Kvalifikuotas elektroninis parašas
ANDRIUS ROMANOVSKIS
2021-12-01 13:27:56 GMT+2
Paskirtis: Parašas

LIETUVOS VERSLO KONFEDERACIJA ICC LIETUVA

Lietuvos Respublikos Vyriausybei 2021 m. gruodžio 1 d., Nr. 21-217VK

Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijai

LIETUVOS VERSLO KONFEDERACIJOS KREIPIMASIS DĖL TARPTAUTINIO KROVINIŲ VEŽIMO TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAIRUOTOJAMS SKIRIAMOS MIGRACIJOS IŠ TREČIŲJŲ ŠALIŲ KVOTOS 2022 METAMS NUSTATYMO

Atsižvelgdama į visą Europą ištikusį krovininio transporto vairuotojų trūkumą, dėl kurio susidaro užsakymų vėlavimai bei auga kaštai Lietuvos įmonėms, veikiančioms įvairiuose sektoriuose, taip pat atsižvelgdama į savo narių – tarptautinių krovinių gabenimo sektoriaus įmonių – interesus, Lietuvos verslo konfederacija kreipiasi į Lietuvos Respublikos Vyriausybę bei Socialinės apsaugos ir darbo ministeriją dėl migracijos kvotos 2022 m. nustatymo.

Pirma, atkreipiame dėmesį į verslo bendruomenės teisėtus lūkesčius. Vienas iš jų – svarbių verslui sprendimų priėmimo terminų laikymasis. Pagal šiuo metu galiojantį 2020 m. birželio 12 d. įsakymą Nr. A1-545 „Dėl kvotos nustatymo kalendoriniams metams tvarkos aprašo patvirtinimo“ (toliau – Įsakymas), šiais metais sprendimas dėl kvotos turėjo būti priimtas iki gruodžio 1 d., tačiau Įsakymo pakeitimo projekte Reg. Nr. 21-32927 (toliau – Įsakymo projektas) ministerija siūlo nustatyti iki gruodžio 10 d., nors verslas laukia konkretaus kvotos dydžio, kad galėtų planuoti savo išlaidas 2022 metams.

Nerimą kelia ir tai, kad Įsakymo pakeitimai nėra derinami su verslo atstovais, o ypač vežėjais, nors kvota turi tiesioginių pasekmių vieno didžiausių Lietuvos sektorių pajamingumui. Tad šiame kontekste reiškiame susirūpinimą dėl Vyriausybės programos 29 ir 131.2. punktuose įvardytų Vyriausybės siekių skatinti socialinę partnerystę, priimti sprendimus konsultuojantis su socialiniais partneriais bei įsiklausyti į visų visuomenės grupių lūkesčius nesilaikymo.

Dėl migracijos kvotos tarptautinio krovinių vežimo transporto priemonių vairuotojams

Primintina, kad Lietuvoje taikomos migracijos kvotos kaip priemonė yra skirta ne darbo sąlygų gerinimui, bet administracinės naštos mažinimui. Kvotos nebuvimas darbuotojams įsivežti įmonei atsieina didesne administracine našta, o ir mažina resursus, kurie galėtų būti panaudoti esamų darbuotojų darbo sąlygų gerinimui. Taip pat tai galimai susiję ir esamų darbuotojų darbo sąlygų bloginimu, jų pervargimu, nes esant darbuotojų stygiui ribojamos galimybės įmonių darbuotojams imti kasmetines atostogas ar gauti papildomo poilsio laiko pagal darbuotojų poreikį. Taip pat didesnę administracinę naštą patiria ir Užimtumo tarnyba prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos (toliau – Užimtumo tarnyba), kuri kvotoms pasibaigus privalo atlikti darbo rinkos testus, kuriems atlikti skiriami tie patys žmogiškieji ištekliai, kurie yra pasitelkiami darbui su bedarbiais. Atsižvelgiant į išaugusį registruoto nedarbo lygį, mūsų nuomone, Užimtumo tarnybos lėšos ir žmogiškieji ištekliai galėtų būti panaudoti efektyviau ir tikslingiau.

