island, der ligger langt væk fra det europæiske fastland, det forhold, at landet er særdeles tyndt befolket, samt turismens betydning for Islands økonomi. Under forhandlingerne afviste Kommissionen denne anmodning med den begrundelse, at en sådan undtagelse ikke gælder de øvrige medlemsstater, og at den indenlandske transport i Island, trods de geografiske specificiteter, vil kunne tilrettelægges på en sådan måde, at den generelle bestemmelse om, at der tages en hvileperiode efter seks på hinanden følgende 24-timers-perioder, kan overholdes. Desuden bliver turismen i Island ikke påvirket af den pågældende bestemmelse, da den kun i meget begrænset omfang er genstand for international konkurrence.

3. DATAINDSAMLING

For at indsamle de oplysninger, som var nødvendige for denne beretning, stillede Kommissionen en række spørgsmål til medlemsstaterne i juli 2012. Det samme spørgeskema blev ligeledes tilsendt arbejdsmarkedets parter i EU inden for vejtransport, nemlig arbejdsgiverorganisationen Den Internationale Vognmandsorganisation (IRU) og Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF), som repræsenterer arbejdstagerne inden for branchen.

⁷ Ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014, EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1.

Spørgeskemaet omhandlede en lang række emner for at gøre det muligt at vurdere undtagelsens eventuelle indvirkninger på de områder, der er nævnt i forordning (EF) nr. 561/2006. Hvert enkelt spørgsmål var formuleret på en måde, så der kunne gives såvel kvantificerbare som beskrivende svar, og medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter havde mulighed for at besvare spørgsmålet på den måde, som de foretrak.

Formålet med de to første spørgsmål var at vurdere, hvorvidt medlemsstaterne overvåger anvendelsen af undtagelsen enten ved hjælp af statistiske data eller ved at benytte sig af andre kilder. Det tredje spørgsmål omhandlede vejsikkerhed og undtagelsens indvirkning herpå. Det fjerde spørgsmål vedrørte fremme af turisme og anvendelse af miljøvenlige transportformer, mens spørgsmål nr. 5 navnlig omhandlede undtagelsens indvirkning på den loyale konkurrence i vejtransportsektoren. Der blev i spørgsmål nr. 6 bedt om en vurdering af førernes sundhed. I de to sidste spørgsmål blev medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter anmodet om at tilkendegive deres generelle holdning til den pågældende bestemmelse samt anføre yderligere bemærkninger eller forslag.

Inden udgangen af 2013 havde Kommissionen modtaget svar fra 23 medlemsstater og fra de førnævnte arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer. På trods af at der blev udsendt påmindelser, modtog Kommissionen ingen yderligere oplysninger efter dette tidspunkt. Bilag II til denne beretning indeholder en tabel med de aggregerede svar. Det bemærkes, at Rumænien sendte svar fra både den rumænske vejtransportmyndighed (ARR) og statsinspektoratet for vejtransportkontrol (ISCTR). Begge institutioner har haft kontrolbeføjelser, siden reglen trådte i kraft (ARR indtil den 4. december 2011 og ISCTR efter denne dato).

4. ANALYSE AF DATA

Af de 23 medlemsstater, der besvarede spørgeskemaet, satte otte ikke tal på spørgsmål nr. 2-7 som følge af manglende oplysninger, der kunne underbygge et kvantificerbart svar. Det begrænsede antal kvantificerbare oplysninger, som blev modtaget (15), gør det ikke muligt at foretage en grundig statistisk analyse. På baggrund af de indsendte svar og spørgeskemaets beskrivende elementer kan der dog drages adskillige konklusioner. Nedenstående analyse er opbygget på samme måde som spørgeskemaet og indeholder de elementer, der er blevet analyseret i forbindelse med de enkelte spørgsmål.

