EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2017 03 07
COM(2017) 117 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 2013–2014 m.

(28-oji Komisijos ataskaita dėl socialinės teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo)

{SWD(2017) 100 final}

I. Įvadas

Šioje ataskaitoje apžvelgiama, kaip valstybės narės įgyvendina keturis tarpusavyje susijusius teisės aktus, kuriais nustatytos kelių transporto sektoriaus socialinės taisyklės ir jų vykdymo užtikrinimo tvarka. Šie teisės aktai yra: Reglamentas (EB) Nr. 561/2006[1], kuriuo nustatomos profesionaliems vairuotojams taikomos vairavimo trukmių, pertraukų ir poilsio laiko taisyklės, Direktyva 2006/22/EB[2], kuria nustatomi šių taisyklių vykdymo užtikrinimui taikomi minimalūs reikalavimai, Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85[3] dėl tachografų įrangos, t. y. pagrindinės priemonės, skirtos vairuotojų atitikčiai socialinėms taisyklėms tikrinti, ir Direktyva 2002/15/EB[4], kuria nustatomos papildomos nuostatos dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (toliau – Direktyva dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje). Šiuo metu Komisija rengia Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įvertinimą ir planuoja pateikti tikslinės peržiūros, kuri būtų atliekama 2017 m. kaip Kelių iniciatyvos dalis, pasiūlymą.

Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės kas dvejus metus Komisijai teiktų būtiną informaciją, kad ši galėtų parengti ataskaitą apie to reglamento taikymą bei pasiekimus susijusiose srityse. 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, besiverčiantiems prekių ar keleivių vežimu.

Šioje ataskaitoje nagrinėjamas 2013 m. sausio 1 d. – 2014 m. gruodžio 31 d. laikotarpis. Joje daugiausia remiamasi nacionalinėmis ataskaitomis, kurių pateikimo terminas baigėsi 2015 m. rugsėjo 30 d. Ataskaitos tikslas – apžvelgti, kaip valstybės narės įgyvendino pirmiau minėtus teisės aktus, ir atkreipti dėmesį į pagrindinius sunkumus, su kuriais susiduriama užtikrinant galiojančių taisyklių vykdymą ir jas taikant. Ataskaitoje pateikiami tiek kiekybiniai, tiek kokybiniai kelyje ir įmonėse atliktų patikrinimų ir aptiktų pažeidimų duomenys, taip pat informacija apie Direktyvos dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje įgyvendinimą. Prie Komisijos ataskaitos pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame pateikiama

[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] 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. 36).

[3] 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (OL L 370, 1985 12 31, p. 8), panaikintas 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (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).

[4] 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.).

papildomos informacijos apie sankcijas ir valstybių narių bendradarbiavimą, taip pat vykdomųjų institucijų pastabos ir išsamūs statistiniai duomenys.

Ataskaitą sudaro keturi skirsniai, kuriuose aptariami įvairūs socialinių teisės aktų įgyvendinimo aspektai. I skirsnyje apibendrinama pateiktų nacionalinių duomenų kokybė ir pateikimo terminų laikymasis. II skirsnyje pateikiama išsami nacionalinių kiekybinių duomenų, susijusių su atliktais patikrinimais ir nustatytais pažeidimais, analizė, o III skirsnyje bendrais bruožais apibūdinama, kaip valstybės narės įgyvendino Direktyvą 2002/15/EB. IV skirsnyje pateikiamos pagrindinės išvados.

Kelių transporto sektoriaus socialinės teisės aktų tikslai ir pagrindinės nuostatos, taip pat kiti aspektai ir išsamūs statistiniai duomenys, susiję su atliktų patikrinimų rezultatais, aprašyti Komisijos tarnybų darbiniame dokumente; tas dokumentas pridedamas prie šios ataskaitos.

Duomenų pateikimas

Nacionalinės Direktyvos 2002/15/EB ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatų įgyvendinimo ataskaitos turėtų būti teikiamos naudojant Komisijos sprendime 2009/810/EB[5]nustatytą standartinę formą. Ši standartinė forma atitinka abiejų minėtų teisės aktų reikalavimus, kuriais remiantis teikiamos ataskaitos, o interaktyvi ataskaitų teikimo forma padeda surinkti kiekybinius ir kokybinius duomenis, kurie yra būtini šiai ataskaitai parengti.

Komisija pažymi, kad valstybių narių pateiktos nacionalinės ataskaitos, palyginti su ankstesniais metais, vertinant bendrai buvo šiek tiek geresnės kokybės ir šiek tiek daugiau jų buvo pateikta laiku. Visų pirma tai pasakytina apie duomenis, susijusius su Reglamento (EB) Nr. 561/2005 įgyvendinimu. Vis dėlto raginama toliau tobulinti nacionalinių duomenų rinkimo procesą. Išsamesnis duomenų teikimo aprašas įtrauktas į Komisijos tarnybų darbinį dokumentą, pridedamą prie šios ataskaitos (toliau – pridedamas dokumentas).

Be to, valstybės narės informavo Komisiją apie nuostatų dėl vairavimo trukmių, pertraukų ir poilsio laiko taikymo išimtis pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnį. Atnaujintas išimčių sąrašas įtrauktas į pridedamą dokumentą ir pateiktas Komisijos svetainėje[6].

II. Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimo duomenų analizė

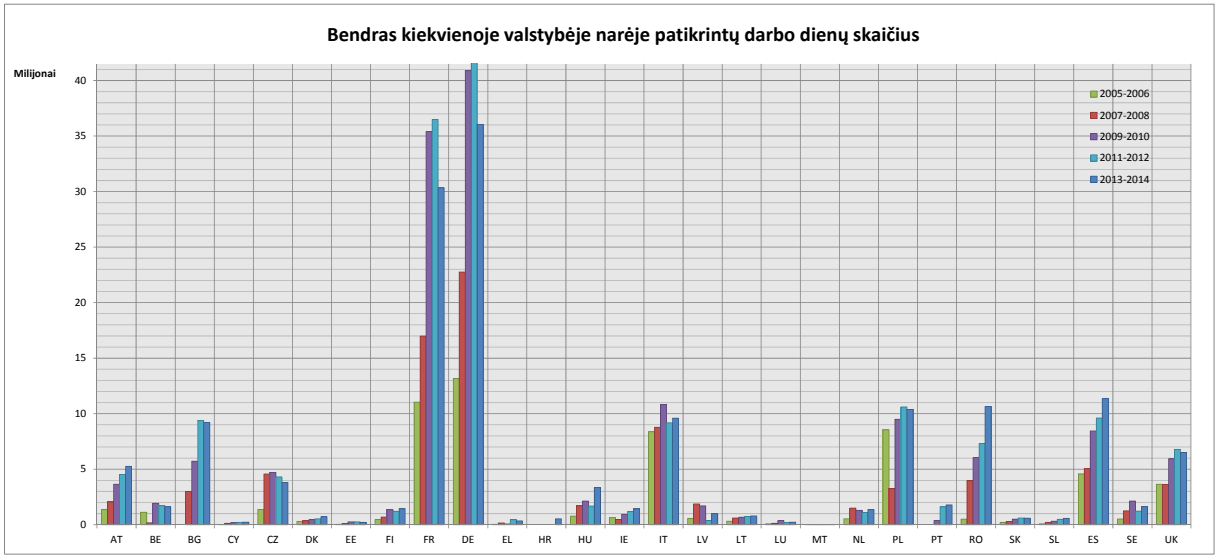
1. Patikrinimai

Pagal Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnį valstybės narės turėtų nustatyti atitinkamų reguliarių patikrinimų kelyje ir įmonėse sistemą, taikomą visų kategorijų transporto priemonėms. Šie patikrinimai kasmet turėtų apimti didelę tipinę įvairių sričių mobilių darbuotojų, vairuotojų, įmonių ir transporto priemonių grupę. Pagal 2 straipsnio 3 pastraipą minimalus patikrinimų

[5] 2008 m. rugsėjo 22 d. Komisijos sprendimas 2009/810/EB, nustatantis standartinę informacijos teikimo formą, nurodytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnyje (OL L 289, 2009 11 5, p. 9).

[6] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/driving_time/doc/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

skaičius 2013 ir 2014 m. turėtų sudaryti mažiausiai 3 proc. darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, vairuotojai[7].



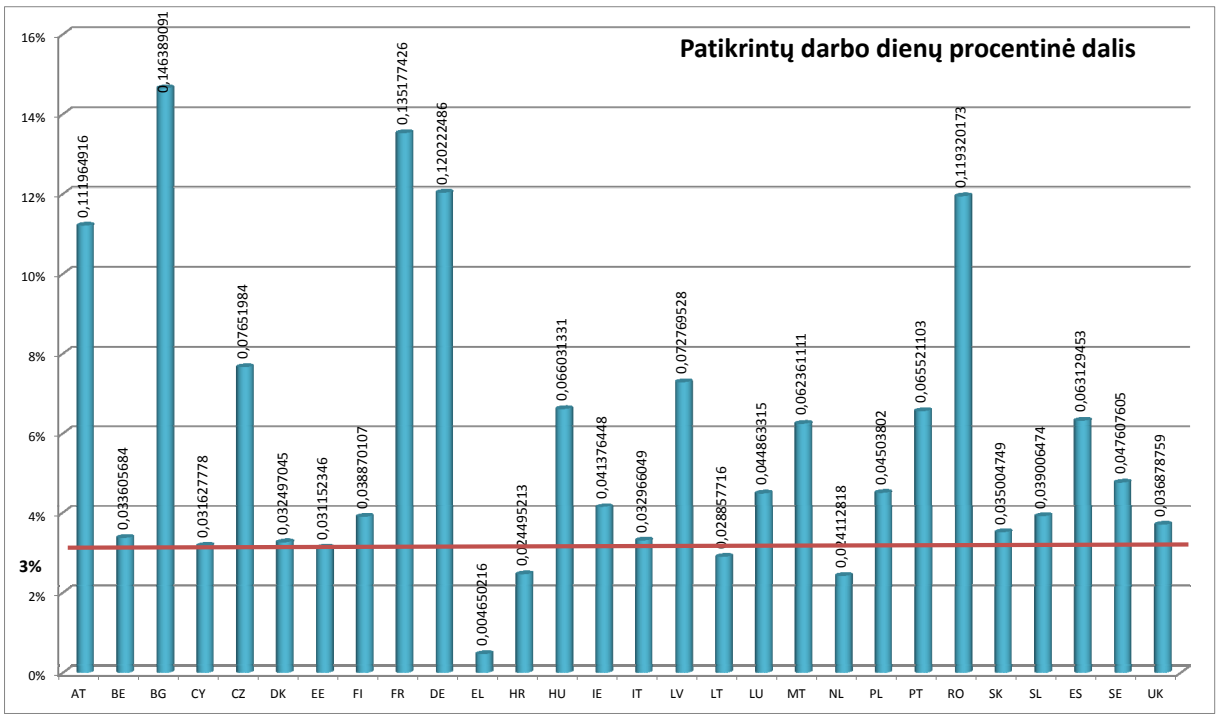
1 diagrama. Bendras kiekvienoje valstybėje narėje patikrintų darbo dienų skaičius

1 diagramoje apžvelgiamas kiekvienoje valstybėje narėje dabartiniu ir ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais patikrintų darbo dienų skaičius. **Pastebėta, kad bendras patikrintų darbo dienų skaičius ES vidutiniškai sumažėjo 4,8 proc. – nuo 158,6 mln. iki 151 mln. patikrintų darbo dienų. Taip pat reikia paminėti, kad šiuo ataskaitiniu laikotarpiu pirmą kartą įtraukti Kroatijos duomenys (papildomai – 0,5** mln. patikrintų darbo dienų).

