

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
STRATEGINIO VALDYMO FAKULTETO
POLITIKOS MOKSLŲ KATEDRA

ASTA PLEŠKIENĖ
EUROPOS SĄJUNGOS POLITIKOS IR ADMINISTRAVIMO STUDIJŲ PROGRAMA

**EUROPOS SĄJUNGOS TRANSPORTO POLITIKA: KELIŲ TRANSPORTO
VEIKLOS PRIEŽIŪRA, UŽTIKRINANT KONKURENCINGUMĄ BEI
EISMO SAUGĄ**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
dr. Vidutis Pečkys

Konsultantas –
prof. habil. dr. Vygandas K. Paulikas

Vilnius, 2007

TURINYS

IVADAS	3
1. EUROPOS SAJUNGOS TRANSPORTO POLITIKOS SAMPRATA IR ANALIZĖ	7
1.1. Europos Sąjungos transporto politikos formavimosi evoliucija.....	7
1.2. Europos Sąjungos transporto politikos tikslai ir principai.....	10
1.3. Institucinė transporto politikos įgyvendinimo sistema ir institucijų kompetencija.....	12
1.4. Europos Sąjungos kelių transporto socialinis reglamentavimas.....	14
1.4.1. Teisės aktai, reglamentuojantys socialinius aspektus kelių transporto sektoriuje.....	14
1.4.2. Teisės aktų taikymas pagal geografinę padėtį.....	17
1.4.3. Taikymo sritis ir išimtys.....	18
1.5. Europos šalių integracija į bendrą Europos tarptautinę kelių transporto sistemą.....	19
1.6. Transporto sektoriaus įtaka klimato kaitai.....	22
2. EUROPOS SAJUNGOS TRANSPORTO POLITIKOS ĮGYVENDINIMAS LIETUVOJE	26
2.1. Europos Sąjungos narystės poveikis Lietuvos vežėjų veiklai.....	26
2.2. Lietuvos transporto politikos bendrosios kryptys ir strategija.....	29
2.3. Ekonominė kelių transporto svarba.....	30
2.4. Europos Sąjungos finansinės injekcijos formuojant kelių transporto politiką.....	31
2.5. Kelių transporto veiklos priežiūra ir kontrolė Lietuvoje.....	35
2.5.1. Valstybinio reguliavimo priežiūros ir kontrolės pagrindiniai objektai.....	37
2.5.2. Keleivinis transportas.....	38
2.5.3. Krovininis transportas.....	39
2.5.4. Mokymas ir egzaminavimas kelių transporte bei vairuotojų rengimo įtaka eismo saugai.....	41
2.5.5. Kelių transporto priemonių techninė priežiūra.....	45
2.6. Pokyčiai ir naujovės.....	46
3. EUROPOS SAJUNGOS TRANSPORTO POLITIKOS PERSPEKTYVOS ANALIZĖ VEIKLOS PRIEŽIŪROS VYKDYMO KONTEKSTE	47
3.1. Kontrolės apimčių didinimo santykio analizė.....	48
3.2. Nustatytų vairavimo ir poilsio pažeidimų analizė.....	52
IŠVADOS	57
REKOMENDACIJOS	59
LITERATŪROS SĄRAŠAS	60
SANTRAUKA	66
SUMMARY	67
PRIEDAI	

IVADAS

Transporto sektorius yra viena svarbiausių Europos Sąjungos (toliau – ES) ir Lietuvos ekonominės ir socialinės infrastruktūros dalių, kuri garantuoja tarptautinės ir vidaus prekybos plėtrą, kas puikiai atliepia visuomenės poreikius bei praktinę svarbą. Jis turi tiesioginės įtakos šalies ekonomikos augimui per pamatinių bendrosios rinkos principų – laisvo žmonių, prekių, paslaugų judėjimo – įgyvendinimą. Remiantis „Eurostato“ bei Lietuvos statistikos departamento 2006 metų duomenimis, transporto sektorius sukuria apie 7 procentus Europos ir apie 12 procentų Lietuvos bendrosios pridėtinės vertės, nors šiame sektoriuje dirba tik apie 5–6 procentus visų dirbančiųjų.

Temos pasirinkimą nulėmė transporto politikos, kaip tebesiformuojančios tiek Europos, tiek Lietuvos mastu, aktualumas, įvertinant tai, kad Lisabonos strategijos įgyvendinimo ir Europos integracijos procesai, apimantys ir Lietuvą, vyksta šiuo metu. Pati dirbdama transporto sektoriuje gerai žinojau, kad teisingas transporto politikos įgyvendinimo instrumentų suvokimas ir taikymas leidžia sukurti ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos poreikius atitinkančias transporto sistemas. Veiksmingos transporto sistemos Europai, tame tarpe ir Lietuvai, būtinos, siekiant užtikrinti jos gerovę.

„It's not the wealth of a nation that builds the roads, but the roads that build the wealth of a nation“ (ne šalies gerovė sukuria kelius, bet keliai kuria šalies gerovę). Šiais žodžiais JAV prezidentas John F. Kennedy labai taikliai apibūdino pažangių kelių transporto sistemos vystymo reikšmę bet kokios šalies gerovei ir ekonomikai. Didžiausia vežimo dalis ES viduje vyksta keliais, jais vežama 44 procentai krovinių ir 85 procentai keleivių, transporto priemonių kasmet padaugėja 3 milijonais. Taip sparčiai augant kelių transporto sektoriui, daugėjant rinkos dalyvių bei aštrėjant konkurencijai tarp vežėjų, vis didesnis dėmesys skiriamas kelių transporto kontrolei.

Problemos formuluotė skamba taip: ar vežėjų valstybinė priežiūra gali užtikrinti eismo saugą bei vienodas konkurencijos sąlygas visiems kelių transporto paslaugas teikiantiems rinkos dalyviams?

Mano darbo **tyrimo objektas** yra ES ir Lietuvoje vykdoma kelių transporto kontrolės sistema. Analizuojant tyrimo objektą, savo darbe išskirsiu keletą **tyrimo dalykų**, kurie yra tiesiogiai susiję su analizuojama problema. Tai vienodos ir palankios kelių transporto verslo sąlygos, vairuotojų darbo ir socialinės sąlygos, eismo sauga kelių transporte.

Darbo tikslas yra apibrėžtas sisteminiu požiūriu ištirti ir įvertinti vienodų konkurencijos sąlygų užtikrinimo galimybes visiems kelių transporto paslaugas teikiantiems rinkos dalyviams.

