MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
DARBO TEISĖS IR SOCIALINĖS SAUGOS KATEDRA

IEVA ADOMAVIČIŪTĖ
(TEISĖ IR VALDYMAS)

TEMA

DARBO IR POILSIO LAIKO REGULIAVIMO YPATUMAI KELIŲ TRANSPORTE

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
doc. dr.
Justinas Usonis

Vilnius, 2007

Mykolo Romerio universitetas
Teisės fakultetas
Darbo teisės ir socialinės saugos katedra

Magistro baigiamasis darbas
Darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumai kelių transporte
I. Adomavičiūtė

Kalba
[x] lietuvių
[ ] užsienio

Anotacija

Magistro baigiamojo darbo tikslas - išnagrinėti kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumus, atskleisti ir išanalizuoti šių darbuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumų problemas ir pateikti pasiūlymus dėl reguliavimo tobulinimo. Įgyvendinant minėtą tikslą, darbe atskleista darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumų kelių transporte esmė ir tikslai, analizuota tarptautiniai, regioniniai ir nacionaliniai teisės aktai, reglamentuojantys kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką, nagrinėta darbo ir poilsio laiko struktūros ypatumai kelių transporte bei teisės normų, reglamentuojančių darbo ir poilsio laiką kelių transporte, įgyvendinimas.

Raktiniai žodžiai:
Kelių transportas, darbo laikas, poilsio laikas, mobilus darbuotojas, reguliavimas, direktyva, vairavimo trukmė, kontrolė, tachografas.

Mykolas Romeris university
Faculty of Law
Department of Labor Law and Social Security

Postgraduate thesis
Work and Rest Time Control Peculiarities in Road Transport
I. Adomavičiūtė

Kalba
[ ] lietuvių
[x] užsienio

Annotation

Aim of this MA thesis is to analyze work and rest time control peculiarities of road traffic sector employees, to reveal and discuss problems related to such control and make offers on its improvement. On the way towards this aim, the paper displays the essence and purpose of work and rest time control peculiarities in road transport, analyzes international, regional and national legal acts regulating work and rest times of road transport sector employees, discusses work and rest time patterns in road transport and gives an overview of implementation of legal norms, which regulate work and rest time in road transport sector.

Key words:
Road transport, working time, rest period, mobile worker, regulation, directive, driving time, control, tachograph

Turinys

Įvadas 5

1. Darbo ir poilsio laiko reguliavimo esmė, tikslai bei jų reglamentavimas teisės aktuose 8

2. Darbo ir poilsio laiko struktūros ypatumai 16

3. Darbo ir poilsio laiką kelių transporte reglamentuojančių teisės normų įgyvendinimas 25

Literatūros sąrašas 33

Santrauka 41

Summary 42

Įvadas

Temos aktualumas.

Kelių transportas yra sudėtinė Lietuvos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, susijusi su keleivių ir krovinių vežimu keliais. Kelių transporto sektorius pastaraisiais metais nuolat auga: daugėja registruotų krovininių bei keleivinių transporto priemonių, auga keleivių ir krovinių vežimų keliais skaičius. Visa tai lemia didėjančią konkurenciją tarp vežėjų.

Kelių transporto darbuotojai dirba ypatingomis sąlygomis. Jų darbo specifika susijusi su nuolatiniu buvimu kelyje, ypatingomis darbo sąlygomis. Įvertinus kontrolės keliuose statistinius duomenis matome, kad daugiausiai pažeidimų vyksta būtent darbo ir poilsio reguliavimo srityje. Kad išvengti šių pažeidimų, būtina vairuotojų darbo ir poilsio laiką sureguliuoti specialiomis normomis.

Europos Sąjungoje vyksta vieningas mobilių darbuotojų darbo ir poilsio laiko reglamentavimas, kurio tikslas yra pagerinti socialines sąlygas darbuotojams, kuriems jis taikomas, taip pat bendrai pagerinti saugų eismą keliuose bei sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas tarp sausumos transporto rūšių, ypač kelių transporto sektoriuje. Lietuva įstojusi į Europos Sąjungą įsipareigojo perkelti į nacionalinę teisę bendrus reikalavimus, galiojančius Europos Sąjungoje. Tačiau perkeliant teisės aktus kyla problemų, apie kurias mažai diskutuojama.

Tyrimo objektas.

Tiriamojo darbo objektas yra visuomeniniai santykiai susiklostantys asmenims, dirbantiems kelių transporto įmonėse. Tiriamajame darbe nagrinėjama darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumai kelių transporte. Ypatingu reguliavimu pasižymi tarptautinio krovinių vežimo transporto priemonės vairuotojai, vairuotojai ekspeditoriai, mobilių ekipažų nariai ir kt. Kadangi tiriamajame darbe dėmesys skiriamas darbuotojų darbo reguliavimui, tai daugiausiai bus kalbama apie mobilius darbuotojus (vairuotojus).

Tyrimo tikslas.

Išnagrinėti kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumus, atskleisti ir išanalizuoti šių darbuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumų problemas ir pateikti pasiūlymus dėl reguliavimo tobulinimo.

Tyrimo uždaviniai:

1. Atskleisti darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumų kelių transporte esmę ir tikslus;
2. Išanalizuoti tarptautinius, regioninius ir nacionalinius teisės aktus, kurie reglamentuoja kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką;

3. Išnagrinėti darbo ir poilsio laiko struktūros ypatumus kelių transporte;
4. Išanalizuoti teisės normų, reglamentuojančių darbo ir poilsio laiką kelių transporte, įgyvendinimą.

Tyrimo metodai.

Darbe taikomi šie tyrimo metodai – istorinis, lyginamasis, loginis analizės, sisteminis, aprašomasis, lingvistinis (gramatinis). Šie metodai buvo derinami tarpusavyje.

Tyrimo šaltiniai.

Darbe naudojamasi Lietuvos, Europos Bendrijos, tarptautiniais teisės aktais, Lietuvos ir Europos Teisingumo Teismo praktika, darbo teisės mokslų publikacijomis.

Siekiant atskleisti kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumus, remtasi Tarptautinės Darbo Organizacijos konvencija Nr. 47 „Dėl darbo laiko sutrumpinimo iki 40 valandų per savaitę“, Europos šalių susitarimu dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), reglamentu (EEB) Nr. 3820/85 „Dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo“ bei jį pakeitusiu reglamentu (EB) Nr. 561/2006, direktyva Nr. 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo“, LR Vyriausybės nutarimu Nr. 587 priimtais darbo ir poilsio laiko ypatumais ekonominės veiklos srityse, o taip pat kitais tarptautiniais, regioniniais ir nacionaliniais teisės aktais.

Tiriamajame darbe remtasi teismų praktika. Panaudota su darbo ir poilsio laiku kelių transporte susijusios Europos Teisingumo Teismo bylos: Jaeger, Bowden, Skills, Charlton ir kitos bylos.

Darbe naudotasi įvairių autorių straipsniais bei mokslinėmis publikacijomis. Paminėtini autoriai R. Guobaitė-Kirslienė, L. Jakubauskienė, J. Usonis, I. Nekrošius ir kiti. Taip pat remtasi ES Komisijos, komitetų nuomonėmis bei ataskaitomis.

Tiriamojo darbo apimtis ir struktūra.

Darbą sudaro įvadas, trys dalys, išvados ir literatūros sąrašas.

Pirmoje darbo dalyje „Darbo ir poilsio laiko reguliavimo esmė, tikslai bei jų reglamentavimas teisės aktuose“ aptariama prielaidos diferencijuotam kelių transporto darbuotojų darbo reguliavimui bei darbo ir poilsio ypatingo reguliavimo kelių transporte tikslai, nagrinėjama specialūs teisės aktai, kurie reguliuoja kelių transporto darbuotojų darbą, lyginama šiuo metu galiojantys ir jais pakeisti teisės aktai.

Antroje darbo dalyje „Darbo ir poilsio laiko struktūros ypatumai“ nagrinėjama speciali, kelių transporto darbuotojams taikoma, darbo laiko struktūra, jos ypatumai kelių transporte, teisės aktų kolizinės normos, reglamentuojančios darbo ir poilsio laiką bei pateikiamos praktinės problemos, nagrinėtos Europos Teisingumo Teisme.

Trečioje darbo dalyje „Darbo ir poilsio laiką kelių transporte reglamentuojančių teisės normų įgyvendinimas“ analizuojama Europos Bendrijos teisės normų įgyvendinimas nacionalinėje teisėje, analizuojama vidinė ir išorinė teisės normų laikymosi kontrolė bei sankcijos už minėtų normų pažeidimus. Pateikiama įgyvendinimo rezultatai bei pagrindinės problemos, su kuriomis susidūrė valstybės narės, įgyvendindamos minėtus teisės aktus.

1. Darbo ir poilsio laiko reguliavimo esmė, tikslai bei jų reglamentavimas teisės aktuose

Darbo ir poilsio laiko reguliavimo esmė ir tikslai.

Darbo laikas - dinamiškas ir kompleksiškas darbo teisės institutas, susijęs su individualiais, socialiniais, kultūriniais ir ekonominiais interesais. Dar XX a. devintajame dešimtmetyje darbuotojai ėmė kelti reikalavimus sutrumpinti darbo laiką iki 8 valandų. Taigi šis klausimas nuo pat darbo teisės atsiradimo buvo vienas iš esminių, turinčių didelę socialinę reikšmę. Pirmoji Tarptautinės darbo organizacijos konvencija Nr. 1 „Dėl aštuonių valandų darbo dienos ir 48 valandų darbo savaitės pramonės įmonėse nustatymo“, priimta 1919 m., iškėlė reikalavimus būtent šiam darbo teisės institutui.

Darbo laiko teisinis reglamentavimas toliau keitėsi XX a. Atsirado naujos darbo laiko organizavimo teisinės formos, numatytos teisinės galimybės derinti darbą, mokslą ir šeimos gyvenimą. Darbo laiko klausimais priimtos Tarptautinės darbo organizacijos konvencijos, pagrindiniai šio instituto aspektai aptariami Jungtinių Tautų Tarptautiniame ekonominių, socialinių ir kultūrinių teisių pakte, Europos Sąjungos teisėje ir kt.

Darbo laikas - vienas iš pamatinių darbo teisės institutų, kuris nuo pat šios teisės šakos susiformavimo vystėsi ir plėtojosi kartu su kitais darbo teisės institutais. Pirmasis darbo modelis, numatantis trumpesnę darbo dieną ir savaitę, pasikeitė, nes atsirado suminė darbo laiko apskaita, kitos lanksčios darbo laiko organizavimo formos. Tarptautiniai teisiniai reikalavimai šioje srityje gana lakoniški, nes juos bandoma pritaikyti daugeliui valstybių. Šiam darbo teisės institutui taip pat būdingas dualizmas, nes visais atvejais numatant darbo ir poilsio laiko standartus bei juos taikant, reikia atsižvelgti į ekonominį bei darbuotojų saugos ir sveikatos kriterijus. Paminėti lakoniškumo ir dualizmo požymiai lemia tai, kad nacionalinėse valstybių praktikose kai kurie darbo laiko aspektai taikomi skirtingai[1].

Siekiant socialinės pažangos kelių transporto sektoriuje, atsirado būtinybė diferencijuoti kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką. Kelių transporto darbuotojas dirba šiai veiklos sričiai būdingomis ypatingomis darbo sąlygomis. Jo darbo aplinka yra tiesiogiai susijusi su fizinio poveikio veiksniais (triukšmas, vibracija), psichologinio poveikio veiksniais (nuovargis, atstumas nuo namų, stresas), naudojama technika ir pan. Esant tokiai darbo aplinkai, darbo ir poilsio laiko diferenciacija kelių transporto darbuotojams siekiama šių tikslų:

- užtikrinti darbuotojų sveikatą. Su darbuotojų sveikata siejasi tokie faktoriai kaip paros dalis, per kurią vairuojama, miego trūkumas, darbo trukmė ir pobūdis. Moksliniai tyrimai

[1] Guobaitė-Kirslienė R. Darbo laiko teisinio reguliavimo esmė ir dinamika. // Jurisprudencija. 2005, T. 74(66). P. 63.

parodė, kad žmogaus kūnas naktį jautriau reaguoja į aplinkos poveikį ir į tam tikras apsunkinančias darbo organizavimo formas. Naktinis darbas gali būti žalingas darbuotojų sveikatai ir kelti pavojų saugai darbo vietoje. Dėl šių priežasčių būtina riboti naktinio darbo trukmę;

- užtikrinti eismo saugumą keliuose. Norminių teisės aktų darbo ir poilsio laiko srityje laikymasis pailgina krovinių ir keleivių pristatymo terminą, padidina papildomas kelionės išlaidas, todėl pasitaiko, kad darbdaviai verčia vairuotojus nusižengti darbo ir poilsio laiko režimo reikalavimams. Tokių pažeidimų pasekmės būna skaudžios, todėl darbo ir poilsio režimo reikalavimų laikymasis sumažintų nelaimingų atsitikimų keliuose skaičių;
- užtikrinti sąžiningą konkurenciją. Darbo ir poilsio laiko reikalavimų nesilaikymas pažeidžia sąžiningą konkurenciją, t.y. vienoms įmonėms atsiranda galimybė atlikti daugiau pervežimų, tuo pasinaudojus užsitikrinti didesnę dalį rinkos ir gauti daugiau pelno.

Kelių transporto šakos darbuotojai ne visi dirba ypatingomis darbo sąlygomis, todėl specialus darbo sąlygų reguliavimas turi būti nustatomas tik ypatingai kelių transporto darbuotojų grupei – darbuotojams, dirbantiems mobilų darbą. Ši aplinkybė yra pagrindinis diferencijavimo kriterijus specialiai reglamentuojant kelių transporto šakos darbuotojų darbo ir poilsio laiką[2].

Kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiko teisinių santykių reguliavimas teisės aktuose.

Teisės aktų, reguliuojančių kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką, teisinė hierarchija yra:

- tarptautiniai teisės aktai;
- regioniniai teisės aktai;
- nacionaliniai teisės aktai.

