



Brüssel, 6.6.2014
COM(2014) 337 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõikes 6a sätestatud erandi kohaldamise kohta (12 päeva reegel).

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõikes 6a sätestatud erandi kohaldamise kohta (12 päeva reegel).

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Liit (EL) on kehtestanud kaupade ja reisijate maanteeveo suhtes sotsiaalõigusnormide raamistiku, mille eesmärk on vältida konkurentsimoonusi, suurendada liiklusohutust ning tagada autovedudega seotud liikuvate töötajate jaoks piisavad tervisekaitse ja tööohutuse tingimused. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruses (EÜ) nr 561/2006 (mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85)¹ (edaspidi „määrus nr 561/2006“) on sätestatud ELi ühised miinimumnõuded, mis käsitlevad muu hulgas sõidu- ja vaheaega ning puhkeperioode. Need eeskirjad kehtivad kõikide elukutseliste sõidukijuhtide suhtes, olenemata sellest, kas nad on töövõtjad või füüsilisest isikust ettevõtjad, kes tegelevad reisijate või kauba veoga, ning kelle suhtes kehtivad liidu või liikmesriigi tasandil teatavad erandid.

Üldreeglina on määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 8 sätestatud, et juhi iganädalane puhkeperiood peab algama hiljemalt eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24tunnise ajavahemiku lõpus. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (uuesti sõnastatud))² kehtestati erand sellest iganädalase puhkeperioodi nõudest. Artikli 8 uue lõikega 6a võimaldatakse sõidukijuhtidel, kes osutavad üksikut rahvusvahelist sõitjate juhuveo teenust, lükata oma iganädalane puhkeaeg edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks (edaspidi „12 päeva reegel“) alates eelmisest regulaarsest iganädalasest puhkeajast, kui on täidetud konkreetset tingimused.

Selleks et lahendada teatavaid probleeme, millele määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõike 6a vastuvõtmisel osutati, on kõnealuses lõikes sätestatud, et komisjon jälgib hoolikalt selle erandi kasutamist ja koostab aruande, milles hinnatakse erandi tagajärgi liiklusohutuse ja sotsiaalsete aspektide seisukohast, ning teeb vajaduse korral ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks selles osas. Käesolev aruanne on vastus järelevalve kohustusele ja selles antakse ülevaade 12 päeva reeglist tehtava erandi kasutamise kohta liikmesriikides ning erandi eeldatava mõju kohta seoses määruse peamiste eesmärkidega.

¹ ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

² ELT L 300, 14.11.2009, lk 88.

2. TAUSTTEAVE

12 päeva reegel kehtestati nõukogu määrusega (EMÜ) nr 3820/85 teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta³. Kõnealuse määruse artikli 6 lõikes 1 on sätestatud, et:

(...)

Juht peab kõige rohkem kuue ööpäevase sõiduaja järel saama iganädalase puhkeaja vastavalt artikli 8 lõikes 3 antud määratlusele.

Juhul kui kuue päeva sõiduaeg summeeritult ei ületa kuue ööpäeva sõiduajale vastavat ülemmäära, võib iganädalase puhkeperioodi edasi lükata kuuenda päeva lõpuni.

Rahvusvahelise mitteregulaarse reisijateveo korral tuleb teises ja kolmandas lõigus asendada sõnad „kuue” ja „kuuenda” vastavalt sõnadega „kaheteistkümmne” ja „kaheteistkümnenda”.

Liikmesriigid võivad kohaldada eelmist lõiku ka oma territooriumi piires toimuva siseriikliku mitteregulaarse reisijateveo suhtes.

See määrus tunnistati kehtetuks määrusega (EÜ) nr 561/2006, mis ei sisaldanud sellist sätet. Seega 12 päeva reeglit alates 11. aprillist 2007, kui jõustus määrus (EÜ) nr 561/2006, enam ei kohaldata. See muudatus põhjustas sidusrühmade vahel ulatuslikke arutelusid. Euroopa bussiturismi ettevõtjad pidasid seda negatiivseks arenguks ning püüdsid süstemaatiliselt jõuda tööturu osapooltega kokkuleppele 12 päeva reegli taastamiseks. Eesmärk oli leida lahendus ettevõtjate soovile korraldada tõhusaid ja kulutasuvaid bussireise, ilma et see vähendaks liiklusohutust ning sõidukijuhtide heaolu.

