

KELIŲ TRANSPORTO DARBUOTOJŲ TEISINIŲ DARBO SANTYKIŲ REGLAMENTAVIMO PROBLEMAS

Doktorantas Justinas Usonis

Lietuvos teisės universitetas, Teisės fakultetas, Darbo teisės ir socialinės saugos katedra
Ateities g. 20. 2057 Vilnius
Telefonas 714633
Elektroninis paštas dsk@ltu.lt

Pateikta 2001 m. lapkričio 19 d.

Parengta spausdinti 2002 m. gegužės 12 d.

*Recenzavo Lietuvos teisės universiteto Teisės fakulteto Darbo teisės ir socialinės saugos katedros vedėja
prof. dr. Genovaitė Dambrauskienė ir šios katedros doc. dr. Rasa Macijauskienė*

S a n t r a u k a

Straipsnyje nagrinėjamos šiuo metu Lietuvoje aktualios problemos, susijusios su kelių transporto priemonių ekipažų vežančių keleivius ir krovinius tarptautiniais maršrutais, darbo ir poilsio laiko reglamentavimu, šio laiko apskaita, darbo užmokesčiu bei darbuotojo materialine atsakomybe darbdaviui. Aptariamas nacionalinių bei tarptautinių norminių aktų santykis bei šių normų derinimas, būtinas integruojantis į Europos Sąjungą. Specialūs norminiai aktai, autoriaus nuomone, taikomi netinkamai. Straipsnyje pateikiami konkretūs pasiūlymai, kaip šiuos aktus tobulinti.

1990 m. Lietuvoje pradėtas kurti tarptautinių pervežimų kelių transportu verslas. Per 10 metų ši verslo šaka stipriai išsiplėtė – jai priskiriama beveik 2 tūkstančiai įmonių. Tarptautinių pervežimų įmonėse dirba darbuotojai, kurių darbo santykius atsižvelgiant į darbo sąlygas galiojantys norminiai aktai turi reguliuoti diferencijuotai. Lietuvoje, atkūrus nepriklausomybę, nebuvo teisės aktų, reguliuojančių tarptautinių pervežimų verslą ir atitinkančių tarptautinių normų reikalavimus, todėl tokią norminę bazę reikėjo sukurti. Priimant naujus civilinės, mokesčių bei darbo teisės norminius aktus buvo būtina atsižvelgti į tarptautinius susitarimus bei Europos Bendrijų norminius aktus, nes šie aktai jau galiojo Europos šalyse ir ten vykstantiems ekipažams buvo privalomi vykdyti. Taikant šiuos aktus buvo būtina atsižvelgti į užsienyje nusistovėjusią šios verslo šakos praktiką.

Valstybinės darbo inspekcijos ataskaitoje apie darbuotojų saugos ir sveikatos būklę bei darbo įstatymų vykdymą Lietuvos Respublikos įmonėse, įstaigose ir organizacijose 2000 m. minima nelegalaus darbo problema [1]. Kalbant apie transporto įmones akcentuojama, kad darbdaviai nesilaiko darbo ir poilsio laiko ypatumų transporto įmonėse nuostatų reikalavimų, neužtikrina vairuotojams saugių ir sveikų poilsio bei maitinimosi sąlygų. Tačiau dažnai norminių aktų nesilaikoma ir dėl pačių nacionalinių aktų netobulumo arba vadovavimosi netinkamais aktais.

Šiame straipsnyje nagrinėjamos svarbiausios problemos, kurios kyla reglamentuojant teisinius kelių transporto darbuotojų santykius.

I. Darbo ir poilsio laiko reglamentavimas ir kontrolė

Daugiausia klausimų kyla dėl kelių transporto priemonių ekipažų, vežančių keleivius ir krovinius tarptautiniais maršrutais, darbo ir poilsio laiko paskirstymo, kontrolės ir apskaitos reglamentavimo.

