

MOBILUMO PAKETAS

DABARTINĖ PADĖTIS

Trumpa Ministrų Tarybos ir Europos Parlamento pozicijų apžvalga

Informacija skirta profesinėms sąjungoms ir profesionaliems vairuotojams



MOBILUMO PAKETAS • DABARTINĖ PADĖTIS

Trumpa Ministrų Tarybos ir Europos Parlamento pozicijų apžvalga

MOBILUMO PAKETAS KOL KAS NĖRA PRIIMTAS IR BENDRA POZICIJA ŠIUO KLAUSIMU DAR NEPASIEKTA

Tačiau tiek 28 valstybių narių transporto ministrai („Ministrų Taryba“), tiek Europos Parlamentas susitarė dėl savo pozicijų šiuo klausimu. 2019 m. rudenį bus pradėtos derybos dėl galutinės pozicijos.

Šios brošiūros tikslas yra informuoti profesines sąjungas ir profesionalius vairuotojus apie teigiamus ir neigiamus abiejų institucijų pozicijų šiuo klausimu aspektus, aptarti riziką, su kuria galime susidurti būsimų derybų proceso metu ir informuoti jus apie veiksmus, kurių ETF pasirengusi imtis siekdama pašalinti šią riziką.

VAIRAVIMO IR POILSIO LAIKAS (Reglamentas Nr. 561/2006)

Didelė nauda vairuotojams

Abi institucijos savo pozicijose numato, kad:

- Vairuotojai turi reguliariai grįžti namo, bent **kartą per mėnesį**.
- **Negalima** iš jų reikalauti, kad jie kas savaitinį 45 ar daugiau valandų poilsį praleistų **transporto priemonėje**.



Didelė nauda visuomenei

- **Mažiau pavargę** tolimojo susisiekimo ir miestų autobusų bei vilkikų vairuotojai = **saugesni keliai, saugesni pėstieji**.

Rizikos ir nežinomybė

Du vairavimo ir poilsio laiko režimai?

- **Europos Parlamentas** teigia, kad dabartinės taisyklės, nepakeistos, turėtų būti taikomos **visiems**.
- Tačiau **Ministrų Taryba** teigia, kad dabartinis režimas turėtų būti taikomas tik **savo šalyje dirbantiems vairuotojams**. Kai tik jie kerta sieną (tarptautinis pervežimas), jų darbdavys turės teisę atidėti 45 valandų poilsį vienai papildomai savaitei. Kitais žodžiais tariant, tarptautinių pervežimų vairuotojams gali tekti vairuoti tris pilnas savaites tik su dviem dienų išėjinių pertrauka.

Pavyzdys, kaip praktiškai galėtų būti įgyvendinamas Tarybos pasiūlymas: Prancūzijos vairuotojui, vairuojančiam tik šalies viduje, dabartinės taisyklės būtų naudingos. Tačiau jei jis 10 dienų vairuoja šalies viduje ir 11-tą dieną kerta Prancūzijos sieną tam, kad paimtų ar nuvežtų krovinį kitoje šalyje, jo 45 valandų poilsis gali būti atidėtas iki dar kitos savaitės.

Toks režimas kenkia ne tik vairuotojų gerovei...

- Toks Tarbybos siūlomas dvigubas vairavimo laiko režimas priklausomai nuo to, ar yra kertama siena, **pakenks teisės aktų taikymui**. Vairavimo ir poilsio laiko reglamentas yra vienas griežčiausiai taikomų teisės aktų kelių transporto sektoriuje visoje Europoje. Dvigubas vairavimo laiko režimas **padės tašką efektyviai** tolino susisiekimo ir miestų autobusų bei vilkikų vairavimo, darbo ir poilsio valandų **kontrolę**; taip pat sumažins skaitmeninio tachometro teikiamą naudą įgyvendinant teisės aktus.
- Dvigubas vairavimo laiko režimas **sumažins saugumą keliuose**. Dešimtys tūkstančių tarptautinių pervežimų autobusų ir vilkikų vairuotojų turės vairuoti ir dirbti tris savaites tol, kol galės gauti dviejų dienų poilsį. Tai štai kaip atrodo ES įsipareigojimas dėl piliečių gerovės ir kelių saugumo!



Kaip dažnai vairuotojai galės grįžti namo iš tikrųjų?

