



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 6.6.2014
COM(2014) 337 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**privind aplicarea derogării prevăzute la articolul 8 alineatul (6a) din Regulamentul (CE)
nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (regula celor 12 zile)**

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind aplicarea derogării prevăzute la articolul 8 alineatul (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (regula celor 12 zile)

1. INTRODUCERE

Uniunea Europeană (UE) a stabilit un cadru de norme sociale pentru transportul rutier de mărfuri și de călători, cu scopul de a evita denaturarea concurenței, de a îmbunătăți siguranța rutieră și de a asigura condiții de sănătate și de siguranță adecvate pentru lucrătorii mobili din domeniul transporturilor rutiere. Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere și de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului [„Regulamentul (CE) nr. 561/2006”]¹ prevede un set de cerințe comune minime ale UE privind, *inter alia*, durata de condus, pauzele și perioadele de repaus ale conducătorilor auto. Aceste norme se aplică tuturor conducătorilor auto profesioniști, angajați sau liber profesioniști, care efectuează operațiuni de transport de călători sau de mărfuri, sub rezerva unor excepții și derogări naționale specifice.

Ca regulă generală, Regulamentul (CE) nr. 561/2006 prevede, la articolul 8, că un conducător auto ar trebui să înceapă o perioadă de repaus săptămânal până la sfârșitul a șase perioade de 24 de ore de la perioada de repaus săptămânal precedentă. Cu toate acestea, Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (reformare)² a introdus o derogare de la această dispoziție privind perioada de repaus săptămânal. Noul articol 8 alineatul (6a) le permite conducătorilor auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane să amâne perioada de repaus săptămânal cu cel mult 12 perioade consecutive de 24 de ore (în continuare, „regula celor 12 zile”) care urmează perioadei de repaus săptămânal precedente, sub rezerva îndeplinirii condițiilor specifice.

În vederea abordării anumitor preocupări exprimate la momentul adoptării acestuia, la articolul 8 alineatul (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se specifică faptul că Comisia ar trebui să monitorizeze cu strictețe modul în care este utilizată această derogare și ar trebui să întocmească un raport de evaluare a consecințelor derogării în ceea ce privește siguranța rutieră, precum și aspectele sociale, și, în cazul în care consideră necesar acest demers, să propună modificări în acest sens la prezentul regulament. Prezentul raport respectă această obligație de monitorizare și oferă o imagine de ansamblu a utilizării derogării privind regula celor 12 zile în statele membre și a impactului perceput al acesteia în contextul principalelor obiective ale regulamentului.

¹ JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

² JO L 300, 14.11.2009, p. 88.

2. CONTEXT

Regula celor 12 zile a fost introdusă pentru prima dată prin Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere³. Articolul 6 alineatul (1) din respectivul regulament prevedea că:

(...)

După maximum șase perioade zilnice de conducere, conducătorul auto trebuie să ia o perioadă săptămânală de repaus, astfel cum este definită în articolul 8 alineatul (3).

Perioada de repaus săptămânală poate fi amânată până la sfârșitul celei de-a șasea zile, dacă durata totală de conducere pe parcursul celor șase zile nu depășește durata maximă corespunzătoare a șase perioade zilnice de conducere.

În cazul transporturilor internaționale de pasageri, altele decât cele derulate prin servicii regulate, cuvintele „șase” și „a șasea” din al doilea și al treilea paragraf se înlocuiesc cu „douăsprezece” și respectiv „a douăsprezecea”.

Statele membre pot extinde aplicarea paragrafului anterior la transporturile naționale de pasageri de pe teritoriile lor, altele decât serviciile regulate.

Acest regulament a fost abrogat prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006, care nu includea o astfel de dispoziție. Prin urmare, regula celor 12 zile nu a mai fost aplicabilă începând cu 11 aprilie 2007, când Regulamentul (CE) nr. 561/2006 a intrat în vigoare. Această modificare a declanșat discuții ample în rândul mai multor părți interesate. Industria europeană a turismului cu autocarul a perceput-o ca pe o evoluție negativă, urmărind în mod sistematic un acord între partenerii sociali în vederea reintroducerii regulii celor 12 zile. Provocarea a fost de a răspunde preocupărilor industriei în legătură cu organizarea eficientă și rentabilă de călătorii turistice cu autocarul, fără a afecta, în același timp, siguranța rutieră și confortul conducătorilor auto.