Tarptautinių maršrutų darbuotojų (vairuotojų) darbo ir poilsio laiką reglamentuoja Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) (toliau – AETR susitarimas) [2]. Šis susitarimas labai tiksliai nustato vairuotojų ir kitų ekipažo narių kvalifikacinius reikalavimus, jų darbo ir poilsio laiką, to laiko kontrolės prietaisų naudojimo tvarką ir pan. Šio norminio akto kelias į Lietuvą yra ilgas ir problemiškas. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija 1993 m. kovo 15 d. įsakymu Nr. 86 patvirtino „Kelių transporto priemonių ekipažų, vežančių keleivius ir krovinius tarptautiniais maršrutais, darbo tvarkos taisyklės“ [3]. Dalis reikalavimų, susijusių su darbo laiko normavimu, buvo perrašyta iš AETR susitarimo. Įsakymo preambulėje sakoma, kad „taisyklių tikslas yra padėti plėtoti ir gerinti keleivių bei krovinių vežimą transporto priemonėmis, padidinti eismo saugumą, reglamentuoti darbo sąlygas žmonėms, dirbantiems pas vežėjus pagal Tarptautinės darbo organizacijos principus“ [3]. AETR susitarimą Lietuva ratifikavo 1996 m. rugsėjo 24 d. [4], tačiau „Valstybės žiniuose“ jis buvo paskelbtas tik 2000 m. liepos 19 d. [2]. Susiklostė netipinė situacija, kai Lietuvos ūkio subjektai, vežėjai, prisitaisydami prie Vakarų rinkos reikalavimų, buvo priversti ir iki ratifikavimo prisiimti įsipareigojimus pagal šį tarptautinį susitarimą ir jo laikytis, nors oficialiai šis susitarimas dar nebuvo paskelbtas. Ekipažus, vežančius keleivius ir krovinius tarptautiniais maršrutais Europos Sąjungos teritorija, tuo metu jau griežtai kontroliavo kompetentingi užsienio šalių pareigūnai. Jie skirdavo nemažas baudas už nustatyto režimo nesilaikymą bei kitus AETR susitarimo pažeidimus.

AETR susitarimo preambulėje pažymima, kad šalys jį sudarė „norėdamos skatinti ir gerinti keleivių bei krovinių tarptautinius vežimus kelių transporto priemonėmis, būdamos įsitikinusios, kad būtina pagerinti kelių eismo saugumą, vadovaujantis Tarptautinės darbo organizacijos principais reglamentuoti kai kurias darbo sąlygas tarptautinio kelių transporto įmonėse ir bendradarbiauti taikant tam tikras priemones, užtikrinančias tokį reglamentavimą“ [2, p.43]. Suprantama, kad nepriekaištingas AETR susitarimo laikymasis pailgina krovinių arba keleivių pristatymo terminą, padidina papildomas kelionės išlaidas. Darbdaviai suinteresuoti nustatyti kuo trumpesnius krovinių ar keleivių pervežimo terminus, todėl dažnai verčia vairuotojus nusižengti AETR susitarimo reikalavimams. Tokių pažeidimų pasekmės būna itin skaudžios – sužalojami žmonės, sugadinamos vežamos prekės, kitas turtas. Europos Sąjungos Tarybos reglamente (EC) Nr. 2135/98 sakoma, kad „akivaizdūs pažeidinėjimai ir apgaulė kelia grėsmę kelių eismo saugai ir dėl priežasčių, susijusių su konkurencija, yra nepriimtini atskiram vairuotojui, kuris laikosi taisyklių“ [5]. Taigi, kaip matome, problemos priežastis įvardinta pačiame Europos Bendrijos norminiame akte ir, žinoma, yra labai aktuali Lietuvoje.

Darbo ir poilsio laiko kontrolės stoka turi įtakos ir tarptautinių pervežimų įmonių padėčiai šio verslo rinkoje. Vežant krovinius kitos valstybės teritorija reikia turėti specialų tarptautinio krovinių vežimo leidimą. Išankstinių leidimų paskirstymą reguliuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1999 m. gruodžio 15 d. įsakymas Nr.439 „Dėl vienkartinį kelionės leidimų išankstinio paskirstymo“ [6]. Šie leidimai skiriami vadovaujantis tarptautiniais susitarimais. Kadangi Lietuvos vežėjų srautas į Vakarų Europą yra daug didesnis nei tų šalių vežėjų srautas į mūsų valstybę, Lietuvos vežėjams minėtų kelionės leidimų labai trūksta. Kelionės leidimai Lietuvos vežėjams paskirstomi atsižvelgiant į per atitinkamą laikotarpį panaudotų leidimų skaičių bei kitas aplinkybes. Darbo ir poilsio režimą pažeidžiančios įmonės sugeba greičiau pristatyti krovinius ir važiuodamos daugiau kartų panaudoti daugiau leidimų nei įmonės, kurios tiksliai šiuos reikalavimus vykdo. Tikėtina, kad darbo ir poilsio laiko normas pažeidžiantiems vežėjams leidimų atsižvelgiant į tai, kiek jų panaudota, skiriama daugiau nei besilaikančioms reglamentuoto darbo ir poilsio laiko įmonėms. Taigi aptartų reikalavimų nesilaikymas pažeidžia ne tik saugos ir sveikatos reikalavimus, bet ir sąžiningos konkurencijos nuostatas.

