



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 6.6.2014 г.
COM(2014) 337 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**относно прилагането на дерогацията, предвидена в член 8, параграф 6а от
Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета (правилото за
12 дни)**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно прилагането на дерогацията, предвидена в член 8, параграф 6а от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета (правилото за 12 дни)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Европейският съюз (ЕС) е установил рамка от социални правила по отношение на автомобилния превоз на товари и пътници с цел да се избегне нарушаването на конкуренцията, да се подобри пътната безопасност и да се гарантират подходящи условия за здраве и безопасност на мобилните работници в сферата на автомобилния транспорт. В Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета („Регламент (ЕО) № 561/2006“)¹ се предвижда общ набор от минимални изисквания на ЕС относно, между другото, времето за управление и периодите на почивка във и извън работно време. Тези правила се отнасят за всички професионални водачи на превозни средства, независимо дали са наети или самостоятелно заети лица, които извършват превоз на товари или пътници, като са обект на специфични изключения и национални дерогации.

Като общо правило в член 8 от Регламент (ЕО) № 561/2006 се предвижда седмичната почивка да започва не по-късно от края на шест 24-часови периода от края на предишната седмична почивка. С Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (преработен)² обаче се въвежда дерогация от тази разпоредба относно седмичната почивка. С новия член 8, параграф 6а се позволява на водач на превозно средство, с което се извършва случаен международен превоз на пътници, да отлага седмичната почивка до 12 последователни 24-часови периода (наричано по-долу „правилото за 12 дни“) след предходна нормална седмична почивка, при условие че са изпълнени конкретни условия.

С цел да бъдат разсеяни някои опасения, изразени по време на неговото приемане, в член 8, параграф 6а от Регламент (ЕО) № 561/2006 се посочва, че Комисията следва да извършва непосредствен мониторинг на използването на тази дерогация и да изготвя доклад за оценка на последиците от дерогацията по отношение на пътната безопасност, както и на социалните аспекти, и ако счете за необходимо, да предложи изменение на регламента във връзка с това. Настоящият доклад е изготвен в отговор на това задължение за мониторинг и в него се предоставя преглед на използването на

¹ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1

² ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88

дерогацията за правилото за 12 дни в държавите членки и почувстваните последици от нея в контекста на основните цели на регламента.

2. КОНТЕКСТ

За първи път правилото за 12 дни беше въведено с Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт³. В член 6, параграф 1 от посочения регламент е предвидено, че:

(...)

Водачът трябва, след не повече от шест дневни периода на кормуване, да вземе седмичен период за почивка, както е посочено в член 8, параграф 3.

Седмичният период за почивка може да бъде отложен до края на шестия ден, ако общото време на кормуване през шестте дни не надвишава максимума, отговарящ на шест дневни периоди за кормуване.

В случай на международен превоз на пътници, различен от редовните линии, термините „шест“ и „шести“ във втора и трета алинея се заменят съответно с „дванадесет“ и „дванадесети“.

Държавите членки могат да разширят прилагането на предишната алинея, като включат националните пътнически линии на тяхната територия, различни от редовните линии.

Този регламент беше заменен с Регламент (ЕО) № 561/2006, в който такава разпоредба не беше включена. Поради това правилото за 12 дни вече не се прилагаше от 11 април 2007 г., когато Регламент (ЕО) № 561/2006 влезе в сила. Тази промяна предизвика активни обсъждания сред различните заинтересовани страни. Тя беше възприета като отрицателно развитие от европейския отрасъл за автобусни туристически превози, който систематично полагаше усилия за постигане на споразумение между социалните партньори за възстановяване на правилото за 12 дни. Предизвикателството беше да се отговори на опасенията в отрасъла по отношение на ефикасната и ефективна спрямо разходите организация на туристическите пътувания с автобус и същевременно да не се застрашава пътната безопасност и благосъстоянието на водачите.