Üksikasjalik ülevaade teema kohta ja asjakohased argumendid on esitatud kahe läbiviidud uuringu tulemustes. Euroopa Parlamendi tellitud uuringus „*The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the “12 Days Exception” for Buses*”⁴ (Sõidu- ja puhkeaeu käsitlev uus määrus. Bussijuhtide 12 päeva erandi kaotamise mõju), anti hinnang 12 päeva reegli kaotamise mõju kohta rahvusvahelisele reisijateveole, eelkõige majanduslikust, sotsiaalsest ja ohutuse seisukohast. Kokkuvõtteks väideti uuringus, et 12 päeva reegli kaotamisel oli majandusele tugev negatiivne mõju, ilma et ohutuse ja sotsiaalvaldkonnas oleks kaasnenum olulist positiivset arengut. Uuritud poliitikavalikute hulgas soovitati erandi taaskehtestamist koos teatavate kaasnevate meetmetega, mis olid seotud reise ohutuse ja juhtide töötingimustega. Soovitatud kaasnevad meetmed hõlmasid muu hulgas digitaalse sõidumeeriku tõhusat kasutamist, bussijuhtide roteerumist rahvusvahelisi reise korraldavas ettevõttes, et vältida liigset töökoormust, direktiivi 2003/59/EÜ (reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteeõidukite juhtide alus- ja

³ ELT L 370, 31.12.1985, lk 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)

jätkuõppe kohta)⁵ kohaldamist ja 12 päeva reegli osalist taaskehtestamist nende transpordiettevõtjate jaoks, kes vastavad konkreetsetele kvaliteediparameetritele ja ainult digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukite puhul. Pärast seda uuringut võttis Euroopa Parlament vastu algatusraporti erandi taaskehtestamiseks 12 päeva reeglist.

Seejärel tellis Euroopa Komisjon uue uuringu, mille tulemusena esitati dokumendis „*Study of passenger transport by coach*”⁶ (bussivedusid käsitlev uuring) kriitiline ülevaade parlamendi uuringu kohta. Ülevaates jõuti järeldusele, et ei ole välistatud, et algses Euroopa Parlamendi uuringus on 12 päeva reegli kaotamise majanduslikku mõju oluliselt ülehinnatud ning sotsiaalseid mõjusid alahinnatud. Samuti jõuti ülevaates järeldusele, et 12 päeva reegli kaotamise sotsiaalne ja keskkonnaalane mõju on tühine ning säilis teatav kahtlus, kas tegemist on positiivse või negatiivse mõjuga. Mõlema uuringu puhul nõustuti, et kuigi seda on keeruline mõõta, on mõju liiklusohutusele üsna väike, sest bussiveod on juba suhteliselt ohutu transpordiliik.

Üldise arutelu tulemusena otsustati 12 päeva reegel taaskehtestada koos teatavate täiendavate nõuetega. Määruse (EÜ) nr 1073/2009 artiklis 29 on sätestatud :

„Määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklile 8 lisatakse järgmine lõige:

„6a. Erandina lõikest 6 võib Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruses (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) määratletud üksikut rahvusvahelist sõitjate juhuvedu tegev juht lükata iganädalase puhkeaja edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks alates eelmisest regulaarsest iganädalasest puhkeajast, tingimusel et:

a) teenus kestab vähemalt 24 järjestikust tundi liikmesriigis või kolmandas riigis, mille suhtes käesolevat määrust kohaldatakse ja mis ei ole riik, kus vedu algas;

b) pärast erandi kasutamist võtab bussijuht:

i) kaks regulaarset iganädalast puhkeaega või

ii) ühe regulaarse iganädalase puhkeaja ja ühe vähendatud iganädalase vähemalt 24-tunnise puhkeaja. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeaeg samaväärse katkestamata puhkeajaga, mis tuleb võtta enne erandiperioodile järgneva kolmanda nädala lõppu;

c) alates 1. jaanuarist 2014, kui sõiduk on varustatud sõidumeerikuga vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisale ja

d) alates 1. jaanuarist 2014, kui sõidukil on vedudel, mis toimuvad ajavahemikus 22.00 kuni 6.00, mitu juhti, või lühendatakse artiklis 7 osutatud sõiduaega 3 tunnile.

⁵ ELT L 226, 10.9.2003, lk 4.