- Tiek Europos Parlamentas, tiek Ministrų Taryba teigia, **kad kas 4 savaites**.
- Abi institucijos sutaria, kad vairuotojo grįžimo į savo šalį kaštus padengs darbdavys. Tačiau užteks tik vairuotojo raštiško pareiškimo apie tai, kad jis praleis savaitgalį kitoje vietoje, ir darbdavys bus atleistas nuo įpareigojimo padengti vairuotojo grįžimo į savo šalį išlaidas.

Kaip yra apibrėžiami „namai“?

- **Ministrų Taryba** teigia, kad tai yra arba šalis, kurioje gyvena vairuotojas, arba šalis, kurioje įmonė turi veiklos centrą.
- **Europos Parlamento** nuomone, „namais“ galima laikyti tik šalį, kurioje gyvena vairuotojas.

Pavyzdys, kaip Ministrų Tarybos pasiūlymas atrodytų praktiškai: rumunas vairuotojas dirba įmonėje, kuri turi veiklos centrą Slovakijoje. Jei bus priimta Ministrų Tarybos pozicija, darbdavys nebus nusižengęs teisės aktams tiesiog kartą per mėnesį nusiuntęs rumuną vairuotoją į Slovakiją; o tai darbdaviui reikštų mažiau rūpesčių ir išlaidų, nei siųsti vairuotoją į jo gyvenamosios vietos šalį – Rumuniją. Įmonė dar ir išloštų, nes vairuotojas parvartytų transporto priemonę atgal į bazę.

IŠVADA: Taryba ir Europos Parlamentas dar turi suderinti poziciją dėl vairavimo ir poilsio laiko režimo bei „namų“ apibrėžimot.

ARTIMIAUSI ETF VEIKSMAI

- ETF kampanija pavadinimu „Namai yra namai“ – kad vairuotojo namai aiškiai būtų apibrėžti kaip jo gyvenamosios vietos šalis
- ETF viešoji kampanija dėl vairuotojų nuovargio siekiant užkirsti kelią bet kokiems neigiamiems tolino susisiekimo ir miestų autobusų bei vilkikų vairuotojų darbo ir poilsio laiko režimo pokyčiams

IŠMANUSIS TACHOGRAFAS (Reglamentas Nr. 165/2014)

Didelė nauda vairuotojams

- Ministrų Taryba ir Europos Parlamentas sutaria, kad IŠMANIEJI tachografai būtų įrengti visose tarptautiniame pervežime dalyvaujančiose transporto priemonėse (miestų ir tolimojo susisiekimo autobusuose, vilkikuose) mažiausiai **10 metų anksčiau**, nei numatyta dabartinėse taisyklėse.
- Taip bus žymiai **paprasciau kontroliuoti kabotažą ir darbuotojų komandiravimą**, nes kontroliuojančios institucijos galės tiksliai nustatyti laikotarpį, kurį transporto priemonės (miestų ir tolimojo susisiekimo autobusai, vilkikai) ir vairuotojai praleidžia už registracijos šalies ir, atitinkamai, gyvenamosios vietos šalies ribų.
- Tad vairuotojams bus mokamas **didesnis atlyginimas dirbant užsienyje**, o bendrovės nebegalės jiems mokėti kilmės šalies lygio atlyginimo vykdant tarptautinius pervežimus ar kabotažą. Taip pat vairuotojų gaunama nauda apims ir pensijas, nes gavus didesnę atlyginimą didės ir pensija.



Gerėsnis teisės akto įgyvendinimas

- Bus žymiai **geriau laikomasi** kabotažo ir darbuotojų komandiravimo taisyklių.

Didelė nauda visuomenei

- **Griežtesnis teisės aktų laikymasis** ir **geresnė** vairavimo ir poilsio laiko **kontrolė** padarys kelius daug saugesniais.

Kuomet IŠMANUSIS tachografas taps privalomu?

- **Ministrų Taryba** teigia, kad per 4 metus nuo Mobilumo paketo priėmimo visos transporto priemonės (miestų ir tolimojo susisiekimo autobusai, vilkikai), dalyvaujančios tarptautiniame pervežime, privalės turėti įrengtus IŠMANIUOSIUS tachografus.
- **Europos Parlamentas** numato, kad šis terminas yra **5 metai**.

IŠVADA: Taryba ir Europos Parlamentas dar turi suderinti savo pozicijas dėl laikotarpio, po kurio IŠMANUSIS tachografas taps privalomu.

