



Finansų ministerijai

2021-08-17 Nr. 2021- 08/01
I 2021-08-06 Nr. (14.1 E-01)-6K-2104773

DĖL KOMANDIRUOČIŲ SĄNAUDŲ ATSKAITYMO IŠ PAJAMŲ TAISYKLIŲ PAKEITIMO PROJEKTO

Lietuvos vežėjų sąjunga (LVS) išnagrinėjo Finansų ministerijos parengtą Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. sausio 28 d. nutarimo Nr. 99 „Dėl Komandiruočių sąnaudų atskaitymo iš pajamų taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą. Teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

Vairuotojų lūkesčiai. LVS nariams rūpi transporto sektoriaus darbuotojų nuomonė, puikiai suprantame, kad pagrindinis mūsų įmonių turtas – jų darbuotojai. Nuolat rengiame darbuotojų apklausas, siekdami išsiaiškinti tikruosius jų lūkesčius. Šiuo metu vykdomė anoniminę internetinę vairuotojų (Lietuvos ir trečiųjų šalių piliečių) apklausą „Kokiame darbe aš noriu dirbti?“. Preliminarūs apklausos rezultatai rodo, kad buvusios 1,3 MMA ribos padidėjimas iki 1,65 MMA neatitiko realių vairuotojų lūkesčių. Virš 73 proc. apklausos dalyvių – Lietuvos piliečių nurodė, kad po šio padidėjimo jų gaunamos pajamos nepadidėjo. Trečiųjų šalių piliečių tarpe šis skaičius dar didesnis – 87 proc. Apie 8 proc. respondentų nurodė, kad po koeficiento padidėjimo jų gaunamos pajamos netgi sumažėjo. Kartu virš 70 proc. respondentų nurodė, kad pageidauja turėti galimybę patys pasirinkti gaunamų pajamų ir socialinių garantijų santykį. Transporto sektoriaus darbuotojai reiškia nepasitenkinimą socialinių garantijų sistema, kai nedarbingumo dėl ligos atveju jiems išmokama tik 62 proc. atlyginimo sumos bei piktnasi nuolatinėmis pensijų kaupimo sistemos „reformomis“. Darbuotojai praranda pasitikėjimą valstybe ir pageidauja gauti didesnes pajamas jau dabar, o ne abejotinas socialines garantijas ateityje. Todėl renkasi darbą kitose valstybėse, o didžiąją dalį Lietuvos įmonėse dirbančių tarptautinių krovininių vežimų vairuotojų jau sudaro trečiųjų šalių piliečiai, kuriems Lietuvos socialinių garantijų sistema visiškai nesvarbi, jie ketina dirbti Lietuvoje tik tam tikrą ribotą laiką ir suinteresuoti gauti kuo didesnes pajamas šiandien. Vertindami vairuotojų apklausos rezultatus turime pagrindą teigti, kad prieštaraujantis Konstitucijai buvusios Vyriausybės sprendimas padidinti koeficientą iki 1,65 visiškai neatitiko vairuotojų interesų ir buvo tik pigus populistinis triukas, nepavykęs bandymas gauti politinių dividendų.

Padidintas koeficientas nesumažina ir vairuotojų trūkumo problemos. Milžiniškas vairuotojų trūkumas yra ir senosiose ES narėse, nepriklausomai nuo to, kad bendras algų lygis šiose šalyse yra aukštesnis. Vokietijos transporto įmonės kasmet galėtų įdarbinti virš 40 tūkstančių vairuotojų, tačiau neranda norinčių dirbti. Problemą dar labiau pagilino pasaulinė pandemija. Net Jungtinė Karalystė, kuri traukia darbuotojus iš viso pasaulio savo aukštais atlyginimais, dėl vairuotojų stygiaus jau susiduria su pagrindinių prekių pristatymo problemomis, dėl ko šios šalies valdžia ką tik patvirtino priemonių, palengvinančių vairuotojų įdarbinimą, paketą.

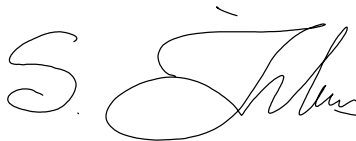
Konkurencinė aplinka. Pagrindiniai Lietuvos vežėjų konkurentai bendroje Europos Sąjungos transporto paslaugų rinkoje – Lenkijos, Rumunijos, Bulgarijos bei kitų Rytų ir Centrinės Europos (buvusio taip vadinamojo „socialistinio bloko“) šalių vežėjai. Istorškai taip susiklostė, kad vairuotojų darbo apmokėjimo sistemos visose šiose valstybėse yra labai panašios – minimali alga ir neapmokestinami komandiruočių dienpinigiai. Vienintelėje Lietuvoje jau nuo 2003 metų buvo pradėtas taikyti 1,3 MMA koeficientas, dėl kurio mūsų įmonių sąnaudos vairuotojų atlyginimams tapo ženkliai didesnės. Reikia pažymėti, kad dabar Lietuvoje nustatytas MMA dydis (642 €) yra didžiausias minėtų šalių tarpe. Tuo tarpu Lenkijoje MMA yra apie 627 €, Latvijoje – 500 €, Estijoje – 584 €, Rumunijoje - 483 €, Vengrijoje – 484 €, Bulgarijoje – 342 €. Nuo kitų metų pradžios MMA Lietuvoje bus toliau didinama. Antikonstitucinis buvusios Vyriausybės sprendimas padidinti MMA koeficientą iki 1,65 vairuotojų pajamų nepadidino, o Lietuvos transporto įmonių konkurencingumą sumenkino. Dar vienas smūgis mūsų įmonių laukia 2022 metų vasario mėnesį, kai įsigalios diskriminacinės ES Mobilumo paketo nuostatos, kurios labiausiai paveiks nuo ES geografinio centro toliausiai nutolusias valstybes. Mūsų konkurentai – Lenkijos, Čekijos, Vengrijos vežėjai dėl patogesnės geografinės padėties ir vėl įgaus konkurencinį pranašumą.

Atsižvelgdami į Konstitucinio Teismo nutarimą ir mūsų išsakytus argumentus bei įvertinę aplinkybę, jog nuo kitų metų pradžios Lietuvoje bus didinama minimali mėnesinė alga, prašome Lietuvos Respublikos Vyriausybės nepriimti pateikto derinti nutarimo projekto tam, kad nuo Konstitucinio Teismo nutarimo įsigaliojimo dienos (2022 m. sausio 3 d.) būtų toliau taikomas 1,3 MMA koeficientas.

Kartu užtikriname, jog esame pasirengę tęsti derybas su socialiniais partneriais, kad būtų pasiektas susitarimas dėl geriausiai vairuotojų interesus atitinkančios atlyginimų sistemos.

Pagarbiai

Generalinis sekretorius



Sigitas Žilius