Nors bendras patikrintų darbo dienų skaičius išlieka didelis, vertinant bendrai 2013–2014 m. laikotarpiu jis sumažėjo. Atidžiai panagrinėjus faktiškai patikrintų darbo dienų skaičių, palyginti su mažiausiu tikrintinu darbo dienų skaičiumi (2 diagrama), pastebima, kad dauguma valstybių narių atliko daugiau patikrinimų, negu reikalaujama Direktyvoje 2006/22/EB. Minimalios patikrinimų ribos nepasiekė keturios valstybės narės: Kroatija, Lietuva, Nyderlandai ir Graikija. Pirmos trys valstybės narės atsiliko nežymiai, o Graikijos atveju minimalaus patikrinimų skaičiaus ir patikrinimų, apie kuriuos pranešta, skaičiaus skirtumas tebėra didelis. Todėl Komisija ir toliau stebės pažangą šiose valstybėse narėse, ir, pradėdama nuo sudėtingiausių atvejų, imsis veiksmų tinkamam Direktyvos 2006/22/EB taikymui užtikrinti.

Išsamus atitikties nustatytai ribai aprašas pateiktas pridedamame dokumente.

[7] Minimalus skaičius apskaičiuojamas atskirai kiekvienai valstybei narei, remiantis bendru vieno vairuotojo per dvejų metų laikotarpį dirbtų dienų skaičiumi ir bendru transporto priemonių, kurioms taikomas reglamentas, skaičiumi. Sudauginus šiuos du dydžius gaunamas bendras dienų, kurias dirbo į šių reglamentų taikymo sritį patenkančių transporto priemonių vairuotojai, skaičius ir nuo šios sumos apskaičiuojami 3 proc. – minimalus patikrinimų, kuriuos reikėtų atlikti kiekvienoje valstybėje narėje, skaičius.



2 diagrama. Procentinė kiekvienoje valstybėje narėje patikrintų darbo dienų dalis

Dėl patikrinimų rūšies Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnyje yra nustatytas patikrinimų kelyje skaičiaus (pagal tikrintinas darbo dienas) ir patikrinimų įmonėse skaičiaus santykis: jis turėtų sudaryti atitinkamai ne mažiau kaip 30 proc. ir 50 proc. Reikėtų pabrėžti, kad pagal Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnį šis santykis apskaičiuojamas remiantis kiekvienos valstybės narės faktiškai atliktų patikrinimų skaičiumi, o ne mažiausiu tikrintinų darbo dienų skaičiumi. Vis dėlto dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu didžioji dalis patikrinimų yra atlikti kelyje. **Vidutiniškai 77 proc. visų patikrinimų buvo atlikti kelyje, ir tai rodo nežymų pagerėjimą, palyginti su 80 proc. dydžiu ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu.** Nustatytos patikrinimų kelyje ribos (30 proc.) nepasiekė tik Airija.

1.1 Patikrinimai kelyje

2013-2014 m. laikotarpiu per patikrinimus kelyje iš viso patikrinta daugiau kaip 6,6 mln.[8] transporto priemonių ir maždaug 7,4 mln. vairuotojų. Šios vertės sumažėjo atitinkamai 23,9 proc. ir 15 proc., palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu. Tai rodo, kad ankstesnėse ataskaitose pastebėta mažėjimo tendencija išlieka. Patikrintų vairuotojų skaičius didesnis už transporto priemonių skaičių dėl dviejų priežasčių: transporto priemonėje dirbama su porininku, be to, nėra Danijos duomenų apie kelyje patikrintas transporto priemones.

Absoliutus kelyje patikrintų vairuotojų skaičius sumažėjo 15 proc., tačiau įmonėse patikrintų vairuotojų skaičius atitinkamai nepadidėjo. Todėl bendras kelyje ir įmonėse patikrintų vairuotojų skaičius sumažėjo 13 proc.

Valstybės narės daugiausia tikrino nacionalines transporto priemones ir vairuotojus – atitinkamai 65 proc. ir 64 proc. visų kelyje patikrintų transporto priemonių ir vairuotojų.

[8] Danija kelyje patikrintų transporto priemonių skaičiaus nepateikė.

Šešiose valstybėse narėse, t. y. Austrijoje, Belgijoje, Prancūzijoje, Liuksemburge, Maltoje ir Slovėnijoje, patikrinimai pasiskirstę atvirkščiai – daugiau patikrinta kitų šalių transporto priemonių. Kai kuriais atvejais tai galima paaiškinti tų valstybių narių dydžiu ar geografine padėtimi. Išsamūs rodikliai įtraukti į pridedamą dokumentą. Kadangi nediskriminavimas yra vienas iš pagrindinių ES sutarčių principų ir patikrinimų kelyje reikalavimų[9], Komisija gali nuspręsti imtis tinkamų priemonių siekdama užtikrinti vienodas sąlygas vairuotojams ir vežėjams valstybėse narėse, kuriose dažniau tikrinami jose nuolat negyvenantys vairuotojai ir vežėjai.

1.2. Patikrinimai įmonėse

Valstybėse narėse patikrintų įmonių skaičius išliko panašus. Palyginti su 2011-2012 m. ataskaitiniu laikotarpiu, jis išaugo maždaug 1 proc. Tačiau reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad į ataskaitą pirmą kartą įtraukti Kroatijos ir Suomijos duomenys. Dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu patikrintos 147 606 įmonės. Patikrinimų įmonėse metu visoje ES iš viso patikrinta beveik 756 000 vairuotojų. Įmonėse patikrinta daugiau kaip 34,4 mln. darbo dienų – tai rodo, kad tikrinimų skaičius padidėjo mažiau: lyginant 2009-2010 m. ir 2011-2012 m. laikotarpius padidėjimas siekė 17 proc., o dabartinį ir pastarąjį laikotarpius – 11 proc. Palyginami patikrintų įmonių duomenys rodo, kad buvo patikrinta daugiau darbo dienų, o kiti veiksniai išliko nepakitę, todėl galima daryti prielaidą, kad įmonėse atliktų patikrinimų efektyvumas gerokai padidėjo.

