EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2024 09 13
COM(2024) 405 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir Direktyvos 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo įgyvendinimo 2021–2022 m. (32-oji Komisijos ataskaita dėl socialinės teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo)

{SWD(2024) 215 final}

Įvadas

Šioje ataskaitoje pateikiama ES kelių transporto socialinių taisyklių įgyvendinimo valstybėse narėse laikotarpiu nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2022 m. gruodžio 31 d. apžvalga. Joje pateikiama kontrolės veiklos analizės santrauka ir atkreipiamas dėmesys į pagrindinius sunkumus, kurie kilo taikant atitinkamas teisės nuostatas, išdėstytas toliau nurodomuose keturiuose teisėkūros procedūra priimtuose aktuose, ir užtikrinant jų vykdymą:

1) Reglamente (EB) Nr. 561/2006[1] (taip pat vadinamame **Vairavimo trukmės reglamentu**), kuriuo nustatomi būtiniausi paros ir savaitės vairavimo trukmės, pertraukų ir paros bei savaitės poilsio laikotarpių reikalavimai;

2) Direktyvoje 2002/15/EB[2] (taip pat vadinamoje **Direktyva dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje**), kuria nustatomos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo taisyklės. Joje nustatyti maksimalaus savaitės darbo laiko, minimalių pertraukų darbo metu ir naktinio darbo reikalavimai. Ji taikoma vairuotojams, kuriems galioja Vairavimo trukmės reglamentas;

3) Direktyvoje 2006/22/EB[3] (taip pat vadinamoje **Vykdymo užtikrinimo direktyva**), kuria nustatomas minimalus patikrinimų keliuose ir transporto įmonėse skaičius siekiant patikrinti, ar laikomasi Vairavimo trukmės reglamento nuostatų;

4) Reglamente (ES) Nr. 165/2014[4] (taip pat vadinamame **Tachografų reglamentu**), kuriuo nustatomi tachografų montavimo ir naudojimo transporto priemonėse pagal Vairavimo trukmės reglamentą reikalavimai.

Kitaip nei ankstesnėje ataskaitoje, Tarybos direktyvos 96/53/EB[5] (taip pat vadinamos **Masės ir matmenų direktyvos**), kuria nustatomi nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų sunkiųjų transporto priemonių didžiausi leidžiamieji matmenys ir tarptautiniam vežimui naudojamų sunkiųjų transporto priemonių didžiausioji leidžiamoji masė, įgyvendinimo analizė neįtraukta į šią ataskaitą, nes trūko reikiamos informacijos: tik penkios valstybės narės[6] įvykdė teisinę pareigą pateikti savo nacionalines ataskaitas.

---

[1] 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

[2] 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (OL L 80, 2002 3 23, p. 35).

[3] 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinanti Direktyvą 88/599/EEB (OL L 102, 2006 4 11, p. 35).

[4] 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

[5] 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

[6] 2021–2022 m. informaciją pagal Tarybos direktyvos 96/53/EB 10g straipsnį pateikė tik Austrija, Nyderlandai, Lietuva, Lenkija ir Švedija.

Ši ataskaita grindžiama Vairavimo trukmės reglamento 17 straipsniu ir Direktyvos dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje[7] 13 straipsniu.

Šią ataskaitą sudaro trys skirsniai. I skirsnyje pateikiama nacionalinių duomenų apie patikrinimus ir pažeidimus, atliktus ir nustatytus įgyvendinant Direktyvą 2006/22/EB ir Reglamentą (EB) Nr. 561/2006, analizė, o II skirsnyje bendrais bruožais apibūdinama, kaip valstybės narės įgyvendina Direktyvą 2002/15/EB. III skirsnyje pateikiamos pagrindinės šios ataskaitos išvados. Prie Komisijos ataskaitos pridedamame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente pateikiama papildoma informacija apie baudas ir valstybių narių bendradarbiavimą, vykdymo užtikrinimo institucijų pastabos ir išsamesni patikrinimų statistiniai duomenys.

Duomenų pateikimas

Direktyvos 2002/15/EB ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatų įgyvendinimo nacionalinės ataskaitos turi būti pateiktos iki metų, einančių po atitinkamo dvejų metų laikotarpio pabaigos, rugsėjo 30 d., naudojant 2017 m. kovo 30 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimu[8] nustatytą standartinę ataskaitų teikimo formą. Ataskaitų, apimančių 2021–2022 m., pateikimo terminas baigėsi 2023 m. rugsėjo 30 d.

Visos valstybės narės pateikė nacionalinius duomenis apie Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimą, nors dauguma jų tai padarė pasibaigus terminui[9]. Valstybės narės išsamius statistinius duomenis apie keliuose ir įmonėse atliktus atitikties patikrinimus pateikė suskirstytus taip, kaip reikalaujama. Vis dėlto kai kurios pateiktų duomenų nesuskirstė pagal prašomas kategorijas, pvz., duomenų nesuskirstė pagal tachografo tipus[10] ir pažeidimų rūšis[11].

Informaciją apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą pateikė tik 21 valstybė narė ir iš jų tik 11 valstybių narių pateikė statistinius duomenis apie patikrinimus ir jų rezultatus (jų detalumas skiriasi)[12]. Toks valstybių narių kiekybinių ir palyginamų duomenų trūkumas apsunkina vertinimą.

I. Direktyvos 2006/22/EB ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 vykdymo užtikrinimo veiklos apžvalga

1. Patikrinimai

[7] Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės kas dvejus metus pateiktų būtiną informaciją, kad Komisija galėtų parengti to reglamento taikymo ir pokyčių susijusiose srityse ataskaitą. Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnyje nustatyta, kad valstybės narės turėtų pateikti Komisijai šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą, kurioje išdėstomos darbdavių ir darbuotojų nuomonės. Direktyvos 2002/15/EB ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo ataskaitas galima pateikti vienu dokumentu, nes abiejuose teisėkūros procedūra priimtuose aktuose numatytas tas pats dvejų metų trukmės ataskaitinis laikotarpis ir nustatytos vienos kitas papildančios profesionaliems vairuotojams taikomos taisyklės.

[8] C(2017) 1927 *final*.

[9] Paskutinė nacionalinė ataskaita pateikta 2024 m. gegužės 30 d.

[10] Lietuvą, kuri pranešė, kad analoginių ir išmaniųjų tachografų duomenų nėra dėl techninės klaidos.

