



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 6.6.2014
COM(2014) 337 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**o uporabi odstopanja iz člena 8(6a) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in
Sveta (pravilo 12 dni)**

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o uporabi odstopanja iz člena 8(6a) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta (pravilo 12 dni)

1. UVOD

Evropska unija (EU) je vzpostavila okvir socialnih pravic za cestni prevoz blaga in potnikov, da bi se izognila izkrivljanju konkurence, izboljšala varnost v cestnem prometu ter zagotovila ustrezne zdravstvene in varnostne razmere voznemu osebju v cestnem prometu. Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (v nadaljnjem besedilu: Uredba (ES) št. 561/2006)¹ določa skupen sklop minimalnih zahtev EU glede, med drugim, časa vožnje, odmorov in časa počitka. Ta pravila se uporabljajo za vse poklicne voznike, zaposlene ali samozaposlene, naj opravljajo prevoze potnikov ali blaga, ob upoštevanju določenih izjem in nacionalnih odstopanj.

Člen 8 Uredbe (ES) št. 561/2006 kot splošno pravilo določa, da se voznikov tedenski čas počitka začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobj od konca predhodnega tedenskega časa počitka. Vendar je bilo z Uredbo (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (prenovitev)² uvedeno odstopanje od določbe o tedenskem počitku. Novi člen 8(6a) tako voznikom, ki občasno opravljajo enkratne mednarodne storitve prevoza potnikov, omogoča, da tedenski čas počitka preložijo za do 12 zaporednih 24-urnih obdobj (v nadaljnjem besedilu: pravilo 12 dni) po predhodnem rednem tedenskem času počitka, če so izpolnjeni določeni pogoji.

Da bi odpravili nekatere pomisleke, izražene ob sprejetju člena 8(6a) Uredbe (ES) št. 561/2006, slednji določa, da mora Komisija pozorno spremljati uporabo odstopanja in pripraviti poročilo z oceno njegovih posledic glede varnosti v cestnem prometu in družbenih vidikov ter, če meni, da je primerno, v zvezi s tem predlagati spremembo navedene uredbe. To poročilo je pripravljeno v skladu z omenjeno obveznostjo spremljanja ter zagotavlja pregled nad uporabo odstopanja v obliki pravila 12 dni v državah članicah in njegovimi zaznanimi učinki, kar zadeva glavne cilje navedene uredbe.

2. OZADJE

Pravilo 12 dni je bilo prvič uvedeno z Uredbo Sveta (EGS) št. 3820/85 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom³. Člen 6(1) te uredbe je določal:

(...)

¹ UL L 102, 11.4.2006, str. 1.

² UL L 300, 14.11.2009, str. 88.

³ UL L 370, 31.12.1985, str. 1.

Po največ šestih dnevni časih vožnje mora voznik imeti tedenski čas počitka, kot je določen v členu 8(3).

Tedenski čas počitka se lahko odloži do konca šestega dneva, če skupni čas vožnje v šestih dneh ne presega najdaljšega časa, ki ustreza šestim dnevnim vožnjam.

Pri mednarodnem prevozu potnikov, ki ni linijski prevoz, se besedi „šest“ in „šesti“ v drugem in tretjem pododstavku zamenjata z „dvanajst“ ali „dvanajsti“.

Države članice lahko razširijo uporabo prejšnjega pododstavka na domače prevoze potnikov znotraj njihovega ozemlja, če to niso linijski prevozi.

Ta uredba je bila razveljavljena z Uredbo (ES) št. 561/2006, ki tovrstne določbe ni vključevala. Tako se pravilo 12 dni od 11. aprila 2007, ko je začela veljati Uredba (ES) št. 561/2006, ni več uporabljalo. Ta sprememba je sprožila obsežne razprave med različnimi deležniki. Kot spremembo na slabše jo je dojemala evropska industrija turističnih avtobusnih prevozov, ki si je s socialnimi partnerji sistematično prizadevala doseči dogovor o ponovni uvedbi pravila 12 dni. Izziv teh prizadevanj je bil, kako ustreči zahtevam te industrije glede učinkovite in stroškovno ugodne organizacije avtobusnih turističnih izletov, ne da bi se s tem ogrozila varnost v cestnem prometu in dobro počutje voznikov.

