



Briuselis, 2014 11 21
COM(2014) 709 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

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 įgyvendinimas 2011–2012 m.

(27-oji Komisijos ataskaita dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo)
{SWD(2014) 342 final}

I. Ivadas

Šioje ataskaitoje apžvelgiama, kaip valstybės narės įgyvendina keturis tarpusavyje susijusius teisės aktus, kuriais nustatytos kelių transporto sektoriaus socialinės taisyklės ir jų vykdymo tvarka. Šie teisės aktai yra: Reglamentas (EB) Nr. 561/2006¹, kuriuo nustatoma vairavimo trukmė, pertraukos ir poilsio laikotarpiai profesionaliems vairuotojams; Direktyva 2006/22/EB², kuria nustatomi būtiniausi reikalavimai dėl minėtų taisyklių vykdymo užtikrinimo; Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85³ dėl tachografų, t. y. pagrindinės priemonės, skirtos kontroliuoti, kaip vairuotojai laikosi socialinių taisyklių, ir Direktyva 2002/15/EB⁴, kuria nustatomos papildomos nuostatos dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo (toliau – Direktyva dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje).

Reglamento (EB) Nr. 561/2006 17 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės kas dveji metai Komisijai pateiktų būtiną informaciją, kad Komisija 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.

Šioje ataskaitoje aptariamas 2011–2012 m. laikotarpis. Joje daugiausia remiamasi nacionalinėmis ataskaitomis, kurių pateikimo terminas baigėsi 2013 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 taikymą. Ataskaitoje pateikiami tiek kiekybiniai, tiek kokybiniai keliuose ir įmonėse atliktų patikrinimų ir aptiktų pažeidimų duomenys, taip pat informacija

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 panaikinant Tarybos 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 panaikinti 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.)

apie Direktyvos dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje įgyvendinimą. Prie Komisijos ataskaitos pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame pateikiama papildomos informacijos apie sankcijas ir valstybių narių bendradarbiavimą, taip pat vykdomųjų institucijų pastabos ir išsamūs statistiniai duomenys.

Ataskaitą sudaro keturios dalys, kuriose aptariami įvairūs aspektai, susiję su socialinių teisės aktų įgyvendinimu. I skirsnyje apibendrinama pateiktų nacionalinių duomenų kokybė ir pateikimo terminų laikymasis. II skirsnyje pateikiama išsamūs nacionalinių kiekybinių duomenų, susijusių su patikrinimais ir pažeidimais, analizė, o III skirsnyje bendrais bruožais apibūdinama, kaip valstybės narės įgyvendino Direktyvą 2002/15/EB. IV skirsnyje pateikiamos pagrindinės išvados.

Kelių transporto sektoriaus socialinių teisės aktų tikslai ir pagrindinės nuostatos, taip pat kiti aspektai ir išsamūs statistiniai duomenys, susiję su atliktais patikrinimais, aprašyti Komisijos tarnybų darbiname dokumente, pridedamame prie šios ataskaitos.

Duomenų pateikimas

Nacionalinės Direktyvos 2002/15/EB ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatų įgyvendinimo ataskaitos turėtų būti pateikiamos naudojant Komisijos sprendime 2009/810/EB⁵ nustatytą standartinę formą. Ši standartinė forma apima 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 apskritai valstybių narių pateiktos nacionalinės ataskaitos, palyginti su ankstesniais metais, buvo geresnės kokybės ir dažniau pateiktos laiku, taigi Komisija ragina valstybes nares ir toliau dirbti ta pačia linkme. Visų pirma tai pasakytina apie duomenis, susijusius su Reglamento (EB) Nr. 561/2005 įgyvendinimu. Išsamesnis duomenų pateikimo aprašas įtrauktas į Komisijos tarnybų darbinį dokumentą, pridedamą prie šios ataskaitos (toliau – pridedamas dokumentas).

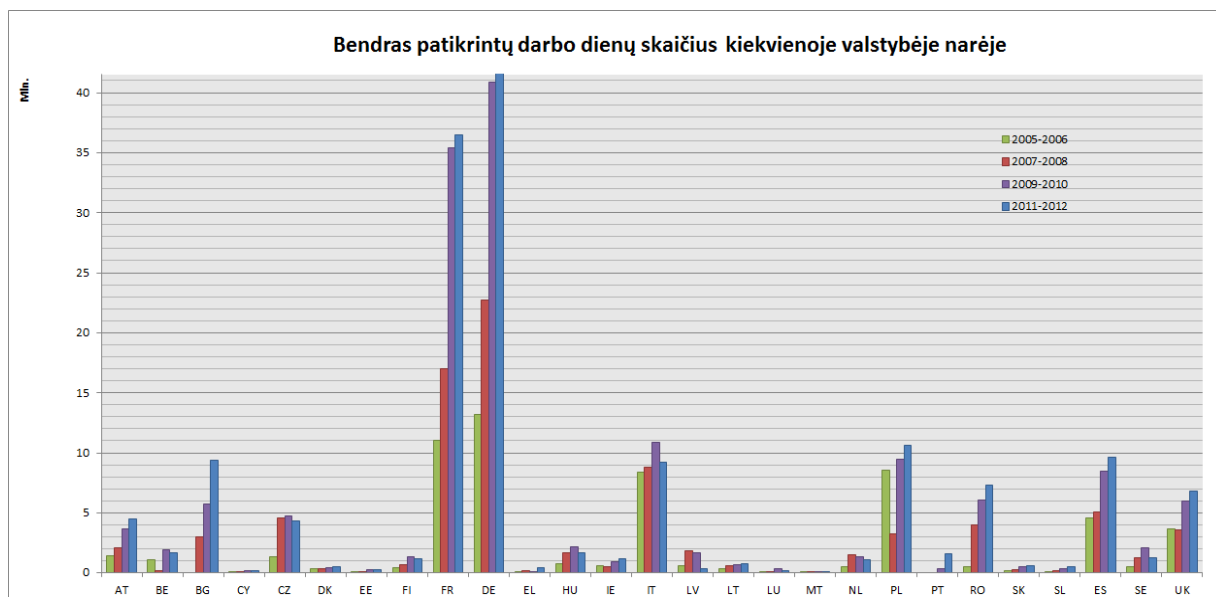
II. Reglamento (EB) Nr. 561/2006 įgyvendinimo duomenų analizė

