EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2023 04 04
COM(2023) 183 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 2019–2020 m. (31-oji Komisijos ataskaita dėl socialinės teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo) ir dėl patikrinimų, atliktų pagal Tarybos direktyvą 96/53/EB, kuria nustatomi sunkiųjų transporto priemonių didžiausi leistini matmenys ir didžiausia leistina masė

{SWD(2023) 74 final}

Įvadas

Šioje ataskaitoje pateikiama ES kelių transporto socialinių taisyklių įgyvendinimo valstybėse narėse laikotarpiu nuo 2019 m. sausio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. apžvalga. Joje atkreipiamas dėmesys į pagrindinius sunkumus, kurių kilo taikant atitinkamas teisės nuostatas ir užtikrinant jų vykdymą. Šios nuostatos išdėstytos šiuose keturiuose teisėkūros procedūra priimtuose aktuose:

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.

Į šią ataskaitą pagal Tarybos direktyvos 96/53/EB[5] (taip pat vadinamos **Masės ir matmenų direktyva**), kuria nustatomi nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų sunkiųjų transporto priemonių didžiausi leistini matmenys ir tarptautiniam vežimui naudojamų sunkiųjų transporto priemonių didžiausia leistina masė, 10g straipsnį taip pat įtraukta šios direktyvos įgyvendinimo analizė.

[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 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentams (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 164/2014 ir Direktyvai 2002/15/EB dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti, kuria panaikinama Tarybos direktyva 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).

Šioje ataskaitoje, kuri grindžiama Vairavimo trukmės reglamento 17 straipsniu, Direktyvos dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje 13 straipsniu[6] ir Masės ir matmenų direktyvos 10g straipsniu[7], pateikiami kiekybiniai ir kokybiniai duomenys apie patikrinimus, kuriuos valstybių narių kontrolės institucijos atliko keliuose ir įmonėse, taip pat apie nustatytus pažeidimus.

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 pateikiama nacionalinių duomenų apie patikrinimus ir pažeidimus, atliktus ir nustatytus įgyvendinant Tarybos direktyvą 96/53/EB, analizė. IV 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 statistiniai duomenys apie Reglamento (EB) Nr. 561/2006 bei Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą. Jame nepateikiama papildomos informacijos apie Tarybos direktyvos 96/53/EB įgyvendinimą.

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 2019–2020 m., pateikimo terminas baigėsi 2021 m. rugsėjo 30 d.

Visos valstybės narės pateikė nacionalinius duomenis apie Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimą, nors dauguma jų tai padarė pasibaigus terminui. 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[9] ir pažeidimų rūšis[10].

[6] 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, nurodydamos darbdavių ir darbuotojų nuomonę. 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.

[7] Tarybos direktyvos 96/53/EB 10g straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės kas dvejus metus pateiktų būtiną informaciją apie tai, kiek atlikta sunkiųjų transporto priemonių patikrinimų ir kiek nustatyta perkrautų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių. Tarybos direktyvos 96/53/EB 10g straipsnyje nustatyta, kad ši informacija gali būti pateikiama kaip informacijos, teikiamos pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnį, dalis.

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

[9] Tai pasakytina apie Lietuvą, kuri pranešė, kad duomenų nėra dėl techninės klaidos.

[10] Latvija pagal šias kategorijas nesuskirstė duomenų, susijusių su pažeidimais įmonėse.

Kai kurios valstybės narės paaiškino priežastis, dėl kurių nepateikė visos reikalaujamos informacijos[11].

Informaciją apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą, nors kartais ir labai nedaug tokios informacijos, pateikė tik 22 valstybės narės ir tik 18 valstybių narių pateikė statistinius duomenis apie patikrinimus ir jų rezultatus. Valstybių narių kiekybinių duomenų trūkumas apsunkina vertinimą.

Kadangi pareigos teikti ataskaitas dėl socialinės teisės aktų ir Masės ir matmenų direktyvos įgyvendinimo apima tą patį laikotarpį, Komisija laikėsi nuomonės, kad tikslinga išvadas apie patikrinimus pateikti vienoje bendroje ataskaitoje. Masės ir matmenų direktyvą buvo iš dalies pakeitė Direktyva (ES) 2015/719[12], kurios 10g straipsnyje nuo 2017 m. gegužės 7 d. valstybėms narėms nustatyta pareigą teikti ataskaitas. Nacionalinė informacija turi būti pateikta iki metų, einančių po atitinkamo dvejų metų laikotarpio pabaigos, rugsėjo 30 d. Ataskaitų, apimančių 2019–2020 m., pateikimo terminas baigėsi 2021 m. rugsėjo 30 d. Kad būtų lengviau teikti ataskaitas, valstybėms narėms buvo pateiktas „Excel“ formato šablonas.

Nacionalinę informaciją pateikė 19 valstybių narių[13], iš jų tik Lenkija savo ataskaitą atsiuntė per nustatytą terminą. Visos valstybės narės, išskyrus Lenkiją, pateikė pagal metus suskirstytą informaciją, o Airija pateikė informaciją, suskirstytą pagal metų ketvirčius ir transporto priemonių tipus (krovininės ir keleivinės transporto priemonės). Vis dėlto kai kuriais atvejais informacija buvo neišsami. Malta pranešė, kad dėl didelio svėrimo sistemos sutrikimo negali pateikti 2019 m. duomenų. Vokietija nurodė, kad jos pateikta informacija susijusi su Federacinės krovinių transporto tarnybos atliktais patikrinimais ir kad ji neturi vienodų statistinių duomenų apie patikrinimus, atliktus remiantis federacine kompetencija. Belgija pranešė, kad apie tam tikrą perkrautų transporto priemonių ir (arba) transporto priemonių junginių skaičių nėra duomenų apie 2019 ir 2020 m. atliktų patikrinimų skaičius. Čekija, Kipras, Kroatija, Lietuva, Portugalija, Prancūzija, Rumunija ir Vengrija nacionalinių duomenų, susijusių su dabartiniu 2019–2020 m. ataskaitų teikimo laikotarpiu, nepateikė. Išsamaus vertinimo atlikti neįmanom, nes trūksta kiekybinių duomenų iš visų valstybių narių.

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

1. Patikrinimai

[11] Prancūzijos valdžios institucijos pranešė, kad, kitaip nei ankstesniais metais, iš informacinės sistemos nepavyko gauti Darbo ministerijos duomenų apie maždaug pusę nacionalinių prievolių, susijusių su patikrinimais įmonėse. Lenkija pranešė, kad nėra duomenų apie patikrinimus keliuose atliekančių policijos pareigūnų skaičių.

[12] 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2015/719, kuria iš dalies keičiama 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 115, 2015 5 6, p. 1).