Подробно представяне на разглеждания въпрос и на съответните аргументи беше направено в две проучвания, които бяха проведени тогава. В проучването „*The New Regulation on Driving and Rest Times: The Impact of the Abolition of the „12 Days Exception“ for Buses*“ („Новият регламент за периодите на управление и почивка: въздействие на премахването на изключението за 12 дни за автобуси“)⁴, възложено от

³ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 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)

Европейския парламент, беше представена оценка на въздействието от премахването на правилото за 12 дни върху международните автомобилни превози на пътници, особено по отношение на икономическите и социалните въздействия и въздействията върху безопасността. Като обобщение, в проучването се твърдеше, че премахването на правилото за 12 дни ще има силно отрицателно икономическо въздействие, без да доведе до съществени ползи за безопасността или социални ползи. Сред разгледаните варианти на политиката препоръчаният вариант беше повторното въвеждане на дерогацията с някои съпътстващи мерки, свързани с безопасността на туристическите пътувания и с условията на труд на водачите. Предложените съпътстващи мерки засягаха, между другото, ефективното прилагане на използването на цифровия тахограф, прилагането на редуване на водачите за предприятията, извършващи международни превози с цел да се ограничи прекомерното работно натоварване, прилагането на Директива 2003/59/ЕО относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници⁵ и частичното повторно въвеждане на правилото за 12 дни за транспортни предприятия, които отговарят на конкретни параметри за качество, и само за превозни средства, оборудвани с цифров тахограф. В резултат на това проучване Европейският парламент гласува „доклад по собствена инициатива“ за възстановяване на дерогацията за 12-те дни.

Критичен преглед на горепосоченото проучване беше представен в „*Проучване на пътническият транспорт с туристически автобуси*“⁶, което Европейската комисия възложи впоследствие. Заключение от прегледа беше, че в първоначалното проучване на Европейския парламент икономическото значение на премахването на правилото за 12 дни може значително да е надценено, а също така е възможно социалното въздействие да е подценено. Заключение от прегледа беше, че социалните и икономическите въздействия на отмяната на правилото за 12 дни са малки, като се изразява известно колебание за това дали нетното въздействие на тези отражения ще бъде положително или отрицателно. В двете проучвания се стигна до общо заключение, че въпреки че е трудно да бъде определено количествено, въздействието върху автомобилния транспорт е относително слабо, тъй като туристическите автобуси вече са относително безопасен вид транспорт.

Цялостното обсъждане доведе до повторното въвеждане на правилото за 12 дни с някои допълнителни изисквания. В член 29 от Регламент (ЕО) № 1073/2009 се предвижда, че:

„В член 8 от Регламент (ЕО) № 561/2006 се вмъква следният параграф:

”ба. Чрез дерогация от параграф б водач на превозно средство, с което се извършва еднократен случаен международен превоз на пътници по смисъла на Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния

⁵ ОВ L 226, 10.9.2003 г., стр. 4

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

пазар на автобусни превози, може да отлага седмичната почивка с до 12 последователни 24-часови периода след предходна нормална седмична почивка, при условие че:

а) превозът е с продължителност от най-малко 24 последователни часа в държава членка или трета държава, за която се прилага настоящият регламент, различна от държавата, в която е започнал;

б) след използване на дерогацията водачът на превозно средство ползва:

i) две нормални седмични почивки, или

ii) една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от най-малко 24 часа. При все това намалената почивка се компенсира чрез непрекъснатата почивка със същата продължителност, която се ползва преди края на третата седмица след края на периода на дерогация;

в) след 1 януари 2014 г., превозното средство е оборудвано със записващо устройство в съответствие с изискванията на приложение IB към Регламент (ЕИО) № 3821/85; и

г) след 1 януари 2014 г., управлението през периода от 22,00 ч. до 6,00 ч. се осигурява от няколко водачи на превозното средство или периодът на управление, посочен в член 7, е намален на три часа.

