



Lietuvos laisvosios rinkos institutas

Krovinių vežimo kelių transportu politikos Lietuvai integruojantis į Europos Sąjungą studija

Vilnius, 2000

Ižanga

Transporto sektorius vaidina svarbų vaidmenį šalies bei tarptautinėje ekonomikoje. Lietuvoje transportas sukuria maždaug 8 proc. šalies bendrojo vidaus produkto, šalies transporto įmonės sėkmingai pasinaudoja turimais pranašumais bei geografinė šalies padėtimi. Tikėtina, jog ateityje, plėtojantis užsienio ekonominiams ryšiams, transporto bei kitų infrastruktūros sektorių vaidmuo didės. Vienas iš svarbių veiksnių, ateityje įtakosiančių Lietuvos transporto įmonių veiklą, bus Lietuvos integracija į ES, su ja susijęs rinkos liberalizavimas, reguliavimo normų bei investicinių projektų įgyvendinimas.

Atskirų ES valstybių narių transporto politikos nuostatų derinimas yra susijęs su Vieningosios rinkos įgyvendinimu. Bendra transporto politika buvo viena iš trijų bendrųjų politikos sričių, kurios įgyvendinimas buvo numatytas 1957 m. Europos Ekonominės Bendrijos sutartyje. Sutarties 75 str. įtvirtintas ketinimas nustatyti “(a) bendras taisyklės, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba važiuojančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją; (b) sąlygas, kuriomis valstybėje narėje nuolat negyvenantys vežėjai gali jos teritorijoje teikti transporto paslaugas; (c) priemonės transporto saugumui gerinti; (d) kitas atitinkamas priemones”. Tačiau ilgą laiką po EEB sukūrimo transporto politika nebuvo derinama Bendrijos lygiu ir tarp jos valstybių narių egzistavo skirtingos transporto reguliavimo taisyklės, trukdančios laisvam transporto paslaugų teikimui.

Svarbiausi pokyčiai bendros transporto politikos plėtojimo srityje prasidėjo 9 dešimtmečio viduryje, pradėjus įgyvendinti Vieningosios rinkos programą, kurios pagrindinis tikslas buvo užbaigti šalinti kliūtis laisvam prekių, paslaugų, asmenų ir kapitalo judėjimui tarp valstybių narių. Pagrindinis tikslas buvo panaikinti kliūtis transportui, egzistavusias dėl skirtingų šių ir su ja susijusias sritis reglamentuojančių taisyklių, tiesioginės valstybių intervencijos į transporto funkcionavimą subsidijuojant jį ar išlaikant valstybines monopolijas.

Siekis spartinti Vieningos rinkos įgyvendinimą sutapo su stiprėjančiu valstybių narių vadovų įsitikinimu, jog sąlygų rinkai veikti sudarymas yra būtinas transporto plėtrai ir efektyvumo augimui. Tačiau tuo pačiu skirtingose ES šalyse skirtingai suvokiamas ryšys tarp transporto politikos ir aplinkosaugos, socialinės ar mokesčių politikos sąlygojo bandymus suderinti valstybėse narėse galiojančias normas ES lygiu. Todėl bendrosios transporto politikos įgyvendinimas ES apėmė tiek ekonominių mainų ir transporto paslaugų Vieningoje rinkoje liberalizavimą, tiek rereguliaciją, t.y. kai kurių normų, reglamentuojančių transporto paslaugas, suderinimą ES lygiu. Taip pat bendrai įgyvendinami investiciniai projektai transporto srityje.

Lietuvos integracija į ES dar prieš pasirašant ekonomines sutartis prasidėjo neformaliu lygiu. Tai ypač pasakytina apie Lietuvos krovinių kelių transportą. Lietuvos vežėjai tapo vienis iš pirmųjų Lietuvos

verslininkų, pradėjusių plėtoti veiklą Vieningoje rinkoje ir susidūrusių su ES *acquis communautaire*. Formali integracija šalinant kliūtis mainams tarp Lietuvos ir ES prasidėjo pasirašius ir 1995 m. pradėjus įgyvendinti Laisvosios prekybos sutartį. Ši sutartis, kurios nuostatos vėliau buvo inkorporuotos į Europos (asociacijos sutartį), pagrindinį dėmesį skyrė prekybos pramonės prekėmis tarp Lietuvos ir ES liberalizavimui.

Šiuo metu Lietuvos ir ES tarpusavio santykių pagrindą sudaro Europos sutartis, įsigaliojusi 1998 m. vasario mėn. Europos sutartis reglamentuoja įvairias bendradarbiavimo sritis, tarp jų ir transporto politiką. Sutarties 84 str. įtvirtina tokius bendradarbiavimo šioje srityje tikslus: transporto pertvarkymas ir modernizavimas; pervežimo ir priėjimo prie rinkos gerinimas, šalinant esamas administracines, technines ir kitas kliūtis; tranzito per Lietuvą lengvinimas; eksploataavimo standartų, prilygstančių taikomiems ES, įgyvendinimas Lietuvoje. Pastarasis ekonominės veiklos normų derinimo tikslas yra įtvirtintas atskiru straipsniu (69 str.), kuris teigia, jog “svarbi Lietuvos ekonominio integravimosi į Bendriją sąlyga yra dabartinių ir būsimų Lietuvos įstatymų suderinimas su Bendrijos įstatymų baze”. Tarp išvardintų sričių, kuriose turi būti derinami įstatymai, įvardintas ir transportas bei su juo susijusios sritys – techninės taisyklės ir standartai, aplinkosauga, netiesioginiai mokesčiai bei vartotojų apsauga.

Taigi, Lietuvos integracija į ES įtakoja transporto įmonių veiklą keliais būdais. Pirma, šalinamos kliūtys Lietuvos vežėjų darbui ES rinkoje. Antra, ES taikomi techniniai ir kiti standartai yra įgyvendinami Lietuvoje. Trečia, transporto modernizavimui bei tranzito infrastruktūros plėtrai skiriamos lėšos tiek iš ES, tiek iš Lietuvos biudžeto, t.y. valstybė dalyvauja investuodama į šią sritį. Kiekviena iš minėtų priemonių kategorijų turi skirtingą poveikį tiek vežėjams, tiek kitiems rinkos dalyviams bei vartotojams, tiek valstybės biudžetui. Tokių kliūčių kaip kvotų sistemos šalinimas plečia verslo galimybes, sumažina išlaidas, tuo tarpu nauji arba aukštesni techniniai ar darbo santykių standartai sąlygoja papildomas investicijas bei didina kaštus. Naujų standartų taikymas, investicijos į infrastruktūros projektus reiškia biudžeto išlaidų didėjimą.

Šiame darbe analizuojamas Lietuvos integracijos į ES poveikis Lietuvos krovinio kelių transporto verslo sąlygoms. Tinkamas šio poveikio įvertinimas svarbus tiek vežėjams, tiek transporto paslaugų vartotojams, tiek vyriausybei. Pirmiesiems bei antriesiems integracijos pasekmių įvertinimas suteiktų galimybę sumažinti prisitaikymo kaštus, geriau išnaudoti naujas galimybes, vadinasi, tinkamiau planuoti verslą ir maksimizuoti jo grąžą. Vyriausybei ES transporto politikos nuostatų įgyvendinimo pasekmes būtina žinoti derybų pozicijai formuoti, biudžeto išlaidoms planuoti ir rinkos priežiūros infrastruktūrai pertvarkyti.

Reguliacinio teisės aktų poveikio analizė yra skirta nustatyti teisės aktų kaštus ir naudą verslui ir visuomenei bei atskiroms jų grupėms, atsirandančius dėl konkretaus teisės akto ar teisės aktų grupės įgyvendinimo. Šios analizės esmė – informacijos apie tikėtinas teisės akto ar aktų ir jo alternatyvų pasekmes reguliuojamoms visuomenės grupėms surinkimas ir susistemimas, elgsenos modeliavimas ir tendencijų prognozė. Pastebėtina, jog vertinamos ne ES teisės aktų normų įgyvendinimo pasekmės,

bet pokyčio, atsirandančio dėl šių normų diegimo, pasekmės. Kadangi nemažai transporto sritį reglamentuojančių normų Lietuvoje jau neprieštaruja ES nuostatoms, bus vertinamas tik tų pokyčių, kurie atsiradę dėl teisės derinimo Lietuvoje, poveikis kroviniam transportui.

ES teisės aktų pasekmių vertinimas galimas ir kokybine, ir kiekybine išraiška. Šioje studijoje daugiausia dėmesio skiriama kokybiniam kroviniame kelių transporto veiklą reglamentuojančių teisės aktų pasekmių įvertinimui. Kai kuriais atvejais, kada tikėtinas didelis investicijų į aukštesnių standartų diegimą poreikis, pateikiami kiekybiniai pasekmių įvertinimai, nors jų galimybės yra ribotos ir su būtinomis išlygomis.

Šiame darbe keliamas tikslas ne tik išsiaiškinti potencialias ES teisės aktų, reglamentuojančių kroviniame kelių transporto veiklą, įgyvendinimo Lietuvoje pasekmes, bet ir pateikti siūlymus kaip sumažinti neigiamas vežėjų prisitaikymo prie aukštesnių standartų pasekmes.

Reguliacinę teisės aktų poveikio analizę prasminga taikyti dar inicijuojant teisės normą, kadangi, priklausomai nuo pasekmių įvertinimo, reikia svarstyti įvairias alternatyvas (pvz. vietoje ekonominės veiklos reguliavimo atsisakyti atliekamos funkcijos ją privatizuojant), koreguoti siūlomas priemones ar net atsisakyti naujo teisės akto priėmimo. Stojant į ES, alternatyvų pasirinkimo galimybės yra ribotos, tačiau jos išlieka ir svarbu jomis pasinaudoti. Pirma, kai kurie ES teisės aktai, dažniausiai direktyvos, numato politikos tikslus, bet palieka nemažą laisvės, pasirenkant jų įgyvendinimo priemones. Antra, net jei ES teisės aktuose numatytos priemonės privalo būti įgyvendintos, galima derėtis dėl jų įgyvendinimo pereinamojo laikotarpio. Pastarajam pagrįsti būtinas pasekmių įvertinimas. Trečia, ES teisės normos paprastai reglamentuoja ekonominę veiklą, išėinančią už vienos valstybės ribų ir susijusią su Vieningos rinkos įgyvendinimu. Racionaliai pasinaudojant veiksmu laisve ir derinant teisės aktus, įvertinus jų galimas pasekmes, galima sumažinti prisitaikymo kaštus ir padidinti narystės ES teikiamą naudą.

Darbe analizuojamas kroviniame kelių transporto veiklą reglamentuojančių ES teisės normų poveikis pagrindinėse srityse – įėjimo į rinką, mokesčių derinimo, socialinės politikos, konkurencijos. Pokyčiai kiekvienoje srityje analizuojami trumpai pristatant esamą situaciją Lietuvoje, atitinkamų ES teisės normų nuostatas bei įgyvendinimo poveikį Lietuvos vežėjams bei kitoms visuomenės grupėms. Remiantis pasekmių įvertinimais, pateikiamos išvados ir rekomendacijos.

I. Krovinių gabenimo veiklos licencijavimas

Europos Sąjungos teisė nustato, kad šalys narės privalo licencijuoti krovinių gabenimo keliais veiklą. Reikalavimus licencijuojamai veiklai reglamentuoja 1996 m. balandžio 29 d. Europos Sąjungos Tarybos priimta direktyva *“Dėl leidimo verstis krovinių vežėjo bei keleivių vežėjo keliais veikla ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų, skirtų padidinti šių vežėjų steigimosi laisvę nacionalinių ir tarptautinių transporto operacijų srityje, tarpusavio pripažinimo”*96/26/EC. Bei 1998 spalio 1 d. priimta ją pataisanti direktyva *“Dėl teisės vežėjams užsiimti krovinių gabenimu kelių transportu ir keleivių pervežimu kelių transportu bei dėl abipusio*

pripažinimo diplomų, sertifikatų ir kitų oficialių kvalifikacijos įrodymų, skirtų sudaryti galimybę šiems vežėjams naudotis verslo steigimo laisve, atliekant vietinius ir tarptautinius pervežimus 98/76/EB.

Kaip teigiama direktyvos 96/26/EB preambulėje, ji skirta "organizuoti transporto rinkai, kas yra vienas iš esminių veiksnių įgyvendinti sutartyje numatytą bendrą transporto politiką". Direktyvoje numatomos priemonės, kurių pagalba siekiama suvienodinti sąlygas, kuriomis vežėjams suteikiamas leidimas verstis krovinių ar keleivių vežimo keliais veikla tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu. Teigiama, kad taip galima užtikrinti aukštesnę vežėjų kvalifikaciją ir prisidėti prie rinkos racionalizavimo, teikiamų paslaugų kokybės, kelių saugumo gerinimo, kas būtų naudinga naudotojams, vežėjams ir visai ekonomikai. Direktyva nustato, kad įmonės, norinčios verstis vežėjo automobiliais verslu, privalo:

- būti geros reputacijos;
- būti tinkamos finansinės padėties;
- atitikti profesinei kompetencijai keliamas sąlygas.

Įėjimo į rinką reikalavimai netaikomi įmonių, besiverčiančių krovinių vežėjo keliais verslu, transporto priemonėms, kurių leistinas didžiausias svoris neviršija 3,5 tonos. Tačiau valstybės narės gali sumažinti nurodytas ribas visoms ar kai kurioms vežimų transportu kategorijoms.

Direktyva 98/76/EB numato griežtesnius reikalavimus vežėjams (tiek dėl finansinio pajėgumo, tiek dėl reputacijos, tiek dėl profesinio pasirengimo), negu buvo nustatyta direktyvoje 96/26/EB. Šie sugriežtinimai argumentuojami siekiu išlaikyti stabilią rinką ir palaikyti gerą vežėjų reputaciją. Tačiau neatmestina galimybė, kad vežėjų veiklos sąlygų sugriežtinimą inicijavo ES gretas papildžiusios Austrija, Švedija bei Suomija, kurių teritorijose jau buvo taikomi griežtesni reikalavimai kelių transportui. 98/76/EB direktyvoje šalims narėms numatytos didesnės galimybės taikyti papildomus reikalavimus vežėjams, įgijusiems licencijas bei kvalifikacinius dokumentus kitose šalyse narėse, argumentuojant tuo, kad "skirtumai tarp nacionalinių nuostatų dėl teisės vežėjams užsiimti kelių transportu ir dėl abipusio pripažinimo diplomų, sertifikatų bei kitų kvalifikacijos įrodymų gali kliudyti konkurencijai."

Naujoji direktyva numato galimybes taikyti išlygas direktyvose 96/26/EB bei 98/76/EB nustatytiems reikalavimams vežėjams, kurie vežioja krovinius trumpais nuotoliais ir kurių transporto priemonių leistinas svoris neviršija 6 t.

Lietuvoje šiuo metu verstis krovinių gabenimo keliais veiklai šalies viduje licencija nereikalinga. Ji reikalinga norint verstis tarptautiniu krovinių gabenimu. Tai nustato Lietuvos Respublikos kelių transporto kodekso 8 straipsnis. Pačią licencijavimo tvarką reglamentuoja Lietuvos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimu Nr. 1170 patvirtintos "Kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės".

Licencijavimo taisyklės yra parengtos remiantis aukščiau minėta Europos Sąjungos Tarybos direktyva 96/26/EB ir atitinka daugumą šios direktyvos reikalavimų, tačiau esama ir neatitikimų.

Dėl geros reputacijos reikalavimo

Geros reputacijos reikalavimas pažeidžiamas, kai įmonės vadovas arba jo įgaliotas asmuo, kuriam pavesta vadovauti keleivių ar krovinių vežimo veiklai :

Lietuvos kelių transporto licencijavimo taisyklės	96/26/EB	98/76/EB
1) yra teistas už <i>sunkius</i> nusikaltimus ir nusikaltimus ūkininkavimo tvarkai bei finansams pagal LR baudžiamąjį kodeksą	buvo pripažinti kaltais padarę <i>sunkių</i> baudžiamųjų nusikaltimų, <i>įskaitant</i> komercinio pobūdžio nusikaltimus;	"-"
2) atleistas iš pareigų administracijos iniciatyva dėl jo paties kaltės per pastaruosius 5 metus;	-	-
3) <i>baustas</i> už darbo įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių kelių transporto veiklą, pažeidimus per pastaruosius 2 metus;	buvo pripažinti kaltais padarę <i>sunkių, pakartotinių nusižengimų</i> galiojančioms taisyklėms, susijusiomis su užmokesčio ir įdarbinimo sąlygomis šioje profesijoje arba krovinių ar keleivių gabenimu, ypač taisyklėmis, reglamentuojančiomis vairuotojų darbo ir poilsio periodus, krovinių transporto priemonių svorius ir matmenis, kelių eismo ir transporto priemonių saugumą.	buvo pripažinti kaltais už <i>didelius galiojančių taisyklių pažeidimus</i> , susijusiomis su [toliau kaip numatyta direktyvoje 96/26] be to aplinkos apsaugos ir kitų dėl profesinės atsakomybės nustatytų taisyklių.
4)	buvo paskelbti netinkamais toliau verstis vežėjo automobiliais verslu pagal kokias nors galiojančias taisykles;	"-"

Kaip matyti iš lentelės, geros reputacijos sąvoka Lietuvoje yra griežtesnė: priimami domėn visi nusikaltimai ūkininkavimo tvarkai bei finansams, ne tik sunkūs; atsižvelgiama į atleidimą iš pareigų ir bausmes už visų rūšių darbo įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių kelių transporto veiklą, pažeidimus nepriklausomai nuo jų sunkumo.

Turint omenyje, kad mokesčių taisyklės Lietuvoje yra painios, prieštaringos ir nepastovios, tokio tipo pažeidimai gali būti nepiktybiški ir atsitiktiniai. Todėl yra prielaidos neišduoti licencijos vežėjams už nusižengimus, kurie niekaip neįtakoja jų paslaugų kokybės.