Ta problematika in z njo povezani argumenti so bili podrobno predstavljeni v dveh študijah, opravljenih v tistem obdobju. V študiji *The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the „12 Days Exception“ for Buses (Nova uredba o času vožnje in počitka: posledice odprave „12-dnevne izjeme“ za avtobuse)*⁴, ki jo je naročil Evropski parlament, je bila predstavljena ocena učinkov odprave pravila 12 dni v mednarodnem cestnem prevozu potnikov, zlasti z gospodarskega, socialnega in varnostnega vidika. Avtorji študije so, če na kratko povzamemo, zagovarjali stališče, da bi odprava pravila 12 dni imela zelo škodljive gospodarske posledice brez bistvenih pozitivnih varnostnih ali socialnih koristi. Med proučenimi možnostmi politike je bila priporočena ponovna uvedba odstopanja z določenimi spremljevalnimi ukrepi, povezanimi z varnostjo izletov in delovnimi razmerami voznikov. Predlagani spremljevalni ukrepi so se med drugim nanašali na učinkovito uveljavljanje uporabe digitalnih tahografov, izvajanje kroženja voznikov v podjetjih, ki opravljajo mednarodne prevoze, da se omeji čezmerna delovna obremenitev, izvrševanje Direktive 2003/59/ES o temeljnih kvalifikacijah in rednem usposabljanju voznikov nekaterih cestnih vozil za prevoz blaga ali potnikov⁵ ter delno ponovno uvedbo pravila 12 dni za prevozna podjetja, ki izpolnjujejo določene parametre kakovosti, in izključno za vozila, opremljena z digitalnim tahografom. Glede na to študijo je Evropski parlament izglasoval „samoiniciativno poročilo“ za ponovno uvedbo 12-dnevnega odstopanja.

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 UL L 226, 10.9.2003, str. 4.

Evropska komisija je nato naročila študijo *Study of passenger transport by coach* (*Študija avtobusnega potniškega prevoza*)⁶, ki predstavlja kritičen pregled že omenjene študije. V tem pregledu je bilo ugotovljeno, da je bil gospodarski učinek odprave pravila 12 dni v prvotni študiji Evropskega parlamenta morda močno precenjen, medtem ko so bili socialni učinki verjetno podcenjeni. Sklepna ugotovitev je bila, da so socialne in okoljske posledice odprave pravila 12 dni majhne, tega, ali je njihov skupni učinek pozitiven ali negativen, pa ni mogoče zanesljivo oceniti. Avtorji obeh študij so se strinjali, da je učinek na varnost v cestnem prometu, čeprav je ta težko izmerljiv, dokaj majhen, saj je avtobusni prevoz že tako relativno varen način prevoza.

Splošne razprave so privedle do ponovne uvedbe pravila 12 dni z nekaterimi dodatnimi zahtevami. Člen 29 Uredbe (ES) št. 1073/2009 določa:

V člen 8 Uredbe (ES) št. 561/2006 se vstavi naslednji odstavek:

„6a. Z odstopanjem od odstavka 6 voznik, ki občasno opravlja enkratne mednarodne storitve prevoza, kot je opredeljeno v Uredbi (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov, lahko preloži tedenski čas počitka za do 12 zaporednih 24-urnih obdobj po predhodnem rednem tedenskem času počitka, če:

(a) prevoz traja najmanj 24 zaporednih ur v državi članici ali tretji državi, za katero se uporablja ta uredba, in ki ni država, v kateri se je prevoz začel;

(b) po uporabi odstopanja voznik vzame:

(i) dva redna tedenska časa počitka, ali

(ii) en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur. Vendar pa se skrajšanje nadomesti z enako dolgim neprekinjenim obdobjem počitka pred koncem tretjega tedna po koncu obdobja odstopanja;

(c) po 1. januarju 2014, če so vozila opremljena z nadzornimi napravami v skladu z zahtevami Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85; in

(d) po 1. januarju 2014 za vožnjo med 22.00 in 6.00 uro, če je v vozilu več voznikov ali pa je čas vožnje iz člena 7 skrajšan na tri ure.