Būtinumas kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio režimą reguliuoti specialiais norminiais teisės aktais iškilo XX a. pirmoje pusėje. Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) Generalinė konferencija 1935 m. atkreipė dėmesį, kad nedarbas įgavo didelį mastą ir tęsiasi tokį ilgą laiką, kad pasaulyje milijonai gyventojų kenčia nuo skurdo ir nepriteklių, už kuriuos jie neatsako ir nuo kurių jie turi teisę būti apsaugoti. Siekiant, kad darbuotojai kiek įmanoma labiau galėtų praktiškai naudotis techninės pažangos rezultatais bei kiek įmanoma labiau sutrumpinti darbo laiką visų kategorijų darbuotojams, TDO Generalinėje konferencijoje priimta Konvencija Nr. 47 „Dėl darbo laiko sutrumpinimo iki 40 valandų per savaitę“. Minėtą konvenciją ratifikavo 14 šalių, tarp kurių yra ir Lietuva (TDO konvenciją Nr. 47 ratifikavo 1994 m.)

[2] Usonis J. Darbo teisinių santykių reglamentavimo ypatumai kelių transporte. - Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005.

1939 m. birželio 8 d. Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) Generalinėje Konferencijoje vyko svarstymai dėl kelių transporto priemonių profesionalių vairuotojų (ir jų padėjėjų) darbo ir poilsio trukmės ir buvo priimta 1939 m. Konvencija Nr. 67 „Dėl darbo ir poilsio trukmės kelių transporte“. Šią konvenciją ratifikavo Kuba, Peru, Urugvajus ir Centrinė Afrikos Respublika. Tuo pačiu metu TDO priėmė ir rekomendacijas dėl kontrolės knygelių (Nr. 63), dėl naktinio darbo (Nr. 64) ir dėl laiko nustatymo metodų (Nr. 65).

Po pirmųjų TDO priimtų konvencijų darbo laiką ėmė reguliuoti ir Europos Bendrijos. Siekiant užtikrinti saugų eismą keliuose buvo priimtas sprendimas itin detaliai sureguliuoti vairuotojų bei kitų mobilių darbuotojų darbo laiką bei įvesti darbo ir poilsio laiką registruojančią įrangą, kad būtų užtikrinta darbo režimo laikymosi kontrolė. 1969 m. Europos Taryba priėmė reglamentą Nr. 543/69 “Dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo“, kuriame buvo nustatyta, jog ekipažo nariai turi turėti kontrolės knygeles ir jose atitinkamais simboliais žymėti ne mažesnių kaip 15 minučių pertraukų, poilsio, vairavimo ir kito darbo laikotarpius[3].

1970 m. liepos 1 d. Ženevoje buvo pasirašytas Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). Šis susitarimas sudarytas norint skatinti ir gerinti keleivių bei krovinių tarptautinius vežimus kelių transporto priemonėmis, taip pat reglamentuoti kai kurias darbo sąlygas tarptautinio kelių transporto įmonėse ir bendradarbiauti taikant tam tikras priemones, užtikrinančias tokį reglamentavimą. Susitarime nustatytas maksimalus 9 val. dienos vairavimo laikotarpis, minimalus 11 val. dienos poilsio laikotarpis, taip pat kiti darbo režimo ypatumai, kontrolės prietaisai bei kitos susitarimo vykdymo priemonės. Šis susitarimas yra taikomas tik prie jo prisijungusioms šalims visiems tarptautiniams vežimams keliais, kai važiuojama transporto priemone, registruota susitariančios šalies teritorijoje. Jei transporto priemonė registruota ne susitariančios šalies teritorijoje, tai ji taikys ne mažiau griežtas nuostatas, nei nustatyta minėtame susitarime. Lietuva AETR susitarimą ratifikavo 1996 m.[4]

Norėdama nustatyti minimalius darbo laiko organizavimo saugos ir sveikatos reikalavimus, kurie būtų taikomi tiek viešiems, tiek privatiems ūkio veiklos sektoriams, 1993 m. Europos Taryba priėmė direktyvą Nr. 93/104/EB “Dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų“. Direktyvos priėmimo metu buvo tikimasi, kad vėliau atskirų transporto šakų socialiniai partneriai susitars dėl specialaus darbo ir poilsio laiko reguliavimo. Kai kurių transporto šakų socialiniai partneriai tokius susitarimus sudarė ir vėliau jie buvo įtvirtinti direktyvomis Nr.

[3] Usonis J. Darbo teisinių santykių reglamentavimo ypatumai kelių transporte. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005.
[4] Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ratifikavimo // Valstybės žinios. 1996. Nr. 93-2184.

2000/79/EB „Dėl Europos aviakompanijų asociacijos (AEA), Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF), Europos skrydžių įgulų asociacijos (ECA), Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA) ir Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) Europos susitarimo dėl civilinės aviacijos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo“, Nr. 1999/63/EB „Dėl Europos Bendrijos Laivų savininkų asociacijos (ECSA) ir Europos Sąjungos Transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacijos (FST) sudaryto susitarimo dėl jūreivių darbo laiko organizavimo“, Nr. 1999/95/EB „Dėl jūrininkų darbo valandoms į Bendrijos uostus įplaukusiuose laivuose taikomų nuostatų įgyvendinimo“.

Kelių transporto socialiniams partneriams dėl darbo ir poilsio laiko ypatumų susitarti nepavyko. Europos Transporto darbuotojų profesinių sąjungų federacija bei Tarptautinė kelių transporto sąjunga iki duotojo termino pasiūlymų nepateikė, todėl Europos Komisija projektą parengė pati ir 2002 m. kovo 11 d. priėmė direktyvą 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo“. Direktyvoje diferencijuojamas darbo ir poilsio laiko reguliavimas kelių transporto sektoriuje, kad būtų užtikrintas kelių eismo saugumas ir su juo susijusių asmenų sauga ir sveikata bei suvienodinta konkurencijos sąlygos. Direktyva 2002/15/EB taikoma tik mobiliems kelių transporto darbuotojams, dirbantiems valstybėse narėse įsteigtose transporto įmonėse, dalyvaujančiose Reglamente (EB) Nr. 561/2006 apibrėžtoje mobilaus kelių transporto veikloje arba AETR susitarime. Savarankiškai dirbantiems vairuotojams šiuo metu direktyva netaikoma. Pastebima, kad savarankiškai dirbantys vairuotojai dirba ilgiau nei mobilūs kelių transporto darbuotojai. Jei savarankiškai dirbantiems vairuotojams darbo laiko taisyklės nebūtų taikomos, Bendrijos mastu pagal Reglamentą (EB) Nr. 561/2006, būtų reguliuojamas tik jo vairavimo laikas, pertraukos ir poilsio laikas. Todėl nuo 2009 m. kovo 23 d. ši direktyva turės būti taikoma ir savarankiškai dirbantiems vairuotojams. Jei savarankiškai dirbantiems vairuotojams direktyva nebūtų taikoma, apskritai nebūtų ribojamas savaitinis šių veiklos rūšių darbo laikas. Tačiau savarankiškai dirbančių vairuotojų atveju šis darbo laiko ribojimas būtų taikomas tik daliai jų atliekamo darbo, nes nei „buvimas darbo vietoje“, nei bendro pobūdžio administravimo darbas nėra įtraukiamas, išskyrus atvejus, kai toks darbas susijęs su konkrečia transporto veikla.

Kita svarbi priežastis, dėl kurios siūloma taikyti direktyvą savarankiškai dirbantiems vairuotojams, yra konkurencijos iškraipymo prevencija ir vienodų sąlygų kelių transporto paslaugų teikėjams sudarymas. Verslo struktūros atžvilgiu viena išskirtinių kelių transporto sektoriaus savybių yra šios pramonės šakos susiskaidymas. Europos Sąjungoje 95 % vežimo keliais bendrovės yra labai mažos įmonės, kuriose dirba mažiau kaip 10 darbuotojų. Bendrovės, kuriose dirba daugiau kaip 50 darbuotojų, sudaro tik 1 %. Baiminamasi, kad direktyvos netaikant savarankiškai dirbantiems vairuotojams dar labiau padidės šio verslo susiskaidymas, kadangi

šiame sektoriuje vyrauja labai didelė konkurencija. Priešingai, jei direktyva būtų taikoma savarankiškai dirbantiems vairuotojams, padidėtų išlaidos ir sutrumpėtų darbo laikas, todėl savarankiškai dirbančių vairuotojų konkurencinis pranašumas kelių krovininio transporto versle gerokai sumažėtų. Tada į geresnę konkurencinę padėtį patektų didesnės įmonės, nes jos galėtų išspręsti trumpesnio darbo laiko problemą didindamos veiksmingumą. Dėl to šiame ekonomikos sektoriuje gali sustiprėti jungimosi tendencija.

Netaikant direktyvos savarankiškai dirbantiems vairuotojams, konkurencijos sąlygos iš esmės nepasikeistų, išliktų „fiktyviai“ savarankiškai dirbančių vairuotojų problema, kas sukeltų dirbtinį verslo struktūros susiskaidymą.

Direktyvoje nustatyta maksimalus 48 valandų savaitės darbo laiko vidurkis, minimali 45 minučių pertrauka, jei darbo valandų suma viršija 9 valandas bei kitos nuostatos. Direktyva papildo Reglamento (EEB) Nr. 561/2006 ir AETR susitarimo nuostatas, kurioms suteikiama pirmenybė, palyginti su šios direktyvos nuostatomis.

Direktyva 2002/15/EB taikoma, jei darbuotojų, kurių darbas susijęs su miesto keleivių vežimu reguliariais reisais, reisas viršija 50 kilometrų. Jei reisas neviršija 50 kilometrų, taikoma direktyva 2003/88/EB.

Reguliarų miesto transporto sektorių nacionaliniu arba (ir) regioniniu lygmeniu skirtingose valstybėse narėse reguliuoja skirtingos taisyklės ir struktūros. Daugumoje valstybių narių reguliaraus miesto transporto darbuotojai sudaro kolektyvines sutartis, kurių taikymo sritis įvairiose šalyse skiriasi. Šios sutartys paprastai reguliuoja visus darbuotojų ir darbdavių santykių aspektus. Kolektyvinės sutartys yra taikomos nacionaliniu, regioniniu ir (arba) bendrovės lygmeniu – tai priklauso nuo valstybės narės.

Tais atvejais, kai miesto ir regioninio transporto paslaugas teikia ta pati bendrovė, ne visada aišku, ar Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 ir Direktyva 2002/15/EB yra taikomi darbuotojams, kurių reisas viršija 50 kilometrų. Šių teisinių dokumentų netaikymas darbuotojams, kurie patenka į jų taikymo sritį, yra Bendrijos teisės pažeidimas, nes šie konkretūs teisiniai dokumentai numato aukštesnį apsaugos lygį nei direktyva 2003/88/EB.

Kai kuriais atvejais Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ir Direktyvos 2002/15/EB nuostatos, atrodo, suteikia daugiau galimybių taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas nei tai leidžia direktyva. Be to, kai kurių valstybių narių įstatymai leidžia taikyti 12 mėnesių atskaitos laikotarpį, skaičiuojant vidutinį ilgiausią savaitinį darbo laiką, o tai prieštarauja direktyvai 2003/88/EB.

Penkios valstybės narės pranešė, kad jos taiko nuostatas, leidžiančias individualiai nukrypti nuo nustatyto ilgiausio savaitinio darbo laiko (Estija, Vokietija, Vengrija, Malta ir

Jungtinė Karalystė). Tačiau visos jos šia galimybe naudojasi plačiau – ne tik miesto transporto sektoriuje.[5]

Lietuvos darbo teisėje visiems sektoriams yra numatyta galimybė sudaryti bendrovės, sektoriaus, teritorijos ir nacionalines kolektyvines sutartis. Šiuo metu miesto transporto sektoriuje galioja tik bendrovių kolektyvinės sutartys. Galutinio jų sąrašo nėra, nes jokia valstybinė institucija nėra įpareigota registruoti bendrovių kolektyvines sutartis. Pagal DK kolektyvinės sutartys yra niekinės, jei jose yra numatytos mažiau palankios darbo sąlygos nei darbo sąlygos, kurias numato DK ar kiti teisiniai dokumentai. Miesto transporto sektoriuje ilgiausias savaitinis darbo laikas yra 60 valandų, o ilgiausias vidutinis savaitinis darbo laikas yra 48 valandos per 4 mėnesių atskaitos laikotarpį (dėl objektyvių priežasčių ir pasikonsultavus su suinteresuotaisiais socialiniais partneriais, gali būti taikomas 6 mėnesių atskaitos laikotarpis).

Visose valstybėse narėse iškilo sunkumų bandant vienodai aiškinti, taikyti, vykdyti ir kontroliuoti nuostatas dėl vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių taisyklių kelių transporto vairuotojams, dalyvaujantiems nacionaliniame ir tarptautiniame kelių eisme Bendrijoje, kadangi šios nuostatos suformuluotos nepakankamai aiškiai. Todėl 2006 m. kovo 15 d. buvo priimtas 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. Paaiškėjo, kad vadovaujantis Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 taisyklėmis galima buvo sudaryti tokį vairavimo trukmės ir pertraukų grafiką, kuris leistų vairuotojui vairuoti per ilgai be pilnos pertraukos, taip sukeliant pavojų saugiam eismui keliuose ir pabloginant vairuotojų darbo sąlygas. Todėl atsirado būtinybė užtikrinti, kad skiriančių pertraukų eiliškumas būtų toks, kad padėtų išvengti piktnaudžiavimo. Taigi šio reglamento tikslas – pagerinti socialines sąlygas darbuotojams, kuriems jis taikomas, taip pat bendrai pagerinti saugų eismą keliuose. Šis reglamentas nustato vairavimo trukmių, pertraukų ir poilsio laikotarpių taisykles vairuotojams, vežantiems keleivius ir krovinius keliais. Reglamentu taip pat siekiama skatinti valstybių narių stebėsenos ir vykdymo praktikos bei kelių transporto priemonės darbo pagerėjimą. Reglamente nustatyta maksimali 9 valandų kasdienio vairavimo trukmė, 56 valandų kassavaitinio vairavimo trukmė, 90 valandų bendra vairavimo trukmė per dvi savaites paeiliui, minimali 45 minučių pertrauka po 4,5 valandų vairavimo laikotarpio, minimalus nepertraukiamas 9 valandų kasdienio poilsio laikotarpis. Reglamente pakeista sudėtinga kompensavimo sistema už sutrumpintus kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpius, o taip pat sumažintas specialių taisyklių atskiriems sektoriams skaičius. Tekstas tapo aiškesnis pateikus daug naujų sąvokų, numatyta sukurti komitetą ginčytiniems klausimams

[5] Komisijos ataskaita dėl Direktyvos 2003/88/EB nuostatų taikymo (darbuotojų, kurių darbas susijęs su miesto keleivių vežimu reguliariais reisais, darbo laiko organizavimas). Prieiga internete: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0371:LT:HTML (Žiūrėta 2007 10 08).

analizuoti, o išimtys ir leidžiančios nukrypti nuostatos atnaujintos ir patikslintos, siekiant, kad būtų atsižvelgta į privataus sektoriaus teikiamų viešųjų paslaugų apimčių augimą ir apriboti piktnaudžiavimo galimybes. Geresnis taisyklių įgyvendinimas tobulinamas įtraukiant sankcijų eksteritorialumo sampratą, darbdavio atsakomybės prezumpciją ir bendrą visų transporto grandinės dalyvių atsakomybę[6].