Tikslui pasiekti bus keliami tokie **uždaviniai**:

1. Pagrįsti transporto sektoriaus reikšmingumą ES ir Lietuvos ekonominės ir socialinės infrastruktūros kontekste.
2. Apžvelgti transporto politikos formavimosi evoliuciją.
3. Panagrinėti teisinę – politinę aplinką, įtakojančią kelių transporto kontrolės efektyvumą bei veiksmingumą.
4. Atskleisti veiksnius, susijusius su kelių transporto sąlygų gerinimo perspektyvomis, vykdant vežėjų valstybinę priežiūrą, bei identifikuoti esminius ir labiausiai įtakojančius.
5. Išanalizuoti jų įtaką ir poveikį bei tarpusavio sąveikas ir priklausomybes.
6. Įvertinti tyrimo rezultatus bei pagrįsti ES kelių transporto politikos perspektyvą kontrolės vykdymo kontekste.

Todėl išsikelsiu **hipotezę**:

Didėjant kontrolės apimtims, didėja eismo saugumas ir vienodų konkurencijos sąlygų užtikrinimo galimybės visiems kelių transporto paslaugas teikiantiems rinkos dalyviams.

Savo atliktu darbu patvirtinsiu (arba paneigsiu) išsikeltą hipotezę. Tam tikslui bus reikalinga naudoti tokius preliminarius **tyrimo metodus**:

- informacijos rinkimo metodas padės iš anksto numatyti gautų duomenų apdorojimo metodus, sutvarkyti surinktą informaciją, palyginti gautus duomenis su hipoteze, fiksuoti jų teisingumą ar klaidingumą, įvairiais pjūviais analizuoti informaciją apie tyrimo objektą, apibendrinti atskirus vertinimus bei charakteristikas (numatomi analizės variantai: dokumentų analizė teisės aktų tyrimui, kuris leis nustatyti naujai įsigaliojusių teisės aktų poveikį esminiams veiksniams, įtakojančioms kelių transporto sąlygų gerinimą);
- aprašomosios statistikos metodas – tai vienas iš statistinių duomenų pateikimo metodų, kuris leis glaustai pateikti kiekybinių ir kokybinių duomenų informaciją, grafiniai duomenų vaizdavimo metodai (įvairios diagramos) padės vizualiai perteikti statistinių duomenų pagrindines kitimo tendencijas;
- lyginimo metodas leis derinti informaciją įvairiais transporto politikos formavimosi evoliucijos laikotarpiais. Jis remiasi esamos situacijos, transporto mokslo tyrimo rezultatu bei prognozių, ES ir Lietuvos programinių dokumentų transporto srityje, reglamentuojančių teisės aktų analize bei iš jų išplaukiančiais pokyčiais (numatomi analizės variantai: elementų analizė ir sintezė, siekiant atskleisti jų tarpusavio santykius).

Darbą sudaro įvadas, trys dalys, išvados ir rekomendacijos, naudotos literatūros sąrašas ir priedai. Įvade aptartas temos aktualumas ir naujumas, tyrimo objektas, darbo tikslas ir uždaviniai, metodika, nurodyta išsikelta hipotezė.

Pirmoji dalis skirta ES transporto politikos apžvalgai, nusakant pagrindinius politikos tikslus, aprašant įgyvendinimo mechanizmus, apibūdinant institucijas, formuojančias bei įgyvendinančias transporto politiką, detaliau aptariamas ES kelių transporto sektoriaus socialinis reglamentavimas bei aplinkosauginiai reikalavimai.

Antrojoje dalyje analizuojama, kaip bendroji transporto politika įgyvendinama Lietuvoje, atskirai nagrinėjami valstybinio reguliavimo priežiūros ir kontrolės pagrindiniai objektai, pristatomi ES finansinių injekcijų formuojant Lietuvos kelių transporto politiką įgyvendinimo būdai ir galimybės.

Trečiajame skyriuje pateikta veiklos priežiūros, užtikrinančios vienodas ir palankias kelių transporto verslo sąlygas bei eismo saugą keliuose, analizė, kuria siekiama atskleisti, kaip pakito kontrolės veiksmų kokybė bei kiekybė, supaprastinus, išaiškinus ir atnaujinus reikalavimų vykdymo priežiūros prioritetus.

Pagrindiniai **tyrimo šaltiniai** yra šie: transporto raidą Europoje ir pasaulyje analizuojantys mokslo darbai, Europos Sąjungos Sutartys, Lisabonos strategija, bendrąją transporto politiką apibrėžiantys programiniai dokumentai, kelių transporto sektorių reglamentuojantys teisės aktai, straipsniai apie transporto aktualijas pasaulio bei Lietuvos spaudoje, Lietuvos kelių transportą reglamentuojantys teisės aktai bei transporto strateginiai dokumentai, Lietuvos integracijos poveikio studijos. Darbe naudojamos Europos Bendrijų Komisijos (toliau – Komisija) tinklalapyje pateiktais įvairių ES valstybių narių ekspertų transporto ir energetikos generaliniam direktoratui atliktomis studijomis, konferencijose išsakytais pastebėjimais ir apibendrinimais. Statistinių duomenų pateikimui bei jų kitimo tendencijų perteikimui naudojamos Komisijos ataskaitomis, Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos parengtomis ataskaitomis, „Eurostato“ bei Lietuvos statistikos duomenimis.

Kad Komisija galėtų parengti ataskaitą apie teisės aktų nuostatų taikymą, valstybių narių nuomones dėl jų įgyvendinimo bei statistinius rodiklius, valstybės narės įpareigotos kas dvejus metus, taikydamos Komisijos sprendimu patvirtintą standartinę formą, teikti reikiamą informaciją. Valstybių narių ataskaitos apie 2005–2006 m. iki 2007 m. rugsėjo 30 d. turėjo būti perduotos Komisijai, kuri 2008 m. pateiks išsamią ataskaitą už minėtą laikotarpį. 2004 m. įstojusios į ES valstybės narės dar neprivalėjo pateikti ataskaitų apie 2003–2004 m. laikotarpį. Dėl šių priežasčių trečioje darbo dalyje analizuojami duomenys apima laikotarpį tik iki 2004 metų. Kai kurios valstybės narės, nepaisydamos reglamente joms nustatytų pareigų, laiku nepateikė reikiamos informacijos, o kai kurios nepateikė duomenų reikiama forma. Tai sumažino galimybes išsamiai ir

veiksmingai palyginti statistinius duomenis. Lietuvos statistiniai rodikliai pateikti remiantis Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos parengtomis ataskaitomis.

Kadangi ši tema nebuvo itin plačiai nagrinėta Lietuvoje, šis darbas galėtų pasitarnauti tiek akademinėi bendruomenei, tiek kelių transporto paslaugas teikiantiems rinkos dalyviams, siekiant suvokti ES kelių transporto politikos perspektyvą.

1. EUROPOS SAJUNGOS TRANSPORTO POLITIKOS SAMPRATA IR ANALIZĖ

Bendroji transporto politika yra vienas iš fundamentalių ES ir jos bendrosios rinkos elementų, siekiant pamatinių bendrosios rinkos principų – laisvo žmonių, prekių, paslaugų judėjimo – įgyvendinimo. Tačiau ši ES politika yra nuolat kintanti, todėl jos ištakų ir evoliucijos suvokimas gali padėti išvelgti tendencijas.