[11] Kaip ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, duomenų, susijusių su pažeidimais įmonėse, pagal šias kategorijas nesuskirstė Latvija.

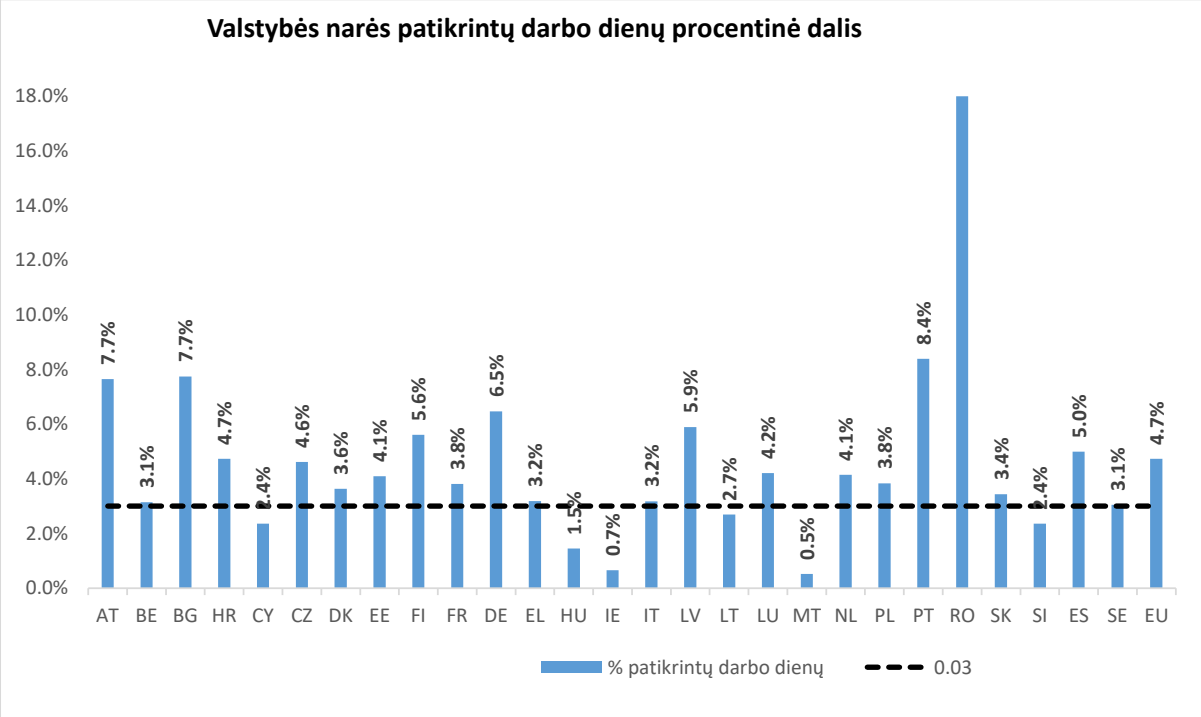
[12] Daugiausia išsamių statistinių duomenų pateikė Čekija, Graikija, Lenkija, Slovėnija ir Suomija.

Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės sukurtų atitinkamų ir reguliarių patikrinimų keliuose ir įmonėse, kurioms taikomos Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatos, sistemą. Šiame straipsnyje taip pat nustatyta, kad turi būti patikrinama bent 3 proc. darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, vairuotojai[13].

Iš nacionalinių duomenų matyti, kad bendras ES patikrintų darbo dienų[14] skaičius padidėjo nuo apytiksliai 108,9 mln. patikrintų darbo dienų 2019–2020 m. iki 111,7 mln. darbo dienų, patikrintų šiuo ataskaitiniu laikotarpiu. Tai reiškia, kad darbo dienų patikrinta 3 proc. daugiau. Vertinant nacionalinius duomenis matyti, kad patikrintų darbo dienų skaičius labiausiai padaugėjo Maltoje (450 proc. daugiau)[15] ir Nyderlanduose (185 proc. daugiau), o sumažėjimas ryškiausias Slovėnijoje (48 proc. mažiau), Prancūzijoje (45 proc. mažiau) ir Vengrijoje (39 proc. mažiau).

Kaip parodyta toliau pateiktame 1 pav., **patikrintų darbo dienų ES vidurkis yra 4,7 proc.**, t. y. didesnis, nei reikalaujama pagal direktyvą[16], tačiau, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais, vis mažėja (2017–2018 m. jis siekė 5,4 proc., 2015–2016 m. – 6,3 proc.), išskyrus 2019–2020 m., kai siekė 4,5 proc. Nepaisant to, Rumunijos pasiektas rezultatas (21,3 proc.) yra geras.

1 pav. Procentinė kiekvienoje valstybėje narėje patikrintų darbo dienų dalis



[13] Šis skaičius apskaičiuojamas remiantis dvejų metų darbo dienų skaičiumi ir tuo laikotarpiu registruotų transporto priemonių, kurioms taikomas minėtas reglamentas, skaičiumi kiekvienoje valstybėje narėje.
[14] Terminas „darbo dienos“ atitinkamuose teisės aktuose (Reglamente (EB) Nr. 561/2006, Direktyvoje 2006/22/EB ir Sprendime (ES) 2017/1013) vartojamas pakaitomis su terminu „darbo dienos, kurias dirbo vairuotojas“.
[15] Tačiau Malta vis dar nepasiekė 3 proc. patikrintų darbo dienų ribos.
[16] Ypač Austrijoje, Bulgarijoje, Portugalijoje, Rumunijoje ir Vokietijoje.