1. Patikrinimai

Pagal Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnį, minimalus patikrinimų skaičius 2011 ir 2012 m. turėtų sudaryti mažiausiai 3 % darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių, kurioms taikomi reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (EEB) Nr. 3821/85⁶, vairuotojai.

⁵ 2008 m. rugšėjo 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 Minimalus skaičius apskaičiuojamas atskirai kiekvienai valstybei narei, remiantis bendru vieno vairuotojo dirbtų dienų skaičiumi per dvejų metų laikotarpį ir bendru transporto priemonių, kurioms taikomi šie reglamentai, skaičiumi. Sudauginus šiuos du dydžius gaunamas bendras dienų, kurias dirbo į šių reglamentų



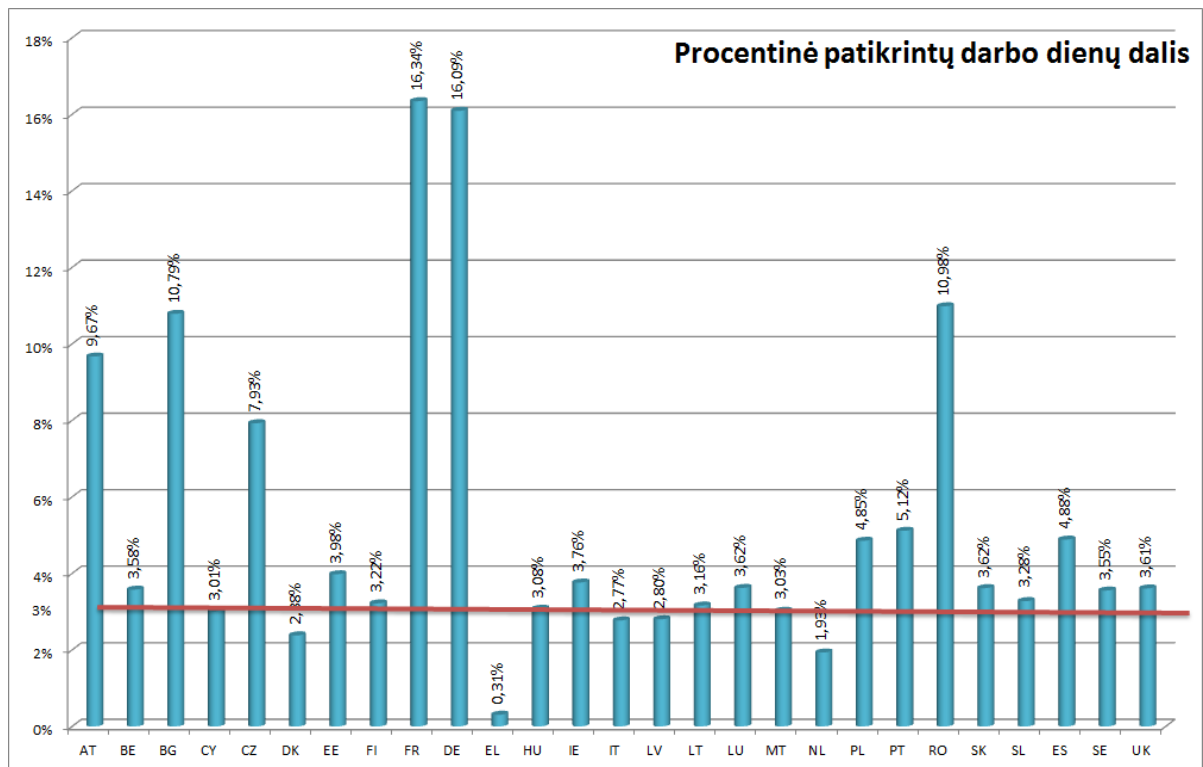
1 diagrama. Bendras patikrintų darbo dienų skaičius kiekvienoje valstybėje narėje

1 diagramoje apžvelgiamas patikrintų darbo dienų skaičius kiekvienoje valstybėje narėje dabartiniu ir ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais. **Pažymėtina, kad bendras patikrintų darbo dienų skaičius ES vidutiniškai padidėjo 8,7 % – nuo beveik 146 mln. iki maždaug 158,6 mln. patikrintų darbo dienų.** Šis padidėjimas liudija bendrą valstybių narių įsipareigojimą stiprinti kontrolę, ar laikomasi kelių transporto sektoriaus socialinių taisyklių. Verta atkreipti dėmesį į tai, kad visus patikrinimus visose valstybėse narėse atliko gerokai mažesnis vykdomųjų institucijų pareigūnų skaičius.