Комисията извършва непосредствен мониторинг на използването на тази дерогация с цел да гарантира поддържането на много строги условия във връзка с безопасността по пътищата, по-специално като проверява дали общата продължителност на времето на управление през периода, обхванат от дерогацията, не е превишена. До 4 декември 2012 г. Комисията изготвя доклад за оценка на последиците от дерогацията по отношение на безопасността по пътищата, както и на социалните аспекти. Ако счете за необходимо, Комисията предлага изменение на настоящия регламент във връзка с това.

В настоящия си вид правилото за 12 дни започна да се прилага от 4 юни 2010 г. Оттогава насам се проведеха обсъждания по отношение на изискванията, съгласно които може да се прилага тази разпоредба, и по-специално изискването водачът да извършва международна транспортна операция. По време на неотдашното преразглеждане на Регламент (ЕИО) № 3821/85⁷ Европейският парламент предложи правилото да се прилага и по отношение на вътрешни пътувания, като се обоснова, че въздействието върху пътната безопасност не е свързано с международното естество на транспортната операция. По време на законодателния процес държавите членки не

⁷ Отменен с Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г., ОВ L 60 от 28.2.2014 г., стр. 1

счетовта за необходимо да въведат това изменение и разпоредбите на член 8, параграф ба останаха непроменени.

В същия контекст по време на преговорите за присъединяването си Исландия поиска дерогация от тези разпоредба, чрез която да се позволи прилагане на правилото и по отношение на вътрешния транспорт. Доводите в подкрепа на това искане бяха свързани с географските условия на страната, която е отдалечена от континентална Европа, изключително ниската гъстота на населението и значението на туристическия отрасъл за исландската икономика. По време на преговорите Комисията отхвърли това искане, като изтъкна, че такава дерогация не се прилага за други държави членки и че въпреки географските особености вътрешният транспорт в Исландия може да бъде организиран по такъв начин, че да се спазва общата разпоредба за ползване на почивка след шест 24-часови периода на управление. Освен това туризмът в Исландия не е засегнат от въпросната разпоредба, тъй като в много малка степен е изложен на международна конкуренция.

3. СЪБИРАНЕ НА ДАННИ

За да се събере необходимата информация за настоящия доклад, през юли 2012 г. Комисията извърши допитване сред държавите членки, съдържащо редица въпроси. Същият въпросник беше изпратен и на социалните партньори в ЕС в областта на автомобилния транспорт, а именно на Международния съюз за автомобилен транспорт (IRU) като организация на работодателите и на Европейската федерация на транспортните работници (ETF), представляваща работниците в сектора.

Въпросникът обхващаше редица теми с цел да се оцени възможното въздействие на дерогацията в областите, упоменати в Регламент (ЕО) № 561/2006. Всеки въпрос беше формулиран по такъв начин, че да може да се предоставят както количествен, така и описателен отговор, като държавите членки/социалните партньори имаха възможността да отговорят по предпочитания от тях начин.

Целта на първите два въпроса беше да се оцени дали държавите членки извършват мониторинг на използването на дерогацията чрез поддържане на статистически данни или чрез други източници. Третият въпрос беше посветен на пътната безопасност и въздействията на дерогацията върху нея. Четвъртият въпрос обхващаше насърчаването на туризма и използването на екологосъобразни транспортни средства, а петият въпрос беше насочен към въздействието на дерогацията върху лоялната конкуренция в сектора на автомобилния транспорт. Шестият въпрос изискваше оценка на благосъстоянието на водачите на превозни средства. В двата последни въпроса от държавите членки/социалните партньори беше поискано да изразят общото си възприемане на въпросната разпоредба, както и всякакви допълнителни коментари или предложения.

До края на 2013 г. Комисията получи отговори от 23 държави членки и от упоменатите по-горе организации на работодателите и работниците. Въпреки напомнанията след тази дата не беше получена допълнителна информация. Приложение II към настоящия доклад съдържа обобщена таблица с получените отговори. Следва да се отбележи, че

Румъния е изпратила отговори от името на румънския орган за автомобилния транспорт (ARR) и органа за контрол на автомобилния транспорт (ISCTR). И двете организации са имали контролни функции откакто се прилага правилото (ARR до 4 декември 2011 г., а ISCTR — след тази дата).