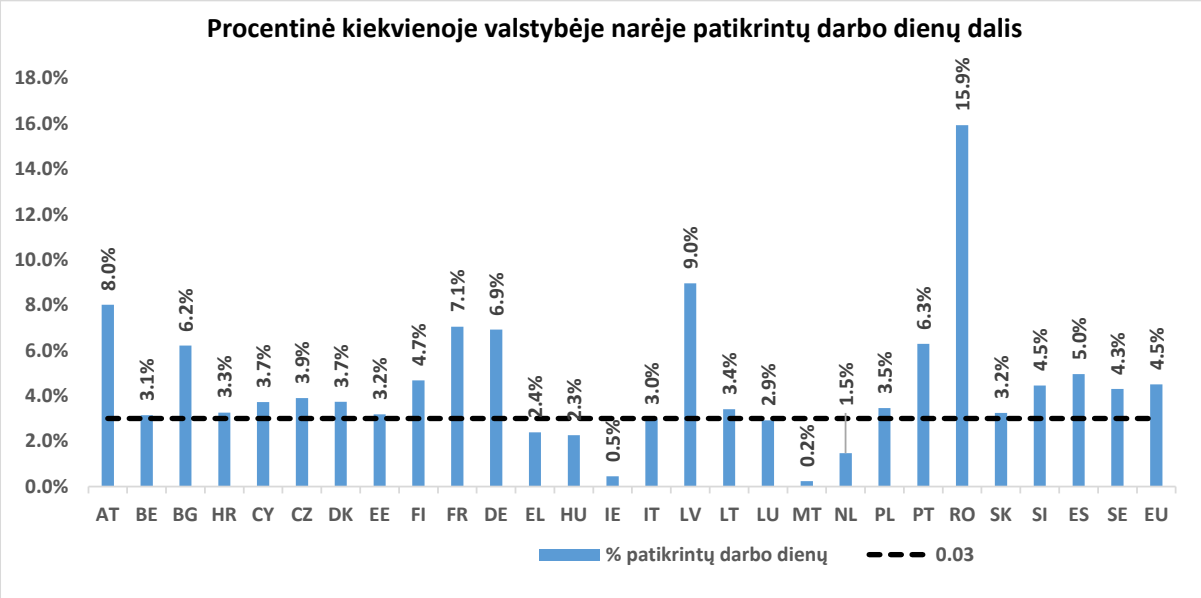
[13] Nacionalinius duomenis pateikė šios valstybės narės: Airija, Austrija, Belgija, Bulgarija, Danija, Estija, Graikija, Ispanija, Italija, Latvija, Lenkija, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Slovakija, Slovėnija, Suomija, Švedija ir Vokietija.

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[14].

Iš nacionalinių duomenų matyti, kad bendras ES patikrintų darbo dienų[15] skaičius sumažėjo nuo apytiksliai 119,0 mln. patikrintų darbo dienų 2017–2018 m.[16] iki 108,9 mln. darbo dienų, patikrintų šiuo ataskaitiniu laikotarpiu. Tai reiškia, kad darbo dienų patikrinta 8 proc. mažiau. Vertinant nacionalinius duomenis matyti, kad patikrintų darbo dienų skaičius labiausiai sumažėjo Maltoje (901 proc. mažiau)[17], Airijoje (69 proc. mažiau), Bulgarijoje (59 proc. mažiau) ir Portugalijoje (47 proc. mažiau), o patikrintų darbo dienų skaičius labiausiai padidėjo Graikijoje (70 proc. daugiau) ir Rumunijoje (44 proc. daugiau).

Kaip parodyta toliau pateiktame 1 pav., **patikrintų darbo dienų ES vidurkis yra 4,5 proc.**, t. y. didesnis, nei reikalaujama pagal direktyvą[18], tačiau, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais, mažėja (2017–2018 m. jis siekė 5,4 proc., o 2015–2016 m. – 6,3 proc.).

1 pav. Procentinė kiekvienoje valstybėje narėje patikrintų darbo dienų dalis



[14] Šis skaičius apskaičiuojamas remiantis dvejų metų darbo dienų skaičiumi ir tuo laikotarpiu registruotų transporto priemonių, kurioms taikomas minėtas reglamentas, skaičiumi kiekvienoje valstybėje narėje.

[15] 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“.

[16] Įskaitant Jungtinę Karalystę, 2017–2018 m. iš viso buvo patikrinta 125,7 mln. darbo dienų.

[17] Malta informavo, kad patikrinimų skaičius sumažėjo dėl su COVID-19 susijusių aplinkybių, taip pat dėl staigaus dviejų darbuotojų, kurie tuo metu buvo vieninteliai atsakingi už tachografų patikrinimus, išėjimo iš darbo. Maltos valdžios institucijos pripažino, jog siekiant užtikrinti, kad tokia padėtis ateityje nepasikartotų, reikia nedelsiant spręsti šį klausimą ir pradėti mokyti aštuonis darbuotojus.

[18] Ypač Austrijoje, Bulgarijoje, Latvijoje, Portugalijoje, Prancūzijoje, Rumunijoje ir Vokietijoje, kurioms teko trečdalis patikrintų darbo dienų.

Dauguma valstybių narių patikrino daugiau darbo dienų, nei minimaliai reikalaujama pagal direktyvą. Tiesa, šešios valstybės narės, t. y. Airija, Graikija, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai ir Vengrija, neįvykdė 3 proc. reikalavimo. Tai tiek pat šalių kaip ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu: 2017–2018 m. 3 proc. reikalavimo neįvykdė šešios valstybės narės, o 2015–2016 m. – trys valstybės narės. Iš šešių valstybių narių[19], kurios 2017–2018 m. neįvykdė 3 proc. reikalavimo, prastesnius rezultatus pasiekusių šalių grupėje liko tik Airija, Graikija ir Nyderlandai, 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. ir 0,7 proc. 2017–2018 m. iki 2,4 proc. einamuoju laikotarpiu), tačiau dar neatitinka nustatyto reikalavimo.