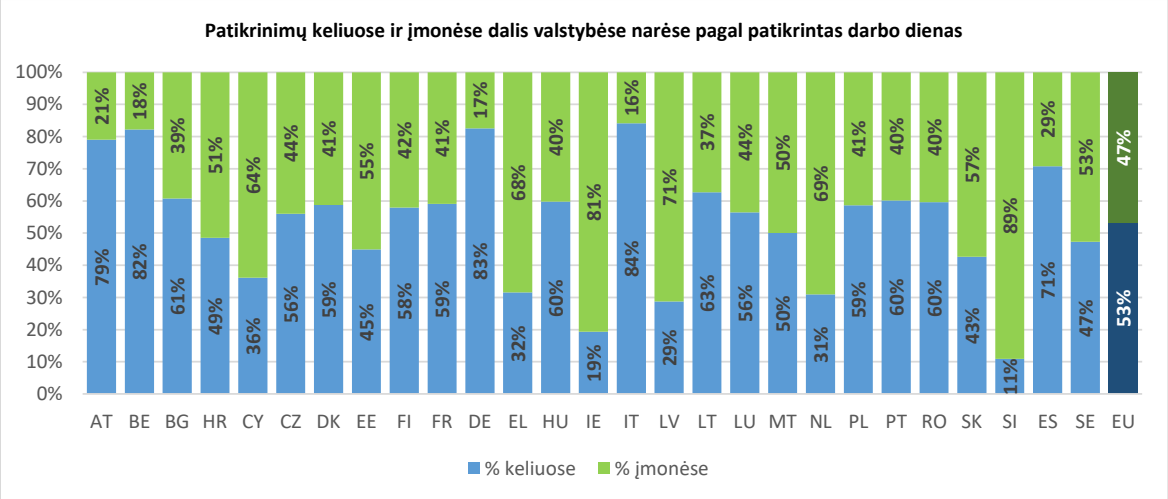
Dauguma valstybių narių patikrino daugiau darbo dienų, nei minimaliai reikalaujama pagal direktyvą. Tiesa, šešios valstybės narės, t. y. Airija, Kipras, Lietuva, Malta, Slovėnija ir Vengrija, nepasiekė 3 proc. ribos. Tai tiek pat šalių kaip ir dviem ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais: 2017–2018 m. ir 2019–2020 m. 3 proc. ribos nepasiekė šešios valstybės narės, o 2015–2016 m. – trys valstybės narės. Iš šešių valstybių narių, kurios 2021–2022 m. nepasiekė 3 proc. ribos, prastesnius rezultatus pasiekusių šalių grupėje liko tik Airija, Malta ir Vengrija, ir prie jų prisijungė kitos trys valstybės narės, kurių rezultatai ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu buvo geri. Graikija gerokai padidino vykdymo užtikrinimo srityje dedamas pastangas (jos rodikliai pagerėjo nuo 0,1 proc. 2015–2016 m., 0,7 proc. 2017–2018 m. ir 2,4 proc. 2019–2020 m. iki 3,2 proc. einamuoju laikotarpiu) ir pirmą kartą per 10 metų viršijo ribą.

Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnyje taip pat nustatyta, kad ne mažiau kaip 30 proc. darbo dienų patikrinimų turi sudaryti patikrinimai keliuose ir ne mažiau kaip 50 proc. – įmonėse. Ši dalis apskaičiuojama remiantis vykdymo užtikrinimo institucijų faktiškai atliktų patikrinimų skaičiumi, o ne mažiausiu tikrintinų darbo dienų skaičiumi.

Vidutiniškai 53 proc. patikrintų darbo dienų buvo patikrinta keliuose, o 47 proc. – įmonėse. Palyginti su ankstesniu laikotarpiu, keliuose atliktų patikrinimų sumažėjo (2019–2020 m. keliuose patikrintos darbo dienos sudarė 60 proc. visų patikrintų darbo dienų), o įmonėse atliktų patikrinimų – padaugėjo (2019–2020 m. įmonėse patikrintos darbo dienos sudarė 40 proc. visų patikrintų darbo dienų). Daugumoje valstybių narių didelė dalis patikrinimų buvo atlikta keliuose. Airija ir Slovėnija pranešė, kad keliuose patikrinimų atliko nedaug. Reikalaujama patikrinimų įmonėse ir keliuose pusiausvyra užtikrinta aštuoniose valstybėse narėse[17] (2019–2020 m. – šešiose valstybėse narėse).

Išsami informacija apie valstybių narių atliktų patikrinimų keliuose ir įmonėse dalis pateikiama 2 pav.

2 pav. Patikrinimų keliuose ir įmonėse dalis valstybėse narėse pagal patikrintas darbo dienas



[17] Estijoje, Graikijoje, Kipre, Kroatijoje, Maltoje, Nyderlanduose, Slovakijoje ir Švedijoje. 2019–2020 m. tai buvo Bulgarijoje, Estijoje, Kipre, Latvijoje, Lietuvoje ir Slovakijoje.

1.1 Patikrinimai keliuose

Visoje ES keliuose iš viso buvo patikrinta 3 564 138 transporto priemonės ir 3 745 458 vairuotojai (2019–2020 m. – 4 112 717 transporto priemonių ir 4 323 245 vairuotojai). Patikrintų transporto priemonių ir vairuotojų skaičiaus skirtumą galima paaiškinti tuo, kad dirbama su porininku, t. y. transporto priemonę pakaitomis vairuoja bent du vairuotojai. Vairuotojų ir transporto priemonių skaičiaus skirtumai daugiausia nurodyti Belgijos, Latvijos, Rumunijos ir Vokietijos ataskaitose.

Palyginti su 2019–2020 m. ataskaita, ataskaitose nurodytas patikrintų transporto priemonių skaičius sumažėjo 548 579 transporto priemonėmis, o patikrintų vairuotojų skaičius – 577 787 vairuotojais.

Pagal transporto priemonių registracijos šalis 64 proc. patikrintų transporto priemonių buvo nacionalinės transporto priemonės, 29 proc. – kitose ES valstybėse narėse registruotos transporto priemonės[18] ir 7 proc. – trečiosiose šalyse registruotos transporto priemonės. Apskritai dauguma keliuose patikrintų transporto priemonių (apie 93 proc. visų patikrintų transporto priemonių) buvo krovininės transporto priemonės ir tik apie 7 proc. – keleivinės.

2021–2022 m. 83 proc. keliuose patikrintų transporto priemonių buvo įrengti skaitmeniniai tachografai (ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu – 74 proc.). Todėl nėra pagrindo didinti patikrinimų ribą nuo 3 proc. iki 4 proc. – pagal Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnio 3 dalį tai turėtų būti daroma tuomet, kai skaitmeniniai tachografai yra įrengti 90 proc. patikrintų transporto priemonių.