Priėmus šį reglamentą, AETR susitarimas su pakeitimais ir toliau turėtų būti taikomas krovinių ir keleivių vežimui keliais transporto priemonėmis, registruotomis bet kurioje valstybėje narėje ar šalyje, kuri yra AETR susitarimo šalis, visam reisui, kai tas reisas yra tarp Bendrijos ir trečiosios šalies, išskyrus Šveicariją ir šalių, kurios yra Europos ekonominės erdvės susitarimo šalys, arba per tokią šalį. AETR susitarimas per 2 metus nuo šio reglamento įsigaliojimo turi būti pataisytas, kad atitiktų minėtą reglamentą.

Šiuo metu yra iškilę nemažai neaiškumų visų šalių vežėjams, kaip elgsis kontroliuojančios institucijos valstybių, ne Europos Sąjungos narių, kuriose Reglamentas negalioja, o jos laikosi AETR konvencijos. Rusija privalo leisti įvažiuoti į savo teritoriją krovininėms transporto priemonėms su skaitmeniniais tachografais. Kol ši šalis aprūpins kontroliuojančius pareigūnus kontrolės kortelėmis, skirtomis nuskaityti skaitmeninius tachografus, darbo ir poilsio režimo ataskaitas vairuotojai turės pateikti skaitmeninio tachografo spaudinių forma. Tačiau jau iškilo pirmieji nesklandumai vykstant transporto priemonėms su skaitmeniniais tachografais į Rusiją. Neaišku ir dėl sankcijų, kurias pasirengusi taikyti Ispanija ir kai kurios kitos Europos Sąjungos šalys jau nuo 2006 m. sausio 1 d. naujai registruotoms transporto priemonėms, kuriose nėra sumontuota skaitmeninių tachografų.

Apibendrinant nagrinėtus tris pagrindinius šiuo metu galiojančius teisės aktus, reguliuojančius kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką, galima teigti, jog darbui tarptautiniuose maršrutuose (su trečiosiomis šalimis) taikoma AETR susitarimas, o direktyva 2002/15/EB, skirta tik mobiliems darbuotojams, ir reglamentas (EB) Nr. 561/2006, skirtas ir mobiliems, ir savarankiškai dirbantiems vairuotojams, taikomi tiek tarptautiniuose maršrutuose, tiek Europos Sąjungos šalių narių vidaus (nacionaliniuose) pervežimuose.

Lietuvoje pagrindinis įstatymas, reguliuojantis darbuotojų darbo ir poilsio laiką yra Darbo kodeksas (toliau – DK). DK darbo ir poilsio laikas reglamentuojamas XIII ir XIV

[6] Komisijos Nuomonė pagal EB sutarties 251 straipsnio 2 dalies trečios pastraipos c punktą apie Europos Parlamento padarytas Tarybos bendrosios pozicijos pataisas dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 iš dalies keičianti Komisijos pasiūlymą pagal EB sutarties 250 straipsnio 2 dalį. Prieiga internete: http://209.85.129.104/search?q=cache:I74Z_skrT3MJ:europa.eu.int/eur-lex/lex/Result.do%3Fdirect%3Dyes%26lang%3Dlt%26xsl%3Dcelex-som,celex-txt%26PgSize%3D128%26where%3DCC:072040*+kom+(2005)+0301+galutinis&hl=lt&ct=clnk&cd=5&gl=lt (Žiūrėta 2007 10 07).

skyriuose. DK 142 str. apibrėžiama darbo laiko sąvoka. DK 144 str. nustato maksimalią dienos, savaitės darbo laiko trukmę. Tačiau atsižvelgiant į ekonominių, socialinių santykių įvairovę, DK normos negali universaliai sureguliuoti kai kurių veiklos sričių[7]. Visų valstybių darbo teisėje greta bendrųjų normų, reguliuojančių visų darbuotojų darbo santykius, yra nemaža normų, reglamentuojančių tik kai kurių darbuotojų kategorijų darbą. Tokią darbo teisės diferenciaciją lemia subjektyvūs ir objektyvūs veiksniai: valstybinės valdžios socialinė politika ir strategija, įvairių dirbančiųjų sluoksnių organizuotumo lygis, jų vaidmuo visuomenės ekonomikoje ir politikoje, specifinės tam tikrų šakų (transporto, žemės ūkio, atominės energijos ir pan.) gamybinės sąlygos ir kitos socialinio ekonominio pobūdžio priežastys[8]. Todėl DK 148 st. išskiriamos specifinės veiklos sritys, kurioms reikia ypatingo reguliavimo. Prie minėtų specifinių veiklos sričių yra priskiriama ir transporto įmonės. Darbo ir poilsio laiko ypatumus šioje ir kitose DK minimose veiklos srityse nustato LR Vyriausybė.

LR Vyriausybė, įgyvendindama Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/22/EB, 2007 m. gegužės 30 d. priėmė nutarimą Nr. 546 "Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo ir ataskaitų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo". Nutarime nustatyta patikrinimo keliuose ir įmonėse apimtys, patikrinimą atliekančios institucijos bei jų kompetencija teikti ataskaitas, sugriežtinta vairuotojų vairavimo ir poilsio tikrinimo tvarka. Griežčiau bus kontroliuojama patikrinimai įmonėse (ne mažiau 30 proc. patikrinimų), taip pat Valstybinė kelių transporto inspekcija ne mažiau kaip 6 kartus per metus turės atlikti patikrinimus keliuose.

2006 m. kovo 15 d. priėmus Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 561/2006 LR Vyriausybė, jį įgyvendindama, 2007 m. rugsėjo 11 d. priėmė nutarimą Nr. 967 „Dėl LR Vyriausybės 2003 m. gegužės 14 d. nutarimo Nr. 587 Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos patvirtinimo", kuriuo pakeitė Darbo ir poilsio laiko ypatumus ekonominės veiklos srityse, numatytus 2003 m. gegužės 14 d. nutarime Nr. 587. LR Vyriausybės priimti darbo ir poilsio laiko ypatumai kelių transporte papildo minėtą reglamentą ir AETR susitarimą.

[7] Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. Antras tomas. Individualūs darbo santykiai. – Vilius: Justitia, 2004.

[8] Nekrošius I. Lietuvos Respublikos darbo kodekso rengimo problemos // Teisė. 1999. T. 33(1). P. 25-33.

2. Darbo ir poilsio laiko struktūros ypatumai

Darbo laiko struktūra – tai jo vidinė sandara, kuri svarbi norint žinoti, kokie laikotarpiai susiję su darbuotojo darbo funkcijų atlikimu ir yra reguliuojami darbo teisės, o kurie ne.

DK 143 straipsnyje numatyti laikotarpiai, kurie yra laikomi darbo laiku. Tai faktiškai dirbtas laikas, budėjimas, komandiruotės, laikas darbo vietai paruošti, trumpos pertraukos, medicininių apžiūrų laikas, stažuotės, prastovos laikas ir kiti norminiais teisės aktais nustatyti laikotarpiai. Sąrašas nėra baigtinis. Įstatymuose ir poįstatyminiuose norminiuose teisės aktuose gali būti nustatyti ir kiti laikotarpiai, kurie neįskaitomi į darbo laiką, tačiau jie negali keisti imperatyvių DK nuostatų[9].

Pagal DK reglamentavimą, darbo laiko struktūra yra bendroji ir specialioji. Bendroji nurodyta pačiame DK ir taikoma visoms darbuotojų kategorijoms, o specialioji – nustatoma specialiuose norminiuose teisės aktuose. Ji papildo bendrąją struktūrą elementais, būdingais įvairioms ūkio šakoms ir specialioms darbuotojų kategorijoms. Todėl ir kelių transporto darbuotojai, atsižvelgiant į jų darbo specifiką bei pagal jiems nustatomą darbo ir poilsio laiko struktūrą, skirstomi į dirbančius pagal bendrąsias DK nuostatas ir pagal specialiąsias nuostatas.

Dirbančių pagal *bendrąsias* DK nuostatas darbuotojų grupei taikomas tarpšakinis darbo ir poilsio laiko reguliavimas, kuris nustatomas atsižvelgiant ne į konkrečios ūkio šakos ypatybes, o į DK numatytas konkrečių darbuotojų asmenines, darbo ar kitas ypatybes. Pagal minėtas nuostatas reguliuojamas administracijos, organizuojančių transporto veiklą bei techninių darbuotojų darbas.

Reglamento (EB) Nr. 561/2006 3 straipsnyje nurodoma su pervežimais kelių transportu susijusios sritys, kuriose dirbantiems darbuotojams specialus darbo ir poilsio laiko reguliavimas netaikomas, tačiau taikomas bendras darbo ir poilsio laiko reguliavimas. Į tokio reguliavimo sritį patenka darbuotojai, dirbantys nekomercinėje arba viešojoje pervežimų paslaugų rinkoje, kur transporto paslaugų teikimas nėra pagrindinė veiklos sritis. Tai darbuotojai, atliekantys pervežimus su:

1. Transporto priemonėmis, vežančiomis keleivius reguliariais reisais, neviršijančiais 50 kilometrų;
2. Transporto priemonėmis, kurių maksimalus leistinas greitis neviršija 40 kilometrų per valandą;

[9] Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. Antras tomas. Individualūs darbo santykiai. – Vilius: Justitia, 2004. P. 170

3. Transporto priemonėmis, kurias naudojasi ar be vairuotojo nuomojasi ir kontroliuoja ginkluotosios pajėgos, civilinė gynyba, ugniagesiai ir už viešosios tvarkos palaikymą atsakingos pajėgos, kai vežama vykdant šioms tarnyboms paskirtas užduotis;
4. Transporto priemonėmis, įskaitant transporto priemones, naudojamas nekomerciniam humanitarinės pagalbos transportavimui, naudojamas esant kritinėms padėtims ar vykdant gelbėjimo darbus;
5. Specializuotomis medicinos tikslams skirtomis transporto priemonėmis;
6. Specializuotomis avarinėmis transporto priemonėmis, dirbančiomis 100 kilometrų spinduliu nuo nuolatinės jų laikymo vietos;
7. Transporto priemonėmis, kurios išbandomos keliuose turint tikslą jas techniškai patobulinti, remontuoti ar techniškai prižiūrėti, taip pat naujomis ar suremontuotomis, bet nepradėtomis naudoti transporto priemonėmis;
8. Transporto priemonėmis ar jų junginiais, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t, ir kurios naudojamos krovinių vežimui ne komerciniais tikslais;
9. Komercinėmis transporto priemonėmis, pagal valstybės narės, kurioje yra važiuojama, įstatymus turinčiomis istorinį statusą, ir kurios yra naudojamos nekomerciniam keleivių ar krovinių vežimui[10].

Taip pat valstybės narės pagal reglamento (EB) Nr. 561/2006 IV skyrių turi teisę leisti išimtis, taikytinas kai kurioms ypatingoms vežimų kategorijoms. LR Vyriausybė tokias išimtis yra nustačiusi 2007 m. rugsėjo 11 d. nutarimo Nr. 967 14^1 punkte[11].

Darbuotojams, kuriems taikomos bendrosios darbo ir poilsio reguliavimo normos, taip pat skiriasi ir jų darbo kontrolė. Darbdaviams, kurie užsiima anksčiau išvardytomis veiklomis, yra lengviau nustatyti bei kontroliuoti darbuotojų darbo ir poilsio laiką, todėl atsiranda siekis interpretuoti reglamento nuostatas savaip, priskiriant komercinę veiklą prie minėtų išimčių. Kaip pavyzdį galima būtų paminėti Europos Teisingumo Teisme (toliau – ETT) nagrinėtą bylą „British Gas plc.“, kurioje bendrovė British Gas bendrajai reguliavimo sričiai priskyrė darbuotojus, kurie krovininiais automobiliais gabeno buitinę dujų įrangą klientams[12].

Specialioji darbo ir poilsio rūšis norminiuose aktuose nustatyta transportavimo veiklą vykdantiems darbuotojams. Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 ir direktyva 2002/15/EB nustato skirtingas grupes asmenų, kuriems yra taikomos specialios nuostatos. Reglamento (EB) Nr.

[10] Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d. 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 04 11. P. 1-14.
[11] Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 netaikomas šio reglamento 13 straipsnio 1 dalies a-d ir f-p punktuose nurodytam vežimui kelių transporto priemonėmis.
[12] ETT 1992 m. birželio 25 d. sprendimas byloje Nr. C-116/91 „Licensing Authority South Eastern Traffic Area v British Gas plc.“ // European Court reports. 1992. P. I-04071.

561/2006 nuostatos apima ir savarankiškai kelių transporto verslu užsiimančius, ir pagal darbo sutartį dirbančius asmenis, vairuojančius transporto priemonę. Tuo tarpu direktyva 2002/15/EB taikoma tik darbo teisiniuose santykiuose esantiems asmenims (darbuotojams). Pagal šios direktyvos 2 straipsnį, nuo 2009 m. kovo 23 d. šį direktyva turės būti taikoma ir savarankiškai dirbantiems vairuotojams.