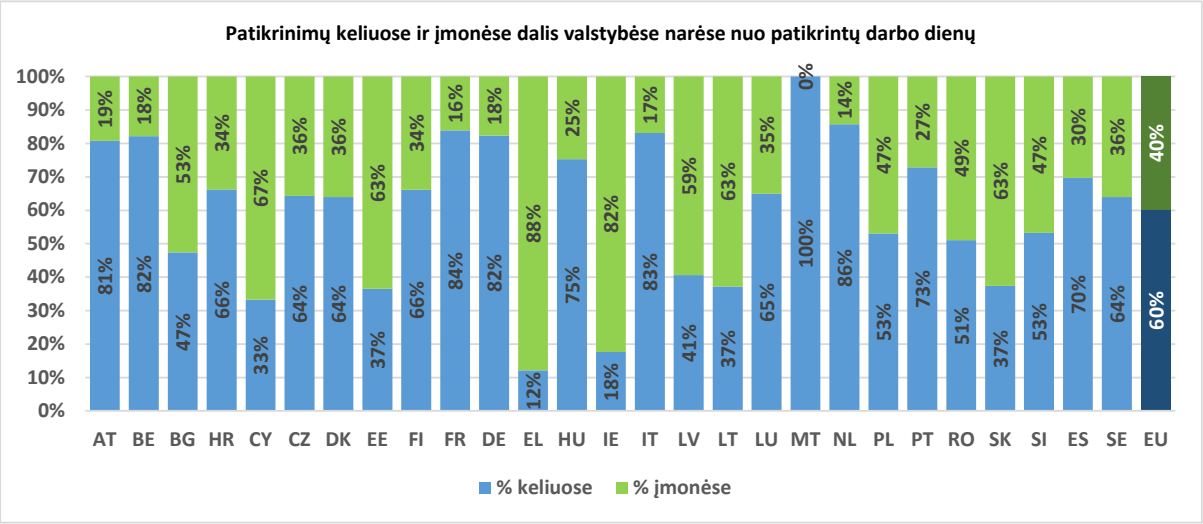
Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnyje taip pat nustatyta, kad ne mažiau kaip 30 proc. darbo dienų patikrinimų turi sudaryti patikrinimai keliuose ir ne mažiau kaip 50 proc. – įmonėse. Ši dalis apskaičiuojama remiantis vykdymo užtikrinimo institucijų faktiškai atliktų patikrinimų skaičiumi, o ne mažiausiu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

Vidutiniškai 60 proc. patikrintų darbo dienų buvo patikrinta keliuose, o 40 proc. – įmonėse. Palyginti su ankstesniu laikotarpiu, keliuose atliktų patikrinimų sumažėjo (2017–2018 m. keliuose patikrintos darbo dienos sudarė 73 proc. visų patikrintų darbo dienų), o įmonėse atliktų patikrinimų – padaugėjo (2017–2018 m. įmonėse patikrintos darbo dienos sudarė 27 proc. visų patikrintų darbo dienų). Šiuos pokyčius iš dalies galima paaiškinti su COVID-19 susijusiomis aplinkybėmis. Daugumoje valstybių narių didelė dalis patikrinimų buvo atlikta keliuose. Graikija ir Airija pranešė, kad keliuose atliko nedaug patikrinimų. Malta pranešė, kad neatliko patikrinimų įmonėse. Tik šešiose valstybėse narėse užtikrinta reikalaujama patikrinimų įmonėse ir keliuose pusiausvyra[20] (2017–2018 m. – aštuoniose 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

[19] Airija, Danija, Graikija, Lietuva, Nyderlandai ir Suomija.
[20] Bulgarijoje, Estijoje, Kipre, Latvijoje, Lietuvoje ir Slovakijoje.



1.1 Patikrinimai keliuose

Visoje ES keliuose iš viso buvo patikrinta 4 112 717[21] transporto priemonių ir 4 323 245 vairuotojai (2017–2018 m. – 4 982 439 transporto priemonės ir 5 395 009 vairuotojai[22]). Patikrintų transporto priemonių ir vairuotojų skaičiaus skirtumą galima paaiškinti tuo, kad dirbama su porininku, t. y. transporto priemonę vairuoja bent du vairuotojai. Vairuotojų ir transporto priemonių skaičiaus skirtumai daugiausia nurodyti Belgijos, Danijos, Lenkijos, Rumunijos, Slovėnijos ir Vokietijos ataskaitose.

Palyginti su 2017–2018 m. ataskaita, ataskaitose nurodytas patikrintų transporto priemonių skaičius sumažėjo 869 722 transporto priemonėmis. Taip yra daugiausia dėl to, kad į dabartinę ataskaitą neįtrauktas Jungtinės Karalystės patikrintų transporto priemonių skaičius (2017–2018 m. buvo patikrintos 156 496 transporto priemonės) ir kad labai sumažėjo Maltos nurodytas atliktų patikrinimų skaičius (73 proc. mažiau), kurio negali atsverti padidėjęs patikrintų transporto priemonių skaičius kitose valstybėse narėse[23].

Palyginti su 2017–2018 m., patikrintų vairuotojų skaičius sumažėjo 1 071 764 vairuotojais. Tai taip pat nulėmė į dabartinę ataskaitą neįtrauktas Jungtinėje Karalystėje patikrintų vairuotojų skaičius (2017–2018 m. buvo patikrinti 156 496 vairuotojai) ir kaupiamasis patikrinimų skaičiaus sumažėjimo keliose kitose valstybėse narėse poveikis.

Pagal transporto priemonių registracijos šalis 63 proc. patikrintų transporto priemonių buvo nacionalinės transporto priemonės, 31 proc. – kitose ES valstybėse narėse registruotos transporto priemonės ir 6 proc. – ES nepriklausančiose šalyse registruotos transporto priemonės[24]. Apskritai dauguma keliuose patikrintų transporto priemonių (apie 91 proc. visų

[21] Lietuva duomenų nepateikė.
[22] Į 2017–2018 m. patikrinimų skaičių įtraukti Jungtinės Karalystės (t. y. 17 461 įmonės) duomenys. Be Jungtinės Karalystės duomenų, šis skaičius sumažėjo beveik 33 proc.
[23] Pavyzdžiui, Danijoje (81 proc. daugiau) ir Liuksemburge (64 proc. daugiau).
[24] Lietuva nepateikė šių duomenų. Kipras pranešė, kad buvo tikrinamos tik nacionalinės transporto priemonės.

patikrintų transporto priemonių) buvo krovininės transporto priemonės ir tik mažiau nei 10 proc. – keleivinės.

2019–2020 m. 74 proc. keliuose patikrintų transporto priemonių buvo įrengti skaitmeniniai tachografai (ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu – 75 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

2019–2020 m. laikotarpiu buvo patikrinta 58 300[25] transporto įmonių, t. y. 44 proc. mažiau nei 2017–2018 m., kai buvo patikrintos 104 104[26] transporto įmonės. Tikrintojai įmonėse patikrino apie 34,3 mln. darbo dienų – maždaug 2 proc. daugiau, palyginti su ankstesnėje ataskaitoje nurodytais 33,7 mln. darbo dienų, net atsižvelgiant į tai, kad Malta neatliko patikrinimų įmonėse ir kad neįtraukti Jungtinės Karalystės duomenys. Iš viso valstybių narių kontrolės institucijos įmonėse patikrino 499 943 vairuotojų įrašus, t. y. 14 proc. mažiau negu 2017–2018 m., kai buvo patikrinti 641 033 vairuotojų įrašai.

