EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2018 10 18
COM(2018) 698 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 2015–2016 m.

{SWD(2018) 439 final}

I. Įvadas

Šioje ataskaitoje pateikiama ES kelių transporto srities socialinių taisyklių įgyvendinimo valstybėse narėse nuo 2015 m. sausio 1 d. iki 2016 m. gruodžio 31 d. apžvalga. Joje taip pat akcentuojamos pagrindinės atitinkamų teisinių nuostatų vykdymo užtikrinimo ir taikymo problemos; šios nuostatos išdėstytos šiuose keturiuose teisėkūros procedūra priimtuose aktuose:

1) Reglamente (EB) Nr. 561/2006 [1] (kuris taip pat žinomas kaip **Vairavimo trukmės reglamentas**), kuriuo nustatomi būtiniausi kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmės, pertraukų, kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpių reikalavimai;

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

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

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

Šioje ataskaitoje, kuri pagrįsta Vairavimo trukmės reglamento 17 straipsniu ir Direktyvos dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje 13 straipsniu[5], pateikiami kiekybiniai ir kokybiniai patikrinimų keliuose ir įmonėse bei nustatytų pažeidimų duomenys. Joje taip pat nurodyta,

[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] Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės kas dvejus metus Komisijai teiktų būtiną informaciją, kad ši galėtų parengti to reglamento taikymo bei pokyčių susijusiose srityse ataskaitą. Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnyje numatoma, kad valstybės narės turėtų informuoti Komisiją apie direktyvos įgyvendinimą, pateikdamos darbdavių ir darbuotojų nuomonę. Direktyvos 2002/15/EB ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 taikymo ataskaitas galima pateikti vienu dokumentu, kadangi abiejuose teisės aktuose numatytas tas pats dvejų metų ataskaitinis laikotarpis ir nustatytos papildomos taisyklės profesionaliems vairuotojams.

kaip buvo taikytos Reglamento (EB) Nr. 561/2006[6] 13 straipsnyje numatytos išimtys. Pagaliau, joje pateikiama kokybinė informacija apie Direktyvos dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje įgyvendinimą. Prie Komisijos ataskaitos pridedamame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente pateikiama papildomos informacijos apie baudas ir valstybių narių bendradarbiavimą, taip pat vykdymo užtikrinimo institucijų pastabų ir kitų išsamesnių statistinių duomenų. Ataskaitą sudaro keturi skirsniai. I skirsnyje apibendrinama pateiktų nacionalinių duomenų kokybė ir aptariama, kaip laikomasi pateikimo terminų. II skirsnyje pateikiama nacionalinių duomenų, susijusių su patikrinimais ir pažeidimais, analizė, o III skirsnyje bendrais bruožais apibūdinama, kaip valstybės narės įgyvendina Direktyvą 2002/15/EB. Pagaliau, IV skirsnyje pateikiamos pagrindinės šios ataskaitos išvados.

Duomenų pateikimas

Nacionalinės Direktyvos 2002/15/EB ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatų įgyvendinimo ataskaitos turėtų būti teikiamos naudojant 2017 m. kovo 30 d. Komisijos įgyvendinimo sprendime[7] nustatytą patikslintą standartinę ataskaitų teikimo formą.

Nacionalinius duomenis pateikė visos valstybės narės, nors daugelis jų vėlavo tai padaryti. Duomenų, teikiamų pagal Reglamentą (EB) Nr. 561/2006, kokybė ir toliau gerėja. Beveik visos valstybės narės[8] išsamius statistinius atitikties patikrinimo keliuose ir įmonėse duomenis pateikė suskirstytus taip, kaip reikalaujama. Tačiau informavimą apie baudas, tarptautinį bendradarbiavimą, nacionalinių įstatymų pakeitimus ar padarytas išvadas dar būtų galima tobulinti.

Be to, valstybės narės informavo Komisiją apie nacionalines nuostatų dėl vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių taikymo išimtis pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnį. Atnaujintas išimčių sąrašas įtrauktas į pridedamą dokumentą ir skelbiamas Komisijos svetainėje[9].

Informaciją apie Direktyvos dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje įgyvendinimą pateikė ne visos valstybės narės[10], ir tik kelios valstybės narės pateikė statistinius duomenis apie patikrinimus ir jų rezultatus[11]. Paaiškindamos, kodėl pateikė neišsamią informaciją, daugelis valstybių narių nurodė, kad per ataskaitinį laikotarpį nacionalinės teisės aktų pakeitimų nebuvo. Apskritai valstybės narės pateikė labai mažai atnaujintų kiekybinių duomenų, o tai apsunkino vertinimą. Todėl tam, kad ataskaita atitiktų Vairavimo trukmės reglamento 17 straipsnyje nustatytus reikalavimus, Komisija reikalauja, kad už kitą ataskaitinį laikotarpį

[6] Žr. pridedamo dokumento 14 skirsnį.
[7] COM(2017) 1927 *final.*
[8] Išskyrus Daniją, kuri nepateikė išsamių duomenų apie patikrinimus keliuose, visų pirma apie sustabdytas transporto priemones pagal tipą ir registracijos šalį ar tachografą, taip pat duomenų apie nustatytus pažeidimus. Danijos institucijos informavo Komisiją, kad visi duomenys bus teikiami nuo 2017 m. sausio mėn.
[9] Skelbiama adresu https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf.
[10] Ataskaitų nepateikė Belgija, Graikija, Ispanija, Kroatija, Latvija, Nyderlandai ir Vengrija.
[11] Kiekybinius duomenis pateikė Austrija, Čekija, Kipras, Lenkija, Liuksemburgas, Prancūzija ir Suomija.

būtų pateikta išsamesnių kokybinių ir kiekybinių Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo duomenų.

II. Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimas ES

1. Patikrinimai

Pagal Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnį valstybės narės turi nustatyti atitinkamų reguliarių patikrinimų keliuose ir įmonėse sistemą, taikomą visų kategorijų transporto priemonėms. Šie patikrinimai kasmet turėtų apimti didelę tipinę mobiliųjų darbuotojų, vairuotojų, transporto įmonių ir transporto priemonių grupę. Šiame straipsnyje taip pat nustatyta, kad turėtų būti patikrinama mažiausiai 3 % darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, vairuotojai[12].