Pagal AETR, vairuotojas – tai bet koks asmuo, nesvarbu, samdomas ar ne, vairuojantis, nors ir trumpai, transporto priemonę arba esantis joje tam, kad prireikus ją vairuotų. Beveik analogišką sąvoką pateikia ir reglamentas. Tuo tarpu direktyva išskiria dvi sąvokas: „savarankiškai dirbantis vairuotojas“ ir „mobilus darbuotojas“. Savarankiškai dirbantis vairuotojas – tai bet kuris asmuo, kurio pagrindinis individualios veiklos užsiėmimas – vežti keleivius arba krovinius samdos pagrindais arba už atlygį, kaip apibrėžta Bendrijos teisės aktuose, pagal Bendrijos licencijas arba bet kurį kitą verslo leidimą atlikti minėtą vežimą, kuris turi teisę dirbti savarankiškai ir nėra susietas su darbdaviu pagal darbo sutartį arba bet kokį kitą darbo hierarchinį santykį, kuris gali laisvai organizuoti atitinkamą darbinę veiklą, o jo pajamos tiesiogiai priklauso nuo gauto pelno ir kuris turi laisvę individualiai arba bendradarbiaudamas su savarankiškai dirbančiais vairuotojais užmegzti komercinius ryšius su pavieniais klientais. Tuo tarpu, mobilus darbuotojas – tai bet kuris mobilaus personalo formuojantis ekipažą darbuotojas, įskaitant stažuotojus ir mokinius, kuris dirba įmonėje, teikiančioje keleivių ir krovinių vežimo paslaugas samdos pagrindais arba už atlygį, arba savo sąskaita.

Pagal DK nuostatas, darbuotojo laikas sąlyginai skirstomas į „darbo laiką“ ir „poilsio laiką“. Darbo laiko struktūros elementai yra nepakankamai informatyvūs nustatant mobilių asmenų darbo laiko trukmę. AETR susitarime ir reglamente (EB) Nr. 561/2006 darbo laiko struktūra nėra pateikiama. Tačiau direktyvoje 2002/15/EB mobilių darbuotojų (vairuotojų) darbo laiko struktūra išdėstoma labai detaliai. Mobilaus darbuotojo darbo laiku laikoma laikas nuo darbo pradžios iki pabaigos, kurio metu mobilus darbuotojas yra savo darbo vietoje, darbdavio žinioje ir vykdo savo funkcijas ar veiklą, t.y. mobilių darbuotojų darbo laiku laikoma:

1. Laikas, skirtas įvairiai kelių transporto veiklai:
    - vairavimui;
    - pakrovimui ir iškrovimui;
    - pagalbai įlaipinant keleivius į transporto priemonę ir išlaipinant iš transporto priemonės;
    - valymui ir techninei priežiūrai;
    - visiems kitiems darbams, skirtiems transporto priemonės, krovinio ir keleivių saugumui užtikrinti arba vykdyti teisinius ir kontrolės įsipareigojimus, tiesiogiai susijusius su konkrečia atliekama transporto veikla, įskaitant pakrovimo ir

iškovimo priežiūrą, administracinius policijos, muitinės, imigracijos pareigūnų ir kt. formalumus.

2. Laikas, kuriuo jis negali laisvai disponuoti ir turi būti darbo vietoje, pasirengęs imtis įprastinio darbo, su tam tikromis užduotimis, kurios susijusios su budėjimu, kai laukiama pakrauti arba iškrauti, kada neįmanoma iš anksto numatyti trukmės, t.y. ir prieš išvykimą, arba tik prieš faktinio išvykimo laiką, arba pagal bendras sąlygas, suderėtas socialinių partnerių ir (arba) pagal valstybių narių teisės aktuose nustatytas sąlygas[13].

   Savarankiškai dirbantiems vairuotojams taikomas tas pats laiko apibrėžimas.

Su „darbo laiko“ sąvokos interpretavimu kyla tam tikrų problemų. Nors „darbo laiko“ sąvoka reglamente apibrėžta gana detaliai, tačiau praktikoje kyla neaiškumų, ar darbo laikas yra bet kuris laikas, kai transporto priemonių vairuotojai negali laisvai disponuoti savo laiku, ar darbo laiką sudaro vairavimo laikotarpiai, pertraukos tarp vairavimo laikotarpių ir kitai veiklai skiriamas laikas. 1992 m. ETT nagrinėjo bylą Nr. C-394/92[14], kurioje išaiškino minėtus klausimus pagal tuo metu galiojusį reglamento (EEB) Nr. 3821/85 15(2) straipsnį. „Dienos darbo laiką“ sudaro vairavimo laikotarpis, visi kiti darbo laikotarpiai, buvimo darbe laikotarpis, pertraukos ir, jei vairuotojas nusprendžia padalinti dienos poilsio laikotarpį į dvi ar tris atskiras pertraukas, kiekviena tokia pertrauka, jei ji ne ilgesnė už vieną valandą. Toks „dienos darbo laikas“ vairuotojui prasideda įjungus tachografą po kassavaitinio ar kasdienio poilsio laikotarpio arba, jei dienos poilsis padalinamas į atskiras pertraukas, po mažiausiai aštuonių valandų trukmės poilsio laikotarpio. Jis pasibaigia prasidėjus kasdieniam poilsio laikotarpiui arba, jei dienos poilsis padalinamas į atskiras pertraukas, prasidėjus mažiausiai aštuonių (iš eilės) trukmės poilsio laikotarpiui.

Mobiliam darbuotojui, esant kelionėje atsiranda toks laiko tarpas, kada jis tiesiogiai neatlieka savo darbo funkcijų, todėl tai nėra „darbo laikas“, tačiau visiškai laisvai disponuoti savo laiku irgi negali, todėl jis nepriskiriamas „poilsio laikui“. Ši darbo laiko ypatybė apibrėžiama kaip „buvimo darbdavio dispozicijoje“ laikas. Tai yra laikas, kurio metu mobilus darbuotojas neprivalo būti savo darbo vietoje, tačiau turi būti pasiekiamas, kad iškvietus galėtų pradėti, tęsti vairavimą arba atlikti kitą darbą. Prie tokio laiko priskiriama laikas, kai mobilus darbuotojas lydi transporto priemonę, gabenamą traukiniu arba keltu, taip pat laikas laukiant pasienyje bei laikas, kai draudžiamas eismas. Prie tokio laiko priskiriama ir mobilių darbuotojų, vairuojančių komandomis, laikas, sėdint šalia vairuotojo arba miegamojoje vietoje, kai

[13] Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. kovo 11 d. direktyva Nr. 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo“// OL L 080, 2002 03 23. P. 35-39

[14] ETT 1994 m. birželio 9 d. sprendimas byloje Nr. C-394/92 „Criminal proceedings against Marc Michielsen and Geybels Transport Service NV“ // European Court reports. 1994. P. I-02497.

transporto priemonė juda. Tuos laiko tarpsnius ir jų trukmę mobilus darbuotojas turi žinoti iš anksto. Ši aplinkybė ir skiria darbo laikotarpio sąvoką nuo „budėjimo“ sąvokos. Taigi, buvimo darbdavio dispozicijoje laikas nelaikomas nei kitu darbu, nei poilsiu.

Nemažai kyla diskusijų, ar mobilaus darbuotojo vykimas į darbą yra laikomas darbo laiku ar ne. Pagal DK 143 straipsnį kelionė į darbą iš namų ir atvirkščiai nepriskirtina darbo laikui. Taip yra ir daugelyje ES valstybių narių. Tačiau tokia pozicija pasikeitė, kai Europos Teisingumo Teismas (toliau – ETT) sprendime Skills byloje nusprendė, kad laikas, kurį vairuotojas sugaišta, kad pasiektų vietą, kur yra automobilis su tachografu, yra susijęs su laiku, turinčiu įtakos jo vairavimui, nes sukelia jo nuovargį. Todėl toks laikas turi būti privalomai registruojamas kaip “kitas darbo laikas“[15]

Į darbo laiko sąvoką įtraukiama ir naktinis darbas. Naktinis darbas – tai bet koks darbas nakties metu. Darbo laikas, kurio mažiausiai 4 valandos tenka periodui nuo 00.00 iki 07.00 val., laikomas „nakties laiku“. Tokia nuostata įtvirtinta direktyvoje Nr. 2002/15/EB. Direktyva nereikalauja, kad nakties laikas visiškai sutaptų su joje nurodytomis ribomis ir atitinkamai būtų 7 valandų trukmės. Nakties laikas gali, pvz., prasidėti anksčiau negu 00.00 val. ir baigtis anksčiau negu 07.00 val., jis gali būti ir ilgesnis negu 7 val. Kiekviena ES valstybė sprendžia šį klausimą savarankiškai, reglamentuodama tai savo nacionaliniuose teisės aktuose. Pagal DK 154 str. nakties laikas yra kalendorinis laikas nuo 22.00 iki 06.00 valandos, o naktiniu darbu laikomas darbas, jei 3 darbo valandos tenka nakčiai. Darbo ir poilsio laiko ypatumuose nakties laiko nuostatos yra perkeltos iš direktyvos Nr. 2002/15/EB, todėl jos sutampa.

Perkėlus direktyvos nuostatas į nacionalinę teisę, atsirado nesutapimų tarp DK ir Darbo ir poilsio laiko ypatumų. Visų pirma, nesutampa DK ir Ypatumuose nustatyto nakties laiko pradžia ir pabaiga, antra, Ypatumuose nustatyta nakties laiko trukmė – 7 val. – yra valanda trumpesnė, negu pagal DK – 8 val. Nors Ypatumuose ir nėra konkrečiai įtvirtinta minimalus laiko tarpas, kuris laikomas naktiniu darbu, tačiau teigiant, jog Ypatumuose nakties laiko nuostatos perkeltos iš direktyvos, įžvelgiama ir dar vienas nesutapimas – tai yra mažiausias laiko tarpas, kuris laikomas naktiniu darbu (pagal DK – 3 val., pagal direktyvą – 4 val.). Minėti teisės aktų prieštaravimai sukelia nemažai diskusijų. Atsiranda problema svarstant, kada turėtų prasidėti ir pasibaigti nakties laikas. Kai kurių autorių nuomone, mobiliųjų darbuotojų nakties laikas turi prasidėti nuo 22.00 valandos ir pasibaigti 07.00 valandą[16]. Tokia nuomonė grindžiama tuo, jog pagal LR įstatymus negali būti akivaizdaus darbuotojo padėties pabloginimo, kuris šiuo atveju daugiau susijęs su apmokėjimu už naktinį darbą. Vyriausybės priimtų teisės aktų normos negali

[15] ETT 2001 m. sausio 18 d. sprendimas byloje „Skills Motor Coaches ir kiti“ Nr. C-297/99 // European Court reports. 2001. P. I-00573.
[16] Kvaitkovskis A. Apie vairuotojų darbą naktį ir poilsį tarp reisų. // Transporto pasaulis. 2007 m. birželis. Nr. 6 (78). P. 40-42.

prieštarauti DK normoms. Tačiau tai reiškia, kad nakties laiką mobiliems darbuotojams reikėtų ilginti iki 9 val., nors kitiems darbuotojams pagal DK nakties laikas yra tik 8 val. Toks naktinio laiko ilginimas nėra pagrįstas, nes prieštarauja direktyvai, o tai reiškia, jog prieš perkeliant direktyvą į nacionalinę teisę, reikėjo įžvelgti galimus teisės aktų prieštaravimus ir priimti atitinkamus sprendimus.

DK 156 straipsnyje poilsio laikas apibrėžtas kaip įstatymu, kolektyvine ar darbo sutartimi reglamentuotas laisvas nuo darbo laikas. Mobilių kelių transporto darbuotojų poilsio laiko rūšis bei jų suteikimo tvarką nustato reglamentas (EB) Nr. 561/2006. Pagal reglamentą, poilsis – tai nepertraukiamas laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku. Reglamente išskiriama kelios poilsio rūšys:

1. Kasdienio poilsio laikotarpis, kuris reglamente apibrėžiamas kaip kasdienis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku. Sąvokos apibrėžime išskiriama dvi kasdienio poilsio rūšys:
    - normalus kasdienis poilsio laikotarpis - tai mažiausiai 11 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas. Šis normalus kasdienio poilsio laikotarpis gali būti suskirstytas į du laikotarpius, kai pirmas yra mažiausiai 3 valandų nepertraukiamas laikotarpis, o antras – mažiausiai 9 valandų nepertraukiamas laikotarpis;
    - sutrumpintas kasdienio poilsio laikotarpis – tai mažiausiai 9 valandų, bet ne trumpesnis nei 11 valandų, poilsiui skirtas laiko tarpas;
2. Kassavaitinio poilsio laikotarpis – tai kassavaitinis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku. Kassavaitinio poilsio laikotarpis gali būti kelių rūšių:
    - normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis – tai mažiausiai 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas;
    - sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis - trumpesnis nei 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas, kuris gali būti sutrumpintas ne daugiau kaip iki 24 paeiliui einančių valandų.

Kasdienis ir kassavaitinis poilsis nustatomas reglamento 8 str. Jame teigiama, jog vairuotojas privalo pasinaudoti kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiais. Sutrumpintu kasdienio poilsio laikotarpiu mobilus darbuotojas gali pasinaudoti daugiausiai 3 kartus per savaitę, tačiau sutrumpinimo nereikia kompensuoti, pridedant papildomas valandas prie kito poilsio laikotarpio. Tuo tarpu reglamento 8 str. 6 d. nustato, kad per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai:

- dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba
- vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu mažiausiai 24 valandų sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, tačiau sutrumpinimas turi būti kompensuojamas

lygiaverčiu poilsiui skirtu laiku, kuriuo visu iš karto pasinaudojama iki po atitinkamos savaitės praeis trys savaitės.

Kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau, kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo pasinaudoto kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos. Dėl minėto laiko tarpo praktikoje kyla sunkumų. Tuo metu, kai dar galiojo reglamentas (EEB) Nr. 3820/85, ETT nagrinėjo bylą Nr. C-313/92[17], kurioje buvo iškeltas klausimas dėl žodžių „kiekvieno 24 valandų laikotarpio“ interpretavimo. Buvo neaišku, ar minėtas laikotarpis gali prasidėti bet kuriuo metu, priklausomai nuo kassavaitinio ir (viso) kasdienio poilsio laikotarpio pradžios ir patikrinimo kelyje laiko, ar pirmasis ar keletas laikotarpių iš eilės prasideda pasibaigus pastarosios savaitės poilsio laikotarpiui. Šiuo klausimu ETT pasisakė, jog „kiekvienas 24 valandų trukmės laikotarpis“ interpretuojamas kaip reiškiantis bet kokį 24 valandų trukmės laikotarpį, prasidedantį vairuotojui įjungus tachografą po kassavaitinio ar kasdienio poilsio laikotarpio. Kai dienos poilsis padalijamas į dvi ar tris atskiras pertraukas, skaičiuoti turi būti pradedama ne trumpesniam kaip 8 valandų trukmės laikotarpiui pasibaigus. Šis klausimas buvo keliamas ir jau minėtoje ETT byloje Nr. C-394/92.

