Arodbiedrības LAKRS sagatavotie jautājumi ATD vadībai un speciālistiem

Sarunā piedalās 3 Autotransporta direkcijas pārstāvji:

- K.Godiņš (ATD valdes priekšsēdētājs);
- V.Ļeonova (ATD Juridiskās daļas vadītāja) un
- K.Grīviņa (ATD Sabiedriskā transporta finanšu analīzes un audita daļas vadītāja vietniece – analītiķe).

Sarunas gaitā ATD pauž savu redzējumu un viedokli uz uzdotajiem jautājumiem.

1. **Dotāciju apmēru noteikšanas principi sabiedriskam transportam. Vai tiek ņemts vērā nosacījums, ka valdība palielina darbinieku minimālo algu valstī? ATD redzējums darba samaksas politikā pārvadājumu uzņēmumos.**

   ..”Par dotāciju noteikšanas principiem”

   - atbild K.Godiņš: “ ATD lūdz pārvadātājiem sniegt prognozes par nākamo gadu un, balstoties uz aprēķiniem un rādītājiem, kādi ir bijuši par pašreizējo gadu, pierēķinot iespējamo inflācijas procesu, iesniedz šos priekšlikumus tālāk Satiksmes ministrijai. Tā tālāk priekšlikumus nodod Ministru kabinetam un skatās uz valsts budžetu, un tad sadala naudu tuvākajiem gadiem. Tas ne vienmēr atbilst ATD pieprasītajam apjomam. Normāli vajadzētu būt iepirkumam pakalpojuma sniegšanai ar norādītu līguma cenu un skaidru periodu, līdz kuram līguma cena ir spēkā un tāda summa tiek nodrošināta. Šobrīd daļa līgumu ir balstīta uz līgumcenu (cena, ko pārvadātājs ir nosolījis un ir gatavs sniegt pakalpojumu par km) un ir arī koncesiju līgumi, kur cena var mainīties pat starp mēnešiem. Bet kad ir noteikta cena, tad var daudz precīzāk noteikt cik daudz naudas ir nepieciešams. Ja skatās uz 2015.gadu, jāsecina, ka ir izdevies iekļauties tajā dotācijā, kas tika piešķirta, izņemot pilsētu pārvadājumus attiecībā uz invalīdiem. Gan vilcieni, gan starppilsētas un vietējie-reģionālie maršrutu tīkli ir iekļāvušies dotācijās.
   Valdības lēmums un piešķirtais dotāciju apmērs bieži vien nesakrīt ar to, ko ATD ir lūdzis. Manuprāt, pieeja, kā tas līdz šim tas ir ticis rēķināts, nav īsti korekti. “

2. **Apmaksājamais darba laiks autobusu vadītājiem. Darba un atpūtas laika regulējums.**

   - atbild K.Godiņš: “***To nosaka Darba likums un līgums starp darba devēju un darba ņēmēju.***”

   - papildina V.Ļeonova.: “Īsti nevaru nokomentēt, jo jāzina, kas tieši ir par problēmu. ATD vienīgi var sniegt viedokli, ka ***ATD nav par darba tiesiskajām attiecībām atbildīgā institūcija, šajā gadījumā Darba inspekcija*** varētu sniegt plašāku komentāru.

- skaidro K.Godiņš: “Kas attiecas uz atsevišķu maršrutu apstiprināšanu, kuros starp reisiem nav pietiekošs atpūtas laiks, ATD nenosaka, cik maršruti šoferim ir jānobrauc. Darba devējam jānodrošina darba likumdošana un, ja darba devējs ir veicis kādu pārkāpumu, var griezties pie ATD un darba inspekcijas”.

PAPILDJAUTĀJUMI:

- ..”**Attiecībā uz garajiem starp reisu pārtraukumiem un to apmaksāšanu, kad starp reisiem nav iespējams doties mājās, bet darba stundas neskaitās**”

- atbild K.Godiņš “***Atrodoties darba vietās un esot gatavam iziet reisā, šoferim par to ir jāsaņem atalgojums*** un šajā gadījumā jāvēršas Darba inspekcijā, kurai ir jāsauc pie atbildības Darba devējs”.