1.2 Patikrinimai įmonėse

2021–2022 m. laikotarpiu buvo patikrinta 84 128 transporto įmonės, t. y. 44 proc. daugiau nei 2019–2020 m., kai buvo patikrintos 58 300 transporto įmonių. Tikrintojai įmonėse patikrino apie 39,3 mln. darbo dienų – maždaug 14 proc. daugiau, palyginti su ankstesnėje ataskaitoje nurodytais 34,3 mln. darbo dienų. Iš viso valstybių narių kontrolės institucijos įmonėse patikrino 582 218 vairuotojų įrašų, t. y. 16 proc. daugiau negu 2019–2020 m., kai buvo patikrinti 499 943 vairuotojų įrašai.

2. Pažeidimai

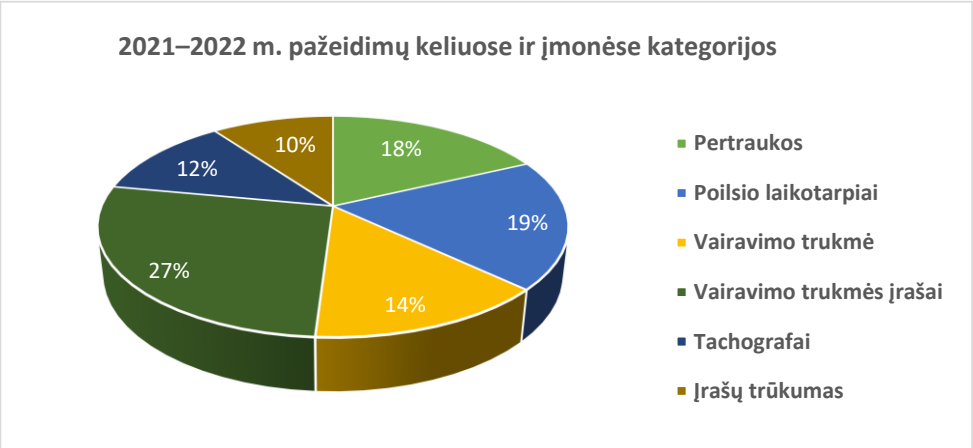
Visos 27 valstybės narės pateikė duomenis apie nustatytus pažeidimus, tačiau ne visos[19] pateikė informaciją apie pažeidimų rūšis. **Bendras pažeidimų, apie kuriuos pranešta, skaičius siekė apytiksliai 3,03 mln. ir, palyginti su ankstesnės ataskaitos 2,25 mln. pažeidimų, sumažėjo.** Nustatytų keliuose padarytų pažeidimų dalis sumažėjo iki maždaug 50 proc. visų nustatytų pažeidimų (ankstesnėje atskaitoje – 60 proc.).

Pažeidimų dalys pagal rūšis, palyginti su bendru nustatytų pažeidimų skaičiumi, išliko panašios kaip ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, tačiau tam tikrų kategorijų pažeidimų šiek tiek sumažėjo arba padaugėjo. Toliau pateiktame 3 pav. pavaizduotos ES vidutinės 2021–2022 m.

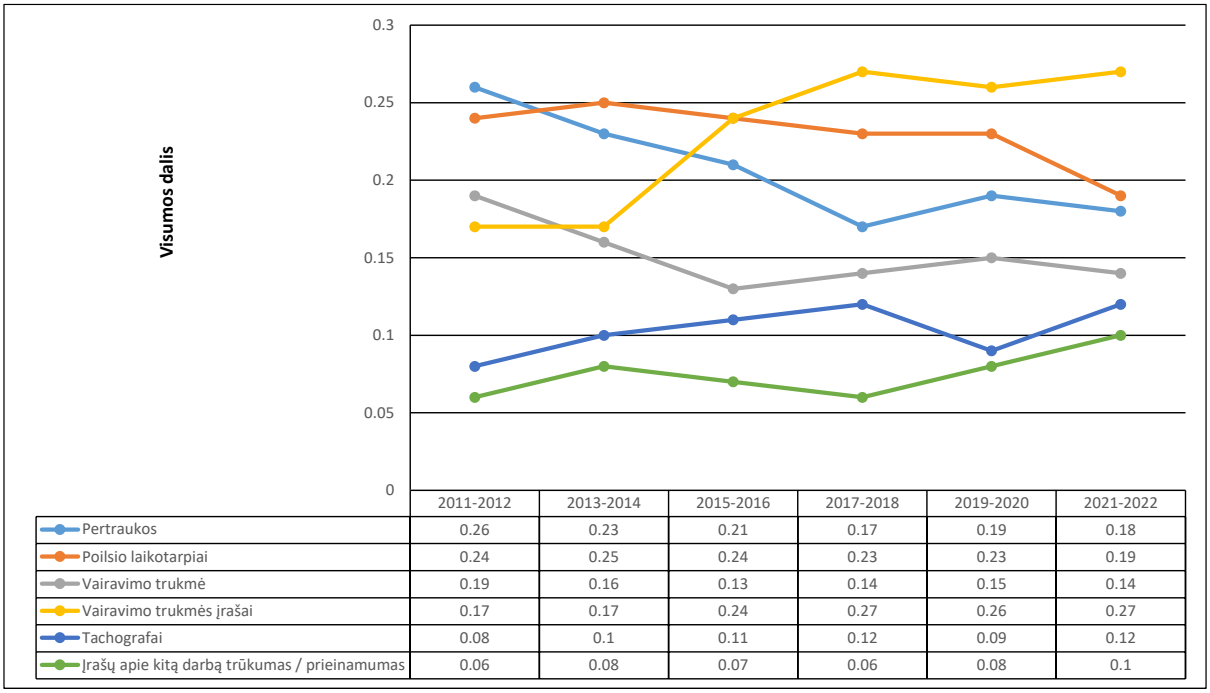
[18] Duomenys taip pat yra iš EEE šalių ir Šveicarijos.
[19] Latvija nenurodė pažeidimų, nustatytų atliekant patikrinimus įmonėse, rūšių.

tiek keliuose, tiek įmonėse nustatytų pažeidimų dalys pagal pažeistų nuostatų rūšis. Pažeidimų, susijusių su pertraukomis, skaičius sumažėjo nuo 19 iki 18 proc., su vairavimo trukme susijusių pažeidimų sumažėjo nuo 15 iki 14 proc., o pažeidimų, susijusių su vairavimo trukmės įrašais, padaugėjo nuo 26 iki 27 proc. Pažeidimai, susiję su poilsio laiku, sudaro 19 proc. visų pažeidimų (ankstesnėje ataskaitoje – 23 proc.), susiję su tachografais[20] – 12 proc. visų pažeidimų (ankstesnėje ataskaitoje – 9 proc.), o su įrašų apie kitą darbą trūkumu ir (arba) prieinamumu – 10 proc. visų nustatytų pažeidimų (ankstesnėje ataskaitoje – 8 proc.). Šie pokyčiai pavaizduoti toliau pateiktame 4 pav.