2. Pažeidimai

Visos valstybės narės pateikė duomenų apie aptiktus pažeidimus, tačiau duomenų išsamumas skiriasi. **Ankstesniu 2011-2012 m. laikotarpiu nustatyta pažeidimų skaičiaus mažėjimo tendencija išliko – dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu, palyginti su ankstesniuoju, nustatyta 15 proc. mažiau pažeidimų. Realios vertės rodo, kad pažeidimų sumažėjo nuo** 2011-2012 m. laikotarpiu nurodyto 3,9 mln. skaičiaus iki dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu nurodyto maždaug 3,3 mln. skaičiaus. Tai lėmė daug (25 proc.) mažesnis įmonėse nustatytų pažeidimų skaičius ir 7,7 proc. mažesnis kelyje nustatytų pažeidimų skaičius.

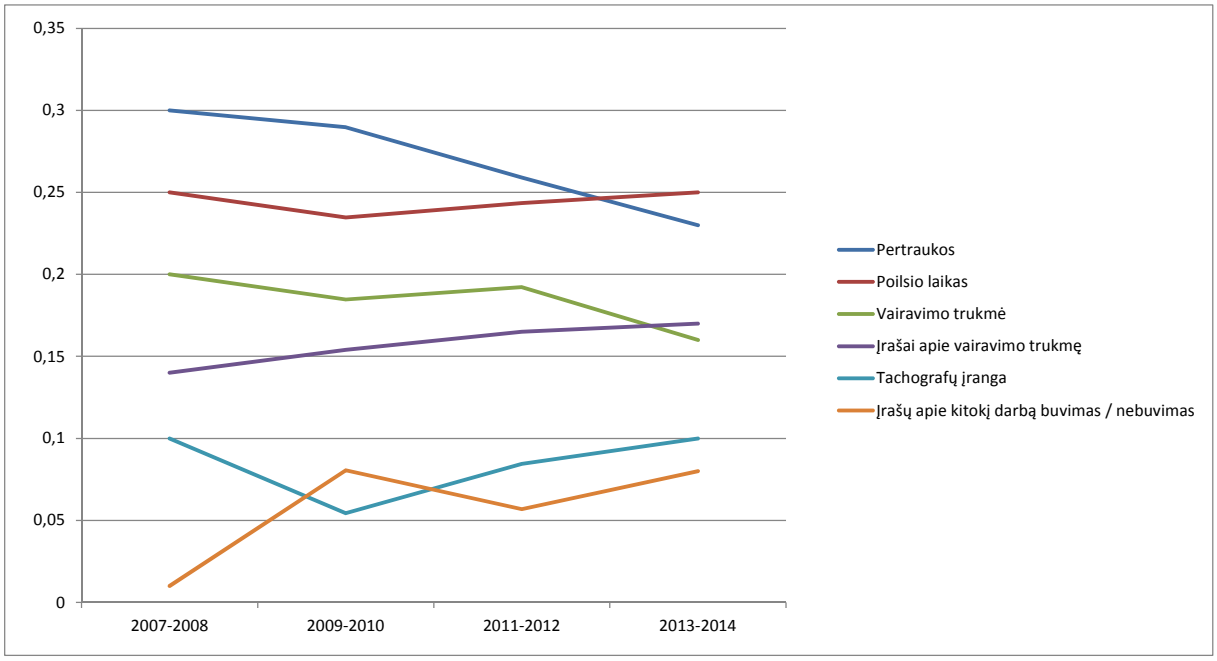
Remiantis šiuo pokyčiu galima manyti, kad socialinės teisės aktų nuostatų laikomasi geriau, kadangi nusistovėjo vykdymo užtikrinimo praktika, o vairuotojai yra labiau informuoti apie socialines taisykles. Vis dėlto teigiamas poveikis gali būti mažesnis dėl sumažėjusio (4,8 proc.) patikrintų darbo dienų skaičiaus ir kitų veiksnių, pvz., tachografų duomenų klastojimo, o tai iškreipia patikrinimo rezultatus.

Kaip matyti iš toliau pateiktos lentelės, pažeidimų kategorijų santykis išlieka panašus, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais. Šiek tiek sumažėjusį pertraukų ir vairavimo trukmės pažeidimų skaičių atsveria išaugę poilsio laiko pažeidimai, įrašų apie kitokį darbą nebuvimas ir su tachografais susiję pažeidimai.

[9] Direktyvos 2006/22/EB 4 straipsnio 4 dalis.

Laikotarpis	Pertraukos	Poilsio laikas	Vairavimo trukmė	Įrašai apie vairavimo trukmę	Tachografai	Įrašų apie kitokį darbą buvimas / nebuvimas
2013–2014 m.	23 %	25 %	16 %	17 %	10 %	8 %
2011–2012 m.	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009–2010 m.	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007–2008 m.	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

1 lentelė. Kelyje ir įmonėse aptiktų pažeidimų kategorijos



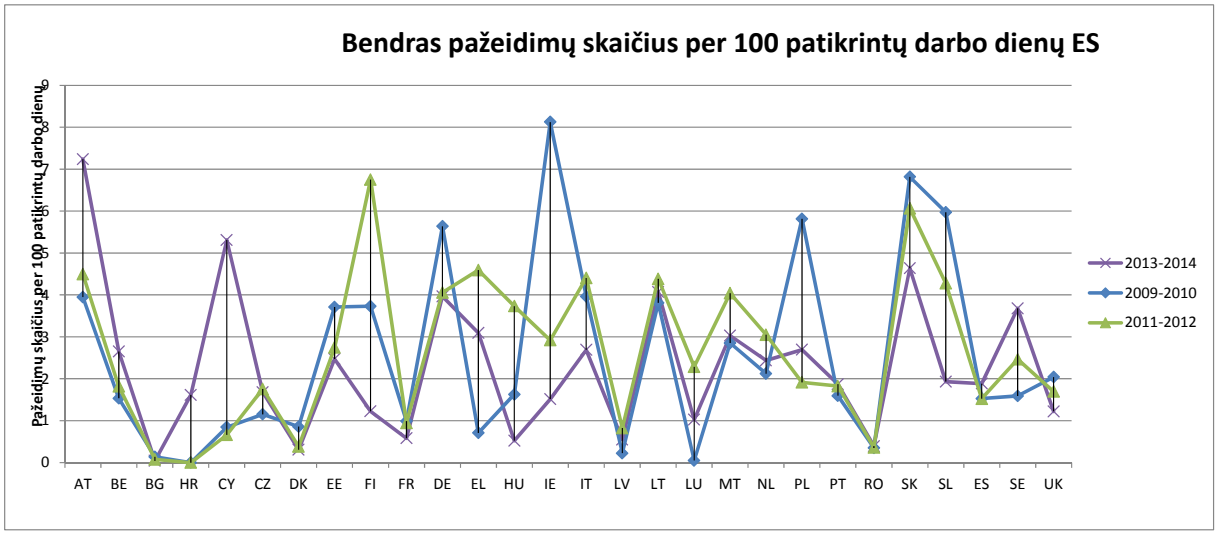
3 diagrama. Kelyje ir įmonėse aptiktų pažeidimų kategorijos