1.1. Europos Sąjungos transporto politikos formavimosi evoliucija

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 (toliau – EEB) sutartyje, kurioje transportui skirta atskira dalis. Sutarties 74 straipsnis numato būtinybę sukurti bendrąją transporto politiką, 75 straipsnis įtvirtina ketinimą nustatyti „(a) bendras taisykles, 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 priemonės“¹. Praktiškai šios sutarties nuostatos nebuvo įgyvendinamos daugiau nei trisdešimt metų.

Tuo tarpu susisiekimo paklausa didėjo dėl ekonominio augimo, rinkų atvėrimo, pagerėjusių galimybių gauti informaciją. Dėl ekonominio augimo didėjo žmonių mobilumas, automobilizacijos lygis. Keleivinių automobilių ir komercinių transporto priemonių skaičius vis augo, didėjo kelių eismo spūstys, dažnėjo avarijos keliuose, sukeldamos sunkias pasekmes. Išaugo krovinių transporto priemonių, tapusių avarių keliuose priežastimi, skaičius. Todėl 1969 m. ES teisės aktai pirmą kartą pradėjo reglamentuoti profesionalių vairuotojų veiklą². Reglamento (EEB) Nr. 543/69 tikslas buvo:

- riboti kasdienį ir savaitinį vairavimo laiką;
- įpareigoti profesionalius vairuotojus fiksuoti savo veiklą, padedant specialiai įrašymo įrangai, pavadintai tachografu, arba naudotis alternatyviu būdu, fiksuojant veiklą tam skirtoje knygelėje.

Remiama Jungtinių Tautų Organizacijos (toliau – JT), ES 1970 m. pasirašė sutartį, pavadintą Europos šalių susitarimu dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (*European Agreement concerning the work of crews of vehicle*

¹ Europos Ekonominės Bendrijos sutartis – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga prie interneto: < <http://eur-lex.europa.eu/lt/treaties/dat/11957E/word/11957E.doc>>.

² Regulation (EEC) No 543/69 of the Council of 25 March 1969 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport // OJ L 77, 29.3.1969, P. 49–60.

engaged in international road transport) (toliau – AETR), kuri praplėtė įrašinės įrangos naudojimą europinėje, bet ne ES teritorijoje (buvusios Sovietų Respublikos, Balkanų, Rytų šalys ir pan.)³. ES vairuotojams fiksuoti savo veiklą privalu tapo ir už ES ribų, tuo tarpu ne ES AETR vairuotojai savo veiklą privalėjo fiksuoti tik tarptautinių kelionių metu. JT–AETR sutartis įgalino kiekvieną ES norminių aktų, reglamentuojančių kelių transporto politiką, pakeitimą dėl įrašinės įrangos įgyvendinti ir AETR lygmenyje tam, kad kitos tachografų kartos būtų naudojamos ir AETR šalyse. Reglamentas (EEB) Nr. 543/69 kardinaliai pakeitė vairuotojų elgesį. Tačiau naudoti įrašymo įrangą vis dar nebuvo privaloma, leidžiant rinktis alternatyvų būdą, fiksuojant veiklą tam skirtose knygelėse.

Vis dėlto, norint išvengti konkurencijos sąlygų iškraipymo, 1985 m. Reglamentas (EEB) Nr. 543/69 buvo pakeistas ir 1998 m. rugsėjo 24 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2135/98 iš dalies keičiančiu Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Direktyvą 88/599/EEB dėl Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 taikymo (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 2135/98) įvestas privalomas įrašymo įrenginys kiekvienam profesionaliam vairuotojui (išskyrus vos kelias išimtis)⁴. Naujasis Reglamentas (EB) Nr. 2135/98 numatė:

- daug daugiau reikalavimų vairuotojams (dėl darbo, vairavimo, poilsio laiko);
- padidino duomenų, kuriuos registracijos lape fiksuoja tachografas, skaičių (greitis, laikas, atstumas, vairuotojo(-jų) vardas(-ai), vieta, transporto priemonės registracijos numeriai ir kiti duomenys, kurie turi būti įrašomi ir saugomi);
- įvedė naujus įsipareigojimus transporto vežėjams (sugedus ar blogai veikiant tachografui);
- įvedė griežtesnius reikalavimus remonto dirbtuvėms, užtikrinančius geresnį šios įrašymo įrangos sukalibravimą.

Laikui bėgant, mechaninį tachografą pakeitė elektroninis, tačiau abiejų kartų (mechaninis ir elektroninis) tachografai naudojo popierinius diskus (registracijos lapus). Be to, išaiškėjo, kad analoginio tachografo rodmenys gali būti nesunkiai klastojami (popieriniai diskai nenaudojami, sunaikinami, išimami kelionės metu, parametrai mechaniškai ar elektroniniu būdu keičiami ir panašiai).

1998 m. nutarus įvesti naujo tipo skaitmeninį įrašymo įrenginį, veikiantį su kortelėmis ir įrašantį duomenis itin jautriais davikliais, ES Taryba teigė⁵, kad ekonominis spaudimas ir konkurencija kelių transporte skatina vairuotojus nepaisyti reikalavimų, išdėstytų Reglamente Nr.

³ 1970 m. liepos 1 d. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). — [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga prie interneto: <<http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc1/ECE-TRANS-SC1-2006-02e.pdf>>.

⁴ Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2135/98 iš dalies keičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Direktyvą 88/599/EEB dėl Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 taikymo // OL L 274, 1998-10-09, P. 1–21.

⁵ Ten pat.

3820/85 dėl vairavimo ir poilsio režimo. Tas iššaukia didesnę pažeidimų skaičių, keliantį nesaugumą keliuose ir kenkia sąžiningai konkurencijai. Todėl nutarta, kad reikalingas pažangesnis įrašymo įrenginys.

Taigi, svarbiausi pokyčiai bendros transporto politikos plėtojimo srityje prasidėjo devintojo 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 šią 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 ir 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 rereguliavimą, t.y. kai kurių normų, reglamentuojančių transporto paslaugas, suderinimą ES lygiu.