Dėl tinkamos finansinės padėties reikalavimo

Direktyvoje 96/26/EB teigiama, kad tinkama finansinė padėtis – tai turėjimas pakankamai lėšų įmonės tinkamai veiklos pradžiai ir tinkamam administravimui.

Lietuvos kelių transporto licencijavimo taisyklės nustato, kad "įmonė, norinti vežti keleivius ar krovinius tarptautiniais maršrutais, turi finansinį pajėgumą užtikrinti savo turtu, kuris turi būti ne mažesnis kaip 14 000 litų kiekvienai naudojamai transporto priemonei arba 700 litų kiekvienai kroviniams vežti naudojamos transporto priemonės bendrosios masės tonai". ES direktyva reikalauja 3 000 eurų vienai naudojamai transporto priemonei arba 150 eurų kiekvienai kroviniams vežti naudojamos transporto priemonės bendrosios masės tonai. Abiem atvejais, nustatant pinigų sumą, imamas tas dydis, kuris yra mažesnis.

Taigi, Lietuvoje finansinio pajėgumo reikalavimai kol kas yra griežtesni, nei numato direktyva 96/26/EB. Pingant eurui JAV dolerio atžvilgiu, šis skirtumas dar padidėja. Tačiau nuo 2001 m. spalio 1 d.¹ Europos Sąjungos šalyse narėse įsigalioja direktyvos 98/76/EB nuostatos dėl vežėjų finansinio pajėgumo, kurios yra žymiai griežtesnės: iki 9000 eurų pirmai transporto priemonei ir 5000 eurų kiekvienai sekančiai. Naujieji ES nustatomi finansinio vežėjų pajėgumo reikalavimai viršija šiuo metu Lietuvoje galiojančius maždaug dvigubai. Šios direktyvos priėmimas neabejotinai neigiamai paveiktų dalies Lietuvos vežėjų finansinę būklę bei konkurencingumą. Ypatingai sunku būtų prisitaikyti vietiniais maršrutais dirbantiems transportininkams, kadangi pastariesiems finansinio pajėgumo reikalavimas apskritai nebuvo taikomas. Pastebėtina, naujuosiuose ES reikalavimuose nebeįrašyta minimalaus finansinio pajėgumo diferenciacija priklausomai nuo transporto priemonės kraulumo, tačiau labiau apmokestinama pirmoji transporto priemonė. Toks apmokestinimas nukreiptas prieš naujų vežėjų įėjimą į rinką ir santykinai palankesnis jau dabar dirbantiems vežėjams. Jis taip pat santykinai palankesnis vežėjams, turintiems didesnio kraulumo transporto priemones (neimant domėn mažesnių nei 6 tonos leistino svorio transporto priemonių).

¹ Naujai įsigyjamos transporto priemonėms nauji finansinio pajėgumo reikalavimai įsigalioja nuo 1999 spalio 1 d.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad tiek direktyva 96/26/EB, tiek 98/76/EB, numato valstybėms narėms galimybę nukrypti nuo nurodytų reikalavimų tuo atveju, jeigu transporto įmonė verčiasi savo veikla išskirtinai nacionalinėje rinkoje:

Direktyvos 98/76/EB 2 straipsnyje teigiama, kad:

"pasikonsultavusios su Komisija, valstybės narės gali atleisti nuo visų ar nuo kai kurių šios direktyvos nuostatų taikymo krovinių gabenimo įmones, kurios verčiasi išskirtinai nacionalinėmis transporto operacijomis, neturinčiomis didelės įtakos transporto rinkai, pirma, dėl gabenamų krovinių pobūdžio, antra, dėl trumpo atstumo. Atsiradus nenumatytoms aplinkybėms, valstybės narės gali laikinai, iki konsultacijų su Komisija pabaigos, atleisti nuo nuostatų taikymo." (ši nuostata buvo ir 96/26/EB)

"įmones, užsiimančias krovinių vežimu kelių transportu automobiliais arba autotraukiniais, kurių didžiausias leistinas svoris ne mažesnis kaip 3,5 tonos ir ne didesnis kaip 6 tonos ir kurios naudoja išimtinai vietinį transportą ir pervežimų rinkai daro tik nedidelę įtaką todėl, kad krovinius veža trumpais nuotoliais, valstybės narės, pranešusios Komisijai dėl visų šios direktyvos nuostatų arba jų dalies taikymo gali nustatyti išlygas."

Taigi, yra galimybė įgyvendinti šias direktyvas nepažeidžiant pervežimais šalies viduje užsiimančių vežėjų konkurencingumo.

Dėl profesinės kompetencijos sąlygų atitikimo

Su profesine kompetencija siejama sąlyga yra sugebėjimai, parodomi laikant egzaminą raštu, kurį organizuoja kiekvienos valstybės narės šiam tikslui skirta institucija. Lietuvos kelių transporto licencijavimo taisyklės nustato, kad įmonės vadovas arba jo įgaliotas asmuo, kuriam pavesta vadovauti krovinių vežimo veiklai, privalo turėti atitinkamą profesinę kvalifikaciją, kuri nustatoma išlaikius kvalifikacijos egzaminą Susisiekimo ministerijos patvirtinta tvarka.

Nuo egzamino atleidžiami asmenys, ne trumpiau kaip 5 metus vadovavę krovinių vežimui tarptautiniais maršrutais arba turintys atitinkamos transporto specialybės aukštojo mokslo baigimo diplomą. 98/76/EB Direktyvoje teigiama, kad Valstybės narės gali atleisti nuo egzamino pareiškimus padavusius vežėjus automobiliais, kurie pateikia įrodymus, kad bent penkerius metus dirbo transporto įmonės *vadovybėje valstybėje narėje*, jeigu jie išlaiko testą (testo reikalavimo direktyvoje 96/26/EB nebuvo). Valstybėms narėms taip pat numatoma teisės (kurių nebuvo direktyvoje 96/26/EB) pasikonsultavus su komisija, reikalauti papildomo egzamino iš asmenų, kurie išlaikė profesinės kompetencijos egzaminą kitoje šalyje narėje, kurioje įprastai gyveno, jeigu jie ketina užsiimti vežimo kelių transporto veikla pirmą kartą bei paraiškos pateikėjams, egzaminą laikantiems pirmą kartą ir įprastai gyvenantiems valstybių narių teritorijose, organizuoti privalomus rengimosi profesinės kompetencijos egzaminui kursus.

Be to, direktyvoje yra nuostata, kad valstybės narės gali atleisti asmenis, turinčius tam tikrus aukštesniojo mokslo arba techninius diplomus, rodančius gerą direktyvos I priede išvardytų dalykų mokėjimą, nuo egzamino laikymo iš tų dalykų, kurie yra įrašyti tuose diplomuose.

Taigi, Lietuvoje atleidžiant nuo egzamino atsižvelgiama tik į aukštojo, bet neatsižvelgiama į techninio mokslo diplomą. Tačiau Lietuvoje turintys transporto specialybės aukštojo mokslo diplomą, pagal licencijavimo taisykles, turi teisę visiškai nelaikyti egzaminų, neatsižvelgiant į klausytų kursų sąrašą. Pastaroji nuostata nėra logiška, todėl suderinimas su direktyvos reikalavimu būtų prasmingas.

Lietuvoje galiojančios licencijavimo taisyklės numato, kad licencija išduodama neribotam laikui, tačiau turi būti perregistruojama kas 5 metai. Perregistravimo tikslas yra patikrinti ir atnaujinti duomenis apie licencijuojama veikla besiverčiantį ūkio subjektą, taip pat patikrinti, ar ūkio subjektas vykdo licencijavimo taisyklėse nustatytus reikalavimus. Tokio reikalavimo nebuvo direktyvoje 96/26/EB, tačiau ją pataisančioje direktyvoje 98/76/EB yra nuostata, kad valstybės narės užtikrina, jog kompetentingos institucijos nuolat ir ne rečiau kaip kartą per penkerius metus tikrina, ar įmonės vis dar atitinka licencijavimo taisyklėse nustatytus reikalavimus.

Išvados:

1. Licencijavimo taisyklės Lietuvoje yra griežtesnės nei reikalauja ES direktyva 96/26/EB, tačiau daugelio reikalavimų atžvilgiu – švelnesnės negu numato ES direktyva 98/76/EB. Nepažeidžiant ES reikalavimų galėtų būti sušvelninti Lietuvos vežėjų licencijavimo taisyklėse numatyti geros reputacijos reikalavimai.
2. Direktyvoje 98/76/EB numatyti sugriežtinti reikalavimai dėl vežėjų kvalifikacijos (suvienodintas tų pačių dalykų minimalaus lygio apmokymas, sertifikatas parengtas pagal tipinį pavyzdį, privalomi rengimosi profesinės kompetencijos egzaminui kursai, papildomas egzaminas ir pan.) gali būti ateityje naudojami valstybių narių, siekiant apriboti kitų šalių, tarp jų ir Lietuvos, vežėjų galimybes verstis šia veikla jų teritorijoje. Dėl pereinamųjų laikotarpių derėtis netikslinga, nes jie neapsaugos Lietuvos vežėjų, jei ES šalys šiomis galimybėmis naudosis.
3. Nors finansinio pajėgumo reikalavimų, numatytų direktyvoje 98/76/EB, įgyvendinimas daliai tarptautiniais pervežimais užsiimančių vežėjų, sudarys papildomus kaštus, asociacijos Linava daugumos narių nuomone, nėra tikslinga derėtis dėl pereinamojo laikotarpio, rizikuojant prarasti lyderių pozicijas Europos rinkoje.
4. Direktyvoje nenumatytas vienareikšmis reikalavimų taikymas pervežimams vidaus rinkoje, todėl būtina tartis su Europos Komisija dėl leidimo vietiniam transportui netaikyti privalomo licencijavimo – ne tik dėl papildomų kaštų, siekiantiems atitikti licencijavimo kriterijus, bet ir dėl pačios licencijavimo procedūros kaštų tiek transporto įmonėms, tiek valstybės biudžetui.

II. Leidimai gabenti krovinius užsienio šalyse

Leidimai gabenti krovinius užsienio šalyse yra viena pagrindinių krovinių vežėjų verslą ribojančių priemonių. Tarptautinių susitarimų pagrindu, krovinių gabenimui Europos šalyse vežėjai privalo turėti dvišalius (daugiašalius) leidimus arba Europos transporto ministrų konferencijos (ETMK) leidimus. Šaliai skiriamų leidimų skaičius yra ribotas – kvotos dydis nustatomas kasmetinėse derybose. Vienas leidimas gali būti skiriamas tik vienai transporto priemonei ir negali būti perduotas kitam vežėjui. Dėl šios priežasties krovinių vežėjai veiklą gali vykdyti tik jiems skiriamų leidimų ribose.

Lietuvos vežėjų situacija

Pagrindiniai Lietuvos krovinių vežėjų maršrutai yra Lietuva – Europos Sąjungos šalys bei Europos Sąjungos šalys – Rusija. Beveik visus Lietuvai skiriamus leidimus vežėjai išnaudoja. Vežėjams ypač trūksta Lenkijos, Rusijos, Prancūzijos, Austrijos bei kai kurių kitų ES valstybių leidimų.

Dvišaliai (daugiašaliai) leidimai gaunami Lietuvos pasirašytų dvišalių ir daugiašalių sutarčių su užsienio valstybėmis pagrindu*. Šiuo metu Lietuva yra pasirašiusi sutartis su 33 valstybėmis: Baltarusija, Bulgarija, Čekija, Estija, Gruzija, Iranu, Kazachstanu, Kipru, Latvija, Lenkija, Moldova, Rumunija, Rusija, Slovėnija, Turkija, Ukraina, Uzbekistanu, Vengrija bei Europos Sąjungos šalimis (išskyrus Portugaliją).

Leidimai, kaip taisyklė, suteikia teisę vežti krovinius tarp susitariančių šalių, vežti krovinius tranzitu per susitariančių šalių teritorijas bei vežti krovinius į trečias šalis. Tuo tarpu kabotažiniams vežimams (krovinių gabenimai leidimą išdavusios šalies viduje) būtina turėti specialius leidimus.

Leidimų kvotos dydis yra dvišalių (daugiašalių) derybų objektas. Kvotos dydis nustatomas dvišalėse (daugiašalėse) derybose, atsižvelgiant į ekonominių santykių tarp susitariančių valstybių plėtrą, šalių prekybos poreikį bei kitus veiksnius. Iš viso 2000 metais Lietuva gavo 353,3 tūkst. leidimų.

Kitas tipas leidimų, kurie leidžia vežėjams gabenti krovinius užsienio šalyse, yra ETMK leidimai. ETMK organizaciją jungia 40 šalių: Albanija, Azerbaidžanas, Baltarusija, Bosnija ir Hercegovina, Bulgarija, Čekija, Estija, Gruzija, Islandija, Kroatija, Latvija, Lenkija, Lichtenšteinas, Lietuva, Makedonija, Moldova, Norvegija, Rumunija, Rusija, Slovakija, Slovėnija, Ukraina, Vengrija bei visos Europos Sąjungos šalys.

* Dvišalis leidimas reiškia, kad jis išduotas dvišalės Lietuvos ir užsienio valstybės sutarties pagrindu, daugiašalis leidimas – išduotas daugiašalės Lietuvos ir užsienio valstybių sutarties pagrindu. Daugiašalė Lietuvos sutartis su užsienio valstybėmis yra viena – tarp Lietuvos, Latvijos, Estijos ir Beneliukso šalių. Dėl paprastumo toliau tekste daugiašalius leidimus priskirsime dvišaliams.

ETMK leidimai suteikia teisę (1) vežti krovinius kelių transporto priemone tarp šiai organizacijai priklausančių šalių, (2) važiuoti tranzitu per vienos ar kelių ETMK narių teritorijas. Šie leidimai nesuteikia teisės verstis kabotažu.

ETMK leidimai, palyginti su dvišaliais leidimais, suteikia didesnes galimybes, kadangi leidžia vežti krovinius bet kurioje organizacijai priklausančioje šalyje. Tačiau formaliai lyginti ETMK ir dvišalius leidimus yra nekorektiška, kadangi šios leidimų kategorijos skiriasi. ETMK leidimas galioja visus metus, tuo tarpu dvišaliai leidimai gali būti įvairių kategorijų - vienkartiniai, tranzitiniai, riboto naudojimo nustatytam įvažiavimų skaičiui per tam tikrą laiko tarpą.

ETMK leidimai skirstomi kvotų pagrindu. Kvotos dydį nustato ETMK taryba atsižvelgiant į šalies tarptautinių vežimų skaičių ir užsienio prekybos apimtis. ETMK leidimai skiriami trijų tipų automobiliams: „paprastiesiems“, „žaliesiems“ ir „žalesniems ir saugiams“. ETMK narė gali savo nuožiūra pasirinkti, kokio tipo automobiliams skirti leidimus. Jeigu šalis leidimus skiria „žaliam“ arba „žalesniam ir saugiam“ automobiliams, ETMK tarybos nustatytas leidimų kvotos dydis didinamas atitinkamai 2 ar 4 kartus.

Lietuvos sprendimu ETMK leidimai skiriami tik „žalesnio ir saugaus“ tipo automobiliams, taigi kvotos dydis didinamas 4 kartus. Tačiau net ir šiuo atveju Lietuvos vežėjams skiriamų ETMK leidimų skaičius, palyginti su dvišaliais (daugiašaliais) leidimais, yra mažas. Iš viso Lietuvos vežėjams 2000 m. skirta 614 leidimų, kas sudaro apie 0,2 proc. visų šiai organizacijai priklausančių šalių išduotų dvišalių leidimų Lietuvai. Pažymėtina, jog Lietuvai suteikiamų ETMK leidimų skaičius nekinta nuo jų išdavimo pradžios 1994m.

Gauti dvišaliai leidimai bei ETMK leidimai vežėjams paskirstomi remiantis Lietuvos Respublikos Susiekimo ministerijos patvirtintomis taisyklėmis. Vežėjui skiriamų leidimų skaičius nustatomas pagal nustatytus kriterijus įvertinus vežėjo veiklą. Vertinimo kriterijais siekiama įvairių kartais net prieštaringų tikslų – užtikrinti vienodas vežėjų veiklos sąlygas, sumažinti transporto veiklos neigiamą įtaką žmonių ir aplinkos saugumui, sudaryti palankesnes veiklos sąlygas didesnį darbo stažą turintiems vežėjams, naudoti didesnio kraulumo transporto priemones ir t.t.

Reikalavimai ES šalių vežėjams

Pagal 1993 m. įsigaliojusį ES Tarybos reglamentą „Dėl patekimo į rinką gabenant krovinius keliais Bendrijos viduje į ar iš valstybės narės teritorijos arba kertant vienos ar kelių valstybių narių teritorijas“ (881/92/EEB, 1992 m. kovo 26 d.) yra panaikinti visi kiekybiniai apribojimai ES narėms vežti krovinius ES teritorijoje.

Reglamentas nustato, kad vežant krovinius tarp ES šalių ar tranzitu kertant ES valstybių teritorijas vežant krovinius už ES ribų vežėjams pakanka turėti *Bendrijos leidimą (licenciją)*. Licencijų išdavimo tvarką reglamentuoja nacionalinių vyriausybių nustatytos taisyklės, kurios turi atitikti 1996 m.

balandžio 29 d. ES Tarybos priimtos direktyvos “Dėl leidimo verstis krovinių vežėjo bei keleivių vežėjo keliais veikla ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų, skirtų padidinti šių vežėjų steigimosi laisvę nacionalinių ir tarptautinių transporto operacijų srityje, tarpusavio pripažinimo” (96/26/EB, 1996 m. balandžio 29 d.) reikalavimus.