Kelyje ir įmonėse aptiktų pažeidimų kategorijos atskirai apibūdintos pridedamame dokumente.

Palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, 2013–2014 m. vidutinis aptiktų pažeidimų rodiklis sumažėjo 11 proc. ir buvo lygus 2,17 pažeidimo per 100 patikrintų darbo dienų. Atrodo, kad patikrinimai įmonėse vis dar veiksmingesni nei *ad hoc* patikrinimai kelyje, kadangi įmonėse aptiktų pažeidimų, palyginti su aptiktais pažeidimais kelyje, rodiklis 2 kartus didesnis. Vis dėlto reikia pažymėti, kad ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu įmonėse aptiktų pažeidimų, palyginti su aptiktais pažeidimais kelyje, rodiklis buvo 3 kartus, o 2009–2010 m.

laikotarpiu – 5 kartus didesnis. Šį pokytį iš esmės nulėmė labai sumažėję įmonėse aptiktų pažeidimų rodikliai – nuo 5,29 pažeidimo 2011–2012 m. iki 3,54 šiuo ataskaitiniu laikotarpiu. Įvairiose valstybėse narėse per 100 patikrintų dienų įmonėse aptiktų pažeidimų rodikliai labai skirtingi ir svyruoja nuo 0,02 Bulgarijoje, 0,03 Latvijoje ir Portugalijoje iki 14,01 Vokietijoje ir 7,65 Nyderlanduose.

Atrodo, kad ES vidutinis įmonėse aptiktų pažeidimų rodiklis pasikeitė dėl to, kad jį antrą kartą iš eilės paveikė smarkiai sumažėjęs (29 proc., lyginant ankstesnį ir dabartinį laikotarpius) pažeidimų įmonėse, apie kuriuos pranešta, skaičius Vokietijoje; jai šiuo ataskaitiniu laikotarpiu vis dar tenka didžiausia Europoje visų įmonėse aptiktų pažeidimų dalis (51 proc.).



4 diagrama. Pažeidimų, aptiktų per 100 darbo dienų, patikrintų 2009–2010 m., 2011–2012 m. ir 2013–2014 m., skaičius

Nepaisant to, kad ataskaitiniu laikotarpiu nustatytų pažeidimų skaičius skirtingose valstybėse narėse įvairuoja[10], ataskaitose nurodytų pažeidimų skaičiaus vidurkis labai sumažėjo. Išsamus aptiktų pažeidimų rodiklių valstybėse narėse aprašas įtrauktas į pridedamą dokumentą. Šie **aptiktų pažeidimų rodiklių skirtumai rodo, kad Europos Sąjungoje anaiptol nėra sukurta suderinta vykdymo užtikrinimo erdvė, nes skiriasi vykdymo užtikrinimo ištekliai, tikrinimo, kaip laikomasi kelių transporto srities teisės aktų, praktika ir sankcijų sistemos.**

2.1. Kelyje aptikti pažeidimai

2013–2014 m. laikotarpiu Europos lygmeniu aptikta 2,05 mln. pažeidimų kelyje; jie sudarė 63 proc. visų ir kelyje, ir įmonėse aptiktų pažeidimų. Tai rodo, kad jų kiekybiškai sumažėjo beveik 172 tūkst. – tai yra 7,7 proc., palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu. Per kiekvieną 100 patikrintų darbo dienų buvo nustatyta 1,77 pažeidimo, palyginti su 1,74 rodikliu ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu.

[10] Išsami informacija apie pokyčius konkrečiose valstybėse narėse įtraukta į pridedamą dokumentą.

Vidutiniškai 66 proc. pažeidimų padarė tikrinančios šalies pilietybę turintys vairuotojai[11], o tai atitinka 66 proc. Europoje patikrintų tikrinančios šalies pilietybę turinčių vairuotojų. Vis dėlto kai kuriose valstybėse narėse aptiktų pažeidimų kuriuos padarė kitų šalių piliečiai, skaičius yra didesnis: Liuksemburge (78 proc.), Švedijoje (67 proc.), Lietuvoje (65 proc.), Belgijoje (64 proc.), Bulgarijoje (59 proc.), Slovėnijoje (58 proc.), Austrijoje (58 proc.) ir Prancūzijoje (54 proc.).

Šią tendenciją galima paaiškinti tuo, kad minėtose valstybėse narėse, išskyrus Bulgariją, Lietuvą ir Švediją, kitų šalių pilietybę turinčių vairuotojų buvo patikrinta daugiau. Šių trijų valstybių narių atveju pažeidimai, susiję su šalyje nuolat negyvenančiais asmenimis, neproporcingai dažnesni. Bulgarijoje patikrintų kitos šalies pilietybę turinčių vairuotojų dalis siekė 36 proc., o jų padaryti pažeidimai sudarė 59 proc. visų pažeidimų. Švedijoje patikrintų kitos šalies pilietybę turinčių vairuotojų dalis sudarė 42 proc. ir jie padarė 67 proc. visų pažeidimų. Lietuvoje patikrintų kitos šalies pilietybę turinčių vairuotojų dalis sudarė 44 proc., o jų pažeidimai sudarė 65 proc. visų kelyje padarytų pažeidimų. Šalyje nuolat negyvenančių asmenų pažeidimų skaičiaus augimas kelia nerimą Švedijoje: 2009-2010 m. jis siekė 31 proc., 2011–2012 m. – 57 proc., o dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu išaugo iki 67 proc.