Pareigūnų, efektyviai kontroliuojančių, kaip laikomasi darbo ir poilsio režimo, yra aki-vaizdžiai per mažai, kad būtų galima realiai užtikrinti tarptautinio susitarimo reikalavimų vykdymą. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso (toliau – ATPK) 142² straipsnio 4 dalis numato administracinę atsakomybę už „vairavimo ir poilsio režimo nesilaikymą“ [7]. Nagrinėti tokius pažeidimus ir taikyti sankcijas pagal ATPK 232¹ straipsnį [7] pavesta Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos pareigūnams. Penkiolika šioje įstaigoje dirbančių inspektorių privalo ne tik kontroliuoti, kaip tarptautiniais maršrutais važiuojantys ekipažai laikosi darbo ir poilsio režimo, bet ir sverti krovines transporto priemones, tikrinti licencines korteles ir pan. Kad kontrolė atitiktų Europos Bendrijos keliamus reikalavimus, numatytus Europos Bendrijų Tarybos 1988 m. lapkričio 23 d. direktyvoje 88–599 EEC [8], Lietuvai reikėtų mažiausiai 70 tokių inspektorių. Taigi esant tokiai padėčiai galima tvirtinti, kad Lietuvoje veiksmingos šios srities kontrolės kol kas nėra.

Yra ir darbo bei poilsio laiko apskaitos problemų. Šiuo metu kelių transporto darbuotojų (vairuotojų) darbą, susijusį su važinėjimu, darbdaviai laiko komandiruote, todėl vadovaudamiesi Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr.613 „Dėl tarnybinių komandiruočių į užsienį“ [9] bei Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės įsakymu Nr.103 „Dėl darbo laiko apskaitos žiniaraščių patvirtinimo“ [10] vairuotojų darbą reiso metu darbo laiko apskaitos žiniaraštyje žymi raide „K“. Esant tokiai žymėjimo tvarkai tiksliai fiksuoti vairuotojo darbo ir poilsio laiką neįmanoma. Vadovaujantis 1996 m. lapkričio 20 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1384 „Dėl kompensacijos už darbą, kuris susijęs su važinėjimu arba yra kilnojamas ar pakaitinis (pamaininis)“ [11] vairuotojų darbo ir poilsio laikas darbo laiko apskaitos žiniaraštyje būtų žymimas tiksliai (plačiau – kitame skyriuje). Be abejo, darbdaviams ir darbuotojams, pildantiems darbo laiko apskaitos žiniaraščius, būtų daugiau darbo, tačiau darbo inspekcijos bei kelių transporto inspekcijos pareigūnų, kontroliuojančių, ar nepažeidžiami norminiai aktai, reglamentuojantys darbo laiką, darbas palengvėtų. Tinkama darbo ir poilsio laiko apskaitos kontrolė skatintų darbuotojus laikytis norminių aktų reikalavimų, kartu sumažėtų nelaimingų atsitikimų keliuose.