Bendrijos leidimas nesuteikia teisės verstis kabotažu. Kabotažo veiklai ES šalyse būtina turėti atskirą leidimą. Šį reikalavimą nustato ES Tarybos reglamentas “Dėl sąlygų ne toje valstybėje gyvenantiems vežėjams, kitoje valstybėje narėje teikiantiems krovinių gabenimo nacionaliniais keliais paslaugas, taikymo” (3118/93/EEB, 1993 m. spalio 25 d.). Leidimas verstis kabotažu suteikia teisę vienoje valstybėje narėje įsteigtiems vežėjams kitoje valstybėje narėje teikti laikinas krovinių gabenimo paslaugas be kiekybinių apribojimų ir neturint toje valstybėje registruoto biuro ar kitos įstaigos. Reglamentas nustato, kad leidimas verstis kabotažu išduodamas tuo atveju, kai transporto įmonė turi *Bendrijos leidimą*.

ES Tarybos reglamente “Dėl priemonių, kurių reikia imtis vežant krovinius keliais kilus rinkos krizei” (3916/90/EEB, 1990 m. gruodžio 21 d.) bei jau minėtame 3118/93/EEB reglamente yra numatyta, kad esant ilgalaikiam krovinių vežimo paslaugų pasiūlos pertekliui, kuris kelia grėsmę finansiniam stabilumui ir ženkliai vežėjų įmonių skaičiaus išlikimui, Sąjungos narės gali kreiptis į ES Komisiją dėl laikino patekimo į rinką apribojimo ir pateikti reikalingą informaciją bei nurodyti, kokių priemonių jos ketina imtis savo vežėjų atžvilgiu.

ES valstybių vežėjai krovinių gabenimui į ES nepriklausančias šalis privalo turėti tarptautiniu sutarčių pagrindu išduotus dvišalius ar ETMK leidimus. ES teisė nereglamentuoja šių leidimų skirstymo ir panaudojimo taisyklių – tai nacionalinių vyriausybės prerogatyva.

ES narystės poveikis Lietuvos vežėjų veiklai

Narystė ES Lietuvos vežėjams, *vežantiems krovinius iš Lietuvos į ES valstybes*, leis be kiekybinių apribojimų verstis krovinių vežimu ES valstybėse, t.y. nereikės nei dvišalių, nei ETMK leidimų. Tačiau tam reikės turėti galiojančią veiklos licenciją ir bus būtina, kad nacionalinės licencijavimo taisyklės atitiktų 96/26/EB direktyvos nuostatas (Žr. Skyrių apie licencijavimą).

Naujas galimybes Lietuvos vežėjams atvers teisė verstis kabotažu ES valstybėse, kas iki šiol buvo praktiškai neįmanoma. Tam reikės turėti atskirą leidimą verstis kabotažu, kuris bus suteikiamas vežėjui tuo atveju, kai vežėjas turi galiojančią veiklos licenciją.

Kita vertus, ES reglamentai 3916/90/EEB ir 3118/93/EEB suteikia teisę ES šalims kreiptis į Europos Komisiją laikinai apriboti patekimą į rinką, esant ilgalaikiam krovinių vežimo paslaugų pasiūlos pertekliui, kuris kelia grėsmę finansiniam stabilumui ir ženkliai vežėjų įmonių skaičiaus išlikimui. Neatmestina galimybė, kad dabartinės ES valstybės sieks pasinaudoti šia teise, jei po ES plėtros, jose smarkiai padaugės Vidurio ir Rytų Europos šalių vežėjų.

ES vežėjų galimybė verstis kabotažu kitose ES šalyse ypač svarbi tiems Lietuvos vežėjams, kurie verčiasi krovinių gabenimu Lietuvos vidaus rinkoje. Nors tokiems vežėjams nereikia jokių leidimų (licencijų, dvišalių ar ETMK leidimų) verstis krovinių gabenimu vidaus rinkoje tiek iki Lietuvos integracijos į ES, tiek ir po integracijos į ES, tačiau kitų ES šalių vežėjų galimybė verstis kabotažu gali sąlygoti didesnę konkurenciją Lietuvos vidaus rinkoje. Tačiau tapusi ES nare Lietuva, kaip ir kitos ES narės, turėtų galimybę kreiptis į ES Komisiją dėl laikino patekimo į vidaus rinką apribojimo.

Lietuvos vežėjams svarbi ES plėtra ir į Vidurio Europos šalis. Lietuvos vežėjams neberekėtų dvišalių bei ETMK leidimų gabenti krovinius į tas šalis, kurios iki Lietuvos ar vienu metu su Lietuva įstotų į ES (beje, vežant krovinius į Latviją ir Estiją leidimų Lietuvos vežėjams nereikia). Pažymėtina, kad tarp realiausių kandidačių tapti ES nare yra Lenkija. Ši aplinkybė labai svarbi, kadangi dėl geografinės padėties pagrindiniai Lietuvos vežėjų maršrutai eina per Lenkiją ir vežėjams nuolat trūksta šios šalies leidimų. Lenkijos ir Lietuvos narystė ES išplėstų galimybes ne tik tų Lietuvos vežėjų, kurie gabena krovinius iš Lietuvos į ES, bet ir tų vežėjų, kurie gabena krovinius tarp ES ir NVS šalių, ir ypač Rusijos.

Lietuvos narystė ES taip pat leistų efektyviau išnaudoti Lietuvos vežėjams skiriamus ETMK leidimus. Šiuo metu dalį ETMK leidimų vežėjai naudoja gabenti krovinius iš Lietuvos į ES šalis. Lietuvai tapus ES nare, krovinių gabenimui į ES ETMK leidimų neberekėtų ir juos galima būtų naudoti išimtinai krovinių gabenimui tarp ES ir NVS valstybių, t.y. ši aplinkybė padidintų galimybes tų vežėjų, kurie gabena krovinius tarp ES ir NVS šalių, ir ypač Rusijos. Kita vertus, šių leidimų skaičius yra labai ribotas, be to jie nesuteikiami pervežimams tarp kaimyninių šalių (tiesa, Rusija nepatenka į šią kategoriją), todėl teigiamas poveikis bus nedidelis.

Remiantis dabartiniais ES teisės aktais, Lietuvos narystė ES turėtų neįtakoti dvišalių bei ETMK leidimų skirstymo ir panaudojimo tvarkos. Lietuva ir toliau galės savo nuožiūra sudaryti dvišales (daugiašales) sutartis dėl tarptautinio krovinių vežiojimo su užsienio valstybėmis bei savo nuožiūra nustatyti šių leidimų paskirstymo tvarką. Tai reiškia, kad ir toliau galės būti išlaikyta esama leidimų skirstymo tvarka. Kita vertus, norint padidinti leidimų skirstymo ir jų panaudojimo efektyvumą, leidimų skirstymo tvarką reikėtų keisti. Leidimų paskirstymo skaidrumas, paprastumas ir jų panaudojimo efektyvumas būtų užtikrintas tuo atveju, jeigu leidimai būtų paskirstomi aukcione už didžiausią siūlomą kainą, minimalius reikalavimus vežėjams nustatant prieš aukcioną.

Ne mažiau svarbi aplinkybė yra dėl Lietuvos narystės ES supaprastėsianti muitinių procedūrų tvarka. Viena iš svarbiausių Lietuvos bei kitų šalių kandidačių stojimo į ES pasekmių yra kliūčių tarpusavio sienų kirtimui pašalinimas. Tai reiškia, jog vežėjams, kertantiems Lietuvos-Lenkijos ir Lietuvos-Latvijos sienas, supaprastės sienų kirtimo tvarka, išnyks muitinės formalumai ir bus sutaupomas laikas bei pinigai. Lietuva iki narystės ES taip pat turės įgyvendinti Bendrijos muitų kodeksą, investuoti į muitinės informacinės sistemos ir administravimo gerinimą, prisijungti prie Bendrosios tranzito sistemos. Tikėtina, jog šios priemonės gali padidinti Lietuvos muitinių darbo kokybę bei

sienų pralaidumą, o tai teigiamai įtakotų ES bei ne ES valstybių sienas kertančių vežėjų darbą ir tranzitą per Lietuvą.

ES valstybės gali siekti apsaugoti savo vežėjus nuo naujų narių vežėjų sudaromos konkurencijos bei riboti kelių transporto srautus aplinkosauginiais tikslais. Todėl tikėtina, jog bus siekiama nustatyti pereinamuosius laikotarpius, kurių metu naujų narių vežėjų paslaugų apimtys bus ribojamos. Tai pat neatmestina galimybė, kad dėl didėjančių aplinkosauginių reikalavimų ateityje patekimas į krovinių vežimo rinką bus labiau ribojamas nustatant griežtesnius kokybės reikalavimus transporto priemonėms bei kurui, didinant akcizus kurui bei kelių mokesčių tarifus (Žr. Apibendrinančias išvadas).

Lietuvos narystė ES pareikalaus atverti savo rinką kitų ES šalių vežėjams. Dėl šios priežasties tikėtina, kad Lietuvos vežėjai patirs didesnę konkurenciją. Kita vertus, Lietuvos vežėjų konkurencingumas priklausys ir nuo kitų veiksnių, tokių kaip apmokestinimo lygis, socialinių garantijų dydis ir kitų, reguliuojamų ES teisės. Todėl nors šiuo metu Lietuvos vežėjai dėl pigesnės darbo jėgos ar mažesnio apmokestinimo lygio yra konkurencingi, tačiau jų konkurencingumas sumažės įgyvendinant ES reikalavimus.

Išvados:

1. Lietuvai tapus ES nare, išnyks poreikis turėti dvišalių bei daugiašalių susitarimų pagrindu išduodamus leidimus į ES vykstantiems vežėjams. Tai vienas iš pagrindinių pokyčių susijusių su naryste ES, kuris daugiausia naudos suteiks tarptautiniams pervežimais, ypač ES rinkoje, užsiimantiems vežėjams. Jiems reikės turėti tik galiojančią veiklos licenciją, kurios išdavimo taisyklės reglamentuojamos ES.
2. Lietuvos vežėjams taip pat sumažės kliūčių užsiimti kabotažu ES rinkoje, kuris suteiks papildomų verslo galimybių. Tuo pačiu gali padidėti konkurencija Lietuvos vidaus rinkoje, kadangi Lietuvoje kabotažo paslaugas galės pradėti teikti kitų ES šalių vežėjai.
3. Neatmestina galimybė, jog spaudžiama valstybių narių vežėjų, ES gali siekti taikyti pereinamuosius laikotarpius visiškai šalinant įėjimo į Vieningąją rinką kliūtis Lietuvos ir kitų stojančių šalių vežėjams (panašiai kaip užsimenama apie darbo jėgos judėjimo apribojimus stojančioms šalims). Lietuvos derybininkai neturėtų sutikti su tokiais siūlymais ir reikalauti detalaus pereinamųjų laikotarpių būtinybės pagrindimo iš ES. Be to, ES Tarybos reglamentai suteikia teisę ES šalims kreiptis į Europos Komisiją laikinai apriboti patekimą į rinką kitų ES šalių vežėjams, esant ilgalaikiam krovinių vežimo paslaugų pasiūlos pertekliui, kuris kelia grėsmę finansiniam stabilumui ir ženkliai sumažina vežėjų įmonių skaičiaus išlikimui.

4. Narystė ES bus naudinga ne tik dabartinėse ES šalyse dirbantiems vežėjams, bet ir važiuojantiems per Lenkiją, Latviją ir kitas šalis kandidates. Joms tapus ES narėmis, taip pat išnyks būtinybė gauti leidimus pervežimams jų teritorija.
5. ETMK išduotus leidimus bus galima panaudoti krovinių gabenimui į ar iš NVS šalių. Vežėjams, dirbantiems šiose ir kitose ES nepriklausysiančiose šalyse, leidimai pervežimams bus ir toliau išduodami dvišalių susitarimų tarp Lietuvos ir trečiosios šalies pagrindu.
6. Pervežimus ES rinkoje labai palengvins muitinių formalumų tarp ES valstybių narių panaikinimas. Taip pat gali sumažėti Lietuvos ir Baltarusijos ar Kaliningrado srities sienų kirtimo laikas bei padidėti muitinių pralaidumas dėl investicijų į Lietuvos muitinių sistemą.

III. Technologija ir saugumas

Pagrindinis technologijos ir saugumo priemonių, taikomų ES, tikslas yra saugaus eismo bei saugių darbo sąlygų sudarymas. Šioje srityje yra nustatomos privalomos kelių transporto priemonių charakteristikos, jų tikrinimo procedūros, taip pat vairuotojų kvalifikacijai keliami reikalavimai. Konkrečiai technologijos ir saugumo priemonės apima automobilių tinkamumo eksploatacijai įvertinimo procedūras, vairuotojų pažymėjimų išdavimo procedūras, transporto priemonių svorį ir metmenis bei jų atitikties bandymų procedūras, tachografų, fiksuojančių vairavimo ir poilsio trukmę, naudojimą, saugos diržų naudojimą, greičio ribotuvų transporto priemonėse naudojimą. Iki šiol ES nėra visiškai suderinti minėti reikalavimai saugumui ir technologijoms, o tik nustatytos minimalios ar maksimalios ribos. Tikėtina, jog tokių derinimo principų bus laikomasi ir ateityje.

Lietuvoje galiojančios taisyklės taip pat reglamentuoja kai kurias iš minėtų procedūrų. Pagrindinės technologiją ir saugumą reglamentuojančios nuostatos yra išdėstytos Kelių fondo įstatyme, jį koreguojančiuose teisės aktuose, Kelių eismo taisyklėse bei įvairiuose Susisiekimo ministro įsakymuose.

Nemaža dalis šios srities nuostatų, reglamentuojančių techninius transporto priemonių standartus – gabaritus, svorį ir kitus matmenis, bei jų atitikties vertinimo procedūrų yra įgyvendinta Lietuvoje. Pavyzdžiui, šiuo metu jau suderinti maksimalūs leidžiami transporto priemonių svoriai bei išmatavimai (1998.02.26 susisiekimo ministro įsakymas Nr. 79 “Dėl Kelių fondo įstatymo įgyvendinimo”); padangų protektoriaus rašto gylis (2000.02.22 susisiekimo ministro įsakymas Nr. 38. “Dėl techninių reikalavimų tvirtinimo”); reikalavimai vairuotojų pažymėjimams (1999.04.28 susisiekimo ministro įsakymas Nr. 169 “Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų rengimo” bei 2000.04.11 Vyriausybės nutarimas Nr. 416); reikalavimai techninei transporto priemonių apžiūrai (1993.11.26 susisiekimo ministro įsakymas Nr. 445 dėl “Kelių transporto priemonių valstybinių techninių apžiūrų taisyklių”, 1994.01.24 įsakymas Nr. 33 “Dėl techninių reikalavimų tvirtinimo” bei 1998.09.11 įsakymas Nr. 348 dėl pagrindinių techninių reikalavimų).

Pagrindiniai pokyčiai technologijos ir saugumo srityje

Didžiausi pokyčiai, įgyvendinant ES nuostatas technologijos ir saugumo srityje, yra susiję su tachografų bei greičio ribotuvų taikymu kelių transporto priemonėse. Tachografų naudojimą ES reglamentuoja Europos Ministrų Tarybos reglamentai (EEB) 3820/85 dėl kai kurių socialinių reikalų nuostatų susijusių su kelių transportu suderinimo bei (EEB) 3821/85 dėl registruojančios įrangos kelių transporte.

Pagrindinis šių reglamentų tikslas yra suderinti konkurencijos kelių transporte sąlygas, gerinti darbo sąlygas bei kelių saugumą. Šių tikslų siekiama, reglamente (EEB) 3820/85 nustatant važiavimo nesustojant bei kasdienio važiavimo laiko trukmę, o taip pat minimalius poilsio trukmės reikalavimus (plačiau apie tai žr. socialinių nuostatų derinimas).

Nors numatoma, jog atskirais atvejais gali būti taikomos išimtys kai kurioms nacionalinio transporto operacijoms, valstybės narės turi užtikrinti, kad tai nepažeistų socialinės apsaugos bei kelių saugumo standartų. Reglamente nuostatos netaikomos kelių transporto priemonėms, kurių svoris neviršija 3,5 t. bei kai kurioms kitoms specifinėms kelių transporto priemonių kategorijoms.

Taip pat numatoma, jog tarptautiniams pervežimams, t.y. pervežimams tarp ES ir trečiųjų šalių bei tranzitui per ES, taikomas Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo. ES yra viena iš šių susitarimą pasirašiusių šalių ir jame numatyti darbo bei poilsio trukmės reikalavimai atitinka taikomus ES. Pastebėtina, jog susitarime numatyta, kad susitariančioji šalis gali netaikyti susitarimo nuostatų transporto priemonėms, kurios neišvyksta iš savo valstybės teritorijos.

Reglamente (EEB) 3820/85 numatyta reikalavimų laikymosi kontrolės procedūra bei baudos už jų nesilaikymą, nors konkretūs baudos dydžiai nėra nustatyti ir tai palikta valstybių narių nuožiūrai. Reikalavimų laikymasis paliktas pačių transporto įmonių atsakomybei. Būtent aukščiau minėtų reikalavimų laikymosi tikrinimo garantavimui yra skirtas antrasis šių sritį reglamentuojantis ES teisės aktas – Reglamentas (EEB) 3821/85. Jame numatyta būtinybė kelių transporto priemonėse naudoti registravimo įrangą – tachografus, kurie fiksuotų darbo bei poilsio periodus. Taip pat siūloma reguliariai tikrinti registravimo įrangos funkcionavimą. Taikoma registravimo įranga privalo turėti ES sertifikatą, kurį įrangos gamintojui išduota bet kurios ES valstybės narės kompetentinga institucija. Ją įrengti transporto priemonėje turi teisę tik įmonė, turinti valstybės narės kompetentingos institucijos leidimą, o tinkamu įrangos naudojimu, viso vairuotojų darbo ir poilsio laiko registravimu bei registravimo lapų laikymu rūpinasi transporto įmonės ir patys vairuotojai. Reglamente priede yra numatytos detalios registravimo įrangos charakteristikos, jų įrengimo ir tikrinimo procedūros. Tuo pačiu reglamente numatytos galimybės taikyti kai kurioms transporto priemonėms išimtis su sąlyga, jog tai nesumažins transporto veiklos saugumo.