4.1. Datatilgængelighed – hyppighed af anvendelse af undtagelsen

Ingen af de medlemsstater, der besvarede spørgeskemaet, er i besiddelse af statistiske oplysninger om anvendelsen af 12-dages-reglen eller om overholdelsen af køretidsbegrænsningerne i den periode, der er omfattet af undtagelsen. Medlemsstaterne er i henhold til gældende lovgivning ikke blevet pålagt en sådan forpligtelse, og denne manglende overvågning fra de kompetente nationale myndigheders side indebærer, at det ikke er muligt for dem at skabe et samlet overblik over den aktuelle situation på området. På trods af den manglende forpligtelse til systematisk at overvåge anvendelsen af undtagelsen fremlagde nogle medlemsstater de relevante tal, hvoraf det fremgår, at undtagelsen i langt hovedparten af tilfældene ikke benyttes hyppigt. I fem medlemsstater (EE, LT, LV, LU, SE) klassificeres

hyppigheden af anvendelsen som middel på skalaen (3 på en skala fra 0 til 5), mens de indberettede tal i alle de øvrige tilfælde peger i retning af en mindre hyppig anvendelse af bestemmelsen. De anførte begrundelser for den begrænsede anvendelse af reglen omfatter bestemmelsens restriktive art (enkeltstående internationale ture og udvidede hvileperioder efterfølgende) samt operatørernes/førerens manglede kendskab til bestemmelsen.

4.2. Indvirkning på vejsikkerheden

Hovedparten af de medlemsstater, der gav kvantificerede svar på dette spørgsmål, anførte, at bestemmelsen ikke har negativ indvirkning på vejsikkerheden. To medlemsstater (BE, LT) anførte derimod, at bestemmelsen havde en kraftig negativ indvirkning på vejsikkerheden (4 på en skala fra 0 til 5), hvilket imidlertid ikke er baseret på ulykkesstatistikker, men på en formodning om, at kontinuerlig kørsel i 12 dage kan påvirke førerens træthed direkte, hvilket følgelig vil bringe vejsikkerheden i fare. Samme formodning danner grundlag for svaret fra ETF, som mente, at der ville være tale om en endnu kraftigere negativ indvirkning som følge af førerens angivelige træthed. De øvrige svar, der blev modtaget, pegede i retning af en begrænset negativ indvirkning, der i alle tilfælde byggede på en tilsvarende formodning og ikke på faktiske ulykkesdata. IRU anførte en nulindvirkning på vejsikkerheden, idet organisationen understregede, at den faktiske daglige køretid i forbindelse med sådanne ture er forholdsvis kort.

4.3. Effekt på fremme af turisme og anvendelse af miljøvenlige transportformer

Mens visse medlemsstater (AT, BE, DK, NL, PL, ES) og ETF ikke mener, at bestemmelsen vil have nogen effekt i forbindelse med turisme og miljø, anførte de øvrige medlemsstater, som gav kvantificerede svar på dette spørgsmål, at den ville have en positiv effekt. Tre medlemsstater (LU, RO, SE) mente, at den ville have en særdeles positiv effekt (4-5 på en skala fra 0 til 5) og begrundede dette med, at reglen kan medføre et prisfald for passagererne, en bedre tilrettelæggelse af turene og en bedre kvalitet af de busser, som bliver anvendt til disse tjenester. Yderligere fire medlemsstater (BG, EE, LV, SI) anførte med en tilsvarende begrundelse, at der ville blive tale om en væsentlig positiv effekt (3 på en skala fra 0 til 5). IRU påpegede, at den positive effekt ville være begrænset som følge af de restriktioner, der karakteriserer undtagelsen, og som begrænser bestemmelsens tiltrækningskraft over for transportvirksomheder.

4.4. Indvirkning på konkurrencen

Størstedelen af medlemsstaterne og IRU forholder sig neutrale med hensyn til dette aspekt. Én medlemsstat (BG) anførte imidlertid, at bestemmelsen ville få en forholdsvis negativ indvirkning, når det drejer sig om konkurrenceforvridning, idet undtagelsen kun finder anvendelse på enkeltstående internationale tjenester og ikke på rutekørsler, hvilket er et udtryk for forskelsbehandling af de to former for tjenester. Fem andre medlemsstater (HU, LT, LV, LU, SE) er meget mere positive, idet de hævder, at den fleksibilitet, som undtagelsen frembyder, giver virksomheder større muligheder for at drive virksomhed uden at overtræde reglerne og sågar giver mindre virksomheder mulighed for at få samme fordele.

