

Gerbiamas Europos Parlamento nary,

Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija LINAVA ragina priimti tinkamai suderintus sprendimus dėl 1-ojo judrumo paketo, kurie atsižvelgtų į veiklų visoje ES interesus. Būtų iškraipytos vienodos konkurencinės sąlygos ir teisingas konkurencingumas, jei nebūtų tinkamai įvertintas ir atspindėtas neigiamas pasiūlymų poveikis periferinėms ES valstybėms narėms.

Lietuvos vežėjai norėtų atkreipti Jūsų dėmesį į periferinių ES valstybių narių atvejį pabrėžiant, kad i) Darbuotojų komandiravimo direktyva (DKD) nėra taikoma tarptautiniam kelių transportui ii) reguliarius kassavaitinis poilsis kabinoje turėtų būti leistinas, jei tai vyksta tinkamose stovėjimo aikštelėse iii) vairuotojai turėtų laisvai pasirinkti, ar grįžti namo ar į kitą vietą su transporto priemone ar be jos.

1. DKD nėra taikoma tarptautinio transportavimo keliais procesams

Neseniai Europos Komisija (EK) pasiūlė 4 scenarijus tolimesniems debatams dėl DPD taikymo (lex specialis). Nei vienas iš jų nesuderina ir neatsako į teisėtus transportavimo keliais paslaugų teikėjų iš visos ES teikėjų, Europos pramonės įmonių (naudotojų) bei Europos Parlamento TRAN komiteto su puse Europos Parlamento interesus. Birželio mėn. TRAN komitetas patvirtino (už - 27, prieš - 21) tarptautinio transportavimo iš DKD išimtį, tuo tarpu liepos mėn. vykusio plenarinio posėdžio metu buvo atmestas pakeitimas dėl netaikymo tik 1 balsu (už - 332, prieš - 333).

Atsižvelgdami į tai, kartu su daugiau nei 50 bendraminčių transportavimo ir pramonės organizacijų iš 24 ES valstybių narių, įskaitant Europos įvairių sektorių verslo konfederaciją BusinessEurope, Lietuvos vežėjai siūlo Europos Parlamentui toliau nepalaikyti DKD taikymo tarptautinio transportavimo keliais procesams:

- Per didelė administracinė našta

Neįmanoma taikyti DKD tarptautinio transportavimo keliais procesams dėl labai judraus jo pobūdžio. Kasdien vairuotojai ir vežėjai teikia paslaugas keliose ES narėse. Jei mes priverstume juos kasdien laikytis įvairių nacionalinių darbo įstatymų, skirtingų atlyginimo sistemų ir įvairių socialinių įsipareigojimų, daugumos mažų ir vidutinių įstatymų besilaikančių įmonių veikla būtų žymiai apribota.

- Neproporcingai neigiamas poveikis periferinėms ES valstybėms narėms

Įvedus kiekybinę ribą tam, kad darbuotojų komandiravimo taisyklės būtų taikomos tarptautiniam transportui, būtų iškreipiama konkurencija tarp periferinių ES valstybių narių ir arčiau centro esančių ES valstybių narių. Vežėjai ir vairuotojai iš periferinių valstybių turėtų skirti daug daugiau finansinių ir administracinių išteklių. Todėl jie

dirbs jausdami spaudimą dėl savo darbo organizavimo ir išvykimo iš priimančios šalies per pasiūlytą ribą. Be to, darbuotojų komandiravimo taisyklės pradėtų galioti esant nenugalimos jėgos aplinkybėms: perkrovoms, nelaimingiems atsitikimams, uždelstam pakrovimui / iškrovimui ar užsitęsusioms administracinėms procedūroms.

- Įgyvendinimas trečiosiose šalyse

1 judrumo paketo tikslas – sukurti vienodas sąlygas ES valstybėms narėms, tačiau tai nebūtų taikoma vežėjams, kuri nepriklauso ES. Jei darbuotojų komandiravimas galiotų ES ir trečiosiose šalyse, yra visiškai neaišku, kaip EK ir ES valstybės narės užtikrintų, kad trečiųjų šalių vyriausybės ir kontrolės institucijos įgyvendintų reikalavimus, nesvarbu, ar tai būtų patikrinimai keliuose, patikrinimai patalpose, registracija rizikos vertinimo sistemoje ir kita.

Įgyvendinimas trečiosiose šalyse yra svarbiausia Lietuvos ir kitiems periferiniams vežėjams, kurie tiesiogiai konkuruoja su transportavimo įmonėmis, įsikūrusiomis už ES ribų, ir dirba politiškai jautrioje aplinkoje. Jei reikalavimų neatitinkantys trečiosios šalies vežėjai yra patikrinami ir gauna sankcijas bet kurioje ES valstybėje narėje, Lietuvos vežėjai taptų ES kaimynų abipusių priemonių aukomis (pvz., papildomi administraciniai reikalavimai ar mažesnis leidimų skaičius).