2.2. Įmonėse aptikti pažeidimai

Dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu valstybės narės iš viso pranešė apie daugiau kaip 1,2 mln. įmonių patalpose aptiktų pažeidimų ir jie sudaro 37 proc. bendro pažeidimų skaičiaus. Palyginti su praėjusiu dvejų metų laikotarpiu, jų sumažėjo 25 proc. Šie duomenys turėtų būti vertinami atsižvelgiant į pastovų patikrintų įmonių skaičių – jis padidėjo 1 proc.[12] Atsižvelgiant į šiuos du aspektus, galima pastebėti, kad socialinių taisyklių laikomasi vis geriau.

Kalbant apie pažeidimų per 100 patikrintų darbo dienų, apie kuriuos pranešta, dažnumą, Europos vidurkiui būdinga teigiama tendencija – jis sumažėjo nuo 8,65 (2009–2010 m.) iki 5,29 (2011–2012 m.) ir 3,54 (dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu). Sumažėjęs nustatytų pažeidimų dažnumas gali rodyti, kad visa veikla, kuria siekiama užtikrinti geresnę atitiktį kelių transporto sektoriaus socialinės teisės aktams, pradeda duoti rezultatų.

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

1. Įvadas

Šiame skirsnyje nagrinėjama, kaip valstybės narės 2013–2014 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 ataskaitą apie jos įgyvendinimą ir joje pateikti nacionalinio lygmens darbdavių ir darbuotojų nuomonę.

[11] Su kitų šalių piliečiais susijusių nustatytų pažeidimų skaičius Danijoje siekė 90 proc. Tačiau šis rezultatas nėra reprezentatyvus, nes trūko didelės dalies duomenų, kuriais buvo grindžiamas šis skaičiavimas. Todėl skaičius nebuvo įtrauktas į Europos vidurkį.

[12] Gali būti, kad šį padidėjimą lėmė tai, kad į rezultatus pirmą kartą buvo įtraukti Kroatijos ir Suomijos duomenys.

Aprašomosios dalys, kuriose aptariamas šios direktyvos perkėlimas į valstybių narių nacionalinę teisę, suinteresuotųjų šalių nuomonė apie jos įgyvendinimą ir stebėseną, taip pat kontrolės priemonės valstybėse narėse ir vykdymo užtikrinimo klausimai, įtrauktos į pridedamą dokumentą.

2. Direktyvos 2002/15/EB taikymo sritis

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

Kadangi šioje direktyvoje nustatomos tam tikros būtent kelių transporto sektoriui taikytinos nuostatos dėl darbo valandų, ji laikoma bendrosios Darbo laiko direktyvos 2003/88/EB[13], kuria nustatomi pagrindiniai visų darbuotojų darbo laiko organizavimo reikalavimai, *lex specialis*. Tačiau Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 31 straipsnyje yra numatytos 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

Komisija nustatė bendrą ataskaitų teikimo formą, kad valstybėms narėms būtų lengviau rengti ataskaitas, būtų sumažinta administracinė našta ir išvengta pernelyg didelio vėlavimo valstybėms narėms teikiant ataskaitas. Vis dėlto pateiktų ataskaitų kokybė labai skiriasi. Kelios valstybės narės[14] pateikė labai ribotą ir neišsamią informaciją arba nurodė, kad, palyginti su ankstesniu laikotarpiu, pokyčių nebuvo. Likusių dvidešimties valstybių narių nacionalinėse ataskaitose buvo pateikta informacijos apie institucinę struktūrą bei stebėsenos problemas, susijusias su Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimu. Tai pat buvo pateikta statistinių duomenų apie atliktus patikrinimus ir nustatytus pažeidimus ir bendros informacijos apie sankcijų taikymo procedūras. Vis dėlto dėl pateiktų neišsamių ataskaitų negalima laikyti, kad šios analizės rezultatai reprezentuoja visą Europos Sąjungą.

4. Įgyvendinimo aspektai valstybėse narėse

Ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu daug valstybių narių pateikė informacijos apie savo teisės aktų sistemos pakeitimus, kuriais buvo siekiama į jos taikymo sritį įtraukti savarankiškai dirbančius vairuotojus[15]. Šiuo ataskaitiniu laikotarpiu pranešimus pateikė Malta ir Lenkija. Siekdama į nacionalinės teisės aktus perkelti visus direktyvos reikalavimus ir įtraukti savarankiškai dirbančius vairuotojus, Malta parengė motorinių transporto priemonių taisyklių ir keleivių vežimo paslaugų taisyklių pakeitimų projektus. Pakeitimai bus paskelbti netrukus.

[13] 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).

[14] Belgija, Danija, Kroatija, Latvija, Nyderlandai, Portugalija, Rumunija, Vengrija.

[15] Airija, Bulgarija, Danija, Jungtinė Karalystė, Lenkija, Liuksemburgas, Malta (vykdoma), Portugalija, Švedija, Vokietija.

Lenkijoje 2013 m. liepos 16 d. įsigaliojo įstatymas, kuriame nustatytos darbo laiko taisyklės taikomos savarankiškai dirbantiems vairuotojams.

Direktyva 2002/15/EB vertinta kaip geras priemonių rinkinys, padėjęs apibrėžti darbo laiką ir jo ribas. Vokietija pažymėjo, kad direktyva (kartu su Reglamentu (EB) Nr. 561/2006, nustatančiu vairavimo trukmę ir poilsio laikotarpius) užtikrinamos minimalios kelių transporto sektoriaus darbo laiko organizavimo sąlygos, todėl ji prisideda prie darbuotojų saugos ir sveikatos apsaugos bei bendro ES kelių eismo saugumo. Be to, šios taisyklės užkerta kelią konkurencijos iškraipymui dėl darbuotojų išnaudojimo. Todėl, Vokietijos manymu, poreikio skubiai keisti direktyvą nėra. JK sudaryta suinteresuotųjų šalių darbo grupė taip pat padarė išvadą, kad būtų nepatartina atnaujinti derybų dėl vairuotojų darbo laiką reglamentuojančių teisės aktų, kadangi kiltų rizika komplikuoti ir apsunkinti tvarką.