4. АНАЛИЗ НА ДАННИТЕ

От 23-те държави членки, които предоставиха отговори на въпросника, осем не представиха числови данни за въпросите 2—7, като се обосноваха с липса на информация в подкрепа на количествено измерим отговор. Ограниченият обем на получените количествени данни (15 случая) не дава възможност да се извърши задълбочен статистически анализ. При все това въз основа на предоставените отговори и във връзка с описателните части на въпросника могат се направят различни заключения. Представеният по-долу анализ следва структурата на въпросника и разгледаните чрез всеки въпрос елементи.

4.1. Наличие на данни — честота на използване на дерогацията

Нито една от държавите членки, които предоставиха отговори на въпросника, не поддържа статистически данни относно прилагането на правилото за 12 дни или относно спазването на ограниченията за периодите на управление в периода, обхванат от дерогацията. Действащото законодателство не налага такова задължение на държавите членки и тази липса на мониторинг от страна на националните компетентни органи не им позволява да придобият всеобхватна представа за настоящото положение във въпросната област. Въпреки липсата на задължение за систематичен мониторинг на използването на дерогацията някои държави членки представиха съответните числови данни, според които в повечето случаи дерогацията не се използва много активно. В пет държави членки (Естония, Литва, Латвия, Люксембург, Швеция) честотата на използването е определена в средата на посочената скала (оценка 3 по скала от 0 до 5), а във всички останали случаи докладваните числови данни показват по-малко активно използване на разпоредбата. Представените обяснения за ограниченото използване на правилото включват ограничаващият характер на разпоредбата (едно международно пътуване и удължени периоди на почивка след това) и липсата на познаване на разпоредбата от страна на операторите/водачите на превозни средства.

4.2. Въздействие върху пътната безопасност

Мнозинството от държавите членки, които предоставиха количествени отговори на този въпрос, посочиха, че разпоредбата не оказва отрицателно въздействие върху пътната безопасност. За разлика от това две държави членки (Белгия, Литва) посочиха наличие на силно отрицателно въздействие (4 по скалата от 0 до 5 точки), което обаче не се основава на статистически данни за пътнотранспортни произшествия, а на предположението, че продължителното 12-дневно управление на превозно средство може да има пряко отражение върху умората на водача, което от своя страна ще застраши пътната безопасност. Същият подход беше използван и в отговорите на ETF, в които се посочва дори още по-силно отрицателно въздействие въз основа на

предполагаемата умора на водача. В останалите получени отговори се посочва минимално отрицателно въздействие — винаги въз основа на подобно предположение, а не на действителни данни за пътнотранспортни произшествия. IRU посочи, че не се наблюдава никакво въздействие върху пътната безопасност, като подчерта, че по време на такива пътувания действителното време за управление за едно денонощие е относително кратко.

4.3. Въздействие върху насърчаването на туризма и използването на екологосъобразни транспортни средства

Докато някои държави членки (Австрия, Белгия, Дания, Нидерландия, Полша, Испания) и ETF не считат, че е налице въздействие върху туризма и околната среда, другите държави членки, които представиха количествени отговори на този въпрос, посочиха, че се наблюдава положително въздействие. Три държави членки (Люксембург, Румъния, Швеция) посочиха много силно положително въздействие (оценка 4—5 по скала от 0 до 5 точки), като се обосноваха, че правилото създава възможност за по-ниски разходи за пътниците, по-добра организация на пътуванията и подобро качество на туристическите автобуси, използвани за такива дейности. По подобни причини други четири държави членки (България, Естония, Латвия, Словения) посочиха важно положително въздействие (оценка 3 по скала от 0 до 5 точки). IRU посочи ограничено положително въздействие поради ограничаващия характер на дерогацията, което намалява привлекателността ѝ за транспортните предприятия.