2. Pažeidimai

Visos 27 valstybės narės pateikė duomenis apie nustatytus pažeidimus, tačiau ne visos[27] pateikė informaciją apie pažeidimų rūšis. **Bendras pažeidimų, apie kuriuos pranešta, skaičius siekė apytiksliai 2,25 mln. ir, palyginti su ankstesnės ataskaitos 3,41 mln. pažeidimų[28], sumažėjo**. Tai galima paaiškinti tuo, kad buvo patikrinta mažiau darbo dienų. Nustatytų keliuose padarytų pažeidimų dalis išliko stabili ir sudarė 60 proc. visų nustatytų pažeidimų (ankstesnėje atskaitoje – 58 proc.).

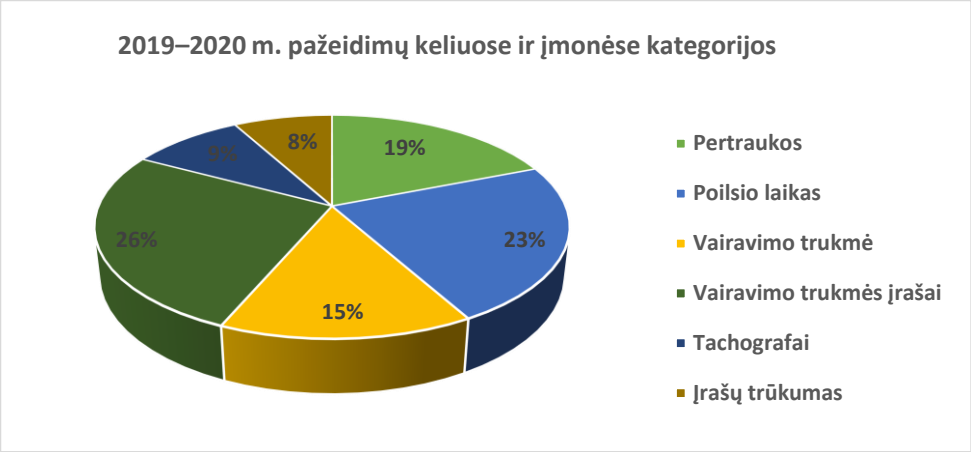
Pažeidimų dalys pagal rūšis, palyginti su bendru nustatytų pažeidimų skaičiumi, išliko panašios kaip ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, tačiau šiek tiek pasikeitė. Toliau pateiktame 3 pav. pavaizduotos ES vidutinės 2019–2020 m. tiek keliuose, tiek įmonėse nustatytų pažeidimų dalys pagal pažeistų nuostatų rūšis. Pažeidimų, susijusių su pertraukomis, skaičius padidėjo nuo 17 proc. iki 19 proc., o pažeidimų, susijusių su vairavimo trukmės įrašais, sumažėjo nuo 27 proc. iki 26 proc. Pažeidimai, susiję su poilsio laiku, kaip ir ankstesnėje ataskaitoje sudaro 23 proc. visų pažeidimų, susiję su tachografais[29] – 9 proc. visų pažeidimų (ankstesnėje ataskaitoje – 12 proc.), o su įrašų apie kitą darbą trūkumu ir (arba) prieinamumu – 8 proc. visų nustatytų pažeidimų (ankstesnėje ataskaitoje – 6 proc.). Šie pokyčiai pavaizduoti toliau pateiktame 4 pav.

Vidutinis pažeidimų rodiklis, apskaičiuojamas remiantis atliekant patikrinimus įmonėse ir keliuose patikrintų 100 darbo dienų duomenimis, sumažėjo nuo 2,7 (2017–2018 m.) iki 2,1

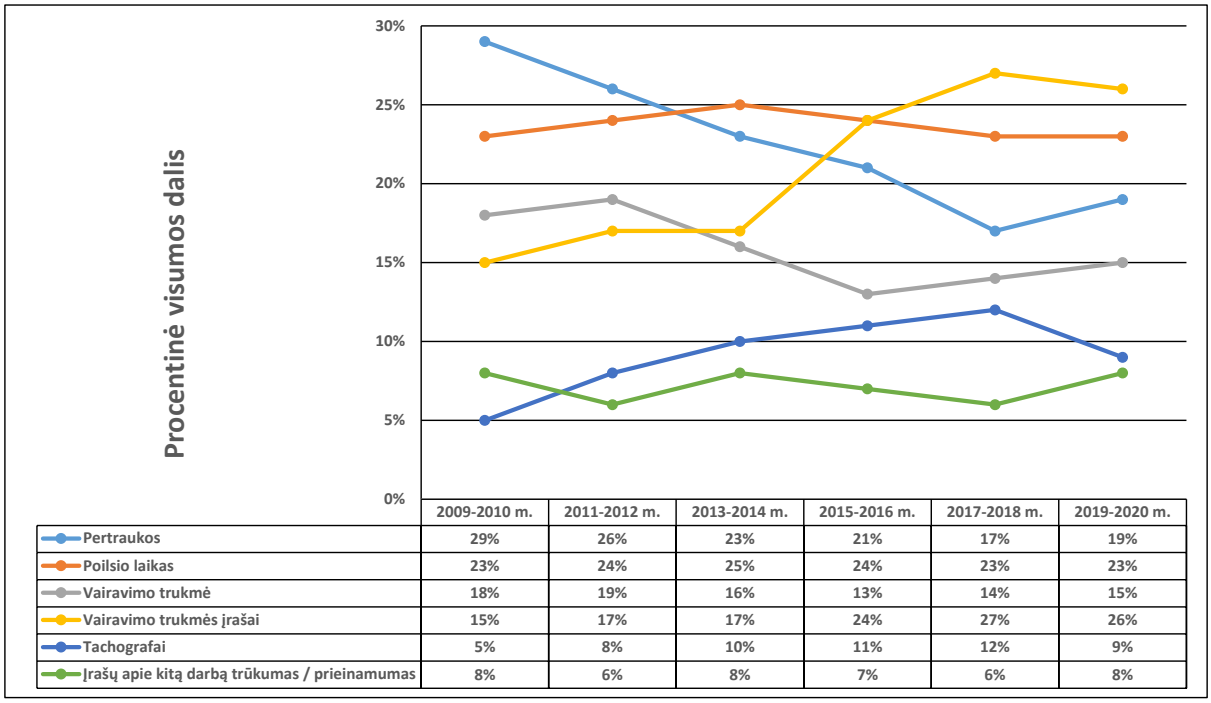
[25] Malta nepateikė šių duomenų.
[26] 2017–2018 m. buvo patikrintos 86 643 įmonės (neskaitant Jungtinės Karalystės įmonių).
[27] Latvija nenurodė pažeidimų, nustatytų atliekant patikrinimus įmonėse, rūšių.
[28] Arba 3,29 mln. pažeidimų (neįskaitant Jungtinės Karalystės duomenų).
[29] Su tachografais susiję pažeidimai – tai netinkamas tachografų veikimas, netinkamas jų naudojimas arba manipuliavimas jais.

einamuoju ataskaitiniu laikotarpiu. **Įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis tebėra didesnis už keliuose nustatytų pažeidimų rodiklį, ir tuo patvirtinama, kad patikrinimai įmonėse yra veiksmingesni nei *ad hoc* patikrinimai keliuose.** Vis dėlto, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis sumažėjo.