3 pav. 2021–2022 m. pažeidimų keliuose ir įmonėse kategorijos



4 pav. Pažeidimų keliuose ir įmonėse per pastaruosius 10 metų kategorijos



	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020	2021-2022
Pertraukos	0.26	0.23	0.21	0.17	0.19	0.18
Poilsio laikotarpiai	0.24	0.25	0.24	0.23	0.23	0.19
Vairavimo trukmė	0.19	0.16	0.13	0.14	0.15	0.14
Vairavimo trukmės įrašai	0.17	0.17	0.24	0.27	0.26	0.27
Tachografai	0.08	0.1	0.11	0.12	0.09	0.12
Įrašų apie kitą darbą trūkumas / prieinamumas	0.06	0.08	0.07	0.06	0.08	0.1

[20] Su tachografais susiję pažeidimai – tai netinkamas tachografų veikimas, netinkamas jų naudojimas arba manipuliavimas jais.

Vidutinis pažeidimų rodiklis, apskaičiuojamas remiantis per patikrinimus įmonėse ir keliuose patikrintų 100 darbo dienų duomenimis, padidėjo nuo 2,1 (2019–2020 m.) iki 2,7 einamuoju ataskaitiniu laikotarpiu. Palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, padidėjo ir įmonėse, ir keliuose nustatytų pažeidimų rodiklis. **Įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis tebėra didesnis už keliuose nustatytų pažeidimų rodiklį, ir tai patvirtina, kad patikrinimai įmonėse yra veiksmingesni nei patikrinimai keliuose.**

2.1. Keliuose nustatyti pažeidimai

2021–2022 m. keliuose buvo nustatyta **apie 1,53 mln. pažeidimų, t. y. maždaug 12 proc. daugiau nei 2019–2020 m., kai buvo nustatyta apie 1,36 mln. pažeidimų**. Keliuose nustatytų pažeidimų ES vidurkis padidėjo nuo 1,82 iki 2,11 pažeidimo 100 patikrintų darbo dienų. Nustatyta, kad vidutiniškai 51 proc. pažeidimų padarė atitinkamos šalies vairuotojai, o šalies transporto priemonės sudarė 64 proc. visų patikrinimui sustabdytų transporto priemonių.

2.2. Įmonėse nustatyti pažeidimai

Įmonėse nustatyta apie 1,50 mln. pažeidimų, t. y. gerokai daugiau, palyginti su ankstesne ataskaita (890 000). Vidutinis pažeidimų nustatymo rodiklis 100 patikrintų darbo dienų padidėjo nuo 2,59 iki 3,81 pažeidimo ir yra 47 proc. didesnis nei 2019–2020 m. Vidutinis vienai įmonei tenkantis įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis padidėjo nuo 15 pažeidimų vienai įmonei 2019–2020 m. iki daugiau kaip 17 pažeidimų vienai įmonei.

2.3. Vykdymo užtikrinimo pareigūnų ir tachografų analizės įrenginių skaičius

Einamuoju ataskaitiniu laikotarpiu atliekant patikrinimus visoje ES dalyvavo 60 040 kontrolės pareigūnų (2019–2020 m. – 54 679 pareigūnai).

Analizuoti skaitmeninių tachografų įrašus buvo išmokyti 17 081 kontrolės pareigūnas (2019–2020 m. – 20 058 pareigūnai). Kontrolės pareigūnams suteiktų įrenginių, skirtų tachografų įrašams analizuoti, vienetų sumažėjo nuo 13 031 vienetų 2019–2020 m. iki 8 336 vienetų 2021–2022 m.

Tai patvirtina, kad vykdymo užtikrinimo pajėgumai valstybėse narėse nuolat mažėja.

3. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo pateiktas Reglamento (EB) Nr. 561/2006 aiškinimas

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas pateikė Reglamento (EB) Nr. 561/2006 aiškinimą, priimdamas sprendimus sujungtose bylose C-870/19 ir C-871/19[21], bylose C-428/19[22], C-906/19[23] ir C-13/21[24]. Pastarojoje byloje Teisingumo Teismas išaiškino Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 dalies b punktą, pagal kurį valstybėms narėms leidžiama nukrypti nuo vairavimo trukmei, pertraukoms ir kasdieniam bei kassavaitiniam poilsiui taikytinų taisyklių, susijusių su žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio, gyvulininkystės ar žuvininkystės ūkio subjektų naudojamomis arba jų be vairuotojo

[21] *Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze / MI* (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] *OL ir kt. / Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt*, ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Baudžiamoji byla prieš FO, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] *Pricoforest SRL / Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR)*, ECLI:EU:C:2022:531.

išsinuomotomis transporto priemonėmis kroviniams 100 km spinduliu nuo įmonės įsisteigimo vietos išvežioti, kai tai sudaro šių ūkio subjektų verslo dalį. Pirma, Teismas apibrėžė sąvoką *„100 km spindulys nuo ūkio subjekto buvimo vietos“* – ją reikia suprasti kaip *ne ilgesnę kaip 100 km tiesę, žemėlapyje nubrėžtą iš įmonės įsi[s]teigimo vietos ir jungiančią ją su bet kuriuo aplink tą vietą esančios apskritimo formos zonos tašku.* Taigi ji nepriklauso nuo faktinio nuvažiuotų kilometrų skaičiaus. Antra, Teisingumo Teismas patikslino, kad tais atvejais, kai transporto priemonės gabena krovinius ne tik 100 km spinduliu nuo atitinkamos įmonės įsisteigimo vietos, bet ir už šio spindulio ribų, valstybių narių nustatytos išimtys taikomos tik tomis transporto priemonėmis vykdomam prekių vežimui tuo spinduliu apibrėžtoje teritorijoje.