Iš Komisijai pateiktų nacionalinių duomenų matyti, kad bendras ES patikrintų darbo dienų[13] skaičius sumažėjo apytiksliai 12,8 %, t. y. nuo 151 mln. iki 131,7 mln. patikrintų darbo dienų. Ši sumažėjimas yra didesnis nei tas, kuris buvo nustatytas lyginant ankstesnius ataskaitinius laikotarpius (4,8 % nuo 2011–2012 m. iki 2013–2014 m.). Tačiau, žvelgiant į nacionalinius duomenis, šį sumažėjimą, regis, būtų galima daugiausia paaiškinti trijose valstybėse narėse sumažėjusiu patikrintų darbo dienų skaičiumi[14]. Daugiau informacijos pateikiama pridedamoje ataskaitoje.

Kaip pavaizduota 1 diagramoje, **bendras vidutinis ES patikrintų darbo dienų skaičius sudaro 6,3 %** (7 % 2013–2014 m.), t. y. dukart daugiau, nei reikalaujama pagal direktyvą.

Dauguma valstybių narių patikrino daugiau darbo dienų, nei minimaliai reikalaujama pagal direktyvą. Visgi trys valstybės narės – Graikija, Nyderlandai ir Malta – 3 % ribos nepasiekė. Nors Maltai ir Nyderlandams[15] iki šios ribos trūko nedaug, Graikijos pateiktas patikrintų darbo dienų skaičius yra gerokai mažesnis ir, palyginti su ankstesniais metais, toliau mažėja. Komisija ir toliau stebės pažangą šiose valstybėse narėse, ir, pradėdama nuo sudėtingiausių atvejų, imsis veiksmų tinkamam Direktyvos 2006/22/EB taikymui užtikrinti.

Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnyje nustatyta, kad 30 % darbo dienų turi būti patikrinta keliuose ir 50 % – įmonėse. Reikėtų pabrėžti, kad šis santykis apskaičiuojamas remiantis vykdymo užtikrinimo institucijų faktiškai atliktų patikrinimų skaičiumi, o ne mažiausiu tikrintinų darbo dienų skaičiumi. Iš reikalavimą įvykdžiusių valstybių narių tik šešios užtikrino reikiamą patikrinimų įmonėse ir keliuose santykį. **Vidutiniškai 74 % patikrintų**

[12] Šis skaičius apskaičiuojamas kiekvienai valstybei narei, remiantis dvejų metų darbo dienų skaičiumi ir tuo laikotarpiu turimų registruotų transporto priemonių, kurioms taikomas reglamentas, skaičiumi.
[13] Terminai „darbo dienos“ (angl. *working days*) ir „vairuotojo darbo dienos“ (angl. *days worked by a driver*) atitinkamuose teisės aktuose – Reglamente (EB) Nr. 561/2006, Direktyvoje 2006/22/EB ir Sprendime (ES) 2017/1013 – vartojami sinonimiškai.
[14] Vokietija, Rumunija ir Prancūzija. Atkreipiame dėmesį į tai, kad Vokietijos nacionalinėje ataskaitoje trūksta trijų žemių duomenų.
[15] Nyderlandai taiko „pasitikėjimu pagrįstos stebėsenos“ sistemą, kuri netiesiogiai apima daugiau vairuotojų darbo dienų ir netiesiogiai sudaro jiems sąlygas pasiekti minimalią ribą.

darbo dienų buvo patikrinta keliuose, o 26 % – įmonėse. Taigi įmonėse patikrintų darbo dienų skaičius, palyginti su praėjusiais metais (23 %), šiek tiek padidėjo. Kaip jau pažymėta paskutinėje ataskaitoje, 30 % patikrinimų keliuose ribos nepasiekė Airija: joje patikrinimų keliuose dalis sudarė tik 7 %. Išsamesnės informacijos apie nacionalinę patikrinimų keliuose ir įmonėse dalį pateikiama 2 diagramoje.

1.1. Patikrinimai keliuose

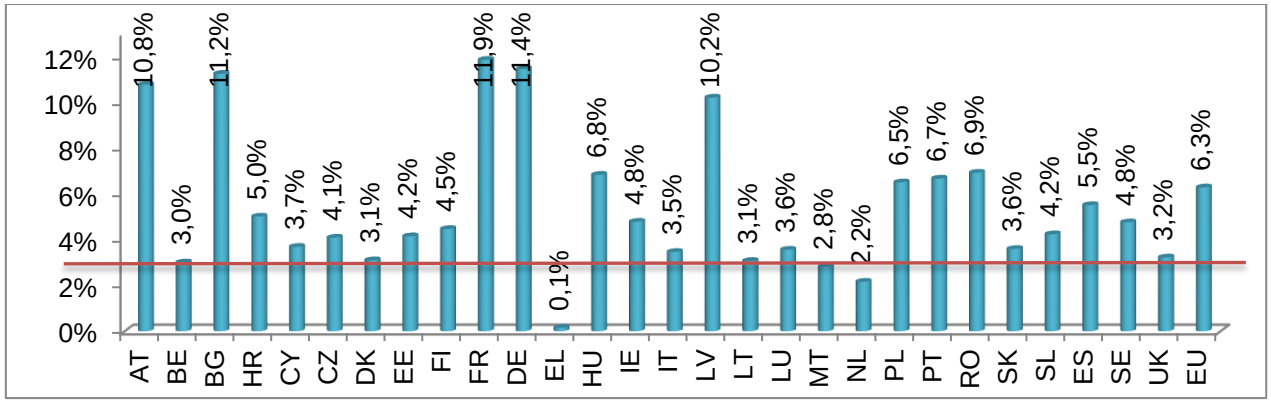
Visos ES keliuose buvo iš viso patikrintos 8 162 703 transporto priemonės[16] ir 5 846 011 vairuotojų. Didelį šių dviejų skaičių neatitikimą galima paaiškinti tuo, kad Vokietija ir Suomija pateikė neišsamius duomenis[17], – į juos įtraukta tik dalis viso keliuose patikrintų vairuotojų skaičiaus.

Palyginti su paskutine 2013–2014 m. ataskaita, patikrintų transporto priemonių skaičius padidėjo 24 %. Taip yra daugiausiai dėl patikrintų transporto priemonių skaičiaus, kurį nurodė Vokietija ir Suomija, reikšmingo padidėjimo, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu[18]. Palyginti su 2013–2014 m., patikrintų vairuotojų skaičius sumažėjo 22 %. Tačiau tai taip pat galima iš esmės paaiškinti nemenku vairuotojų skaičiaus, kurį nurodė Vokietija, sumažėjimu nuo 2013–2014 m. iki 2015–2016 m. ir bendru mažiau reikšmingo skaičių sumažėjimo keliose kitose valstybėse narėse[19] poveikiu.