O prezentare detaliată a aspectului în cauză și a argumentelor relevante se regăsește în două studii, care au fost realizate în același timp. Studiul «*Noul regulament privind duratele de conducere și de repaus: Impactul eliminării „Excepției de 12 zile” pentru autobuze*»⁴, comandat de Parlamentul European, a furnizat o evaluare a impactului eliminării regulii celor 12 zile în domeniul transportului rutier internațional de călători, în special în raport cu efectele economice, sociale și legate de siguranță. Pe scurt, studiul a adus argumente conform cărora eliminarea regulii celor 12 zile va avea un impact economic foarte sever, fără a avea beneficii sociale sau de siguranță semnificative. Dintre opțiunile politice analizate, cea recomandată a fost reintroducerea derogării împreună cu anumite măsuri de însoțire legate de siguranța călătoriilor și de condițiile de lucru ale conducătorilor auto. Măsurile de însoțire propuse au vizat, inter alia, punerea în aplicare eficientă a utilizării tahografului digital, aplicarea rotației

³ JO L 370, 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)

conducătorilor auto în cadrul firmelor care efectuează călătorii internaționale în vederea limitării volumului de lucru excesiv, punerea în aplicare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri⁵ și reintroducerea parțială a regulii celor 12 zile pentru întreprinderile de transport care respectă parametrii de calitate specifici și numai pentru vehiculele echipate cu un tahograf digital. Ca urmare a acestui studiu, Parlamentul European a votat un „raport scris din proprie inițiativă” pentru reintroducerea derogării de 12 zile.

O examinare critică a studiului menționat mai sus a fost efectuată în „*Studiul privind transportul de pasageri cu autocarul*”⁶, care a fost comandat ulterior de Comisia Europeană. În urma examinării, s-a concluzionat că este posibil ca studiul inițial al Parlamentului European să fi supraestimat în mod semnificativ impactul economic al eliminării regulii celor 12 zile și, de asemenea, să fi subestimat impactul social. În urma examinării, s-a concluzionat că impactul social și de mediu al retragerii regulii celor 12 zile este redus, persistând o anumită îndoială asupra efectului net al acestui impact: pozitiv sau negativ? Cele două studii au arătat că, deși dificil de cuantificat, impactul asupra siguranței rutiere este mai curând nesemnificativ, întrucât autocarele reprezintă deja un mod de transport relativ sigur.

Discuțiile generale au condus la reintroducerea regulii celor 12 zile cu anumite cerințe suplimentare. Articolul 29 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 prevede că:

„La articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se introduce următorul alineat:

„(6a) Prin derogare de la alineatul (6), un conducător auto care asigură un singur serviciu ocazional de transport internațional de persoane, astfel cum este definit în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, poate amâna perioada de repaus săptămânal cu cel mult 12 perioade consecutive de 24 de ore care urmează unei perioade de repaus săptămânal precedente, cu următoarele condiții:

(a) serviciul durează cel puțin 24 de ore consecutive într-un stat membru sau o țară terță în care se aplică prezentul regulament, alta decât cel/cea în care a început serviciul;

(b) după utilizarea derogării, conducătorul auto ia:

(i) fie două perioade de repaus săptămânal normale;

(ii) fie o perioadă de repaus săptămânal normală și o perioadă de repaus săptămânal redusă de cel puțin 24 de ore. Cu toate acestea, reducerea se compensează cu o

⁵ JO L 226, 10.9.2003, p. 4.

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

perioadă de repaus echivalentă luată în bloc înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează sfârșitului perioadei de derogare;

(c) după 1 ianuarie 2014, vehiculul este echipat cu aparatură de înregistrare în conformitate cu dispozițiile din anexa IB la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85; și

(d) după 1 ianuarie 2014, în cazul în care perioada de conducere este cuprinsă între orele 22.00 și 6.00, vehiculul este condus de mai mulți conducători auto sau perioada de conducere menționată la articolul 7 se reduce la trei ore.