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. Valstybės narės, kurios nepasiekė nustatytos ribos, būtent Graikija, Nyderlandai, Danija, Italija ir Latvija, raginamos imtis tinkamų taisomųjų priemonių šiai padėčiai ištaisyti. Komisija įvertins, ar reikia imtis veiksmų siekiant užtikrinti, kad Direktyva 2006/22/EB būtų taikoma teisingai.

Atitikties nustatytai ribai išsamus aprašas pateiktas pridedamame dokumente.

taikymo sritį patenkančių transporto priemonių vairuotojai, skaičius ir nuo šios sumos apskaičiuojami 3 % – minimalus patikrinimų, kuriuos reikėtų atlikti kiekvienoje valstybėje narėje, skaičius.



2 diagrama. Procentinė patikrintų darbo dienų dalis kiekvienoje valstybėje narėje

Dėl patikrinimų rūšies Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnyje yra nustatytas patikrinimų keliuose skaičiaus (pagal tikrintinas darbo dienas) ir patikrinimų įmonėse skaičiaus santykis, kuris turėtų sudaryti atitinkamai ne mažiau kaip 30 % ir 50 %. 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 keliuose. **Vidutiniškai 80 % visų patikrinimų buvo atlikti keliuose, ir tai rodo nežymų pagerėjimą, palyginti su 82 % dydžiu ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu.** Kalbant apie patikrinimus keliuose, tik Airija nepasiekė nustatytos ribos.

1.1. Patikrinimai keliuose

2011–2012 m. laikotarpiu per patikrinimus keliuose iš viso patikrinta daugiau kaip 8,6 mln.⁷ transporto priemonių ir maždaug 8,7 mln. vairuotojų. Šios vertės sumažėjo atitinkamai 11,3 % ir 19,4 %, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu – taip atsitiko dėl atitinkamai padidėjusio patikrinimų įmonėse skaičiaus. Vairuotojų skaičius didesnis už transporto priemonių skaičių dėl dviejų priežasčių: transporto priemonėje dirbama su porininku, o taip pat nėra Danijos duomenų apie keliuose patikrintas transporto priemones.

Valstybės narės daugiausia tikrina nacionalines transporto priemones ir vairuotojus – atitinkamai 69 % ir 68 % visų keliuose patikrintų transporto priemonių ir vairuotojų. Tik aštuoniose valstybėse narėse, t. y. Austrijoje, Belgijoje, Prancūzijoje, Vengrijoje, Lietuvoje,

⁷ Danija nepateikė keliuose patikrintų transporto priemonių skaičiaus.

Liuksemburge, Maltoje ir Slovėnijoje, patikrinimai pasiskirstę atvirkščiai – daugiau patikrinta kitų šalių transporto priemonių ar vairuotojų. Kai kuriais atvejais tai galima paaiškinti tų valstybių narių dydžiu ar geografinė padėtimi. Išsamūs rodikliai įtraukti į pridedamą dokumentą. Kadangi nediskriminavimas yra vienas iš pagrindinių ES sutarčių principų, Komisija gali nuspręsti imtis tinkamų priemonių siekdama užtikrinti vienodas sąlygas vairuotojams ir veiklos vykdytojams valstybėse narėse, kuriose dažniau tikrinami jose nuolat negyvenantys vairuotojai ir veiklos vykdytojai.

1.2. Patikrinimai įmonėse

Padaryta akivaizdi pažanga kalbant apie valstybių narių patikrintų įmonių skaičių – palyginti su 2007–2008 m. ataskaitiniu laikotarpiu, jis išaugo daugiau negu dvigubai. 2011–2012 m. šis skaičius siekė 146 000⁸, o tai yra 42 % daugiau, palyginti su 103 000 patikrinimų ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu. Įmonėse patikrinta daugiau kaip 31,7 mln. darbo dienų – tai rodo, kad augimo tempas sulėtėjo, nes lyginant 2007–2008 m. ir 2009–2010 m. laikotarpius padidėjimas siekė 79 %, o dabartinį ir pastarąjį laikotarpius – 20 %. Šių pokyčių dinamiką reikėtų vertinti atsižvelgiant į minimalių ribų didinimą ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais⁹. Todėl tai, kad bendras keliuose ir įmonėse patikrintų darbo dienų skaičius padidėjo 8,7 %, o keliuose patikrintų transporto priemonių bei vairuotojų skaičius sumažėjo, bendrai prisidėjo prie to, kad įmonės buvo tikrinamos intensyviau.