Vis dėlto kelios valstybės narės išreiškė nerimą dėl savarankiškai dirbančių vairuotojų įtraukimo į taisyklių taikymo sritį. Suomijos nuomone, direktyvoje numatytus įpareigojimus dėl savarankiškai dirbančių vairuotojų reikia panaikinti, nes jie sudaro papildomą administracinę naštą, o Reglamente (EB) Nr. 561/2006 pateikiamos tinkamos savarankiškai dirbantiems vairuotojams taikomos taisyklės. Belgija išreiškė nuomonę, kad praktiškai yra beveik neįmanoma kontroliuoti, kaip laikomasi taisyklių, kadangi nepageidautina savarankiškai dirbančių vairuotojų poilsio metu trukdyti patikrinimais. Bulgarija informavo apie tikrinant savarankiškai dirbančius vairuotojus kylančius papildomus sunkumus: jų kyla siekiant atrinkti tikrintinus vairuotojus, kadangi nėra oficialaus sąrašo, kuriame būtų nurodytas savarankiškai dirbančių vairuotojų skaičius arba darbo vieta. Pagal Bulgarijos teisę savarankiškai dirbantiems vairuotojams netaikomas įpareigojimas įmonių patalpose laikyti darbo laiko ir darbo tvarkos registrų, kuriuos būtų galima patikrinti. Jie taip pat neprivalo paskirti asmens, kuris pagal pareikalavimą pateiktų šiuos įrašus darbo inspekcijai. Be to, Bulgarijos darbo inspekcija savarankiškai dirbantiems vairuotojams negali taikyti privalomų nurodymų.

Nepaisant kitų paminėtų problemų, susijusių su atitikties taisyklėms stebėsena (jos aprašytos prie šios ataskaitos pridedamame Komisijos tarnybų darbiniame dokumente), reikia pažymėti, kad valstybės narės daug dėmesio skiria gairių, kuriose būtų išdėstyti atitikties direktyvos nuostatoms užtikrinimo būdai, parengimui ir informuotumo apie galiojančias taisykles didinimui.

4.1 Darbo laiko taisyklių pažeidimai

Septynios valstybės narės (Airija, Austrija, Estija, Suomija, Švedija, Vengrija ir Vokietijai) informavo apie galimybę nustačius trūkumą pirmiausia pareikalauti per tam tikrą laikotarpį jį ištaisyti. Neatlikus taisomųjų veiksmų, pažeidimą pagal nacionalinę tvarką nagrinėja vykdomosios institucijos; pvz., jos skiria nuobaudą, pareiškia kaltinimus atitinkamoje institucijoje arba iškelia baudžiamąją bylą. Ši sistema laikoma palankia, nes suteikia pažeidėjams galimybę pakeisti savo elgesį, pradėti taikyti naujas procedūras, naudoti naujas technologijas arba pakoreguoti savo darbo praktiką siekiant geresnės atitikties galiojančioms taisyklėms.

Dešimt valstybių narių[16] pateikė statistinius duomenis apie aptiktus pažeidimus. To nepakanka apibendrintoms išvadoms padaryti. Palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu,

[16] Airija, Austrija, Bulgarija, Čekija, Graikija, Ispanija, Kipras, Liuksemburgas, Lenkija ir Prancūzija.

duomenis apie pažeidimus pateikė keturiomis valstybėmis narėmis daugiau. Visos valstybės narės raginamos įtraukti šią informaciją į kitas ataskaitas.

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

Tik dešimt valstybių narių[17] patvirtino, kad buvo konsultuotasi su suinteresuotosiomis šalimis, kaip reikalaujama Direktyvoje 2002/15/EB, taigi padėtis gerokai suprastėjo, palyginti su 2011–2012 m. ataskaitiniu laikotarpiu, kai šią prievolę nurodė įvykdžiusios šešiolika valstybių narių.

Apskritai visi darbdaviai ir darbuotojai sutarė, kad Direktyva 2002/15/EB prisidėjo prie vairuotojų sveikatos ir saugos užtikrinimo. Airijoje darbdaviai išreiškė nuomonę, kad darbo laiko apribojimai prisidėjo ir prie vienodų veiklos sąlygų vežėjams užtikrinimo. Šalių, su kuriomis konsultuotasi, išsamesnės nuomonės įtrauktos į pridedamą dokumentą.

IV. Išvados

Šioje ataskaitoje analizuojama visų valstybių narių 2013–2014 m. laikotarpiu padaryta ES socialinių taisyklių, taikomų kelių transporto sektoriuje, įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo pažanga.

Šio dokumento taikymo sritis nurodyta Direktyvoje 2006/22/EB ir Komisijos sprendime 2009/810/EB, kuriais nustatomi pateiktini su Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 ir Direktyva 2002/15/EB susiję standartiniai duomenys: iš esmės tai yra atliktų patikrinimų skaičius bei rūšis ir aptiktų pažeidimų skaičius bei rūšis. Šiuo ataskaitiniu laikotarpiu pateiktų ataskaitų kokybė ir pateikimo laikas išliko panašus kaip ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, taigi Komisija galėjo padaryti išvadas apie kelių transporto socialinių taisyklių taikymą Europos lygmeniu.

Dauguma valstybių narių pasiekė Direktyvoje 2006/22/EB reikalaujamą minimalią patikrintų darbo dienų skaičiaus ribą ir dažnai ją gerokai viršijo. Vis dėlto kelios valstybės narės šios ribos nepasiekė. Be to, tik pusė valstybių narių pasiekė minimalaus suderintų patikrinimų skaičiaus ribą. Tai rodo, kad tarptautinio lygmens iniciatyvų skaičius, palyginti su ankstesniu laikotarpiu, sumažėjo. Bendradarbiavimas daugiausia vyksta tarp kaimyninių valstybių narių, o jį papildo organizacijos *Euro Contrôle Route* (ECR) inicijuojama veikla, kuria sudaromos sąlygos bendradarbiauti platesniu mastu.