Nepaisant tos transporto reikšmės, kurią Sutartis pripažino iš pat pradžių, iki 1985 m. plėtojant bendrąją transporto politiką didelės pažangos nebuvo padaryta. Reali bendroji transporto politika pradėta formuoti ir įgyvendinti Komisijos tik po 1985 m. Europos Teismo sprendimo, kuris įpareigojo Komisiją vykdyti sutarties nuostatą dėl bendrosios transporto politikos suformavimo. Transporto politika nebuvo derinama Bendrijos lygiu, kadangi tarp jos valstybių narių egzistavo skirtingos transporto reguliavimo taisyklės, trukdančios laisvam transporto paslaugų teikimui. Pagrindinis kliuvinys Komisijai veikti buvo šalyse esamų transporto veikos sąlygų skirtumai, dėl kurių Taryba negalėdavo priimti bendrų sprendimų. Teismas praktiškai suteikė Komisijai teisę leisti teises aktus. Nuo tada buvo padaryta nemaža pažanga. 1985 m. Komisijos Baltoji knyga apie bendrosios rinkos sukūrimą buvo naujas postūmis bendrajai transporto politikai. Jos dėka metams bėgant buvo sukurti pagrindiniai dabar galiojančios transporto įstatymų sistemos elementai jūrų, oro, kelių, geležinkelių ir vidaus vandens kelių transportui.

Bendroji ES transporto politika buvo suformuluota 1992 m. Tada buvo prieita prie išvados, kad bendroji transporto sistemos reguliacija, bendri transporto valdymo principai turėtų būti įdiegti plačiau, nei iki tol egzistavę nacionaliniai. Pirmoji ES Baltoji knyga⁶ apie tolesnę bendrosios transporto politikos raidą buvo paskelbta taip pat 1992 m., joje keliamas pagrindinis tikslas - šalių narių transporto rinkų atvėrimas. Kelių transportui buvo pašalinti visi barjerai, atidarytos visos

⁶ Communication from the Commission – The future development of the common transport policy – A global to the construction of a Community framework for sustainable mobility // COM/1992/0494 final.

sienos, neliko jokių leidimų kvotų, jokių apribojimų, išskyrus aplinkosaugos. Atsirado poreikis parengti naujas, laiko koreguotas Europos transporto politikos gaires, kitaip tariant – antrąją Baltąją knygą. Įvairios transporto rūšys Europoje vystėsi labai netolygiai, neginčijamu lyderiu tapo kelių transportas, nukonkuravęs geležinkelį. Visa tai sukėlė daugybę naujų problemų: padidėjo grūstys keliuose, ženkliai išaugo avaringumas, pablogėjo ekologinė situacija, prireikė vis daugiau naujų žemių tiesiant gatves, kelius ir magistrales, stiprėjo „žaliųjų“ pasipriešinimas bei visuomenės nepasitenkinimas esama padėtimi. Šios priežastys ir privertė keisti ES transporto politiką, kurią buvo nutarta labiau orientuoti į visuomenės poreikių tenkinimą.

2001 m. paskelbtoje Baltojoje knygoje⁷ „Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti“ yra numatytas tam tikras konkurencijos reguliavimas naudojant ekonomines priemones. Kelių transportui buvo didinami mokesčiai, sietini su išorinėmis transporto išlaidomis. Išorinės transporto išlaidos - tai visuomenės patiriami nuostoliai bei praradimai, atsirandantys dėl eismo nelaimių, oro užterštumo bei kitų jau minėtų blogybių. Naudojant šiuolaikines metodikas, tai galima įvertinti pinigais. Be įvairių sankcijų už krovinių vežimo taisyklių pažeidimus, numatytas vežėjų kontrolės sugriežtinimas bei suvienodinimas: sugriežtinta vairuotojų darbo ir poilsio kontrolė, įdiegti tachografai bei greičio ribotuvai. Visi šie reikalavimai yra suderinti su ES priimtomis taisyklėmis. Jos nuolat koreguojamos, tikslinamos ir tobulinamos.

1.2. Europos Sąjungos transporto politikos tikslai ir principai

ES transporto politikos tikslas – sukurti ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos poreikius atitinkančias transporto sistemas. Veiksmingos transporto sistemos Europai būtinos, siekiant užtikrinti jos gerovę, nes tokios sistemos daro poveikį ekonomikos augimui, socialinei ir aplinkos raidai. Prekių ir asmenų mobilumas yra esminė Europos pramonės ir paslaugų konkurencingumo sudedamoji dalis.

ES transporto politikos tikslai, pradedant 1992 m. Baltąją transporto knygą bei parengus 2001 m. Baltąją knygą, išlieka tokie patys: siekiant įgyvendinti pamatinius transporto politikos principus – laisvą žmonių, prekių, paslaugų judėjimą, prisidėti prie to, kad europiečiams būtų sukurtos operatyvios, veiksmingos kelių transporto sistemos, kurias:

- keleiviams ir vežėjams užtikrintų aukšto lygio mobilumas: piliečiai, prekės ir paslaugos galėtų laisvai judėti, gerėtų socialinė ir ekonominė sanglauda, būtų užtikrintas šio Europos sektoriaus konkurencingumas;
- saugotų aplinką bei skatintų minimalių darbo sąlygų reikalavimų laikymąsi;
- būtų atviros naujovėms;
- užtikrintų tarptautinį susisiekimą.

⁷ White Paper - European transport policy for 2010: time to decide // COM/2001/0370 final.

Komisija 1995 m. pasiūlė penkiametę (1995-2000 m.) veiklos programą⁸, skirtą bendrajai transporto politikai. Šioje programoje išdėstyti Komisijos ketinimai trijose pagrindinėse srityse:

- gerinti kokybę vystant integruotas transporto sistemas, besiremiančias pažangiomis technologijomis, kurios taip pat padeda siekti aplinkos apsaugos ir bendros saugos tikslų;
- gerinti bendrosios rinkos veikimą skatinant efektyvų pasirinkimo laisvę ir vartotojų interesus garantuojantį transporto paslaugų teikimą išsaugant socialinius standartus;
- plėsti išorės ryšius gerinant transporto jungčių tarp EB ir trečiųjų šalių kokybę ir skatinant Bendrijos įmonių patekimą į transporto rinkas kitose pasaulio dalyse.

Šie strateginiai tikslai galioja ir toliau, ypač jei atsižvelgsime į dabartines tendencijas spartinti prekybos ir ekonomikos globalizaciją. Strategijos įgyvendinimą atspindi didėjantis Komisijos iniciatyvų skaičius Žaliojoje ir Baltojoje knygoje, su įvairiais bendrosios transporto politikos aspektais susijusiuose informaciniuose pranešimuose ir pasiūlymuose. Šiuo metu ypatingas dėmesys skiriamas idėjoms, kurios padėtų siekti, kad vienodos konkurencijos sąlygos visiems kelių transporto paslaugas teikiantiems rinkos dalyviams transporto sektoriuje būtų nustatomos sąžiningai ir efektyviai bei pagerintų kelių transporto saugumą. Todėl prioritetas Europos transporto politikos tikslas — sukurti sąlygas, užtikrinančias transeuropinio transporto veiksmingumą ir tvarumą bei, įgyvendinant Europos transporto politikos tikslus, sukurti teisinę ir institucinę sistemą, kad įvairūs suinteresuoti subjektai (rinkos dalyviai ir kt.) galėtų vienodomis sąlygomis užsiimti transporto veikla.