4.4. Въздействие върху конкуренцията

Повечето държави членки и IRU изразяват неутрална позиция по отношение на този аспект. Една държава членка (България) обаче посочи по-скоро отрицателно въздействие по отношение на нарушаването на конкуренцията въз основа на факта, че дерогацията се прилага единствено за случайните международни превози, но не и за редовните, което поражда дискриминация между двата вида превози. Пет други държави членки (Унгария, Литва, Латвия, Люксембург, Швеция) изразяват много по-положително становище, като твърдят, че гъвкавостта, осигурена чрез дерогацията, предлага увеличени възможности за предприятията да извършват дейност без да нарушават правилата, като дори позволява на малките предприятия да извлекат еднаква полза.

4.5. Въздействие върху благосъстоянието на водачите

По този въпрос страната на работниците възприе силно отрицателна позиция, твърдейки, че с дерогацията се разрешават дълги пътувания, които засягат пряко здравето на водачите, главно поради натрупаната умора. Въз основа на подобен подход, но в много по-ограничена степен, три държави членки (Австрия, Белгия, Румъния⁸) също докладваха за отрицателно въздействие. За разлика от това някои държави членки (Естония, Люксембург, Румъния⁹, Швеция) разглеждат въпроса от друга гледна точка, като посочват, че разпоредбата дава възможност на водачите да ползват по-дълги

⁸ Държавен инспекторат за контрол на автомобилния транспорт (ISCTR)

⁹ Орган за автомобилния транспорт в Румъния (ARR)

периоди на непрекъсната почивка, обикновено у дома със семействата си. Използвайки различен подход работодателите считат дългите компенсиращи периоди на почивка, които трябва да се ползват след използването на дерогацията, за загуба на доходи за водачите, особено при кратки туристически сезони, и предпочитат дерогацията в предишния ѝ вид.

4.6. Общо възприемане на разпоредбата

В съответствие с отговорите, предоставени по отношение на отделните аспекти на въпросника, мнозинството от държавите членки, които предоставиха количествени отговори на този въпрос, изразиха положително цялостно възприемане на разпоредбата, а в някои случаи много силно положително възприемане (Унгария, Люксембург, Швеция, Латвия, Естония). IRU прие по-малко положителен подход, отчитайки факта, че настоящият вариант на дерогацията не е привлекателен колкото предходния поради твърде ограничителния си характер. Държавите членки с отрицателно възприемане на правилото са главно тези, които имат опасения във връзка с пътната безопасност (Австрия, Белгия, Литва). ETF не счита, че тази дерогация създава добавена стойност и твърди, че дерогацията следва да има ограничено приложение, за да се контролира отрицателното ѝ въздействие, и че следва да не се позволява допълнителна гъвкавост.

4.7. Допълнителни коментари/предложения

В тази част на въпросника държавите членки имаха възможността свободно да представят коментарите и предложенията си по отношение на въпросната дерогация. Въпреки предоставената свобода получените отговори бяха по-скоро ограничени. Група от държави членки (България, Германия, Люксембург, Обединеното кралство), без непременно да споделят едни и същи цели, изглежда са готови да обмислят по-гъвкави критерии и известно разширяване на действието на дерогацията или по отношение на вътрешните превози, или на услугите за редовни международни превози. Една държава членка (Испания) заяви, че дерогацията следва да се прилага по отношение на превозите на товари, което би подобрило ефикасността на предприятията чрез връщането на превозното средство в неговата база много по-рано и би подобрило условията на труд чрез възможността водачите да прекарват седмичната си почивка у дома. Други държави членки или са против подобна перспектива (Австрия), или считат, че разпоредбата следва да бъде изменена в съответствие с превозите на товари (Литва). Други повдигнати въпроси включват практическите проблеми по отношение на пътната безопасност (Белгия) и съвместимостта със социалните норми в ЕС и тези на Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) (Финландия). ETF е силно против разработването на каквито и да било отделни социални разпоредби за пътническия транспорт, като отбелязва, че такова развитие би довело до по-сложни режими, мащабни проблеми с прилагането и би засегнало неблагоприятно общите цели на правилата относно периодите на управление и почивка. От друга страна, IRU твърди, че отрасълът спешно се нуждае от по-практични условия и по-голяма гъвкавост за