Mobilūs darbuotojai, šalia kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpių, turi darbo metu daryti pertraukas. Pagal reglamentą, pertrauka – tai laikotarpis, kurio metu vairuotojas nevairuoja ar nedirba kitų darbų, ir kuris naudojamas tik jėgoms atgauti. Reglamente numatyta, jog vairuotojas po 4,5 valandų vairavimo turi padaryti ne trumpesnę nei 45 minučių pertrauką. Ši pertrauka gali būti suskaidyta į kelias pertraukas, tačiau pirmoji iš jų neturėtų būti trumpesnė kaip 15 minučių, o po jos turėtų sekti ne trumpesnė kaip 30 minučių pertrauka. Šių pertraukų eiliškumo keisti negalima. Taikant dar senąjį reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 praktikoje kilo normų, susijusių su pertraukomis, problema. Buvo neaišku, ar šiuo reglamentu nustatomi atskiri iš viso 4,5 valandų trukmės vairavimo laikotarpiai, kurių metu ar kuriems pasibaigus būtina daryti 45 minučių trukmės ar ilgesnes pertraukas tuo atveju, jei iš karto neprasideda vairuotojo kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpis; kada pradedamas skaičiuoti 4,5 valandų trukmės vairavimo laikotarpis; ar jis pasibaigia ir naujas 4,5 valandų trukmės laikotarpis prasideda pasibaigus iš viso 45 minučių trukmės pertraukai ar pasibaigus iš viso 4,5 valandų vairavimo laikotarpiui, ar pagal kitimo principą bet kuriuo metu vairuotojui iš viso vairavus 4,5 valandos ir nepadarius mažiausiai 45 minučių trukmės pertraukos? Šiais klausimais ETT pasisakė byloje Nr. C-116/92[18], jog reglamento (EEB) Nr. 3820/85 7 straipsnio 1 ir 2 dalys interpretuojamos kaip

[17] ETT 1994 m. birželio 2 d. sprendimas byloje Nr. C-313/92 „Criminal proceedings against Van Swieten BV“ // European Court reports. 1994. P. I-02177.

[18] ETT 1993 m. gruodžio 15 d. sprendimas byloje Nr. C-116/92 „Criminal proceedings against Kevin Albert Charlton, James Huyton and Raymond Edward William Wilson“ // European Court reports. 1993. P. I-6755.

draudžiančios vairuotojams be pertraukų vairuoti ilgiau nei 4,5 valandos. Vis dėlto, jei vairuotojas padaro vieną 45 minučių trukmės pertrauką ar kelias mažiausiai 15 minučių trukmės pertraukas kiekvieno 4,5 valandos trukmės vairavimo laikotarpio metu arba jam pasibaigus, reglamento 7 straipsnio 1 dalimi numatytas skaičiavimas turėtų prasidėti iš naujo, neatsižvelgiant į vairavimo laikotarpio trukmę ir anksčiau vairuotojo padarytas pertraukas. Reglamento 7 straipsnio 1 dalimi numatytas skaičiavimas pradedamas tuomet, kai vairuotojas įjungia įrašymo įrenginį ir pradeda važiuoti.

Reglamente (EB) Nr. 561/2006 darbo ir poilsio trukmė sureglamentuota pakankamai griežtai, tačiau 12 straipsnis numato išimtis, kuomet galima nesilaikyti minėto reglamento 6-9 straipsnių. Tai yra atvejai, kai saugiam eismui keliuose nekeliamas pavojus ir siekiant sudaryti galimybes transporto priemonei pasiekti sustojimui tinkamą vietą, vairuotojas gali tiek nukrypti nuo 6-9 straipsnių reikalavimų, kad užtikrintų asmenų, pačios transporto priemonės ar jos krovinio saugumą. Taikant šį straipsnį praktikoje, atsiranda interpretacijų, kai bandoma minėtą normą pritaikyti atvejams, kai vairuotojas pasinaudoja minėta išimtimi dėl prieš kelionės pradžią žinomų priežasčių. Šį klausimą nagrinėjo ETT byloje Nr. C-235/94[19], kurioje pasisakė, jog dėl prieš kelionės pradžią žinomų priežasčių neleidžiama nesilaikyti 6, 7 ir 8 straipsnių (dabar 6-9 str.) nuostatų. 12 straipsniu vairuotojas gali pasinaudoti tik neplanuotai atsiradus pateisinamai priežasčiai nesilaikyti reglamento nuostatų.

Reglamente numatyta galimybė mobiliam darbuotojui dirbti ne tik vienam, bet ir su porininku. Darbas su porininku – tai padėtis, kai kiekvieno vairavimo laikotarpio tarp dviejų paeiliui einančių kasdienio poilsio laikotarpių arba tarp kasdienio poilsio laikotarpio ir kassavaitinio poilsio laikotarpio metu transporto priemonėje yra bent jau du vairuoti turintys vairuotojai. Pirmą darbo su porininkais valandą kitam vairuotojui ar vairuotojams dalyvauti nebūtina, tačiau likusį laikotarpį jų dalyvavimas privalomas. Tuo atveju, vairuotojas, dirba su porininku, per 30 valandų po kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos turi būti pasinaudojęs kitu mažiausiai 9 valandų kasdienio poilsio laikotarpiu (reglamento (EB) Nr. 561/2006 8(5)). Minėta nuostata buvo priimta iškilus problemoms taikant reglamento (EEB) Nr. 3820/85 8 straipsnį. Jo 1 dalyje teigiama, jog nepertraukiamas kasdienis poilsis gali būti sutrumpinamas mažiausiai iki 9 valandų, jei jis yra vėliau kompensuojamas. O to paties straipsnio 2 dalyje teigiama, kad vairuotojai, dirbantys poroje, per 30 valandų laikotarpį turi pasinaudoti kiekvienas iš jų mažiausiai 8 valandų nepertraukiamu poilsiu. Todėl ETT teismui

[19] ETT 1995 m. lapkričio 9 d. sprendimas byloje Nr. C-235/94 „Criminal proceedings against Alan Jeffrey Bird“ // European Court reports. 1995. P. I-03933.

byloje Nr. C-439/01[20] buvo iškeltas klausimas, ar vairuotojai privalo vykdyti minėto reglamento abiejuose straipsniuose išdėstytus reikalavimus kartu ar 8 (2) straipsnis yra viršesnis už 8(1) ir ar galėtų minėti straipsniai būti netaikomi dėl nesuderinamumo su viršesniais Bendrijos įstatymais. ETT teismas pasisakė, jog minėtų straipsnių kartu taikyti negalima, kadangi 8(2) straipsnis yra viršesnis už 8(1). Tokia pati interpretacija galioja ir AETR susitarimo 8(1) ir (2) straipsniui. Nacionalinis teismas, atsižvelgdamas į bylos faktus, turi nustatyti, ar labiau dera taikyti reglamento (EEB) Nr. 3820/85 ar AETR nuostatas.

Vairuotojams ir kitiems mobiliems darbuotojams taikoma suminė darbo laiko apskaita. Jeigu tokiems darbuotojams per ne ilgesnį kaip keturių mėnesių apskaitinį laikotarpį vis dėlto viršijamas jiems nustatytas darbo valandų skaičius, tuomet darbuotojams kaip vienas iš kompensavimo būdų pagal DK 149 str. 2 d. suteikiama poilsio diena (dienos), kolektyvinėse sutartyse arba darbo tvarkos taisyklėse nustatyta tvarka[21].

DK 147 str. 6 d. nustato, kad darbo laikas žymimas Vyriausybės patvirtintos pavyzdinės formos darbo laiko apskaitos žiniaraščiuose. Vadovaudamasi šia DK nuostata, Vyriausybė savo 2004-01-27 nutarimu Nr. 78 patvirtino darbo laiko apskaitos žiniaraščio pavyzdinę formą (toliau – Forma) ir Darbo laiko apskaitos žiniaraščio pildymo tvarkos aprašą (toliau – Tvarkos aprašas). Pagal šį teisės aktą reikalaujama, kad naktį dirbtas laikas būtų atskirtas nuo faktiškai dirbto laiko. Tai suprantama, nes DK 193 str. už darbą naktį nurodo mokėti ne mažiau kaip pusantro darbuotojui nustatyto valandinio atlygio (mėnesinės algos). Beje, poilsio laiko suteikimas už šį darbą nenumatytas.

Kadangi apskaitomas ir apmokamas faktiškai dirbtas laikas (šiuo atveju – naktį), vairuotojų ir kitų mobiliųjų darbuotojų atžvilgiu klausimas dėl naktinio laiko (nuo 22.00 iki 07.00 val.) turi būti sprendžiamas pagal tos vietovės (užsienio šalies), kurioje jie tuo momentu atliko darbą, laiko juostą. Tačiau negalima situacija, kai darbas naktį išskiriamas tik kol vairuotojas yra Lietuvos teritorijoje, o, jam kirtus valstybės sieną, ta pareiga išnyksta. Taip būti negali: naktinis darbas nenutrūksta, tik jį apskaičiuojant taikytinas kitos valstybės laikas.

Vairuotojų ir kitų mobiliųjų darbuotojų darbo laikas turi būti žymimas darbo laiko apskaitos žiniaraščiuose (Ypatumų 14 p.). Tai daroma pagal transporto priemonėse naudojamos registravimo įrangos – tachografų – parodymus. Todėl darbo laiko apskaitos žiniaraštis, paprastai vedamas įmonės nuolatinėje buveinėje, pildomas tuomet, kai atsakingam už tai asmeniui atsiranda galimybė susipažinti su tos registravimo įrangos parodymais.

---

[20] ETT 2003 m. sausio 16 d. sprendimas byloje „Libor Cipra et Vlastimil Kvasnicka v Bezirkshauptmannschaft Mistelbach“ Nr. C-439/01 // European Court reports. 2003. P. I-00745.

[21] Kvaitkovskis A. Apie vairuotojų darbą naktį ir poilsį tarp reisų. // Transporto pasaulis. 2007 m. birželis. Nr. 6 (78). P. 40-42.

3. Darbo ir poilsio laiką kelių transporte reglamentuojančių teisės normų įgyvendinimas

Siekiant užtikrinti eismo saugumą keliuose bei saugias ir sveikas darbo sąlygas, įgyvendinant teisės aktų, reglamentuojančių kelių transporto mobilių darbuotojų darbo ir poilsio laiką, nuostatas, būtina vykdyti jų laikymosi kontrolę. AETR susitarime ir Europos Bendrijos teisės aktuose išskiriama vidinė ir išorinė kontrolė.

Vidinė kontrolė.

Pagal reglamento (EB) Nr. 561/2006 10 straipsnį, transporto ūkio subjektas turi taip organizuoti vairuotojų darbą, kad jie galėtų laikytis reglamento (EEB) Nr. 3821/85 nuostatų. Transporto ūkio subjektas turi suteikti vairuotojui išsamius nurodymus ir atlikti reguliarius patikrinimus, kad užtikrintų reglamento (EEB) Nr. 3821/85 nuostatų laikymąsi. Įmonė, pasinaudodama savo žinioje esančiais visais dokumentais, privalo nuolatos kontroliuoti vairavimo, kito darbo valandas ir poilsio laiką. Nustačiusi pažeidimo atvejus, ji privalo nedelsdama juos pašalinti ir imtis priemonių, kad ateityje jie nepasikartotų. Atlikti ilgalaikiai tyrimai ir stebėjimai parodė, kad įvairūs ekonominiai sunkumai ir ypač didelė konkurencija kelių transporte skatina vairuotojus pažeidinėti nustatytus reikalavimus, ypač susijusius su darbo ir poilsio laiku. Įvairūs apgaulės faktai fiksuojant darbo ir poilsio laiką bei akivaizdūs pažeidimai, kurie nustatomi kontroliuojant, kelia didelę grėsmę eismo saugumui keliuose, iškraipo konkurenciją ir dėl to neigiamai atsiliepia visai kelių transporto sektoriaus plėtrai. Siekiant panaikinti minėtas problemas, užkirsti kelią piktnaudžiavimams bei užtikrinti patikimą ir tikslią vairuotojų darbo apskaitą, atsirado būtinybė imtis adekvačių priemonių, atitinkančių naujausią mokslinę ir techninę pažangą. Kaip vienas iš efektyviausių sprendimų buvo pasiūlyta transporto priemonėse įdiegti kontrolės įrangą – tachografą. Tachografas – tai įrenginys, įmontuotas transporto priemonėse, automatiškai arba pusiau automatiškai rodantis ir registruojantis išsamią informaciją apie transporto priemonių judėjimą ir tam tikrus jų vairuotojų darbo laikotarpius. Siekiant techninės pažangos kelių transporto sektoriuje sukurta naujos kartos skaitmeniniai tachografai, pakeisiantys analoginius tachografus. Pagal veikiančias nuostatas buvo numatyta, kad skaitmeniniai tachografai taps privalomi visoms naujoms transporto priemonėms visose valstybėse narėse nuo 2004 m. rugpjūčio 5 d. Kadangi transporto priemonių gamintojai iki nustatytos 2004 m. rugpjūčio 5 d. datos negavo tachografų, kuriems suteiktas tipo patvirtinimas, jų įdiegimo terminas buvo atidėtas iki 2005 m. rugpjūčio 5 d., nustatant tolerancijos laikotarpį iki

2006 m. sausio 1 d. Šis terminas buvo pratęstas iki 2006 gegužės mėn.[22] Po šios datos pirmą kartą įregistruotuose automobiliuose, kuriems taikomas reglamentas (EEB) Nr. 3821/85, turi būti sumontuota naujos kartos skaitmeninių tachografų sistema, kuri leis dar efektyviau kontroliuoti darbo ir poilsio laiką.

Skaitmeniniai tachografai įrengiami ir naudojami transporto priemonėse, naudojamose keleiviams ir kroviniams vežti keliais, kurioms taikomas reglamentas (EB) Nr. 561/2006. Skaitmeniniai tachografai naudojami tik Europos Sąjungos valstybėse narėse registruotose transporto priemonėse, todėl būtina padaryti pakeitimus AETR susitarime, prie kurio tos šalys prisijungusios.