3 pav. 2019–2020 m. pažeidimų keliuose ir įmonėse kategorijos



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



	2009-2010 m.	2011-2012 m.	2013-2014 m.	2015-2016 m.	2017-2018 m.	2019-2020 m.
Pertraukos	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Poilsio laikas	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Vairavimo trukmė	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Vairavimo trukmės įrašai	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Tachografai	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Įrašų apie kitą darbą trūkumas / prieinamumas	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1. Keliuose nustatyti pažeidimai

2019–2020 m. keliuose buvo nustatyta **apie 1,36 mln. pažeidimų, t. y. maždaug 30 proc. mažiau nei 2017–2018 m., kai buvo nustatyta apie 1,94 mln. pažeidimų**[30]. Keliuose nustatytų pažeidimų ES vidurkis sumažėjo nuo 2,11 iki 1,82 pažeidimo 100 patikrintų darbo dienų. Nustatyta, kad vidutiniškai 53 proc. pažeidimų padarė atitinkamos šalies vairuotojai, o šalies transporto priemonės sudarė 63 proc. visų patikrinimui sustabdytų transporto priemonių.

2.2. Įmonėse nustatyti pažeidimai

Įmonėse nustatyta apie 890 000 pažeidimų, t. y. gerokai mažiau, negu buvo nurodyta ankstesnėje ataskaitoje (1,46 mln.). Vidutinis pažeidimų nustatymo rodiklis 100 patikrintų darbo dienų sumažėjo nuo 4,35 iki 2,59 pažeidimo ir yra 40 proc. mažesnis nei 2017–2018 m. Vidutinis vienai įmonei tenkantis įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis šiek tiek padidėjo nuo 14 pažeidimų vienai įmonei 2017–2018 m. iki daugiau kaip 15 pažeidimų vienai įmonei.

2.3. Vykdymo užtikrinimo pareigūnų ir tachografų analizės įrenginių skaičius

Einamuoju ataskaitiniu laikotarpiu atliekant patikrinimus visoje ES dalyvavo 54 679 kontrolės pareigūnai (2017–2018 m. – 61 558 pareigūnai). Šie duomenys atspindi nuolatinę mažėjimo tendenciją, net atsižvelgiant į tai, kad neįtraukti ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu pateikti Jungtinės Karalystės duomenys (t. y. 588 kontrolės pareigūnai).

Analizuoti skaitmeninių tachografų įrašus buvo išmokyti 20 058 kontrolės pareigūnai (2017–2018 m. – 21 786 pareigūnai). Kontrolės pareigūnams suteiktų įrenginių, skirtų tachografų įrašams analizuoti, vienetų padaugėjo nuo 9 677 vienetų 2017–2018 m. iki 13 067 vienetų 2019–2020 m.

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

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, 2019 m. balandžio 10 d. priimdamas sprendimą byloje C-834/18[31], pateikė Reglamento (EB) Nr. 561/2006 išaiškinimą. Teismas nusprendė, kad kassavaitinio poilsio laikotarpis, kaip šis terminas suprantamas pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnį, nebūtinai turi baigtis per savaitę, kaip ji apibrėžta to reglamento 4 straipsnio i punkte.

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 gerinti darbo sąlygas, užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir didinti kelių eismo saugumą. 2020 m. liepos mėn. priimto

[30] Arba apie 1,84 mln. pažeidimų be Jungtinės Karalystės duomenų.
[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/lt/.

Judumo dokumentų rinkinio I[32], kuris (iš dalies) pradėtas taikyti 2020 m. rugpjūčio 20 d., tikslas – skatinti ir stiprinti valstybių narių bendradarbiavimą ir savitarpio pagalbą ir užtikrinti veiksmingesnį ir nuoseklesnį galiojančių taisyklių vykdymą. Be to, veiklą pradėjo 2019 m. įsteigta Europos darbo institucija (EDI)[33], kurios pagrindinis tikslas – užtikrinti sąžiningą darbo jėgos judumą vidaus rinkoje. Ta veikla susijusi 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, be kita ko, kelių transporto sektoriuje taikomų ES socialinių taisyklių vykdymo srityje.

Dėl COVID-19 krizės 2020 m. negalėjo būti imamasi daugelio numatytų bendrų vykdymo užtikrinimo veiksmų. Vis dėlto, net kalbant apie 2019 m., ne visos valstybės narės pateikė informaciją apie tikslų atliktų suderintų patikrinimų skaičių arba iš viso nepranešė, ar atliko suderintus patikrinimus. Iš 14 valstybių narių, kurios pateikė informaciją apie patikrinimus[34], 12 valstybių narių[35] ataskaitiniu laikotarpiu atliko reikalaujamą skaičių suderintų patikrinimų.

Valstybės narės daugiausia bendradarbiauja su kaimyninėmis valstybėmis narėmis. Be to, kaip ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, dauguma valstybių narių nurodė bendradarbiavimą palaikiusios organizacijoje „Euro Contrôle Route“ (ECR).

II. Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo apžvalga

Pagal Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnį valstybės narės privalo kas dvejus metus pateikti jos įgyvendinimo ataskaitas ir pristatyti darbdavių ir darbuotojų nuomonę.

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 nuostatomis papildomos vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laiko taisyklės, nustatytos Reglamentu (EB) Nr. 561/2006. Kadangi šioje direktyvoje nustatytos tam tikros konkrečiai kelių transporto sektoriui taikytinos nuostatos dėl darbo valandų, ji laikoma bendrosios Darbo laiko direktyvos 2003/88/EB[36], kuria nustatomi pagrindiniai visų sektorių darbuotojų darbo laiko organizavimo reikalavimai, *lex specialis*.

2. Įgyvendinimo aspektai valstybėse narėse

[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=LT.

[33] 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).

[34] Belgija, Čekija, Danija, Graikija, Kipras, Kroatija, Malta, Nyderlandai, Portugalija, Slovėnija ir Suomija. Malta ir Vengrija pranešė neatlikusios jokių suderintų patikrinimų.

[35] Airija, Austrija, Ispanija, Italija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Liuksemburgas, Prancūzija, Rumunija, Slovakija ir Vokietija.

[36] 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).