Comisia monitorizează cu strictețe modul în care este utilizată această derogare pentru a se asigura că se mențin condiții foarte stricte în materie de siguranță rutieră, verificând îndeosebi că timpul total de conducere acumulat în perioada care face obiectul derogării nu este excesiv. Până la 4 decembrie 2012, Comisia întocmește un raport de evaluare a consecințelor derogării în ceea ce privește siguranța rutieră, precum și aspectele sociale. În cazul în care consideră necesar acest demers, Comisia propune modificări ale prezentului regulament în acest sens.

Regula celor 12 zile, în forma sa actuală, a devenit aplicabilă la 4 iunie 2010. Începând din acel moment, au existat anumite discuții cu privire la cerințele în baza cărora această dispoziție poate fi aplicată și, în special, la cerința ca respectivul conducător auto să efectueze o operațiune de transport internațional. Pe parcursul recente revizuirii a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85⁷, Parlamentul European a propus ca regula să fie aplicabilă și călătoriilor interne, susținând că impactul asupra siguranței rutiere nu are legătură cu caracterul internațional al operațiunii de transport. Pe parcursul procesului legislativ, statele membre nu au considerat adecvată introducerea acestei modificări, iar dispoziția de la articolul 8 alineatul (6a) rămâne neschimbată.

În același context, pe parcursul negocierilor privind aderarea sa, Islanda a solicitat o derogare de la această dispoziție pentru a permite aplicarea regulii și în cazul transportului intern. Argumentele de susținere a acestei cereri au fost legate de circumstanțele geografice ale țării, care este situată la o distanță mare de continentul european, de populația extrem de redusă și de importanța industriei turismului pentru economia islandeză. Pe parcursul negocierilor, Comisia a respins această cerere argumentând că o astfel de derogare nu este aplicabilă altor state membre și că, în pofida particularităților geografice, transportul intern din Islanda ar putea fi organizat astfel încât să se respecte dispoziția generală conform căreia o perioadă de repaus se ia după șase perioade de 24 de ore de conducere. În plus, turismul din Islanda nu este afectat de dispoziția în cauză, întrucât acesta este expus numai marginal la concurența internațională.

3. COLECTAREA DE DATE

Pentru a colecta informațiile necesare pentru acest raport, Comisia a adresat statelor membre o serie de întrebări în iulie 2012. Același chestionar a fost trimis și partenerilor sociali ai UE

⁷ abrogat prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014, JO L 60, 28.2.2014, p. 1.

din sectorul transporturilor rutiere, și anume, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), în calitate de organizație a angajatorilor, și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), reprezentând lucrătorii din sector.

Chestionarul a acoperit o serie de subiecte în vederea evaluării posibilului impact al derogării în domeniile menționate în Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Fiecare întrebare a fost formulată astfel încât să poată fi furnizate răspunsuri cuantificabile și descriptive, iar statele membre/partenerii sociali să aibă posibilitatea de a răspunde în modul pe care îl doresc.

Prin primele două întrebări, s-a dorit să se evalueze dacă statele membre monitorizează utilizarea derogării prin păstrarea de date statistice sau prin alte surse. A treia întrebare a fost dedicată siguranței rutiere și impactului derogării asupra acesteia. Întrebarea numărul patru a abordat aspectul încurajării turismului și utilizarea de mijloace de transport ecologice, în timp ce întrebarea numărul cinci s-a axat pe efectul derogării asupra concurenței loiale în sectorul transporturilor rutiere. La întrebarea numărul șase, s-a solicitat evaluarea confortului conducătorilor auto. La ultimele două întrebări, statelor membre/partenerilor sociali li s-a solicitat să își exprime percepția generală cu privire la dispoziția în cauză, precum și să facă orice comentariu sau propunere suplimentară.

Până la sfârșitul anului 2013, Comisia a primit răspunsuri din partea a 23 de state membre și din partea organizațiilor patronale și ale lucrătorilor menționate mai sus. În pofida înștiințărilor, după data respectivă nu au mai fost primite alte informații. Un tabel global cu răspunsurile primite este inclus în anexa II la acest raport. Se constată faptul că România a trimis răspunsuri atât din partea Autorității Rutiere Române (ARR), cât și a Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR). Ambele instituții au avut responsabilități de control începând cu data aplicării regulii (ARR până la 4 decembrie 2011 și ISCTR după această dată).