Gegužės mėnesį pasibaigus kvotai tarptautinio krovinių vežimo transporto priemonių vairuotojams, LVK atsižvelgė į Vyriausybės prašymą ir inicijavo derybas su profesinėmis sąjungomis, įtraukiant ir Socialinės apsaugos ir darbo, Susisiekimo, Ekonomikos ir inovacijų ministerijas. Šiuo metu migracijos kvotos nustatymo klausimas tapo politiniu įrankiu diskusijose dėl darbo sąlygų transporto sektoriuje gerinimo, nors migracijos kvota su darbo sąlygomis pati savaime neturi nieko bendra.

Gedimino pr. 2/1-28, LT-01103 Vilnius
Tel. +370 5 212 1111, info@lvk.lt, www.lvk.lt

Darbo jėgos trūkumo tarptautinio krovinių pervežimo transporto sektoriuje problema yra kaip niekada aktuali tiek Lietuvoje, tiek Europos Sąjungoje. Lietuvoje per pirmus dešimt 2021 m. mėnesių Lietuvoje tarptautinio transporto vairuotojais įdarbinta arba išduotas atitinkamas dokumentas, leidžiantis įsidarbinti pagal šią profesiją beveik 29 tūkst. užsieniečių. Europos Sąjungoje trūksta 400 tūkst. krovininio transporto vairuotojų.[1] Tikėtina, kad kitos Vakarų Europos valstybės taip pat lengvins imigracijos sąlygas konkrečiai krovinių vežimo transporto priemonių vairuotojo kvalifikaciją turintiems asmenims. Pastebėtina, kad Europoje atsigavus vartojimui po COVID-19 krizės, vairuotojų trūkumas sukuria vieną svarbiausių „butelio kaklelių", sąlygojančių vėluojančius prekių pristatymus, nepakankamas gamybos apimtis ir brangesnius produktus parduotuvių lentynose. Gamintojai ir paslaugų teikėjai negali pasivyti augančios vartotojų lūkesčių ir noro vartoti, o vairuotojų trūkumas – viena iš to priežasčių. Paminėtina, kad transporto priemonės ne tik stovi aikštelėse, bet dalis vilkikų yra užsakyti ir net nepaimti iš gamyklų, nes tiesiog nėra šių transporto priemonių vairuotojų.

Pabrėžtina, kad kitos Europos valstybės sudaro vis palankesnes galimybes verslui atsivežti darbuotojų iš trečiųjų šalių, o administracinės naštos lengvinimo priemonės sprendžiant kvalifikuotų darbuotojų trūkumo problemas kitose Europos Sąjungos valstybėse pastaraisiais metais populiarėja. Nurodome kelis pavyzdžius:

- 2018 m. Flamandijos regionas Belgijoje pradėjo nebeprašyti darbo rinkos testų, jeigu imigruojantis asmuo iš trečiosios šalies yra įgijęs kvalifikaciją ar kompetencijas, kurios patenka į trūkstamų profesijų sąrašą. Šiuo pavyzdžiu pasekė ir Belgijos Valonijos regionas 2019 m. Tokia tvarka atvykstančių darbuotojų iš trečiųjų šalių skaičius Belgijoje nėra kvotuojamas.
- Austrijoje taip pat sudaromos lengvatinės sąlygos atvykti imigrantams iš trečiųjų šalių, jeigu jų įgyta kvalifikacija patenka į federalinį ar konkretaus regiono trūkstamų profesijų sąrašą. Atvykstančių darbuotojų iš trečiųjų šalių skaičius taip pat nėra ribojamas. Vienintelis reikalavimas – kad imigrantui būtų mokama bent minimali alga.
- Airijoje taip pat tvirtinamas „Kritiškai reikalingų įgūdžių ir profesijų sąrašas". Asmenys iš trečiųjų šalių, įgiję vieną iš sąraše nurodytų kvalifikacijų arba turintys sąraše nurodytų įgūdžių, taip pat gali atvykti dirbti į Airiją. Dėl darbo vietos, į kurią pretenduoja imigrantas, neatliekamas darbo rinkos testas. Vienintelis reikalavimas – kad darbuotojo atlyginimas būtų bent 30 tūkst. Eur į metus (daugmaž 1,5xMMA).