Reglamento (EEB) 3820/85 nuostatos, reglamentuojančios darbo ir poilsio laiką, yra iš dalies perkeltos į Lietuvos teisę. Lietuva taip pat yra prisijungusi prie Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo. Taigi, Lietuvos vežėjai, vežantys krovinius tarptautiniais maršrutais (ne tik ES, bet ir jai nepriklausančiose šalyse, kurios yra prisijungusios prie aukščiau minėto susitarimo) jau dabar turi laikytis darbo ir poilsio laiko trukmės nuostatų. Tačiau šios nuostatos iki dabar nebuvo taikomos vietiniais pervežimais užsiimančioms transporto priemonėms.

Reglamento (EEB) 3821/85 nuostatos dėl registruojančios įrangos naudojimo iš dalies yra perkeltos Lietuvos teisės aktuose. Jos yra įtvirtintos 1993.11.26 Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 445 dėl kelių transporto priemonių techninių apžiūrų taisyklių, Valstybinės metrologijos tarnybos 1996.02.05 įsakymu Nr. 1 dėl matavimo prietaisų metrologinio įteisinimo, 1996.03.19 įsakymu Nr. 57 dėl matavimo prietaisų metrologinio įteisinimo ir 1999.02.10 įsakymu Nr. 22 dėl "periodinės patikros matavimo priemonių" sąrašo keitimo ir Susisiekimo ministro ir Valdymo reformų ir savivaldybių reikalų ministro 2000.04.25 įsakymu Nr. 126/44 dėl tachografų naudojimo taisyklių patvirtinimo. Tachografų naudojimas yra privalomas tarptautinius pervežimus vykdančioms transporto priemonėms.

Taigi, šiuo metu tachografai yra naudojami tarptautiniais pervežimais užsiimančiose transporto priemonėse, t.y. maždaug 11000 transporto priemonių arba maždaug 14 proc. visų Lietuvoje registruotų kelių transporto priemonių. Tachografų įrengimas ir darbo bei poilsio trukmės standartų laikymasis paveiks tik vidaus pervežimais užsiimančias transporto priemones, kadangi įstojus į ES, tachografai turėtų būti naudojami visose krovinių kelių transporto priemonėse. Kaip jau buvo minėta, dauguma krovinių pervežimu užsiimančių Lietuvos vežėjų dirba tarptautiniuose pervežimuose ir laikosi šios srities ES taikomų nuostatų, atitinkančių ir pagrindinį tarptautinį susitarimą dėl darbo ir poilsio laiko reglamentavimo.

ES nuostatų įgyvendinimo poveikis Lietuvos vežėjams, užsiimantiems vietiniais krovinių pervežimais priklausys nuo transporto priemonių amžiaus ir gamintojo. Tachografo kaina ir jo įrengimas krovininėje transporto priemonėje sudaro apie 1000 eurų, tad kai kuriais atvejais tai gali viršyti likutinę transporto priemonės vertę. Valstybinės kelių inspekcijos duomenimis, 2000 m. lapkritis 1 d. Lietuvoje buvo licencijuota 10766 krovinių kelių transporto priemonės, t.y. tiek jų užsiima tarptautiniais pervežimais ir turi laikytis technologijos ir saugumo reikalavimų, galiojančių ES. Viso paskutiniiais turimais duomenimis (2000 m. balandžio 1 d. statistika, pateikta transporto priemonių registravimo įmonės Registrą) Lietuvoje buvo registruota 98 295 krovinių kelių transporto priemonės, kurių svoris viršija 3,5 tonas. Taigi, tikėtina, jog tachometrų reikėtų įsirengti apie 87000 krovinių kelių transporto priemonių, o tai kainuotų apie 87 mln. eurų. Suprantama, šie skaičiai yra sąlyginiai, kadangi ne visos registruotos transporto priemonės gali būti naudojamos pervežimams, be to kai kurios jų gali būti atnaujinamos ir įrengiamos nepriklausomai nuo ES reikalavimų įgyvendinimo.

Pastebėtina, jog šiuo metu į Lietuvą atvežtos naujos krovininio transporto priemonės su tachografais privalo būti patikrintos Metrologijos tarnybos, ir be jos patvirtinimo negali praeiti techninės apžiūros. Šis papildomo tikrinimo principas neatitinka ES veikiančių rinkos priežiūros principų, pagal kuriuos tokios prekės gamintojas užtikrina, jog ji atitinka būtinus reikalavimus ir vėliau neturi būti papildomai tikrinama. Taip sukuriama papildomi kaštai transporto priemonių savininkams. Tuo tarpu Lietuvoje įrengtų tachografų atitikimą metrologiniams reikalavimams šiuo metu jau gali tikrinti ir pačios tachografus įrengiančios įmonės. Beje, daugiausia naudos iš privalomo tachografų naudojimo turės būtent juos įrengiančios įmonės (šiuo metu Lietuvoje yra 7 tokias paslaugas teikiančios įmonės).

Tachografų naudojimo kontrolė ateityje bus pavesta Valstybinei kelių transporto inspekcijai. ES teisės aktuose numatyta, jog turi būti tikrinama ne mažiau nei 1 proc. vairuotojų darbo laiko, ne mažiau kaip 15 proc. tikrinimų atliekama keliuose ir ne mažiau kaip 25 proc. – transporto įmonėse. Tachografų naudojimo kontrolei gali būti reikalingos papildomos biudžeto lėšos, nors tikėtina, jog už tikrinimo išlaidas mokės vežėjai.

Atsižvelgiant į minėtus su tachografų įrengimu ir laiko apskaitos kontrole susijusius pokyčius, Lietuvos vyriausybės siūlymą taikyti šioje srityje pereinamuosius laikotarpius įstojus į ES galima laikyti pagrįstu. Lietuvos vyriausybės patvirtintoje derybinėje pozicijoje siūloma iki 2004 m. įrengti tachografus kelių transporto priemonėse pagamintose po 1987 m., o anksčiau pagamintoms transporto priemonėms šį terminą siūloma pratęsti iki 2008 m. Tuo pačiu reikia pastebėti, jog pereinamasis laikotarpis yra reikalingas tik vidaus pervežimais užsiimantiems vežėjams.

Lietuvos krovininio kelių transporto veiklą taip pat įtakos greičio ribotuvų diegimas, kurią reglamentuoja Tarybos direktyva 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo kai kurių kategorijų kelių transporto priemonėms. Pagrindinė šios direktyvos nuostata – greičio ribotuvai privalo būti įrengti visose transporto priemonėse, kurių bendra masė viršija 12 t. (N3 kategorija).

Lietuvoje šiuo metu greičio ribotuvų naudojimas yra privalomas “žalesnėms ir saugioms” bei vežančioms pavojingus krovinius tarptautiniais maršrutais transporto priemonėms (žr. Susisiekimo ministro 1994.01.24 įsakymą Nr. 33 “Dėl techninių reikalavimų tvirtinimo” ir 1997.02.27 įsakymą Nr. 77 “Dėl kelių transporto priemonių, vežančių pavojingus krovinius, sertifikavimo”). Pagal Susisiekimo ministro 2000.02.22 įsakymą Nr. 38 “dėl techninių reikalavimų tvirtinimo” ir 2000.08.16 įsakymą Nr. 223, buvo numatyta, jog greičio ribotuvus nuo 2001 m. pradžios privalės naudoti tarptautinius pervežimus vykdančios transporto priemonės, o nuo 2003 m. pradžios – visos Lietuvoje registruotos transporto priemonės, kurių bendroji masė viršija 12 t. Tačiau gruodžio 6 d. ši nuostata buvo pakoreguota nauju Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 353, kuriame numatyta nuo 2001 m. pradžios pradėti naudoti greičio ribotuvus pirmą kartą registruojamoms transporto priemonėms, kuriomis vykdomi tarptautiniai pervežimai, nuo 2003 m. kitoms tarptautinius pervežimus vykdančioms priemonėms bei nuo 2004 m. ir vidaus pervežimus vykdančioms transporto priemonėms.

Greičio ribotuvų įrengimo Lietuvos krovinio kelių transporto priemonėse poveikis Lietuvos vežėjams yra panašus į tachografų įrengimo poveikį, nors įtakojamų transporto priemonių skaičius yra mažesnis, kadangi greičio ribotuvai privalomi sunkesniems transporto priemonėms. Šiuo metu greičio ribotuvus turėtų įsirengti apie 6300 transporto priemonių. Kiekvieno jų kaina su įrengimu yra maždaug 1500 eurų, nors ji priklauso nuo transporto priemonės amžiaus ir markės. Greičio ribotuvų įrengimas daugelyje tebe naudojamų Rusijoje pagamintų transporto priemonių, kurios 2000 m. sudarė dar maždaug trečdalį visų Lietuvoje licencijuotų krovinio transporto priemonių, yra techniškai sudėtingas, labai brangus ir kartais gali viršyti pačios transporto priemonės vertę. Taigi, dėl pernelyg ankstyvo reikalavimo įrengti greičio ribotuvus kai kuriems vežėjams gali tapti per brangu toliau tęsti savo veiklą. Tokių problemų daugiausia gali kilti turintiems 12-5 metų senumo transporto priemonėms. Anksčiau nei 1988 m. pagamintoms transporto priemonėms greičio ribotuvai yra neprivalomi, o vėliau nei 1996 m. pagamintose transporto priemonėse jie paprastai buvo įrengti pačių gamintojų.

Tačiau lyginant tachografų įrengimo atveju, Lietuvos vyriausybės siūlo sparčiau diegti greičio ribotuvus ir nesiderėti su ES šiuo klausimu dėl pereinamojo laikotarpio. Toks skirtingas terminų išdėstymas neatrodo logiškas, kadangi greičio ribotuvai dėl techninių savybių paprastai įrengiami kartu su tachografais.

Šiuo metu nemažai, ypač pastaraisiais metais pagamintų transporto priemonių, naudojamų tarptautiniams pervežimams, jau turi įrengtus greičio ribotuvus. Tačiau greičio ribotuvų įrengimas 1-3 metų bėgyje senesnėse transporto priemonėms, kuriose tachografus galima būtų įsirengti po 5-8 metų, yra ne tik brangus, bet ir techniškai sudėtingas reikalavimas. Ekonomiškai, teisiškai ir techniškai tikslinga būtų atidėti privalomą greičio ribotuvų naudojimą vėlesniam laikui, susiejant tai su tachografų įrengimu. Tačiau šis pereinamasis laikotarpis taip pat būtų naudingas tik vidaus pervežimus vykdančioms vežėjams.

Išvados:

1. Daugelis kroviniui kelių transportui keliamų technologijų ir saugumo reikalavimų, galiojančių ES, šiuo metu jau įgyvendinta Lietuvoje. Pagrindiniai pokyčiai įgyvendinant ES nuostatas šioje srityje yra susiję su tachografų bei greičio ribotuvų privalomu naudojimu, ypač vidaus pervežimuose.
2. Pagrindinis tachografų diegimo tikslas yra, reglamentuojant darbo ir poilsio trukmę, gerinti vežėjų darbo sąlygas ir kelių saugumą. Jų laikymasis įtakoja ne tik darbo santykius, bet ir transporto priemonių įrengimą, į kurį reikės investuoti didelei Lietuvos vežėjų daliai.
3. Tachografų įgyvendinimas neturės įtakos tarptautiniams pervežimais užsiimantiems vežėjams, kadangi tai privaloma jau šiuo metu. Tačiau tachografus įsirengti privalės vidaus pervežimais užsiimantys vežėjai, o investicijų dydis priklausys nuo transporto priemonės amžiaus ir markės. Atsižvelgiant į bendrus prisitaikymo kaštus bei kontrolei būtinas įrangos ir procedūrų

kaštus, pagrįsta derėtis dėl 4 metų pereinamojo laikotarpio, įgyvendinant privalomą tachografų naudojimą vidaus pervežimuose.

4. Lietuvoje tachografams taikomas techninių reikalavimų atitikties tikrinimas turi būti supaprastintas, atsisakant reikalavimo Lietuvoje tikrinti iš ES įvežtas ir joje gamintojų sertifikuotas transporto priemones ir jų įrangą.
5. Pagrindinis greičio ribotuvų įrengimo tikslas yra taip pat didinti saugumą keliuose. Reikalavimas naudoti greičio ribotuvus N3 kategorijos krovinio transporto priemonėse įtakos mažesni skaičių transporto priemonių, tačiau nors jų įrengimo kaštai visoje šalyje bus mažesni, konkrečių transporto priemonių savininkams jie gali būti tokie pat svarbūs ir priklausys nuo transporto priemonių amžiaus bei markės.
6. Reikalavimas naudoti greičio ribotuvus turės įtakos ir tarptautiniams, ir vietos pervežimais užsiimantiems vežėjams. Atsižvelgiant į techninius sunkumus įrengti greičio ribotuvą atskirai nuo tachografo, svarstyti yra Susisiekimo ministro įsakymas Nr. 353, numatantis privalomą greičio ribotuvų naudojimą nuo 2003-2004 m. Nors šie terminai buvo prailginti, lyginant su anksčiau galiojusiais, verta svarstyti galimybę suderinti greičio ribotuvų bei tachografų įsirengimo terminus vidaus pervežimus vykdančiose transporto priemonėse. Taip būtų sumažinti ir vežėjų prisitaikymo kaštai, ir biudžeto išlaidos.

IV. Socialinė politika transporto srityje

Šiame skyriuje aptariama socialinė politika kelių transporto krovininiais automobiliais srityje. Šios socialinės politikos priemonės iš esmės yra susijusios tik su transporto priemonių ekipažų darbo reikalavimais ir grindžiamos visų pirma poreikiu užtikrinti eismo saugumą. Tachografų naudojimo reglamentavimas plačiau buvo aptartas ankstesniame skyriuje.

Europos Sąjungos teisės reikalavimai

Europos Sąjungos teisė reglamentuoja kai kuriuos transporto aspektus, kurie yra priskirtini socialinės politikos sričiai. Pagrindiniai šios srities Europos Sąjungos teisės dokumentai yra:

Tarybos reglamentas 3820/85 Dėl kai kurių socialinių įstatymų, susijusių su kelių transportu, harmonizavimo;

Tarybos reglamentas 3821/85 Dėl apskaitos įrengimų kelių transporte;

Tarybos direktyva 599/88 Dėl standartinių tikrinimo procedūrų įgyvendinant Reglamentą 3820/85 Dėl kai kurių socialinių įstatymų, susijusių su kelių transportu, harmonizavimo ir Reglamentą 3821/85 Dėl apskaitos įrengimų kelių transporte.

ES teisė nustato griežtą darbo reglamentavimą vairuotojams, nustatydamą apribojimus šiose srityse:

vairuotojų amžiaus ribojimas (18 ir 21 metai, priklausomai nuo transporto priemonės), reikiamas stažas bei kvalifikaciniai reikalavimai;

dienos vairavimo periodo ribojimas (ne daugiau kaip 9 valandos, o du kartus per savaitę tai gali būti pratęsta iki 10 valandų);

savaitės vairavimo periodo reglamentavimas (ne daugiau kaip po 6 dienos vairavimo periodų yra privalomas savaitės poilsio periodas, dviejų savaitžių vairavimo valandų suma negali peržengti 90 valandų);

pertraukų ir poilsio periodų reglamentavimas (Po kiekvieno 24 val. vairavimo periodo, vairuojantis asmuo ilsisi ne mažiau kaip 11 val. iš eilės, arba ne mažiau nei 9 val. iš eilės ne daugiau nei 3 kartus per savaitę su sąlyga, jog atitinkamas poilsio periodas bus pridėtas kitos savaitės pabaigoje. 45 minučių pertraukos pamainos metu ne rečiau kaip po 4.5 valandos vairavimo arba atitinkamai trumpesnės pertraukos dažniau. Poilsio pertraukos metu vairuotojai negali atlikti jokio kito darbo. Jei transporto priemonę vairuoja du asmenys, būtina kiekvienam iš jų ilsėtis ne mažiau nei 8 val. iš eilės kiekvieno 30 val. vairavimo periodo metu. ir kt.);

draudimas susieti vairuotojo atlyginimą su nuvažiuotu atstumu ar pervežtų krovinių kiekiu, išskyrus jei tai nesukeltų pavojaus eismo saugumui.

Nustatomos kai kurios išimtys:

Tarybos reglamentas 3820/85 netaikomas kelių transporto priemonėms, kurių svoris neviršija 3,5 t. bei kai kurioms kitoms specifinėms kelių transporto priemonių kategorijoms, tačiau tai yra tik atskiri išimtiniai atvejai;

Tarybos reglamento 3820/85 11 straipsnis nustato, kad Valstybė narė gali nustatyti didesnius minimumus arba žemesnius maksimumus, nei to reikalauja 5 – 8 straipsniai, tačiau Reglamentas vis tiek bus vienodai taikomas tarptautiniams pervežimams, kai transporto priemonė yra registruota kitoje valstybėje – narėje;

Tarybos reglamento 3820/85 13 straipsnis suteikia teisę kai kuriais atvejais valstybei – narei nustatyti išimtis Reglamento taisyklių taikymui kai kuriose nurodytose srityse;

Tarybos reglamento 3820/85 13 straipsnis taip pat suteikia teisę išimtiniais atvejais suderinus su Komisija nustatyti kitas išimtis, jei tai nepakenkia Reglamento tikslams, bei skubos atveju nustatyti laikinas išimtis iki 30 dienų laikotarpiui.