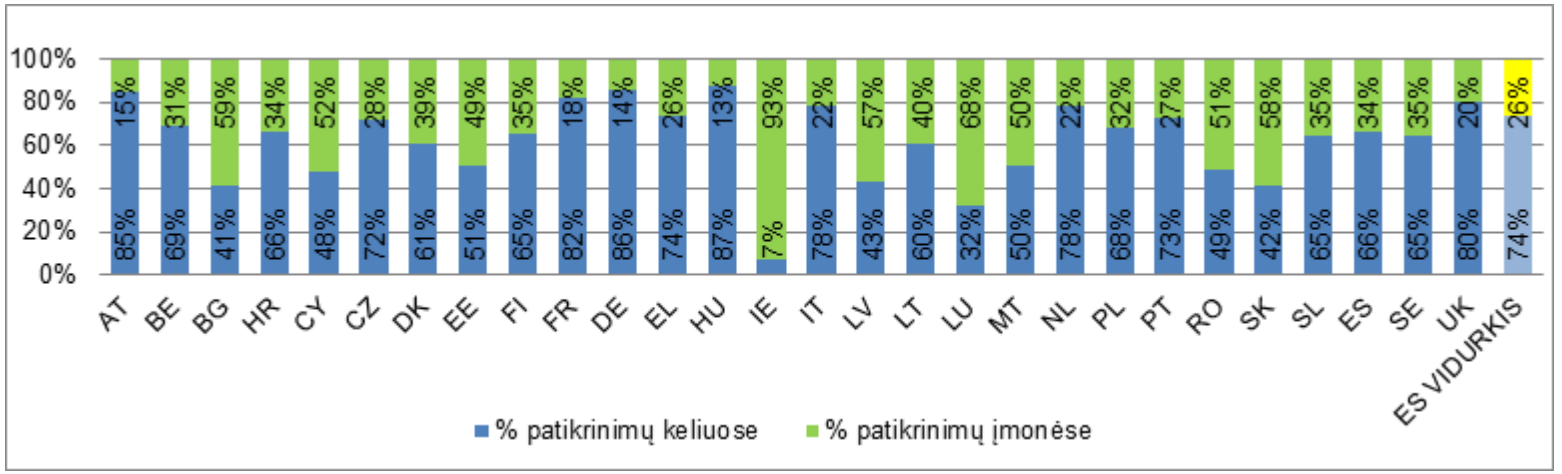
Remiantis transporto priemonių registracijos šalies duomenimis, 63 % ES patikrintų transporto priemonių buvo nacionalinės transporto priemonės, 32 % transporto priemonių buvo kitų valstybių narių transporto priemonės, o 6 % transporto priemonių buvo registruotos ne ES valstybėse narėse[20]. Apskritai dauguma keliuose patikrintų transporto priemonių (91 % viso skaičiaus) yra krovininės ir tik 9 % – keleivinės. Išsamesnės informacijos pateikiama pridedamo dokumento 4 antraštinėje dalyje[22].

2015–2016 m. 72 % keliuose patikrintų transporto priemonių buvo įrengti skaitmeniniai tachografai. Todėl pagrindo didinti patikrinimų ribą nuo 3 % iki 4 % nėra. Tai būtų reikalinga, tik jeigu skaitmeniniai tachografai būtų įrengti 90 % patikrintų transporto priemonių[21].

[16] Danijos duomenys neįtraukti.
[17] Nurodant patikrintų transporto priemonių skaičių įtraukti duomenys, kuriuos surinko policija ir muitinė, o į keliuose patikrintų vairuotojų skaičių neįtraukti policijos patikrinti vairuotojai. Todėl šie skaičiai neapima policijos patikrintų vairuotojų skaičiaus.
[18] Remiantis Suomijos ir Vokietijos pateiktais duomenimis, jose patikrintų transporto priemonių skaičius padidėjo atitinkamai 1 081 586 ir 1 312 597 transporto priemonėmis.
[19] Bulgarija, Čekija, Ispanija, Lenkija, Prancūzija, Rumunija ir Suomija.
[20] Vokietijos ir Suomijos pateikti duomenys į šiuos skaičiavimus nebuvo įtraukti, nes jie buvo neišsamūs.
[21] Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnio 3 dalis.



1 diagrama. Procentinė kiekvienoje valstybėje narėje patikrintų darbo dienų dalis[22]



2 diagrama. Patikrinimų keliuose ir įmonėse dalis valstybėse narėse, pagrįsta patikrintomis darbo dienomis

[22] Į Suomijos duomenis neįtrauktos dienos, kurios laikomos vairuotojo kassavaitinio poilsio dienomis, todėl faktinis patikrintų darbo dienų skaičius yra kur kas didesnis.

1.2. Patikrinimai įmonėse

Iš viso per 2015–2016 m. laikotarpį patikrintos 146 967 transporto įmonės; šis rezultatas yra panašus į 2013–2014 m. rezultatą [23]. Atliekant šiuos patikrinimus įmonėse patikrinta apytiksliai 34,8 mln. darbo dienų, o tai, palyginti su ankstesne ataskaita, yra 1 % daugiau. Apskritai per 2015–2016 m. laikotarpį valstybės narės patikrino apie 663 000 vairuotojų, t. y. 12 % vairuotojų mažiau nei 2013–2014 m.

2. Pažeidimai

Beveik visos valstybės narės[24] pateikė duomenų apie nustatytus pažeidimus, bet ne visos[25] pateikė informacijos apie pažeidimų tipus. **Bendras pažeidimų, apie kuriuos pranešta, skaičius yra apytiksliai 3,46 mln., t. y. 6 % daugiau, nei nurodyta paskutinėje ataskaitoje (3,3 mln.).** Nedidelį padidėjimą galima paaiškinti tuo, kad Latvija pažeidimų skaičių nurodė pirmą kartą[26], o tai beveik išlygina skirtumą, matomą lyginant su paskutine ataskaita. Įmonėse nustatytų pažeidimų skaičius padidėjo 19 %, o keliuose nustatytų pažeidimų skaičius sumažėjo 3 %. Palyginti su paskutine ataskaita, pažeidimų keliuose dalis sumažėjo nuo 63 % iki 58 % visų nustatytų pažeidimų.