Tachografuose užfiksuotus duomenis būtina perkelti į darbo laiko apskaitos žiniaraščius. Žiniaraščiai po paskutinio pildymo turi būti saugomi 10 metų. Už darbo laiko žymėjimą yra atsakingi darbdaviai.

Reguliariais reisais šalies viduje teikiančiose vežimo paslaugas ir reguliariais tarptautiniais reisais teikiančiose keleivių vežimo paslaugas, kurių galiniai maršruto sustojimai yra ne toliau kaip už 50 kilometrų nuo dvi valstybes nares skiriančios sienos, o maršrutas neviršija 100 kilometrų, transporto priemonėse nebūtina įrengti įrašymo įrangos. Tokiu atveju transporto įmonė sudaro vežimo paslaugų tvarkaraštį ir darbo grafiką, kuriame nurodoma kiekvieno vairuotojo pavardė, nuolatinė gyvenamoji vieta ir iš anksto sudarytas įvairių vairavimo, kitų darbų, pertraukų ir vairuotojo buvimo darbe tvarkaraštis. Darbo grafikas turi apimti prieš tai ėjusias 28 dienas ir įmonėje turi būti saugomas vienerius metus.

Lietuvoje skaitmeninių techografų sistema diegiama sunkiai: neišspręsti duomenų perkėlimo iš vairuotojų kortelių ir skaitmeninių tachografų reikalai, nėra kam mokyti darbuotojų. Vežėjų teigimu, skaitmeniniai tachografai bei naujoji darbo ir poilsio režimo laikymosi tvarka nepalengvina vairuotojų darbo. Susidaro įspūdis, kad reglamentas sukurtas kontroliuojančioms institucijoms – jame daugiau dėmesio skiriama pažeidimams traktuoti ir kitoms su tikrinimu susijusioms problemoms išaiškinti. Reikėtų labiau atsižvelgti į sunkų darbą dirbantį vairuotoją.[23]

Skaitmeninių tachografų įgyvendinimo stebėsenos darbo grupės sekretoriatas siūlo kiekvienoje ES šalyje sukurti skaitmeninių tachografų sistemos funkcionavimo rizikos valdymo nacionalinio lygmens grupę, sudarytą iš skaitmeninių tachografų sistemos dalyvių atstovų. Ji turėtų kaupti ir analizuoti informaciją apie savoje šalyje susidariusias skaitmeninių tachografų

[22] Komisijos ataskaita apie Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo įgyvendinimą 2001–2002 m. (22-oji Komisijos ataskaita dėl su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinimo. Prieiga internete: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0321:LT:HTML (Žiūrėta 2007 10 08).

[23] Jakubauskienė L. Reglamentų ir direktyvų džiunglėse. // Transporto pasaulis. 2007 m. rugsėjis. Nr. 9(81). P. 12-13.

sistemos funkcionavimo problemas, nustatyti riziką ir apie tai informuoti ES lygmens skaitmeninių tachografų funkcionavimo rizikos valdymo grupę. ES lygmens rizikos valdymo grupė turėtų pateikti rekomendacijas, kaip susidariusią riziką sumažinti. Tokią skaitmeninių tachografų sistemos rizikos valdymo schemą planuojama pateikti svarstyti Europos Komisijai.[24]

Išorinė kontrolė.

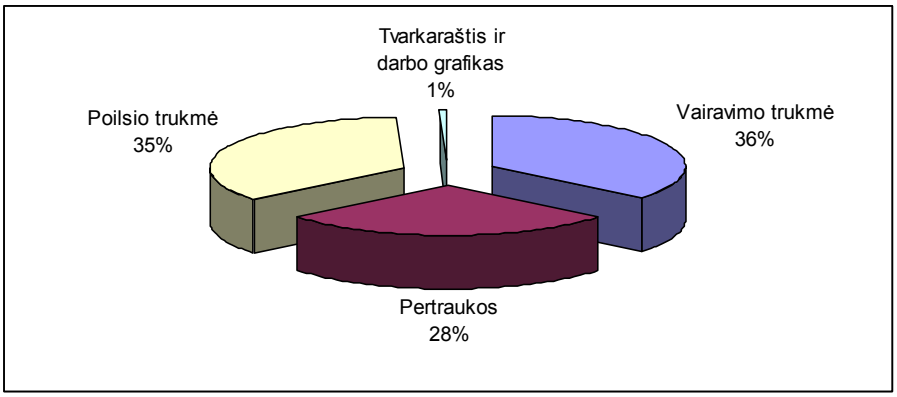
AETR susitarime ir Europos Sąjungos teisės aktuose nurodoma, jog valstybės narės turi imtis visų reikiamų priemonių, kad būtų įgyvendinta kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką reglamentuojančios normos. Teisės aktuose išskiriama patikrinimai keliuose ir įmonėse. LR Vyriausybė, įgyvendindama direktyvą 2006/22/EB, priėmė nutarimą Nr. 546, kuriame nustatė, kad 2007 metais turi būti patikrinta ne mažiau kaip 1% kelių transporto priemonių vairuotojų, kurie patenka į reglamento (EB) Nr. 561/2006 reguliavimo sritį, darbo dienų vairavimo ir poilsio režimo, iš jų ne mažiau kaip 15% kelių transporto priemonių vairuotojų darbo dienų turi būti patikrinta keliuose ir ne mažiau kaip 30% - įmonėse. Po 2008 m. sausio 1 d. turi būti patikrinta ne mažiau kaip 2%, o po 2010 m. sausio 1 d. – ne mažiau kaip 3% kelių transporto priemonių vairuotojų darbo dienų. Po 2008 m. sausio 1 d. ne mažiau kaip 30% kelių transporto priemonių vairuotojų darbo dienų turi būti patikrinta keliuose ir ne mažiau kaip 50% – įmonėse. Kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimą keliuose tikrina Valstybinės kelių transporto inspekcijos ir teritorinių bei specializuotų policijos įstaigų pareigūnai, o įmonėse – Valstybinės kelių transporto inspekcijos ir Valstybinės darbo inspekcijos pareigūnai.[25]

Šiuo metu apie reglamente (EB) Nr. 561/2006 numatytos kontrolės įgyvendinimą valstybėse narėse statistinės informacijos nėra pateikiama, tačiau jau dabar galima įžvelgti tam tikras įgyvendinimo problemas: dar nėra tobulos tikrinimo programinės įrangos, dauguma valstybių nepasirengę vykdyti kontrolės, neparengta techninė bazė, trūksta kontrolę atliekančių pareigūnų, pareigūnai duomenis gali interpretuoti skirtingai, todėl ir vežėjams taikomos sankcijos už tuos pačius pažeidimus gali būti nevienodos.[26] Palyginimui galima pažiūrėti, kaip buvo įgyvendintas prieš tai galiojęs reglamentas (EEB) Nr. 3820/85. Pagal reglamentą, visos valstybės narės įsipareigoja pateikti Europos Bendrijų Komisijai informaciją apie reglamento įgyvendinimą. Tačiau ne visos valstybės narės tą reikalavimą įgyvendino laiku ir tinkamai: Danija nepateikė Komisijai savo duomenų, kiek vairuotojų buvo patikrinta įmonių teritorijose, Graikija nepateikė duomenų apie pažeidimus, Belgija neapibendrino savo duomenų, Prancūzija

[24] Skaitmeninių tachografų sistemos funkcionavimo rizikos valdymas. // Vežėjų žinios. 2006 m. balandis. Nr. 8 (116). P.21.
[25] Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gegužės 30 d. nutarimas Nr. 546 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo ir ataskaitų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2007. Nr. 65-2528.
[26] Jakubauskienė L. Reglamentų ir direktyvų džiunglėse. // Transporto pasaulis. 2007 m. rugsėjis. Nr. 9(81). P. 12-13.

vis dar atskiria savo nuolatinius gyventojus ir nenuolatinius gyventojus, vietoj piliečių ir nepiliečių, todėl sunku lyginti jos duomenis su kitų valstybių narių statistiniais duomenimis.

Visos valstybės narės nesunkiai įvykdė mažiausią 1 % normą, o kai kurios valstybės (Vokietija, Ispanija ir Prancūzija) net viršijo 2 %. Daugiausiai buvo užfiksuota vairavimo ir poilsio trukmės pažeidimų (1 pav.).



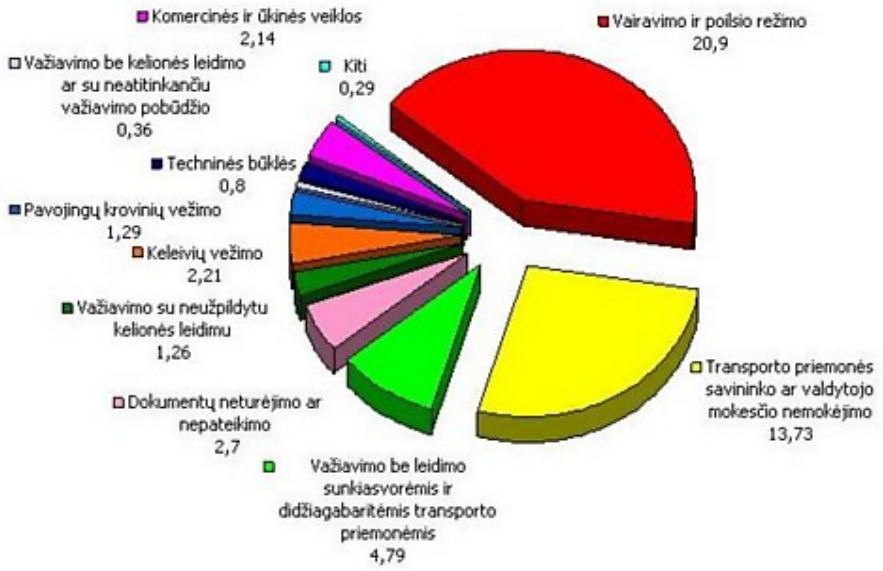
1 pav. Užregistruotų pažeidimų skaičius pagal rūšį 2001-2002 m.

Kai kuriose valstybėse narėse, pvz., Vokietijoje, Austrijoje ir Jungtinėje Karalystėje, bendras pažeidimų skaičius padidėjo. Šis padidėjimas gali rodyti daug įvairių veiksnių: faktinį padarytų pažeidimų skaičiaus padidėjimą, vykdomųjų institucijų tikslingesnes pastangas ar pagerėjusį statistinių duomenų rinkimą. Patikrinimų skaičiaus padidėjimas arba sumažėjimas automatiškai nesąlygoja nustatytų pažeidimų skaičiaus atitinkamo padidėjimo arba sumažėjimo. Nors kai kuriais atvejais galima pastebėti, jog aktyvesnė vykdymo užtikrinimo veikla atgraso, akivaizdu, kad daugelyje valstybių narių tokie vykdymo užtikrinimo veiksmai paprastai rodo vis didėjančią problemą.

Visų nustatytų pažeidimų ir visų patikrintų darbo dienų skaičiaus santykis rodo didelius skirtumus, kaip valstybėms narėms pavyksta nustatyti galimus pažeidėjus. 2001-2002 m. Austrijos, Vokietijos ir Suomijos veikla buvo sėkmingiausia, tačiau kitos valstybės narės šio lygio nepasiekė. Tokie skirtingi duomenys gali rodyti, kad būtų naudinga keistis patirtimi ir geriausia praktika tarp valstybių narių ir įdiegti veiksmingiausią ir šalims tinkamą praktiką visoje Sąjungoje. Kai kurios valstybės narės parodė gerą pavyzdį, pranešdamos apie suderintus patikrinimus. Švedija atliko suderintus patikrinimus su Danija, Norvegija ir Suomija. Kundlo (Tirolio) patikros keliuose teritorijoje Vokietijos policija, turėdama Austrijos leidimą tikrinti transporto priemones Austrijos keliuose, bendradarbiavo su Austrijos kolegomis.

Nepakankamas patikrinimus keliuose ir įmonėse atliekančių pareigūnų skaičius, palyginti nedidelės baudos vairuotojams leidžia nepaisyti darbo ir poilsio režimo. Tai matosi iš

Valstybinės kelių transporto inspekcijos pateiktos statistikos. Pažeidimai, užfiksuoti 2006 m., daugiausiai yra susiję su vairavimo ir poilsio režimu (2 pav.).



2 pav. 2006 m. pažeidimų skaičius, tenkantis 100-ui transporto priemonių

Norint užtikrinti, kad būtų laikomasi darbo ir poilsio režimo reikalavimų, būtina, kad valstybės narės nustatytų sankcijas ir užtikrintų, kad jų būtų laikomasi. Šios sankcijos turi būti efektyvios, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios. Atsakomybė už darbo ir poilsio pažeidimus turi kilti tiek transporto įmonei, tiek vairuotojui. ATPK 142^2 ir 142^4 straipsniuose numatyta administracinė atsakomybė už keleivių ir krovinių vežimo kelių transportu taisyklių pažeidimus. Vairuotojams, nesilaikantiems darbo ir poilsio režimo taisyklių, apskaitos dokumentų pildymo ir saugojimo reikalavimų, numatyta bauda nuo 100 Lt iki 200 Lt, vežėjams – nuo 250 Lt iki 500 Lt.