AETR susitarimo 10 straipsnis reikalauja turėti kontrolės prietaisą (tachografą), fiksuojantį transporto priemonės nuvažiuotą atstumą, greitį, vairavimo laiką ir kt. [2]. Visa informacija fiksuojama registracijos lape, kurį privalu pateikti kontrolę atliekančiam pareigūnui. Kontrolės prietaise užfiksuotus duomenis reikėtų perrašyti į darbo laiko apskaitos žiniaraštį, kurį įmonė yra įpareigota pildyti pagal nacionalinius norminius aktus. Už įmonės, įstaigos ar organizacijos darbo laiko apskaitą atsako vadovas, todėl įmonių atstovai dažnai skundžiasi, jog pildyti darbo ir poilsio laiką fiksuojančius dokumentus pernelyg sudėtinga. Pažymėtina, kad AETR susitarimas įpareigoja kontroliuoti darbo ir poilsio laiko apskaitą reiso metu, o Statistikos departamento įsakymas „Dėl darbo laiko apskaitos žiniaraščių patvirtinimo“ [10], įpareigoja rašyti žymas žiniaraštyje, kai vairuotojas neišvykęs į reisą, tačiau savo darbo funkcijas atlieka – pavyzdžiui, remontuoja automobilį, jei jam suteikiamos kasmetinės atostogos, kai jis yra nedarbingas arba padaro pravaikštą. Taigi pagrindinis darbo ir poilsio laiką atspindintis dokumentas turi būti darbo laiko apskaitos žiniaraštis, kuriame yra vairuotojo darbo ir poilsio laiko reiso ir ne reiso metu duomenys. Šiuo dokumentu vadovujamasi sumokant už darbą, bendraujant su kontrolę vykdančiais pareigūnais bei kitais atvejais.

Su važinėjimu susijusį darbą laikant komandiruote informacija apie darbo ir poilsio laiką reiso metu darbo laiko apskaitos žiniaraštyje nepildoma. Ši informacija fiksuojama tik registracijos lape (tachogramoje), todėl įmonę turi tikrinti vienu metu ir Valstybinės darbo inspekcijos ir VKTI inspektoriai, nes vieni yra kompetentingi tikrinti darbo laiko apskaitos žiniaraščius, o kiti – registracijos lapus. Darbdavio pildomus darbo laiko apskaitos žiniaraščius, esančius įmonėse, galėtų tikrinti darbo inspektoriai, o keliuose – VKTI inspektoriai.

II. Darbo apmokėjimas

Darbo apmokėjimo institute iki šiol nėra išsprendęs tarptautiniais maršrutais važinėjantį vairuotojų darbo pobūdžio traktavimo problemos. Ar vairuotojo dirbamas darbas yra nuolatinė komandiruotė, ar vis dėlto tai darbas, susijęs su važinėjimu?

Pagal Darbo įstatymų kodekso 133 straipsnį „darbininkams ir tarnautojams, kurių darbas atliekamas kelionėje, lauko sąlygomis, susijęs su važinėjimais arba yra kilnojamo pobū-

džio, kompensuojamos su tuo susijusios padidintos išlaidos. Šių išmokų dydį ir mokėjimo tvarką nustato specialios taisyklės“ [21]. Tačiau išsamių taisyklių, reglamentuojančių asmenų darbą, susijusį su važinėjimu, nėra. Galima vadovautis Vyriausybės nutarimu Nr. 1384 „Dėl kompensacijos už darbą, kuris susijęs su važinėjimu arba yra kilnojamas ar pakaitinis (pamaininis)“, numatančiame, kad „Siunčiamiems į užsienį darbininkams ir tarnautojams, kurie dirba kelionėje, lauko sąlygomis, kurių darbas susijęs su važinėjimu arba yra kilnojamas ar pakaitinis (pamaininis), gali būti kompensuojamos su tuo susijusios padidintos išlaidos“ [11]. Tačiau praktikoje dėl sunkiai paaiškinamų priežasčių imta vadovautis ne minėtu nutarimu, o Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 613 „Dėl tarnybinių komandiruočių į užsienį“, kuriame jokio specialaus reglamentavimo kelių transporto darbuotojams nėra [9]. Problema yra ta, jog vietoje „turi būti kompensuojama“ rašoma „gali būti kompensuojama“. Vyriausybės nutarime Nr. 1384 darbo sutarties šalims, sudarančioms darbo arba kolektyvinę sutartį, palikta laisvė pačioms susitarti dėl kompensavimo tvarkos ir sąlygų [11]. Galbūt ši pasirinkimo laisvė ir pastūmėjo kelių transporto įmones ir darbuotojus vadovautis ne specialiu šiai sričiai išleistu norminiu aktu, o bendrai visų kategorijų darbuotojams taikomu aktu dėl tarnybinių komandiruočių į užsienį.