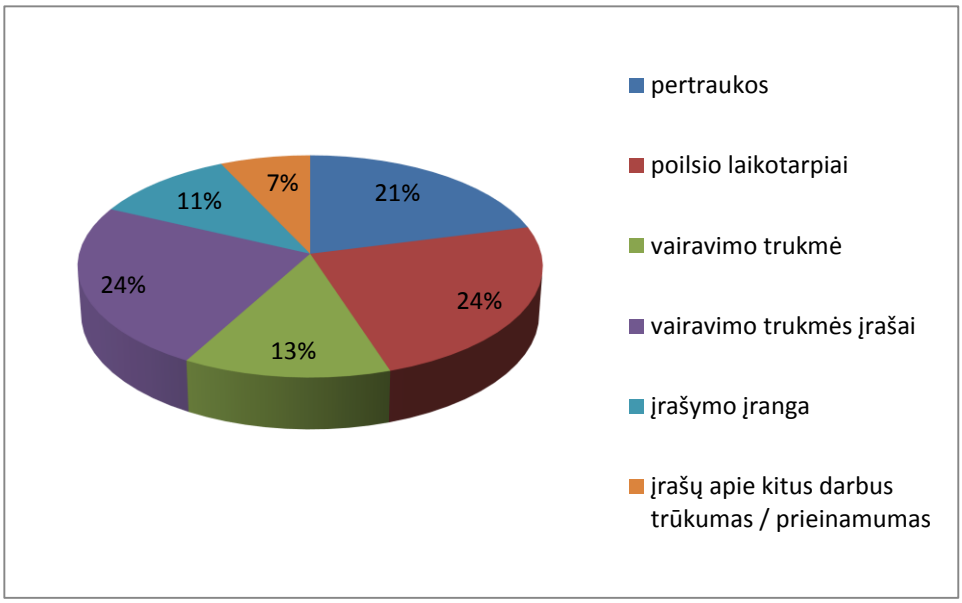
Įvairių pažeidimų tipų procentinės dalys išliko panašios, pastebimi tik nežymūs pokyčiai. 3 diagramoje parodyta 2015–2016 m. nustatytų pažeidimų dalis pagal pažeistos nuostatos tipą. Palyginti su paskutine ataskaita, pažeidimų, susijusių su pertraukomis ir vairavimo trukme, skaičius atitinkamai sumažėjo nuo 23 % iki 21 % ir nuo 16 % iki 13 %, o pažeidimų, susijusių su vairavimo trukmės įrašais, padaugėjo nuo 17 % iki 24 %. Iš visų ES nustatytų pažeidimų keliuose ir įmonėse **pažeidimai, susiję su poilsio laikotarpiais, sudaro 24 %** (paskutinėje ataskaitoje – 25 %), **su įrašymo įranga[27] – 11 %** (paskutinėje ataskaitoje – 10 %), **o su kitų darbų įrašų trūkumu ir (arba) prieinamumu – 7 %** (paskutinėje ataskaitoje – 8 %).

Žvelgiant į pokyčius nuo 2007 m., kurie parodyti 4 diagramoje, matyti, kad nustatytų pažeidimų, susijusių su pertraukomis ir vairavimo trukme, palaipsniui mažėjo. Priešingai, nuolat daugėjo nustatytų pažeidimų, susijusių su vairavimo trukmės įrašais (jų skaičius padidėjo nuo 14 % iki 24 %), o pažeidimų, susijusių su poilsiu, skaičius bėgant metams išliko didelis.

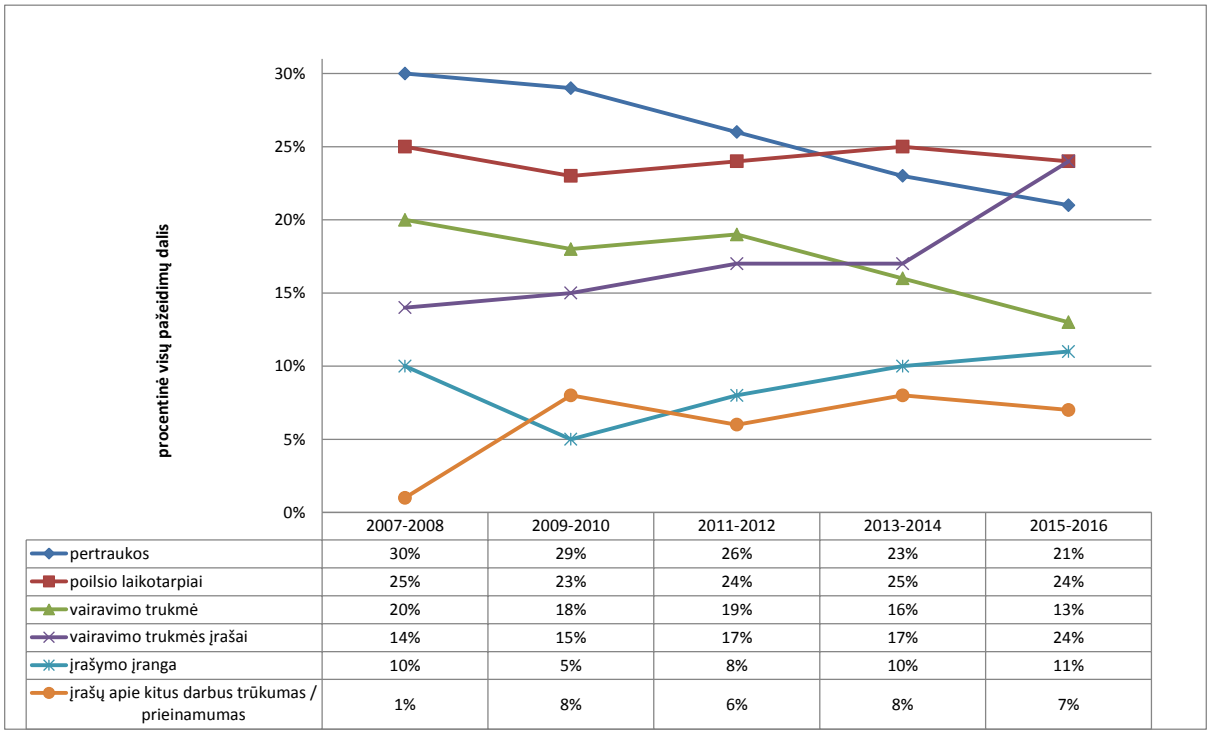
Vidutinis pažeidimų rodiklis, apskaičiuojamas remiantis įmonėse ir keliuose patikrintų 100 darbo dienų duomenimis, padidėjo nuo 2,17 2013–2014 m. iki 2,6. **Įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis išlieka dukart didesnis nei keliuose nustatytų pažeidimų rodiklis, o**