ARTIMIAUSI ETF VEIKSMAI

- Užtikrinti, kad IŠMANIEJI tachografai būtų kuo greičiau įrengti!
- Dirbti kartu su ES kontroliuojančiomis institucijomis ir siekti užtikrinti, kad nebūtų manipuluojama IŠMANIOJO tachografo duomenimis

DARBUOTOJŲ KOMANDIRAVIMAS

Didelė nauda vairuotojams

- With• Kuo greičiau įvedus IŠMANIUOSIUS tachografus, kontroliuojančios institucijos turės **geresnes galimybes** nustatyti **tikslų laiko tarpą**, kurį vairuotojai dirba kitoje šalyje.
- Todėl, dirbant užsienyje, vykdant kabotažą ir tarptautinio pervežimo operacijas, vairuotojams bus mokamas didesnis atlyginimas, o bendrovės nebegalės jiems mokėti kilmės šalies lygio atlyginimo.
- Vykdant **tranzitą, darbuotojų komandiravimo taisyklės negalios**, o vairuotojams bus mokamas atlyginimas, atitinkantis šalies, kurioje įsteigta bendrovė, atlyginimų lygį. Tačiau kaip kompensaciją **Europos Parlamentas** siūlo, kad bendrovės „įsisteigimo“ vieta būtų laikoma tokia vieta, iš kurios vairuotojai **nuolatos dirba** (išsamiau paaiškinta toliau pateiktame pavyzdyje).
- Priėmus Mobilumo paketą, vairuotojai turės teisę ne tik į minimalų šalies, į kurią arba iš kurios vykdo pervežimą, atlyginimą, bet į pilną atlygį, apimančią daugybę elementų neskaitant minimalaus atlyginimo, pavyzdžiui, kasmetinių atostogų priemokas.



Minusai ir plusai

Yra išimčių

- **Vykdant kabotažą**, komandiravimo taisyklės **galios visuomet**. Kalbant apie **tarptautinį pervežimą**, tiek pagal Ministrų Tarybos, tiek Europos Parlamento pozicijas vairuotojai yra atleidžiami nuo komandiravimo taisyklių, kuomet jie vykdo **paprastas eksporto ir importo operacijas**. Kuomet IŠMANIEJI tachografai bus įrengti visose transporto priemonėse, be dvišalio pervežimo, vairuotojai galės papildomai atlikti vieną pakrovimo ir vieną iškrovimo operaciją tose šalyse, kurias jie kerta, su sąlyga, kad krovinio paėmimas ir nuvežimas nėra vykdomas tose pačiose šalyse. **Šioms dviem operacijoms taip pat nebus taikomos darbuotojų komandiravimo taisyklės**, taigi tų šalių, kuriose vairuotojai pasikrauna ir išsikrauna, atlyginimo lygis nebus taikomas. Aiškumo dėlei žr. toliau pateiktą pavyzdį.

Tranzitu važiuojantiems vairuotojams nebus mokamas atlyginimas pagal tos šalies, per kurią eina tranzitas, lygį

- Tiek Ministrų Taryba, tiek Europos Parlamentas sutaria šiuo klausimu, remdamiesi argumentu, kad **tranzito šalyje nėra teikiamos jokios paslaugos**.
- Tranzitu važiuojantiems vairuotojams bus mokamas **atlyginimas pagal šalies, kurioje įsteigta juos įdarbinusi bendrovė, lygį**.

Gera žinia yra tai, kad:

- **Europos Parlamentas** teigia, kad bendrovės „įsisteigimo vieta“ (bendrovės buveinės šalis) turi būti laikoma ta vieta, kurioje arba iš kurios vairuotojai **nuolat dirba**; taigi, netiesiogiai išsprendžiama tranzito problema, bet svarbiausia, kad tai padės kovoti su vienu iš pagrindinių socialinio dempingo elementų.

Pavyzdys: a vairuotojui, kuris su kroviniu važiuoja iš Vengrijos į Švediją ir iš Švedijos grįžta atgal į Vengriją, bus mokamas vengriškas atlyginimas už visą kelionę (neatsižvelgiant į vairuotojo pilietybę).

Jei vairuotojas, nuvežęs krovinį į Švediją, nukrypsta nuo šio dvišalio maršruto ir įvykdo dar keletą kelionių (krovinio paėmimo ir nuvežimo) kitose ES šalyse prieš grįždamas atgal į Vengriją, už kiekvieną tokią kelionę vairuotojui bus mokamas atlyginimas pagal tos šalies lygį, kurioje vairuotojas paėmė ar nuvežė krovinį.

Už tranzito laiką bus mokamas vengriškas atlyginimas.