Kelios valstybės narės ir socialiniai partneriai pranešė apie tam tikras įgyvendinimo problemas. Vokietijos valdžios institucijos pranešė, kad darbdaviams apskritai trūksta žinių apie teisės aktus, kuriais reglamentuojama vairavimo trukmė ir darbo laikas. Kaip pranešta, atitiktis mobiliųjų darbuotojų darbo laiko reikalavimams paprastai tikrinama tik atliekant patikrinimus, ar laikomasi vairavimo trukmės reglamentavimo teisės aktų, ir paprastai jų laikomasi nepakankamai.

Malta informavo, kad darbo laikas transporto priemonėse, kuriose pagal Vairavimo trukmės reglamento 13 straipsnio 1 dalies e punkte nustatytą išimtį neprivaloma naudoti tachografų, matuojamas naudojantis esamomis vairuotojo darbo laiko matavimo priemonėmis, pvz., darbo laiko registravimo prietaisais.

Kai kurios valstybės narės pranešė, kad trūksta inspektorių, kurie vykdytų darbo laiko kontrolę. Italijos valdžios institucijos nurodė, jog sunku užtikrinti, kad įmonėse būtų atlikta mažiausiai 50 proc. patikrinimų. Pagrindinės problemos kyla dėl ypatingo šiame sektoriuje atliekamų patikrinimų sudėtingumo ir didelių žmogiškųjų išteklių pastangų poreikio. Atliekant patikrinimus įmonėse tikrinama ne tik tai, ar laikomasi ES socialinės teisės aktų, bet ir ar darbuotojai apdrausti socialinės apsaugos draudimu ir gauna darbo užmokestį.

Švedija informavo apie metodą, kurį taikydamos kontrolės institucijos stebi, kaip laikomasi tų socialinės teisės aktų, dėl kurių socialiniai partneriai yra sudarę susitarimus, pvz., dėl naktinio darbo. Tokiais atvejais Švedijos valdžios institucijos ne tik siunčia rašytinius prašymus darbdaviams ir savarankiškai dirbantiems vairuotojams, bet ir asmeniškai susisiekia su tikrinamais vairuotojais. Taip siekiama didinti informuotumą apie taisykles ir skatinti elgesio pokyčius.

Kelios valdžios institucijos taip pat pranešė, kad reikia išsamiau paaiškinti kai kurias Direktyvoje 2002/15/EB pateiktas apibrėžtis. Vokietijoje vienos federacinės žemės institucijos paragino 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 tam tikras laikas buvo 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.

Kita vertus, Bulgarija 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 pranešė apie 2019–2020 m. nacionalinių teismų pateiktus tam tikrų Direktyvos 2002/15/EB nuostatų išaiškinimus. Švedija pakartojo, kad laukiama teismo sprendimo byloje, susijusioje su Švedijos transporto agentūros ir socialinių partnerių atsakomybės atskyrimu, kai kolektyvinės sutartys buvo pasirašytos nukrypstant nuo nacionalinės teisės akto, kuriuo į nacionalinę teisę perkeliama Direktyva 2002/15/EB, nuostatų. 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 apskritai dėl Direktyvos 2002/15/EB perkėlimo į nacionalinę teisę 2019–2020 m. Estijoje nekilo jokių socialinių problemų.

Ispanijoje buvo iškelta keletas teismo bylų, susijusių su darbo laiku, pertraukomis, buvimo darbdavio žinioje laiku ir kolektyvinėmis sutartimis, dėl, pavyzdžiui, buvimo darbdavio žinioje valandų apskaičiavimo, apmokėjimo už daugiau kaip 20 valandų buvimo darbdavio žinioje ir dienpinigių mokėjimo.

4. Darbo laiko taisyklių pažeidimai

Tik vienuolika valstybių narių[37] pateikė kiekybinius duomenis apie nustatytus pažeidimus, tiesa, kai kurie duomenys nebuvo visiškai išsamūs. Palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, kai tokią informaciją pateikė devynios valstybės narės[38], šis skaičius šiek tiek padidėjo. Negavus pakankamai informacijos, sunku daryti ES masto išvadas.

Kelios valstybės narės nurodė, kad siekiant išvengti sankcijų skyrimo buvo sudarytos sąlygos per nustatytą laikotarpį ištaisyti nusižengimus. Vykdymo užtikrinimo institucijos sankcijas taikys tik tais atvejais, kai trūkumai nebus pašalinti. Šiuo klausimu Švedijos pramonės atstovai pranešė, kad tiesioginių sankcijų nebuvimas vertinamas teigiamai, nes darbdaviams ir savarankiškai dirbantiems asmenims suteikiama galimybė įgyvendinti naujus darbo metodus, diegiant naujas technologijas arba pakeičiant procedūras, kad būtų geriau laikomasi teisės aktų reikalavimų.

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

Kaip reikalaujama pagal Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnį, dešimt valstybių narių[39] aiškiai nurodė, kad rengiant šias ataskaitas buvo konsultuojamasi su darbdaviais ir darbuotojais. Šis skaičius yra šiek tiek mažesnis, palyginti su ankstesne ataskaita[40], tačiau iš jo vis tiek matyti, kad daugiau nei pusė valstybių narių, teikdamos ataskaitas apie darbo laiko taisyklių įgyvendinimą, neįtraukia socialinių partnerių. 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.

[37] Austrija, Čekija, Kipras, Ispanija, Italija, Lenkija, Liuksemburgas, Slovakija, Suomija, Vengrija ir Vokietija.
[38] Airija, Austrija, Čekija, Kipras, Lenkija, Liuksemburgas, Prancūzija ir Suomija.
[39] Estija, Italija, Kipras, Lenkija, Portugalija, Prancūzija, Slovakija, Suomija, Švedija ir Vokietija.
[40] Ankstesnėje ataskaitoje buvo nurodyta, kad su socialiniais partneriais konsultavosi 12 valstybių narių, įskaitant Jungtinę Karalystę.

Iš dešimties valstybių narių šešiose valstybėse narėse[41] socialinių partnerių nuomonė buvo išdėstyta atskirame skirsnyje arba dalyje.