[23] Patikrintos 147 606 transporto įmonės.
[24] Išskyrus Daniją, kuri duomenų apie pažeidimus keliuose nepateikė.
[25] Duomenų apie pažeidimus keliuose nepateikė Danija ir Suomija, o apie patikrinimus įmonėse – Latvija.
[26] Latvijos institucijos paaiškino, kad informaciją apie įmonių, kuriose buvo nustatyti pažeidimai, skaičių jos jau pateikė anksčiau.
[27] Pažeidimai dėl įrašymo įrangos susiję su neteisingu įrašymo įrangos veikimu ir netinkamu jos naudojimu arba manipuliavimu ja.

tai rodo, kad patikrinimai įmonėse yra kur kas veiksmingesni nei *ad hoc* vykdomi patikrinimai keliuose.



3 diagrama. Pažeidimų keliuose ir įmonėse 2015–2016 m. kategorijos



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016
pertraukos	30%	29%	26%	23%	21%
poilsio laikotarpiai	25%	23%	24%	25%	24%
vairavimo trukmė	20%	18%	19%	16%	13%
vairavimo trukmės įrašai	14%	15%	17%	17%	24%
įrašymo įranga	10%	5%	8%	10%	11%
įrašų apie kitus darbus trūkumas / prieinamumas	1%	8%	6%	8%	7%

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

2.1. Keliuose aptikti pažeidimai

2015–2016 m. keliuose nustatyta apytiksliai 2 mln. pažeidimų – apie 3 % mažiau nei per paskutinį ataskaitinį laikotarpį. ES keliuose nustatytų pažeidimų vidurkis yra 2,17 per 100 patikrintų darbo dienų; palyginti su paskutine ataskaita (1,77), jis šiek tiek padidėjo. Nustatyta, kad vidutiniškai 58 % pažeidimų padarė šalies vairuotojai.

2.2. Įmonėse aptikti pažeidimai

Įmonėse nustatyta apie 1,48 mln. pažeidimų, t. y. 21 % daugiau, nei nurodyta paskutinėje ataskaitoje. Vidutinis pažeidimų rodiklis, grindžiamas 100 patikrintų darbo dienų, yra 4,19, t. y. 18 % daugiau nei 2013–2014 m. vidurkis (3,54). Šį padidėjimą galima iš dalies paaiškinti dideliu pažeidimų rodikliu, kurį pirmą kartą pateikė Latvija[28]. Pirmiau pažeidimų rodiklis mažėjo nuo 8,65 2009–2010 m. ir 5,29 2011–2012 m.

Vidutinis įmonėje nustatytų pažeidimų rodiklis beveik patrigubėjo nuo 12,77 iki 36,57. Tai daugiausia galima paaiškinti tuo, kad šis ataskaitinis laikotarpis yra pirmasis, kai Komisija tokio pobūdžio informaciją gavo iš visų valstybių narių[29].

2.3. Vykdymo užtikrinimo pareigūnų ir tachografų analizės įrenginių skaičius

Per 2015–2016 m. laikotarpį visoje ES patikrinimuose dalyvavo 61 503 pareigūnai. Palyginti su 2013–2014 m. laikotarpiu, šis skaičius išliko stabilus.

Atlikti skaitmeninių tachografų analizę 2015–2016 m. ataskaitiniu laikotarpiu ES buvo parengti 23 725 patikrinimus atliekantys pareigūnai. Palyginti su 2013–2014 m. laikotarpiu, šis skaičius sumažėjo 5,7 %. Taip pat mažėja patikrinimus atliekantiems pareigūnams skiriamų tachografų analizės įrenginių vienetų skaičius – palyginti su paskutine ataskaita, jų skaičius sumažėjo 5,5 %, o nuo 2011–2012 m. iki 2013–2014 m. – 8 %.

4. Valstybių narių bendradarbiavimas

Remiantis Direktyvos 2006/22/EB 5 straipsniu, valstybės narės privalo kasmet atlikti mažiausiai šešis kartu su bent viena kita valstybe nare suderintus patikrinimus keliuose. Keturios valstybės narės[30] informacijos apie suderintų patikrinimų skaičių nepateikė. 15 iš informaciją pateikusių valstybių narių[31] metinio suderintų patikrinimų skaičiaus reikalavimą įvykdė.

Pateikti skaičiai, susiję su bendra vykdymo užtikrinimo veikla, labai panašūs į 2013–2014 m. ataskaitoje pateiktus skaičius. Bendradarbiavimas daugiausia vyksta tarp kaimyninių valstybių narių. Kaip ir per paskutinį ataskaitinį laikotarpį, vos mažiau nei pusė valstybių

[28] Latvija paaiškino, kad paskutinėse ataskaitose pateikti skaičiai rodė įmonių, kuriose buvo nustatyti pažeidimai, o ne nustatytų pažeidimų skaičių.
[29] Paskutinėje ataskaitoje keturios valstybės narės informacijos nepateikė.
[30] Graikija, Kipras, Kroatija ir Suomija.
[31] Airija, Austrija, Čekija, Ispanija, Jungtinė Karalystė, Latvija, Lietuva, Liuksemburgas, Nyderlandai, Prancūzija, Rumunija, Slovakija, Švedija, Vengrija ir Vokietija.

narių nurodė, kad derinimas vyksta organizacijoje „Euro Contrôle Route“ (ECR). Kelios valstybės narės nurodė, kad ECR buvo naudinga keičiantis informacija apie geriausią vykdymo užtikrinimo patirtį, naujas technologijas ir duomenų mainus. Kai kurios valstybės narės taip pat paminėjo, kad jos aktyviai dalyvauja organizuojant renginius, skirtus dalintis patirtimi, pvz., praktinius seminarus, ekspertų kursus ir dvišalius patikrinimus keliuose.