4. ANALIZA DATELOR

Dintre cele 23 de state membre care au răspuns la chestionar, opt nu au oferit cifre pentru întrebările nr. 2-7, pe motivul lipsei de informații pentru a susține un răspuns cuantificabil. Volumul limitat de date cuantificabile primite (15 cazuri) nu permite realizarea unei analize statistice aprofundate. Cu toate acestea, pe baza răspunsurilor date și în legătură cu părțile descriptive ale chestionarului, pot fi trase mai multe concluzii. Analiza de mai jos urmărește structura chestionarului și elementele analizate prin fiecare întrebare.

4.1. Disponibilitatea datelor - Frecvența utilizării derogării

Niciunul dintre statele membre care au răspuns la chestionar nu păstrează date statistice cu privire la aplicarea regulii celor 12 zile sau la conformitatea cu limitele maxime de conducere pe parcursul perioadei vizate de derogare. Legislația în vigoare nu impune o astfel de obligație statelor membre, iar această lipsă a monitorizării de către autoritățile naționale competente le privează de posibilitatea de a avea o imagine de ansamblu cuprinzătoare asupra situației actuale în domeniul în cauză. În pofida lipsei unei obligații de monitorizare sistematică a utilizării derogării, unele state membre au oferit cifrele corespunzătoare, conform cărora, în

majoritatea cazurilor, derogarea nu este utilizată în mod intensiv. În cinci state membre (EE, LT, LV, LU, SE), frecvența utilizării este cuantificată la mijlocul scărilor indicate (3 pe o scară de la 0 la 5), în timp ce, în alte cazuri, cifrele raportate au indicat o utilizare mai puțin intensivă a dispoziției. Explicațiile date pentru utilizarea limitată a regulii includ natura restrictivă a dispoziției (o singură călătorie internațională și o perioadă de repaus extinsă ulterior) și lipsa de cunoaștere a dispoziției de către operatori/conducători auto.

4.2. Impactul asupra siguranței rutiere

Majoritatea statelor membre care au furnizat răspunsuri cuantificate la această întrebare au indicat faptul că dispoziția nu are niciun impact negativ asupra siguranței rutiere. Pe de altă parte, două state membre (BE, LT) au indicat un puternic impact negativ (4 pe o scară de la 0 la 5), care, cu toate acestea, nu se bazează pe statistici privind accidentele, ci pe prezumția conform căreia conducerea continuă timp de 12 zile poate avea un impact direct asupra oboselii conducătorului auto, ceea ce, în consecință, va periclita siguranța rutieră. Aceeași abordare a fost urmărită în răspunsul furnizat de ETF, care a indicat un impact și mai sever pe baza presupusei oboseli a conducătorului auto. Celelalte răspunsuri primite au indicat un impact negativ minim, bazat întotdeauna pe o prezumție similară și nu pe date reale privind accidentele. IRU a indicat un impact zero asupra siguranței rutiere, subliniind faptul că, pe parcursul acestor călătorii, durata de conducere zilnică efectivă este mai degrabă scurtă.

4.3. Efectul încurajării turismului și al utilizării de mijloace de transport ecologice

În timp ce anumite state membre (AT, BE, DK, NL, PL, ES) și ETF nu remarcă niciun efect asupra turismului și asupra mediului, celelalte state membre care au furnizat răspunsuri cuantificate la această întrebare au indicat un efect pozitiv. Trei state membre (LU, RO, SE) au indicat un efect pozitiv foarte puternic (4-5 pe o scară de la 0 la 5), cu justificarea că regula permite costuri mai reduse pentru călători, o mai bună organizare a călătoriilor și o calitate îmbunătățită a autocarelor utilizate în astfel de operațiuni. Din motive similare, alte patru state membre (BG, EE, LV, SI) au indicat un efect pozitiv semnificativ (3 pe o scară de la 0 la 5). IRU a subliniat un efect pozitiv nesemnificativ ca urmare a naturii restrictive a derogării, care limitează atractivitatea acestora pentru întreprinderile de transport.

