

4 INTARPAS

EK MOBILUMO PAKETAS IR LIETUVOS TRANSPORTO SEKTORIUS

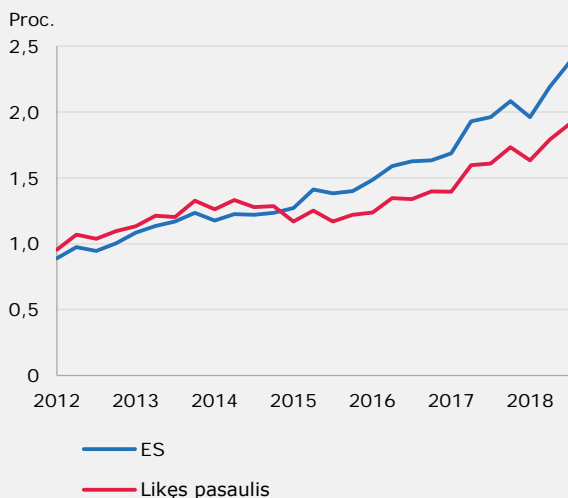
EK baigia parengti pirmąjį mobilumo paketą, kuriuo siekiama suvienodinti ir supaprastinti krovinių vežimo kelių transportu reguliavimą ES narėse. Tai, EK teigimu, leis lengviau užtikrinti taisyklių laikymąsi, nubausti valstybes ar vežėjus (ignoruojančius bendrą tvarką), paskatinti socialinę lygybę ir sukurti vienodas galimybes konkuruoti visoms ES šalims. Baigiantis 2018 m. EK transporto komitetas patvirtino mobilumo paketą¹¹.

Mobilumo paketu siekiama šių pagrindinių tikslų:

1. Gerinant vairuotojų darbo sąlygas, numatomas reguliarus savaitinis poilsis ne vilkiko kabinoje.
2. Reiserai turės būti planuojami taip, kad bent kas keturias savaites vairuotojams būtų užtikrinta galimybė grįžti namo.
3. Ribojami pervežimai kitos šalies teritorijoje. Kabotažo, arba pervežimų vykdymo kitos šalies teritorijoje, tvarka nebus keičiama. Per septynias dienas bus galima atlikti tris krovinių gabenimo operacijas. Tačiau, siekiant išvengti nesąžiningo elgesio, EK transporto komitetas siūlo taikyti penkių dienų atvėsimo laikotarpį, kurio metu ta pačia transporto priemone toje pačioje valstybėje pervežimai bus ribojami. Daugiau apribojimų pateikiama ir dėl maršruto tarp pirminio kelionės tikslo bei kilmės šalies.
4. Šių taisyklių laikymąsi užtikrinti planuojama išmaniaisiais tachografais, kurie privalo būti įdiegti visuose vilkikuose iki 2024 m.

Transporto sektoriaus eksporto rinkos dalis pagrindinėse prekybos partnerėse auga.

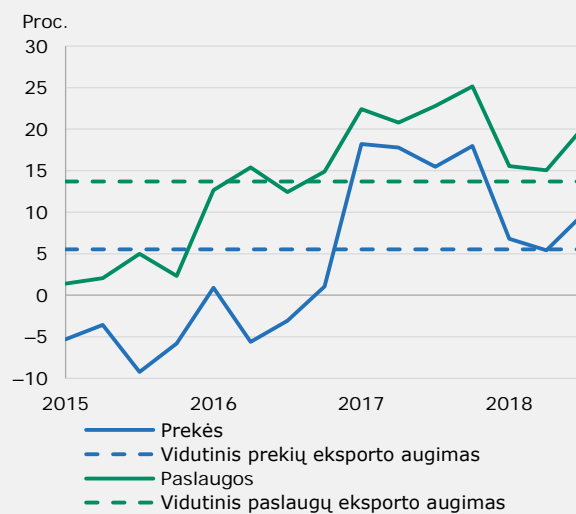
A pav. Lietuvos transporto sektoriaus eksporto rinkos dalis ES ir likusiame pasaulyje



Šaltiniai: Eurostatas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Paslaugų eksporto metinis augimas 2018 m. buvo spartesnis nei prekių eksporto.

B pav. Prekių ir paslaugų eksporto metinis augimas



Šaltiniai: Lietuvos statistikos departamentas ir Lietuvos banko skaičiavimai.

Sparčiai augančiam Lietuvos transporto sektoriui ilguoju laikotarpiu papildomas reguliavimas gali tapti rimtu iššūkiu.

EK transporto komiteto patvirtintas mobilumo paketas ypač nepalankus periferinių ES valstybių įmonėms, kurios jau kurį laiką didina rinkos dalis ES. Tai rodo ir Lietuvos transporto sektoriaus rodikliai: sparčiai auga eksportas, didėja jame dirbančių asmenų skaičius, sparčiai plečiamas vilkikų parkas. Mobilumo pakete nurodomi pervežimų ribojimai ir atvėsimo laikotarpis periferinėms valstybėms gali padidinti kelionių be krovinių skaičių.

¹¹ <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2018/12/04/clearer-fairer-and-more-enforceable-rules-for-truck-drivers-council-agrees-its-position/>.

Siekdamos ir toliau būti konkurencingos, dalis įmonių gali būti priverstos įkurti filialus

pagrindinėse veiklos šalyse. Tai leistų sutaupyti nemažai išteklių ir išvengti sunkvežimių gražinimo į kilmės šalį. Tokiu atveju tokios periferinės ES valstybės kaip Lietuva netektų dalies investicijų, o kartu ir potencialių darbo vietų. Lėšos, kurios galėtų būti skirtos plėtrai, naujų darbo vietų kūrimui ir atsinaujinimui, nutekėtų į valstybes, kuriose transporto įmonės įkurs filialus ar įregistruos veiklą. Jei dalis vairuotojų būtų įdarbinama užsienio valstybėje, mažėtų surenkamų mokesčių nuo darbo užmokesčio dydis. Šiame sektoriuje dirba apie 10 proc. visų užimtųjų ir sukuriama apie 12 proc. metinės pridėtinės vertės (2017 m.). Transporto įmonių plėtros į kitas rinkas, esančias arčiau pagrindinių transporto srautų (Vokietijos, Nyderlandų, Prancūzijos, Belgijos), pavyzdžių jau yra. Dalis transporto įmonių jau įsteigė filialus Rusijoje, Danijoje ar Lenkijoje. Pasak vienos iš logistikos įmonių atstovų, filialas Lenkijoje įsteigtas dėl palankesnių finansavimo galimybių ir mažesnio atstumo iki Vokietijos.

Spaudimas gerinti darbo sąlygas transporto sektoriuje kyla ir vidaus rinkoje. Šio sektoriaus darbo užmokesčio apmokestinimo specifika yra ganėtinai specifinė. Nors mokamas atlyginimas sudaro tik 1,3 MMA, jį papildo panašaus dydžio neapmokestinami socialinio draudimo mokesčiais dienpinigiai. Tokios sistemos darbo apmokėjimo principai yra ydingi. Maža apmokestinama darbo užmokesčio dalis reiškia ir mažesnę sukaupiamą pensiją, prastesnes socialines garantijas ligos ar nedarbo atveju. Profsajungų išreikštas susirūpinimas dėl vairuotojų darbo užmokesčio dalies, išmokamos dienpinigiais, yra tikslingas. Todėl, Socialinės apsaugos ir darbo ministerija siūlo minimalią dalį, išmokamą kaip atlyginimą, didinti iki 2 MMA.