Valstybių narių bendradarbiavimas, grindžiamas suderintais patikrinimais, bendromis mokymo iniciatyvomis ar keitimusi patirtimi ir informacija, yra labai svarbus įgyvendinant kelių transporto sektoriui taikomų socialinių teisės aktų tikslus – užtikrinti vienodesnes veiklos sąlygas, geresnį kelių eismo saugumą ir labiau suderintas darbo sąlygas. Todėl Europos Komisija kaip pirmojo 2017 m. gegužės mėn. priimto Judumo dokumentų rinkinio dalį pateikė teisėkūros procedūra priimamo akto pasiūlymą, kurio tikslas – skatinti ir stiprinti valstybių narių bendradarbiavimą bei tarpusavio pagalbą ir užtikrinti efektyvesnį ir nuoseklesnį galiojančių taisyklių vykdymo užtikrinimą[32]. Be to, 2018 m. Komisija priėmė pasiūlymą sukurti Europos darbo instituciją (ELA), kurios bendras tikslas – užtikrinti sąžiningą darbuotojų judumą vidaus rinkoje[33]. Viena iš pagrindinių ELA užduočių būtų remti valstybių narių bendradarbiavimą tarpvalstybiniu lygmeniu užtikrinant reikalavimų vykdymą ir sudaryti palankesnes sąlygas atlikti bendrus patikrinimus, be kita ko, ES socialinių taisyklių vykdymo kelių transporto sektoriuje srityje. Praktiškai ši institucija nacionalinėms institucijoms teiktų operatyvinę ir techninę pagalbą keičiantis informacija, rengtų kasdienio bendradarbiavimo procedūras ir sudarytų palankesnes sąlygas valstybėms narėms atlikti bendrus patikrinimus.

III. Duomenų, susijusių su Direktyvos dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje (Direktyvos 2002/15/EB) įgyvendinimu, analizė

1. Įvadas

Šiame skyriuje nagrinėjama, kaip valstybės narės 2015–2016 m. įgyvendino Direktyvą 2002/15/EB, dar vadinamą Direktyva dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje. Pagal šios direktyvos 13 straipsnį valstybės narės kas dvejus metus privalo teikti Komisijai jos įgyvendinimo ataskaitą ir pateikti nacionaliniu lygmeniu surinktas darbdavių ir darbuotojų nuomonę.

2. Direktyvos 2002/15/EB taikymo sritis

Direktyvoje nustatomos taisyklės, reglamentuojančios, be kita ko, tinkamas pertraukas darbo laiku, maksimalų savaitės darbo laiką ir naktinį darbą. Jos nuostatomis papildomos vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių taisyklės, nustatytos Reglamentu (EB) Nr. 561/2006.

[32] COM(2017) 278 *final.*
[33] COM(2018) 131 *final.*

Kadangi šioje direktyvoje nustatomos tam tikros būtent kelių transporto sektoriui taikytinos nuostatos dėl darbo valandų, ji laikoma bendrosios Darbo laiko direktyvos 2003/88/EB[34], kuria nustatomi pagrindiniai visų sektorių darbuotojų darbo laiko organizavimo reikalavimai, *lex specialis*. Be to, į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 31 straipsnį yra įtrauktos su darbo laiku ir darbo sąlygomis susijusios nuostatos, kurių turi būti laikomasi įgyvendinant ES teisę. Nemažai bendrosios Darbo laiko direktyvos pagrindinių saugos nuostatų (įskaitant kasmetinių atostogų ir naktinės pamainos darbuotojų nemokamo sveikatos tikrinimo taisykles) taip pat taikoma mobiliesiems kelių transporto sektoriaus darbuotojams.

3. Nacionalinių ataskaitų teikimas ir kokybė

Siekiant palengvinti ataskaitų teikimą ir sumažinti administracinę naštą, valstybėms narėms, kaip ir dėl ankstesnio ataskaitinio laikotarpio, buvo išsiųsta Komisijos parengta bendra ataskaitų teikimo forma[35]. Penkios valstybės narės[36] informacijos apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą visai nepateikė. Kitų valstybių narių pateiktos informacijos kokybė labai skiriasi, daugelis valstybių narių informacijos pateikė nedaug ir ji yra neišsami[37]. Kai kurios valstybės narės paaiškino, kad tarp dviejų ataskaitinių laikotarpių pokyčių nebuvo. Visgi daugelio valstybių narių pateiktose ataskaitose trūksta atnaujintų statistinių duomenų apie patikrinimus ir pažeidimus. Išsamiausiose ataskaitose paprastai pateikiama informacijos apie institucinę struktūrą, įgyvendinimo problemas ir kai kurių kiekybinių duomenų. Tačiau daugelis pateiktų ataskaitų yra neišsamios, todėl šios analizės rezultatų negalima laikyti atspindinčiais visos Europos Sąjungos padėties. Tikimasi, kad teikdamos ataskaitas už ateinantį ataskaitinį laikotarpį valstybės narės įdės daugiau pastangų siekdamos informuoti apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą, kad būtų galima atlikti išsamesnį vertinimą. Komisija gali priimti sprendimą imtis prieš valstybes nares teisinių veiksmų dėl reikalavimo pateikti informaciją, nurodytą Komisijos sprendime, kuriuo nustatoma ataskaitų teikimo forma[38], nevykdymo.

4. Įgyvendinimo aspektai valstybėse narėse

Nė viena ataskaitą pateikusi valstybė narė nenurodė, kad per 2015–2016 m. laikotarpį buvo atlikta Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo teisės aktų pakeitimų. Apskritai daugumoje valstybių narių paskutiniai nacionalinės teisės aktų pakeitimai buvo susiję su nacionalinės teisės aktų dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje taikymu savarankiškai dirbantiems vairuotojams; apie juos jau pranešta 2013–2014 m. ataskaitoje.

[34] 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).
[35] 2017 m. kovo 30 d. Komisijos sprendimas (ES) 2017/1013, kuriuo nustatoma standartinė informacijos teikimo forma, nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnyje (OL L 153, 2017 6 16, p. 28).
[36] Belgija, Graikija, Ispanija, Latvija ir Kroatija.
[37] Bulgarija, Danija, Italija, Jungtinė Karalystė, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Portugalija, Rumunija ir Vengrija.
[38] COM(2017) 1927 *final*.