Dėl partnerystės gerinant darbo sąlygas transporto sektoriuje

LVK pritaria, kad vienas iš būdų gerinti ir kurti tvaresnes darbo vietas transporto sektoriuje – darbo sąlygų gerinimas. Geresnės darbo sąlygos prisidėtų prie mažesnės darbuotojų kaitos sektoriuje (pažymėtina, kad darbuotojų kaita šiame sektoriuje sudaro apie 26 proc. visų dirbančiųjų). Šiame kontekste atkreipiame dėmesį į socialinių partnerių siekį bendradarbiauti identifikuojant esminius taškus, kur galime sutarti dėl kryptingų veiksmų siekiant gerinti darbo sąlygas transporto sektoriuje.

Palaikome savo partnerius – profesines sąjungas, kurios įvardija šio sektoriaus problemas, ir siūlome kartu jas spręsti, o taip pat užtikrinti darbo įstatymų vykdymą bei kontrolę. Pažymėtina, kad valstybės institucijų vaidmuo, ypač tariantis dėl ES direktyvų perkėlimo ar naujo reguliavimo įgyvendinimo, yra ne mažiau svarbus. Iki šiol neturime sprendimo dėl stovėjimo aikštelių ar nakvynės vietų plėtros ir kokybiško poilsio laiko darbuotojams užtikrinimo, kas taip pat prisidėtų prie darbo sąlygų gerinimo.

Tačiau darbuotojų kaita transporto sektoriuje diskusijose dėl migracijos kvotos nustatymo taip pat neturėtų būti akcentuojama. Darbuotojų kaitą lemia keli dalykai, vienas iš jų – specifinės darbo sąlygos, pavyzdžiui, reikia pažymėti, kad išduodant leidimus dirbti nepatikrinama per nuotolį būsimo

[1] Martin Arnold ir Alexander Vladkov, "Europe's trucker shortage becoming 'extremely dangerous'", *Financial times*, 2021-10-13.

darbuotojo kvalifikacija, praktiniai gebėjimai ir įgūdžiai vairuoti atsiskleidžia tik atvykus į vietą per pateikiamas vairavimo užduotis, patikrinimus. Ne visi tam būna pasirengę, galimai pervertinę savo galimybes. Reikalavimai vilkiko vairuotojo darbui, kuris yra kvalifikuotas, aukšti, todėl reikia išklausyti mokymus, instruktažus, kad būtų užtikrintas profesionalus ir atsakingas transporto priemonės vairavimas ir krovinių gabenimas. Daliai ketinančių dirbti asmenų reikalavimai atrodo per sudėtingi, darbuotojai atsisako vairuoti ir šalies viduje bei įgyti trūkstamus įgūdžius, nes tikisi uždirbti iš karto kaip tos srities profesionalai. Siekis greitai ir gerai užsidirbti, neturint reikiamų įgūdžių, lemia darbuotojų įsidarbinimą mažesnėse įmonėse, kur reikalavimai kvalifikacijai žemesni, maršrutai galimai patrauklesni laiko sąnaudų prasme, o darbo užmokestis priimtinas, nes nesiskiria nuo planuoto gauti atlyginimo už darbą. Pabrėžtinas ir įdarbinimo dokumentų laukimo laikas, kuris kartais užsitęsia iki 3 mėnesių ir dar daugiau išbalansuoja įsidarbinimo procedūras: dalis vairuotojų neįsidarbina, nes randa darbą greičiau kitose šalyse ir tokiu būdu „atkrenta“. Pastarąją problemą kvota iš dalies sprendžia.

Verslas yra pasirengęs įdarbinti Užimtumo tarnyboje registruotus asmenis, tačiau nors ir registruotas nedarbas Lietuvoje lapkričio 1 d. buvo 10,9 proc, norinčių dirbti vairuotojo darbą atsiranda vos kelios dešimtys, ir pastarieji po praktikos dažnai atsisako ilgesnių darbo santykių. Pagrindinė priežastis specifinės darbo sąlygos, kai darbas atliekamas ne namuose, o nuolat važiuojant, atsakomybė už brangius vilkikus ir krovinius, fizinės ištvermės reikalaujantys krovimai ir kt. Šiame kontekste taip pat visuomet kėlėme pameistrystės svarbą, nes ne visos įmonės gali ką tik paruoštus CE kategorijos vairuotojus apmokyti saugiai ir efektyviai vežti didelės vertės krovinius.

