

2022-08-09 Nr. S-039

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai**Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijai****Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijai****Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijai****Užimtumo tarnybai prie Lietuvos Respublikos
socialinės apsaugos ir darbo ministerijos**

sumin@sumin.lt
smmin@smmin.lt
bendrasisd@vrm.lt
kam@kam.lt
info@uzt.lt

DĖL AUTOBUSŲ IR TROLEIBUSŲ VAIRUOTOJŲ TRŪKUMO

Pandemijos metu, sumažėjus keleivių, įmonės ėmėsi įvairių priemonių prisitaikyti prie naujų sąlygų, mažino darbų apimtį, dalis vairuotojų buvo priverstinėse prastovose, dalis susirado vairuotojo darbą kituose, pandemijos mažiau paveiktuose sektoriuose - statybų, kelių priežiūros ar kurjerių įmonėse.

Pasibaigus pandemijai ir pradėjus vežti keleivius įprastu režimu, į keleivių vežimo įmones dėl įvairių priežasčių grįžo ne visi vairuotojai, todėl pasijuto didelis autobusų ir troleibusų vairuotojų stygius, pvz., 2022 metais autobusų ir troleibusų vairuotojų paklausa keliasdešimt kartų didesnė už pasiūlą, nors ankstesniais metais situacija buvo kur kas geresnė¹.

Vien Lietuvos keleivių vežimo asociacijai priklausančioms įmonėms trūksta apie 350 autobusų ir troleibusų vairuotojų, visoms šalies keleivinio transporto įmonėms – maždaug tūkstančio (10 proc.²). Tikėtasi, kad problemą padės išspręsti darbuotojai iš Ukrainos, tačiau taip nenutiko.

Pažymėtina, kad norinčiųjų įgyti teisę vairuoti D kategorijos transporto priemones pastaruoju metu ženkliai sumažėjo. Remiantis „Regitra“ duomenimis, 2010-2019 m. kasmet D kategorijos vairuotojų pažymėjimus įgydavo apie 800–900 gyventojų, rekordiniai buvo 2011 ir 2018-ieji, kai tokių būta daugiau nei 1000. Prasidėjus pandemijai, skaičiai mažėja: 2020 m. norinčiųjų įsigyti D kategorijos vairuotojo pažymėjimą buvo 626, o 2021-aisiais dar šimtu mažiau – 505.

Nerimą kelia ir vairuotojų amžiaus didėjimo tendencijos. Darbingų³ autobusų vairuotojų vidutinis amžius yra 54 metai, 42 proc. sudaro vairuotojai nuo 50 iki 59 m., o trečdalis priklauso 60-65 metų amžiaus grupei, kai tuo tarpu 20–29 m. amžiaus grupėje – vos 0,5 proc. (tik apie 330 asmenų). Ši statistika rodo, kad autobusų vairuotojų poreikis viešajame transporte sparčiai didės ir po 3 ar 5 metų Lietuvos įmonėms truks jau 2 ar 3 tūkstančių vairuotojų.

Pažymėtina, kad tik kas penktas (apie 20 proc.) įgijęs teisę vairuoti D kategorijos transporto priemones dirba ar turi galimybę (turi 95 kodą) dirbti autobusų vairuotojais pagal darbo sutartis. Tai patvirtina duomenys šioje lentelėje:

¹ Užimtumo tarnybos Profesijų pogrupio „Autobusų ir troleibusų vairuotojai“ pasiūla/paklausa šalyje pateikta informacija.

² LKVA skaičiavimais šiuo metu Lietuvoje įvairiose įmonėse dirba apie 9-10 tūkst. autobusų ir troleibusų vairuotojų.

³ Nuo 20 iki 65 metų amžiaus grupė, joje yra apie 59 tūkst. asmenų, turinčių teisę vairuoti D kategorijos tr. priemones.