Sprendžiant šią problemą buvo daromi atvirkštiniai norminių aktų pakeitimai. Iki 1999 m. balandžio 27 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime „Dėl tarnybinių komandiruočių į užsienį“ [9] buvo nustatyta, kad vykstantiesiems į užsienio komandiruotes nebiudžetinių organizacijų darbuotojams dienpinigiai ir gyvenamojo ploto nuomos išlaidos atlyginamos pagal Finansų ministerijos patvirtintas dienpinigių ir gyvenamojo ploto nuomos užsienio valstybėse normas [13] arba organizacijos vadovo ar valdybos patvirtintas didesnes negu patvirtintosios Finansų ministerijos normas. 1999 m. balandžio 27 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė papildė šį nutarimą, kuriuo stengiasi pritaikyti šį norminį aktą transporto darbuotojams. Buvo pakeistas 7.2 punktą ir nustatyta, kad nebiudžetinių organizacijų darbuotojams dienpinigių dydis gali būti nustatomas „pagal Finansų ministerijos patvirtintas dienpinigių ir gyvenamojo ploto nuomos užsienio valstybėse normas arba darbdavio ir darbuotojo raštišku susitarimu mažesnes negu patvirtintosios Finansų ministerijos normas, arba organizacijos vadovo ar valdybos patvirtintas didesnes negu patvirtintosios Finansų ministerijos normas“ [14]. Manoma, kad šis pakeitimas, leidžiantis mokėti mažesnius už nustatytas normas dienpinigius, buvo inicijuotas todėl, kad darbo inspektoriai reikalavo, jog įmonės, siunčiančios darbuotojus į komandiruotes ir darbo laiko apskaitos žiniaraštyje žyminčios raidę „K“, mokėtų darbuotojams dienpinigius, kurie kartais viršydavo gaunamą mėnesinį atlyginimą. Transporto įmonės, neįstengiančios mokėti tokių didelių dienpinigių darbuotojams, buvo priverstos inicijuoti minėtą pakeitimą.

Pažymėtina, kad taikant tą patį norminį aktą praktikoje panašaus darbo pobūdžio darbuotojų darbo ir poilsio laiko apskaita tvarkoma skirtingai. Pavyzdžiui, geležinkelio darbuotojų, dirbančių reise, darbas pagal Vyriausybės nutarimą Nr. 248 „Dėl darbo ir poilsio laiko ypatumų kai kuriose ūkio šakose, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo ir darbų, kuriuose gali būti taikoma ilgesnė kaip 12 valandų per parą darbo (pamainos) trukmė“, nelaikomas komandiruote, nors jis taip pat atitinka komandiruotės sąvoką [15].

Svarbus ir fizinių asmenų pajamų apmokestinimo klausimas. Pagal Lietuvos Respublikos fizinių asmenų pajamų mokesčio laikinojo įstatymo 7 straipsnio I dalies 5 punktą į apmokestinamas pajamas neįskaitomos įstatymų arba Vyriausybės nustatyto dydžio komandiruočių išlaidos, taip pat kitos su darbu susijusių išlaidų kompensacijos ir su darbo santykiais susijusių išmokų delspinigiai [16]. Praktika rodo, kad ši tvarka yra priimtina Lietuvos vežėjams, todėl jie nelinkę pradėti vadovautis koku nors kitu norminiu aktu. Tačiau Vyriausybės nutarimo „Dėl kompensacijos už darbą, kuris susijęs su važinėjimu arba yra kilnojamas ar pakaitinis (pamaininis)“ 2 dalies 2 punkte taip pat nustatoma, kad „Vadovaujantis Lietuvos Respublikos fizinių asmenų pajamų mokesčio laikiniu įstatymu, I punkte nurodytoji kompensacija neapmokestinama. Tais atvejais, kai įmonės mokama kompensacija viršija 50 procentų atlyginimo per mėnesį arba Finansų ministerijos patvirtintą komandiruočių į užsienį dienpinigių normą, viršyta suma kompensuojama iš įmonių grynojo pelno ir apmokestinama fizinių asmenų pajamų mokesčiu, be to, už ją skaičiuojamos privalomojo valstybinio socialinio draudimo įmokos“ [11]. Pajamos taikant šią specialią normą papildomai

apmokestintos nebūtų ir padėtis, praktikoje susijusi su tokių pajamų apmokestinimu, nepasikeistų.