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

Komisjon jälgib hoolikalt selle erandi kasutamist, et tagada liiklusohutuse säilitamine väga rangetel tingimustel, ja kontrollib selleks eelkõige, et summaarne sõiduaeg erandiga kaetud perioodil ei oleks liiga pikk. Hiljemalt 4. detsembril 2012 koostab komisjon aruande, milles hinnatakse erandi tagajärgi liiklusohutuse ja sotsiaalsete aspektide seisukohast. Komisjon teeb vajaduse korral ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks selles osas.

Praeguses sõnastuses hakati 12 päeva reeglit kohaldama alates 4. juunist 2010. Pärast seda kuupäeva on toimunud mitu arutelu, kus käsitleti sätte kohaldamisega seotud nõudeid, eelkõige neid, mille kohaselt peavad juhid tegelema rahvusvaheliste vedudega. Määruse (EMÜ) nr 3821/85⁷ hiljutise läbivaatamise käigus tegi Euroopa Parlament ettepaneku kohaldada seda reeglit ka riigisiseste vedude puhul väites, et mõju liiklusohutusele ei ole seotud vedude rahvusvahelise olemusega. Õigusloomeprotsessi käigus ei pidanud liikmesriigid muudatust asjakohaseks ja artikli 8 lõike 6a sõnastust ei muudetud.

Samas kontekstis taotles Island ühinemisläbirääkimiste käigus erandit sellest sättest, et võimaldada reegli kohaldamist ka riigisiseste vedude puhul. Taotlust toetavad argumendid olid seotud asjaoluga, et riigi geograafiline asukoht on Euroopa mandrist kaugel, seal on erakordselt hõre asustus ja turismitööstusel on Islandi majanduses tähtis koht. Läbirääkimiste käigus lükkas komisjon kõnealuse taotluse tagasi väites, et sellist erandit ei saa kohaldada muudele liikmesriikidele ning vaatamata geograafilisele eripärale oleks Islandil võimalik korraldada riigisiseseid vedusid selliselt, et peetakse kinni üldisest puhkeaja sättest, mille kohaselt peab kuuele 24tunnisele ajavahemikule järgnema puhkeperiood. Lisaks ei mõjuta kõnealune säte Islandi turismimajandust, sest see on vaid vähesel määral rahvusvahelisele konkurentsile avatud.

3. ANDMETE KOGUMINE

Selleks et koguda vajalikku teavet käesoleva aruande jaoks, esitas komisjon liikmesriikidele 2012. aasta juulis mitu küsimust. Samad küsimustikud saadeti ka ELi tööturu osapooltele, nimelt Rahvusvahelisele Maanteetranspordi Liidule (IRU) kui tööandjate organisatsioonile ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsioonile (ETF), kes esindab sektori töötajaid.

Küsimustik hõlmas mitut teemat, et hinnata võimalikku mõju erandi kohaldamisel määruses (EÜ) nr 561/2006 nimetatud valdkondades. Iga küsimus on sõnastatud nii, et vastus võis olla nii kvantitatiivne kui ka kirjeldav vastavalt liikmesriigi / sotsiaalpartneri eelistusele.

Kahe esimese küsimuse eesmärk oli hinnata, kas liikmesriigid jälgivad erandi kasutamist statistiliste andmete või muude allikate kaudu. Kolmas küsimus käsitles liiklusohutust ja erandi mõju sellele. Neljas küsimus käsitles turismi elavdamist ja keskkonnasõbralikke transpordivahendeid ning viies küsimus puudutas kõnealuse erandi mõju ausale konkurentsile maanteetranspordi sektoris. Kuuendas küsimuses paluti hinnata juhtide heaolu. Kahes

⁷ Muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 165/2014, 4. veebruar 2014 (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1),

viimases küsimuses paluti liikmesriikidel ja tööturu osapooltel kirjeldada üldist suhtumist seoses kõnealuse sättega ning esitada täiendavaid märkusi või ettepanekuid.

2013. aasta lõpuks sai komisjon vastused 23 liikmesriigilt ning eespool nimetatud tööandjate ja töötajate organisatsioonidelt. Vaatamata meeldetuletusele ei ole pärast kõnealust kuupäeva täiendavat teavet saadud. Saadud vastuseid koondav tabel on esitatud käesoleva aruande II lisas. Tuleb märkida, et Rumeenia edastas nii Rumeenia maanteetranspordi ameti kui ka maanteetranspordi järelevalveasutuse vastused. Mõlemad asutused vastutasid reegli kohaldamise eest – maanteetranspordi amet kuni 4. detsembrini 2011 ja maanteetranspordi järelevalveasutus pärast seda kuupäeva.