Šiuo metu LR Seime yra svarstomas ATPK pakeitimo ir papildymo projektas, kuriame vienas iš svarstomų klausimų yra susijęs su 142^2 ir 142^4 straipsniais. ATPK projekte siūloma panaikinti 142^2 straipsnio 4 ir 5 dalis, kurios numato baudas vairuotojams arba vežėjams, nesilaikantiems vairavimo ir poilsio režimo bei jo apskaitos dokumentų pildymo ir saugojimo reikalavimų. Vietoj minėtų dalių siūloma ATPK papildyti 142^5 straipsniu dėl vairavimo be pertraukos trukmės arba kasdienio vairavimo trukmės viršijimo (vairuotojams mažiausia siūloma bauda yra iki 50 Lt, jei viršijama nuo 15 min. iki 30 min., didžiausia – 1000 Lt, jei viršijama daugiau kaip 4 val.), 142^6 straipsniu dėl kasdienio poilsio trukmės pažeidimo (vairuotojams mažiausia bauda – iki 100 Lt, jei trūksta ne daugiau kaip 1 val. kasdienio poilsio, didžiausia –

1000 Lt, jei trūksta daugiau kaip 6 val. kasdienio poilsio), 142^{7} straipsniu dėl vairavimo laiko viršijimo (vairuotojams mažiausia bauda – iki 100 Lt, didžiausia – 500 Lt), 142^{8} straipsniu dėl neįrengtų, neveikiančių ar neatitinkančių nustatytų reikalavimų tachografų, šio prietaiso rodmenų ir registracijos lapų ar vairuotojo kortelės netinkamo naudojimo ir klastojimo, kitų vairavimo ir poilsio režimo reikalavimų pažeidimų (vairuotojams baudos nuo 50 Lt iki 2000 Lt priklausomai nuo pažeidimo sudėtingumo, o įmonių vadovams ar jų įgaliotiems asmenims nuo 250 Lt iki 5000 Lt), 142^{9} straipsniu dėl privalomų tachografo registracijos lapų ir (ar) duomenų, perkeltų iš skaitmeninio tachografo ir (ar) vairuotojo kortelės nesaugojimo nustatytą laiką įmonėje arba vairavimo ir poilsio režimo nesilaikymo įmonėje (įmonių vadovams ar jų įgaliotiems asmenims bauda nuo 200 Lt iki 2000 Lt), 142^{10} straipsniu dėl vežimo be greičio ribojimo prietaiso, su neveikiančiu ar išjungtu greičio ribojimo prietaisu (įmonių vadovams ar jų įgaliotiems asmenims bauda nuo 2000 Lt iki 4000 Lt). Projekte numatyta, jog už minėtuose straipsniuose nustatytas veikas (Projekto 142^{5} ir 142^{7} str.) administracinė atsakomybė numatyta tik vairuotojams. Teisės institutas siūlo numatyti administracinę atsakomybę ir įmonių vadovams, kadangi dažnai minėti teisės pažeidimai atliekami įmonių vadovų iniciatyva. Tačiau šiam siūlymui nebuvo pritarta argumentuojant tuo, kad ne už visus pažeidimus gali atsakyti įmonės vadovas, nes yra tokių pažeidimų, už kuriuos atsakomybė turėtų tekti tik vairuotojams.

Pagal ATPK 232^{1} straipsnį darbo ir poilsio režimo pažeidimus pavesta nagrinėti Valstybinės kelių transporto inspekcijos pareigūnams bei pagal ATPK 259^{1} straipsnį – savivaldybių vykdomųjų institucijų ir jų tam įgaliotiems pareigūnams. Jau minėtame ATPK Projekte Valstybinė kelių transporto inspekcija siūlo keisti 232^{1} straipsnio 2 dalį, suteikiant teisę nagrinėti administracinių teisės pažeidimų bylas ir skirti administracines nuobaudas departamentų direktoriams, jų pavaduotojams, skyrių vedėjams, jų pavaduotojams, vyriausiems specialistams, vyresniems specialistams ir specialistams, kadangi Inspekcijoje patvirtintos pareigybės nesutampa su ATPK minėtame straipsnyje nurodytomis pareigybėmis, o tai reiškia, kad ribojama galimybė tinkamai nagrinėti administracinių teisės pažeidimų bylas ir skirti administracines nuobaudas. Tokiam siūlymui buvo pritarta tik iš dalies, kadangi manoma, jog toks subjektų, turinčių teisę surašyti protokolą bei nagrinėti nustatytų šiame projekte administracinių teisės pažeidimų bylas, išplėtimas nepagrįstas. Siūloma išbraukti pareigybę “specialistai”.

Išvados ir pasiūlymai

1. Būtinybė ypatingai reguliuoti kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką atsirado siekiant užtikrinti darbuotojų sveikatą, eismo saugumą keliuose bei sąžiningą konkurenciją.
2. Kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laikui tarptautiniuose maršrutuose taikoma AETR susitarimas (taikoma su trečiosiomis šalimis), direktyva 2002/15/EB ir reglamentas (EB) Nr. 561/2006. Europos Sąjungos šalių narių vidaus (nacionaliniuose) pervežimuose taikoma tik direktyva ir reglamentas.
3. Mobilių darbuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimui taikoma direktyva 2002/15/EB ir reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kuris taip pat yra taikomas ir savarankiškai dirbantiems vairuotojams.
4. Lietuvoje pagrindinis įstatymas, reguliuojantis darbuotojų darbo ir poilsio laiką yra Darbo kodeksas. Tačiau atsižvelgiant į ekonominių, socialinių santykių įvairovę, Darbo kodekso normos negali universaliai sureguliuoti kai kurių veiklos sričių, todėl išskiriamos specifinės veiklos sritys, kurioms reikia ypatingo reguliavimo. Viena iš specifinių veiklos sričių yra transporto įmonės. Darbo ir poilsio laiko ypatumus šioje veiklos srityje nustato LR Vyriausybė.
5. Lietuvoje miesto transporto sektoriaus darbuotojų darbo ir poilsio laikas reguliuojamas Darbo kodekso normomis. Be jų dar galioja ir bendrovių kolektyvinės sutartys, tačiau jose neturi būti numatyta mažiau palankios normos, nei Darbo kodekse. Kelių transporto darbuotojų profesinės sąjungos pabrėžia esant sunkumų, taikant minėtas nuostatas miesto transporto sektoriuje, todėl tuos klausimus reikėtų spręsti, kad neiškiltų pavojus šio sektoriaus vystymuisi.
6. Priėmus reglamentą (EB) Nr. 561/2006, būtina suderinti AETR susitarimo normas su minėtu reglamentu, kadangi praktikoje atsiranda problemų vykstant į trečiąsias šalis (pvz., į Rusiją) transporto priemonėmis, kuriose įmontuoti skaitmeniniai tachografai.
7. Darbo laiko struktūra, kuri yra bendroji ir specialioji, svarbi norint žinoti, kokie laikotarpiai susiję su darbuotojo darbo funkcijų atlikimu ir yra reguliuojami darbo teisės, o kurie ne. Bendroji darbo laiko struktūra nurodyta pačiame DK ir taikoma visoms darbuotojų kategorijoms, o specialioji – nustatoma specialiuose norminiuose teisės aktuose, papildo bendrąją struktūrą elementais, būdingais įvairioms ūkio šakoms ir specialioms darbuotojų kategorijoms.
8. Dėl kelių transporto darbuotojų darbo specifikos kyla neaiškumų vartojant sąvokas „darbo laikas“ ir „poilsio laikas“. Darbo laikui priskiriamas ne tik vairavimo laikotarpis,

bet ir visi kiti darbo laikotarpiai, buvimo darbe laikas, pertraukos, laiką, kurį vairuotojas sugaišta, kad pasiektų vietą, kur yra automobilis su tachografu. Poilsiui priskiriama laikas, kuomet vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku.

9. Mobiliems darbuotojams taikoma kelių rūšių poilsio laikotarpiai, t.y. išskiriama kasdienis ir kassavaitinis poilsis, iš kurių kiekvienas gali būti arba normalus, arba sutrumpintas. Skirtumas tik tas, kad sutrumpinto kasdienio poilsio nebūtina kompensuoti pridedant sutrumpintas valandas prie kito kasdienio poilsio laikotarpio. Tuo tarpu sutrumpinus kassavaitinį poilsį, kompensacija būtina.
10. Mobilių darbuotojų pertraukų tvarka, siekiant užtikrinti saugias darbo sąlygas, priėmus reglamentą (EB) Nr. 561/2006 buvo ypač sugriežtinta: po 4,5 valandų vairavimo vairuotojas turi daryti ne trumpesnę kaip 45 minučių pertrauką, kurią galima suskaidyti, tačiau pirmoji iš jų turėtų būti ne trumpesnė kaip 15 minučių, o antroji – ne trumpesnė nei 30 minučių, bet to pertraukų eiliškumo keisti negalima.
11. Siekiant tinkamai įgyvendinti teisės aktus, reglamentuojančius kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką, būtina vykdyti efektyvią vidaus ir išorės kontrolę. Vidaus kontrolė atliekama įmonėje naudojantis jos žinioje esančiais dokumentais bei darbo ir poilsio laiką fiksuojančia įranga – tachografais. Išorės kontrolę keliuose atlieka Valstybinės kelių transporto inspekcijos ir teritorinių bei specializuotų policijos įstaigų pareigūnai, o įmonėse – Valstybinės kelių transporto inspekcijos ir Valstybinės darbo inspekcijos pareigūnai
12. Šiuo metu darbo ir poilsio laiko kontrolę laikyti efektyvia negalėtume, kadangi dar nėra tobulos tikrinimo programinės įrangos, dauguma valstybių nepasirengę vykdyti kontrolės, neparengta techninė bazė, trūksta kontrolę atliekančių pareigūnų, pareigūnai duomenis gali interpretuoti skirtingai, todėl ir vežėjams taikomos sankcijos už tuos pačius pažeidimus gali būti nevienodos.
13. Norint užtikrinti, kad būtų laikomasi darbo ir poilsio režimo reikalavimų, būtina, kad valstybės narės nustatytų sankcijas ir užtikrintų, kad jų būtų laikomasi. Šios sankcijos turi būti efektyvios, proporcingos, atgrasančios ir nediskriminuojančios. Atsakomybė už darbo ir poilsio pažeidimus turi kilti tiek transporto įmonei, tiek vairuotojui.

Literatūros sąrašas

I. TEISĖS AKTAI

1. Lietuvos Respublikos teisės aktai

Įstatymai

1.1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Lietuvos Respublikos Aukščiausiosios Tarybos ir Vyriausybės žinios. 1992. Nr. 33-1014.

1.2. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas // Valstybės žinios. 1985. Nr. 1-1.

1.3. Lietuvos Respublikos darbo kodeksas // Valstybės žinios. 2002. Nr. 64-2569.

1.4. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 119-2772.

1.5. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ratifikavimo // Valstybės žinios. 1996. Nr. 93-2184.

Poįstatyminiai teisės aktai

1.6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. gegužės 14 d. nutarimas Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003. Nr. 48-2120.

1.7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. lapkričio 22 d. nutarimas Nr. 1467 “Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo“ // Valstybės žinios. 2004. Nr. 170-6255.

1.8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005. Nr. 79-2860.

1.9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. gegužės 30 d. nutarimas Nr. 546 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo ir ataskaitų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2007. Nr. 65-2528.
1.10. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. rugsėjo 11 d. nutarimas Nr. 967 „Dėl LR Vyriausybės 2003 m. gegužės 14 d. nutarimo Nr. 587 Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, darbų, sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2007. Nr. 100-4073.
1.11. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 m. gruodžio 15 d. įsakymas Nr. 439 „Dėl vienkartinių kelionės leidimų išankstinio paskirstymo“ // Valstybės žinios. 1999. Nr. 112-3266.
1.12. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. sausio 28 d. įsakymas Nr. 3-37 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005. Nr. 16-515.

Tarptautinės sutartys

1.13. Tarptautinės Darbo Organizacijos konvencija Nr. 47 „Dėl darbo laiko sutrumpinimo iki 40 valandų per savaitę“ // Valstybės žinios. 1996. Nr. 27-649.
1.14. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) // Valstybės žinios. 2000. Nr. 59-1762.

2. Europos Bendrijų teisės aktai

1.15. Europos Bendrijos steigimo sutartis // Valstybės žinios. 2004. Nr. 2-2.
1.16. 1996 m. gegužės 3 d. Europos socialinė chartija (pataisyta) // Valstybės žinios. 2001. Nr. 49-1704.
1.17. Europos Tarybos 1969 m. kovo 25 d. reglamentas (EEB) Nr. 543/69 „Dėl tam tikrų kelių transportą reglamentuojančių socialinių teisės aktų suderinimo“ // OL L 77, 1969 03 29. P. 49.
1.18. Europos Tarybos 1985 m. gruodžio 20 d. reglamentas (EEB) Nr. 3820/85 „Dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo“ // OL L 370, 1985 12 31. P. 1-7.

1.19. Europos Tarybos 1985 m. gruodžio 20 d. reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 „Dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų“ // OL L 370, 1985 12 31. P. 8-21.
1.20. Europos Tarybos 1998 m. rugsėjo 24 d. reglamentas (EB) Nr. 2135/98 iš dalies keičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Direktyvą 88/599/EEB dėl Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 taikymo // OL L 274, 1998 10 09. P. 1-21.
1.21. Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d. 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 04 11. P. 1-14.
1.22. Europos Tarybos 1988 m. lapkričio 23 d. direktyva Nr. 88/599/EEB „Dėl Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 „Dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų tipinių įgyvendinimo kontrolės procedūrų“ // OL L 325, 1988 11 29. P. 55-57.
1.23. Europos Tarybos 1993 m. lapkričio 23 d. direktyva Nr. 93/104/EB „Dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų“ // OL L 307, 1993 12 13. P. 18-24.
1.24. Europos Tarybos 1997 m. gruodžio 15 d. direktyva 97/81/EB „Dėl Bendrojo susitarimo dėl darbo ne visą darbo dieną, kurį sudarė Europos pramonės ir darbdavių konfederacijų sąjunga (UNICE), Europos įmonių, kuriose dalyvauja valstybė, centras (CEEP) ir Europos profesinių sąjungų konfederacija (ETUC)“ // OL L 14, 1998 01 20. P. 9-14.
1.25. Europos Tarybos 1998 m. balandžio 7 d. direktyva 98/23/EB „Dėl Direktyvos 97/81/EB dėl Bendrojo susitarimo dėl darbo ne visą darbo dieną, kurį sudarė Europos pramonės ir darbdavių konfederacijų sąjunga (UNICE), Europos įmonių, kuriose dalyvauja valstybė, centras (CEEP) ir Europos profesinių sąjungų konfederacija (ETUC), taikymo išplėtimo Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei“ // OL L 131, 1998 05 05. P. 10-10.
1.26. Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. kovo 11 d. direktyva Nr. 2002/15/EB „Dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo“// OL L 080, 2002 03 23. P. 35-39
1.27. Europos Parlamento ir Tarybos 2003 m. lapkričio 4 d. direktyva Nr. 2003/88/EB „Dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų“ // OL L 299, 2003 11 18. P. 9-19.
1.28. Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d. direktyva Nr. 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 04 11. P. 35-44.

II. SPECIALIOJI LITERATŪRA

1. Komentarai, vadovėliai, disertacijos

1.1. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. Pirmas tomas. Bendrosios nuostatos. Kolektyviniai darbo santykiai. – Vilnius: Justitia, 2003.

1.2. Lietuvos Respublikos darbo kodekso komentaras. Antras tomas. Individualūs darbo santykiai. – Vilius: Justitia, 2004.