Jokių su Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo klausimais susijusių tendencijų nenustatyta. Šių klausimų daugiau kyla nacionaliniu lygmeniu, kai kurios valstybės narės susiduria su konkrečiomis problemomis. Pavyzdžiui, Italija savo ataskaitoje mini poreikį išaiškinti kai kurias direktyvoje pateiktas sąvokas, kaip antai laiko, skirto įvairiai kelių transporto veiklai, ir laikotarpių, kai mobilusis darbuotojas negali laisvai disponuoti laiku, sąvokas. Čekijoje su direktyvos įgyvendinimu susijusių sunkumų iškilo pradėjus taikyti naują darbo modelį, pagal kurį vienas darbuotojas (vairuotojas) dirba dviem darbdaviams (transporto įmonėms). Iš tiesų nurodyta, kad tokią praktiką sunku įrodyti, nes tik transporto įmonė, kuriai taikomas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, privalo iš kito darbdavio reikalauti pateikti darbo laiko įrašų kopiją.

Dėl direktyvos įgyvendinimo stebėsenos kelios valstybės narės [39] pabrėžė, kad svarbu sektoriui teikti konsultacijas ir gaires, kaip laikytis sudėtingų kelių transporto sektoriuje taikomų socialinių taisyklių. Pavyzdžiui, Lietuva nurodė, kad darbdaviams teikiamos gairės dėl reikalavimų ir nurodymų. Panašiai Airijos institucijos taiko pakopinį metodą, pagal kurį teikiamos tiek konsultacijos bei gairės, tiek formalūs nurodymai prieš imantis baudžiamojo persekiojimo veiksmų. Švedijoje patikrinimų metu institucijos stengiasi užmegzti dialogą su darbdaviu ar savarankiškai dirbančiu vairuotoju siekdamos užtikrinti, kad jie suprastų taisykles ir imtųsi reikalingų veiksmų joms vykdyti. Šį metodą įvertino Slovakija, kuri pranešė, kad, palyginti su ankstesniais metais, padėtis, susijusi su vairuotojų ir darbdavių mokymu ir žinių apie teisės aktus gilinimu, pagerėjo.

Pagaliau dėl Direktyvos 2002/15/EB aiškinimo nacionaliniuose teismuose nė viena valstybė narė nepranešė, kad per 2015–2016 m. laikotarpį nacionaliniai teismai būtų priėmę reikšmingą sprendimą, kuriuo ji išaiškinama.

4.1. Darbo laiko taisyklių pažeidimai

Kai kurios valstybės narės [40] informavo apie galimybę, nustačius pažeidimą, iš pradžių nurodyti per nustatytą terminą tą pažeidimą ištaisyti. Tais atvejais, kai trūkumai nepašalinami, vykdymo užtikrinimo institucijos taiko atitinkamas sankcijas. Austrijoje ir Slovakijoje pradedama administracinė procedūra, o Estijoje ir Suomijoje taip pat gali būti taikoma bauda.

Kiekybinių duomenų apie nustatytus pažeidimus pateikė tik aštuonios valstybės narės[41]; taigi – dar mažiau nei už paskutinį ataskaitinį laikotarpį, kai šią informaciją pateikė dešimt valstybių narių. Negavus pakankamai informacijos, sunku daryti atitinkamas ES masto išvadas. Todėl visos valstybės narės raginamos šiuos duomenis įtraukti į kitas ataskaitas.

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

39 Airija, Lietuva, Slovakija ir Švedija.
40 Austrija, Estija, Slovakija ir Suomija.
41 Airija, Austrija, Čekija, Kipras, Lenkija, Liuksemburgas, Prancūzija ir Suomija.

Tik dešimt valstybių narių aiškiai nurodė, kad rengiant ataskaitą konsultuotasi su suinteresuotosiomis šalimis[42]. Šis skaičius nuo paskutinės ataskaitos nekito, bet, palyginti su ankstesniais metais, tebėra mažas[43]. Visose valstybėse narėse per šias konsultacijas nuomones pareiškė darbdavių ir profesinių sąjungų atstovai. Šešiose iš dešimties valstybių narių buvo konsultuojamasi su socialiniais partneriais, tačiau jų nuomonėms ataskaitoje atskiro skirsnio neskirta[44]. Jos pateiktos visame dokumente, o keliais atvejais ataskaitoje tik paminėta, kad socialiniai partneriai pastabų neturėjo. Dėl šios priežasties toliau nagrinėti socialinių partnerių nuomonių neįmanoma, nes jų atsakymai nėra reprezentatyvūs[45]. Komisija norėtų priminti, kad rengdamos ataskaitas valstybės narės pagal Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnio 1 dalį privalo pateikti darbdavių ir darbuotojų nuomones.

IV. Išvados

2015–2016 m. laikotarpiu minimalaus tikrintinų darbo dienų skaičiaus reikalavimą įvykdė visos valstybės narės, išskyrus tris[46]. Didžiausia dalis darbo dienų tebėra tikrinama keliuose ir nors įmonėse patikrintų darbo dienų dalis didėja, tik šešios iš 28 valstybių narių užtikrino, kad patikrinimų įmonėse ir keliuose procentinė dalis sudarytų atitinkamai bent 50 % ir 30 %.

Valstybių narių pateikti šio ataskaitinio laikotarpio duomenys patvirtina nuolatinio patikrintų darbo dienų skaičiaus mažėjimo tendenciją. 2015–2016 m. tai iš esmės galima paaiškinti tuo, kad gerokai sumažėjo Prancūzijoje, Vokietijoje ir Rumunijoje patikrintų darbo dienų skaičius. Todėl šiek tiek sumažėjo ES lygmeniu patikrintų darbo dienų vidurkis.

Nors patikrintų darbo dienų skaičius smarkiai sumažėjo, nustatytų pažeidimų skaičius šiek tiek padidėjo. Tokį padidėjimą daugiausia lėmė didesnis nustatytų pažeidimų skaičius vienoje valstybėje narėje[47], tačiau tai taip pat galėtų reikšti, kad patikrinimai apskritai tapo efektyvesni. Kitaip nei patikrinimų keliuose atveju, įmonėse nustatytų pažeidimų padaugėjo ir jų skaičius keliuose nustatytų pažeidimų skaičių viršija du kartus. Nustatytų pažeidimų skaičius, vertinant pagal patikrintų transporto įmonių skaičių, patrigubėjo. To priežastimi gali būti efektyvesnis taisyklių vykdymo užtikrinimas ir dažnesni pažeidimai.

Nustatytų pažeidimų skaičius visoje ES labai skiriasi, tik nedidelė valstybių narių grupė[48] pranešė apie daugiau nei du trečdalius visų ES nustatytų pažeidimų. Derėtų pabrėžti, kad kai kurios valstybės narės, kuriose pažeidimų skaičius yra labai mažas, patenka tarp pirmų septynių valstybių narių, kuriose patikrinta didžiausia dalis darbo dienų.