- ..”**Ja caur ATD valsts dotē maršrutus, tad valsts finanšu līdzekļi nonāk uzņēmumu rīcībā. Vai kāds kontrolē naudas tālāko sadalījumu un izlietojumu?”**

- atbild K.Godiņš: “ATD pārbauda līdzekļu izlietojumu un tam ir jābūt atbilstošam noteikumiem, nevar tērēt tam, kas nav attiecināms noteikumos. Naudas proporcionālais sadalījums nepieciešamajam izlietojumam atšķiras pa uzņēmumiem un ATD iedala atsevišķi gan atalgojuma pozīciju, gan administrācijas, gan degvielas, amortizācijas u.c. pozīcijas, bet noteikumi nenosaka, kādam jābūt finanšu līdzekļu proporcionālajam izlietojumam”.

- **..”Par invalīdu pārvadāšanu, kad šoferim nekas netiek maksāts, jo principā šoferis veic arī kasiera funkcijas”**

- atbild K.Grīviņa: “***Šoferim ir piemaksas par to, ka tiek tirgotas biļetes***. Valsts kontrole konstatēja, kad, ja par nulles biļetēm tiek veiktas piemaksas, tas liecina par to, ka uzņēmums nav izvērtējis sabalansētību starp maksas un nulles biļetēm, un tāpēc motivēti tiek tirgotas nulles biļetes un pastāv risks, ka nepamatoti tiek izlietoti valsts līdzekļi. Līdz ar to, ***ATD ir kategoriski pret to, ka uzņēmumam ir jāveic papildus piemaksa par nulles biļešu tirgošanu. Uzņēmumā jābūt sakārtotai algu sistēmai un jāizvēlas, vai maksāt algu šoferim no ienestā Eiro apmēra, vai pārvestā pasažieru skaita, vai labākajā gadījumā jābūt būtu noteiktai stundas likmei, par ko tiek maksāta alga šoferiem.***

- atbild K.Godiņš: “ATD ir gatava šādu pozīciju atbalstīt, jo ne ***šoferis nevar ietekmēt pasažieru skaitu***. Kas attiecas uz iepirkumiem: cena spēlē lomu, bet tas nav vienīgais un 30% veido pārējie kritēriji, un ar laiku šo proporciju ATD centīsies palielināt. Šobrīd 70% no iepirkumiem nosaka cena, bet ATD vērtē, vai noteiktā cena nav par zemu, jo pakalpojumu nevar piedāvāt par zemāku nekā tam atbilstošo cenu. Pārējo kritēriju ietekme ir jāpalielina, bet cena vienmēr būs būtisks faktors”.

- **..”attiecībā uz konkursiem”**

- atbild V.Ļeonova: “Šobrīd normatīvais akts neatļauj ATD diktēt to, cik būtu jāmaksā šoferim.

3. **ATD viedoklis par ģenerālvienošanās slēgšanu nozarē ar mērķi noteikt minimālās darba samaksas garantijas, darba un atpūtas laika regulējumu, izdienas pensiju jautājumi un citas sociālās garantijas, par kurām puses būtu ieinteresētas vienoties.**

- atbild K.Godiņš: "***ATD nav pret to, ka atalgojuma pozīcija pieaug*** un kas cits samazinās, bet svarīgi ir tas, lai šī vienošanās iestrādātu visas lietas, kuras nozarei ir svarīgas, bet, ja ir iespējams iekļauties tajos finanšu līdzekļos, kuri ir atvēlēti. ATD ir jāsaprot, kas ir tas, ko Ģenerālvienošanās arodbiedrība vēlas iestrādāt, kādi ir nosacījumi un tās ietekmi uz finansēm. Aicinu sagatavot priekšlikumus un vest tālākas sarunas par konkrētiem tās punktiem. ***Kopumā ATD ir gatavi atbalstīt atalgojuma pozīcijas izskatīšanu un vest sarunas.***

PAPILDJAUTĀJUMS:

- **.."Attiecībā par invalīdu pārvadāšanu"**

-atbild K.G. "Šobrīd tas vairāk ir politisks jautājums, nevis ATD pārziņā esoša lieta. MK noteikumi Nr.153 savā ziņā maina situāciju, bet nevar vērtēt, kā tas ietekmēs valsts budžetu."