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

III. Tarybos direktyvos 96/53/EB vykdymo užtikrinimo veiklos apžvalga

1. Patikrinimai

Tarybos direktyvos 96/53/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2015/719, 10d straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės iki 2021 m. gegužės 27 d. imtųsi konkrečių priemonių, kad būtų automatiškai nustatomos eksploatuojamos transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai, kurie galbūt viršija didžiausią leistiną masę ir kuriuos dėl to turėtų patikrinti jų kompetentingos institucijos, kad būtų užtikrintas Masės ir matmenų direktyvos reikalavimų laikymasis. Remiantis valstybių narių pateikta informacija, Airija ir Vokietija bent nuo 2019 m. taiko automatinę svėrimo sistemą. 10d straipsnio 1 dalyje taip pat numatyta, kad pažeidimams tiesiogiai nustatyti ir sankcijoms skirti galima naudoti automatines sistemas; tokiu atveju tos sistemos turi būti sertifikuotos. Remiantis valstybių narių pateikta informacija, nė viena valstybė narė nenusprendė įdiegti sertifikuotų sistemų. Todėl po to, kai automatinės sistemos nustatė sunkiąsias transporto priemones, kurios eksploatuojamos galbūt viršijant didžiausią leistiną masę, turėjo būti atlikti papildomi tokių transporto priemonių masės patikrinimai keliuose naudojant sertifikuotas svarstykles, kad būtų nustatyta, ar nėra pažeidimų.

Be to, 10d straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės kiekvienais kalendoriniais metais atliktų **atitinkamą skaičių** eksploatuojamų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių **masės patikrinimų**, **proporcingą kasmet** jų teritorijoje **iš viso patikrinamų transporto priemonių skaičiui**. Vis dėlto Tarybos direktyvoje 96/53/EB nepateiktas išaiškinimas, koks patikrinimų skaičius gali būti laikomas proporcingu, paliekant valstybėms narėms tam tikrą pasirinkimo laisvę, kaip įgyvendinti šią taisyklę. Kita vertus, Tarybos direktyvoje 96/53/EB nereikalaujama, kad valstybės narės praneštų apie bendrą kiekvienais metais jų teritorijose patikrintų transporto priemonių skaičių, kuris būtinas norint gauti ir palyginti informaciją apie faktinę atliktų didžiausios masės patikrinimų dalį.

1.1 Patikrinimai keliuose

2019 ir 2020 m. devyniolikos valstybių narių, pateikusių visus arba dalinius duomenis, teritorijoje **keliuose** iš viso **buvo patikrinta apie 17 mln. transporto priemonių ir transporto priemonių junginių** (2019 m. – 11 350 448 transporto priemonės, 2020 m. – 5 810 609 transporto priemonės). Atliktų patikrinimų skaičius labai nevienodas: daugiausia patikrinimų atlikta Airijoje (apie 12,6 mln. patikrinimų), po jos rikiuojasi Lenkija (apie

[41] Italijoje, Lenkijoje, Portugalijoje, Prancūzijoje, Švedijoje ir Vokietijoje.

3 mln. patikrinimų) ir Italija (beveik 600 000 patikrinimų). Tai galima paaiškinti tuo, kad Airijoje naudojamos tik automatinės svėrimo sistemos[42].

Remiantis panašiais šešiolikos valstybių narių[43] pateiktais duomenimis, jų teritorijoje atliktų patikrinimų skaičius padidėjo 2 proc.

1.2 Pažeidimai

Devyniolikoje valstybių narių **buvo nustatyta daugiau kaip pusė milijono pažeidimų, susijusių su viršyta didžiausia mase arba maksimalia ašies apkrova** (2019 m. – 285 065 pažeidimai, 2020 m. – 287 547 pažeidimai).

Remiantis panašiais šešiolikos valstybių narių[44] pateiktais 2017–2018 m. laikotarpio duomenimis, 2019–2020 m. laikotarpiu jų teritorijoje nustatytų pažeidimų skaičius padidėjo 4 proc.

Apskritai, remiantis turimais duomenimis, **3,3 proc. patikrintų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių buvo perkrauti**. Ši procentinė dalis svyruoja nuo 4,9 proc. 2019 m. iki 2,5 proc. 2020 m. Turint omenyje, kad per tuos dvejus metus atliktų patikrinimų skaičius yra panašus, tai galėtų reikšti, kad su mase susijusių taisyklių laikomasi labiau. Vis dėlto valstybių narių rodikliai labai skiriasi, be to, yra ir kitų aplinkybių, pavyzdžiui, patikrinimams keliuose atlikti pasirinktos vietos, dienos ir laikas, taip pat patikrinimus atliekančių vykdymo užtikrinimo pareigūnų patirtis ir (arba) parengimas – tai, remiantis valstybių narių pateikta informacija, gali turėti didelės įtakos tokių patikrinimų veiksmingumui. Kaip skirtumų tarp valstybių narių pavyzdį galima nurodyti tai, kad Estija pranešė apie 2 166 pažeidimus, nustatytus atlikus 2 929 patikrinimus (veiksmingumas siekia 72,2 proc.), o Lenkija pranešė apie 7 217 pažeidimų, nustatytų atlikus 3 050 851 patikrinimą (veiksmingumas siekia 0,2 proc.).

IV. Išvados

Iš bendrųjų ES kelių transporto socialinių taisyklių įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo analizės rezultatų matyti, kad bendras vykdymo užtikrinimo ir atitikties reikalavimams lygis 2019–2020 m., palyginti su 2017–2018 m., išlieka stabilus.

Vis dėlto dėl ypatingos padėties, susijusios su COVID-19 krize, ir dėl to, kad Jungtinė Karalystė nebeturi teikti savo vykdymo užtikrinimo veiklos ataskaitų, neįmanoma tiesiogiai palyginti, kaip dviem ataskaitiniais laikotarpiais (2017–2018 m. ir 2019–2020 m.) buvo įgyvendinamos ES kelių transporto socialinės taisyklės ir užtikrinamas jų vykdymas.

[42] Visi patikrinimai, apie kuriuos pranešė Airija, buvo atlikti naudojant važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas.

[43] Viso 2017–2018 m. laikotarpio nacionalinius duomenis pateikė šios valstybės narės: Austrija, Belgija, Bulgarija, Danija, Estija, Graikija, Ispanija, Italija, Latvija, Lenkija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Slovakija, Slovėnija, Suomija ir Vokietija.

[44] Viso 2017–2018 m. laikotarpio nacionalinius duomenis pateikė šios valstybės narės: Austrija, Belgija, Bulgarija, Danija, Estija, Graikija, Ispanija, Italija, Latvija, Lenkija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Slovakija, Slovėnija, Suomija ir Vokietija.

COVID-19 krizė padarė neigiamą poveikį valstybių narių atliekamų patikrinimų ir suderintų veiksmų skaičiui. Nepaisant to, galima išskirti tam tikras tendencijas.

Vis dar nuolat mažėja patikrintų darbo dienų skaičius. Palyginti su ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais, sumažėjo ataskaitose nurodytas visoje ES keliuose patikrintų transporto priemonių ir vairuotojų skaičius. Taip pat sumažėjo patikrintų transporto įmonių skaičius. Be to, keliuose ir įmonėse patikrintų darbo dienų santykis padidėjo įmonėse patikrintų darbo dienų skaičiaus naudai (60 proc. patikrinimų buvo atlikta keliuose ir 40 proc. – įmonėse, o pagal ankstesnę ataskaitą – atitinkamai 73 proc. ir 27 proc.). Tai yra teigiamas pokytis, dėl kurio šių dviejų rūšių patikrinimų santykis labiau atitinka teisės aktuose nustatytus reikalavimus.

