



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 24 Μαΐου 2023
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2023/0155 (COD)

9734/23
ADD 2

TRANS 203
SOC 343
CODEC 949
IA 123

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	24 Μαΐου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2023) 138 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ Κανόνες που διέπουν τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών με λεωφορείο και πούλμαν που συνοδεύει το έγγραφο πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2023) 138 final.

συνημμ.: SWD(2023) 138 final

Βρυξέλλες, 24.5.2023
SWD(2023) 138 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

**Κανόνες που διέπουν τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης στον κλάδο των
έκτακτων μεταφορών με λεωφορείο και πούλμαν**

που συνοδεύει το έγγραφο

πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες
απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας
και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών**

{COM(2023) 256 final} - {SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final}

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 καθορίζει τα ανώτατα όρια ημερήσιου και εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης, την ελάχιστη διάρκεια διαλείμματος και τα κατώτατα όρια ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης των οδηγών. Εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις, ο κανονισμός εφαρμόζεται εξίσου στους οδικούς μεταφορείς και τους οδηγούς τους: i) ανεξάρτητα από το αν εκτελούν μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων· και ii) ανεξάρτητα από το αν, σε περίπτωση μεταφοράς επιβατών, η μεταφορά είναι τακτική ή έκτακτη. Ωστόσο, σε σύγκριση με τις εμπορευματικές μεταφορές, ή ακόμη και με τις τακτικές (προγραμματισμένες) μεταφορές επιβατών, οι έκτακτες μεταφορές επιβατών παρουσιάζουν ειδικά χαρακτηριστικά (π.χ. υψηλή εποχικότητα) και ανάγκες που σχετίζονται με την εργασία του οδηγού (π.χ. ικανοποίηση των αυθόρμητων και μη προγραμματισμένων/απρόβλεπτων αναγκών των επιβατών και του τουριστικού τους προγράμματος).

Ο κανονισμός αποτέλεσε αντικείμενο εκ των υστέρων αξιολόγησης¹ που διενεργήθηκε το 2017 στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT). Η εκ των υστέρων αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ορισμένοι από τους κανόνες που διέπουν την οργάνωση των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης ενδέχεται να μην είναι κατάλληλοι για τον τομέα των έκτακτων μεταφορών επιβατών λόγω των ιδιαίτερων αναγκών του τομέα σε υπηρεσίες. Η εκτίμηση επιπτώσεων εντόπισε δύο βασικά προβλήματα: i) αδυναμία οργάνωσης αποδοτικών και υψηλής ποιότητας έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν· και ii) ακατάλληλες συνθήκες εργασίας και οδήγησης για τους οδηγούς έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν. Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν υπάρχουν σε ολόκληρη την ΕΕ.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Η πρωτοβουλία επιδιώκει: i) να εξασφαλίσει αποδοτικές και υψηλής ποιότητας έκτακτες μεταφορές με λεωφορεία και πούλμαν· και ii) να βελτιώσει τις συνθήκες εργασίας και οδήγησης των οδηγών, μεταξύ άλλων με τη μείωση του άγχους και της κόπωσης των οδηγών στον τομέα των έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν. Οι ειδικοί στόχοι είναι: i) να διασφαλιστεί μια πιο ευέλικτη κατανομή των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης· και ii) να προωθηθεί η ίση μεταχείριση των διεθνών και εσωτερικών έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Ελλείψει τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, τα προβλήματα που εντοπίστηκαν είναι πιθανό να εξακολουθήσουν να υφίστανται, θέτοντας σε κίνδυνο την ανταγωνιστικότητα και τις συνθήκες εργασίας του τομέα έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν. Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν υπάρχουν σε ολόκληρη την ΕΕ και έχουν τις ίδιες βασικές αιτίες. Ως εκ τούτου, απαιτείται δράση σε επίπεδο ΕΕ για τη διασφάλιση καλών συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την πρόληψη στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στην ευρωπαϊκή αγορά.