Todėl norint kompensuoti tai, kad trečiųjų šalių operatoriams ir jų kompetentingoms institucijoms netaikomos ES taisyklės, mes reikalaujame, kad būtų sukurta griežtesnė ir suderinta kontrolės sistema (kurią prižiūri ir reguliariai peržiūri Europos Komisija) su priemonėmis, kurios užkirstų kelią bet kokiam sisteminiam neatitikimui su trečiųjų šalių operatorių komandiravimo taisyklėmis.

- Tarptautinio transportavimo samprata nėra suskirstyta

Tolimesni transportavimo operacijų suskirstymai į mažesnes kategorijas, pvz., aiškus tarptautinis transportavimas, vežimas į trečiąsias šalis ir t.t., sukeltų ES bendrosios rinkos ir laisvo judėjimo susiskaidymą grąžinant mus į kvotų sistemą (dvišalės, trečiosios šalys, tranzitas ir kiti leidimai), kuri turėtų neigiamą poveikį įmonėms, veiksmingoms tiekimo grandinėms ir darbams.

Jei vežimui į trečiąsias šalis ar kokiam nors kitai išvestinai tarptautinio transportavimo veiklai būtų taikoma DKD, arčiau ES centro ar šalia pagrindinių prekių srautų ES įsikūrę vežėjai gautų daugiausiai naudos. Tuo tarpu periferinės ir mažos ES rinkos nebūtų tokios lanksčios koncentruojant savo darbą transportavimo operacijose tarp valstybės, kurioje yra įsteigta, ir priimančios valstybės. Vienodas konkurencines sąlygas ir teisingą konkurencingumą užtikrinanti Europos bendroji rinka būtų iškraipyta.

DKD taikymas kabotažui yra laikomas pagrįstu kompromisu ne tik dėl kabotažo vidinio pobūdžio, bet ir dėl jo atskyrimo nuo trečiųjų šalių vežėjų. Todėl jei DKD

taikoma kabotažui, tik Europos vežėjai turi susitvarkyti su komandiravimo reikalavimais. Tačiau, jei DKD taikoma vežimo į trečiąsias šalis transportavimo operacijoms, aukščiau nurodytos įgyvendinimo problemos trečiosiose šalyse būtų suaktyvintos, nes jie galėtų naudotis tarptautiniu transportavimu tarp ES valstybių narių taikant leidimų sistemą.

2. Transporto priemonės grįžimas namo – savaites ant ratų praleidžiantys vairuotojai sudaro ES periferiją

Mes siūlome EP nariams tinkamai atsižvelgti į kitus 1 judrumo paketo pasiūlymus, kurie taip pat galėtų pakenkti veiksmingam ES transportavimo rinkos veikimui.

Mums labiausiai rūpi pasiūlymas dėl reguliaraus transporto priemonės grįžimo į šalį, kurioje yra įsteigta įmonė. Tai iškreiptų vienodas sąlygas tarp periferinių ES valstybių narių ir arčiau ES centro esančių narių. Nekalbant apie aplinkosauginius klausimus (pvz. važiavimas be krovinių), pasiūlymas nepagerintų vairuotojų darbo sąlygų, nes jie savaites praleidžia ant ratų tik tam, kad laikytųsi grįžimo namo taisyklės.

ES vežėjų atitikties išlaidos būtų neproporcingos. Periferiniai vežėjai turėtų skirti daugiau laiko ir finansinių išteklių lyginant su arčiau Europos centro esančiomis šalimis. Pavyzdžiui, grįžimo namo kelionė į Lietuvą iš Italijos ar Prancūzijos gali užtrukti ilgiau nei savaitę, jei įtraukiami poilsio laikai, valstybinės šventės ir kiti vairavimo apribojimai.

3. Poilsis kabinoje

Lietuvos vežėjai pritaria pasiūlymams, kuriais siekiama pagerinti vairuotojų darbo sąlygas. Mes palaikome iniciatyvą dėl saugių ir saugomų stovėjimo vietų, kuriose būtų galima reguliariai kas savaitę pailsėti. Mes taip pat manome, kad vairuotojas turėtų pats nuspręsti, ar jis / ji norėtų sugrįžti namo ar į kitą vietą.

Tačiau siūlomas kas savaitinio poilsio kabinoje draudimas būtų neįmanomas dėl to, kad trūksta saugių stovėjimo vietų, šalia kurių būtų apgyvendinimo įstaigų. Remiantis Tarptautine kelių transporto sąjunga, Vokietijoje yra tik 11 tokių stovėjimo vietų, Prancūzijoje - 8, Belgijoje - 2. Vėlgi periferinių ES valstybių narių vežėjai negalėtų būti tokie lankstūs organizuodami savo vairuotojų poilsį namuose kaip įmonės, kurioms geografinis faktorius suteikia pranašumą.

Lietuvos vežėjai džiaugtųsi, jei Europos Parlamento vežėjai toliau aktyviai dalyvautų konstruktyviuose, faktais paremtuose šio svarbaus dokumentų rinkinio svarstymuose užtikrinant vienodas sąlygas ir teisingą konkurenciją ES bendrojoje rinkoje ir kovojant su visomis protekcionizmo formomis, taigi, atsižvelgiant į teisėtus periferinių vežėjų ir pramonės įmonių visoje Europoje interesus.