Palyginti su ankstesne ataskaita, sumažėjo tiek įmonėse, tiek keliuose nustatytų pažeidimų skaičius, o tai galima paaiškinti tuo, kad buvo atlikta mažiau patikrinimų. Įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis tebėra didesnis už keliuose nustatytų pažeidimų rodiklį, ir tuo patvirtinama, kad patikrinimai įmonėse yra veiksmingesni nei *ad hoc* patikrinimai keliuose. Tiesa, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, įmonėse nustatytų pažeidimų rodiklis sumažėjo.

Pažeidimų nustatymo rodikliai visoje ES yra labai skirtingi (nuo 0,12 iki 8,39). Šis faktas, taip pat patikrintų darbo dienų skaičiaus mažėjimo tendencija ir riboti valstybių narių vykdymo užtikrinimo pajėgumai (žmogiškieji ir finansiniai ištekliai, įgūdžiai ir kontrolės įrenginiai) rodo, kad patikrinimai privalo būti taiklesni. Keliuose labai svarbu turėti prieigą prie duomenų, pavyzdžiui, rizikos įvertinimų, ypač siekiant patikrinimus atlikti taikliau ir sumažinti nereikalingų vadinamųjų švarių patikrinimų, t. y. patikrinimų, kurių metu nenustatoma jokių pažeidimų, skaičių. Pagal naujus reikalavimus, nustatytus Judumo dokumentų rinkinyje I[45], kelių inspektoriams tapo privaloma naudotis rizikos vertinimo duomenimis. Komisija priims įgyvendinimo aktą dėl prieigos prie tokių duomenų sąlygų[46]. Be to, Komisija išnagrinės, kaip skaitmenizacijos ir automatizavimo technologijos galėtų padėti užtikrinti pažangesnius atitikties reikalavimams patikrinimus (kad jie būtų veiksmingesni, efektyvesni, bepopieriai, grindžiami prieiga prie skaitmeninių duomenų ir keitimusi jais).

Kalbant apie suderintus ir bendrus valstybių narių 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.

Įvairių rūšių pažeidimų dalys išlieka panašios kaip ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu. Beveik pusę visų įmonėse nustatytų pažeidimų sudaro pažeidimai, susiję su vairavimo trukmės įrašais, ir iš to matyti, kad įmonėms sudėtinga tinkamai saugoti atitinkamus

[46] Pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2020/1055, 16 straipsnio 6 dalį.

duomenis. Beveik pusę visų keliuose nustatytų pažeidimų sudaro pažeidimai, susiję su poilsio laiku ir vairavimo trukme.

Kalbant apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą, daugelyje valstybių narių ataskaitų trūksta išsamių kiekybinių ir kokybinių duomenų, todėl išsamų vertinimą atlikti sunku. Komisija norėtų pabrėžti, kad pateikti šias ataskaitas svarbu, ir primena, kad prieš valstybes nares, nevykdančias reikalavimo pateikti informaciją, kaip reikalaujama Direktyvos 2002/15/EB 13 straipsnyje, gali būti imamasi teisinių veiksmų.

Kalbant apie **Tarybos direktyvos 96/53/EB įgyvendinimą**, daug valstybių narių nepateikė visos informacijos, todėl **sudėtinga padaryti išvadas**. Todėl bendra išvada tokia: nors bendras vykdymo užtikrinimo ir atitikties reikalavimams lygis 2019–2020 m. šiek tiek padidėjo (palyginti su 2017–2018 m., atlikta 2 proc. daugiau patikrinimų ir nustatyta 4 proc. daugiau pažeidimų), nurodytu laikotarpiu atliktų patikrinimų ir nustatytų pažeidimų skaičiumi **valstybės narės labai skiriasi**.

Šiuos skirtumus taip pat galima matyti iš patikrinimų veiksmingumo, matuojamo kaip pažeidimų, nustatytų atliekant vieną patikrinimą, procentinė dalis.

Atsižvelgiant į tai, kad nuo 2021 m. gegužės 27 d. visose valstybėse narėse turi būti įdiegtos važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemos, norint padaryti išvadas apie šių automatinių sistemų veikimą ir efektyvumą bus labai svarbu ateityje atlikti duomenų analizę ir juos palyginti su dabartiniais duomenimis.

Negalima padaryti bendros išvados dėl **didžiausios masės patikrinimų tinkamumo ir proporcingumo**. Viena vertus, taip yra dėl to, kad teisės akte nenustatyti vienodi objektyvūs kriterijai, kuriais remiantis būtų galima apibrėžti proporcingumą. Kitaip nei Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnyje nustatyti 3 proc. kriterijai, Tarybos direktyvoje 96/53/EB valstybėms narėms paliekama tam tikra veiksmų laisvė spręsti, kaip įgyvendinti šią taisyklę. Kita vertus, Masės ir matmenų direktyvoje nereikalaujama, kad valstybės narės praneštų apie bendrą kasmet jų teritorijoje patikrintų transporto priemonių skaičių, todėl transporto priemonių masės patikrinimų proporcingumą keblu įvertinti ir vadovaujantis nustatytu pastoviu santykiu, t. y. kuo daugiau valstybės narės teritorijoje patikrinama transporto priemonių, tuo daugiau reikės atlikti transporto priemonių masės patikrinimų.

Komisija mano, kad, pradėjus taikyti Judumo dokumentų rinkinį I, būsimais ataskaitiniais laikotarpiais bendras vykdymo užtikrinimo ir atitikties lygis padidės. Komisijos priimtas įgyvendinimo aktas dėl suderintos rizikos vertinimo formulės[47] 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 ir netinkamo naudojimo atvejus, vykdymo užtikrinimo institucijos galės

[47] 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).

pasirinkti, kurias transporto priemones tikrinti. Visa tai turėtų padėti sumažinti nereikalingų patikrinimų skaičių ir sutaupyti tiek vykdymo užtikrinimo institucijų, tiek vairuotojų išteklių.

Valstybių narių padedama Komisija toliau stebės, kaip įgyvendinamos kelių transporto socialinės taisyklės. Ji ragina valstybes nares pateikti darbdavių ir darbuotojų nuomonę apie darbo laiko taisyklių įgyvendinimą, kaip reikalaujama Direktyvoje 2002/15/EB.

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 kitu ataskaitiniu laikotarpiu pateiktų išsamius duomenis apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą ir vykdymo užtikrinimą, taip pat apie Tarybos direktyvos 96/53/EB vykdymo užtikrinimą.