ES teisė nustato griežtas kontrolės procedūras, siekiant užtikrinti nustatytų reguliavimų įgyvendinimą – tiek ataskaitas ir pranešimus, kuriuos turi rengti valstybės – narės, tiek ypač detaliam reglamentuojamus kontrolės įrenginius, kurie fiksuoja transporto priemonės darbą. Tarybos reglamentas 3820/85 numato reikalavimų laikymosi kontrolės procedūrą bei baudas už reikalavimų nesilaikymą, nors konkretūs baudos dydžiai nėra nustatyti ir tai palikta valstybių narių nuožiūrai. Siekiant užtikrinti aukščiau minėtų reikalavimų laikymąsi ir nustatyti tikrinimo procedūras yra priimtas kitas šių sričių reglamentuojantis ES teisės aktas – Reglamentas 3821/85. Jame numatyta būtinybė kelių transporto priemonėse naudoti registravimo įrangą – tachografus, kurie fiksuotų darbo bei poilsio periodus. Taip pat siūloma reguliariai tikrinti registravimo įrangos funkcionavimą. Taikoma registravimo įranga privalo turėti EEB sertifikatą, kurį įrangos gamintojui išduota bet kurios ES valstybės narės kompetentinga institucija. Ją įrengti transporto priemonėje turi teisę tik įmonė, turinti valstybės narės kompetentingos institucijos leidimą, o tinkamu įrangos naudojimu, viso vairuotojų darbo ir poilsio laiko registravimu bei registravimo lapų laikymu rūpinasi transporto įmonės ir patys vairuotojai. Reglamento priede yra numatytos detalios registravimo įrangos charakteristikos, jų įrengimo ir tikrinimo procedūros. Tuo pačiu reglamente numatytos galimybės taikyti kai kurioms transporto priemonėms išimtis su sąlyga, jog tai neapsunkins iškeltų tikslų įgyvendinimo.

Pagrindinis šių reglamentų tikslas yra suderinti konkurencijos kelių transporte sąlygas, gerinti darbo sąlygas bei kelių saugumą.

Svarbų vaidmenį taip pat vaidina Jungtinių tautų organizacijos inicijuotas Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) (toliau – Susitarimas). ES teisė iš esmės atkartoja pagrindines Susitarimo nuostatas, tačiau kai kurias nuostatas labiau detalizuoja. Tarybos reglamentas 3820/85 Dėl kai kurių socialinių įstatymų, susijusių su kelių transportu, harmonizavimo nustato, kad Susitarimas yra taikomas vietoje šio reglamento tais atvejais, kai: 1) tarptautinių pervežimų atveju, kai kita šalis yra Susitarimo dalyvė – visos kelionės metu; 2) tarptautinių pervežimų atveju, kai kita šalis nėra Susitarimo dalyvė – tik kelionės ES teritorija metu.

Lietuvos Respublikos galiojančios teisės reikalavimai

Vertinant Lietuvos teisės reikalavimus pirmiausia būtina pabrėžti, kad 1996 metų rugsejo 24 d. Lietuvos Respublika ratifikavo Susitarimą. Susitarimas nustato, kad jis yra privalomas tais atvejais, kai transporto priemonės dalyvauja tarptautiniame pervežime susitariančių šalių teritorijoje, kai transporto priemonė yra registruota susitariančios šalies teritorijoje. Tik jei ekipažas ar jo narys vykdant tarptautinį pervežimą neišvyksta iš valstybės teritorijos, jam valstybė Susitarimo narė gali netaikyti Susitarimo taisyklių. Taigi, tachografų naudojimas bei darbo laiko ir kiti minėti apribojimai (kurie iš esmės nesiskiria nuo ES teisės reikalavimų) yra privalomi visiems tarptautinius pervežimus vykdančioms kelių transporto priemonių ekipažams.

ES Teisės ir Susitarimo šios srities nuostatos iš dalies yra perkeltos į Lietuvos vidaus teisę. Jos yra įtvirtintos šiuose pagrindiniuose dokumentuose:

Žmonių saugos darbe įstatyme;

Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodekse;

Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodekse;

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”;

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 29 d. nutarime “Dėl kelių eismo taisyklių”;

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1998 m. gruodžio 24 d. įsakyme Nr. 497 “Dėl krovinių tarptautinių vežimų kelių transportu taisyklių”;

Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1993 m. kovo 15 d. įsakyme Nr. 86 “Dėl transporto priemonių ekipažų darbo tvarkos taisyklių”.

taip pat:

Valstybinės metrologijos tarnybos 1996.02.05 įsakyme Nr. 1 dėl matavimo prietaisų metrologinio įteisinimo;

Valstybinės metrologijos tarnybos 1996.03.19 įsakyme Nr. 57 dėl matavimo prietaisų metrologinio įteisinimo;

Valstybinės metrologijos tarnybos 1999.02.10 įsakyme Nr. 22 dėl periodinės patikros matavimo priemonių sąrašo keitimo;

Susisiekimo ministro ir Valdymo reformų ir savivaldybių reikalų ministro 2000.04.25 įsakyme Nr. 126/44 dėl tachografų naudojimo taisyklių patvirtinimo.

Bene svarbiausias iš šių dokumentų yra 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”.

Tikėtini pokyčiai derinant Lietuvos Respublikos teisę prie ES teisės

Vertinant įtaką Lietuvos vežėjams dėl šiame skyriuje aptariamų reikalavimų įgyvendinimo būtina pabrėžti, kad Tarybos reglamentas 3820/85 Dėl kai kurių socialinių įstatymų, susijusių su kelių transportu, harmonizavimo nustato, kad tarptautinių pervežimų atveju visos kelionės metu yra taikomas Susitarimas, kai kita šalis yra Susitarimo dalyvė. Taigi, visi Lietuvos vežėjai, kurie dalyvauja tarptautiniuose pervežimuose su ES ir Susitarimo šalimis, jau yra prisitaikę prie šių reikalavimų. Juos Lietuvos Respublikos teisės derinimas prie ES teisės paveiks tik tiek, kad tie patys reikalavimai turės būti taikomi ir daugumoje vidaus pervežimų, kaip numato Tarybos reglamentas 3820/85 Dėl kai kurių socialinių įstatymų, susijusių su kelių transportu, harmonizavimo.

Reglamentas yra tiesioginio veikimo aktas ES valstybėse – narėse, taigi, privalomos jo nuostatos galios Lietuvos vežėjams nepriklausomai nuo to, kaip jos bus perkeltos į Lietuvos Respublikos teisę. Iki Lietuvos Respublikos narystės ES, kol vyks teisės derinimo procesas, Reglamento nuostatos vidaus pervežimams galios tiek, kiek jos bus perkeltos į Lietuvos Respublikos nacionalinę teisę.

Lietuvos Respublikos Derybinėse pozicijose dėl stojimo į ES teigiama, kad siekiant išsamiau detalizuoti Tarybos reglamento 3820/85 Dėl kai kurių socialinių įstatymų, susijusių su kelių transportu, harmonizavimo taikymą vidaus vežiojimuose, “2001 metais numatoma papildyti 1996 02 02 Lietuvos Respublikos 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”. Šis nutarimas iš tikro ne visai atitinka minėto reglamento reikalavimus. Pagrindiniai pokyčiai, kurie įvyktų pritaikius reglamentą Lietuvoje, lyginant su nutarime įtvirtintomis taisyklėmis pateikiami lentelėje:

Reikalauja galiojanti Lietuvos Respublikos teisė	Reikalauja galiojanti ES teisė	Lietuvos Respublikoje galiojančios teisės būtini pokyčiai pradėjus taikyti ES reikalavimus
Reikalavimai netaikomi transporto priemonėms, kurių maksimalus greitis ne didesnis kaip 40 kilometrų per valandą.	Reikalavimai netaikomi transporto priemonėms, kurių maksimalus greitis ne didesnis kaip 30 kilometrų per valandą.	Reikalavimai taikyti transporto priemonėms, kurių maksimalus greitis ne didesnis kaip 30 kilometrų per valandą.
Vairuotojui vairavimo trukmė per savaitę neturi viršyti 48 valandų, o per dvi savaites iš eilės – 92 valandų, neviršijant	Bendras vairavimo periodas per dvi savaites iš eilės negali viršyti 90 valandų.	Sutrumpinti maksimalios vairavimo trukmės per dvi savaites reikalavimą iki 90 valandų. (11 straipsnis leidžia

mėnesio darbo laiko normos		išimtį)
Darbo ir poilsio laiko trukmę fiksuoja transporto priemonėje įrengtas kontrolinis prietaisas, o jo nesant ši trukmė žymima ekipažo nario kontrolinėje knygelėje, kurią privalo pildyti kiekvienas ekipažo narys.	Darbo ir poilsio laiko trukmę fiksuoja transporto priemonėje įrengtas tachometras.	Privalomas tachografų naudojimas.
Nėra specialių ribojimų dėl atlyginimo formos.	Draudžiama susieti vairuotojo atlyginimą su nuvažiuotu atstumu ar pervežtų krovinių kiekiu, išskyrus jei tai nesukeltų pavojaus eismo saugumui. (10 str.)	Pradės galioti draudimas susieti vairuotojo atlyginimą su nuvažiuotu atstumu ar pervežtų krovinių kiekiu.

Priešingai nei aukščiau minimi atvejai, kai kuriais atvejais Lietuvoje nėra pasinaudojama svarbiomis ir aktualiomis išimtimis ar galimybe ne taip griežtai reguliuoti krovinių transportavimo veiklą. Pagrindiniai pokyčiai, kurie galėtų įvykti Lietuvoje nepažeidžiant reglamento, lyginant su nutarime įtvirtintomis taisyklėmis pateikiami lentelėje:

Reikalauja galiojanti Lietuvos Respublikos teisė	Reikalauja galiojanti ES teisė	Lietuvos Respublikoje galiojančios teisės galimi pokyčiai, neprieštaraujantys ES teisei
Vairuotojui vairavimo trukmė per savaitę neturi viršyti 48 valandų.	Nėra nustatyta.	Galima panaikinti.
Vairuotojui nepertraukiamo vairavimo trukmė neturi viršyti 4 valandų.	Vairuotojui nepertraukiamo vairavimo trukmė neturi viršyti 4.5 valandų, po kurių yra privaloma bent 45 minučių pertrauka arba 15 minučių pertraukos 4.5 valandų periodo eigoje.	Nepertraukiamo vairavimo trukmę galima pailginti 0.5 valandos.

--	--	--

Taip pat Lietuvos teisė nepasinaudoja kitomis išimtimis, kurias leidžia Tarybos reglamentas 3820/85 Dėl kai kurių socialinių įstatymų, susijusių su kelių transportu, harmonizavimo taikymą vidaus vežiojimuose, arba reguliuoja tuos santykius, kurių Reglamentas nereguliuoja. Šiais atvejais Lietuvos Respublikos teisės reikalavimai gali būti panaikinti ar supaprastinti. Pagrindiniai (!) tokie atvejai, susiję su krovinių gabenimu keliais, kuriems netaikomi arba valstybės – narės sprendimu gali būti netaikomi Reglamento reikalavimai, yra:

Autotransporto priemonės, naudojamos pienui į žemės ūkio ūkius vežti ir pieno konteineriams atgal į juos pristatyti;

autotransporto priemonės, naudojamos kaip parduotuvės, mobilios bankininkystės priemonės, kultūros renginiams ir parodoms ir skirtos išimtinai šiems tikslams;

gyvulių išmatų ir kaulų gabenimas;

autotransporto priemonės, naudojamos priemonėms ir įrengimams vežti vairuotojo naudojimui darbo dienos eigoje, kai tai nėra toliau kaip 50 km. Nuo vietos, kur paprastai būna autotransporto priemonė;

autotransporto priemonės, kurios yra varomos dujomis, gaminamomis automobilyje arba elektra.

Didžiausi pokyčiai, įgyvendinant ES nuostatas šioje srityje, yra susiję su tachografų taikymu kelių transporto priemonėse. Galima teigti, kad tachografų nenaudojimas leidžia išvengti nustatytų apribojimų laikymosi, o jų įvedimas pagerins kontrolę ir taip paveiks apribojimų realų laikymąsi Lietuvos teritorijoje.

Išvados:

1. Socialinės politikos priemonės, kurias nustato ES teisė, iš esmės yra susijusios tik su darbo teise – transporto priemonių ekipažų darbo reikalavimais.
2. ES teisė šioje srityje reglamentuoja vairuotojų amžių, darbo ir poilsio laiką, taip pat atlyginimų nustatymo būdą (tačiau ne atlyginimų dydžius).
3. ES teisė ir Susitarimas nustato iš esmės tokius pačius reikalavimus.

4. Didžioji dalis šių reikalavimų yra perkelta į Lietuvos Respublikos teisę ir įtvirtinti daugiausiai Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu 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”.
5. Visi vežėjai, kurie dalyvauja tarptautiniuose pervežimuose su ES ir Susitarimo šalimis, jau yra prisitaikę prie ES teisės reikalavimų. Juos Lietuvos Respublikos teisės derinimas prie ES teisės paveiks tik tiek, kad tie patys reikalavimai turės būti taikomi ir daugumoje vidaus pervežimų, kaip tai numato Tarybos reglamentas 3820/85 Dėl kai kurių socialinių įstatymų, susijusių su kelių transportu, harmonizavimo.
6. Didžiausi pokyčiai, įgyvendinant ES nuostatas šioje srityje, yra susiję su tachografų taikymu kelių transporto priemonėse. Šiuo metu tachografai yra naudojami tarptautiniais pervežimais užsiimančiose transporto priemonėse, o įstojus į ES, tachografai bus privalomi beveik visose krovinio kelių transporto priemonėse. Viena vertus, tai reikš papildomus kaštus, kita vertus apsinkins galimybes nesilaikyti jau dabar galiojančių reikalavimų.
7. Įgyvendinant ES teisę Lietuvoje pradės galioti draudimas susieti vairuotojo atlyginimą su nuvažiuotu atstumu ar pervežtu krovinių kiekiu.
8. Lietuvos teisė nepasinaudoja kai kuriomis išimtimis, kurias leidžia ES teisė. Tokiais atvejais Lietuvos Respublikos teisės reikalavimus galima panaikinti ar supaprastinti, o iš ES perimti ne visus apribojimus, jei jie nėra būtini. Nors dauguma galimų išimčių yra nelabai reikšmingos, kai kuriems sektoriams ar autotransporto rūšims tai būtų labai svarbu.

V. Konkurencija ir valstybės parama transporto srityje

Šiame skyriuje aptariama konkurencijos ir valstybės paramos reglamentavimas kelių transporto krovininiais automobiliais srityje. Būtina pabrėžti, kad konkurencijos reglamentavimas yra viena iš svarbesnių ES teisės sričių. Specifinis reglamentavimas transporto srityje yra susijęs iš esmės tik su valstybių – narių primetamomis pareigomis teikti visuomenines paslaugas ir finansinių kaštų kompensavimu tokių paslaugų teikėjams.

Europos Sąjungos teisės reikalavimai

Pagrindiniai šios srities Europos Sąjungos teisės dokumentai yra:

Europos Ekonominės Bendrijos steigimo sutartis;

Tarybos reglamentas 1191/69 Dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su pareigomis, neatsiejamomis nuo visuomeninių paslaugų teikimo pervežimų geležinkeliais, keliais ar vidaus vandenimis srityje;

Tarybos reglamentas 1107/70 dėl pagalbos tiekimo pervežimams geležinkeliais, keliais ar vidiniais vandenimis.

Tarybos reglamento 1191/69 Dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su pareigomis, neatsiejamomis nuo visuomeninių paslaugų teikimo pervežimų geležinkeliais, keliais ar vidaus vandenimis srityje esmė yra ta, kad Reglamentas įpareigoja valstybes nares neprimesti transporto įmonėms pareigų teikti visuomenines paslaugas, jei tai joms yra ekonomiškai nepalanku. Tokių pareigų primetimas galimas tik išimtiniais atvejais, tačiau ir tokiu atveju yra privaloma kompensuoti transporto įmonių patiriamą finansinę naštą. Pareiga teikti visuomenines paslaugas suprantama kaip pareiga, kurios transporto įmonė, vadovaudamasi savo komerciniais interesais, neprisiimtų, arba neprisiimtų tokiomis apimtimis ar sąlygomis.

Transporto įmonės gali kreiptis su prašymais į kompetentingas valstybių narių institucijas, dėl visiško ar dalinio visuomeninių paslaugų pareigų vykdymo nutraukimo, kai tokios pareigos sukelia joms ekonominių sunkumų. Kompetentingos institucijos per nustatytą laikotarpį turi arba nutraukti įpareigojimą teikti visuomenines paslaugas, arba įpareigoti jas vykdyti ir nustatyti kompensaciją finansiniams nuostoliams padengti. Kompensacijos dydis nustatomas atsižvelgiant į finansinę naštą, tenkančią transporto įmonėms. Reglamente nustatytos taisyklės, kuriomis vadovaujantis turi būti apskaičiuojama ar visuomeninių paslaugų pareigų vykdymas sukelia transporto įmonėms ekonominių sunkumų.

Valstybės narės turi užtikrinti, kad transporto įmonės turėtų galimybę atstovauti savo interesus, kiek tai susiję su Reglamentu.

Valstybės narės turi priimti įstatymus ar administracines teisės aktus, kurie padėtų įgyvendinti šio reglamento nuostatas.

Reglamentas yra netaikomas įmonėms, kurios didžiąją dalį paslaugų teikia vietiniu ar regioniniu lygiu.

Tarybos reglamento 1107/70 dėl pagalbos tiekimo pervežimams geležinkeliais, keliais ar vidiniais vandenimis nuostatos apibrėžia atvejus ir aplinkybes, kurioms esant valstybės narės gali imtis suderinimo (coordination) priemonių ar nustatyti pareigas, neatsiejamas nuo visuomeninių paslaugų vykdymo, kas įpareigotų teikti pagalbą įmonėms.

Suderinimo (subalansavimo) priemonių valstybės narės gali imtis tokiais atvejais:

kai pagalbos, tiekiamos geležinkelių įmonėms, neapima Reglamentas 1192/69, ir kuri yra mokama kaip kompensacija už papildomą finansinę naštą, kurią įmonės patiria lyginant su kitomis pervežimų įmonėmis, ir kuri atsiranda dėl reglamente Nr.1192/69 numatyto normalizavimo;

iki bendrų taisyklių dėl infrastruktūros kainų paskirstymo įsigaliojimo, kai pagalba teikiama įmonėms, kurios turi išlaidų, susijusių su jų naudojama infrastruktūra, kai kitos įmonės tokių išlaidų neturi;

kai pagalbos tikslas yra padėti arba:

- ekonomiškesnių Bendrijai pervežimų sistemų ir technologijų tyrimams;
- arba ekonomiškesnių Bendrijai pervežimų sistemų ar technologijų vystymui.