4. ANDMETE ANALÜÜS

Küsimustikule vastanud 23 liikmesriigist ei esitanud kaheksa liikmesriiki küsimustele 2–7 arvnäitajatega vastuseid, sest puudub asjakohane teave. Kuna kvantitatiivsete andmete arv oli väike (15 vastust), ei ole võimalik koostada põhjalikku statistilist analüüsi. Siiski saab antud vastuste põhjal ja koostoimes küsimustiku kirjeldavate osadega teha mitu järeldust. Allpool esitatud analüüsis on järgitud küsimustiku ülesehitust ja võetud arvesse iga küsimusega hõlmatud aspekte.

4.1. Andmete kättesaadavus — erandi kasutamise sagedus

Ükski küsimustikule vastanud liikmesriik ei kogu statistilisi andmeid 12 päeva reegli kohaldamise kohta või sõiduaja piirangutest kinnipidamise kohta erandiga hõlmatud perioodil. Kehtivate õigusaktidega ei ole liikmesriikidele sellist kohustust kehtestatud ja järelevalve puudumine pädevate siseriiklike asutuste poolt ei võimalda neil saada terviklikku ülevaadet praegusest olukorrast kõnealuses valdkonnas. Hoolimata sellest, et puudub kohustus jälgida süstemaatiliselt erandi kasutamist, esitasid mõned liikmesriigid asjakohased arvandmed, mille kohaselt erandit enamasti massiliselt ei kasutata. Viies liikmesriigis (EE, LT, LV, LU, SE) on erandi kasutamise sagedus skaala keskel (3 punkti skaalal 0–5), samas kui muudes liikmesriikides osutasid arvandmed sätte harvamale kasutamisele. Esitatud selgitused reegli vähese kasutamise kohta hõlmasid selle piiravat iseloomu (üksik rahvusvaheline reis ja sellele järgnev pikk puhkeae) ning ettevõtjate/sõidukijuhtide vähene teadlikkus sellest sättest.

4.2. Mõju liiklusohutusele

Enamik liikmesriike, kes esitasid vastuses sellele küsimusele arvandmed, märkisid, et sätteil puudub negatiivne mõju liiklusohutusele. Siiski märkisid kaks liikmesriiki (BE, LT), et sätteil on suur negatiivne mõju (4 punkti skaalal 0–5). Väide ei põhine õnnetusjuhtumite statistikal, vaid eeldusel, et pideval sõitmisel 12 päeva jooksul võib olla otsene mõju sõidukijuhi väsimusele, mis omakorda kahjustab liiklusohutust. Sama lähenemisviisi on järgitud Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vastuses, milles hinnati juhi väsimusest tulenevat negatiivset mõju veelgi suuremaks. Ülejäänud vastustes oli negatiivne mõju hinnatud minimaalseks, kuid need tuginesid samuti hinnangulisele arvamusele mitte liiklusõnnetuste tegelikele andmetele. Rahvusvaheline Maanteetranspordi Liit (IRU) hindas samuti sätte mõju

liiklusohutusele olematuks rõhutades, et selliste reiside korral on tegelik ööpäevane sõiduaeg enamasti lühike.

4.3. Mõju turismi elavdamisele ja keskkonnasõbralike transpordivahendite kasutamisele

Kuigi osa liikmesriike (AT, BE, CZ, DK, NL, PL, ES) ja ETF olid arvamisel, et sättel ei ole mõju turismile ja keskkonnale, osutasid muude liikmesriikide poolt sellele küsimusele antud arvandmetega vastused sätte positiivsele mõjule. Kolm liikmesriiki (LU, RO, SE) kinnitasid sätte väga tugevat positiivset mõju (4–5 punkti skaalal 0–5) ja tõid põhjenduseks, et säte võimaldab pakkuda reisijatele madalamat hinda, korraldada reise paremini ja kasutada selliste reiside korral kvaliteetsemaid busse. Sarnastele põhjendustele toetudes arvas veel neli liikmesriiki (BG, EE, LV, SI), et sättel on oluline positiivne mõju (3 punkti skaalal 0–5). IRU märkis, et erandi piirava iseloomu tõttu on positiivne mõju vähene ning sätte kohaldamine ei ole transpordiettevõtjatele atraktiivne.