4. **Nav atrisināts jautājums par autobusa vadītāju bezmaksas braucienu uz darbu no darba sava uzņēmuma autobusos. Cik zināms, Pasažieru Vilciens savus darbiniekus gan vadā par brīvu visos virzienos. Kāpēc līdz šim ir tik negatīva attieksme pret citiem pasažieru pārvadātājiem šajā jautājumā?**

.."Par bezmaksas braucieniem uz darbu no darba sava uzņēmuma autobusos"

- atbild K.Godiņš: "Noteikumi paredz kategorijas, kuru pārstāvji sabiedriskajā transportā brauc bez maksas, un papildināt to ar kategoriju "*Autobusu šoferi*" – nav iespējams, bet LPPA ir bijušas sarunas ar Finanšu ministriju (FM), lai rastu risinājumu un, lai par to maksā pārvadātājs, kuru valsts kompensē, bet, lai tas būtu finansiāli saprātīgi. FM jānāk pretī attiecībā uz nodokļiem – lai tos izdevumus neapliek ar nodokli. ATD atbalsta un ir gatavi iesaistīties sarunās kopā ar LPPA un FM, lai neapliek ar iedzīvotāju ienākumu nodokli."

.."attiecībā uz AS "Pasažieru Vilciens"

- atbild K.Grīviņa: " Uzņēmums ved savus darbiniekus, un tie ir viņu izdevumi."

PAPILDJAUTĀJUMI:

- **.." par algas izmaksas lapiņām: kāpēc nav caurredzamas un saprotamas: uzskaitīts atsevišķi"**

- atbild K.Godiņš: "Šis jautājums ir katra uzņēmuma iekšēja lieta. Darba ņēmējam ir tiesības zināt visas lietas, kuras ir saistītas ar viņa algu".

5. **Kad personu kategorijas ar maksas atvieglojumiem (inv., bāreņi, represētie, bērni) brauks par maksu? Vai maksājot (šobrīd) uzņēmumiem dotācijas, daļu no summas nevar obligāti novirzīt šoferu algām par šo kategoriju pārvadāšanu. Cik ir palielinājies inv. skaits?**

.. "par uzņēmumu dotāciju novirzīšanu šoferu algām"

- atbild K.Godiņš: "ATD jau iepriekš šo jautājumu komentēja un skaidroja."

(Skat. jaut. Nr. 2 – PAPILDJAUTĀJUMI)

PAPILDJAUTĀJUMI:

- **.."par autobusu nodrošināšanu ar POS termināli, stājoties spēkā jaunajiem MK noteikumiem Nr. 153"**

- atbild K.Godiņš: "Par aprīkojuma nodrošināšanu maksātājs būs valsts vai lielā pilsēta, atkarībā no tā, kas par pārvadātāju. Nozare, visdrīzāk, pazaudēs apmēram 2 milj. ar PVN izmaksām. Kopumā, jaunās sistēmas darbināšanai, katru gadu varētu tikt iztērēti apmēram 4 - 4,5 milj. eiro. Visticamāk šāda sistēma ietaupījumu nedos".

6. **Bagāžas pārvadāšana no 2011. gada nosaka, ka maksa no pasažiera ir jāiekasē 20% no biļetes izmaksas par katru vienību novietojot to bagāžas nodalījumā.**

-atbild K.Godiņš: "Attiecībā uz bagāžas pārvadāšanas jaut. ATD plāno tikšanos ar LPPA un uzsākt diskusijas."