Pagrindiniai Bendrosios transporto politikos tikslai yra įtraukti į Lisabonos strategiją, kas pakelia jų statusą iš sektorinio į bendraekonominį. Atnaujintoje Lisabonos strategijoje⁹ daug dėmesio skiriama transporto sektoriaus, kuris yra pagrindinis ekonomikos augimo veiksnys, vystymui bei Europos transporto politika apibrėžiama kaip lemiamas veiksnys palaikant ES konkurencingumą. Mobilumas ir toliau laikomas vienu pagrindinių Europos transporto politikos tikslų. Kaip teigiama Regionų komiteto nuomonėje dėl Europos Komisijos 2001 m. Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgos¹⁰, „transportas yra netgi Europos integracijos pagrindas: jis padeda užtikrinti laisvą asmenų ir prekių judėjimą. Jis taip pat susijęs su Europos Sąjungos tolesnio vystymosi siekiu – ekonomikos augimu“.

⁸ The Common Transport Policy Action Programme 1995–2000. Follow up to White Paper // COM/1995/0302 final.

⁹ Pranešimas Pavasario Europos Vadovų Tarybai - Dirbti kartu augimo ir darbo vietų labui - Nauja Lisabonos strategijos pradžia // KOM/2005/0024 galutinis.

¹⁰ Regionų komiteto nuomonė Europos Komisijos 2001 m. baltoji knyga dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgos // OL C 146, 2007-06-30. P. 85–94.

1.3. Institucinė transporto politikos įgyvendinimo sistema ir institucijų kompetencija

ES Taryba (transporto, telekomunikacijų ir energetikos taryba):

- 1) kartu su Europos Parlamentu priima teisės aktus;
- 2) koordinuoja valstybių narių bendras transporto politikos kryptis;
- 3) sudaro ES tarptautinius susitarimus su kitomis valstybėmis.

Komisija (transporto ir energetikos generalinis direktoratas):

- 1) rengia teisės aktų pasiūlymų projektus;
- 2) įgyvendina ir vertina ES transporto politiką, vykdo programas ir leidžia lėšas;
- 3) prižiūri, kad būtų laikomasi ES transportą reglamentuojančių teisės aktų (renka informaciją ir rengia pranešimus).

Europos Parlamentas (transporto ir turizmo komitetas):

- 1) bendrųjų transporto sektoriaus funkcionavimo Europos Sąjungoje taisyklių kūrimas;
- 2) transeuropinės transporto infrastruktūros kūrimas ir plėtojimas;
- 3) transporto paslaugų teikimas ir santykiai su trečiosiomis šalimis transporto sektoriuje;
- 4) transporto sauga;
- 5) santykiai su tarptautinėmis transporto organizacijomis.

Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas¹¹ reglamentuoja Lietuvos transporto viešojo administravimo vykdymą, jį deleguojant Vyriausybei, Susisiekimo ministerijai bei savivaldybių institucijoms. Pagrindinės institucijos, formuojančios ir įgyvendinančios Lietuvos Respublikos Vyriausybės politiką transporto srityje, yra Susisiekimo ministerija, Valstybinė kelių transporto inspekcija, Civilinės aviacijos direkcija, Lietuvos automobilių kelių direkcija, Valstybinė geležinkelių inspekcija, Valstybinė vidaus vandenų laivybos inspekcija, Vidaus vandens kelių direkcija, Transporto investicijų direkcija. Prie transporto politikos formavimo ir įgyvendinimo taip pat prisideda Finansų ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Socialinės apsaugos ir darbo ministerija, Ūkio ministerija, Aplinkos ministerija, Statistikos departamentas.

Vyriausybė formuoja subalansuotą valstybės transporto politiką ir koordinuoja jos įgyvendinimą. Valstybės politiką kelių transporto srityje įgyvendina Susisiekimo ministerija ir ministerijos reguliavimo srities institucijos.

Susisiekimo ministerija:

- 1) įgyvendina valstybės kelių transporto politiką bei vykdo kelių transporto sektoriaus valstybinį valdymą;

¹¹ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804; 2006, Nr. 82-3250.

- 2) organizuoja strateginių kelių transporto sistemos plėtojimo programų rengimą, tarp jų – viešosios kelių transporto infrastruktūros plėtojimo, modernizavimo, eismo saugos ir aplinkosaugos, ir užtikrina jų įgyvendinimą;
- 3) dalyvauja rengiant tarptautinius kelių transporto infrastruktūros projektus bei programas ir juos įgyvendinant;
- 4) nustato privalomus reikalavimus kelių transporto veiklai vykdyti valstybės įmonėms, valstybės institucijoms bei asociacijoms, kelių transporto infrastruktūros objektų valdytojams, kelių transporto infrastruktūros objektų naudotojams;
- 5) pagal savo kompetenciją leidžia teises aktus ir tiesiogiai ar per įgaliotas institucijas kontroliuoja, kaip šie aktai vykdomi;
- 6) vykdo kitas šiame įstatyme ir kituose teises aktuose nustatytas funkcijas.

Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos:

- 1) įgyvendina integravimosi į ES politiką;
- 2) atlieka kelių transporto vežėjų, techninės apžiūros centrų, vairuotojų mokymo institucijų veiklos valstybinę priežiūrą;
- 3) išduoda licencijas verstis keleivių vežimais tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais bei krovinių vežimais, formuoja ir tobulina licencijavimo, leidimų keleivių ir krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais ir kitų dokumentų išdavimo sistemas;
- 4) dalyvauja rengiant ir įgyvendinant saugaus eismo kelių transporte ir kelių transporto techninės politikos programas;
- 5) rengia ir analizuoja teisės aktus eismo saugumo, vairuotojų rengimo, techninės priežiūros ir kitose kelių transporto srityse, dalyvauja rengiant įstatymus, siūlo jų pakeitimų ir papildymų projektus.

Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos:

- 1) įgyvendina Lietuvos Respublikos Seimo kelių priežiūros ir plėtros valstybės politikos kryptis ir Susisiekimo ministerijos rengiamas automobilių kelių priežiūros ir plėtros programas;
- 2) organizuoja valstybinės reikšmės automobilių kelių tinklo plėtojimą, modernizavimą ir funkcionavimą.

Savivaldybių institucijos formuoja viešojo vietinio kelių transporto veiklos strategiją ir organizuoja jos įgyvendinimą.

1.4. Europos Sąjungos kelių transporto socialinis reglamentavimas

Remiantis Europos Bendrijos Steigimo sutartimi, socialiniai teisės aktai buvo sukurti ir tobulinami tam, kad būtų apsaugoti minimalūs kelių transporto standartai šiose srityse:

- konkurencingumo tarp vežėjų,
- vairuotojų darbo sąlygų,
- saugumo keliuose.