	2019 m.	2020 m.	2021 m.
Igijo teisę vairuoti D kategorijos tr. priemones ⁴ , žm. sk.	847	626	505
Igijo vairuotojo profesinę kvalifikaciją (95 kodas) ⁵ , žm. sk.	238	136	41

Pažymėtina, kad autobusų vairuotojų trūkumą lemia ilgą laiką besikaupiančios ir pandemijos poveikio sustiprintos problemos, kurių sprendimas pareikalaus kompleksinio požiūrio ir stipraus valstybės bei darbdavių įsitraukimo.

Pažymėtina, kad keleivių vežėjai supranta darbo užmokesčio svarbą sprendžiant vairuotojų trūkumo problemas, kelia atlyginimus⁶, tačiau, jų nuomone, darbo užmokestis nėra pagrindinė vairuotojų trūkumo priežastis.

Asociacijos nuomone, pagrindinės autobusų ir troleibusų vairuotojų trūkumo priežastys (be darbo užmokesčio) yra šios:

- aukštas minimalus amžius vairuoti D ir T kategorijų transporto priemones;
- nesudarytos palankios sąlygos rinktis vairuotojo profesiją vidurinę mokyklą ar privalomą karinę tarnybą baigusiems jaunuoliams;
- ilgas ir brangiai kainuojantis pasirengimas įgyti vairuotojo kvalifikaciją;
- ilgai trunkančios ir apsunkintos užsieniečių iš trečiųjų šalių įsidarbinimo galimybės;
- iššūkis Užimtumo tarnybai dėl per trumpą laiką atsiradusios milžiniškos autobusų ir troleibusų vairuotojų paklausos.

Dėl minimalaus D ir T kategorijų vairuotojų amžiaus.

Asociacijos nuomone, pagrindinė atsiradusio vairuotojų trūkumo priežastis yra aukštas minimalus amžius, leidžiantis įgyti teisę vairuoti D1 ir D1E (21 metai) ir D ir DE (24 metai)⁷ kategorijų transporto priemones, ir jaunuoliai, baigę vidurines mokyklas bei siekdami užsidirbti pragyvenimui, pasirenka kitas profesijas ir įsivirtina kitose srityse.

Nors Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 23 str. 3 dalyje numatytos minimalaus amžiaus išimties (įstatymo 2 priedas), kurios leidžia, įgijus vairuotojo kvalifikaciją (95 kodą) vežti keleivius komerciniais tikslais, sumažinti minimalų amžių 2-3 metais, tačiau jis vis vien per aukštas ir nelemia jaunuolių sprendimo rinktis autobuso vairuotojo profesiją, juolab kad sunkvežimių (C1 ir C kategorijos) vairuotojų minimalus amžius atitinkamai yra 18 ir 21 metai ir jie turi greitesnį patekimo į uždirbančių pragyvenimui vairuotojų gretas kelią.

Mažinti profesionalių autobusų ir krovininių sunkvežimių vairuotojų minimalų amžių iki 18 metų ragina ir Tarptautinė kelių transporto organizacija (IRU), nes profesionalių vairuotojų trūkumas – didelė problema ne tik Lietuvoje, bet ir visoje Europos Sąjungoje⁸. IRU atlikti tyrimai rodo, kad eismo įvykių skaičius šalyse, kuriose minimalus vairuotojų amžius yra 21 metai, net didesnis nei tose šalyse, kuriose vairuotojo profesiją galima įgyti jau sulaukus 18 metų.

Asociacijos nuomone, tikslinga mažinti minimalų amžių iki 19 metų (kai kuriais atvejais iki 20) ne tik autobusų (D1, D1E, D ir DE kategorijų), bet ir troleibusų (T kategorijos) vairuotojams.

Be to, būtų racionalu D kategorijos vairuotojams suteikti teisę vairuoti ir T kategorijos transporto priemones, prieš tai troleibusus eksploatuojančiose įmonėse išklausius sandaros ypatumų, elektroaugos ir saugaus vairavimo kursus bei gavus individualaus praktinio vairavimo mokymus, taip pat atsisakyti reikalavimo turėti teisę vairuoti B kategorijos transporto priemones, norint įgyti T kategorijos vairuotojo pažymėjimą, kaip buvo iki 2011 metų.

Dėl autobusų vairuotojų profesinio rengimo.