Tokia pagalba turi būti teikiama tik paieškos bei vystymo stadijoms ir negali apimti tokių pervežimų sistemų ar technologijų eksploatavimo;

iki Bendrijos taisyklių dėl patekimo į transporto rinką įsigaliojimo, kai pagalba yra teikiama kaip išimtinė ir laikina priemonė siekiant eliminuoti rimtas struktūrines problemas ir taip efektyviau prisidėti prie transporto rinkos reikmių.

Atlyginti už pareigų, neatsiejamų nuo visuomeninės paslaugos, vykdymą valstybės narės gali tik iki atitinkamų Bendrijos taisyklių įsigaliojimo, kai pagalba yra teikiama įmonėms, kaip kompensacija už joms nustatytas pareigas, neatsiejamas nuo visuomeninių paslaugų vykdymo, ir kuri skirta:

tarifinėms pareigoms, kurių neapima Europos tarybos reglamente Nr.1191/69 pateikta sąvoka;

arba

pervežimų įmonėms ar veikeliai, kurioms Reglamentas 1191/69 netaikomas kompensuoti.

Lietuvos Respublikos galiojančios teisės reikalavimai

Lietuvoje Valstybės pagalbą ir konkurenciją reglamentuoja du pagrindiniai teisės aktai:

Valstybės pagalbos įstatymas;

Konkurencijos įstatymas.

Teisės aktų, reglamentuojančių specifiskai pagalbą ir konkurenciją transporto srityje, nėra.

Europos komisijos išvadose apie Lietuvos Respublikos pažangą stojant į ES teigiama, kad Lietuvoje dar nepakankamai įgyvendintas (įdiegtas praktikoje) valstybės teikiamos paramos tvarką nustatantis mechanizmas, tačiau pripažįstama, jog iš principo šis mechanizmas yra atspindėtas Valstybės pagalbos įstatyme.

Iš tikro galima pastebėti, kad valstybės pagalba Lietuvoje yra teikiama chaotiškai. Ir nėra tinkamai apskaitoma. Taip pat galima pastebėti, jog nors transporto srityje yra nustatomi privalomi nurodymai teikti visuomenines paslaugas, pagalba taip pat yra teikiama, tačiau tai nebūdinga krovinių pervežimo keliais srityje.

Išvados:

1. ES teisė riboja tiek pagalbą transporto įmonėms, tiek priverstinį pareigos teikti visuomenines paslaugas primetimą.
2. Lietuvos Respublikos teisė valstybės pagalbos transporto srityje atskirai neregamentuoja.
3. Kai kurioms (tačiau ne krovinių pervežimui automobilių keliais) Lietuvos Respublikos transporto įmonėms prisitaikymas prie ES teisės sudarys sąlygas išvengti nepagrįstų įpareigojimų teikti visuomenines paslaugas arba gauti už šių paslaugų teikimą kompensacijas. Kita vertus valstybės pagalba šioms įmonėms bus griežčiau reglamentuojama.

VI. Finansinis derinimas

Kelių mokesčiai

Kelių mokesčius ES reglamentuoja Tarybos direktyva: "Dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už tam tikros infrastruktūros naudojimą" (99/62/EC), kuri keičia anksčiau galiojusią direktyvą "Dėl mokesčių už tam tikras transporto priemones, naudojamas prekėms gabenti keliais, ir rinkliavų už naudojimąsi tam tikromis infrastruktūromis taikymo valstybėms narėms" (93/89/EEB). Šie mokesčiai taikomi tiesiogiai transporto priemonių savininkams.

Kaip teigiama direktyvos preambulėje, ji skirta "transporto įmonių konkurencijos iškraipymams valstybėse narėse pašalinti". Tam reikia "suderinti rinkliavų sistemas ir nustatyti sąžiningus vežėjų apmokestinimo būdus už naudojimąsi infrastruktūra". Reglamentacija taikoma tik kroviniams transporto priemonėms, viršijančioms, kurių bendras pakrautos transporto priemonės svoris yra ne mažesnis kaip 12 tonų.

Šioje direktyvoje reglamentuojami trijų rūšių kelių mokesčiai:

Transporto priemonių mokestis (3-6 str.), taikomas šalyje registruotoms transporto priemonėms. Šio mokesčio nustatymo ir rinkimo procedūras nustato kiekviena valstybė narė, bet direktyva nurodo jo minimalų tarifą.

Rinkliava (7 str.) yra nustatyto dydžio mokestis už transporto priemonę, važiuojančią atstumu tarp dviejų taškų tam tikroje infrastruktūroje, šio mokesčio dydis nustatomas pagal nuvažiuotą atstumą ir transporto priemonės rūšį. Svertinės vidutinės rinkliavos siejamos su konkrečios infrastruktūros tinklo statybos, eksploatavimo ir plėtros sąnaudomis.

Naudotojo mokestis (7 str.) yra nustatyto dydžio mokestis, kuriuo suteikiama teisė tam tikrą laikotarpį eksploatuoti transporto priemonę tam tikroje infrastruktūroje. Jo tarifai turi proporcingi naudojimosi infrastruktūra trukmei, bet ne didesni nei numatyti direktyvoje.

Lietuvos Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymas tarp kitų numato šiuos pagrindinius mokesčius:

Transporto priemonių savininkų mokestį, taikomą krovinių bei specialiųjų kelių transporto priemonių savininkams, kurio tarifas priklauso nuo automobilio masės;

Mokestį už naudojimąsi infrastruktūra užsienio šalyse registruotoms transporto priemonėms, kurio tarifas priklauso nuo transporto priemonės rūšies bei masės.

Mokestis visiems juridiniams asmenims nuo realizavimo pajamų.

Kaip matome, Lietuvoje nėra tiesioginio rinkliavų ir naudotojo mokesčių atitikmens.

Transporto priemonių savininkų mokestis

ES transporto priemonių mokestis priklauso nuo jų bendrosios masės, ašių skaičiaus ir pakabos tipo. Mokesčio dydis tiesiogiai proporcingas transporto priemonės masei ir atvirkščiai proporcingas ašių skaičiui (esant tai pačiai masei). Transporto priemonės su oro pagalvėmis apmokestinamos gerokai mažesniu tarifu, nei turinčios kitokios konstrukcijos pakabas. ES naudojami minimalūs tarifai yra daug labiau diferencijuoti, nei Lietuvoje. ES transporto priemonės skirstomos į 12 grupių pagal bendrąją masę, 3 grupes pagal ašių skaičių ir dvi grupes pagal pakabos tipą, ir kiekvienai iš šių 12 grupių nustatomas konkretus minimalus tarifas. Taip pat atskirai nustatomi mokesčiai transporto priemonėms su priekabomis bei autotraukiniams: 16 grupių pagal bendrąją masę, 5 grupės pagal priekabos ašių skaičių ir 2 grupės pagal pakabos tipą. Toks transporto priemonių grupavimas pagrįstas direktyvos nuostata, kad "reikia skatinti naudoti kelius tausojančias ir mažiau taršias transporto priemones diferencijuojant mokesčius ir rinkliavas, su sąlyga, jog toks diferencijavimas netrukdytų vidaus rinkos veikimui."

Lietuvoje šis mokestis skaičiuojamas kitaip negu ES. Lietuvoje jis priklauso nuo transporto priemonės bendrosios masės ir yra numatytos lengvatos – mažesni tarifai specialiosioms transporto priemonėms bei ūkininkų (žemės ūkio įmonių) transporto priemonėms.

Lietuvoje naudojami tik trijų rūšių tarifai (pagal bendrąją masę), neskaitant išimčių, tačiau kiekvienai rūšiai nurodoma ne minimali tarifo reikšmė, bet tų reikšmių intervalas. Tai reiškia, kad konkrečios transporto priemonės apmokestinimas šiuo mokesčiu priklauso ne tik nuo įstatyme numatyto bendrosios masės kriterijaus, bet ir nuo šį mokestį administruojančios institucijos diskrecijos. Tokia praktika suteikia daugiau teisių administruojančioms institucijoms ir sumažina aiškumo transporto priemonių savininkams, be to sudaro prielaidas korupcijai. Taigi, ši tvarka yra keistina.

Žemiau pateiktos lentelės, kuriose lyginami Lietuvoje ir ES taikomų transporto priemonių be priekabų ir su priekabomis (atskirai) mokesčių minimalūs tarifai, sugrupuoti pagal apibendrintus bendrosios masės kriterijus.

Lentelėje pateikiami minimalūs transporto priemonių be priekabų mokesčių tarifai ES ir Lietuvoje:

Bendroji masė (t)	Minimalus metinio mokesčio tarifas lt/m, (eurų/m)***		
	ES*		Lietuva**
	Kai pakaba su oro pagalve	Kitokios pakabos sistemos	
Mažiau 12	0	0	100-300 (iki 3.5 t), 300-500
12	0	109 (31)	300-500
>12<13	0	109 (31)	500-1000
>13<24	109-777 (31-222)	301-1208 (86-345)	500-1000
24	504 arba 777 (144 arba 222)	511 arba 1208 (146 arba 345)	500-1000
Virš 24	511-1267 (146-362)	798-1880 (228-537)*	1000-3000

Lentelėje pateikiami minimalūs transporto priemonių su priekabomis bei autotraukinių mokesčių tarifai ES ir Lietuvoje:

Bendroji masė (t)	Minimalus metinio mokesčio tarifas lt/m, (eurų/m)***		
	ES*		Lietuva**
	Kai pakaba su oro pagalve	Kitokios pakabos sistemos	
12	0	0	300-500
12-18 (neįskaitant)	0	49 (14)	500-1000
18-23	49-340 (14-97)	112-613 (32-175)	500-1000
23-25	105 arba 340 (30 arba 97)	245 arba 613 (70 arba 175)	500-1000
25-38	245-1628 (70-465)	403-2471 (115-706)	1000-3000
40	1176 arba 2198 (336 arba 628)	1873 arba 3252 (535 arba 929)	1000-3000

* – priklausomai nuo bendrosios masės ir ašių skaičiaus,

** – priklausomai tik nuo bendrosios masės,

*** – 1 euras= 3.5 litų.

Kadangi tarifų skirstymas ES ir Lietuvoje skiriasi, išsiaiškinti kaip skirtųsi mokesčio tarifai kiekvienai konkrečiai transporto priemonei, negalima. Tačiau matyti, kad Lietuvoje numatyti didesni tarifai negu ES (1) mažos bendrosios masės (iki 13 t) transporto priemonės be priekabų, (2) transporto priemonės be priekabų, kurių bendroji masė didesnė nei 24 t., 3) visoms transporto priemonėms su priekabomis, išskyrus tas, kurių ašių skaičius 3+2, pakaba be oro pagalvės ir bendroji masė 40 t, 4) visoms transporto priemonėms, kurių pakaba su oro pagalve.

Iš to kas pasakyta, seka dvi išvados. Pirma, kad taikantis prie direktyvoje nurodytų reikalavimų Lietuvoje reikia pakeisti registracijos mokesčio tarifų nustatymo tvarką, t.y., suskirstyti transporto priemones pagal tuos pačius kriterijus, kaip ES ir kiekvienai grupei nustatyti vienareikšmį mokesčio tarifą. Tam reikės atlikti naują transporto priemonių registravimą, užfiksuojant grupavimui reikalingus parametrus². Antra, lyginant su dabar taikomais šio mokesčio tarifais, daugeliu atveju

² Tyrimo metu (2000 rudenį) duomenų apie krovinių transporto parko sudėtį pagal bendrąją masę bei pakabos konstrukciją, rasti nepavyko.

tarifas galėtų būti sumažintas. Tačiau direktyva numato tik minimalius tarifus, o maksimalių – nenumato.

Direktyvoje teigiama, kad "siekiama, kad būtų lengviau taikyti direktyvoje nustatytus tarifus, reikėtų tam tikroms valstybėms narėms nustatyti laikotarpį, kurio metu jos galėtų nesilaikyti minimalių reikalavimų". Pavyzdžiui, Graikija, Ispanija, Portugalija gavo 2 metų pereinamąjį laikotarpį. Be to, direktyva valstybėms narėms numato galimybę "taikyti sumažintas normas arba atleisti nuo mokesčių tas transporto priemones, naudojimas kuriomis neturi poveikio Bendrijos transporto rinkai." Taigi, yra galimybė visoms Lietuvoje registruotoms transporto priemonėms taikyti mažesnę mokesčio tarifą pereinamuoju laikotarpiu, o vietiniam transportui ir ilgiau.

Kaip matome iš aukščiau pateiktos tarifų analizės, dabar taikomi mokesčių tarifai daugeliu atveju yra didesni, nei nurodyta direktyvoje, taigi juos galima būtų sumažinti iki direktyvoje nurodytų minimumų arba dar žemiau.

Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai

Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai imami tik iš tų vežėjų, kurie naudojami greitkeliais ar kitais daugiajuosčiais panašiomis charakteristikomis pasižyminčiais keliais, tiltais, tuneliais ir kalnų pervažomis. Tačiau valstybėje narėje, kurioje nėra bendro greitkelių ar dvijuosčių kelių tinklo, šie mokesčiai gali būti imami iš vežėjų, kurie naudojami tos valstybės pagal techninius požymius aukščiausios kategorijos keliu. Direktyva numato ir daugiau atvejų, kuomet valstybės narės gali imti šiuos mokesčius ir iš kitų pagrindinio kelių tinklo naudotojų (7 str. 2 dalis). Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai negali tiesiogiai ar netiesiogiai diskriminuoti vežėjų pagal pilietybę arba pagal transporto priemonės kilmę ir maršruto tikslą;

Valstybė narė gali nustatyti, kad joje registruotos transporto priemonės būtų apmokestinamos naudotojo mokesčiu už naudojimąsi visu jos teritorijoje esančiu kelių tinklu. Tačiau valstybių narių nustatytos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai negali viršyti direktyvoje nurodytų maksimalių tarifų.

Mokesčio už naudojimąsi infrastruktūra tarifas Lietuvoje yra nesiejamas su infrastruktūros statybos bei palaikymo kaštais. Jis nėra proporcingas nei naudojimosi infrastruktūra trukmei, nei nuvažiuotam atstumui, o priklauso tik nuo automobilio masės. Be to jis yra diskriminacinis – jį privalo mokėti tik iš užsienio šalyse registruoti vežėjai³. Direktyvoje teigiama, jog "rinkliavos ir naudotojo mokesčiai neturėtų būti diskriminuojantys ir nesudaryti pernelyg didelių formalumų ar kliūčių prie vidaus sienų". Taigi, šis mokestis neatitinka direktyvos reikalavimų ir turės būti keičiamas.

Galimi šio mokesčio keitimo būdai:

galima mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra užsienio šalyse registruotoms transporto priemonėms panaikinti ir apskritai neįvesti jokio mokesčio už naudojimąsi infrastruktūra (direktyva nenumato šio mokesčio privalomumo);

³ Tiesa, kai kurių šalių vežėjams jis netaikomas (pagal tarptautinius susitarimus).

galima šį mokestį pradėti taikyti visiems vežėjams, kaip naudotojo mokestį pakeičiant jo dydžio nustatymo tvarką, kaip numato direktyva, t.y., siejant jį su konkrečios infrastruktūros naudojimo trukme;

galima šį mokestį pradėti taikyti visiems vežėjams, kaip rinkliavą už konkrečią infrastruktūrą nuvažiuotą atstumą.

Reikia atkreipti dėmesį į tai, kad direktyva draudžia apmokestinti tą pačią kelio atkarpą ir naudotojo mokesčiu, ir rinkliava (nebent tai būtų tiltas, tunelis ar kalnų pervažis), todėl nutarus valstybei nareti įvesti naudotojo mokestį visam kelių tinklui, atskirų infrastruktūros atkarpų apmokestinimas rinkliavomis tampa nebegalimu.

Pirmasis dabartinio mokesčio keitimo variantas yra mažai tikėtinas dėl šių priežasčių. Pirmia, dabartiniu metu didžiąją kelių fondo dalį sudarantis mokestis nuo realizavimo pajamų turės būti panaikintas (remiantis Mokesčių teisinės bazės sutvarkymo programa, atskaitymų nuo realizavimo pajamų turėjo būti atsisakyta jau nuo 2000 m.) ir tada smarkiai sumažės lėšų keliams finansuoti. Kelių mokestis nuo realizavimo pajamų ne tik prieštarauja ES reikalavimams, bet yra naikintinas remiantis ir kitais argumentais. Jis apmokestina įmones, priklausomai nuo jų apyvartos, o ne naudojimosi keliais, taigi, yra neteisingas. Be to juo apmokestinami tie patys produktai kelis kartus, priklausomai nuo "grandinės iki pirkėjo" ilgumo. Savaime aišku, kad dėl to labai išauga kai kurių prekių kainos. Antra, laikantis Europinių standartų, investicijų poreikis į kelius augs. Trečia, vadovaujantis ES transporto politikos nuostatomis, kelių mokesčiai turi būti formuojami taip, kad apmokestinami būtų kelių naudotojai, ir mokestis kiek galima labiau priklausytų nuo naudojimosi apimčių. Kadangi naudotojo mokestis bei rinkliavos (kaip jos yra apibrėžtos ES direktyvoje) geriausiai atitinka šiuos reikalavimus, juos taikyti ir būtų tikslinga. Kurį apmokestinimo būdą pasirinkti, nėra akivaizdu.

Įvedus rinkliavas už konkrečią infrastruktūros atkarpą labiausiai priartėtų prie kelių mokesčio tikslingumo. Tačiau toks apmokestinimas yra sudėtingas dėl šių priežasčių. Pirmia, žemesnės kategorijos keliams finansuoti reikėtų persikirstyti rinkliavomis surinktas lėšas (nukentėtų tikslingumas) arba kitus kelius finansuoti iš kitų lėšų. Antra, mokesčio mokėjimo technologinis įgyvendinimas gali būti brangus ir sukelti eismo grūstis.