всички видове национални и международни превози, и горещо подкрепя разширяването на обхвата на дерогацията, за да бъдат обхванати и вътрешните превози.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Въпреки липсата на фактически данни, в резултат на представения по-горе анализ могат да се направят някои заключения по отношение на въздействията от прилагането на дерогацията върху пътната безопасност и условията на труд в областта на услугите за международни пътнически превози.

Според становищата на повечето държави членки и на работодателите няма конкретни признаци за действително отрицателно въздействие върху пътната безопасност. Работниците изразиха становището, че 12-те последователни 24-часови периода на управление създават натрупана и несъразмерна умора за водача. Не бяха представени обаче фактически сведения, които да докажат влошаването на пътната безопасност вследствие на използването на дерогацията. От друга страна, работодателите са на мнението, че при този вид дейност времето за управление за едно денонощие обикновено е по-кратко от максимално допустимото, определено от законодателството. Специфичните особености на международните автобусни екскурзии бяха главното основание за въвеждането на дерогацията.

По отношение на другите разгледани области, а именно: туризма, околната среда, ненарушената конкуренция и благосъстоянието на водачите на превозни средства, получените отговори съдържат както положителни, така и отрицателни оценки, като преобладават посочените положителни аспекти, с изключение на въпроса за качеството на живот на водачите. По отношение на последния въпрос и двете страни от отрасъла посочиха отрицателни последици, но по различни причини и във връзка с различни аспекти на благосъстоянието на водачите. Докато работниците подчертаха отрицателните последици от по-голямата умора на водачите поради отлагането на седмичната почивка, работодателите изтъкнаха ограничената възможност на водача да реализира по-големи доходи поради задължителната дълга компенсираща седмична почивка след използването на дерогацията. Положителните аспекти на дерогацията включваха: намаляването на разходите на туристите, използването на по-добри превозни средства за такива дълги международни превози, увеличените възможности за предприятията, включително малките предприятия, и по-добрата организация на периодите на почивка на водачите, с възможност за прекарване на повече време у дома. По-голямата част от критиките бяха свързани с ограничаващия характер на правилото за 12 дни, като същевременно идеята на дерогацията беше призната за полезна.

Следва да се отбележи противоречивият характер на получените отговори на повечето от въпросите, което разкрива различията в начина на възприемане на мярката. Много показателен пример се отнася за становищата, изразени от двете страни от отрасъла, които взеха участие в анкетното проучване. Докато представителите на работодателите определят допълнителните изисквания на дерогацията като основна пречка за правилното ѝ прилагане, представителите на водачите на превозни средства считат за

неприемлив всеки опит да се ограничи действието на тези разпоредби или да се разшири обхватът на дерогацията.

Като анализира становищата, изразени от държавите членки и социалните партньори, и като взе предвид определени потребности на пазара като опростяване на правилата и ефективно спрямо разходите прилагане, Комисията не счита за целесъобразно да предлага никакви изменения в съответното законодателство. Настоящият режим беше установен след продължителни обсъждания, изглежда че функционира без съществени проблеми и е добре познат на заинтересованите страни. Комисията, в сътрудничество с държавите членки, ще продължи да полага усилия за допълнително подобряване на прилагането на съществуващите правила, и по-специално по отношение на правилното прилагане на дерогациите.

Комисията приканва държавите членки и социалните партньори да продължат да извършват мониторинг на прилагането и на въздействията на дерогацията относно 12-те дни върху пътната безопасност и социалните аспекти и може да възобнови разглеждането на въпроса в случай че възникне необходимост от това.