⁴ Regitra duomenys.

⁵ Duomenys iš Mokinių registro pagal pradinio profesinio mokymo (95 kodas) programą 265104108.

⁶ Statistikos departamento duomenimis 2022 m. I-ketv., lyginant su 2021 m. I-ketv., DU Transportas ir saugojimas šalyje išaugo 13 proc.,

⁷ Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo ([reg. Nr.VIII-2043](#)) 23 straipsnio 2 dalis.

⁸ 2022-03-18 publikacija eBus.lt portale [čia](#).

Pažymėtina, kad Lietuvoje neberengiami profesionalūs autobusų vairuotojai kaip prieš 20–25 metus, tai yra, jaunuoliai nebeturi galimybės įgyti autobuso vairuotojo profesijos, neliko galimybės tuo pačiu įgyti vidurinį išsilavinimą ir profesinių vairuotojo darbui reikalingų teorinių ir praktinių gebėjimų.

Asociacija neturi informacijos, ar šiuo metu Lietuvoje yra profesinio rengimo įstaigų, kurios rengtų profesionalius autobusų vairuotojus, nors krovinių transporto priemonių vairuotojų profesinis rengimas vyksta ir jaunuoliai gali įgyti krovinių vežimo profesinę kvalifikaciją⁹.

Asociacijos nuomone, vairuoti keleivinę transporto priemonę – labai specifinis darbas, kuriam reikia ne tik išmokti saugiai vežti keleivius, bet ir išmanyti techniką, turėti bendravimo įgūdžių, psichologijos žinių. Todėl tikslinga atgaivinti idėją rengti profesionalius vairuotojus, tam paruošti reikalingas programas ir jas įdiegti Profesinio rengimo centruose, kad vidurinį išsilavinimą įgiję jaunuoliai iš kart po mokyklos baigimo turėtų galimybę mokytis ir įgyti autobuso vairuotojo profesinę kvalifikaciją.

Be to, jaunuolius rinktis vairuotojo profesiją skatintų ir kariuomenės įsitraukimas, todėl bendradarbiaujant su šalies kariuomene, tikslinga svarstyti galimybę privalomos karo tarnybos metu karius mokyti vairuoti ir sudaryti sąlygas laikyti egzaminus D kategorijos transporto priemonių vairuotojo pažymėjimui gauti. Asociacijos nuomone, dalis baigusių karinę tarnybą jaunuolių įgytą vairuotojo kvalifikaciją ir rinktųsi autobuso vairuotojo profesiją.

Akivaizdu, kad Rusijai užpuolus Ukrainą ir vykstant karui, profesionalių vairuotojų poreikis ženkliai išaugo tiek vežti žmones iš karo zonų, tiek vairuoti karinę techniką, todėl profesionaliai parengti vairuotojai būtų svarbūs ir mūsų šalies gynybai.

Dėl ilgo pasirengimo darbui laikotarpio.

Pažymėtina, kad, norint įgyti teisę vairuoti D kategorijos transporto priemonę, asmuo visų pirma turi turėti teisę vairuoti B kategorijos transporto priemones, o norėdamas pradėti dirbti autobuso vairuotoju, jis dar turi įgyti 280 val. (mažesniajam minimaliam amžiui) arba 140 val. skubos tvarka (didesniajam minimaliam amžiui) trukmės pradinę profesinę kvalifikaciją (95 kodą), t. y. reikalingi trys pasirengimo dirbti autobuso vairuotoju etapai - įgyti teisę vairuoti B, po to D kategorijų transporto priemones ir dar įgyti vairuotojo kvalifikaciją (95 kodą), kurie užtrunka 8-12 mėn. priklausomai nuo amžiaus, kainuoja nemažus pinigus ir taip mažina motyvą tapti profesionaliais autobusų vairuotojais.

Pažymėtina, kad yra darbdavių, kurie apmoka ir vairavimo (D kategorijos), ir vairuotojo kvalifikacijos mokymo išlaidas, tokiu atveju asmuo įsipareigoja sutartą laiką atidirbti pas tokį darbdavį. Tačiau žmonėms toks „prisirišimas“ prie konkretaus darbdavio neatrodo patrauklus, o mokytis savo lėšomis daugelis neturi galimybių, todėl nusprendžia rinktis kitą, lengviau įgyjamą profesiją.