- atbild V.Ļeonova: "Šobrīd MK noteikumi nosaka, ka bagāža līdz 20 kg un noteiktajos izmēros ir pārvadājama bez maksas t.i. 1 vienība, bet viss pārējais ir pārvadājams par maksu. Bez maksas tiek pārvadāti kruķi, bērnu ratiņi, ragaviņas un viss pārējais ir par maksu."

PAPILDJAUTĀJUMI

- **.."kā tiek interpretēts termins "1 bagāžas vienība"?**

- atbild V.Ļeonova: "Piekrītu, ka nav iespējams noteikt bagāžas svaru, bet to atrunā noteiktie bagāžas lieluma parametri 40x60x20. Pasažiera vairākās mazās vienības nesummējas kā viena vienība. ATD ir noteikusi prasību, ka arī mikroautobusiem ir jābūt tehn. aprīkotam ar bagāžas nodalījumam, ja mikroautobusiem tā nav, tad tas ir pārvadātāja uzdevums šādu aprīkojumu nodrošināt".

7. **Autobusā pēc tehniskiem datiem 56 sēdvietas un 28 stāvvietas. Kad uz informācijas tabloīda jāliek "VIETU NAV"? Kā ar šādu skaitu braukt ar 90 km/h un garantēt drošību pasažieriem?**

- atbild K.Godiņš: "***Tabloīdu "VIETU NAV" jāliek tajā brīdī, kad tiek sasniegts maksimālais oficiāli atļautais vietu skaits – skaitot gan sēdvietas, gan stāvvietas*** un šoferim ir tiesības pasažierus vairs neuzņemt, jo šoferis to nedrīkst darīt. Autobusi tiek ražoti ar tam paredzēto vietu skaitu. ATD pārziņā ir izvērtēt, kurus maršrutus varētu izpildīt ātrāk, tādējādi nezaudējot klientus, tai pašā laikā neapdraudot pasažieru drošību. Nav pareizi saglabāt reisus ar vidējo ātrumu 25 km/h".

8. **Kas ir "EKSPRESIS"? Cik pieturvietām jābūt, lai reiss pretendētu uz šādu statusu?**

- atbild K.Godiņš: ”Šobrīd nav tādu reisu dalījumu noteikumu, kas paredzētu ar cik pieturvietām reiss skaitās EKSPRESIS, jo maršruti garumu ziņā ir ļoti atšķirīgi. Dažos pietiek ar 4-5 pieturvietām, bet citos reisos to būs vairāk. Reālā dzīvē EKSPRESS reiss no parastā atšķiras ar to, ka autobusam ir mazāk pieturvietu, kā braucot parastā reisā. Nākotnē paredz, ka EKSPRESS reisu būs vairāk – rītos un vakaros un tas varētu skart vairāk lielās pilsētas, it sevišķi reģionu ap Rīgu. Ekspresis ir variants kā samazināt laiku, kad pasažieris nokļūst galamērķī un tā varētu būt alternatīva kā pārvilināt cilvēkus no privātā transportlīdzekļa. Jautājumus, kas skar maršrutus aicinu atsūtīt elektroniski, jo ir veiktas izmaiņas maršrutu tīkos”.

9. **Kontroles dienesta precīzs darba pienākumu apraksts, tiesības un ATD vērtējums šī dienesta organizācijas un darba efektivitātei.**

PAPILDJAUTĀJUMI

- **..”Kā rīkoties situācijās ar bērnu bezmaksas biļetēm, kad pasažieris neinformē par bērnu līdz esamību autobusā un vēlāk kontrolieris konstatē, ka bērniem nav biļetes?”**
  - atbild K.Grīviņa: “Pastāv cilvēciskais faktors, bet neaizmirstiet, ka šoferim ir pienākums ir nodrošināt visus pasažierus ar biļetēm.”
  -atbild K.Godiņš: ”Teorētiski ir variants, kā risināt situāciju ar bērnu pārvadāšanu – ***paredzēt soda naudu, ja pasažierim nav biļetes.*** Līdzatbildība no pasažiera un vēlme šo biļeti saņemt. Tas varētu būt viens no risinājumiem”.