Komisija pozorno spremlja uporabo tega odstopanja, da se zagotovi ohranitev strogih pogojev glede varnosti v cestnem prometu, zlasti s preverjanjem, da skupni čas vožnje v obdobju, ki ga zajema odstopanje, ni čezmeren. Do 4. decembra 2012 Komisija pripravi poročilo z oceno posledic odstopanja glede na varnost v cestnem prometu ter glede družbenih vidikov. Če meni, da je primerno, Komisija s tem v zvezi predlaga spremembo te uredbe. (...)“

⁶

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

Pravilo 12 dni je v sedanji obliki začelo veljati 4. junija 2010. Odtlej je bilo nekaj razprav glede zahtev, ki morajo biti izpolnjene, da se ta določba lahko uporablja, in zlasti glede zahteve, da mora voznik opravljati mednarodni prevoz. Evropski parlament je med nedavno revizijo Uredbe (EGS) št. 3821/85⁷ predlagal, da bi se pravilo uporabljalo tudi za domače prevoze, kar je utemeljil s trditvijo, da učinek na varnost v cestnem prometu ni povezan z mednarodno naravo prevoza. Države članice so med zakonodajnim postopkom menile, da uvedba te spremembe ni primerna, zato je določba člena 8(6a) ostala nespremenjena.

Enako je Islandija med svojimi pristopnimi pogajanja zahtevala odstopanje od te določbe, da bi omogočila uporabo pravila tudi za domače prevoze. Argumenti v podporo tej zahtevi so bili povezani z geografskimi značilnostmi te države, ki je zelo oddaljena od celinske Evrope, njeno izjemno redko poseljenostjo in pomenom turizma za njeno gospodarstvo. Komisija je med pogajanja to zahtevo zavrnila z utemeljitvijo, da se tako odstopanje v drugih državah članicah ne uporablja in da bi bilo domače prevoze po Islandiji kljub njenim geografskim posebnostim mogoče organizirati z upoštevanjem splošne določbe, da se počitek vzame po šestih 24-urnih obdobjih vožnje. Poleg tega zadevna določba ne vpliva na islandski turizem, katerega izpostavljenost mednarodni konkurenci je zanemarljiva.

3. ZBIRANJE PODATKOV

Da bi Komisija zbrala potrebne informacije za to poročilo, je državam članicam julija 2012 zastavila nekaj vprašanj. Enak vprašalnik je poslala tudi socialnim partnerjem EU v cestnem prevozu, in sicer Mednarodni zvezi za cestni promet (IRU) kot organizaciji delodajalcev in Evropski federaciji delavcev v prometu (ETF), ki zastopa delavce v tem sektorju.

Vprašalnik je obsegal številne tematike, da bi lahko ocenili možne učinke odstopanja na področjih, omenjenih v Uredbi (ES) št. 561/2006. Vsa vprašanja so bila zastavljena tako, da je bilo mogoče dati številčni in opisni odgovor, države članice/socialni partnerji pa so način odgovora lahko sami izbrali.

Namen prvih dveh vprašanj je bil oceniti, ali države članice uporabo odstopanja spremljajo z vodenjem statističnih podatkov ali kako drugače. Tretje vprašanje se je nanašalo na varnost v cestnem prometu in vpliv odstopanja nanjo. Četrto vprašanje je obravnavalo vprašanje spodbujanja turizma in uporabe okolju prijaznih oblik prevoza, peto pa se je osredotočalo na učinek odstopanja na pošteno konkurenco v sektorju cestnega prometa. V šestem vprašanju je bilo treba oceniti dobro počutje voznikov. V zadnjih dveh vprašanjih pa so države članice in socialni partnerji morali opisati svoje splošno mnenje o zadevni določbi ter predložiti morebitne dodatne komentarje ali predloge.

Komisija je do konca leta 2013 prejela odgovore 23 držav članic ter zgoraj omenjenih organizacij delavcev in delodajalcev. Pozneje kljub opozorilu ni prejela nobenih dodatnih informacij. Zbirna preglednica s prejetimi odgovori je v Prilogi II tega poročila. Opazimo lahko, da je Romunija poslala odgovore romunskega organa za cestni promet (ARR) in

⁷ Razveljavljena z Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014, UL L 60 z dne 28.2.2014, str. 1.

organa za nadzor cestnega prometa (ISCTR). Oba organa sta bila od začetka uporabe pravila odgovorna za nadzor (ARR do 4. decembra 2011, ISCTR pa po tem datumu).