Siekiant didesnio patrauklumo tapti autobuso vairuotoju, tikslinga sudaryti sąlygas, kaip minėta aukščiau, įgyti D kategorijos vairuotojų pažymėjimus ir 95 kodą iškart po mokyklos baigimo ir valstybės lėšomis. Tai sudarytų galimybes didesniajam jaunų žmonių ratui įsilieti į autobusų vairuotojų darbo trinką.

Dėl užsieniečių iš trečiųjų šalių įdarbinimo palankesnių galimybių.

Kaip minėta anksčiau, šiuo metu Lietuvoje trūksta apie 10 proc. autobusų ir troleibusų vairuotojų, o Užimtumo tarnyboje ieškančių darbo vairuotojų registruojama labai mažai¹⁰, todėl, akivaizdu, daug lūkesčių siejama su užsieniečių iš trečiųjų šalių (toliau – užsieniečių), ypač Ukrainos ir Baltarusijos, įdarbinimu.

Asociacija palaiko visus pasiūlymus, kurie padėtų įdarbinti užsieniečius kuo greičiau ir kuo mažesnėmis biurokratinėmis priemonėmis ir tikisi, kad nuo š. m. rugpjūčio 1 d. įsigalioję Užsieniečių teisinės padėties įstatymo pakeitimai palengvins ir sutrumpins įdarbinimo procedūras.

⁹ Pvz., Vilniaus automechanikos ir verslo mokykla rengia vairuotojus pagal Motorinių transporto priemonių kroviniams vežti vairuotojo modulinę profesinio mokymo [programą](#).

¹⁰ Užimtumo tarnybos duomenimis, per šių metų sausio – liepos mėnesius Užimtumo tarnybos informacinėje sistemoje buvo registruotos 3576 laisvos darbo vietos autobusų ir troleibusų vairuotojams, o įdarbinta 330 asmenų.

Tačiau, Asociacijos nuomone, būtina ieškoti ir kitų užsieniečių palankesnio įdarbinimo galimybių, ypač atsižvelgiant į tą aplinkybę, kad daugeliu atveju autobusų ir troleibusų vairuotojai dirba įmonėse, teikiančiose viešąsias keleivių vežimo paslaugas, kurios yra socialiai būtinos ir tam reikalingas didesnis valstybės dėmesys.

Pažymėtina, kad dar 2021 m. pabaigoje LKVA siūlė autobusų ir troleibusų vairuotojus, taip pat ir traukinių mašinistus¹¹ įtraukti į Profesijų, kurių darbuotojų trūksta Lietuvos Respublikoje, sąrašą pagal ekonominės veiklos rūšis 2022 metams ir nustatyti jiems kvotą, tačiau į sąrašą buvo įtraukti tik troleibusų vairuotojai¹².

Taip pat užsieniečių įdarbinimo galimybes keleivių vežimo srityje labai riboja reikalavimas mokėti valstybinę kalbą (pirma kategorija, A2 lygis) nuo pirmos darbo dienos. Išimtis - 2 metų kalbos mokėjimo atidėjimas - padaryta tik *užsieniečiams, kuriems yra ar buvo suteikta laikinoji apsauga*¹³, pvz., nuo karo iš Ukrainos pasitraukusiems ukrainiečiams. Asociacijos nuomone, tikslinga nustatyti panašias išimtis (pvz., metų atidėjimas, arba A1 kalbos mokėjimo lygis, vietoj dabar reikalaujamo A2) ir užsieniečiams, kurie gali gyventi ir dirbti Lietuvoje kitais pagrindais.