2. Pažeidimai

Visos valstybės narės pateikė duomenų apie aptiktus pažeidimus, tačiau duomenų išsamumas skiriasi. **Per paskutinius 6 metus pažeidimų, apie kuriuos pranešta, skaičius visoje Europoje nuolat smarkiai augo, nes didėjo minimalus tikrintinų darbo dienų skaičius, tačiau dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu pastebima priešinga tendencija – kitaip nei pastaruosiu laikotarpiu, aptiktų pažeidimų skaičius sumažėjo 14 %.** Šį skaičių reikėtų vertinti atsižvelgiant į 8,7 % padidėjusį patikrintų darbo dienų skaičių. Realios vertės rodo, kad pažeidimų, apie kuriuos pranešta 2009–2010 m., sumažėjo nuo 4,5 mln. iki maždaug 3,9 mln. dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu. Remiantis šiuo pokyčiu galima būtų manyti, kad socialinių teisės aktų nuostatų laikomasi geriau, kadangi nusistovėjo vykdymo užtikrinimo praktika, o vairuotojai yra labiau informuoti apie socialines taisykles. Tai grindžiama prielaida, kad patikrinimų rezultatai nebuvo labai iškraipyti manipuliavimo tachografais praktikos.

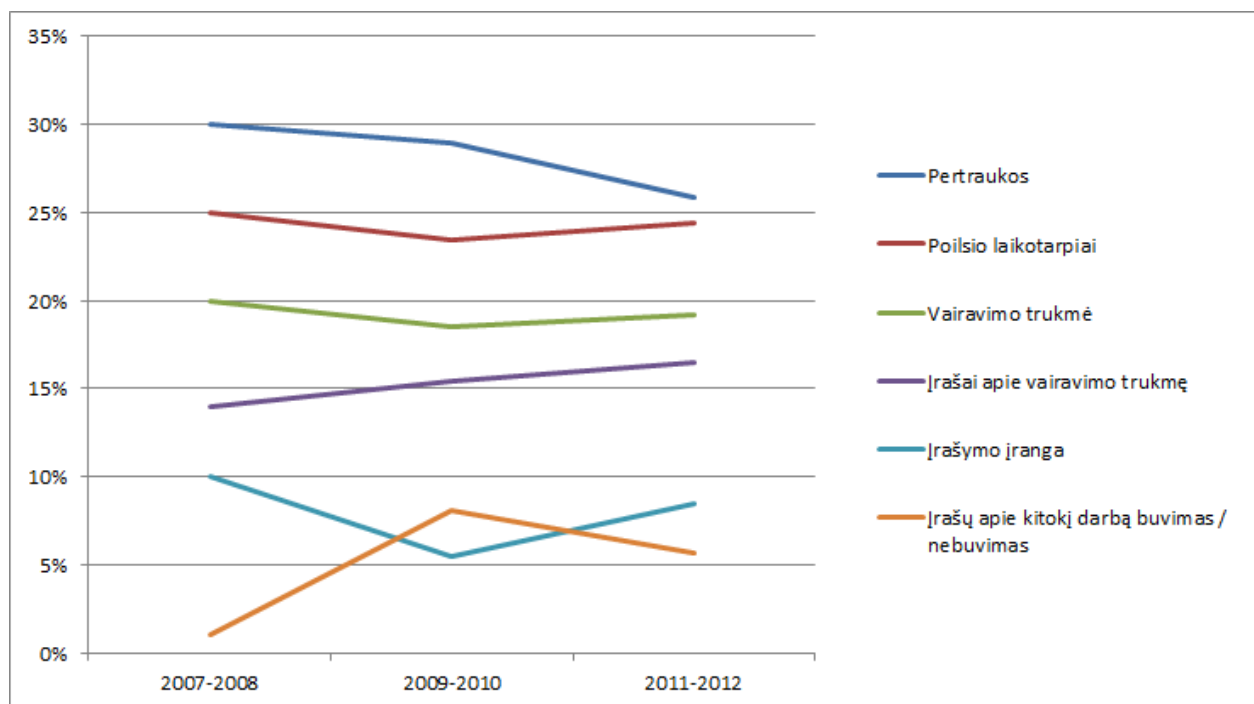
Kaip matyti iš toliau pateiktos lentelės, pažeidimų kategorijų santykis išlieka panašaus lygio, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais. Nors pažeidimų, susijusių su vairavimo pertraukomis ir įrašų apie kitokį darbą nebuvimu, šiek tiek sumažėjo, kartu padaugėjo pažeidimų, susijusių su įrašais apie vairavimo trukmę ir įrašymo įranga.

⁸ Suomija nepateikė duomenų apie 2011–2012 m. ataskaitiniu laikotarpiu vietoje patikrintų įmonių skaičių. Suomija, Liuksemburgas, Ispanija ir Švedija nepateikė duomenų apie 2009–2010 m. laikotarpiu patikrintų įmonių skaičių.

⁹ 2008 m. riba padidėjo nuo 1 % iki 2 %, 2010 m. – iki 3 %, o dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu nesikeitė.