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του 2017 αναγνώρισε την ενωσιακή προστιθέμενη αξία και τα θετικά αποτελέσματα σε επίπεδο ΕΕ που προέκυψαν από την εναρμόνιση των ελάχιστων συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που ασκούν εσωτερικές και διασυνοριακές δραστηριότητες μεταφορών στην ΕΕ. Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ θα συμβάλει στην επίτευξη κατάλληλων κανόνων για τον τομέα των έκτακτων επιβατικών και οδικών μεταφορών και θα συμβάλει επίσης στη μείωση της έλλειψης οδηγών. Η δράση σε επίπεδο ΕΕ αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στους ταξιδιωτικούς και τουριστικούς πράκτορες. Θα δώσει τη δυνατότητα στους μεταφορείς και τους οδηγούς να οργανώνουν πιο αποδοτικά τις μεταφορές: i) εξασφαλίζοντας, παράλληλα, υψηλά πρότυπα για τις συνθήκες εργασίας των οδηγών· και ii) επιβάλλοντας την αποτελεσματική και συνεπή εφαρμογή των ισχυόντων κανόνων σε διασυνοριακό επίπεδο.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Εάν όχι, γιατί;

Για την αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτίων των προβλημάτων έχουν σχεδιαστεί τρεις επιλογές πολιτικής (ΕΠ Α, ΕΠ Β και ΕΠ Γ). Παρότι όλες οι επιλογές πολιτικής αντιμετωπίζουν τα προβλήματα που εντοπίστηκαν, διαφέρουν, ωστόσο, ως προς: i) την ευελιξία που διασφαλίζεται ως προς την εφαρμογή των κανόνων για τα

¹ SWD(2017) 184 final, διατίθεται στη διεύθυνση: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>

διαλείμματα: ii) τα κριτήρια επιλεξιμότητας για την αναβολή των ημερήσιων περιόδων ανάπαυσης; και iii) την ανάγκη να λαμβάνονται υπόψη οι προσαρμοσμένες εβδομαδιαίες περίοδοι ανάπαυσης. Όλες οι επιλογές πολιτικής εξετάζουν τη σχέση μεταξύ των διαλειμμάτων / του χρόνου ανάπαυσης και της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας.

Η ΕΠ Α προβλέπει περιορισμένη ευελιξία όσον αφορά τα διαλείμματα, επιτρέποντας στους οδηγούς να χωρίζουν τα διαλείμματά τους σε περιόδους 30 και 15 λεπτών ή 15 λεπτών. Επιτρέπει επίσης στους οδηγούς να αναβάλλουν την έναρξη της ημερήσιας περιόδου ανάπαυσης κατά 1 ώρα, όταν ο συνολικός ημερήσιος χρόνος οδήγησης για τη συγκεκριμένη ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες, ή να αναβάλλουν την ημερήσια περίοδο ανάπαυσης κατά 2 ώρες, όταν ο συνολικός ημερήσιος χρόνος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις 5 ώρες. Οι παρεκκλίσεις αυτές είναι δυνατές μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια ταξιδιού διάρκειας 8 ημερών και άνω. Η ΕΠ Α ευθυγραμμίζει επίσης τους κανόνες για τις έκτακτες μεταφορές με λεωφορεία και πούλμαν που παρέχονται σε ένα μόνο κράτος μέλος με διεθνείς υπηρεσίες που διασχίζουν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, επιτρέποντας επίσης την αναβολή της εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης έως και 12 συναπτά εικοσιτετράωρα για υπηρεσίες που παρέχονται εντός ενός και μόνο κράτους μέλους (ο αποκαλούμενος κανόνας των δώδεκα ημερών). Ο κανόνας των δώδεκα ημερών εφαρμόζεται επί του παρόντος μόνο σε αυτού του είδους τις υπηρεσίες που παρέχονται διεθνώς, δηλαδή όταν η υπηρεσία καλύπτει δύο ή περισσότερα κράτη μέλη.

Η ΕΠ Β επιτρέπει στους οδηγούς να χωρίζουν τα διαλείμματά τους με απολύτως ευέλικτο τρόπο. Επιτρέπει επίσης στους οδηγούς να αναβάλλουν την έναρξη της ημερήσιας περιόδου ανάπαυσης κατά 1 ώρα, όταν ο συνολικός ημερήσιος χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες, ή να αναβάλλουν την ημερήσια περίοδο ανάπαυσης κατά 2 ώρες, όταν ο συνολικός ημερήσιος χρόνος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις 5 ώρες. Οι παρεκκλίσεις αυτές είναι δυνατές μόνο δύο φορές κατά τη διάρκεια ταξιδιού διάρκειας 8 ημερών και άνω. Η ΕΠ Β επιτρέπει επίσης στους οδηγούς που εκτελούν μεταφορές διάρκειας τουλάχιστον 8 ημερών να κατανέμουν τις εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης σε 10 συναπτές εβδομάδες.