4.5. Indvirkning på førernes sundhed

Arbejdstagerne forholder sig særdeles negativt til dette spørgsmål, idet de hævder, at undtagelsen åbner mulighed for lange ture, der direkte påvirker førernes sundhed, navnlig som følge af ophobet træthed. På tilsvarende måde har tre medlemsstater (AT, BE, RO⁸) også anført en negativ indvirkning, dog i et meget mere begrænset omfang. Modsat har nogle medlemsstater (EE, LU, RO⁹, SE) anskuet spørgsmålet fra en anden vinkel, idet de anfører, at bestemmelsen gør det muligt for førerne at tage længere, uafbrudte hvileperioder, og at førerne almindeligvis vil tage disse perioder derhjemme hos deres familier. Arbejdsgiverne mener derimod, at de lange hvileperioder, der tages som compensation, skal tages efter anvendelsen af undtagelsen, med deraf følgende tab af indkomst for førerne, især i løbet af de korte turistsæsoner, og de foretrækker undtagelsen, som den tidligere var udformet.

4.6. Den generelle holdning til bestemmelsen

I overensstemmelse med de svar, som blev givet med hensyn til spørgeskemaets individuelle aspekter, havde hovedparten af de medlemsstater, som gav kvantificerede svar på dette spørgsmål, generelt en positiv holdning til bestemmelsen og i nogle tilfælde en særdeles positiv holdning (HU, LU, SE, LV, EE). IRU havde en mindre positiv holdning, idet undtagelsen efter IRU's mening var mindre tillokkende i sin nuværende version end i den tidligere version som følge af sin alt for restriktive karakter. De medlemsstater, der havde en negativ holdning til reglen, er hovedsagelig dem, som bekymrer sig om vejsikkerhedsaspekter (AT, BE, LT). ETF mener ikke, at undtagelsen udløser nogen merværdi, og anfører, at undtagelsen kun burde kunne anvendes i begrænset omfang, således at der blev dæmmet op for de negative virkninger, og at der ikke burde åbnes for en yderligere fleksibilitet.

4.7. Yderligere bemærkninger/forslag

I denne del af spørgeskemaet havde medlemsstaterne mulighed for frit at anføre deres bemærkninger og forslag vedrørende den pågældende undtagelse. På trods af at ordet var frit, kom der et forholdsvis begrænset antal svar. En gruppe medlemsstater (BG, DE, LU, UK), der ikke nødvendigvis havde samme mål, er tilsyneladende indstillet på at overveje mere fleksible kriterier og en vis udvidelse af undtagelsen til enten også at omfatte indenlandske tjenester eller international rutekørsel. Én medlemsstat (ES) gjorde gældende, at undtagelsen skulle finde anvendelse på godstransport, hvilket ville øge virksomhedernes effektivitet, da de således ville få køretøjet tilbage til hjemstedet meget tidligere, og ville forbedre førernes arbejdsvilkår ved at gøre det muligt for førerne at tage deres ugentlige hvileperiode derhjemme. Andre medlemsstater er enten uenige i dette synspunkt (AT) eller mener, at bestemmelsen burde ændres, således at den også fandt anvendelse på godstransport (LT). Nogle af de andre aspekter, der blev taget op, var de praktiske problemer med hensyn til vejsikkerhed (BE) og foreneligheden med EU's sociale bestemmelser og den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i vejtransport (AETR-overenskomsten) (FI). ETF er indædt modstander af udarbejdelsen af særskilte sociale bestemmelser om personbefordring, idet organisationen bemærker, at en sådan udvikling ville

⁸ Statsinspektoret for vejtransportkontrol (ISCTR).

⁹ Den rumænske vejtransportmyndighed (ARR).

resultere i mere udviklede ordninger og massive håndhævelsesproblemer og ville bringe de overordnede målsætninger med køre-/hviletidsbestemmelserne i fare. På den anden side hævder IRU, at det haster med at indføre mere praktiske ordninger i branchen, og at det er nødvendigt med en øget fleksibilitet for alle former for nationale og internationale tjenester, og samtidig er IRU en stor tilhænger af at udvide undtagelsens anvendelsesområde til ligeledes at omfatte indenlandske tjenester.