4. ANALIZA PODATKOV

Osem držav članic od 23, ki so odgovorile na vprašalnike, ni predložilo številčnih ocen za vprašanja št. 2–7, ker niso imele dovolj informacij, s katerimi bi te odgovore podprle. Zaradi omejene količine prejetih številčnih ocen (15 primerov) temeljita statistična analiza sicer ni mogoča, vendar pa je na podlagi prejetih ocen in opisnih odgovorov na vprašalnik mogoče priti do raznih ugotovitev. Analiza v nadaljevanju sledi zgradbi vprašalnika in tematikam, ki jih proučujejo posamezna vprašanja.

4.1. Razpoložljivost podatkov – pogostnost uporabe odstopanja

Nobena od držav članic, ki so predložile odgovore na vprašalnik, ne vodi statističnih podatkov o uporabi pravila 12 dni ali upoštevanju omejitev časa vožnje v obdobju, ki ga pokriva odstopanje. Veljavna zakonodaja državam članicam tovrstne obveznosti ne nalaga, zaradi pomanjkljivega spremljanja s strani pristojnih nacionalnih organov pa ti nimajo celostnega pregleda nad trenutnim stanjem na zadevnem področju. Nekaj držav članic je kljub neobveznosti sistematičnega spremljanja uporabe odstopanja predložilo ustrezne ocene, iz katerih je razvidno, da se odstopanje večinoma ne uporablja intenzivno. Tako se v petih državah članicah (EE, LT, LV, LU in SE) pogostnost uporabe giblje na sredini priložene lestvice (ocena 3 na lestvici od 0 do 5), v vseh drugih primerih pa predložene številke kažejo še manj intenzivno uporabo določbe. Razlage za omejeno uporabo pravila vključujejo omejevalno naravo določbe (enkratni mednarodni prevoz in podaljšan čas počitka po njem) ter nepoznavanje določbe pri voznikih in prevoznikih.

4.2. Učinek na varnost v cestnem prometu

Večina držav članic, ki so predložile številčne odgovore na to vprašanje, je navedla, da določba nima negativnega učinka na varnost v cestnem prometu. Po drugi strani sta dve državi članici (BE in LT) navedli velik negativen učinek (ocena 4 na lestvici od 0 do 5), ki pa ne temelji na statističnih podatkih o nezgodah, ampak na predpostavki, da 12-dnevna neprekinjena vožnja lahko neposredno vpliva na voznikovo utrujenost, kar posledično ogroža varnost v cestnem prometu. Enak pristop pri odgovoru na to vprašanje je imela Evropska federacija delavcev v prometu (ETF), ki je navedla še bolj negativno oceno na podlagi domnevne voznikove utrujenosti. Preostali prejeti odgovori so navajali minimalen negativni učinek, prav tako utemeljen na podobni predpostavki in ne na dejanskih podatkih o nezgodah. Mednarodna zveza za cestni promet (IRU) je navedla, da je učinek določbe na varnost v cestnem prometu ničen, pri čemer je poudarila, da je pri takih prevozi dejanski čas vožnje dokaj kratek.

4.3. Učinek na spodbujanje turizma in uporabe okolju prijaznih oblik prevoza

Medtem ko nekatere države članice (AT, BE, DK, NL, PL in ES) in Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) ne opazijo nobenega učinka na turizem in okolje, so druge države članice, ki so predložile številčne odgovore, navedle pozitiven učinek. Tri (LU, RO, SE) so

označile zelo pozitiven učinek (ocena 4–5 na lestvici od 0 do 5) z obrazložitvijo, da pravilo zagotavlja nižje stroške za potnike, boljšo organizacijo potovanj in večjo kakovost avtobusov, ki se uporabljajo za take prevoze. Zaradi podobnih razlogov so precejšen pozitiven učinek navedle še štiri druge države članice (BG, EE, LV in SI) (3 na lestvici od 0 do 5). Mednarodna zveza za cestni promet (IRU) je odstopanju zaradi njegove omejevalne narave, ki omejuje njegovo privlačnost za prevozna podjetja, pripisala majhen pozitiven učinek.