Pažeidimų skaičius pagal įvairius tipus išlieka panašus į paskutinio ataskaitinio laikotarpio pažeidimų skaičių. Tačiau reikėtų atkreipti dėmesį į du pokyčius: su manipuliavimu

[42] Airija, Estija, Italija, Kipras, Lenkija, Lietuva, Prancūzija, Slovakija, Slovėnija ir Suomija.
[43] Dešimt valstybių narių su suinteresuotosiomis šalimis konsultavosi per paskutinį ataskaitinį laikotarpį, o 16 – per 2011–2012 m. ataskaitinį laikotarpį.
[44] Estija, Kipras, Lenkija, Lietuva, Prancūzija ir Suomija.
[45] Airija, Italija, Slovakija ir Slovėnija.
[46] Graikija, Malta ir Nyderlandai.
[47] Latvija.
[48] Vokietija, Lenkija, Austrija, Latvija ir Italija.

tachografais susijusių pažeidimų skaičius, palyginti su keliuose nustatytais kitų tipų pažeidimais, padidėjo, o patikrinimai įmonėse rodo, kad gerokai padaugėjo pažeidimų, susijusių su vairavimo trukmės įrašais – jie yra neišsamūs arba neteisingi. Tai gali reikšti, kad įmonės ir (arba) vairuotojai patiria sunkumų tinkamai saugant atitinkamus duomenis. Vykdymo užtikrinimo institucijos taip pat pranešė, kad daug mažesnės baudos už trūkstamus darbo laiko įrašus, palyginti su baudomis už viršytą vairavimo trukmę arba nepakankamą poilsio laikotarpį, galėtų skatinti vairuotojus ir transporto įmones slėpti įrašus, kurie leistų atskleisti pažeidimus, užtraukiančius didesnes baudas. 2017 m. sausio 1 d. įsigaliojęs Komisijos reglamentas (ES) 2016/403 dėl sunkių Sąjungos taisyklių pažeidimų klasifikacijos[49] gali turėti atgrasomąjį poveikį, nes vairavimo trukmės įrašų nebuvimas priskiriamas prie labai sunkių pažeidimų, todėl turėtų būti baudžiamas baudomis, proporcingomis pažeidimo sunkumo laipsniui.

Didesnis nustatytų pažeidimų, susijusių su netinkamu tachografų naudojimu ir manipuliavimu jais, skaičius taip pat rodo, kad reikia kuo skubiau diegti nuo klastojimų apsaugotą įrašymo įrangą, konkrečiai – išmaniuosius tachografus. Jie bus privalomi naujose transporto priemonėse nuo 2019 m. birželio 15 d. Išmanieji tachografai turės naujas, pažangesnes nei esamų skaitmeninių tachografų ryšio galimybes, pvz., palydovinio geografinės vietos nustatymo ar mažojo nuotolio radijo ryšio informacijai vykdymo užtikrinimo institucijoms perduoti funkcijas.

15 valstybių narių[50] įvykdė reikalavimą atlikti šešis suderintus patikrinimus per metus; panašus rezultatas nustatytas ir paskutinėje ataskaitoje. Apskritai valstybės narės pabrėžė, kad suderinti patikrinimai yra vertingas būdas dalytis patirtimi ir žiniomis, jas išlaikyti ir gilinti. Todėl Komisija skatina valstybes nares toliau didinti pastangas gerinti tarptautinį bendradarbiavimą. Komisijos pateiktame pasiūlyme, kuris yra pirmojo Judumo dokumentų rinkinio dalis, numatyta stiprinti valstybių narių administracinį bendradarbiavimą, nes tai kartu galėtų skatinti geresnius geriausios patirties ir žinių mainus reikalavimų vykdymo užtikrinimo srityje. Tai apima pasiūlymą nacionalinėms vykdymo užtikrinimo institucijoms sistemingiau ir reguliariau keistis duomenimis ir informacija apie reikalavimų vykdymo užtikrinimo veiksmus ir tarpvalstybines operacijas vykdančių transporto įmonių atitikties tikrinimą. Vykdymo užtikrinimo institucijų bendradarbiavimas ir bendri patikrinimai taip pat yra įtraukti į naujai pasiūlytos Europos darbo institucijos, kuri turėtų padėti koordinuoti valstybių narių pastangas šioje srityje, užduotis.

Kadangi gautos nacionalinės ataskaitos neišsamios, galimybės atlikti nuodugnią Direktyvos 2002/15/EB dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje įgyvendinimo analizę nėra. Komisija norėtų pabrėžti šių ataskaitų rengimo svarbą ir tai, kad prieš valstybes nares, nevykdančias reikalavimo pateikti informaciją, nurodytą Komisijos sprendime, kuriuo nustatyta ataskaitų

[49] 2016 m. kovo 18 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/403, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 papildomas sunkių Sąjungos taisyklių pažeidimų, dėl kurių kelių transporto įmonė gali prarasti nepriekaištingą reputaciją, klasifikacija ir kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/22/EB III priedas (OL L 74, 2016 3 19, p. 8).

[50] Airija, Austrija, Čekija, Ispanija, Jungtinė Karalystė, Latvija, Lietuva, Liuksemburgas, Nyderlandai, Prancūzija, Rumunija, Slovakija, Švedija, Vengrija ir Vokietija.

teikimo forma[51], gali būti imtasi teisinių veiksmų. Apskritai valstybės narės nepranešė nei apie pokyčius, susijusius su teisės aktų dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje pakeitimais, nei apie šiais klausimais priimtus teismo sprendimus. Kai kurios valstybės narės pabrėžė, kad siekiant geresnio reikalavimų vykdymo svarbu patikrinimų metu teikti rekomendacijas darbdaviams ir savarankiškai dirbantiems vairuotojams. Tik kelios valstybės narės, rengdamos šią ataskaitą, pateikė socialinių partnerių nuomones ir tik labai nedaug valstybių narių pateikė kiekybinius duomenis apie patikrinimus ir pažeidimus, susijusius su darbo laiku kelių transporto sektoriuje. Todėl bendrų su 2015–2016 m. laikotarpiu susijusių ES lygmens išvadų šiais aspektais daryti neįmanoma.

[51] COM(2017) 1927 *final.*