Šiuo metu galiojančio Rusijos Federacijos darbo įstatymų kodekso 116 straipsnyje apie kompensacijas už darbą, susijusį su važinėjimu, neužsimenama, tačiau konkrečios normos nustatytos Rusijos Federacijos darbo ministerijos 1994 m. liepos 29 d. nutarimo Nr. 51 priede „Įmonių, įstaigų ir organizacijų darbuotojų turėtų išlaidų atlyginimo normos ir tvarka, siunčiant juos atlikti montavimo, derinimo, statybos darbus, į kvalifikacijos kėlimo kursus, taip pat už kilnojamo pobūdžio darbą, už pakaitinį (pamaininį) darbą, darbą lauke, už nuolatinį darbą kelionėje Rusijos Federacijos teritorijoje” [17]. Šiame nutarime smulkiai aiškinama, kad „automobilių transporto darbuotojams, kurie nuolat dirba kelionėje arba kurių darbas yra važinėjamojo pobūdžio, išmokamas priedas, apreiškiamas procentais nuo mėnesinio darbo užmokesčio, neįskaitant koeficientų ir priedų”. Būtina pažymėti, kad šiame nutarime kalbama apie darbą Rusijos Federacijos teritorijoje, o ne apie keliones į užsienį. Anksčiau išvardytų kategorijų darbuotojų darbas užsienio valstybėse specialiai neregamentuojamas.

Darytina išvada, kad norint tinkamai taikyti transporto sričiai specialiai parengtus norminius aktus pirmiausia reikia pakeisti Vyriausybės nutarimą Nr.1384 „Dėl kompensacijos už darbą, kuris susijęs su važinėjimu arba yra kilnojamas ar pakaitinis (pamaininis)” [11] ir nustatyti, kad tokios kompensacijos turi būti mokamos privalomai. Tai padėtų atkreipti darbuotojų ir darbdavių dėmesį į šį užmirštą teisės aktą.

III. Materialinė atsakomybė

Pagal Darbo įstatymų kodekso 145¹ straipsnį „rašytines sutartis dėl pilnutinės materialinės atsakomybės įmonė, įstaiga, organizacija gali sudaryti su darbuotojais, einančiais pareigas arba atliekančiais darbus, betarpiškai susijusius su perduotų jiems vertybių saugojimu, apdirbimu, pardavimu (išdavimu), pervežimu arba naudojimu gamybos procese” [12]. Išsamus darbuotojų, su kuriais gali būti sudaroma visiškos materialinės atsakomybės sutartis, sąrašas patvirtintas daugiau nei prieš 20 metų ir pagal jį tik vairuotojo–ekspeditoriaus pareigas einantis darbuotojas privalo atlyginti visą jam patikėtam turtui padarytą žalą. Transporto priemonė gali būti vertinama keliais šimtais tūkstančių litų, krovinio vertė taip pat neretai būna didelė. Vairuotojui patikimas itin didelės vertės turtas, tačiau realių galimybių atlyginti dėl savo kaltų veiksmų padarytą žalą darbdaviui jis dažniausiai neturi.

Įstatymai tiksliai neapibrėžia konkrečių visiškos materialinės atsakomybės ribų. Darbo įstatymų kodekso 147 str. likusi galioti norma, pagal kurią „Teismas, atsižvelgdamas į kaltės laipsnį, konkrečias aplinkybes ir materialinę darbuotojo padėtį, gali sumažinti atlygintinos žalos dydį” negali užtikrinti darbdaviui, kad žala bus atlyginta. Darbdaviai visada stengiasi sudaryti su darbuotoju visiškos materialinės atsakomybės sutartis, tikėdamiesi, kad padaryta žala bus atlyginta. Tačiau transporto darbuotojų pajamos bei turtas dažnai būna akivaizdžiai per maži, kad galima būtų atlyginti darbdaviui padarytą keliasdešimties ar net kelių šimtų tūkstančių litų žalą. Žinodami praktikoje susiklosčiusią padėtį darbuotojai, jau sudarydami darbo sutartis, supranta, kad visiškai atsakyti už darbdaviui padarytą žalą jiems greičiausiai nereikės. Ginčai dėl žalos atlyginimo paprastai tokiais atvejais nagrinėjami teisme.