4.4. Efectul asupra concurenței

Majoritatea statelor membre și IRU sunt neutre în ceea ce privește acest aspect. Cu toate acestea, un stat membru (BG) a indicat un efect mai degrabă negativ în ceea ce privește denaturarea concurenței, pe baza faptului că derogarea este aplicabilă numai operațiunilor internaționale ocazionale și nu celor regulate, creând astfel o discriminare între cele două. Alte cinci state membre (HU, LT, LV, LU, SE) au o opinie pozitivă, susținând că flexibilitatea asigurată de derogare le oferă întreprinderilor oportunități sporite pentru desfășurarea de activități fără a încălca normele și le permite chiar și întreprinderilor mici să beneficieze în egală măsură.

4.5. Impactul asupra confortului conducătorilor auto

În ceea ce privește această întrebare, partea reprezentând lucrătorii a adoptat o poziție negativă foarte fermă, susținând că derogarea permite realizarea de călătorii lungi care

afectează în mod direct sănătatea conducătorilor auto, în special ca urmare a oboselii acumulate. Într-o abordare similară, dar într-o măsură mult mai limitată, trei state membre (AT, BE, RO⁸) au raportat, de asemenea, un efect negativ. Din contră, unele state membre (EE, LU, RO⁹, SE) percep aspectul dintr-un unghi diferit, declarând că dispoziția le permite conducătorilor auto să își ia perioade de repaus neîntrerupte mai lungi, de obicei la domiciliu, alături de familiile lor. Într-o abordare diferită, angajatorii consideră perioadele lungi de repaus compensatoriu care vor fi luate după utilizarea derogării drept o pierdere de venit pentru conducătorii auto, în special pe parcursul sezoanelor turistice scurte, și preferă derogarea în forma sa anterioară.

4.6. Percepția generală a dispoziției

În conformitate cu răspunsurile date cu privire la aspectele individuale ale chestionarului, majoritatea statelor membre care au furnizat răspunsuri cuantificate la această întrebare au avut o percepție generală pozitivă a dispoziției și, în unele cazuri, o percepție pozitivă foarte puternică (HU, LU, SE, LV, EE). IRU are o abordare mai puțin pozitivă, considerând că versiunea actuală a derogării este mai puțin atractivă decât cea anterioară, ca urmare a caracterului său prea restrictiv. Statele membre cu o percepție negativă a regulii sunt, în principal, cele cu preocupări privind aspectele legate de siguranța rutieră (AT, BE, LT). ETF consideră că această derogare nu are valoare adăugată și susține că aceasta ar trebui să aibă o aplicare limitată, pentru a putea controla efectele sale negative, și că nu ar trebui permis un nivel mai mare de flexibilitate.

4.7. Comentarii/propuneri suplimentare

În această parte a chestionarului, statele membre au avut posibilitatea să facă în mod liber comentarii și propuneri cu privire la derogarea în cauză. În pofida libertății acordate, răspunsurile primite au fost mai degrabă limitate. Un grup de state membre (BG, DE, LU, UK), care nu împărtășesc neapărat aceleași obiective, par să fie pregătite să ia în considerare criterii mai flexibile și o anumită extindere a derogării, fie la operațiuni interne, fie la servicii internaționale regulate. Un stat membru (ES) a susținut că derogarea ar trebui să se aplice transportului de mărfuri, ceea ce ar spori eficiența unei societăți, prin faptul că vehiculul ar reveni la sediu mult mai devreme, și ar îmbunătăți condițiile de muncă, oferindu-le conducătorilor auto posibilitatea de a-și petrece la domiciliu perioada de repaus săptămânal. Alte state membre sunt fie împotriva unei astfel de perspective (AT), fie consideră că dispoziția ar trebui schimbată în conformitate cu transportul de mărfuri (LT). Alte aspecte aduse în discuție sunt problemele practice cu privire la siguranța rutieră (BE) și la compatibilitatea cu normele sociale ale UE și cu cele ale Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) (FI). ETF se opune cu fermitate elaborării oricăror dispoziții sociale separate privind transportul de călători, subliniind faptul că o astfel de elaborare ar conduce la regimuri mai complexe și la probleme multiple de punere în aplicare și ar compromite obiectivele generale ale normelor privind timpul de conducere și de odihnă. Pe de altă parte, IRU susține că

⁸ Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR).
⁹ Autoritatea Rutieră Română (ARR).

industria are nevoie urgent de mai multe măsuri practice și de o flexibilitate mai mare pentru toate tipurile de servicii naționale și internaționale și susține cu fermitate extinderea domeniului de aplicare al derogării pentru a include și operațiunile interne.