Kuomet IŠMANIEJI tachografai taps privalomi visose tarptautiniame pervežime dalyvaujančiose transporto priemonėse (dėl datos dar vyks derybos), aukščiau pateikto pavyzdžio vairuotojui gali tekti atlikti dvi keliones, kurioms bus taikomas vengriškas atlyginimas ir sąlygos, pavyzdžiui: vairuotojas su kroviniu išvažiuoja iš Vengrijos į Švediją, o pakeliui jam gali tekti atlikti vieną prekių paėmimą ir vieną nuvežimą už vengrišką atlyginimą. Tas pats galioja važiuojant iš Švedijos paėmus krovinį atgal į Vengriją – vairuotojui vėl gali tekti atlikti vieną prekių paėmimą ir vieną nuvežimą pakeliui į Vengriją.

Remiantis Europos Parlamento pasiūlymu, miestų ir tolimojo susisiekimo autobusų vairuotojams vengriškas atlyginimas būtų mokamas tik išimtinai už keliones tarp dviejų valstybių.

Be to, pagal Europos Parlamento numatytą bendrovės „įsisteigimo vietas“ apibrėžimą, įmonės nebegalės įdarbinti vairuotojų, pavyzdžiui, iš Lenkijos už lenkišką atlyginimą ir pagal Lenkijoje galiojančias sąlygas, kad jie dirbtų, pavyzdžiui, iš Vokietijos ir Vokietijoje. Bet kokios bendrovės, įdarbinančios vairuotojus už Vokietijos ribų tam, kad jie dirbtų Vokietijoje ir iš jos, „įsisteigimo vieta“ bus laikoma Vokietija. Šiems vairuotojams bus mokamas vokiškas atlyginimas už tranzito keliones ir už visas keliones, kurios prasideda ir baigiasi Vokietijoje.

Kokie dokumentai reikalingi patikrinimams?

Abi ES institucijos numato, kad bendrovės turės:

- išsiųsti komandiravimo **deklaraciją šalies**, kurioje vairuotojas vykdo transportavimo veiklą pagal komandiravimo taisykles (kabotažas ir kt.), institucijoms
- pateikti šią deklaraciją vairuotojui, taip pat jam pateikti **paslaugų sutartį** kiekvienai transportavimo operacijai (**CMR važtaraštį**)
- kai tik pasibaigia vairuotojo komandiravimo laikotarpis, nusiųsti valstybei, kurioje vairuotojas dirbo kaip **komandiruotas darbuotojas**, komandiravimo deklaraciją, visų kelionių, kurias vairuotojas atliko komandiravimo laikotarpiu, **CMR važtaraščius, darbo sutartis** bei **vairuotojo darbo laiką ir atlyginimą įrodančius dokumentus**.



IŠVADA: Dėl darbuotojų komandiravimo taisyklių išimčių ir taisyklių taikymo priemonių dar vyks derybos tarp Ministrų Tarybos ir Europos Parlamento.

ARTIMIAUSI ETF VEIKSMAI

- Siekti užtikrinti, kad dvi „papildomas“ tarptautines keliones, vykdomas dvišalio pervežimo metu, būtų galima atlikti tik tuomet, kai IŠMANIEJI tachografai taps privalomi
- Siekti saugios platformos įkūrimo, kuri būtų prieinama realiu laiku tik teisėsaugos institucijoms; tokiu būdu visos kelių transporto bendrovės privalėtų pateikti visų teisės aktų laikymosi patikrai reikalingų dokumentų elektronines versijas
- Siekti ES lygmeniu įvesti e-atlyginimo lapelį

KABOTAŽAS (Reglamentas Nr. 1072/2009)

Didelė nauda vairuotojams

- Šiuo metu svarstoma dėl **griežtesnių kabotažo taisyklių bei veiksmingesnių jų įgyvendinimo priemonių**, pavyzdžiui IŠMANIOJO tachografo. Remiantis šiomis taisyklėmis, nebegalima bus reikalauti, kad, pavyzdžiui, portugalai vairuotojai neribotai dirbtų Prancūzijoje už portugaliskus atlyginimus.
- Kuo anksčiau įdiegus IŠMANŪJĮ tachografa, kontroliuojančioms institucijoms bus galima veiksmingiau nustatyti **tikslų laikotarpį**, kuriuo transporto priemonės ir vairuotojai vykdo veiklą vienoje valstybėje.
- Vadinas, bus **paprasciau** užtikrinti, kad vairuotojams mokamas **teisingas atlyginimas** vykdant kabotažą.
- Vairuotojams ir profesinėms sąjungoms bus paprasčiau surinkti **įrodymus apie piktnaudžiavimo atvejus** ir pranešti apie juos atitinkamoms institucijoms.