Vienas iš šios problemos sprendinio būdų – įmonėms savanoriškai naudotis draudimo bendrovių teikiamomis paslaugomis. Drausdamasis vežėjų automobiliais civilinės atsakomybės (pagal CMR konvenciją [18]) draudimu, vežėjas gali apsisaugoti nuo papildomų nenumatytų finansinių nuostolių, kurie gali atsirasti dėl pervežimo metu padarytos žalos transportuojamam kroviniui. Privalomai apsidraudus transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinę atsakomybę, draudimo kompanija atlygina žalą asmeniui ir (ar) turtui, padarytą tretiesiems asmenims autoavarijos metu arba atsiradusią kaip autoavarijos pasekmė naudojantis sutartyje nurodyta transporto priemone. Transporto priemonės kasko draudimas apima transporto priemonės ar jai priklausančių dalių sugadinimą, sunaikinimą ir netekimą dėl tam tikrų aplinkybių. Draudimas nuo nelaimingų atsitikimų autoįvykio metu apima mirties ir (arba) invalidumo atvejus, kurie įvyksta keleiviams ir vairuotojui naudojantis transporto priemone. Tai, be abejo, yra papildomos įmonės išlaidos, tačiau padeda išvengti nesusipratimų ir ilgo bylinėjimosi ieškant kaltų asmenų, privalančių atlyginti atsiradusią žalą.

Išvados

Lietuvoje pradėjus galioti tarptautiniams susitarimams iškilo nemažai neaiškumų dėl šių norminių aktų taikymo praktikoje. Priimamus nacionalinius kelių transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką reglamentuojančius norminius aktus reikia suderinti su tarptautiniais šios srities reikalavimais. Būtina tiksliai numatyti reikalavimą papildomai mokėti už darbą, susijusį su važinėjimu, arba kilnojamąjį ar pakaitinį (pamaininį) darbą, kad praktikoje nebūtų vadovaujamosi tik bendromis normos. Valstybė privalo efektyviai kontroliuoti transporto darbuotojų darbo ir poilsio laiką, kad galima būtų įvykdyti Europos Bendrijos direktyvų nustatytus eismo saugumo keliuose reikalavimus. Įstatymai turi aiškiai suformuluoti ir visiškos darbuotojų materialinės atsakomybės darbdaviui ribas.