4.4. Mõju konkurentsile

Enamik liikmesriike ja IRU on selle aspekti suhtes neutraalsed. Ühes liikmesriigis (BG) leiti, et sättel on üsna negatiivne konkurentsiooni moonutav mõju, sest kõnealust erandit kohaldatakse üksnes rahvusvaheliste juhuvedude mitte regulaarreiside suhtes ja säte on seega diskrimineeriv. Viis liikmesriiki (HU, LT, LV, LU, SE) olid palju positiivsemal arvamisel väites, et erandiga tagatud paindlikkus võimaldab ettevõtjatel ilma eeskirju rikkumata tööd paremini korraldada ja on võrdselt kasulik ka väikeettevõtetele.

4.5. Mõju juhtide heaolule

Selles küsimuses oli töövõtjatel väga tugev negatiivne seisukoht ning nad väitsid, et erand võimaldab pikki reise, mis mõjutab otseselt sõidukijuhi tervist peamiselt väsimuse kuhjumise tõttu. Sarnast mõttekäiku toetasid tagasihoidlikumas ulatuses kolm liikmesriiki (AT, BE, RO⁸), kes samuti kinnitasid sätte negatiivset mõju. Mõnes liikmesriigis (EE, LU, RO⁹, SE) käsitleti teemat uuest vaatenurgast, märkides, et säte võimaldab juhtidele tavalisest pikema katkematu puhkeaja, mis veedetakse tavaliselt kodus koos perega. Erinev lähenemisviis oli ka tööandjatel, kelle arvates kaasneb pika puhkeajaga, mis tuleb võtta pärast erandi kasutamist, juhtide sissetuleku vähenemine. See on eriti oluline lühikese turismihooaja puhul ja nad eelistavad erandi eelmist sõnastust.

4.6. Üldine arvamus kõnealuse sätte kohta

Võttes arvesse küsimustikule antud vastuseid, oli enamikus liikmesriikides, kes esitasid arvandmeid sisaldavad vastused, üldine arvamus positiivne ja mõnel juhul väga positiivne (HU, LU, SE, LV, EE). Rahvusvahelise Maanteevedude Liidu arvamus on vähem positiivne, sest liidu arvates on kehtiv erand oma piirava olemuse tõttu vähem atraktiivne kui eelmine. Liikmesriikide negatiivne arvamus on peamiselt seotud liiklusohutusega (AT, BE, LT). ETF arvates ei ole erandil mingit lisaväärtust ning kõnealune liit kinnitas, et negatiivse mõju

⁸ Riigi maanteetranspordi järelevalveasutus (Inspectoratul de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier)

⁹ Rumeenia maanteetranspordi amet (Autoritatea Rutiera Romana)

kontrollimiseks tuleks erandit kohaldada piiratud ulatuses ja kindlasti ei tohiks lubada suuremat paindlikkust.

4.7. Täiendavad märkused ja ettepanekud

Küsimustiku selles osas said liikmesriigid esitada vabas vormis oma märkused ja ettepanekud kõnealuse erandi kohta. Vaatamata antud võimalusele, oli vastuseid vähe. Mõned liikmesriigid (BG, DE, LU, UK), kellel ei pruugi olla samad eesmärgid, on valmis kaaluma erandi suuremat paindlikkust ja ulatust ning kohaldama seda ka riigisiseste juhuvedude või rahvusvaheliste regulaarvedude puhul. Üks liikmesriik (ES) väitis, et erandit tuleks kohaldada ka kaubavedude suhtes. See parandaks ettevõtete tõhusust võimaldades sõidukil kiiremini lähtekohta naasta ja paraneksid ka töötingimused, sest sõidukijuhid saaksid veeta nädalase puhkeperioodi kodus. Muud liikmesriigid olid pigem selle seisukoha vastu (AT) või leidsid, et sätet tuleks muuta kooskõlas kaubavedusid käsitlevate sätetega (LT). Muud tõstatatud küsimused olid seotud praktiliste probleemidega, mis puudutasid liiklusohutust (BE) ning vastavust ELi sotsiaalõigusnormidele ja rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalasele Euroopa kokkuleppele (FI). ETF oli kindlalt vastu sõitjatevedu käsitlevatele mis tahes erandlike sotsiaalsätete loomisele, märkides, et selline areng muudaks süsteemi keerulisemaks, sellega kaasneksid suured jõustamisega seotud probleemid ning see kahjustaks sõidu- ja puhkeaja eeskirjade üldeesmärke. Teisest küljest väitis IRU, et tööstusharu vajab kiiresti igat liiki riigisiseste ja rahvusvaheliste teenuste praktilisemat korraldust ja suuremat paindlikkust ning toetas kindlalt erandi kohaldamisala laiendamist, et see hõlmaks ka riigisiseseid vedusid.