Keleivių vežėjai susiduria dar su viena problema, kai, pvz., ketinantys autobuso ar troleibuso vairuotojais dirbti ukrainiečiai, tačiau neturintys D kategorijos vairuotojo pažymėjimo, 4-6 mėnesius laukdami teigiamo sprendimo leidimui laikinai gyventi, negali VI „Regitra“ laikyti vairuotojo egzamino, nes neturi Lietuvoje suteikto jam asmens kodo. Nesant tokios galimybės, prarandame nemažai potencialių keleivinio transporto vairuotojų, nes ilgas laukimas įgyti D (ar T) kategorijos pažymėjimus, po to dar ir 95 kodą, verčia užsieniečius ieškoti greitesnių galimybių įsidarbinti. Asociacijos nuomone, tikslinga svarstyti galimybę leisti laikyti vairuotojo egzaminą dar neturintiems Lietuvos suteikto asmens kodo, pvz., išdavus žmogui laikiną vairuotojo pažymėjimą pagal užsieniečio registracijos Lietuvoje kortelę ar registracijos pažymėjimą.

Pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą, norintys įgyti teisę vairuoti T (taip pat C1, C, D1, ir D) kategorijos transporto priemones, turi turėti B kategorijos vairuotojo pažymėjimą. Tokio reikalavimo nėra kitose šalyse, konkrečiu atveju – Ukrainoje, tačiau jei užsieniečiai, pvz., ukrainietis, nori įgyti teisę vairuoti T kategorijos transporto priemonę ir turi Ukrainoje išduotą B kategorijos vairuotojo pažymėjimą, tai jis privalo Lietuvoje perlaikyti B kategorijos egzaminus, kurie taip pat kainuoja laiko ir pinigų. Tai yra iššūkis norintiems tapti troleibusų vairuotojais Lietuvoje, todėl būtina spręsti šią problemą ir nereikalauti perlaikyti egzaminus vairuoti B kategorijos transporto priemones. Taip pat tikslinga svarstyti galimybę Lietuvoje pripažinti trečiosiose užsienio šalyse išduotus T kategorijos vairuotojų pažymėjimus.

Dėl Užimtumo tarnybos didesnio įsitraukimo.

Užimtumo tarnyba įgyvendina įvairias įdarbinimo ir perkvalifikavimo priemones, kurios iki šiol nebuvo tikslingai orientuotos į autobusų ir troleibusų vairuotojus, nes ankstesniais metais nebuvo tokio didelio atotrūkio tarp paklausos ir pasiūlos, kaip kad yra dabar.

Asociacijos nuomone, tikslinga svarstyti galimybes Užimtumo tarnyboje diegti naujas, prioritetines, orientuotas perkvalifikuoti ir/ar skatinti ieškančius darbo asmenis tapti autobusų ir troleibusų vairuotojais, pvz., sudaryti kuo įvairesnėms amžiaus, išsilavinimo ir patirties grupėms autobuso ir troleibuso vairuotojų rengimo optimalios trukmės programas, kurias tikslinga subsidijuoti labiau, nei kitas.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, **siūlome**:

1. Pakeisti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo:

1.1. 23 straipsnio 2 dalies 16 punktą, nustatant, kad troleibusus galima vairuoti nuo 19 metų ir šį punktą išdėstyti taip: „16) T kategoriją – ~~21~~ 19 metų“;

1.2. 23 straipsnio 5 dalies 1 punktą, nebereikalaujant turėti B kategorijos vairuotojo pažymėjimo, norint įgyti teisę vairuoti troleibusus ir šį punktą išdėstyti taip: „1) teisė vairuoti C1, C, D1 ir D ~~ir T~~ kategorijų

¹¹ Pažymėtina, kad eilę metų keleivinių traukinių mašinistų trūkumas yra apie 15-20 proc.

¹² Užimtumo tarnybos prie Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijos direktoriaus 2021-11-12 d. įsakymas [Nr. V-457](#).