Bendrijos socialinių teisės aktų tikslas yra harmonizuoti konkurencijos sąlygas tarp vidaus transporto sistemų, ypatingą dėmesį skiriant kelių sektoriui ir gerinant darbo sąlygas bei saugumą keliuose. Galiojančių socialinių teisės aktų reikalavimus reikia keisti lankstesniais, neiškraipant pagrindinių tikslų. Egzistuojančių teisės aktų filosofija privalo išlikti nepakitusi. Reikalavimai, kurie reikalingi ir skirti analoginiam tachografui, taip pat tinkami ir skaitmeniniam tachografui.

Socialinių teisės aktų harmonizavimas veda prie vienodų (arba bent ekvivalentiškų) procedūrų visose valstybėse narėse. Viso transporto sektoriaus ribinės sąlygos privalo būti bent jau lygintinos visoje Europos Sąjungoje. Viso to rezultatas – reikšmingumas, įgalinantis reikštis laisvai konkurencijai – reikalauja vienodo ES reglamentų supratimo, kuris ir nulemia skaitmeninių tachografų naudą. Vienodas bendras supratimas užtikrina pakankamas priemones, darančias poveikį kasdienei transporto veiklai.

1.4.1. Teisės aktai, reglamentuojantys socialinius aspektus kelių transporto sektoriuje

1. 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 3820/85 dėl kai kurių su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (toliau – Reglamentas (EEB) Nr. 3820/85). Tikslas - išvengti konkurencijos sąlygų iškraipymo, pagerinti eismo saugos sąlygas keliuose bei pagerinti darbo sąlygas, apribojant vairavimo laiką ir įvedant mažiausius poilsio trukmės reikalavimus. Šiuo reglamentu nustatytos bendrosios taisyklės leistinai vairuotojų darbo ir poilsio trukmei visose Europos Sąjungos šalyse narėse, tačiau šis teisės aktas nereglementavo kitų darbo laiko kelių transporte aspektų. Reglamentas nustojo galioti 2007 m. balandžio 11 d.

2. 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (toliau – Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85). Reglamentas nustato reikalavimus tachografų naudojimui.

3. 1998 m. rugsėjo 28 d. Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 2135/98 iš dalies keičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Direktyvą Nr. 88/599 EEB dėl Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir Nr. 3821/85 taikymo (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 2135/98).

Šių reglamentų (Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 ir su pataisomis Reglamento (EB) Nr. 2135/98) tikslas - apibrėžti privalomos įrašymo įrangos (tachografo) konstrukciją, įrengimą, naudojimą ir

priežiūrą. Tachografas turi būti įrengtas transporto priemonėse fiksuoti profesionalių vairuotojų vairavimo ir poilsio valandas. Reglamento (EB) Nr. 2135/98 nuostatos apibrėžė naują ir labiau nuo sugadinimo bei suklastojimo apsaugotą vairuotojo veiklą įrašantį įrenginį bei suteikė įgaliojimus CATP (angl. *Committee for Adaptation to Technical Progress*) patvirtinti techninius reikalavimus skaitmeniniam tachografui. Reglamente (EEB) 3821/85 siūloma reguliariai tikrinti įrašymo įrangos funkcionavimą. Taikoma įrašymo 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. Reglamento priede yra numatytos detalios įrašymo 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.

4. 2002 m. birželio 13 d. Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 1360/2002 septintąjį kartą derinantis su technikos pažanga Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 1360/2002). Reglamente pateikti Europos Komisijos patvirtinti techniniai reikalavimai skaitmeniniam tachografui.

5. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos Reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinant Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006). Šis Reglamentas įsigaliojo nuo 2007 m. balandžio 11 d., išskyrus nuostatas dėl skaitmeninio tachografo, kurios įsigaliojo anksčiau – 2006 m. gegužės 1 d. Reglamente išaiškunami ir atnaujinami 20 metų senumo teisės aktai (Reglamentas (EEB) Nr. 3820/85) Pagrindinis reglamento tikslas yra suderinti konkurencijos kelių transporte sąlygas, gerinti darbo sąlygas bei kelių saugumą. Šių tikslų siekiama, nustatant važiavimo nesustojant bei kasdienio važiavimo laiko trukmę, o taip pat minimalius poilsio trukmės reikalavimus. 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. Reglamento nuostatos netaikomos kelių transporto priemonėms, kurių svoris neviršija 3,5 t. bei kai kurioms kitoms specifinėms kelių transporto priemonių kategorijoms.

6. 1970 m. liepos 1 d. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (*European Agreement concerning the work of crews of vehicle engaged in international road transport*) (toliau – AETR). Pakeista sutartis didžiąja dalimi sutampa su Reglamentais (EEB) Nr. 3820/85 ir Nr. 3821/85.

7. 1988 m. lapkričio 23 d. Tarybos direktyva 88/599/EEB dėl Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų tipinių įgyvendinimo kontrolės procedūrų (toliau – Direktyva 88/599/EEB). Tikslas – įvesti vienodus minimalius kontrolės reikalavimus.

Vadovaudamasi direktyvos nuostatomis, kiekviena valstybė narė taip organizuoja transporto priemonių šalies teritorijoje patikrinimus, kad:

- kasmet jie sudarytų ne mažiau kaip 1 % darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių, kurioms taikomi Reglamentai (EEB) Nr. 3820/85 ir Nr. 3821/85, vairuotojai;
- ne mažiau kaip 15 % visų patikrintų darbo dienų yra tikrinimai, atliekami keliuose, ir ne mažiau kaip 25 % – įmonių teritorijose.

Atliekant patikrinimus keliuose siekiama nustatyti vairuotojų kasdienio vairavimo trukmę, pertraukas ir kasdienio poilsio trukmę, jei reikia – kas savaitinio poilsio trukmę, taip pat – ar teisingai veikia vairuotojo veiklą registruojanti įranga. Patikrinimų įmonės teritorijoje metu papildomai dar yra siekiama nustatyti kas savaitinio poilsio trukmę ir vairavimo trukmę tarp poilsių, dviejų savaitių vairavimo trukmės ribas bei kokios yra kompensacijos už sutrumpintą kasdienio ir kas savaitinio poilsio trukmę.

Ši direktyva perkelta į nacionalinę teisę Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. lapkričio 22 d. nutarimu Nr. 1467 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo“ ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. sausio 28 d. įsakymu Nr. 3-37 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo tvarkos aprašo“. Pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos patvirtintą Kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo tvarkos aprašą, patikrinimus atlieka šios institucijos:

- Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos – ne mažiau kaip 50 %;
- Policijos departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos – ne mažiau kaip 30 %;
- Valstybinė darbo inspekcija – ne mažiau kaip 20 %.

Direktyva nustojo galioti 2006 m. kovo 15 d.

8. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva Nr. 2006/22/EB dėl būtinausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinti Direktyvą 88/599 EEB (toliau – Direktyva Nr. 2006/22/EB).