5. KONKLUSIONER

På trods af manglen på fakta, hvilket afspejles i den ovenstående analyse, kan der drages visse konklusioner med hensyn til undtagelsens indvirkning på vejsikkerheden og arbejdsvilkårene på området for international personbefordring.

I overensstemmelse med hovedparten af medlemsstaternes og arbejdsgivernes holdninger er der intet, som konkret tyder på en reelt negativ indvirkning på vejsikkerheden. Arbejdstagerne har givet udtryk for synspunktet om, at de 12 på hinanden følgende 24-timers-køreperioder forårsager ophobet og urimelig træthed hos føreren. Der blev imidlertid ikke fremlagt dokumentation for en forværring af vejsikkerheden som følge af anvendelsen af undtagelsen. Modsat er arbejdsgiverne af den opfattelse, at den daglige køretid i forbindelse med denne type tjenester almindeligvis er kortere end de maksimumgrænser, der er fastsat i lovgivningen. De internationale bustures specificitet var det aspekt, der hovedsagelig blev lagt til grund for indførelsen af undtagelsen.

Med hensyn til de øvrige områder, der blev analyseret, nemlig turisme, miljø, loyal konkurrence og førernes sundhed, omfatter de indkomne svar såvel positive som negative vurderinger, dog med en overvægt af positive aspekter, undtagen for så vidt angår førerens livskvalitet. I forbindelse med sidstnævnte anførte både arbejdsgiverne og arbejdstagerne de negative konsekvenser, men af forskellige årsager og med konsekvenser for forskellige aspekter af førernes sundhed. Arbejdstagerne fremhævede den negative konsekvens, der blev afspejlet i førernes øgede træthed som følge af udskydelsen af den ugentlige hvileperiode, mens arbejdsgiverne påpegede førernes begrænsede mulighed for en indkomstforøgelse som følge af obligatoriske lange ugentlige hvileperioder som kompensation i henhold til anvendelsen af undtagelsen. De positive aspekter af undtagelsen omfattede prisfald for passagererne, anvendelse af bedre køretøjer til disse lange internationale ture, øgede muligheder for virksomheder, herunder mindre virksomheder, og bedre tilrettelæggelse af førernes hvileperioder med mulighed for at tilbringe mere tid hjemme. Meget af kritikken vedrørte de restriktioner, der karakteriserede 12-dages-reglen, men undtagelsen som sådan blev anerkendt som værdifuld.

Det bør nævnes, at de indkomne svar på hovedparten af spørgsmålene var modstridende, hvilket afslørede forskelle i holdningen til bestemmelsen. Et meget tydeligt eksempel vedrører de synspunkter, som begge sider af branchen, der deltog i spørgeskemaundersøgelsen, gav udtryk for. Arbejdsgivernes repræsentanter anfører, at det er de supplerende krav i forbindelse med undtagelsen, som udgør den største hindring for en korrekt gennemførelse heraf, mens

førernes repræsentanter anser ethvert forsøg på at udvande disse bestemmelser eller udvide anvendelsesområdet for undtagelsen for at være uacceptabelt.

På baggrund af en analyse af medlemsstaternes og arbejdsmarkedets parter synspunkter og i lyset af visse behov fra markedets side, som f.eks. en forenkling af reglerne og en omkostningseffektiv håndhævelse, finder Kommissionen det ikke hensigtsmæssigt at foreslå ændringer til den relevante lovgivning. Den gældende ordning blev indført efter lange drøftelser, fungerer tilsyneladende uden væsentlige problemer og er almindelig kendt blandt interessenterne. Kommissionen vil i samarbejde med medlemsstaterne fortsætte sine bestræbelser på yderligere at fremme håndhævelsen af de nuværende regler, især med hensyn til en korrekt anvendelse af undtagelserne.

Kommissionen opfordrer medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter til at fortsætte med at overvåge gennemførelsen og indvirkningerne på vejsikkerheden og de sociale aspekter, der er forbundet med 12-dages-reglen, og kan om nødvendigt tage emnet op igen.