Direktyva numato, kad valstybė narė gali nustatyti, kad toje valstybėje įregistruotos transporto priemonės yra apmokestinamos naudotojo mokesčiu už naudojimąsi visu kelių tinklu jos teritorijoje. Pasirinkus tokį infrastruktūros apmokestinimo būdą, nukentėtų mokesčio tikslingumas, tačiau palengvėtų jo surinkimas. Beje, kitose šalyse registruoti vežėjai galėtų būti apmokestinami tik už aukščiausios kategorijos kelius.

Abu infrastruktūros mokesčio variantai (tiek rinkliavos, tiek naudotojo mokesčiai) vežėjams reikėtų papildomus kaštus, jeigu toks mokestis būtų įvedamas tebeegzistuojant mokesčiui nuo apyvartos.

Tačiau toks veiksmas nebūtų logiškas. Infrastruktūros apmokestinimas turėtų atsirasti tik panaikinus mokesčių nuo apyvartos, kurio maksimalus tarifas transporto bendrovėms šiuo metu sudaro 0.5 proc. nuo pajamų. Kadangi transporto įmonių pagrindinė pajamų dalis susijusi su kelių naudojimu, pakeitus mokesčių, vežėjams išliktų tokia pati apmokestinimo proporcija: mokesčiai didėtų nuo veiklos apimčių. Tačiau šio mokesčio nemokėtų dabar kelių mokesčių nuo apyvartos mokančios įmonės, kurios keliais nesinaudoja. Tokiu atveju lemiantis kintamasis, sąlygojantis vežėjams tenkančią infrastruktūros mokesčio našta, būtų pasirinktas apmokestinimo būdas (rinkliava ar naudotojo mokesčiai) bei tarifas.

Direktyva numato metinio naudotojo mokesčio maksimalias ribas, priklausomai nuo transporto priemonės tipo ir ašių skaičiaus.

	Ne daugiau 3 ašių	ne mažiau 4 ašių
Ne EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II ir švaresni	750	1 250

Direktyvoje numatomas naudotojo mokesčio tarifas dienai – vieningas visiems sunkvežimiams ir lygus 8 eurams. Taip pat nustatoma, kad maksimalūs mėnesio bei savaitės naudotojo mokesčio tarifai turi būti proporcingi infrastruktūros naudojimo laikui. Nurodyti maksimalūs tarifai peržiūrėti 2002 m. liepos 1 d. ir vėliau kas antrus metus.

Kaip matome, maksimalus metinio naudotojo mokesčio tarifas leidžiamas taikyti ne EURO transporto priemonėms su 3 arba 4 ašimis ir lygus 1 550 eurų per metus. Tai atitiktų dabartinio kelių mokesčio sumą, kurią per metus sumoka įmonė, turinti 310 000 eurų (~1.1 mln. litų) apyvartą. Direktyva numato tik šio mokesčio viršutinę ribą, taigi, nacionalinės valdžios sprendimu tarifas gali būti ir mažesnis. Tačiau, turint omenyje, kad šiuo metu kelių mokesčių moka visos įmonės, o naująjį mokesčių mokėtų tik besinaudojantys keliais, yra nemaža maksimalaus tarifo pasirinkimo tikimybė.

Mokesčio našta konkrečiam vežėjui priklausys ir nuo pasirinkto apmokestinimo objekto: jeigu būtų pasirinktas viso kelių tinklo apmokestinimas, mokėtojų būtų daugiau, todėl tarifas galėtų būti mažesnis. Jeigu apmokestinami būtų tik aukščiausios kategorijos keliai (arba renkamos rinkliavos už atskiras infrastruktūros atkarpas), mokėtojų būtų mažiau, o tarifas – didesnis. Šiuo atveju vietinis transportas, naudodamasis žemesnės kategorijos kelių tinklu, galėtų šio mokesčio ir nemokėti (arba mokėti labai mažai). Argumentu prieš tokį apmokestinimo būdą naudojama prielaida, kad tokiu atveju atsirastų nemokamų kelių perkrovimai. Tačiau tai vargiai tikėtina, nes dėl to smarkiai sulėtėtų susisiekimas ir vežėjams taptų pigiau mokėti už naudojimąsi greitkeliais, nei važiuoti neapmokestintais keliais.

Kadangi investicijų poreikis į kelių infrastruktūrą auga, panaikinus kelių mokesčių nuo apyvartos (iš jo 1999 m. surinkta 651 mln. litų pajamų), neišvengiamai reikėtų ieškoti kitų finansavimo šaltinių: didinti atskaitymus kelių reikmėms nuo degalų akcizų, taikyti naudotojo mokesčius arba rinkliavas ne

tik sunkiom kroviniams (ką reglamentuoja direktyva), bet ir lengvesnėm kroviniams bei lengvosioms transporto priemonėms, didinti transporto priemonių registracijos mokesčius ir/arba įvesti juos ir lengviesiems automobiliams.

Degalų akcizai bei muitai

Tai mokesčiai, kurie tenka transporto priemonių savininkams netiesiogiai – per suvartotų degalų apmokestinimą. *Degalų akcizus* Europos Sąjungoje reglamentuoja direktyva 92/81/EEB dėl naftos produktams taikomų akcizo mokesčių struktūros derinimo ir direktyva 92/82/EEB dėl naftos produktams taikomų akcizo mokesčių normų derinimo. Pastaroji direktyva nustato, kad šalys narės turi apmokestinti naftos produktus akcizo mokesčiais, sutinkamai su 92/81/EEB direktyvoje numatytais principais, kurių tarifai būtų ne mažesni, nei nustatyti direktyvoje 92/82/EEB.

Lentelėje pateikiami minimalūs akcizų tarifai ES ir Lietuvoje:

	ES/ 92/82/EEB		Lietuvoje/ įstatymas (I-429)		Skirtumas, %
		Lt/1000 l*	Lt/t	Lt/1000l**	
Bešvinis variklių benzinas	287 eurų/1000 l	1062	1210	910	17
Dyzelinis kuras	245eurų/1000 l	907	560	473	92
Dujos	100 eurų/t	370 lt/t	311	170	19

* 1 euras = 3.7 lt. (direktyva nustato, kad valiutų kursas fiksuojamas spalio pirmą darbo dieną visiems metams)

** bešvinio benzino 1 kg=1.33 l; dyzelinio kuro 1 kg=1.186 l; dujų 1 l.=0.546 kg.

Kaip matyti iš lentelės, esant euro ir lito kursui 1:3.7, akcizus dyzeliniam kurui reikėtų didinti maždaug dvigubai, jei euras JAV dolerio atžvilgiu sustiprėtų, skirtumas dar išaugtų.

Pagal Seimo patvirtintą planą nuo 2001 metų akcizai degalams turėjo būti didinami, tačiau dėl labai sumažėjusių kuro pardavimo apimčių, o to pasekoje sumažėjusių akcizo įplaukų į biudžetą, šis sprendimas suspenduotas. Turint omenyje tai, kad akcizas sudaro apie 70 proc. mažmeninės degalų kainos, galima teigti, kad akcizų pakėlimas smarkiai pabrangins degalus, todėl sumažės jo vartojimas ir atitinkamai pajamos iš akcizo. Be to, degalų brangimas neišvengiamai padidins infliaciją. Nors infliacija Lietuvoje pastaraisiais metais nėra didelė, tačiau akcizų kėlimas ir kiti mokesčių našta didinantys sprendimai brangina prekes bei paslaugas ir mažina įmonių konkurencingumą, todėl yra

nenaudingi. Kitas svarus argumentas galintis sustabdyti akcizų didinimą yra grėsmė biudžeto pajamoms.

Akcizą automobilių naudojamoms dujoms planuojama įvesti 2001 m. kovo mėnesį (šiuo metu jos Lietuvoje nėra apmokestinamos). 2001 m. sausio 25 d. Seime pritarta Akcizų įstatymo pataisoms, kuriose numatoma apmokestinti suskystintas dujas 170 litų už 1000 litrų, kas yra tik apie 20 proc. mažiau nei ES reikalaujamas minimumas. Toks staigus akcizo pakėlimas atsilieps dujinių degalų vartotojams, tarp kurių yra daug mažas pajamas gaunančių gyventojų bei finansiškai silpnų įmonių.

Kadangi šios kuro rūšies tarptautiniais maršrutais dirbantys vežėjai praktiškai nenaudoja, akcizų dujoms įvedimas tiesioginės įtakos jiems neturės.

Pagrindinis spaudimas didinti degalų akcizus iki šiol buvo ne ES reikalavimai, o noras surinkti daugiau lėšų į biudžetą ir kelių fondą. Tačiau reikia nepamiršti, kad didinant akcizus auga degalų kaina, todėl mažėja apyvarta ir mokesčiais surenkama suma gali ir nepadidėti (kaip buvo atsitikę pakėlus akcizų tarifus alkoholiui). Kelių eksploatavimui skirtų lėšų kiekį galima didinti padidinant šiomis reikmėmis atskaitymus nuo surenkamo akcizo. Finansų ministerija siūlo, kad visos dujų akcizo pajamos būtų skiriamos kelių reikmėms ir kad nuo kitų metų liepos šiam tikslui būtų pervedama 38, o ne 32 (kaip 2000 m.) proc. benzino akcizo.

Kitas argumentai prieš akcizų didinimą yra degalų kontrabandos padidėjimo grėsmė. Kadangi skirtumas tarp degalų kainų Lietuvoje ir Kaliningrado srityje bei Baltarusijoje didelis (91 proc. (A95), 111 proc. (dyzeliui), lyginant su Karaliaučiumi ir 46 proc. (dyzeliui) lyginant su Minsku)⁴, didelė bedarbystė ir mažos gyventojų pajamos sukuria stiprias paskatas kontrabandai.

Yra dar viena aplinkybė, sunkinanti dyzelinių degalų akcizo didinimą – tai kompensacijos žemdirbiams. Kadangi žemės ūkio technika naudoja degalus laukuose, o ne keliuose, nėra teisinga ją apmokestinti tokiu pačiu tarifu, kaip kelių naudotojus. Todėl reikia sukurti mechanizmus, kuriais "permokėtas" akcizas už degalus žemdirbiams būtų grąžinamas. Konkretūs būdai žinomi iš pasaulinės praktikos, be to šie darbai yra numatyti Vyriausybės pirmųjų 100 dienų veiklos priemonių plane, todėl greičiausiai dyzelinio kuro akcizas žemdirbiams bus kompensuojamas. Šiuos ketinimus įgyvendinus, padidės galimybės didinti šį akcizą (tam nebeprieštaraus stambi interesų grupė – žemdirbiai).

Reikia pastebėti, kad vertinant tiesiogiai, krovinių vežėjams, dirbantiems užsienio rinkose, degalų pabrangimas Lietuvoje santykinai būtų mažiau reikšmingas nei vietiniams vežėjams bei individualių automobilių savininkams. Tačiau šis žingsnis smarkiai pablogintų Lietuvos verslo subjektų padėtį: padidintų kainas, sumažintų produkcijos konkurencingumą, dėl to sumažėtų paklausa bei vežamų krovinių kiekis – ką pajustų ir vežėjai. Taigi, dabar didinti akcizus ir taip branginti degalus būtų netikslinga tiek dėl ekonominių, tiek dėl socialinių priežasčių.

⁴ BNS, Benzinas vėl brangiausias Lietuvoje, 2000.11.20

Šiuo metu Lietuva degalams iš Rusijos ir kitų NVS šalių taiko konvencinį 15 procentų *muito* tarifą, o ES – 4.7 proc. 15 proc. muitas buvo įvestas 1999 m. kovo mėnesį prašant degalų gamybos monopolistui – Mažeikių naftai. Naftos produktų prekybos bendrovių teigimu, vien dėl muito buvimo mažmeninė degalų kaina padidėja maždaug 20 cent/l. Beje, 15 proc. yra maksimalus Pasaulinės Prekybos Organizacijos leidžiamas degalų tarifas. Kadangi degalų brangimas daug kainuoja visiems Lietuvoje kurą naudojančioms vartotojams, o be to Lietuvos narystės ES perspektyvoje importo muitas degalams turės būti smarkiai sumažintas, būtų racionalu šį muitą sumažinti iki 4.7 proc., jeigu tik tai leidžia padaryti Lietuvos vyriausybės sutartis su Wiljams International.

Išvados:

1. Transporto priemonių savininkų mokesčio tarifai Lietuvoje daugeliu atvejų yra didesni nei ES direktyvoje 99/62 nustatytas minimumas, tačiau įstatymo numatyta tarifų įvairovė Lietuvoje yra mažesnė, nei ES, o konkreti tarifo diferenciacija palikta mokesčių administruojančios institucijos nuožiūrai. Derinantys prie direktyvos reikalavimų reikės sugrupuoti transporto priemones pagal tuos pačius kriterijus, kaip nurodyta direktyvoje, ir kiekvienai grupei numatyti konkretų minimalų tarifą. Taikant ES direktyvoje nurodytus minimumus, didžiąjai daliai transporto priemonių šio mokesčio našta sumažėtų. Todėl šią direktyvą tikslinga įgyvendinti kuo greičiau ir sumažinti dabar Lietuvoje taikomus registracijos mokesčių tarifus iki direktyvoje nurodytų dydžių.
2. Mokestis už infrastruktūros naudojimą Lietuvoje taikomas tik užsienio šalyse registruotoms transporto priemonėms (tiesa, kai kurių šalių vežėjai nuo jo atleidžiami) bei nepriklauso nuo infrastruktūros naudojimo apimčių. Tai prieštarauja 99/62 direktyvos nuostatomis, todėl jis turės būti keičiamas.
3. ES reikalavimus atitinkantys infrastruktūros naudotojo mokesčiai ar rinkliavos turėtų būti įvesti vietoje dabar egzistuojančio kelių mokesčio nuo apyvartos. Mechanškai permetus kelių išlaikymo našta krovinių transporto įmonėms, ji taptų neproporcingai didelė. Todėl mokesčius kelių reikmėms turėtų mokėti visi kelių naudotojai, o tų mokesčių dydžiai turėtų priklausyti nuo naudojimosi keliais apimčių.
4. Galimi tokie ES direktyvai neprieštaraujantys kelių mokesčiai Lietuvoje: transporto priemonių savininkų (registracijos) mokestis, naudotojo mokestis už aukščiausios kategorijos kelius (arba vietiniams vežėjams metinis mokestis už naudojamą visu kelių tinklu), rinkliavos, priklausomai nuo nuvažiuotos atkarpos, padidinti atskaitymai kelių reikmėms nuo degalų akcizo. Kelių finansavimui prasminga būtų taikyti visuotinį (įskaitant ir lengvuosius automobilius) transporto priemonių registracijos mokestį, priklausomai nuo transporto priemonės masės; rinkliavas už naudojamą aukščiausios kategorijos keliais, priklausomai nuo nuvažiuotos atkarpos, ir didesnę dalį degalų akcizo.

5. Kelių mokesčių našta krovinių vežėjams turėtų būti proporcinga veiklos mastams, tačiau konkretus naštos dydis priklausys nuo 4 punkte minimų mokesčių pasirinktų tarifų.
6. Rinkliavos už naudojamą aukščiausios kategorijos keliais, priklausomai nuo nuvažiuotos atkarpos, būtų mokestis, labiausiai atitinkantis ES transporto politikos dvasią ir raidę. Tiesa, jo įgyvendinimas reikalauja nemažų pradinių investicijų, tačiau toks mokestis už infrastruktūrą būtų ir aiškus, ir pagrįstas. Be to jis sudarytų prielaidas dalinai arba visiškai privatiems keliams atsirasti.
7. Minimalios degalų akcizų ES normos yra gerokai didesnės lyginant su šiuo metu Lietuvoje taikomais akcizais visų rūšių degalams. (Dyzelinio kuro akcizai turėtų būti padidinti dvigubai). Tarifų padidinimas iki ES reikalaujamų normų dabartinei Lietuvos ekonomikai būtų per sunkus. Todėl būtina derėtis dėl kuo ilgesnių pereinamųjų laikotarpių direktyvos 92/82/EEB įgyvendinimui, ypačiai dyzeliniam kurui.
8. Šiuo metu Lietuvoje taikomas importo muitas degalams yra daugiau nei tris kartus didesnis už ES taikomą muitą. Siekiant sumažinti degalų kainas Lietuvos vartotojams ir remiantis ES praktika, būtų tikslinga šį muitą sumažinti iki ES nustatytų 4.7 proc.

Išvados ir rekomendacijos

Lietuvos narystė ES reikšmingai paveiks Lietuvos krovinių kelių transportą. Prisiimant narystės ES įsipareigojimus, t.y. derinant šią sritį reglamentuojančius teisės aktus Lietuvoje, poveikį kroviniam kelių transportui darys įvairių vežėjų veiklos aspektų reglamentavimas. ES lygiu reglamentuojamas įėjimas į rinką (licencijavimas bei vežėjų veikla Vieningoje rinkoje), technologiniai ir saugos reikalavimai, darbo ir poilsio trukmė, transporto priemonių bei infrastruktūros apmokestinimas, valstybės paramos teikimas bei aplinkosaugos normos.

Integracijos į ES poveikis konkretiems vežėjams priklauso nuo jų veiklos pobūdžio bei naudojamų transporto priemonių charakteristikų. Tarptautiniais pervežimais užsiimančios ir jau šiuo metu ES dirbantys vežėjai yra prisitaikę prie daugumos ES taikomų reikalavimų, todėl Lietuvos narystė ES pareikalaus iš jų mažesnių prisitaikymo kaštų, tuo pačiu suteikdama didesnę naudą dėl kliūčių įėjimui į Vieningą rinką panaikinimo. Didesnį poveikį patirs užsiimančios vietiniais pervežimais. Integracijos ir teisės derinimo poveikio vežėjams mastas taip pat priklausys nuo Lietuvos vyriausybės politikos – teisės derinimo spartos bei direktyvose numatytų tikslų įgyvendinimo priemonių pasirinkimo (tais atvejais, kai galima pasirinkimo laisvė). Toliau yra pateikiamos konkrečios atliktos analizės išvados, suskirstytos pagal vežėjų veiklos pobūdį, bei rekomendacijos Lietuvos vyriausybei ir derybų su ES delegacijai.