¹³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022-03-16 nutarimas [Nr.227](#).

transporto priemonės suteikiama tik vairuotojams, jau turintiems teisę vairuoti B kategorijos transporto priemonės;“;

1.3. 2 priede nurodytą minimalų amžių, nuo kurio asmenims, įgijusiems kvalifikaciją vežti keleivius komerciniais tikslais, leidžiama įgyti teisę vairuoti D1, D1E, D, DE kategorijų motorines transporto priemones. *Projekto lyginamasis variantas pridedamas.*

2. Papildyti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 23 straipsnio 4 dalį nauju 9 punktu – „**9) D kategorijos transporto priemonės suteikia teisę vairuoti ir T kategorijos transporto priemones.**“

3. Inicijuoti modulinių programų parengimą, pagal kurias mokymo įstaigos (profesinio rengimo centrai) galėtų suteikti transporto priemonių keleiviams vežti vairuotojo profesinę kvalifikaciją (95 kodą) kartu įgyjant vidurinį išsilavinimą.

4. Svarstyti galimybę privalomos karo tarnybos metu karius mokyti vairuoti C ir D kategorijų transporto priemones (taip pat traukinius ir lokomotyvus¹⁴) ir sudaryti sąlygas laikyti egzaminus vairuotojo ir/ar traukinio mašinisto pažymėjimui gauti.

5. Sudaryti sąlygas mokymo įstaigose (profesinio rengimo centruose) įgyti teisę vairuoti D1 ir D kategorijų transporto priemones ir vairuotojo kvalifikaciją (95 kodą) iš kart po mokyklos baigimo ir valstybės lėšomis.

6. Autobusų vairuotojus ir traukinių mašinistus įtraukti į Profesijų, kurių darbuotojų trūksta Lietuvos Respublikoje, sąrašą pagal ekonominės veiklos rūšis 2023 metams.

7. Sudaryti kuo palankesnes sąlygas kaip galima greičiau įsidarbinti autobusų ir troleibusų vairuotojams – užsieniečiams iš trečiųjų šalių:

7.1. netaikyti reikalavimų mokėti valstybinę kalbą 1 metus nuo darbo vairuotoju pradžios A2 lygiu (užsieniečiams, gavusiems leidimą laikinai gyventi kitu - ne humanitariniu pagrindu);

7.2. nustatyti reikalavimą mokėti valstybinę kalbą A1 lygiu antrus darbo vairuotoju metus (užsieniečiams, gavusiems laikiną leidimą gyventi kitu - ne humanitariniu pagrindu);

7.3. leisti VI „Regitra“ laikyti egzaminą įgyti teise vairuoti D1, D ir T kategorijų transporto priemones, neturint Lietuvos suteikto asmens kodo, pvz., išduodant jam laikiną vairuotojo pažymėjimą pagal užsieniečio registracijos kortelę ar registracijos pažymėjimą (užsieniečiam, prašantiems laikinos apsaugos – leidimo laikinai gyventi humanitariniu pagrindu).

7.4. nereikalauti perlaikyti B kategorijos vairavimo egzaminus norintiems įgyti teisę vairuoti troleibusus ir turintiems trečiojoje šalyje išduotą vairuotojo pažymėjimą, suteikiantį teisę vairuoti B kategorijos transporto priemones (užsieniečiams, prašantiems laikinos apsaugos – leidimo laikinai gyventi humanitariniu pagrindu);

7.5. pripažinti užsienio šalyse išduotus vairuotojų pažymėjimus, suteikiančius teisę vairuoti T kategorijos transporto priemones - troleibusus.

8. Užimtumo tarnybai kartu su keleivių vežėjais ieškoti naujų, prioritetinių autobusų ir troleibusų vairuotojų, taip pat ir traukinio mašinistų įdarbinimo priemonių.

Taip pat, atsižvelgdami į problemos mastą ir būtinumą nagrinėti klausimus kompleksiskai, **prašome Susisiekimo ministerijos** inicijuoti bendrą visų suinteresuotų institucijų ir socialinių partnerių pasitarimą, kurio metu atsakytume į klausimus ir būtų sudaryta galimybė diskutuoti dėl galimų autobusų ir troleibusų vairuotojų trūkumo problemos sprendimų būdų.

PRIDEDAMA: Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 priedo projekto lyginamasis variantas, 1 l.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

+370 686 60303 vitalijus.bertasius@lkva-asociacija.lt

¹⁴ Ten kur yra geležinkelių infrastruktūra.