4. Valstybių narių bendradarbiavimas

Pagal Direktyvos 2006/22/EB 5 straipsnį, valstybės narės privalo per metus atlikti bent šešis patikrinimus keliuose, suderintus su bent viena kita valstybe nare. Valstybių narių bendradarbiavimas, grindžiamas suderintais patikrinimais, bendromis mokymo iniciatyvomis ar keitimusi patirtimi ir informacija, labai padeda intensyvinti vykdymo užtikrinimą, kad būtų pasiekti kelių transporto sektoriaus socialinės teisės aktų tikslai, t. y. gerinti darbo sąlygas, užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir didinti kelių eismo saugumą. 1-ojo Judumo dokumentų rinkinio[25], kuris beveik visas pradėtas taikyti 2022 m. vasario 21 d., tikslas – skatinti ir stiprinti valstybių narių bendradarbiavimą ir savitarpio pagalbą, taip pat veiksmingiau ir nuosekliau užtikrinti galiojančių taisyklių vykdymą. Be to, 2019 m. įsteigta Europos darbo institucija (EDI)[26], kurios pagrindinis tikslas – užtikrinti sąžiningą darbo jėgos judumą vidaus rinkoje, ataskaitiniu laikotarpiu tęsė veiklą, susijusią su informavimu, mokymu ir parama vykdymo užtikrinimui kelių transporto srityje. Viena iš pagrindinių EDI užduočių yra remti valstybių narių bendradarbiavimą siekiant tarpvalstybiniu lygmeniu užtikrinti reikalavimų vykdymą ir sudaryti palankesnes sąlygas atlikti bendrus patikrinimus, susijusius, be kita ko, su kelių transporto sektoriuje taikomomis ES socialinėmis taisyklėmis.

Po COVID-19 krizės 2021–2022 m. buvo galima imtis bendrų vykdymo užtikrinimo veiksmų. Vis dėlto, kaip ir ankstesniais metais, ne visos valstybės narės pateikė informaciją apie tikslų atliktų suderintų patikrinimų skaičių arba iš viso nepranešė, ar atliko suderintus patikrinimus. Iš 22 valstybių narių, kurios pateikė informaciją apie patikrinimus, 10 valstybių narių[27] ataskaitiniu laikotarpiu atliko reikalaujamą skaičių suderintų patikrinimų.

Valstybės narės daugiausia bendradarbiavo su kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Be to, kaip ir per paskutinį ataskaitinį laikotarpį, dauguma valstybių narių nurodė, kad bendradarbiavimas vyko pasitelkiant Europos kelių policijos tinklą (ROADPOL) ir Europos kelių kontrolės organizaciją (ECR), taip pat per Europos darbo instituciją (EDI).

II. Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo apžvalga

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=LT.
[26] 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1149, kuriuo įsteigiama Europos darbo institucija, iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 883/2004, (ES) Nr. 492/2011 ir (ES) 2016/589 ir panaikinamas Sprendimas (ES) 2016/344, (OL L 186, 2019 7 11, p. 21).
[27] Austrija, Belgija, Danija, Italija, Lietuva, Nyderlandai, Prancūzija, Rumunija, Slovėnija ir Vokietija.

Pagal Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnį, valstybės narės privalo kas dvejus metus pateikti jos įgyvendinimo ataskaitas, kuriose išdėstomos nacionaliniu lygmeniu surinktos darbdavių ir darbuotojų nuomonės.

1. Direktyvos 2002/15/EB taikymo sritis

Šioje direktyvoje nustatytos taisyklės, kuriomis reglamentuojamos, *inter alia*, adekvačios pertraukos darbo laiku, maksimalus savaitės darbo laikas ir naktinis darbas. Jos nuostatos papildo Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 nustatytas vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laiko taisykles. Kadangi šioje direktyvoje nustatytos tam tikros konkrečiai kelių transporto sektoriui taikytinos nuostatos dėl darbo valandų, ji laikoma bendrosios Darbo laiko direktyvos 2003/88/EB[28], kuria nustatomi pagrindiniai visų sektorių darbuotojų darbo laiko organizavimo reikalavimai, *lex specialis*.

2. Įgyvendinimo aspektai valstybėse narėse

Kelios valstybės narės ir socialiniai partneriai pranešė apie tam tikras įgyvendinimo problemas. Vokietijos valdžios institucijos pranešė, kad darbdaviai nevykdo sistemingos stebėsenos, kaip laikomasi atitinkamų mobiliesiems darbuotojams taikomų sveikatos ir saugos taisyklių. Be to, darbdaviams apskritai trūksta žinių apie vairavimo ir darbo laiko teisės aktus ir apie jų sąveiką. Kaip pastebėta, daugeliu atvejų mobiliųjų darbuotojų darbo laikas paprastai tikrinamas vykdant patikrinimus pagal vairavimo trukmę reglamentuojančius teisės aktus ir jo paprastai laikomasi ne iki galo.

Vokietija taip pat pažymėjo, kad įmonės, kurioms taikomi reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014, iš esmės tikrinamos dažniau nei tos, kurioms taikomi kiti kelių transporto sektoriaus teisės aktai.

Italijos valdžios institucijos mano, kad Europos teisės aktai padėjo apsaugoti vairuotojų sveikatą ir saugą bei suderinti transporto įmonių konkurencijos sąlygas. Kai kurios įmonės priėmė tinkamesnes skaitmeninių tachografų duomenų parsisiuntimo, saugojimo ir tikrinimo programas. Kai kurios darbo inspekcijos taip pat atkreipė dėmesį į tai, kaip svarbu turėti tinkamas technologines priemones, kurios padėtų vykdyti tikrinimo veiklą, kad būtų galima sumažinti ribotų vykdymo užtikrinimo išteklių problemą. Šiuo požiūriu speciali Italijoje naudojama IT taikomoji programa pasirodė ypač naudinga kontroliuojant kelių transporto veiklą. Kitas teigiamas aspektas – darbo laiką reglamentuojančių teisės aktų taikymo srities išplėtimas įtraukiant savarankiškai dirbančius asmenis.

Kelios valdžios institucijos taip pat pranešė apie problemas dėl kai kurių Direktyvoje 2002/15/EB pateiktų apibrėžčių. Kaip Vokietija nurodė ankstesnėje ataskaitoje, reikia išsamiau paaiškinti, kaip traktuoti laukimo laiką prie rampos. Taip pat nustatyta, kad iškrovimo darbai dažnai registruojami ne kaip kitas darbas, o kaip poilsio laikas. Kai kuriais atvejais įmonės taip pat skyrė faktinį darbo laiką ir darbo laiką, už kurį mokamas atlyginimas, todėl tas laikas buvo

[28] 2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų (OL L 299, 2003 11 18, p. 9).

užregistruotas ne kaip kitas darbas, o kaip įprastas darbas ir už jį buvo mokamas fiksuotas atlyginamas.