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

1 lentelė. Keliuose ir įmonėse aptiktų pažeidimų kategorijos

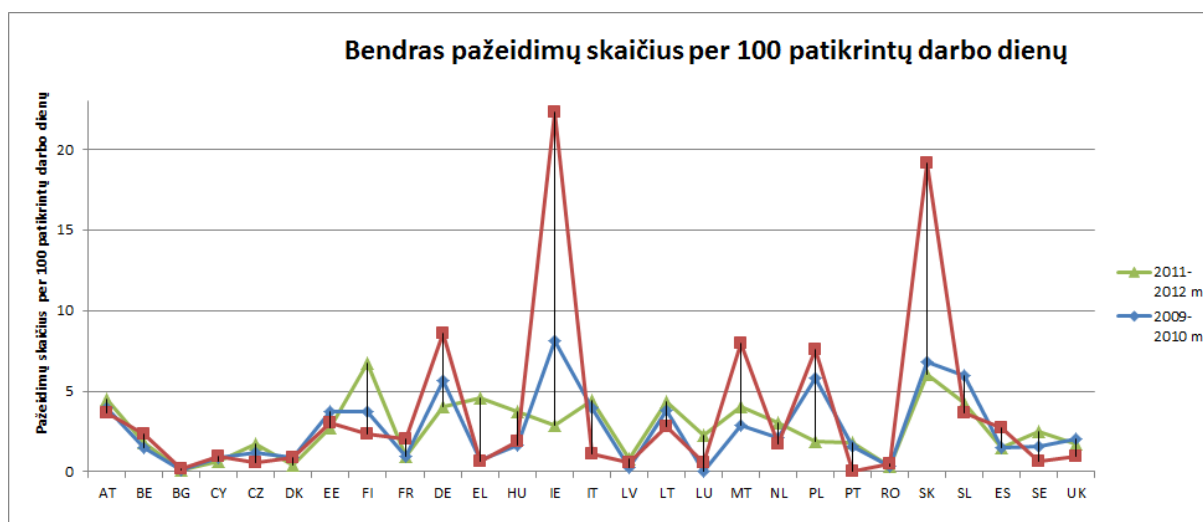


3 diagrama. Keliuose ir įmonėse aptiktų pažeidimų kategorijos

Keliuose ir įmonėse aptiktų pažeidimų kategorijos atskirai apibūdintos pridedamame dokumente.

Palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, 2011–2012 m. vidutinis aptiktų pažeidimų rodiklis labai sumažėjo – 22 %, ir sudarė 2,43 pažeidimo per 100 patikrintų darbo dienų. Atrodo, kad **patikrinimai įmonėse veiksmingesni negu *ad hoc* patikrinimai keliuose**, kadangi įmonėse aptiktų pažeidimų rodiklis 3 kartus didesnis negu keliuose. Tačiau reikia pažymėti, kad ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu įmonėse aptiktų pažeidimų rodiklis buvo 5

kartus didesnis negu keliuose. Šį pokytį iš esmės nulėmė labai sumažėję įmonėse aptiktų pažeidimų rodikliai – nuo 8,65 pažeidimo 2009–2010 m. iki 5,29 šiuo ataskaitiniu laikotarpiu. Įvairiose valstybėse narėse per 100 patikrintų dienų įmonėse aptiktų pažeidimų rodikliai labai skiriasi ir svyruoja nuo 0,01 Bulgarijoje iki 22,38 Vokietijoje. Atrodo, kad ES vidutinis įmonėse aptiktų pažeidimų rodiklis pasikeitė dėl to, kad jį paveikė smarkiai sumažėjęs (27 %) pažeidimų įmonėse, apie kuriuos pranešta, skaičius Vokietijoje, kuriai šiuo ataskaitiniu laikotarpiu vis dar tenka didžiausia visų įmonėse aptiktų pažeidimų Europoje dalis (53,9 %).



4 diagrama. Pažeidimų, aptiktų per 100 darbo dienų, patikrintų 2007–2008 m., 2009–2010 m. ir 2011–2012 m., skaičius

Nepaisant to, kad aptiktų pažeidimų skaičius ataskaitiniu laikotarpiu¹⁰ įvairiose valstybėse narėse nevienodai svyravo, vidutinis pažeidimų, apie kuriuos pranešta, skaičius smarkiai sumažėjo – tai dar akivaizdžiau atsižvelgiant į didesnę patikrintų darbo dienų skaičių. Išsamus aptiktų pažeidimų rodiklių valstybėse narėse aprašas įtrauktas į pridedamą dokumentą. Šie **aptiktų pažeidimų rodiklių skirtumai rodo, kad Europos Sąjungoje anaipol nėra sukurta suderinta vykdymo užtikrinimo erdvė, nes kontroliuojant, kaip laikomasi su kelių transportu susijusių teisės aktų, skiriasi vykdymo užtikrinimo ištekliai, praktika ir sankcijų sistemos.**

2.1. Keliuose aptikti pažeidimai

2011–2012 m. laikotarpiu Europos lygmeniu aptikta 2,2 mln. pažeidimų keliuose, kurie sudarė 58 % visų ir keliuose, ir įmonėse aptiktų pažeidimų. Tai rodo, kad kiekybiškai jų sumažėjo beveik 50 tūkst. – tai yra 2 %, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu. Per kiekvieną 100 patikrintų darbo dienų buvo aptikta 1,74 pažeidimo, palyginti su 1,9 rodikliu ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu.