Ar bus įvestos naujos kabotažo taisyklės?

- **Ministrų Taryba** nori palikti dabar galiojančias taisykles, taigi vilkikas, kuris priklauso A šalyje registruotai bendrovei galės įvykdyti daugiausiai **3 vietinio pervežimo operacijas** B šalyje per **7 dienų iš eilės laikotarpį**.
- **Europos Parlamento pasiūlyme** teigiama, kad vilkikas, kuris priklauso A šalyje registruotai bendrovei galės vykdyti operacijas B šalyje 3 dienas, tačiau **šiuo laikotarpiu operacijų skaičius neribojamas** (laikantis ES maksimalaus vairavimo laiko taisyklių, t.y. 9–10 valandų per dieną).

Ar bendrovės galės lengvai apeiti šias taisykles ir vykdyti kabotažo operacijas paeiliui einančiais laikotarpiais?

- Ne, nes tiek Ministrų Taryba, tiek Europos Parlamentas sutaria dėl „**pereinamojo**“ **laikotarpio**, kurio metu transporto priemonė, pasiekusi maksimalų operacijų ir dienų šalies teritorijoje skaičių, negali būti toje šalyje.
- **Ministrų Taryba** siūlo, kad šis pereinamasis laikotarpis būtų **5 dienos**.
- **Europos Parlamentas** siūlo, kad pereinamasis laikotarpis turėtų būti **60 valandų**, tačiau šiuo laikotarpiu vilkikas turi būti bendrovės **buveinės šalyje**.

IŠVADA: dėl taisyklių, nustatančių kabotažo laikotarpių ir operacijų skaičių, bei pereinamojo laikotarpio trukmės dar vyks derybos tarp Ministrų Tarybos ir Europos Parlamento.

ARTIMIAUSI ETF VEIKSMAI

- Vykdyti lobistinę veiklą siekiant užtikrinti griežtesnes taisykles ir paprastesnę jų laikymosi kontrolę
- Vykdyti lobistinę veiklą siekiant užtikrinti, kad kabotažo taisyklės neturėtų įtakos ES valstybių narių darbo rinkų iškreipimui

PROFESINĖ VEIKLA (Reglamentas Nr. 1071/2009, žinomas kaip „PAŠTO DĖŽUTĖS“ BENDROVIŲ REGLAMENTAS)

Didelė nauda vairuotojams

- Bendrovės, kurios nesilaiko kabotažo ir darbuotojų komandiravimo taisyklių, rizikuoja **prarasti licenciją vykdyti veiklą ES**.
- Dėl griežtesnių kelių transporto bendrovėms taikomų reikalavimų (žr. toliau), vairuotojams kils **mažiau rizikos būti įdarbintiems per „pašto dėžutės“ bendroves**, tad jie galės geriau kontroliuoti savo darbo situaciją bei teises ir privilegijas, pavyzdžiui, socialinę apsaugą, medicininį draudimą, išmokas šeimai ir pan.

Kokius kriterijus turės atitikti bendrovė, kad būtų laikoma realiai vykdančia veiklą, o ne „pašto dėžutės“ bendrove?

- **Ministrų Tarybos** nuomone, tam, kad įmonė galėtų tenkinti šią sąlygą, ji turi turėti **pakankamai stovėjimo aikštelių** savo įsisteigimo šalyje.
- **Europos Parlamentas** šiuo klausimu dar griežtesnis ir teigia, kad įmonė turi įvykdyti **mažiausiai vieną pakrovimo ar iškrovimo operaciją kas keturias savaites** savo įsisteigimo šalyje. Taip pat įmonė privalėtų turėti stovėjimo aikšteles savo įsisteigimo šalyje.

IŠVADA: Ministrų Taryba ir Europos Parlamentas turės suderinti bendrą poziciją dėl realią veiklą vykdančių bendrovių apibrėžimo kriterijų.



ARTIMIAUSI ETF VEIKSMAI

- Siekti, kad būtų įgyvendintas principas, pagal kurį ženkli kelių transporto įmonių transportavimo veiklos dalis būtų vykdoma jos įsisteigimo šalyje



Europos transporto darbuotojų federacija atstovauja daugiau nei 5 milijonams transporto darbuotojų iš daugiau nei 230 transporto profesinių sąjungų ir 41 Europos valstybės, dirbančių 8 sektoriuose, įskaitant kelių transportą ir logistiką

Pagrindinė buveinė:

Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Briuselis
Belgija

www.etf-europe.org

road@etf-europe.org