LITERATŪRA

1. **Valstybinės** darbo inspekcijos ataskaita apie darbuotojų saugos ir sveikatos būklę bei darbo įstatymų vykdymą Lietuvos Respublikos įmonėse, įstaigose ir organizacijose 2000 metais // www.vdi.lt
2. **Europos** šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) // Valstybės žinios. 2000. Nr. 59–1762.
3. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos 1993 m. kovo 15d. įsakymas Nr.86 „Kelių transporto priemonių ekipažų, vežančių keleivius ir krovinius tarptautiniais maršrutais, darbo tvarkos taisyklės“ // Valstybės žinios. 1993. Nr. 33–772.
4. **Lietuvos Respublikos** įstatymas dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ratifikavimo // Valstybės žinios. 1996. Nr. 93–2184.
5. **Europos Sąjungos** Tarybos 1998 m. rugsėjo 24 d. reglamentas (EC) Nr.2135/98, iš dalies keičiantis Reglamentą (EEC) Nr. 3821/85 dėl kelių transporte naudojamos registruojančios įrangos ir Direktyvą 88/599/EEC dėl Reglamentų (EEC) Nr. 3820/84 ir (EEC) Nr. 3821/85 taikymo // Official Journal L 274, 09/10/1998. P. 0001–0021.
6. **Lietuvos Respublikos** susisiekimo ministro 1999 m. gruodžio 15d. įsakymas Nr. 439 „Dėl vienkartinį kelionės leidimų išankstinio paskirstymo“ // Valstybės žinios. 1999. Nr. 112–3266.
7. **1984 m.** gruodžio 13 d. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas.
8. **Europos Bendrijų** Tarybos 1988 m. lapkričio 23 d. direktyva dėl Reglamento (EEC) Nr.3820/85, išdėstančio nuostatas apie kai kuriuos įstatymus, susijusius su kelių transportu, ir Reglamento (EEC) Nr.3821/85, išdėstančio nuostatas apie registruojančią įrangą kelių transporte (88/599/EEC) įgyvendinimo tipinių kontrolės procedūrų // Official Journal No. 325, 29/11/1988. P. 0055.
9. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės 1995 m. balandžio 28 d. nutarimas „Dėl tarnybinių komandiruočių į užsienį“ // Valstybės žinios. 1995. Nr. 37–929.
10. **Statistikos** departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. gruodžio 22 d. įsakymas Nr.103 „Dėl darbo laiko apskaitos žiniaraščių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 1997. Nr. 118–3076.
11. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės 1996 m. lapkričio 20 d. nutarimas Nr.1384 „Dėl kompensacijos už darbą, kuris susijęs su važinėjimu arba yra kilnojamasis ar pakaitinis (pamaininis)“ // Valstybės žinios. 1996. Nr. 114–2641.
12. **1972 m.** birželio 1 d. Lietuvos Respublikos darbo įstatymų kodeksas.
13. **Lietuvos Respublikos** finansų ministerijos 1996 m. lapkričio 21d. įsakymas Nr. 116 „Dėl dienpinių ir gyvenamojo ploto nuomos normų vykstantiems į užsienio komandiruotes“//Valstybės žinios. 1996.Nr. 114–2660; 1996. Nr. 116.
14. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės 1999 m. balandžio 27 d. nutarimas Nr. 470 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1995 m. balandžio 28 d. nutarimo Nr. 613 „Dėl tarnybinių komandiruočių į užsienį dalinio pakeitimo“ // Valstybės žinios. 1999. Nr. 38–1163.
15. **Lietuvos Respublikos** Vyriausybės 1996 m. vasario 20 d. nutarimas Nr. 248 „Dėl darbo ir poilsio laiko ypatumų kai kuriose ūkio šakose, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo ir darbų, kuriuose gali būti taikoma ilgesnė kaip 12 valandų per parą darbo (pamainos) trukmė“ // Valstybės žinios. 1996. Nr. 18–473. 1999, Nr. 35–1040/2000, Nr. 2234; 2001, Nr. 32–1069.
16. **Lietuvos Respublikos** fizinių asmenų pajamų mokesčio laikinasis įstatymas // Valstybės žinios.

1990. Nr.31–742.

17. **Постановление** министерства труда Российской Федерации от 29 июня 1994 г. № 51 «О нормах и порядке возмещения расходов при направлении работников предприятий, организаций и учреждений для выполнения монтажных, наладочных, строительных работ, на курсы повышения квалификации, а также за подвижной и разъездной характер работы, за производство работ вахтовым методом и полевых работ, за постоянную работу в пути на территории Российской Федерации” // Interneto svetainė www.itog.ru/pravo/
18. **Tarptautinio** krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998. Nr. 107–2932.



Problems in Regulation of the Labour Legal Relationships in the Sector of Road Transport

Doctoral Candidate Justinas Usonis

Law University of Lithuania

SUMMARY

The present paper deals with the basic issues in regulation of the labour legal relationships in the sector of international road transport in Lithuania. The most problematic areas are the institutes of work and rest time, work remuneration and material responsibility. The analysis focuses on the relationship between the national and international acts and the necessity of its proper harmonisation and application in practice, which is of vital importance for Lithuania’s integration into the European Union. The paper suggests introducing a few concrete amendments to the national acts.

The main problem is that some instruments regulating remuneration for the work of a roving character are not applied in practice at all. The control over the crews of vehicles engaged in the International road transport is insufficient to meet the requirements of the European Community. It is still difficult to guarantee road safety and fair competition in the road transport sector with regard to other transport companies, which follow the EC requirements. The paper claims that state needs more officials to control hours of work and rest periods in the road transport in Lithuania.

The employee’s full material responsibility to employer is provided in the Lithuanian Labour Code. Considering the material situation of the employee, the same Code provides that the real damages may be reduced by court. In practice, it is often impossible for the company to adjudge full damages from the guilty employee. It is advisable to use the services of the insurance companies to prevent from big damages.