- **..“Kāda atšķirība ir starp kontrolieriem reģionu un starppilsētu maršrutos?**
  - atbild V.Ļeonova: “***ATD ir tiesīgi kontrolēt tikai pārvadātāju, bet pārvadātāju kontroles dienestiem ir pienākums uzlikt sodu pasažierim bez biļetes, jo pasažierim autobusā jāatrodas ar biļeti.*** Tiklīdz kontrolējošā institūcija konstatē, ka pasažieris ir bez biļetes – sods ir jāmaksā pasažierim, jo tam nav braucienu apliecinošam dokumentam. Biļete ir vienīgais dokuments, kas dod tiesības atrasties autobusā”.

- **..“Daudziem pārvadātājiem vairs nav kontroles dienesta, ko tādā gadījumā?”**
  - atbild V.Ļeonova: ”Tādā gadījumā uzņēmums kontroles dienesta izpildi ir uzticējusi uzņēmumam, kas ar to nodarbojas. ***Neskaidrību vai atsevišķu situāciju gadījumā šoferim ir jāvēršas pie sava uzņēmuma vadības.*** Pārvadātājs savā uzņēmumā apstiprina soda apmēru. Ir jāinformē ATD, ja pārvadātājs šoferim noņem piemaksu saistībā ar pārkāpumiem. ATD nav šādas informācijas un tāpēc aicina šoferus informēt ATD”.
  - atbild K.Godiņš: ”Uzņēmumus, kuriem biežāk kontrolē pārkāpumus ATD aicina uz sarunām uzņēmumu vadība. ATD kontrolē, vai pārvadātājs ievēro līguma noteikumus un vai paredz sodus arī pasažieriem”.

10. ATD prioritātes un galvenie uzdevumi sabiedriskā transporta sektorā 2016. gadā.

-atbild K.Godiņš:" ATD galvenā darba prioritāte ir domāt par to, kā noturēt pasažieru skaitu.

Šajā sakarā, tiek domāts par vairākām lietām:

1. ***Kā pakalpojumu padarīt interesantāku?***

- abonementu biļetes skolēniem un tiem pasažieriem, ka regulāri transportu izmanto diendienā par 20% lētāku.
- sadarbība ar AS "Pasažieru vilciens" par vienotās biļetes izstrādi, kad pasažieris biļeti varētu izmanto gan autobusā, gan vilcienā.

2. ***Pakalpojuma kvalitāte un tās prasības konkursos***.

3. ***Maršrutu tīkls:***

- tā izvērtēšana un revīzija. Maršrutu un reisu skaits ir liels un šobrīd nav pārliecības, kas viss ir precīzs un pareizs. Apmēram tikai 2% maršrutu ieņēmumi par biļetēm nosedz izdevumus, visos pārējos maršrutos valsts piemaksā klāt.
- maršrutu tīklu digitalizācija, lai vieglāk un labāk varētu modelēt un pārraudzīt,
- skolēnu maršruti – daudzos gadījumos ir maršrutu pārklāšanās un dublēšanās.
- maršrutu kustību ātruma pārskatīšana, kur tas ir iespējams.

4. ***Cīņa ar nelegālajiem pasažieru pārvadātājiem. v***

- licencēšana: visiem, kas nodarbojas ar pasažieru pārvadāšanu būs nepieciešama licencē.

5. **Latvijas autoostu pakalpojumu sniegšanas kontrole; pieejamība**. Sistēmas sakārtošana.

6. **Jautājumi par sabiedriskā transporta iepirkumiem** – līgumi, konkursi u.c.

ATD no savas puses ir ieinteresēti, lai šoferim būtu laba darba vide, pienācīgsatalgojums un labprāt turpinātu vest sarunas un uzlabot situāciju".