4.4. Učinek na konkurenco

Večina držav članic in Mednarodna zveza za cestni promet (IRU) so v tem pogledu nevtralne. Ena od držav članic (BG) je vseeno navedla dokaj negativen učinek z vidika izkrivljanja konkurence, in sicer na podlagi dejstva, da se odstopanje uporablja samo za občasne mednarodne prevoze, za linijske pa ne, s čimer dela razliko med obema vrstama prevozov. Pet drugih držav članic (HU, LT, LV, LU in SE) je veliko bolj pozitivnih, saj menijo, da prožnost, ki jo zagotavlja odstopanje, podjetjem ponuja več priložnosti za opravljanje njihovih storitev, ne da bi kršila pravila, hkrati pa prinaša koristi tudi malim podjetjem.

4.5. Učinek na dobro počutje voznikov

Pri tem vprašanju so delavci zavzeli zelo negativno stališče, saj trdijo, da odstopanje dopušča opravljanje dolgih voženj, ki neposredno vplivajo na zdravje voznikov, zlasti zaradi kopičenja utrujenosti. Podobno mnenje, le v precej milejši obliki, imajo tudi tri države članice (AT, BE in RO⁸), ki so prav tako navedle negativen učinek. Nasprotno nekatere države članice (EE, LU, RO⁹ in SE) na to vprašanje gledajo s popolnoma drugega zornega kota, saj navajajo, da določba voznikom omogoča daljša neprekinjena obdobja počitka, ki jih običajno lahko preživijo doma s svojimi družinami. Za delodajalce so dolga obdobja počitka, ki se vzamejo kot nadomestilo zaradi uporabe odstopanja, izguba zaslužka za voznike, zlasti med kratkimi turističnimi sezonami, in so zato bolj naklonjeni odstopanju v njegovi prejšnji obliki.

4.6. Splošno mnenje o določbi

V skladu z odgovori na posamezna vprašanja vprašalnika ima večina držav članic, ki so predložile številčne odgovore na to vprašanje, o določbi na splošno pozitivno mnenje, v nekaterih primerih pa celo zelo pozitivno (HU, LU, SE, LV in EE). Mnenje Mednarodne zveze za cestni promet (IRU) je nekoliko manj pozitivno, saj ta meni, da je sedanja različica odstopanja zaradi svoje preveč omejevalne narave manj privlačna od predhodne. Med državami članicami, ki imajo o pravilu negativno mnenje, so večinoma tiste s pomisleki glede vprašanj varnosti v cestnem prometu (AT, BE, LT). Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) v tem odstopanju ne vidi nobene dodane vrednosti ter poudarja, da bi bilo treba njegovo uporabo omejiti, da se preprečijo njegovi negativni učinki, in da ne bi smeli dovoliti dodatne prožnosti.

⁸ Državni inšpektorat za nadzor cestnega prometa (ISCTR)
⁹ Romunski organ za cestni promet (ARR)

4.7. Dodatni komentarji in predlogi

V tem delu vprašalnika so imele države članice možnost, da svobodno izrazijo svoje komentarje in predloge glede zadevnega odstopanja. Kljub zagotavljeni svobodi so bili prejeti odgovori precej skopi. Skupina držav članic (BG, DE, LU in UK), ki nimajo nujno istih ciljev, je pripravljena razmisliti o prožnejših merilih in določeni razširitvi odstopanja bodisi na domače prevoze bodisi na mednarodne linijske prevoze. Ena od držav članic (ES) trdi, da bi bilo treba odstopanje uporabiti tudi za prevoz blaga, s čimer bi se povečala učinkovitost podjetja, saj bi se vozilo veliko hitreje vrnilo v svojo bazo, in izboljšale delovne razmere, ker bi vozniki svoj tedenski počitek lahko preživeli doma. Druge države članice so bodisi proti taki razširitvi (AT) ali pa menijo, da bi bilo treba določbo spremeniti v skladu s prevozom blaga (LT). Med preostalimi pomisliki, ki so se pojavili, so praktične težave v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (BE) ter združljivostjo s socialnimi pravili EU in pravili Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR) (FI). Evropska federacija delavcev v prometu (ETF) odločno nasprotuje razvijanju kakršnih koli ločenih socialnih določb za potniški prevoz, saj bi to vodilo k bolj zapletenim ureditvam in velikim težavam pri izvajanju, poleg tega bi ogrozilo splošne cilje pravil glede časa vožnje in počitka. Mednarodna zveza za cestni promet (IRU) po drugi strani trdi, da so v tej panogi nujno potrebne bolj praktične ureditve in večja prožnost za vse vrste nacionalnih in mednarodnih prevoznih storitev, ter odločno podpira razširitev področja uporabe odstopanja tudi na domače prevoze.