Siekiant transporto sektoriuje užtikrinti vienodas veiklos sąlygas, reikia visoje ES pagerinti ir suderinti su transportu susijusių socialinės teisės aktų vykdymo užtikrinimą. Todėl Komisija ne tik atidžiai stebės ir tirs tokius atvejus siekdama užtikrinti, kad valstybės narės laikytųsi socialinės teisės aktų minimalių reikalavimų, bet ir numato imtis priemonių, skirtų kelių transporto socialinių taisyklių vykdymo užtikrinimui stiprinti.

Be to, nepaisant nedidelio situacijos pagerėjimo, valstybėms narėms nepavyko pasiekti nustatytos ribos – ne mažiau kaip 50 proc. visų darbo dienų patikrinti įmonėse. Didžioji dalis patikrinimų buvo atlikti kelyje. Komisija stebės pokyčius šioje srityje. Jei per ateinantį ataskaitinį laikotarpį atitinkamose valstybėse narėse nebus pastebėta pažangos, Komisija

[17] Airija, Estija, Graikija, Kipras, Lenkija, Malta, Slovakija, Slovėnija, Suomija ir Prancūzija.

pradės oficialias apklausas tų valstybių narių, kurios nesilaiko patikrinimų įmonėse reikalavimo.

Pagal Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnio 3 pastraipą minimali patikrinimų riba turėtų būti padidinta iki 4 proc. darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių vairuotojai, kai 90 proc. visų patikrintų transporto priemonių yra sumontuoti skaitmeniniai tachografai. Šiuo ataskaitiniu laikotarpiu skaitmeniniai tachografai buvo sumontuoti 64 proc. kelyje patikrintų transporto priemonių. Taigi minimalią patikrinimų ribą didinti iki 4 proc. vairuotojų dirbtų dienų nėra pagrindo.

Svarbu, kad nacionalinės valdžios institucijos užtikrintų, jog patikrinimai būtų atliekami nediskriminuojant dėl vairuotojų pilietybės ir (arba) valstybės narės, kurioje registruotos transporto priemonės. Valstybės narės turėtų kruopščiai išnagrinėti savo duomenis ir kontrolės institucijoms duoti atitinkamus nurodymus, kad kitų šalių piliečiams būtų užtikrintos vienodos sąlygos.

Iš ataskaitos matyti, kad užtikrinant teisės aktų, kuriais nustatomos socialinės taisyklės, vykdymą ir įgyvendinimą įvyko tam tikrų teigiamų pokyčių. Toliau stebima ankstesniu 2011-2012 m. laikotarpiu prasidėjusi pažeidimų skaičiaus mažėjimo tendencija. Atsižvelgiant į bendrą pažeidimų skaičiaus sumažėjimą, galima spręsti, kad socialinės teisės aktų nuostatų laikomasi geriau, kadangi nusistovėjo vykdymo užtikrinimo praktika, o vairuotojai yra geriau informuoti apie socialines taisykles.

Analizuojant kelyje ir įmonėse aptiktų pažeidimų rodiklius matyti, kad patikrinimai įmonėse išlieka veiksmingesni negu *ad hoc* patikrinimai kelyje. Aptiktų pažeidimų rodiklių skirtumai valstybėse narėse rodo, kad Europos Sąjungoje anaiptol nėra sukurta suderinta vykdymo užtikrinimo erdvė, nes skiriasi vykdymo užtikrinimo ištekliai ir tikrinimo, kaip laikomasi kelių transporto srities teisės aktų, praktika.

Šiuo ataskaitiniu laikotarpiu gerokai išaugo pažeidimų, susijusių su tachografų duomenų klastojimu, skaičius. Todėl dabar kaip niekada svarbu pasirūpinti tinkamais vykdymo užtikrinimo metodais, įranga, patikrinimus atliekančių pareigūnų mokymu ir pan., nes taip būtų sudarytos sąlygos vykdyti tikslinius patikrinimus, aptikti klastojimo įtaisus ir nustatyti sukčiavimo atvejus.

Siekdama spręsti šią problemą ir vadovaudamasi Reglamento (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų 39 straipsniu, Komisija rengia įgyvendinimo aktą, kuriame išdėstomas patikrinimus atliekančių pareigūnų pirminio ir tęstinio mokymo (įskaitant mokymą apie tikslinių patikrinimų ir klastojimo įtaisų aptikimo bei sukčiavimo atvejų nustatymo metodus) turinys. Į šias priemones taip pat bus įtrauktos gairės, palengvinsiančios nuostatų dėl vairavimo trukmių, pertraukų ir poilsio laikotarpių, taip pat nuostatų dėl tachografų įgyvendinimą.

Kadangi nacionalinės Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo ataskaitos neišsamios, neįmanoma atlikti išsamios šio teisės akto poveikio vairuotojų saugai ir sveikatai arba kelių eismo saugumui analizės. Kartais manoma, kad savarankiškai dirbančių vairuotojų įtraukimas į darbo laiko taisyklių taikymo sritį kelia vykdymo užtikrinimo problemų. Tik dešimt valstybių narių patvirtino, kad buvo konsultuotasi su suinteresuotosiomis šalimis. Apskritai socialiniai partneriai pripažino, kad tinkamas Direktyvos 2002/15/EB vykdymo užtikrinimas yra būtina sąlyga siekiant užtikrinti tinkamas darbo sąlygas ir neiškreiptą konkurenciją.

Ši ataskaita skelbiama tuo pačiu metu, kaip ir ataskaita, nurodyta 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinančio Tarybos direktyvą 96/26/EB[18], 26 straipsnyje, kaip reikalaujama minėto straipsnio 2 dalyje.

[18] OL L 300, 2009 11 14, p. 51.