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

Vidutiniškai aptikta 64 % pažeidimų, susijusių su nacionalinėmis transporto priemonėmis¹¹, o tai atitinka 69 % Europoje patikrintų nacionalinių transporto priemonių. Tačiau yra valstybių narių, kuriose su kitų šalių piliečiais susijusių aptiktų pažeidimų skaičius dominuoja, būtent Liuksemburge (75 %), Belgijoje (72 %), Lietuvoje (59 %), Švedijoje (57 %), Bulgarijoje (56 %), Slovėnijoje (55 %), Austrijoje (55 %), Prancūzijoje (54 %) ir Jungtinėje Karalystėje (53 %). Šią tendenciją galima paaiškinti tuo, kad minėtose valstybėse narėse kitų valstybių transporto priemonių buvo patikrinta daugiau, išskyrus Bulgariją, Švediją ir Jungtinę Karalystę. Šių trijų valstybių narių atveju pažeidimai, susiję su šalyje nuolat negyvenančiais asmenimis, neproporcingai dažnesni. Visų pirma Bulgarijoje 25 % patikrintų kitų valstybių transporto priemonių sudarė 56 % padarytų pažeidimų, o Švedijoje 34 % patikrintų kitų valstybių transporto priemonių sudarė 57 % aptiktų pažeidimų. Tai, kad padaugėjo pažeidimų, kuriuos padarė nuolat šalyje negyvenantys asmenys, Švedijoje gali kelti susirūpinimą, kadangi, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, šis rodiklis išaugo nuo 31 % iki 57 %. Vertėtų pridurti, kad po ankstesnio ataskaitinio laikotarpio ši tendencija išliko nepakitusi tokiose valstybėse narėse kaip Belgija, Bulgarija, Prancūzija, Liuksemburgas, Slovėnija ir Jungtinė Karalystė.

2.2. Įmonėse aptikti pažeidimai

Dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu valstybės narės iš viso pranešė apie daugiau kaip 1,6 mln. įmonių patalpose aptiktų pažeidimų, kurie sudaro 42 % bendro pažeidimų skaičiaus. Palyginti su praėjusiu dvejų metų laikotarpiu, jų sumažėjo 26 %. Šie duomenys turėtų būti vertinami atsižvelgiant į patikrintų įmonių skaičių, kuris padidėjo 42 %¹². Atsižvelgiant į šiuos du aspektus, galima būtų pastebėti, kad socialinių taisyklių iš tikrųjų laikomasi geriau.

Kalbant apie pažeidimų, apie kuriuos pranešta per 100 patikrintų darbo dienų, dažnumą, Europos vidurkiui būdinga teigiama tendencija – jis sumažėjo nuo 8,65 iki 5,29. Kartu atsižvelgiant į šiek tiek sumažėjusį keliuose nustatytų pažeidimų dažnumą, galima daryti išvadą, kad visa veikla, kuria siekiama užtikrinti, kad būtų geriau laikomasi kelių transporto sektoriaus socialinių teisės aktų, 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 2011–2012 m. įgyvendino Direktyvą 2002/15/EB, dar vadinamą Direktyva dėl darbo laiko kelių transporto sektoriuje. Pagal šios direktyvos 13 straipsnį valstybės narės kas dveji metai privalo teikti Komisijai ataskaitą apie jos įgyvendinimą, pateikdamos nacionalinio lygmens darbdavių ir darbuotojų nuomonę. Aprašomosios dalys apie šios direktyvos perkėlimą į valstybių narių nacionalinę teisę,

¹¹ Su kitų šalių piliečiais susijusių aptiktų pažeidimų skaičius Danijoje siekė 90 %. Tačiau šis rezultatas nėra reprezentatyvus, nes trūko didelės dalies duomenų, kuriais buvo grindžiamas šis skaičiavimas. Dėl to tas skaičius nebuvo įtrauktas į Europos vidurkį.

¹² Žr. 12 išnašą.

sinteresuotųjų šalių nuomonė apie jos įgyvendinimą ir stebėseną, taip pat valstybių narių kontrolės priemonės ir vykdymo užtikrinimo klausimai įtraukti į pridedamą dokumentą.

2. Direktyva 2002/15/EB

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

Kadangi šioje direktyvoje nustatomos tam tikros kelių transporto sektoriui būdingos nuostatos dėl darbo valandų, ji laikoma bendrosios Darbo laiko direktyvos 2003/88/EB¹³, kuria nustatomi pagrindiniai darbo laiko organizavimo reikalavimai visiems darbuotojams, *lex specialis*. Tačiau Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 31 straipsnyje 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 taisyklės) taip pat taikoma mobiliesiems darbuotojams kelių transporto sektoriuje.

3. Nacionalinių ataskaitų pateikimas ir jų 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. Nyderlandai nepateikė jokios informacijos ir nurodė, kad, palyginti su ankstesniu laikotarpiu, pokyčių nebuvo. Kelių valstybių narių¹⁴ pateiktos ataskaitos buvo neišsamios. Didžiojoje dalyje nacionalinių ataskaitų pateikta informacija apie Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą ir apie jos veiksmingumo vertinimą. Vis dėlto dėl pateiktų neišsamių ataskaitų negalima laikyti, kad šios analizės rezultatai reprezentuoja visą Europos Sąjungą.