Kartu atkreipiame dėmesį, kad socialinis dialogas svarbus ir trišaliame formate, ne tik dvišaliame. Manome, kad visų pusių išklausymas ir diskutavimas dėl tam tikros problemos, susitelkimas ieškant geriausių sprendimų, yra itin svarbus. Kaip Konstitucinis teismas yra pasisakęs, „<…> pagal Konstituciją, *inter alia* konstitucinį atsakingo valdymo principą, aiškinamą kartu su Konstitucijos 5 straipsnio 3 dalyje įtvirtintu valdžios įstaigų tarnavimo žmonėms imperatyvu, taip pat su konstituciniu socialinės darnos imperatyvu ir nuo jo neatsiejama konstitucine valstybės pareiga užtikrinti darbo santykių subjektų bendradarbiavimą socialinės partnerystės pagrindu, teisėkūros procedūrų viešumo ir skaidrumo reikalavimai suponuoja valstybės valdžią įgyvendinančių institucijų pareigą, **priimant darbo santykius ir su jais susijusius socialinės ir ekonominės politikos klausimus reguliuojančius teisės aktus, įtraukti socialinius partnerius** <...> į teisėkūros procesą, *inter alia* konsultuotis su jais dėl rengiamų teisės aktų projektų <...>. Tokių reikalavimų paisymas sudaro prielaidas visuomenei pasitikėti valstybe ir teise ir yra valdžios atsakomybės visuomenei sąlyga.“[2] Kaip nurodyta Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos internetiniame puslapyje, socialinė atsakomybė – „tai labai svarbi ir efektyvi priemonė sprendžiant socialinius visuomenės ginčus, kurie labai dažni valstybės socialinės ir ekonominės pertvarkos procese. Šis dialogas padeda sumažinti įtampą tarp atskirų visuomenės sluoksnių, o Vyriausybei sudaromos sąlygos išklausyti suinteresuotų darbo rinkos dalyvių pozicijas ir rasti visiems priimtiniausią sprendimą su mažiausiomis neigiamų pasekmių atsiradimo galimybėmis.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta:

- **Įsakymo projekte turėtų būti realiai įvertintos kvotos pačioms transporto sektoriaus įmonėms, kurių šio sektoriaus skaičiavimu gali neužtekti.** Atsižvelgiant į tai, siūlome svarstyti galimybę netaikyti lengvesnės migracijos procedūros (taigi, ir kvotos) laikinojo įdarbinimo įmonėms, t.y. įmonėms, kurios tiesiogiai nevykdo tarptautinio krovinių pervežimo veiklos, bei nustatant kvotą kartu įvertinti transporto priemonių skaičių.
- Esame pasirengę tęsti diskusijas dėl darbo sąlygų tarptautinio krovinių pervežimo transporto sektoriuje gerinimo, nepamirštant, kad kitais metais įsigalios teisės aktai, dėl kurių mažės šio

[2] Lietuvos Respublikos konstitucinis teismas, nutarimas Nr. KT99-N9/2021 byloje Nr. 5/2020, 2021.

sektoriaus konkurencingumas (išaugsiantis komandiruojamų vairuotojų darbo užmokestis; komandiravimo reikalavimų taikymas bei vilkikų grąžinimo į įmonės veiklos šalį reikalavimas).

- Pažymime, kad Lietuvos transporto sektorius jau praranda konkurencingumą lyginant su kaimyninėmis šalimis, pvz., didžiausia Lietuvos transporto bendrovė „Girteka Logistics“ praeitą savaitę paskelbė planus įkurti didžiausią įmonės transporto bazę Lenkijoje, tuo tarpu per šiuos metus į Lenkiją dalį veiklos perkėlė net 500 Lietuvos transporto sektoriaus įmonių,[3] tad siūlome atsakingai formuoti politiką ministerijoms pavestose srityse, kad kartu užtikrintume ekonomikos augimą nenuvertinant tų sektorių, kurie ženkliai prisideda prie Lietuvos BVP ir jo augimo.

Dėkojame už bendradarbiavimą.

Pagarbiai

Prezidentas Andrius Romanovskis

Originalas nebus siunčiamas.
Lietuvos verslo konfederacija, el.p.: info@lvk.lt, tel. 8 5 212 1111;

[3] Lukas Miknevičius, „Vežėjai tęsi pažadus kraustytis į Lenkiją: „Girteka“ ten įkurdins didžiausią savo transporto bazę“, *DELFI.LT*, 2021-11-25.