5. CONCLUZII

În pofida lipsei unor date factuale, în urma analizei prezentate mai sus, pot fi trase anumite concluzii cu privire la impactul aplicării derogării asupra siguranței rutiere și asupra condițiilor de muncă în domeniul serviciilor de transport internațional de călători.

Potrivit opiniei majorității statelor membre și a reprezentanților angajatorilor, nu există o indicație concretă privind un efect negativ real asupra siguranței rutiere. Lucrătorii și-au exprimat părerea că cele 12 perioade zilnice de conducere consecutive creează o oboseală cumulată și disproporționată pentru conducătorul auto. Cu toate acestea, nu a fost furnizată nicio dovadă efectivă care să confirme înrăutățirea siguranței rutiere ca urmare a utilizării derogării. Pe de altă parte, angajatorii sunt de părere că, la acest tip de operațiune, durata de conducere zilnică este de obicei mai scurtă decât limitele maxime stabilite de legislație. Specificitatea călătoriilor internaționale cu autocarul a fost conceptul principal care a stat la baza introducerii derogării.

În ceea ce privește domeniile analizate, și anume: turismul, mediul, lipsa denaturării concurenței și confortul conducătorilor auto, răspunsurile primite au inclus atât evaluări pozitive, cât și negative, predominând aspectele pozitive indicate, cu excepția aspectului privind calitatea vieții conducătorilor auto. În cazul din urmă, ambele părți ale sectorului au indicat consecințele negative, însă din motive diferite și care vizează aspecte diferite ale confortului conducătorilor auto. În timp ce lucrătorii au subliniat consecințele negative ale oboselii mai mari a conducătorilor auto ca urmare a amânării repausului săptămânal, angajatorii au subliniat posibilitatea redusă a conducătorilor auto de a obține un venit mai ridicat ca urmare a unei perioade lungi de repaus săptămânal compensatoriu după utilizarea derogării. Aspectele pozitive ale derogării au inclus: reducerea costurilor pentru turiști, utilizarea de vehicule mai bune pentru călătorii internaționale lungi, oportunități sporite pentru întreprinderi, inclusiv întreprinderile mici, și o mai bună organizare a perioadelor de repaus ale conducătorilor auto, cu posibilitatea de a petrece mai mult timp la domiciliu. Majoritatea criticilor au vizat caracterul restrictiv al regulii celor 12 zile, în timp ce ideea derogării a fost admisă ca fiind valoroasă.

Trebuie remarcată natura contradictorie a răspunsurilor primite la majoritatea întrebărilor, ceea ce reflectă diferențele în modul în care este percepută măsura. Un exemplu foarte elocvent vizează opiniile exprimate de ambele părți ale sectorului care au participat la studiul pe bază de chestionar. În timp ce reprezentanții angajatorilor au identificat cerințele suplimentare ale derogării ca fiind obstacolul principal în calea punerii sale corespunzătoare în aplicare, reprezentantul conducătorilor consideră inacceptabilă orice încercare de a reduce efectul acestor dispoziții sau de a extinde domeniul de aplicare al derogării.

În urmă analizării punctelor de vedere exprimate de statele membre și de partenerii sociali și luând în considerare anumite nevoi ale pieței, precum simplificarea normelor și punerea în aplicare eficientă din punctul de vedere al costurilor, Comisia nu consideră oportun să propună modificări la legislația în cauză. Regimul actual a fost stabilit după lungi discuții, pare să funcționeze fără probleme majore și este bine cunoscut în rândul părților interesate. Comisia, în cooperare cu statele membre, își va continua eforturile de consolidare pe viitor a punerii în aplicare a normelor existente și, în special, în ceea ce privește aplicarea corespunzătoare a derogărilor.

Comisia invită statele membre și partenerii sociali să continue monitorizarea punerii în aplicare, a impactului asupra siguranței rutiere și a aspectelor sociale ale derogării de 12 zile, urmând să revină asupra chestiunii în cauză, dacă va fi necesar.