4. Įgyvendinimo aspektai valstybėse narėse

Teisės aktų, kuriais Direktyva 2002/15/EB perkeliama į nacionalinę teisę, apžvalga įtraukta į pridedamą dokumentą. Šiuo ataskaitiniu laikotarpiu **nemaža dalis valstybių narių** – būtent Bulgarija, Danija, Vokietija, Airija, Liuksemburgas, Malta (tebevykdoma), Lenkija, Portugalija, Švedija ir Jungtinė Karalystė – **informavo apie savo teisės aktų sistemos pakeitimus, kuriais siekiama į jos taikymo sritį įtraukti savarankiškai dirbančius vairuotojus.**

Kalbant apie kolektyvines sutartis, Europos Sąjungoje esama skirtingų sistemų. Vienur kolektyvinių sutarčių nėra (pavyzdžiui, Maltoje), kitur sudaryta kolektyvinių sutarčių, kuriomis gali būti numatytos išimtys dėl darbo laiko apribojimų (pavyzdžiui, Italijoje).

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, Kipras, Vengrija, Latvija, Nyderlandai, Rumunija ir Švedija.

Ispanijoje vyriausybinio lygmeniu susiderėta dėl bendrojo kolektyvinio susitarimo, o savarankiškų bendruomenių ar provincijų lygmeniu sudarytos 26 kolektyvinės sutartys. Liuksemburge sudarytos kolektyvinės sutartys, taikomos autobusų vairuotojams ir privačiųjų autobusų įmonių papildomiems darbuotojams, taip pat transporto ir logistikos sektoriui.

Portugalija paminėjo teigiamų perkėlimo į nacionalinę teisę aspektų, nes buvo išaiškinta kito buvimo darbo vietoje laiko sąvoka ir mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimas. Lietuva ir Estija užtikrino, kad įgyvendindamos Direktyvą 2002/15/EB nepatyrė sunkumų; Lietuva surengė mokymus ir konsultacijas darbdaviams bei jų įgaliotiems asmenims.

Direktyva 2002/15/EB vertinta kaip geras priemonių rinkinys, padėjęs apibrėžti darbo laiką ir jo ribas. Tačiau Graikija nurodė, kad tam tikros šios direktyvos nuostatos sutampa su Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatomis ir dėl to kyla problemų verslui ir darbuotojams. Ispanija nurodė problemas, kilusias įgyvendinant taisykles, susijusias su vairuotojų kito buvimo darbo vietoje laiko apskaičiavimu. Tą pačią problemą nurodė ir Čekija. Esama painiavos taikant su darbo laiku susijusią nuostatą, visų pirma, kai vairuotojai užtrunka tam tikrą laiką laukdami tarp dviejų reisų ir šis laikas žinomas iš anksto¹⁵.

Apskritai, siekdamas palengvinti praktinį Direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimą, Airija ir Švedija parengė ir išplatino veiklos vykdytojams skirtas gaires apie tai, kaip laikytis šios direktyvos nuostatų.

4.1 Darbo laiko taisyklių pažeidimai

Tik keletas valstybių narių¹⁶ pateikė statistinius duomenis apie aptiktus pažeidimus, o to nepakanka apibendrintoms išvadoms padaryti. Palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, duomenis apie pažeidimus pateikė toks pat valstybių narių skaičius. Visos valstybės narės raginamos įtraukti šią informaciją į kitas ataskaitas.

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

Šešiolika valstybių narių¹⁷ patvirtino, kad buvo konsultuotasi su suinteresuotosiomis šalimis, kaip reikalaujama Direktyvoje 2002/15/EB, taigi padaryta pažanga, palyginti su 2007–2008 m. ataskaitiniu laikotarpiu, kai šią prievolę nurodė įvykdžiusios tik devynios valstybės narės.

¹⁵ Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnio a punkte „darbo laikas“ apibrėžiamas kaip „*laikas nuo darbo pradžios iki pabaigos, kurio metu mobilus darbuotojas yra savo darbo vietoje, darbdavio žinioje ir vykdo savo funkcijas ar veiklą ir laikas, kuriuo jis negali laisvai disponuoti ir turi būti darbo vietoje, pasirengęs imtis įprastinio darbo, su tam tikromis užduotimis, kurios susijusios su budėjimu, ypač kai laukiama pakrauti arba iškrauti, kada iš anksto nežinoma to trukmė*“.

¹⁶ Austrija, Bulgarija, Kipras, Čekija, Graikija, Lenkija ir Ispanija.

¹⁷ Bulgarija, Čekija, Vokietija, Danija, Estija, Graikija, Ispanija, Suomija, Prancūzija, Airija, Lietuva, Malta, Lenkija, Slovakija, Slovėnija ir Jungtinė Karalystė.

Apskritai visi darbdaviai ir darbuotojai sutarė, kad Direktyva 2002/15/EB prisidėjo prie vairuotojų sveikatos ir saugos užtikrinimo. Airijoje darbdaviai išsakė nuomonę, kad darbo laiko apribojimai padidino vairuotojo profesijos patrauklumą. Kai kurie nacionaliniai socialiniai partneriai išreiškė susirūpinimą dėl to, kad nėra nuoseklaus galiojančių taisyklių vykdymo užtikrinimo ir taikymo, ir nurodė, kad būtinas tam tikrų konkrečių aspektų (pavyzdžiui, kompensacijos už naktinį darbą) paaiškinimas. Šalių, su kuriomis konsultuotasi, išsamesnės nuomonės įtrauktos į pridedamą dokumentą.