Ši direktyva perkelta į nacionalinę teisę 2007 m. gegužės 30 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 546 „Dėl Kelių transporto priemonių vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo tikrinimo ir ataskaitų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Pagrindiniai teisės aktai, reglamentuojantys Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos veiklą, yra Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, taip pat kiti įstatymai, Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimai, Inspekcijos nuostatai bei susisiekimo ministro įsakymai.

Esamoms ir naujai priskirtoms kontrolės funkcijoms vykdyti būtini Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso ir kitų teisės aktų papildymai ir pakeitimai dėl: vairavimo ir poilsio režimo, pavojingų krovinių vežimo, sunkiasvorių ar didžiagabaričių transporto priemonių važiavimo be leidimo, transporto priemonių techninės būklės, važiavimo su neužpildytais ir/ar nepažymėtais kelionės leidimais ir kitų pažeidimų.

1.4.2. Teisės aktų taikymas pagal geografinę padėtį

Su sėkminga ES plėtra ir dabar vykdoma ES kaimynystės politika, vidinė ES rinka su savosiomis taisyklėmis jau apima ar bent jau tikisi artimiausioje ateityje apimti visą Europos kontinentą, artimiausius kaimyninius regionus ir šalis. To pasėkoje, konkurencingai bei efektyviai funkcionuojanti rinka ir visiems lygias galimybes užtikrinantys reikalavimai tapo būtina Europos transporto dalimi. Europos valstybių integravimasis į Europos ir pasaulio kelių transporto sistemas lemia poreikį suderinti ir suvienodinti Europos įstatyminę bazę taikant tiek ES galiojančias taisykles, tiek tarptautines sutartis ir konvencijas krovinių ir keleivių pervežimo srityje.

1 lentelė. Transporto priemonės kelionės maršrutą reglamentuojantys teisės aktai

Transporto priemonė ir kelionės maršrutas	Teisės aktai
ES transporto priemonė ES ribose	ES <i>acquis communautaire</i> (toliau – <i>acquis</i>)
ES transporto priemonė, vykstanti iš ES valstybės narės į vieną iš AETR sutarties valstybių (arba atvirkščiai) visai kelionei	AETR sutartis
ES transporto priemonė, vykstanti iš ES valstybės narės į ne ES ir ne AETR sutarties valstybę visai kelionei	ES <i>acquis</i>
AETR sutarties transporto priemonė AETR ribose	AETR sutartis
AETR sutarties transporto priemonė, vykstanti iš ES valstybės narės į vieną AETR sutarties valstybę (arba atvirkščiai)	AETR sutartis
AETR sutarties transporto priemonė ES ribose visai kelionei	ES <i>acquis</i>

Nei ES, nei AETR sutarties valstybės transporto priemonė (AETR teritorijoje)	AETR
---	------

1.4.3. Taikymo sritis ir išimtys

Minėti teisės aktai netaikomi vežimui:

- transporto priemonėmis, vežančiomis krovinius, kai maksimalus leistinas transporto priemonės svoris kartu su priekaba ar puspriekabe neviršija 3,5 tonos;
- keleivius vežančiomis transporto priemonėmis, kurios pagal savo konstrukciją ir įrangą gali vežti ne daugiau kaip 9 asmenis, įskaitant vairuotoją, ir yra naudojamos būtent šiam tikslui;
- 50 kilometrų neviršijančiais reguliariaisiais reisais keleivius vežančiomis transporto priemonėmis;
- transporto priemonėmis, kurių maksimalus leistinas greitis neviršija 40 kilometrų per valandą;
- transporto priemonėmis, kurias naudoja arba kontroliuoja ginkluotosios pajėgos, civilinės gynybos atstovai, ugniagesiai ar už viešosios tvarkos palaikymą atsakančios tarnybos;
- transporto priemonėmis, naudojamomis kanalizacijos, apsaugos nuo potvynių, vandens, dujų ir elektros energijos tiekimo paslaugoms teikti, greitkelių priežiūrai ir kontrolei, atliekų surinkimui ir išvežimui, telegrafo bei telefono paslaugoms teikti, pašto siuntų vežimui, radijo ir televizijos programų transliavimui ar televizijos siųstuvų ar imtuvų paieškoms (Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 panaikinta išimtis transporto priemonėms, vežančioms pašto siuntas);
- transporto priemonėmis, naudojamomis esant nelaimingiems atsitikimams ar vykdant gelbėjimo darbus;
- specializuotomis medicinos tikslams skirtomis transporto priemonėmis;
- transporto priemonėmis, vežančiomis cirko ar atrakcionų įrangą;
- specializuotomis avarinėmis transporto priemonėmis;
- transporto priemonėmis, kurios išbandomos keliuose turint tikslą jas techniškai patobulinti, remontuoti ar techniškai prižiūrėti, taip pat naujomis ar suremontuotomis, bet nepradėtomis naudoti transporto priemonėmis;
- ne komerciniam krovinių vežimui, o asmeniniam naudojimui skirtomis transporto priemonėmis;
- transporto priemonėmis, naudojamomis pienui iš ūkių surinkti ir pieno taros ar pašarams skirtų pieno produktų vežimui atgal į ūkius;
- transporto priemonėmis ar jų junginiais, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t, ir kurios naudojamos krovinių vežimui ne komerciniais tikslais;

- valstybės institucijų naudojamomis transporto priemonėmis, skirtomis viešosioms paslaugoms teikti ir nekonkuruojančiomis su profesionaliais kelių vežėjais;
- mokomosiomis transporto priemonėmis, naudojamomis vairuotojo pažymėjimui įsigyti;
- žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio, gyvulininkystės ar žuvininkystės ūkio subjektų naudojamomis arba jų be vairuotojo išsinuomotomis transporto priemonėmis kroviniams 100 kilometrų spinduliu nuo ūkio subjekto buvimo vietos išvežioti, kai tai sudaro šių ūkio subjektų verslo dalį (pakeista išimtis Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 – vietoje ankščiau nustatyto 50 km spindulio išimtis bus taikoma transporto priemonėms, vežančioms krovinius 100 km spinduliu nuo ūkio subjekto buvimo vietos);

Naujos, Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 numatytos, išimtys:

- komercinėmis transporto priemonėmis, pagal valstybės narės, kurioje yra važiuojama, įstatymus turinčiomis istorinį statusą, ir kurios yra naudojamos nekomerciniam keleivių ar krovinių vežimui;
- nuo 10 iki 17 vietų turinčiomis transporto priemonėmis, skirtomis keleiviams vežti tik nekomerciniais tikslais;
- išvažiuojamiesiems projektams įgyvendinti specialiai įrengtomis transporto priemonėmis, kurios stovėjimo metu tiesiogiai naudojamos kaip mokomosios patalpos (nauja, Reglamente);
- tik centrinių infrastruktūrų, tokių kaip uostai, tarptautiniai uostai ir geležinkelio terminalai, keliuose naudojamomis transporto priemonėmis;

1.5. Europos šalių integracija į bendrą Europos tarptautinę kelių transporto sistemą

Pagrindinė problema, kuri apibrėžia vykdomos kelių transporto tarptautinių pervežimų politikos esmę bei mastą tiek ES, tiek kitose Europos valstybėse – nepažeisti teisingos konkurencijos principo, reglamentuojant tarptautinius pervežimus bei formuojant ir derinant ES ir visos Europos strategiją šiuo klausimu.