5. JÄRELDUSED

Hoolimata faktiliste andmete puudumisest, saab eespool esitatud analüüsi põhjal teha teatavaid järeldusi erandi kohaldamise mõju kohta rahvusvahelisele reisijateveole liiklusohutuse ja töötingimuste valdkonnas.

Enamiku liikmesriikide ja tööandjate arvamuste kohaselt puuduvad konkreetset andmed tegeliku negatiivse mõju kohta liiklusohutusele. Töövõtjad on arvamusel, et 12 järjestikust päevast sõiduaega põhjustavad väsimuse ebaproportsionaalset kuhjumist. Siiski ei esitatud faktilisi tõendeid liiklusohutuse halvenemise kohta erandi kohaldamise tõttu. Teiselt poolt on tööandjad arvamusel, et erandiga hõlmatud vedude puhul on igapäevane sõiduaeg tavaliselt lühem kui õigusaktides sätestatud piirnorm. Erandi kehtestamise peamine põhjendus oli rahvusvaheliste bussireiside eripära.

Küsimustikuga hõlmatud muude valdkondade puhul (turism, keskkonnakaitse, konkurentsimoonutused ja juhtide heaolu) oli vastuste seas nii positiivseid kui ka negatiivseid hinnanguid. Välja arvatud juhtide heaolu küsimuses, olid ülekaalus positiivsed aspektid. Juhtide heaolu küsimuses viitasid nii tööandjad kui ka töövõtjad negatiivsetele tagajärgedele, kuid esitasid erinevad põhjendused ja osutasid erinevatele aspektidele. Töövõtjad tõstsid esile iganädalase puhkeaja edasilükkamise tõttu tekkiva suurema väsimuse negatiivseid tagajärgi, samas kui tööandjad osutasid juhi väiksemale sissetulekule, sest pärast erandi kasutamist on kohustuslik iganädalane puhkeae pikem. Erandiga seotud positiivsed aspektid hõlmasid

turistide kulude vähenemist, paremate sõidukite kasutamist pikkadel rahvusvahelistel reisidel, ettevõtete (sh väikeettevõtete) tegevusvõimaluste laiendamist ning juhtide puhkeaja paremat korraldust koos võimalusega veeta rohkem aega kodus. Palju kritiseeriti 12 päeva reegli piiravat olemust, samas tunnustati erandi väärtust.

Tuleb märkida, et enamiku küsimuste puhul oli vastuseid nii poolt kui ka vastu, mis osutab, et meedet hinnatakse erinevalt. Mõlema küsitluses osalenud poole seisukohad on väga näitlikud. Tööandjate esindajad leidsid, et erandi kohaldamisel on peamine takistus sellega seotud täiendavad nõuded, kuid juhtide esindajad olid seisukohal, et mis tahes katse neid nõudeid tühistada või erandi kohaldamisala laiendada, on vastuvõetamatu.

Olles analüüsinud liikmesriikide ja sotsiaalpartnerite seisukohti ning pidades silmas teatavaid turu vajadusi (eeskirjade lihtsustamine ja nende kulutasuv jõustamine) ei pea komisjon asjakohaseks soovitada muudatuste tegemist asjakohastes õigusaktides. Praegune kord kehtestati pärast pikki arutelusid, see toimib oluliste probleemideta ning on sidusrühmadele üldiselt teada. Komisjon jätkab koostöös liikmesriikidega oma jõupingutusi, et tõhustada kehtivate eeskirjade täitmist, eriti erandi nõuetekohast kohaldamist.

Komisjon kutsub liikmesriike ja sotsiaalpartnereid üles jätkama järelevalvet 12 päeva erandi rakendamise üle ning selle mõju üle liiklusohutusele ja sotsiaalsetele aspektidele. Vajaduse tekkimisel võib seda küsimust uuesti arutada.