Η ΕΠ Γ επιτρέπει στους οδηγούς να χωρίζουν τα διαλείμματά τους με απολύτως ευέλικτο τρόπο. Επιτρέπει επίσης στους οδηγούς να αναβάλλουν την έναρξη των ημερήσιων περιόδων ανάπαυσης κατά 1 ώρα, όταν ο συνολικός ημερήσιος χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες, ή να αναβάλλουν την ημερήσια περίοδο ανάπαυσης κατά 2 ώρες, όταν ο συνολικός ημερήσιος χρόνος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις 5 ώρες. Οι παρεκκλίσεις αυτές είναι ενδεχομένως απεριόριστες όσον αφορά τον αριθμό των περιπτώσεων που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια ταξιδιού διάρκειας 8 ημερών και άνω. Η ΕΠ Γ επιτρέπει επίσης τη χρήση της παρέκκλισης των δώδεκα ημερών στο πλαίσιο των εσωτερικών έκτακτων μεταφορών επιβατών και καταργεί την προϋπόθεση της μίας και μόνης υπηρεσίας, που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 6α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, και την υποχρέωση χρήσης δύο τακτικών εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης μετά τη χρήση της παρέκκλισης των δώδεκα ημερών.

Η ΕΠ Α επιλέχθηκε ως η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής διότι είναι πιο αποτελεσματική για την επίτευξη των στόχων πολιτικής από ό,τι οι ΕΠ Β και ΕΠ Γ. Ως προς την αποδοτικότητα, οι ΕΠ Γ και ΕΠ Β εμφανίζουν υψηλότερη σχέση οφέλους προς κόστος. Ωστόσο, αυτό δεν αντικατοπτρίζει τις θετικές επιπτώσεις της ΕΠ Α στις συνθήκες εργασίας, οι οποίες δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά.

Η ΕΠ Α θα αντιμετωπίσει τα προβλήματα που προκαλούν οι ισχύοντες κανόνες για τις συνθήκες εργασίας, χρησιμοποιώντας παράλληλα αντισταθμιστικά μέτρα για τον μετριασμό των κινδύνων. Ως εκ τούτου, η ΕΠ Α αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στις συνθήκες εργασίας. Η ΕΠ Β και η ΕΠ Γ θα αντιμετωπίσουν επίσης αυτά τα προβλήματα, αλλά θα δημιουργήσουν νέα ζητήματα που αναμένεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, οι επεκτάσεις του κύκλου εργασίας μπορούν να χρησιμοποιούνται συχνά στις ΕΠ Β και ΕΠ Γ, γεγονός που σημαίνει ότι ο αντίκτυπος στις συνθήκες εργασίας θα είναι αρνητικός. Η ΕΠ Β και η ΕΠ Γ θα έχουν επίσης ως αποτέλεσμα σημαντικές αλλαγές στους κανόνες για τις εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης, με αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες εργασίας, οι οποίες θα άρουν κατά πολύ τυχόν οφέλη από την αυξημένη αυτονομία και τον βαθμό ελευθερίας των οδηγών έναντι του φόρτου εργασίας τους.

Επιπλέον, η ΕΠ Α είναι η πλέον συνεπής με τους στόχους του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδίως την ίση μεταχείριση των διεθνών και εσωτερικών έκτακτων μεταφορών και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας. Είναι επίσης η πλέον συνεπής με τον στόχο (αν και σε μικρό βαθμό) της ισότητας των φύλων. Η απαίτηση επικουρικότητας πληρούται από όλες τις επιλογές. Επίσης, όλες οι επιλογές θεωρούνται αναλογικές.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής (ΕΠ Α) υποστηρίζεται από οδικούς μεταφορείς, επιχειρηματικές ενώσεις και αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, καθώς: i) θα επιτρέψει τη διαμόρφωση πιο ευέλικτων κανόνων για την οργάνωση αποδοτικότερων και υψηλότερης ποιότητας υπηρεσιών· και ii) θα εξασφαλίσει την ίση μεταχείριση όλων των επιχειρήσεων έκτακτων μεταφορών επιβατών σε ολόκληρη την ΕΕ. Ωστόσο, τα εν λόγω

ενδιαφερόμενα μέρη θα τάσσονταν περισσότερο υπέρ της ΕΠ Γ, η οποία θα απέφερε τα περισσότερα οικονομικά οφέλη. Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις, οι απασχολούμενοι οδηγοί και οι αρχές ήταν πολύ λιγότερο θετικές έναντι της ΕΠ Γ και της ΕΠ Β και ήταν λιγότερο αντίθετες με τα μέτρα που περιλαμβάνονται στην ΕΠ Α.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται να αποφέρει οικονομικά οφέλη (όσον αφορά την εξοικονόμηση κόστους από τη μεγαλύτερη ευελιξία των κανόνων) και κοινωνική προστασία (όσον αφορά τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών). Ειδικότερα, αυτό αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην ποιότητα των έκτακτων μεταφορών επιβατών και στην ίση μεταχείριση όλων των επιχειρήσεων έκτακτης μεταφοράς επιβατών (δηλαδή που παρέχουν τόσο διεθνείς όσο και εσωτερικές υπηρεσίες). Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις αξιολογήθηκαν ως ελαφρώς θετικές, αλλά δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά.