IV. Išvados

Šioje ataskaitoje analizuojama visų valstybių narių padaryta ES socialinių taisyklių įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo pažanga 2011–2012 m. laikotarpiu.

Šio dokumento apimtis nurodyta Direktyvoje 2006/22/EB ir Komisijos sprendime 2009/810/EB, kuriais nustatomi standartiniai duomenys, pateiktini apie Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 ir Direktyvą 2002/15/EB; iš esmės tai yra atliktų patikrinimų skaičius bei rūšis ir aptiktų pažeidimų skaičius bei rūšis. Šiuo ataskaitiniu laikotarpiu pateiktų ataskaitų kokybė pagerėjo, taip pat labiau laikytasi pateikimo terminų, taigi Komisija galėjo padaryti pagrįstesnes išvadas apie socialinių taisyklių taikymą Europos lygmeniu.

Iš ataskaitos matyti, kad užtikrinant teisės aktų, kuriais nustatomos socialinės taisyklės, vykdymą ir įgyvendinimą įvyko tam tikrų teigiamų pokyčių. Vidutiniškai bendras patikrintų darbo dienų skaičius ES padidėjo 8,7 % – nuo beveik 146 mln. iki maždaug 158,6 mln. patikrintų darbo dienų, o minimali 3 % patikrinimų riba liko nepakitusi. Verta atkreipti dėmesį į tai, kad visus patikrinimus visose valstybėse narėse atliko gerokai mažesnis vykdomųjų institucijų pareigūnų skaičius. Šis padidėjimas liudija bendrą valstybių narių įsipareigojimą didinti atitikties kelių transporto sektoriaus socialinėms taisyklėms kontrolę. Tačiau, kaip ir paskutinėse dviejose ataskaitose, daugumai valstybių narių nepavyko pasiekti nustatytos ribos – įmonėse patikrinti ne mažiau kaip 50 % visų darbo dienų, ir didžioji dalis patikrinimų buvo atlikta keliuose. Komisija stebės pokyčius šioje srityje. Jei per ateinantį 2013–2014 m. ataskaitinį laikotarpį atitinkamose valstybėse narėse nebus pastebėta pažangos, Komisija pradės oficialų tyrimą tose valstybėse narėse, kurios nesilaiko patikrinimų įmonėse reikalavimo.

Pagal Direktyvos 2006/22/EB 2 straipsnį, minimali patikrinimų riba bus padidinta iki 4 % darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių vairuotojai, jei 90 % visų patikrintų transporto priemonių yra sumontuoti skaitmeniniai tachografai. Šiuo ataskaitiniu laikotarpiu skaitmeniniai tachografai buvo sumontuoti 56 % keliuose patikrintų transporto priemonių. Taigi minimalią patikrinimų ribą didinti iki 4 % 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.

Per paskutinius 6 metus pažeidimų, apie kuriuos pranešta, skaičius visoje Europoje nuolat smarkiai augo, nes didėjo minimalus tikrintinų darbo dienų skaičius, tačiau dabartiniu ataskaitiniu laikotarpiu pastebima priešinga tendencija – kitaip nei pastaruosiu laikotarpiu, aptiktų pažeidimų skaičius sumažėjo. Vertinant šį pokytį kartu su patikrintų darbo dienų skaičiaus padidėjimu, galima būtų manyti, kad socialinių teisės aktų nuostatų laikomasi geriau, kadangi nusistovėjo vykdymo užtikrinimo praktika, o vairuotojai yra labiau informuoti apie socialines taisykles. Taigi valstybių narių ir Komisijos pastangos, pavyzdžiui, gairės, mokymai vykdomosioms institucijoms ir t. t., pradeda duoti rezultatų.

Analizuojant keliuose ir įmonėse aptiktų pažeidimų rodiklius matyti, kad patikrinimai įmonėse išlieka veiksmingesni negu *ad hoc* patikrinimai keliuose. Aptiktų pažeidimų rodiklių skirtumai valstybėse narėse rodo, kad Europos Sąjungoje anaipol nėra sukurta suderinta vykdymo užtikrinimo erdvė, nes kontroliuojant, kaip laikomasi su kelių transportu susijusių teisės aktų, skiriasi vykdymo užtikrinimo išteklių ir praktika.

Beveik visos valstybės narės pateikė informaciją apie suderintus patikrinimus, kurie liudija pažangą, palyginti su ankstesniu laikotarpiu, atsižvelgiant ne tik į ataskaitų teikimo kokybę, bet ir į vykdomų bendradarbiavimo iniciatyvų skaičių. Bendradarbiavimas daugiausia vyksta tarp kaimyninių valstybių narių, o jį papildė su *Euro Contrôle Route* (ECR) susijusi veikla, kuria sudaromos sąlygos plačiau bendradarbiauti.

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. Daugelis valstybių narių į savo teisės aktų sistemą įtraukė savarankiškai dirbančius vairuotojus, net jei kartais manoma, jog dėl to kyla vykdymo užtikrinimo problemų.

Dauguma 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.

Komisija ketina atlikti išsamų kelių transporto sektoriaus socialinių teisės aktų veikimo įvertinimą, siekdama įvertinti kitus svarbius kelių transporto sektoriaus socialinių taisyklių aspektus, įskaitant Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktikos taikymą ir išimčių bei sankcijų taikymą atsižvelgiant į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją.