



Bruselas, 6.6.2014
COM(2014) 337 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**sobre la aplicación de la excepción prevista en el artículo 8, apartado 6 *bis*, del
Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (norma de los 12
días)**

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la aplicación de la excepción prevista en el artículo 8, apartado 6 *bis*, del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (norma de los 12 días)

1. INTRODUCCIÓN

La Unión Europea (UE) ha establecido un marco de normas sociales para el transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de evitar el falseamiento de la competencia, mejorar la seguridad vial y garantizar unas condiciones adecuadas, sanitarias y de seguridad, para los trabajadores móviles del transporte por carretera. El Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 (el «Reglamento (CE) nº 561/2006»)¹ prevé un conjunto común de los requisitos mínimos de la UE, entre otras cosas, sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso. Estas normas se aplican a todos los conductores profesionales, ya sean por cuenta ajena o por cuenta propia, que se dedican a operaciones de transporte de viajeros o de mercancías, salvo determinadas excepciones y exenciones nacionales.

Como norma general, el Reglamento (CE) nº 561/2006 establece en su artículo 8 que el conductor debe iniciar un período de descanso semanal a más tardar cuando hayan concluido seis períodos consecutivos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal. Sin embargo, el Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 (versión refundida)² introdujo una exención a esta disposición del descanso semanal. En el artículo 8, el nuevo apartado 6 *bis* permite a los conductores que efectúen un único servicio discrecional de transporte internacional de pasajeros posponer el período de descanso semanal hasta 12 períodos consecutivos de 24 horas (en lo sucesivo, la «regla de los 12 días») siguientes a un descanso semanal regular previo, siempre que se cumplan una serie de condiciones específicas.

Con el fin de abordar una serie de preocupaciones expresadas en el momento de su adopción, el artículo 8, apartado 6 *bis*, del Reglamento (CE) nº 561/2006 especifica que la Comisión debe vigilar de cerca el recurso a esta excepción y debe elaborar un informe en el que se evalúen las consecuencias de la excepción en materia de seguridad vial, así como los aspectos sociales y, si lo considera apropiado, proponer modificar en este sentido dicho Reglamento. El presente informe es consecuencia de esta obligación de vigilancia y ofrece una visión general

¹ DO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

² DO L 300 de 14.11.2009, p. 88.

de la utilización de la norma de los 12 días en los Estados miembros, así como de su impacto percibido en el contexto de los principales objetivos del Reglamento.

2. CONTEXTO

La norma de los 12 días se introdujo por primera vez con el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera³. El apartado 1 de artículo 6 de dicho Reglamento establece lo siguiente:

(...)

Después de un máximo de seis períodos de conducción diarios , el conductor deberá tomar un descanso semanal , tal como se define en el apartado 3 del artículo 8.

Si el tiempo total de conducción durante los seis días no sobrepasare el máximo correspondiente a seis períodos de conducción diarios , el período de descanso semanal podrá trasladarse hasta el final del sexto día.

En el caso de los transportes internacionales de viajeros , distintos de los servicios regulares , las palabras « seis » y « sexto » que figuran en los párrafos segundo y tercero se sustituyen , respectivamente , por « doce » y « duodécimo ».

Los Estados miembros podrán ampliar la aplicación del párrafo anterior a los transportes nacionales de viajeros por su territorio distintos de los servicios regulares.

Este Reglamento fue derogado por el Reglamento (CE) n° 561/2006, que no incluía una disposición de este tipo. Por lo tanto, la norma de los 12 días se dejó de aplicar a partir del 11 de abril de 2007, fecha de entrada en vigor del Reglamento (CE) n° 561/2006. Esta modificación puso en marcha un amplio debate entre diversas partes interesadas. Se percibía como una evolución negativa por parte de la industria turística europea del autocar, que sistemáticamente intentaba llegar a un acuerdo entre los interlocutores sociales con el fin de reintroducir la norma de los 12 días. La principal dificultad residía en responder a las preocupaciones de la industria con respecto a la eficacia y la rentabilidad de la organización de los viajes turísticos en autocar y, al mismo tiempo, no poner en peligro la seguridad vial y el bienestar de los conductores.

En aquella ocasión se elaboraron dos estudios, con una presentación detallada del asunto en cuestión y de los argumentos pertinentes. El estudio «*The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the “12 Days Exception” for Buses*» encargado por el Parlamento Europeo, presentó una evaluación de las repercusiones de la supresión de la norma de los 12 días en el transporte internacional de pasajeros por carretera, en particular en lo que relativo a los efectos económicos, sociales y de seguridad.⁴ En resumen, el estudio

³ DO L 370 de 31.12.1985, p. 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)

argüía que la supresión de la norma de los 12 días tendría serias repercusiones económicas negativas, sin tener una incidencia positiva significativa en la seguridad ni beneficios sociales. Entre las opciones políticas examinadas, la que se recomendaba era la reintroducción de la excepción de determinadas medidas de acompañamiento relacionadas con la seguridad de los recorridos y a las condiciones de trabajo de los conductores. Las medidas de acompañamiento propuestas afectaban, entre otras cosas, al control efectivo del uso del tacógrafo digital, el cumplimiento de la organización de turnos de los conductores en las empresas que realizan viajes internacionales para limitar el exceso de carga de trabajo, la aplicación de la Directiva 2003/59/CE relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera⁵, y la reintroducción parcial de la norma de los 12 días para las empresas de transporte que respetan parámetros de calidad específicos y únicamente para los vehículos dotados de tacógrafo digital. A raíz de ese estudio, el Parlamento Europeo aprobó un informe de propia iniciativa para restablecer la excepción de los 12 días.

El estudio titulado «*Study of passenger transport by coach*»⁶, encargado posteriormente por la Comisión Europea, presentaba una revisión crítica del estudio del Parlamento. La conclusión de esta revisión era que el primer estudio del Parlamento Europeo podría haber sobrestimado significativamente el impacto económico de la supresión de la norma de los 12 días, y posiblemente también haber subestimado las repercusiones sociales. También se afirmaba que los impactos social y medioambiental de la retirada de la norma de los 12 días era pequeño, con una cierta duda en cuanto a si el efecto neto de dichos impactos sería positivo o negativo. Los dos estudios coincidían en que, aunque difícil de cuantificar, el impacto en la seguridad vial era bastante pequeña, visto que los autocares constituyen ya un modo de transporte relativamente seguro.

El debate general dio lugar a la reintroducción de la norma de los 12 días con determinados requisitos adicionales. El artículo 29 del Reglamento (CE) nº 1073/2009 establece lo siguiente:

«En el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 561/2006 se inserta el apartado siguiente:

"6 bis. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte internacional de pasajeros tal como se define en el Reglamento (CE) nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado de los servicios de autocares y autobuses, podrá posponer el período de descanso semanal hasta 12 períodos consecutivos de 24 horas siguientes a un período de descanso semanal regular previo, siempre que:

⁵ DO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

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

a) el servicio incluya 24 horas consecutivas como mínimo en un Estado miembro o en un tercer país al que se aplique el presente Reglamento distinto de aquel en que se ha iniciado el servicio;

b) tras la aplicación de la excepción, el conductor se tome:

i) dos períodos de descanso semanal regular, o

ii) un período de descanso semanal regular y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas; no obstante, la reducción se compensará con un período equivalente de descanso ininterrumpido antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana del período de excepción;

c) a partir del 1 de enero de 2014, el vehículo esté equipado con aparatos de control de conformidad con los requisitos del anexo I B del Reglamento (CEE) nº 3821/85, así como

d) a partir del 1 de enero de 2014 y de tener lugar la conducción que durante el período comprendido entre las 22.00 y las 6.00 horas, el vehículo cuente con varios conductores o se reduzca a tres horas el período de conducción a que hace referencia el artículo 7.

La Comisión vigilará de cerca el recurso a esta excepción, con el fin de garantizar que se preserve en condiciones muy estrictas la seguridad vial, en particular comprobando que el tiempo acumulado total de conducción durante el período cubierto por la excepción no sea excesivo. A más tardar el 4 de diciembre de 2012, la Comisión elaborará un informe en el que se evalúen las consecuencias de la excepción en materia de seguridad vial, así como los aspectos sociales. Si lo considera oportuno, la Comisión propondrá modificar en este sentido el presente Reglamento.»

La norma de los 12 días, en su forma actual, empezó a ser aplicable a partir del 4 de junio de 2010. Desde entonces, se han planteado ciertos debates acerca de los requisitos con arreglo a los cuales puede aplicarse esta disposición y, en particular, el requisito de que el conductor realice una operación de transporte internacional. Durante la última revisión del Reglamento (CEE) nº 3821/85⁷ el Parlamento Europeo propuso la aplicación de la norma también a los viajes nacionales argumentando que la repercusión sobre la seguridad en carretera no está relacionada con la naturaleza de la operación de transporte. Durante el proceso legislativo los Estados miembros no consideraron conveniente introducir esta modificación y la disposición del artículo 8, apartado 6 *bis*, se mantuvo sin cambios.

En el mismo contexto, durante sus negociaciones para la adhesión, Islandia solicitó una excepción a esta disposición, con el fin de permitir la aplicación de la norma también al transporte nacional. Los argumentos que apoyaban dicha solicitud se referían a la situación

⁷

Derogado por el Reglamento (CE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014 (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1),

geográfica del país, que está muy distante del continente europeo, la excepcional escasez de población y la importancia de la industria del turismo de la economía islandesa. Durante las negociaciones, la Comisión rechazó esta solicitud alegando que esta excepción no es aplicable a otros Estados miembros y que, a pesar de sus características geográficas específicas, el transporte nacional en Islandia podría organizarse de tal manera que se respetase la disposición general de tomar un descanso tras seis períodos de 24 horas de conducción. Además, el turismo en Islandia no se ve afectado por la disposición en cuestión, ya que solo está expuesto marginalmente a la competencia internacional.

3. RECOPIACIÓN DE DATOS

A fin de recabar la información necesaria para elaborar el presente informe, la Comisión formuló a los Estados miembros una serie de preguntas en julio de 2012. El mismo cuestionario se envió también a los interlocutores sociales de la UE en el sector de los transportes por carretera, a saber, a la Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU) como la organización de representación de los empresarios, y a la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), en representación de los trabajadores del sector.

El cuestionario abarcaba una serie de asuntos con el fin de evaluar las posibles repercusiones de la exención en los ámbitos mencionados en el Reglamento (CE) nº 561/2006. Cada pregunta se formuló de tal manera que podían facilitarse respuestas tanto cuantificables como descriptivas y los Estados miembros y los interlocutores sociales tenían la posibilidad de responder en la forma que prefiriesen.

Las dos primeras preguntas estaban destinadas a evaluar si los Estados miembros estaban supervisando el recurso a la excepción, bien manteniendo datos estadísticos o bien por otros medios. La tercera pregunta se dedicaba a la seguridad vial y a los impactos de la excepción en ella. La cuarta pregunta abordaba la cuestión del fomento del turismo y la utilización de medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, mientras que la pregunta número cinco se centraba en los efectos de la excepción sobre la libre competencia en el sector del transporte por carretera. El bienestar de los conductores tenía que ser evaluado en la pregunta número seis. En las dos últimas preguntas se pidió a los Estados miembros y a los interlocutores sociales que facilitaran su percepción general de la disposición en cuestión, así como cualquier otra observación o propuesta.

A finales de 2013, la Comisión había recibido las respuestas de 23 Estados miembros y de las organizaciones de empresarios y de trabajadores mencionadas anteriormente. No se recibió más información, a partir de esa fecha, a pesar de los recordatorios. En el anexo II del presente informe se incluye un cuadro agregado con las respuestas recibidas. Cabe señalar que por parte de Rumanía enviaron respuestas tanto la autoridad de transporte por carretera (ARR) como la inspección del Estado para el control del transporte por carretera (ISCTR). Ambas instituciones han tenido responsabilidades en materia de control, ya que la aplicación de la norma (la ARR hasta el 4 de diciembre de 2011 y la ISCTR a partir de esa fecha).

4. ANÁLISIS DE LOS DATOS.

De los 23 Estados miembros que respondieron al cuestionario, ocho no proporcionaron cifras para las preguntas nº 2-7, alegando falta de datos para apoyar una respuesta cuantificable. La cantidad limitada de datos cuantificables recibidos (15 casos) no permite un análisis estadístico en profundidad. Sin embargo, a la vista de las respuestas obtenidas y leídas estas en relación con las partes descriptivas del cuestionario, pueden extraerse diversas conclusiones. El análisis que figura a continuación sigue la estructura del cuestionario y los elementos examinados por cada pregunta.

4.1. Disponibilidad de datos — frecuencia de uso de la excepción

Ninguno de los Estados miembros que respondieron al cuestionario conserva datos estadísticos sobre la aplicación de la norma de los 12 días ni sobre el cumplimiento de los límites del tiempo de conducción durante el período cubierto por la excepción. La legislación vigente no impone tal obligación a los Estados miembros y esta falta de control por parte de las autoridades nacionales competentes les priva de la posibilidad de tener una visión global de la situación actual en el ámbito en cuestión. A pesar de la falta de obligación de realizar un seguimiento sistemático del recurso a la excepción, algunos Estados miembros presentaron las cifras correspondientes, según las cuales en la mayor parte de los casos la excepción no se utiliza de manera intensiva. En cinco Estados miembros (Estonia, Lituania, Letonia, Luxemburgo y Suecia) la frecuencia de uso se cuantifica en la mitad de la escala indicada (3 en una escala de 0 a 5), mientras que en todos los demás casos, las cifras comunicadas indican un uso menos intensivo de la disposición. Las explicaciones ofrecidas sobre la utilización limitada de la norma incluyen el carácter restrictivo de la disposición (trayecto simple internacional y período de descanso ampliado posteriormente) y la falta de conocimiento de la disposición por parte de los operadores y conductores.

4.2. Impacto en la seguridad vial

La mayoría de los Estados miembros que proporcionaron respuestas cuantificadas sobre esta cuestión señalaron que la disposición no tiene ninguna incidencia negativa en la seguridad vial. Por otra parte, dos Estados miembros (Bélgica y Lituania) señalaron un fuerte impacto negativo (4 en una escala de 0 a 5), que, sin embargo, no se basa en las estadísticas de accidentes, sino en la presunción de que la conducción continua durante 12 días puede tener un impacto directo sobre una fatiga del conductor, lo que, por lo tanto, pone en peligro la seguridad vial. El mismo planteamiento se ha seguido en la respuesta facilitada por la ETF, que indicaba un impacto negativo todavía mayor sobre la base de la supuesta fatiga del conductor. El resto de las respuestas recibidas indican un mínimo impacto negativo, siempre basándose en una presunción similar, y no en los datos reales de siniestralidad. La IRU indicó un impacto cero sobre la seguridad vial y subrayó que durante este tipo de viajes el tiempo real de conducción diaria es bastante corto.

4.3. Repercusión en el fomento del turismo y la utilización de medios de transporte respetuosos con el medio ambiente

Mientras que algunos Estados miembros (Austria, Bélgica, Dinamarca, España, los Países Bajos, Polonia) y de la ETF no veían ningún efecto sobre el turismo y el medio ambiente, los

demás Estados miembros que facilitaron respuestas cuantificadas sobre esta cuestión indicaron un efecto positivo. Tres Estados miembros (Luxemburgo, Rumanía y Suecia) señalaron un fuerte efecto positivo (4-5 en una escala de 0 a 5) con la justificación de que la norma permite costes más bajos para los pasajeros, una mejor organización de los viajes y la mejor calidad de los autocares utilizados en tales operaciones. Por razones similares, otros cuatro Estados miembros (Bulgaria, Estonia, Letonia y Eslovenia) señalaron un importante efecto positivo (3 en una escala de 0 a 5). La IRU señaló un limitado efecto positivo debido al carácter restrictivo de la excepción, lo que limita su atractivo para las empresas de transporte.

4.4. Efecto en la competencia

La mayoría de los Estados miembros y la IRU son neutrales en lo que se refiere a este aspecto. No obstante, un Estado miembro (Bulgaria) señaló un efecto más bien negativo en términos de distorsión de la competencia, basado en el hecho de que la excepción solo es aplicable a las operaciones internacionales ocasionales y no a las de tipo regular, y por lo tanto, crea una discriminación entre los dos tipos. Otros cinco Estados miembros (Hungría, Lituania, Letonia, Luxemburgo y Suecia) fueron mucho más positivos, alegando que la flexibilidad ofrecida por la excepción brinda más oportunidades a las empresas para operar sin infringir la normativa e incluso permite a las pequeñas empresas beneficiarse por igual.

4.5. Impacto en el bienestar de los conductores

En esta cuestión los trabajadores ha adoptado una posición marcadamente negativa, alegando que la excepción permite viajes largos que afectan directamente a la salud de los conductores, debido sobre todo a la acumulación de fatiga. Con un planteamiento similar, pero a mucha menor escala, tres Estados miembros (Austria, Bélgica y Rumanía⁸) comunicaron también un efecto negativo. Por el contrario, algunos Estados miembros (Estonia, Luxemburgo, Rumanía⁹ y Suecia) perciben la cuestión desde un ángulo diferente, señalando que la disposición permite al conductor tomar períodos más largos de descanso ininterrumpido, generalmente en sus casas con sus familias. En un enfoque distinto, los empresarios consideran los largos períodos de descanso de compensación que deben tomarse tras el uso de la excepción como una pérdida de ingresos para los conductores, especialmente durante las temporadas turísticas cortas y prefieren la excepción en su forma anterior.

4.6. Percepción general de la disposición

En consonancia con las respuestas dadas en los aspectos individuales del cuestionario, la mayoría de los Estados miembros que facilitaron respuestas cuantificadas sobre esta pregunta reflejaron una percepción global positiva de la disposición, y en algunos casos, una percepción muy positiva (Hungría, Luxemburgo, Suecia, Letonia y Estonia). La IRU tiene un enfoque menos positiva, considerando que la versión actual de la excepción es menos atractiva que la anterior debido a su carácter demasiado restrictivo. Los Estados miembros con una percepción negativa de la norma son principalmente aquellos que se preocupan por las cuestiones de seguridad vial (Austria, Suecia y Lituania). La ETF no encuentra ningún

⁸ inspección del Estado para el control del transporte por carretera (ISCTR).
⁹ autoridad de transporte por carretera (ARR)

valor añadido en esta excepción y alega que debería tener una aplicación limitada para poder controlar sus efectos negativos y que no debe permitirse una mayor flexibilidad.

4.7. Observaciones y propuestas adicionales

En esta parte del cuestionario, los Estados miembros pudieron expresar libremente sus observaciones y propuestas relativas a la excepción que nos ocupa. A pesar de la libertad que ofrece, las respuestas recibidas fueron bastante limitadas. Un grupo de Estados miembros (Bulgaria, Alemania, Luxemburgo, Reino Unido), sin compartir necesariamente los mismos objetivos, parecen dispuestos a considerar criterios más flexibles y una cierta ampliación de la excepción a las operaciones nacionales o a los servicios regulares internacionales. Un Estado miembro (ES) alegó que la excepción debe hacerse aplicable al transporte de mercancías, lo que mejoraría la eficiencia de la empresa por tener el vehículo de vuelta en su base mucho antes y mejoraría las condiciones de trabajo al permitir a los conductores pasar su descanso semanal en sus hogares. Otros Estados miembros están o bien en contra de esta perspectiva (Austria), o bien consideran que la disposición debe modificarse en consonancia con el transporte de mercancías (Lituania). Otras cuestiones planteadas son los problemas prácticos por lo que se refiere a la seguridad vial (Bélgica) y a la compatibilidad con las normas sociales de la UE y con las del Acuerdo Europeo sobre Trabajo de Tripulaciones de Vehículos que Efectúen Transportes Internacionales por Carretera (AETR) (Finlandia). La ETF se opone resueltamente al desarrollo independiente de cualesquiera disposiciones sociales para el transporte de pasajeros, y señala que esta evolución podría dar lugar a regímenes más complejos, problemas de aplicación a gran escala y podría comprometer los objetivos globales de las normas sobre el tiempo de conducción y de descanso. Por otra parte la IRU afirma que la industria necesita urgentemente más disposiciones prácticas y una mayor flexibilidad para todos los tipos de servicios nacionales e internacionales, y apoya firmemente la ampliación del ámbito de aplicación de la excepción para cubrir también las operaciones nacionales.

5. CONCLUSIONES

A pesar de la falta de datos concretos, tras el análisis arriba presentado, pueden extraerse algunas conclusiones en relación con las repercusiones de la aplicación de la excepción en materia de seguridad vial y de las condiciones de trabajo en el ámbito de los servicios de transporte internacional de pasajeros.

De acuerdo con las opiniones de la mayoría de los Estados miembros y de los empresarios, no hay indicios concretos de un verdadero efecto negativo en la seguridad vial. Los trabajadores han expresado la opinión de que los 12 períodos de conducción diarios consecutivos crean una fatiga acumulada y desproporcionada en el conductor. Sin embargo, no se han proporcionado pruebas objetivas que justifiquen el empeoramiento de la seguridad vial, debido al uso de la excepción. Por otra parte, los empresarios son de la opinión de que, en este tipo de operación, el tiempo diario de conducción es normalmente inferior a los límites máximos fijados por la legislación. La especificidad de los viajes internacionales en autocar fue la idea principal que dio origen a la introducción de la excepción.

En relación con los ámbitos analizados, como son el turismo, el medio ambiente, la competencia sin distorsionar y el bienestar de los conductores, las respuestas recibidas incluyen evaluaciones tanto positivas como negativas, con predominancia de los aspectos positivos indicados, excepto en la cuestión de la calidad de vida de los conductores. Sobre este último, tanto empresarios como trabajadores señalaron las consecuencias negativas, pero por distintos motivos, y que afectan a distintos aspectos del bienestar del conductor. Mientras los trabajadores ponían de relieve la consecuencia negativa de la mayor fatiga de los conductores debido al aplazamiento de los periodos de descanso semanales, los empresarios señalaban la limitación a la posibilidad del conductor de obtener mayores ingresos, debido a la compensación obligatoria en materia de tiempo de descanso semanal, después de aplicar la excepción. Los aspectos positivos de la excepción incluían: la reducción de los costes para los turistas, la utilización de mejores vehículos para estos largos viajes internacionales, el aumento de las oportunidades para las empresas, incluidas las pequeñas empresas, y la mejor organización de los periodos de descanso de los conductores, con la posibilidad de pasar más tiempo en casa. Gran parte de las críticas se referían al carácter restrictivo de la norma de los 12 días, mientras que el concepto de excepción fue reconocida como valioso.

Cabe señalar la naturaleza contradictoria de las respuestas recibidas para la mayoría de las preguntas que revelan diferencias en el modo en que la medida ha sido acogida. Un ejemplo muy ilustrativo se refiere a los puntos de vista expresados por los interlocutores sociales que participaron en la encuesta. Mientras que los representantes de los empresarios identifican los requisitos adicionales de la excepción como el principal obstáculo para su correcta aplicación, el representante de los conductores considera cualquier intento de diluir dichas disposiciones o de ampliar el ámbito de aplicación de la excepción resulta inaceptable.

Tras analizar las opiniones expresadas por los Estados miembros y los interlocutores sociales, y teniendo en cuenta determinadas necesidades del mercado, tales como la simplificación de las normas y la eficiencia de los procesos de control de la aplicación, la Comisión no considera oportuno proponer modificaciones de la legislación pertinente. El régimen actual se estableció después de un largo debate, parece estar funcionando sin problemas importantes y es ampliamente conocido por las partes interesadas. La Comisión continuará trabajando, en cooperación con los Estados miembros, a fin de mejorar el control de la aplicación de las normas en vigor, y en particular en lo que respecta a la aplicación correcta de las excepciones.

La Comisión invita a los Estados miembros y a los interlocutores sociales a que prosigan el seguimiento de la aplicación y del impacto en la seguridad vial y en los aspectos sociales de la excepción de los 12 días y podría volver a plantear la cuestión en caso de que surja la necesidad.