Galiausiai kai kurios nacionalinės institucijos pranešė apie sunkumus, kylančius kontroliuojant vairuotojų, vykdančių skirtingų rūšių vežimo veiklą arba vykdančių vežimo veiklą keliems darbdaviams, darbo laiką. Kai kurios valstybės narės pranešė, kad trūksta inspektorių, kurie vykdytų darbo laiko kontrolę.

Kita vertus, Lietuva pranešė, kad vykdant patikrinimus pagal Direktyvą 2002/15/EB nesusidurta su jokiomis didelėmis problemomis.

Nepaisant šių bendrų pastebėjimų, daugelio valstybių narių pateikti duomenys nėra išsamūs, o nacionalinė praktika skiriasi, todėl vis dar sudėtinga ES lygmeniu nustatyti tendencijas ir neišspręstus klausimus.

3. Direktyvos 2002/15/EB aiškinimas

Kelios valstybės narės[29] pranešė apie 2021–2022 m. nacionalinių teismų pateiktus tam tikrų Direktyvos 2002/15/EB nuostatų išaiškinimus.

Švedija pateikė naują informaciją apie teismo sprendimą byloje, susijusioje su Švedijos transporto agentūros ir socialinių partnerių atsakomybės atskyrimu, kai kolektyvinės sutartys buvo pasirašytos nukrypstant nuo kai kurių nacionalinės teisės akto, kuriuo į nacionalinę teisę perkeliama Direktyva 2002/15/EB, nuostatų[30]. Švedija taip pat informavo, kad pirmosios instancijos teismai išsprendė keletą kitų teisinių ginčų, susijusių su Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimu, ir kad Aukščiausiasis Teismas nepriėmė jokių teisinių sprendimų. Apie tokią pat padėtį pranešė ir Estija – ji patvirtino, kad dėl Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo 2021–2022 m. Estijoje apskritai problemų neiškilo.

O Graikija ir Italija pranešė apie aukščiausiųjų teismų sprendimus, susijusius su kai kuriomis Direktyvos 2002/15/EB nuostatomis. Vokietijoje Federalinė krovinių vežimo tarnyba 2021 m. gegužės 19 d. nutartyje pateikė nuomonę dėl Direktyvos 2002/15/EB 10 straipsnio aiškinimo[31].

4. Darbo laiko taisyklių pažeidimai

Tik dvylika valstybių narių[32] pateikė šiek tiek kiekybinių duomenų apie nustatytus pažeidimus. Ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu tokią informaciją pateikė vienuolika valstybių narių[33], taigi

[29] Graikija, Estija, Italija, Švedija ir Vokietija. Danija pranešė, kad teisinius ginčus dėl Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo sprendė pirmosios instancijos teismai. Estijos aukščiausiasis teismas nepriėmė jokių teisinių sprendimų.

[30] Teismo sprendimas įsiteisėjo 2023 m. sausio mėn. Jame nurodyta, kad jeigu įmonė yra saistoma visą darbo laiką ir naktinį darbą reglamentuojančios centrinės kolektyvinės sutarties, laikoma, kad įmonei taikoma ši sutartis, o ne specifiniai Darbo laiko kelyje įstatymo straipsniai.

[31] Direktyvos 2002/15/EB 10 straipsnis leidžia valstybėms narėms taikyti arba įvesti taisykles, kurios būtų palankesnės mobiliaja kelių transporto veikla besiverčiančių asmenų sveikatos apsaugai ir saugai.

[32] Čekija, Graikija, Kipras, Lenkija, Prancūzija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija, Vengrija ir Vokietija.

[33] Austrija, Čekija, Kipras, Ispanija, Italija, Lenkija, Liuksemburgas, Slovakija, Suomija, Vengrija ir Vokietija.

šis skaičius šiek tiek padidėjo. Tačiau negavus pakankamai informacijos, sunku daryti ES masto išvadas.

Vokietija pranešė, kad dažnai pažeidžiamos nuostatos dėl maksimalaus savaitės darbo laiko arba nėra atlyginama už maksimalų savaitės darbo laiką. Dažniausiai pranešama apie teisės aktų pažeidimus, susijusius su pertraukomis.

Kai kurios valstybės narės nurodė, kad dėl dažnesnių patikrinimų darbdaviai ir vairuotojai geriau susipažįsta su taisyklėmis ir daro mažiau pažeidimų.

5. Suinteresuotųjų subjektų nuomonė apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą

Kaip reikalaujama Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnyje, vienuolika valstybių narių[34] aiškiai nurodė, kad rengiant naujausio ataskaitinio laikotarpio ataskaitas buvo konsultuojamasi ir su darbdaviais, ir su darbuotojais. Šis skaičius yra šiek tiek didesnis, palyginti su ankstesne ataskaita[35], tačiau iš jo vis tiek matyti, kad daugiau nei pusė valstybių narių, rengdamos darbo laiko taisyklių įgyvendinimo ataskaitas, su socialiniais partneriais nebendrauja. Austrija paaiškino, kad su socialiniais partneriais nesikonsultuojama, tačiau metinės ataskaitos projektas ne tik aptariamas Parlamente (Socialinių reikalų komitete), bet ir viešai skelbiamas Darbo inspekcijos interneto svetainėje.

Septyniose iš vienuolikos valstybių narių[36] socialinių partnerių nuomonė buvo išdėstyta atskirame skirsnyje arba dalyje.

Socialinių partnerių nuomonės negali būti išsamiau analizuojamos, nes nesudaro reprezentatyviosios imties.

III. Išvados

Iš ES kelių transporto socialinių taisyklių įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo bendrųjų analizės rezultatų matyti, kad bendras vykdymo užtikrinimo ir atitikties reikalavimams lygis 2021–2022 m., palyginti su 2019–2020 m., išlieka stabilus ir esama tam tikrų teigiamų poslinkių.