5. SKLEPNE UGOTOVITVE

Kljub pomanjkanju konkretnih podatkov je na podlagi zgornje analize mogoče izpeljati nekatere ugotovitve v zvezi z učinki uporabe odstopanja na varnost v cestnem prometu in delovne razmere na področju mednarodnih storitev potniškega prevoza.

Po mnenju večine držav članic in delodajalcev ni oprijemljivih dokazov za dejanske negativne učinke na varnost v cestnem prometu. Delavci so izrazili mnenje, da 12 zaporednih dnevnih voženj povzroča nakopičeno in nesorazmerno utrujenost voznikov. Predloženi niso bili nobeni dejanski dokazi za zmanjšanje varnosti v cestnem prometu zaradi uporabe odstopanja. Po drugi strani delodajalci menijo, da je pri tej vrsti prevozov dnevni čas vožnje navadno krajši od najdaljšega časa vožnje, ki ga določa zakonodaja. Posebnost mednarodnih avtobusnih prevozov je bil glavni razlog za uvedbo odstopanja.

Kar zadeva druga proučena področja, kot so: turizem, okolje, neizkrivljena konkurenca in dobro počutje voznikov, so prejeti odgovori vključevali pozitivne in tudi negativne ocene, pri čemer so prevladovali omenjeni pozitivni vidiki, razen kar zadeva vprašanje kakovosti voznikovega življenja. Glede zadnjega so tako delodajalci kot delavci navedli negativne posledice, vendar zaradi različnih razlogov in z vplivom na različne vidike voznikovega dobrega počutja. Medtem ko so delavci izpostavili negativne posledice večje utrujenosti voznikov zaradi odlaganja tedenskega počitka, so delodajalci opozarjali na omejeno možnost višjega zaslužka voznikov zaradi obveznega dolgega tedenskega počitka kot nadomestila zaradi uporabe odstopanja. Pozitivni vidiki odstopanja so vključevali: znižanje stroškov za

turiste, uporabo boljših vozil za tovrstne dolge mednarodne prevoze, večje priložnosti za podjetja, vključno z malimi, in boljšo organizacijo časa počitka voznikov, ki imajo možnost, da preživijo več časa doma. Veliko kritik se je nanašalo na omejevalni značaj pravila 12 dni, medtem ko je bil sam koncept odstopanja priznan kot koristen.

Omeniti je treba, da so nasprotujoči si odgovori na večino vprašanj razkrili razlike v načinu dojetja tega ukrepa. Zelo nazoren primer so mnenja, ki sta jih v vprašalnikih izrazili delavska in delodajalska stran panoge. Medtem ko so predstavniki delodajalcev dodatne zahteve odstopanja opredelili kot glavno oviro za njegovo izvajanje, so predstavniki voznikov menili, da je vsak poskus omejitve teh določb ali širitve področja uporabe odstopanja nesprejemljiv.

Komisija po analizi mnenj, ki so jih izrazili države članice in socialni partnerji, ter ob upoštevanju določenih potreb trga, kot sta poenostavitev pravil in stroškovno učinkovito izvajanje, meni, da predlaganje sprememb zadevne zakonodaje ni primerno. Sedanja ureditev je bila vzpostavljena po dolgotrajnih razpravah ter očitno deluje brez večjih težav in je pri deležnikih splošno poznana. Komisija bo v sodelovanju z državami članicami nadaljevala svoja prizadevanja, da bi dodatno okrepila izvajanje obstoječih pravil, zlasti kar zadeva pravilno uporabo odstopanja.

Komisija države članice in socialne partnerje poziva, naj še naprej spremljajo izvajanje 12-dnevnega odstopanja ter njegove učinke na varnost v cestnem prometu in socialne vidike, ter izjavlja, da bo to tematiko po potrebi znova obravnavala.