Για τις **επιχειρήσεις** έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν, η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται να οδηγήσει σε εξοικονόμηση κόστους προσαρμογής μεταξύ 106,4 εκατ. EUR και 141,9 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως τρέχουσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο (σε τιμές 2021), χάρη στα εξής: i) πιο ευέλικτους κανόνες σχετικά με τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης· και ii) την επέκταση του κανόνα των δώδεκα ημερών στους μεταφορείς που εκτελούν εσωτερικές έκτακτες μεταφορές επιβατών.

Για τους **οδηγούς**, η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται να οδηγήσει σε βελτίωση των συνθηκών εργασίας και να διευκολύνει τη συμμόρφωση με τους κανόνες, με αποτέλεσμα τη μείωση του άγχους και της κόπωσης των οδηγών, και έμμεσα την αύξηση της οδικής ασφάλειας.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής δεν μεταβάλλει τις ρυθμίσεις για την επιβολή και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη συμμόρφωση με τους κανόνες.

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής συνεπάγεται μικρές προσαρμογές που απαιτούν από τις αρχές των κρατών μελών να εξοικειωθούν με τις αλλαγές. Το εν λόγω εφάπαξ κόστος προσαρμογής για τις αρχές των κρατών μελών εκτιμάται σε περίπου 5,4 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο του 2025 (σε τιμές 2021).

Επιπλέον, για τις επιχειρήσεις έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν, το εφάπαξ κόστος προσαρμογής για να εξοικειωθούν με τους νέους κανόνες εκτιμάται σε 0,6 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο του 2025 (σε τιμές 2021). Ωστόσο, λαμβανομένης υπόψη της εξοικονόμησης κόστους προσαρμογής, η καθαρή εξοικονόμηση κόστους για τις επιχειρήσεις μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν εκτιμάται μεταξύ 105,8 εκατ. EUR και 141,3 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφραζόμενη ως τρέχουσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ αναμένεται να είναι θετικές. Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα καθαρή εξοικονόμηση κόστους για τις επιχειρήσεις έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν, η οποία εκτιμάται μεταξύ 105,8 εκατ. EUR και 141,3 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως τρέχουσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Λαμβανομένου υπόψη του μεγάλου μεριδίου των ΜΜΕ στην αγορά έκτακτων μεταφορών με λεωφορεία και πούλμαν, σημαντικό μερίδιο της εν λόγω καθαρής εξοικονόμησης κόστους αναμένεται να αποδοθεί στις ΜΜΕ, παρότι δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για τον προσδιορισμό των ΜΜΕ.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις;

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής συνεπάγεται μικρές προσαρμογές ώστε οι αρχές των κρατών μελών να εξοικειωθούν με τις αλλαγές. Το εφάπαξ κόστος προσαρμογής για τις αρχές των κρατών μελών εκτιμάται σε 5,4 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο του 2025 (σε τιμές 2021).

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Αναμένονται θετικές επιπτώσεις για την ενιαία αγορά και τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, θα διατηρηθούν υψηλά πρότυπα εργασίας και υψηλά επίπεδα ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ.

Αναλογικότητα

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των γενικών στόχων πολιτικής. Η προτεινόμενη ευελιξία για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και η ευθυγράμμιση του κανόνα των δώδεκα ημερών με τις εσωτερικές υπηρεσίες θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση των επιχειρηματικών επιδόσεων και της αποδοτικότητας των υπηρεσιών, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των

οδηγών. Το κόστος από την εφαρμογή των μέτρων της προτιμώμενης επιλογής είναι πολύ περιορισμένο, ιδίως σε σύγκριση με την καθαρή εξοικονόμηση κόστους που μπορούν να αποφέρουν.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα παρακολουθούν την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 με βάση τις εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη, όπως ορίζεται στο άρθρο 17 του κανονισμού. Επιπλέον, οι επιπτώσεις της πρωτοβουλίας θα παρακολουθούνται με βάση έρευνες της Eurostat και/ή ειδικές έρευνες.