Einamuoju ataskaitiniu laikotarpiu padidėjo bendras patikrintų darbo dienų skaičius, taigi pasikeitė pastaraisiais metais fiksuota mažėjimo tendencija. Tačiau, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais, sumažėjo ataskaitose nurodytas visoje ES keliuose patikrintų transporto priemonių ir vairuotojų skaičius. Tiesa, padidėjo įmonėse patikrintų transporto įmonių skaičius. Be to, keliuose ir įmonėse patikrintų darbo dienų santykis yra labiau subalansuotas (53 proc. patikrinimų buvo atlikta keliuose ir 47 proc. – įmonėse, o pagal ankstesnę ataskaitą – atitinkamai 60 proc. ir 40 proc.). Tai teigiamas pokytis: šių dviejų rūšių patikrinimų santykis labiau atitinka teisės aktų reikalavimus.

[34] Estija, Graikija, Italija, Kipras, Portugalija, Prancūzija, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija ir Vokietija.
[35] Estija, Italija, Kipras, Lenkija, Portugalija, Prancūzija, Slovakija, Suomija, Švedija ir Vokietija.
[36] Graikijoje, Italijoje, Portugalijoje, Prancūzijoje, Slovėnijoje, Švedijoje ir Vokietijoje.

Palyginti su paskutine ataskaita, bendras įmonėse ir keliuose nustatytų pažeidimų skaičius padidėjo, ypač įmonėse. Įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis tebėra didesnis už keliuose nustatytų pažeidimų rodiklį, ir tai patvirtina, kad tiksliniai patikrinimai įmonėse yra veiksmingesni nei atsitiktiniai patikrinimai keliuose. Be to, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, vidutinis įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis padidėjo.

Pažeidimų nustatymo rodikliai visoje ES yra labai skirtingi (nuo 0,08 iki 12,40). Tai rodo, kad patikrinimai turi būti vykdomi labiau fokusuotai. Keliuose labai svarbu turėti prieigą prie duomenų, pavyzdžiui, rizikos įvertinimų, ypač siekiant patikrinimus atlikti labiau fokusuotai ir sumažinti nereikalingų vadinamųjų švarių patikrinimų, t. y. patikrinimų, kurių metu nenustatoma jokių pažeidimų, skaičių. Pagal naujus reikalavimus, nustatytus 1-ajame Judumo dokumentų rinkinyje, kelių inspektoriams tapo privaloma naudotis rizikos vertinimo duomenimis.

Kalbant apie suderintus ir bendrus valstybių narių atliekamus patikrinimus, akivaizdu, kad jie padeda dalytis žiniomis ir suformuoti suderintą požiūrį į galiojančių ES taisyklių supratimą ir vykdymo užtikrinimą. Todėl Komisija ragina valstybes nares labiau stengtis geriau bendradarbiauti atliekant bendrus ir suderintus patikrinimus, taip pat pasinaudoti Europos darbo institucijos teikiama pagalba. Komisija skirs ypatingą dėmesį bendriems vykdymo užtikrinimo veiksmams per kitą laikotarpį.

Įvairių rūšių pažeidimų procentiniai rodikliai išlieka panašūs, kaip ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu. Beveik trečdalį visų įmonėse nustatytų pažeidimų sudaro pažeidimai, susiję su vairavimo trukmės įrašų trūkumu, ir iš to matyti, kad įmonėms sudėtinga tinkamai saugoti atitinkamus duomenis. Beveik pusę visų keliuose nustatytų pažeidimų sudaro pažeidimai, susiję su pertraukomis, poilsio laiku ir vairavimo trukme.

Kalbant apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą, daugelyje valstybių narių ataskaitų trūksta palyginamų kiekybinių duomenų ir kokybinės informacijos, todėl sunku atlikti išsamų vertinimą. Komisija norėtų pabrėžti, kad parengti šias ataskaitas svarbu, ir primena, kad prieš valstybes nares, nevykdančias reikalavimo pateikti informaciją pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnį, gali būti imamasi teisinių veiksmų.

Komisija pastebi, kad, pradėjus taikyti 1-ąjį Judumo dokumentų rinkinį, šiais ataskaitiniais laikotarpiais bendras vykdymo užtikrinimo ir atitikties lygis pagerėjo. Komisijos priimtas įgyvendinimo aktas dėl suderintos rizikos vertinimo formulės[37] leidžia vykdymo užtikrinimo institucijoms greitai atpažinti įmonės, kurią jos ketina patikrinti, profilį ir išsiaiškinti, ar įmonės rizikos įvertinimas yra žemas (dėl žemo teisės pažeidimų lygio), ar aukštas (dėl aukšto teisės pažeidimų lygio). Be to, nuotoliniu būdu iš anksto nustačiusios galimus manipuliavimo skaitmeniniais tachografais ir netinkamo jų naudojimo atvejus, vykdymo užtikrinimo institucijos galės pasirinkti, kurias transporto priemones tikrinti. Komisija toliau nagrinės, kaip skaitmenizacijos ir automatizavimo technologijos galėtų padėti sudaryti sąlygas išmaniau

[37] 2022 m. gegužės 2 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/695, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB taikymo taisyklės, susijusios su bendra transporto įmonių rizikos vertinimo apskaičiavimo formule (OL L 129, 2022 5 3, p. 33).

tikrinti atitiktį reikalavimams, kad patikrinimai būtų veiksmingesni, efektyvesni, bepopieriai, grindžiami prieiga prie skaitmeninių duomenų ir keitimusi jais.

Komisija pabrėžia, kad, siekiant įvykdyti Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnyje, Tarybos direktyvos 96/53/EB 10g straipsnyje ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnyje nustatytus reikalavimus, svarbu, kad valstybės narės pateiktų išsamius kelių transporto socialinių taisyklių įgyvendinimo duomenų rinkinius. Komisija akyliau stebės, kaip valstybės narės vykdo pareigas teikti ataskaitas. Kartu Komisija išnagrinės technines galimybes, kaip ataskaitų teikimo procesą padaryti išmanesnį ir lengvesnį valstybėms narėms.

Be to, Komisija toliau dirbs, kad padedant valstybėms narėms gerėtų kelių transporto socialinių taisyklių įgyvendinimo stebėsena ir jų vykdymo užtikrinimas. Ji ragina valstybes nares pateikti darbdavių ir darbuotojų nuomonę apie darbo laiko taisyklių įgyvendinimą, kaip reikalaujama Direktyvoje 2002/15/EB.