1.3. Tiažkijus V. Darbo teisė: teorija ir praktika. I tomas. – Vilnius: Justitia, 2005.

1.4. Usonis J. Darbo teisinių santykių reglamentavimo ypatumai kelių transporte. - Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005.

2. Straipsniai

2.1. Guobaitė-Kirslienė R. Darbo laiko teisinio reguliavimo esmė ir dinamika. // Jurisprudencija. 2005, T. 74(66). P. 57-65.

2.2. Jakubauskienė L. Reglamentų ir direktyvų džiunglėse. // Transporto pasaulis. 2007 m. rugsėjis. Nr. 9(81). P. 12-13.

2.3. Kvaitkovskis A. Apie vairuotojų darbą naktį ir poilsį tarp reisų. // Transporto pasaulis. 2007 m. birželis. Nr. 6 (78). P. 40-42.

2.4. Nekrošius I. Lietuvos Respublikos darbo kodekso rengimo problemos // Teisė. 1999. T. 33(1). P. 25-33.

2.5. Pažeidimų prevencijos komisijos sprendimai. // Vežėjų žinios. 2006 m. sausis. Nr. 2(110). P. 21.

2.6. Rasickaitė V. Suminė darbo laiko apskaita, darbo ir poilsio laiko ypatumai kelių transporte. // Apskaitos, audito ir mokesčių aktualijos. 2007 m. liepos 16 d. Nr. 27(459). P. 8.

2.7. Rutkauskas M., Valiūnas V. Tachografų naudojimas šiuolaikinėse kelių transporto priemonėse. // Trečiosios tarptautinės konferencijos „TRANSBALTICA-01“, įvykusios Vilniuje 2001 m. balandžio 19-20 d., mokslinių pranešimų rinkinys. Vilnius: „Technika“. 2001. P. 195-203.

2.8. Skaitmeninių tachografų sistemos funkcionavimo rizikos valdymas. // Vežėjų žinios. 2006 m. balandis. Nr. 8 (116). P.21.

III. PRAKTINĖ MEDŽIAGA

1. Lietuvos Respublikos teismų praktika

1.1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2003 m. gruodžio 8 d. nutartis civilinėje byloje Stasys Smelstorius v UAB „Kautra“ Nr. 3K-3-1127/2003, kat. 5.3.3.

2. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimai ir išvados

2.1. ETT 1971 m. kovo 31 d. sprendimas byloje „ dėl 1970 m. kovo 20 d. Tarybos sprendimo dėl EEB valstybių narių derybų dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo ir dėl šio susitarimo sudarymo panaikinimo“ Nr. 22/70. Prieiga internete: http://curia.europa.eu/arrets/TRA-DOC-LT-ARRET-C-0022-1970-200406986-06_01.html (Žiūrėta 2007 10 20).

2.2. ETT 1991 m. spalio 2 d. sprendimas byloje „Criminal proceedings against Paul Vandevenne, Marc Wilms, Jozef Mesotten and Wilms Transport NV“ Nr. C-7/90 // European Court reports. 1991. P. I-04371.

2.3. ETT 1991 m. spalio 2 d. sprendimas byloje „Criminal proceedings against Willy Kennes and Verkooyen PVBA“ Nr. C-8/90 // European Court reports. 1991. P. I-04391.

2.4. ETT 1992 m. birželio 25 d. sprendimas byloje Nr. C-116/91 „Licensing Authority South Eastern Traffic Area v British Gas plc.“ // European Court reports. 1992. P. I-04071.

2.5. ETT 1993 m. gruodžio 15 d. sprendimas byloje Nr. C-116/92 „Criminal proceedings against Kevin Albert Charlton, James Huyton and Raymond Edward William Wilson“ // European Court reports. 1993. P. I-6755.

2.6. ETT 1994 m. birželio 2 d. sprendimas byloje Nr. C-313/92 „Criminal proceedings against Van Swieten BV“ // European Court reports. 1994. P. I-02177.

2.7. ETT 1994 m. birželio 9 d. sprendimas byloje Nr. C-394/92 „Criminal proceedings against Marc Michielsen and Geybels Transport Service NV“ // European Court reports. 1994. P. I-02497.

2.8. ETT 1995 m. lapkričio 9 d. sprendimas byloje Nr. C-235/94 „Criminal proceedings against Alan Jeffrey Bird“ // European Court reports. 1995. P. I-03933.

2.9. ETT 1998 m. kovo 17 d. sprendimas byloje Nr. C-387/96 „Criminal proceedings against Anders Sjoberg“ // European Court reports. 1998. P. I-01225.

2.10. ETT 1998 m. balandžio 30 d. sprendimas byloje Nr. C-47/97 „Criminal proceedings against E.Clarke & Sons (Coaches) Ltd and D.J.Ferne“ // European Court reports. 1998. P. I-02147.
2.11. ETT 2000 m. rugsėjo 28 d. sprendimas byloje „Criminal proceedings against Graeme Edgar Hume“ Nr. C-193/99 // European Court reports. 2000. P. I-07809.
2.12. ETT 2001 m. sausio 18 d. sprendimas byloje „Skills Motor Coaches ir kiti“ Nr. C-297/99 // European Court reports. 2001. P. I-00573.
2.13. ETT 2003 m. sausio 16 d. sprendimas byloje „Libor Cipra et Vlastimil Kvasnicka v Bezirkshauptmannschaft Mistelbach“ Nr. C-439/01 // European Court reports. 2003. P. I-00745.

3. Kita literatūra

3.1. Pasiūlymas Europos parlamento ir Tarybos direktyva iš dalies keičianti Direktyvą 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų. Prieiga internete: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2004:0607:FIN:LT:HTML (Žiūrėta 2007 10 07).
3.2. Komisijos Nuomonė pagal EB sutarties 251 straipsnio 2 dalies trečios pastraipos c punktą apie Europos Parlamento padarytas Tarybos bendrosios pozicijos pataisas dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 iš dalies keičianti Komisijos pasiūlymą pagal EB sutarties 250 straipsnio 2 dalį. Prieiga internete: http://209.85.129.104/search?q=cache:I74Z_skrT3MJ:europa.eu.int/eur-lex/lex/Result.do%3Fdirect%3Dyes%26lang%3Dlt%26xsl%3Dcelex-som,celex-txt%26PgSize%3D128%26where%3DCC:072040*+kom+(2005)+0301+galutinis&hl=lt&ct=clnk&cd=5&gl=lt (Žiūrėta 2007 10 07).
3.3. Komisijos Nuomonė pagal EB sutarties 251 straipsnio 2 dalies trečios pastraipos c punktą dėl Europos Parlamento padarytų Tarybos bendrosios pozicijos pakeitimų dėl Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvos pasiūlymo dėl Direktyvos 2002/15/EB ir Tarybos reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir Nr. 3821/85 dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transporto veikla, minimalių įgyvendinimo sąlygų iš dalies keičianti(s) Komisijos pasiūlymą pagal EB sutarties 250 straipsnio 2 dalį. Prieiga internete: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0302:LT:HTML (Žiūrėta 2007 10 07).

3.4. 2004 m. gruodžio 9 d. Tarybos bendroji nuomonė (EB) Nr. 11/2005, priimta pagal Europos Bendrijos Steigimo sutarties 251 straipsnyje pateiktą tvarką, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti // OL C 63E, 2005 03 15. P. 1.

3.5. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos pasiūlymo dėl direktyvos 2002/15/EB įgyvendinimo minimalių sąlygų ir Tarybos reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir 3821/85 dėl socialinių įstatymų, susijusių su kelių transporto veikla // OL C 241, 2004 09 28. P. 65.

3.6. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų. Prieiga internete: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005AE0527:LT:HTML (Žiūrėta 2007 10 07).

3.7. Regionų komiteto 2005 m. balandžio 14 d. nuomonė dėl pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies pakeičiančią Direktyvą 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų. Prieiga internete: http://coropinions.cor.europa.eu/coropiniondocument.aspx?language=lt&docnr=329&year=2004 (Žiūrėta 2007 10 07).

3.8. Komisijos ataskaita apie Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo įgyvendinimą 2001–2002 m. (22-oji Komisijos ataskaita dėl su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinimo. Prieiga internete: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0321:LT:HTML (Žiūrėta 2007 10 08).

3.9. Komisijos ataskaita Tarybai ir Europos Parlamentui dėl 2002 m. kovo 11 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo netaikymo savarankiškai dirbantiems vairuotojams pasekmių. Prieiga internete: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0266:LT:HTML (Žiūrėta 2007 10 08).

3.10. Komisijos ataskaita dėl Direktyvos 2003/88/EB nuostatų taikymo (darbuotojų, kurių darbas susijęs su miesto keleivių vežimu reguliariais reisais, darbo laiko organizavimas). Prieiga internete: http://eur-

lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0371:LT:HTML (Žiūrėta 2007 10 08).

3.11. 2007-04-16 Reglamente (EB) NR. 561/2006 numatytos išimtys ir pasikeitimai. Prieiga internete: http://www.vkti.gov.lt/index.php?1194298176 (Žiūrėta 2007 10 09).

3.12. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the re-exam of Directive 93/104/EC concerning certain aspects of the organization of working time. Prieiga internete: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52003DC0843:EN:HTML (Žiūrėta 2007 10 07).

3.13. http://www.ilo.org/ilolex/english/convdisp1.htm (Žiūrėta 2007 08 11).

3.14. http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_21_OLIRT_AETR.html

3.15. LR Administracinių teisės pažeidimų kodekso 123, 142^{2}, 142^{4}, 145, 225, 225^{2}, 227, 229, 232^{1}, 233, 237, 262, 281, 320 straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 136^{1}, 136^{2}, 142^{5}, 142^{6}, 142^{7}, 142^{8}, 142^{9}, 142^{10} straipsniais įstatymo projektas. Prieiga internete: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=308656&p_query=&p_tr2= (Žiūrėta 2007 11 25).

Santrauka

Pastaraisiais metais augant kelių transporto sektoriui didėja konkurencija tarp vežėjų. Siekdami užimti kuo didesnę rinkos dalį bei gauti kuo daugiau pelno, dažnai vežėjai siekia sutrumpinti pervežimų laiką pažeisdami nustatytas vairuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimo taisykles. Siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją, o taip pat užtikrinti mobilių darbuotojų, kurie dirba ypatingomis darbo sąlygomis, sveikatą bei pagerinti eismo saugumą keliuose, būtina specialus darbo ir poilsio laiko reguliavimas, nustatytas Europos Sąjungos bei tarptautiniuose teisės aktuose. Lietuva įstojusi į Europos Sąjungą įsipareigojo perkelti į nacionalinę teisę bendrus reikalavimus, susijusius su darbo ir poilsio laiku, tačiau perkeliant teisės aktus kyla problemų, apie kurias mažai diskutuojama. Todėl magistro baigiamojo darbo tikslas yra išnagrinėti kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumus, atskleisti ir išanalizuoti šių darbuotojų darbo ir poilsio laiko reguliavimo ypatumų problemas ir pateikti pasiūlymus dėl reguliavimo tobulinimo.

Remiantis tarptautiniais, Europos Bendrijos ir nacionaliniais teisės aktais, darbe analizuojama prielaidos diferencijuotam kelių transporto darbuotojų darbo reguliavimui bei darbo ir poilsio ypatingo reguliavimo tikslai, nagrinėjama specialūs pagrindiniai tarptautiniai, Europos Bendrijos bei nacionaliniai teisės aktai, reguliuojantys kelių transporto darbuotojų darbą, lyginama šiuo metu galiojantys ir jais pakeisti teisės aktai. Nagrinėjama kelių transporto darbuotojams taikomos darbo ir poilsio laiko struktūros ypatumai, analizuojant pagrindines struktūros dalis, tokias kaip „darbo laikas“, „kitas darbo laikas“, „buvimo darbdavio dispozicijoje laikas“, „poilsio laikas“, „kasdienio poilsio laikas“, „kassavaitinio poilsio laikas“ ir kt. Analizuojama teisės aktų kolizinės normos, reglamentuojančios darbo ir poilsio laiką bei pateikiamos praktinės problemos, nagrinėtos Europos Teisingumo Teisme. Europos Bendrijos teisės normų įgyvendinimas nacionalinėje teisėje analizuojamas išskiriant vidinę ir išorinę teisės normų laikymosi kontrolę bei nagrinėjant sankcijas už minėtų normų pažeidimus. Pateikiama darbo ir poilsio reguliavimo taisyklių įgyvendinimo rezultatai bei pagrindinės problemos, su kuriomis susidūrė valstybės narės, įgyvendindamos minėtus teisės aktus.

Work and Rest Time Control Peculiarities in Road Transport

(Ieva Adomavičiūtė)

Summary

In recent years competition between carriers has been growing simultaneously with road transport sector. With the aim to cut as large piece of market and to make as big profit as it is possible carriers often strive for shortening transportation period by violating the set rules for driver‘s work and rest time. In order to ensure fair competition and health of mobile employees, which work in particular conditions, as well as to improve road traffic safety, specific work and rest time control, in particular the one set out by legal acts of the European Union and international laws, is in urgent need.

Having entered the European Union Lithuania has like-for-like undertaken to transfer general requirements related to work and rest time to its national law, however, such transfer causes considerable amount of problems, which have not been discussed widely and in greater detail. Therefore, the aim of this MA thesis is to analyze work and rest time control peculiarities of road traffic sector employees, to reveal and discuss problems related to such control and make offers on its improvement.

Following international and national laws and legal acts of the European Union, this paper analyzes preconditions for differential control of the work of people employed in road transport sector and purpose of specific work and rest time control, discusses the main specific international and national laws and legal acts of the European Community regulating work of road transport sector employees and compares present effective laws and legal acts replaced by such present laws. It also examines peculiarities of work and rest time pattern applied for road transport sector by looking into such basic constituents of the pattern as “working time”, “other working time”, “time of being at employer’s disposition”, “rest time”, “daily rest time”, “weekly rest time”, etc.

The thesis also discusses conflicting norms of legal acts regulating work and rest times and introduces with practical problems tried by the European Court of Justice. Implementation of legal norms of the European Community in national law is anatomized by distinguishing between internal and external control of compliance to legal norms and by approaching penalties for violation of such norms. The work also gives results of the process of implementing work and rest time control regulations and basic problems encountered by member states in course of implementation of the abovementioned legal acts.