Vykdantiems tarptautinius pervežimus vežėjams:

Šiuo metu tarptautiniais pervežimais užsiimantys, tarp jų ir dirbantys ES, Lietuvos vežėjai privalo turėti licenciją. Todėl privalomo licencijavimo reikalavimas jiems neturės poveikio. Tačiau pastebėtina, jog licencijavimo taisyklės kai kuriais atvejais Lietuvoje yra griežtesnės, nei numatytos ES direktyvose, o kai kuriais atvejais švelnesnės, nei šiuo metu pačioje ES įgyvendinamos naujausios normos.

Didžiausią teigiamą poveikį Lietuvos vežėjams turės leidimų dirbti ES teritorijoje atsisakymas. Tai suteiks Lietuvos vežėjams daugiau galimybių dirbti ir esamose ES valstybėse (Austrijoje, Prancūzijoje ir kt.) ir būsimose narėse (pvz. Lenkijoje, vežimams per kurią šiuo metu trūksta leidimų). Kol kas išlieka tikimybė, jog ES gali siekti pereinamojo laikotarpio, kuris laikinai apribotų Lietuvos vežėjų galimybes netrukdomai dirbti ES rinkoje, tačiau politiškai toks naujų narių vežėjų diskriminavimas yra menkai tikėtinas. Esant ES vietos interesų grupių spaudimui, labiau tikėtinas ne kvotų sistemos išlaikymas, bet kitų rinkos ribojimo priemonių taikymas (pvz. papildomo egzamino išlaikymo reikalavimas), kurios būtų taikomos ne tik Lietuvos, bet ir kitų stojančių šalių vežėjams.

Lietuvos vežėjams taip pat atsiras galimybė užsiimti kabotažu ES šalyse, jei ES netaikys šioje srityje pereinamojo laikotarpio.

ETMK išduodamus leidimus, kurie šiuo metu naudojami krovinių gabenimui į ES šalis, bus galima naudoti darbui trečiojoje šalyse. Tuo tarpu daugiausia leidimų pervežimams NVS šalyse ir toliau bus išduodami dvišalių derybų tarp Lietuvos ir kitos šalies pagrindu.

Išnyks kliūtys, kertant Lietuvos ir kitų ES narių – Lenkijos ir Latvijos – sienas, kurios šiuo metu smarkiai trikdo vežėjų darbą. Įgyvendinus Bendrijos muitinės kodeksą bei prisijungus prie Bendrosios tranzito sistemos gali sumažėti ir kliūčių kertant ir ES bei NVS valstybių sienas, turėtų padidėti jų pralaidumas.

Tarptautiniais pervežimais užsiimantys vežėjai jau šiuo metu privalo naudoti tachografus ir laikytis darbo bei poilsio trukmės reikalavimų, kurie griežtai kontroliuojami ES teritorijoje. Derinant technologinius ir saugumo reikalavimus, kai kuriems iš jų reikės dar įsirengti greičio ribotuvus. Pastarųjų įrengimo kaina priklausys nuo transporto priemonių amžiaus ir markės.

Kadangi krovinių pervežimo keliais įmonėms Lietuvoje nėra primetamos privalomos visuomeninės paslaugos, o taip pat nėra teikiama valstybės pagalba, prsiderinimas prie ES teisės šioms įmonėms neturės jokių pasekmių.

Lietuvoje taikomos transporto priemonių įrangos patikros procedūros neatitinka Sąjungoje taikomų rinkos priežiūros principų. Vežėjams pakartotinis iš ES įvežtų transporto priemonių tachografų tikrinimas Lietuvoje sukelia papildomų sunkumų ir išlaidų.

Lietuvoje taikomi transporto priemonių savininkų mokesčio tarifai daugeliu atvejų yra didesni, nei numatyta ES normose, o jų diferenciacija yra mažesnė. Pastebėtina, jog kol kas šio bei kitų mokesčių (pvz. akcizų) Lietuvoje ir ES skirtumai labai priklauso nuo euro kurso JAV dolerio atžvilgiu pokyčių.

Šiuo metu Lietuvoje taikomi akcizo mokesčio tarifai įvairių rūšių kurui yra mažesni, nei galiojantys ES. Pavyzdžiui, akcizo dyzeliniam kurui tarifai Lietuvoje maždaug dvigubai mažesni nei ES. Jų derinimas sukurs papildomų išlaidų visiems Lietuvos keliais važinėjantiems vežėjams.

Siūlymai:

Nepažeidžiant ES taikomų nuostatų, turėtų būti sušvelninti Lietuvos vežėjų licencijavimo taisyklėse numatyti geros reputacijos reikalavimai.

Jei, didėjant konkurencijai tarp vietinių ir Rytų Europos vežėjų ES rinkoje ir Sąjungoje registruotiems vežėjams reikalaujant, ES bus pradėta svarstyti pereinamojo laikotarpio kvotų panaikinimui galimybė, Lietuvos derybininkai turėtų reikalauti tokio siūlymo pagrindimo iš ES, o patys parengtų kontrargumentus, įrodančius, kad Lietuvai pereinamasis laikotarpis būtų žalingas. Pereinamojo laikotarpio taikymas iš ES pusės šalinant netarifinius barjerus tarp ES ir Lietuvos, sumažintų Lietuvos vežėjų naudą iš narystės ES ir jų konkurencingumą.

Spartinti muitinių formalumų tarp Lietuvos ir Lenkijos bei Lietuvos ir Latvijos supaprastinimą bei kuo spartesnį muitinio tikrinimo atsisakymą.

Atsisakyti metrologinio tachografų, pagamintų ir sertifikuotų ES, tikrinimo Lietuvoje ir taikyti ES galiojančius rinkos priežiūros principus.

Sumažinti Lietuvoje taikomus transporto priemonių savininkų mokesčių dydžius iki ES nuostatose nurodytų minimalių tarifų. Taikyti visuotinį (ne tik krovinių, bet ir lengvųjų) transporto priemonių savininkų (registracijos) mokestį, kurio dydis būtų susietas su transporto priemonės mase.

Įvesti rinkliavas arba naudotojo mokestį už aukščiausios kategorijos kelių naudojimą, o jų dydį sieti su kelių naudojimo apimtimis.

Akcizo kurui tarifas derinti su ES taikomais dydžiais palaipsniui. Dėl to tikslinga išsiderėti kuo ilgesnį pereinamąjį laikotarpį. Tikslinga įvesti akcizą dujoms, tačiau pradžioje jo tarifas turėtų būti mažesnis nei ES nustatytas minimalus dydis.

Tikslinga sumažinti Lietuvoje taikomą importo muitą degalams iki dydžio, taikomo ES, t.y. nuo 15 proc. sumažinti iki 4.7 proc.

Vykdantiems vidaus pervežimus:

Šiuo metu vietiniais pervežimais užsiimantys Lietuvos vežėjai neprivalo turėti licencijos savo veiklai, o ES galioja privalomo licencijavimo nuostata. Atsižvelgiant į licencijai gauti keliamus geros reputacijos, tinkamos finansinės padėties ir profesinės kompetencijos reikalavimus, šis reikalavimas sukurtų vietiniais pervežimais užsiimantiems didelius prisitaikymo kaštus ir sumažintų jų konkurencingumą. Sunkiausia būtų prisitaikyti prie finansinio pajėgumo reikalavimų.

Lietuvai įstojus į ES padidės NVS šalių vežėjų konkurencinis spaudimas, kadangi pastarieji galės naudotis mažesniais darbo kaštais.

Lietuvoje dirbantiems krovinių vežėjams reikės prisitaikyti prie ES taikomų technologinių ir saugumo reikalavimų. Nors daugelis šios srities taisyklių jau galioja Lietuvoje, didelį poveikį vietiniais pervežimais užsiimantiems vežėjams turės tachografų ir greičio ribotuvų privalomas įrengimas. Neracionalus numatytas reikalavimas anksčiau įsirengti greičio ribotuvus, nei tachografus.

Kadangi krovinių pervežimo keliais įmonėms Lietuvoje nėra primetamos privalomos visuomeninės paslaugos, o taip pat nėra teikiama valstybės pagalba, prisiderinimas prie ES teisės šioms įmonėms neturės jokių pasekmių.

Lietuvoje taikomi transporto priemonių savininkų mokesčio tarifai daugeliu atvejų yra didesni, nei numatyta ES normose, nors jų įvairovė yra mažesnė.

Šiuo metu Lietuvoje taikomi akcizo mokesčio tarifai įvairių rūšių kurui yra mažesni, nei galiojantys ES. Jų derinimas sukurs papildomų išlaidų visiems Lietuvos keliais važinėjantiems vežėjams.

Siūlymai:

ES nuostatose numatoma galimybė nukrypti nuo keliamų reikalavimų išimtinai nacionalinės rinkos ribose, nedideliais nuotoliais dirbantiems vežėjams. Numatyta, jog valstybės narės gali, pasikonsultavusios su Europos Komisija, atleisti nuo visų ar kai kurių įėjimo į rinką reikalavimų taikymo krovinių gabenimo įmonėms, kurios verčiasi išimtinai nacionalinėmis operacijomis ir neturi didelės įtakos transporto rinkai. Taigi, yra galimybė įgyvendinti ES direktyvas nepažeidžiant pervežimais šalies viduje užsiimančių vežėjų konkurencingumo, kuria ir reikėtų pasinaudoti.

Tikslinga su ES derėtis dėl pereinamojo laikotarpio, įrengiant tachografus Lietuvos rinkoje dirbančiose transporto priemonėse. Derybinėje pozicijoje numatyta nuostata šiuo atžvilgiu yra pagrįsta.

Reikalavimus įrengti greičio ribotuvus derinti su tachografų įrengimo terminais ir derėtis dėl pereinamųjų laikotarpių taikymo.

Sumažinti Lietuvoje taikomus transporto priemonių savininkų mokesčių dydžius iki ES nuostatose nurodytų minimalių tarifų. Taikyti visuotinį transporto priemonių savininkų (registracijos) mokestį, kurio dydis būtų susietas su transporto priemonės mase.

Įvesti rinkliavas arba naudotojo mokestį už aukščiausios kategorijos kelių naudojimą, o jų dydį sieti su kelių naudojimo apimtimis.

Akcizo kurui tarifus derinti su ES taikomais dydžiais palaipsniui. Dėl to tikslinga išsiderėti kuo ilgesnį pereinamąjį laikotarpį. Tikslinga įvesti akcizą dujoms, o jo tarifas pradžioje turėtų būti mažesnis nei ES nustatytas minimalus dydis.

Tikslinga sumažinti Lietuvoje taikomą importo muitą degalams iki dydžio, taikomo ES, t.y. nuo 15 proc. sumažinti iki 4.7 proc.

* * *

Daugelio iš minėtų transporto reguliavimo taisyklių diegimas, pvz. tachografų privalomas naudojimas ir jo tikrinimas, gali tapti vienu iš Lietuvos krovinių kelių transporto konkurencingumą mažinančių veiksnių. Tai ypač pasakytina apie vidaus pervežimus vykdančias įmones, kurioms reikės daugiausia investuoti į technologinius ir saugumo standartus bei licencijai gauti būtinų reikalavimų atitikimą. Tuo pačiu tikėtinas konkurencijos Lietuvos rinkoje didėjimas, į ją įeinant ES šalių vežėjams, ir ypač sumažėjus Lietuvos vežėjų konkurenciniam pranašumui NVS rinkose lyginant su ten registruotais vežėjais. Taip pat gali sumažėti ir tarptautinius pervežimus vykdančių įmonių konkurencingumas, kadangi šiuo metu ne visada praktiškai laikomasi tokių reikalavimų kaip darbo ir poilsio laiko apskaita vykstant į tokias šalis kaip Rusija, kurioje griežtai netikrinamas tachografų naudojimas.

Kitas Lietuvos vežėjų konkurencingumą mažinantis veiksnys yra didėsiantys mokesčiai – akcizo mokestis už degalus bei kelių mokesčiai. Tačiau šis veiksnys taip pat galios ir ne Lietuvoje registruotoms, bet Lietuvoje dirbančioms transporto priemonėms. Dėl mokesčių augimo gali sumažėti bendros ekonominės veiklos ir kai kurių vietos transporto paslaugų apimtys.

Vertinant krovinių kelių transporto plėtros Europoje perspektyvas, galima išskirti keletą bendro pobūdžio su konkrečiomis ES teisės normomis nesusijusių tendencijų, kurios įtakos ir Lietuvos vežėjų veiklą. Tikėtina, jog krovinių kelių transporto potenciali rinka sparčiai didės, nes (1) kliūčių transportui tarp ES valstybių narių pašalinimas sukuria sąlygas transporto srautų plėtrai, kurios didėjimas prognozuojamas ir ateityje; (2) Vidurio ir Rytų Europos šalių integracija į ES bei laipsniškas tarpusavio kliūčių šalinimas taip pat sukuria daugiau verslo galimybių; (3) galiausiai,

vykstant bendrai ekonominei integracijai Europoje, auga darbo pasidalinimas ir specializacija, o tai savo ruožtu sukuria didesnę transporto, išvežiojančio žaliavas, apdirbtus bei pagamintus produktus, teikiančio populiarią „pristatymo laiku“ paslaugą, paklausą.

Didėjanti transporto rinkų integracija Europoje turės keletą pasekmių. Pirmą, tai sąlygos konkurencijos tarp Vidurio ir Rytų Europos vežėjų bei ES vežėjų augimą. Didesnė konkurencija esant kol kas gana skirtingiems transporto rinkų reguliavimo modeliams pačiose ES šalyse (pvz. tarifai gana smarkiai skiriasi ES šalyse, kadangi ES nuostatose paprastai nustatomi tik minimalūs dydžiai) bei tarp jų ir šalių kandidačių gali, viena vertus, sukurti spaudimą kai kuriose ES šalyse dereguliuoti transporto priemonių veiklą, o, kita vertus, sukurti spaudimą išlaikyti tarifinius ir netarifinius barjerus šalių kandidačių vežėjų įėjimui į ES rinką net ir po šių šalių priėmimo į ES. Pastaroji priemonė neišvengiamai įtakotų Lietuvos vežėjų konkurencingumą.

Kita svarbi augančių kelių transporto srautų pasekmė – didėjantis susirūpinimas aplinkos tarša ir grūstymis ES keliuose bei siūlomos jų ribojimo priemonės. Šios priemonės yra trejopo pobūdžio: (1) minimalių teršimo normų didinimas, (2) kelių transporto srautų ribojimas, (3) susisiekimo poreikio mažinimas.

Dažniausiai taikoma pirmoji priemonė – didinami reikalavimai transporto priemonėms bei kurui. Kelių transporto srautai ribojami tiesiogiai – nustatant kvotas leidimų bei licencijų pagalba, didindami apmokestinimą – visų pirma degalų akcizus, mokesčius už kelius ir kt. Tiesioginės srautų ribojimo priemonės – licencijavimas bei kvotų nustatymas – atlieka ir kitą, konkurencijos ribojimo funkciją. Todėl nacionalinės valstybės, įtakojamos savo vežėjų interesų, yra linkę šias priemones išlaikyti. Akcizai bei kelių mokesčiai taip pat sutampa su atskirų valstybių interesu, nes papildo biudžetą. Be to, tokia politika paprastai yra palaikoma visuomenės, nes nors ir aukštų standartų, kelių transportas yra aplinkos kokybę mažinantis veiksnys. Taigi, nesuvaržytais transporto sąlygomis suinteresuoti tik patys vežėjai bei betarpiškai jų paslaugomis besinaudojantys ūkio subjektai (ir tai netiesiogiai).

Pastaruoju metu ryškėja tendencija ieškoti naujų, radikalesnių kelių transporto ribojimo būdų. Vienas jų – alternatyvių susisiekimo rūšių skatinimas, krovinių atveju čia svarbiausias yra geležinkelis. Kadangi pervežimai geležinkeliais, nepriklausomai nuo deklaruojamo jų prioritetiškumo, nuolat mažėja, mažėja ir geležinkelio bendrovių investicines galimybes. Yra nemažai manančių, kad reikėtų valstybių investicines lėšas nukreipti iš kelių transporto į geležinkelį ir taip padidinti geležinkelių konkurencingumą. Toks posūkis Europos transporto politikoje yra gana tikėtinas.

Tačiau tuo atveju, jei transporto politika toliau siektų sumažinti kelių transporto srautus, Lietuvai būtų naudingiau būti ES nare, kadangi tokiu atveju joje registruotų vežėjų atžvilgiu negalėtų būti taikomi aukštesni reikalavimai, įkainiai ar kitokios diskriminacinės priemonės, arba jos būtų tik laikinos. Reikia pastebėti ir tai, kad daug aplinkosauginių reikalavimų kyla ne iš pačios ES, bet iš valstybių įsipareigojimų tarptautinėms organizacijoms, todėl tiesiogiai su naryste ES jie nesietini.

Įvertinant minėtus su naryste ES tiesiogiai ir netiesiogiai susijusius Lietuvos krovinių transportą įtakojančius veiksnius, galima daryti išvadą, jog Lietuvos vežėjų verslo sąlygos ateityje labai priklausys nuo ES bendrosios transporto politikos plėtros. Tačiau tai nereiškia, jog Lietuvos vyriausybė neturi laisvės ir galimybių perimti ES principus ir normas tokiu būdu, kuris sumažintų vežėjų prisitaikymo kaštus ir sukurtų sąlygas jų veiklai Vieningoje rinkoje neprarandant savo konkurencinių pranašumų. Svarbu prisiminti, jog ES sutarties 78 str. numato, jog *“tvirtinant pagal šią sutartį nustatytų transporto tarifų ir vežimo sąlygų reguliavimo priemonės, turi būti atsižvelgiama į ekonominę vežėjų padėtį”*. Šiuo principu turėtų vadovautis ir Lietuvos derybininkai, derėdamiesi dėl ES principų įgyvendinimo Lietuvoje priemonių ir tempų.