Todėl 1970 m. liepos 1 d. Ženevoje pasirašytas AETR susitarimas taikomas krovinių ir keleivių vežimui keliais transporto priemonėmis, registruotomis bet kurioje ES valstybėje narėje ar šalyje, kuri yra AETR šalis, visam reisui, kai tas reisas yra tarp Europos Bendrijos ir trečiosios šalies, išskyrus Šveicariją ir šalių, kurios yra Europos ekonominės erdvės susitarimo šalys, arba per tokią šalį¹². Paprasčiau tariant, AETR taikoma tik tarptautiniams pervežimams, kuriuos galima vykdyti bet kokia motorine kelių transporto priemone, įregistruota susitariančios šalies teritorijoje.

¹² Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). – [žiūrėta 2007-08-07]. Prieiga per internetą: < <http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc1/ECE-TRANS-SC1-2006-02e.pdf>>.

Transporto priemonės iš trečiųjų šalių taip pat privalo laikytis šių taisyklių, kai jos važiuoja per susitarančių šalių teritoriją.

Šiuo metu AETR susitarimo šalys yra:

- | | |
|---|---|
| 1. Airija | 26. Slovėnijos Respublika |
| 2. Austrijos Respublika | 27. Švedijos Karalystė |
| 3. Belgijos Karalystė | 28. Albanija |
| 4. Čekijos Respublika | 29. Andora |
| 5. Danijos Karalystė | 30. Armėnija |
| 6. Estijos Respublika | 31. Azerbaidžanas |
| 7. Ispanijos Karalystė | 32. Baltarusijos Respublika |
| 8. Suomijos Respublika | 33. Bosnijos ir Hercegovinos Respublika |
| 9. Prancūzijos Respublika | 34. Rusijos Federacija |
| 10. Vokietijos Federacinė Respublika | 35. Kroatijos Respublika |
| 11. Graikijos Respublika | 36. Juodkalnijos Respublika |
| 12. Vengrijos Respublika | 37. Kazachstano Respublika |
| 13. Malta | 38. Makedonijos Respublika |
| 14. Italijos Respublika | 39. San Marinas |
| 15. Jungtinė Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystė | 40. Moldovos Respublika |
| 16. Latvijos Respublika | 41. Norvegijos Karalystė |
| 17. Lenkijos Respublika | 42. Lichtenšteinas |
| 18. Lietuvos Respublika | 43. Serbija |
| 19. Liuksemburgo Didžioji Hercogystė | 44. Šveicarijos Konfederacija |
| 20. Nyderlandų Karalystė | 45. Tadžikistano Respublika |
| 21. Kipras | 46. Turkija |
| 22. Portugalijos Respublika | 47. Turkmėnistanas |
| 23. Rumunija | 48. Ukrainos Respublika |
| 24. Bulgarijos Respublika | 49. Uzbekistano Respublika |
| 25. Slovakijos Respublika | |

Yra 11 atvejų, kai tarptautinius vežimus atliekančioms transporto priemonėms šios taisyklės netaikomos: jeigu transporto priemonių didžiausias leidžiamas svoris neviršija 3,5 tonos arba jeigu transporto priemonės skirtos vežti ne daugiau kaip devynis asmenis, jei nuvažiuotas atstumas neviršija 50 km. ir t.t.

AETR sutartis buvo sudaryta siekiant skatinti tarptautinio kelių transporto vystymąsi bei pagerinti kelių eismo saugumą. Joje numatyti pagrindiniai reikalavimai, apibrėžiantys minimalų vairuotojų amžių, vairavimo periodų, pertraukų bei poilsio periodų trukmes, kontrolės prietaisų naudojimą ir pan. Kiekviena susitariančioji šalis privalo imtis reikiamų priemonių, užtikrinančių šio Susitarimo nuostatų įgyvendinimą, ypač atliekant atitinkamus patikrinimus keliuose ir įmonių patalpose. Kompetentingos institucijos turi informuoti viena kitą apie šiuo tikslu taikomas bendras priemones. Siekiant tinkamai vykdyti šio Susitarimo nuostatas, neformali AETR efektyvaus įgyvendinimo grupė įvedė kai kuriuos papildymus ir rekomendacijas Susitarimo įgyvendinimui, kaip pavyzdžiui: patikrinimai turi būti atliekami nediskriminuojant transporto priemones ar vairuotojus bei neatsižvelgiant ar jie yra tos šalies nuolatiniai gyventojai.

AETR inkorporuota į ES teisę remiantis Tarybos direktyva Nr. 2829/77/EEB. Šiame dokumente numatyta, kad AETR nuostatos taikomos visiems vežimams, kurie atliekami ES teritorijoje bei į arba iš trečiųjų šalių teritorijos, kurios yra šio Susitarimo Susitariančios šalys¹³. 1996 m. rugsėjo 24 d. Lietuvos Respublikos Seimas įstatymu Nr. I-1532 ratifikavo AETR, siekiant suvienodinti keleivių ir krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais reikalavimus bei kontrolės prietaisų transporto priemonėse naudojimo tvarką¹⁴.

ES teisės aktai, reglamentuojantys vairavimo ir poilsio periodus, remiasi AETR taisyklėmis, tačiau šiek tiek skiriasi. Pagrindinis skirtumas – ES teisės norminiai aktai apima vežimus ne tik tarptautiniais, bet ir vietiniais maršrutais. Tai turi įtakos visoms šalims, siekiančioms narystės ES, nes įsipareigojimų našta (pvz.: prievolė instaliuoti skaitmeninius tachografus) tenka vietiniams vežėjams. Antrasis skirtumas tarp ES ir AETR taisyklių yra tai, kad AETR numato galimybę nacionaliniame lygyje taikyti griežtesnius reikalavimus visiems pervežimams, kai tuo tarpu pagal ES taisykles griežtesnius reikalavimus galima taikyti tik vietiniams pervežimams. Trečias skirtumas yra dėl kontrolės prietaisų – tachografų – privalomo naudojimo. Pagal ES reglamentą visi vežėjai privalo naudoti tachografus, kai tuo tarpu AETR taisyklėse užsienio vežėjams yra daroma išimtis.

2006 m. kovo 15 d. įsigaliojo Reglamentas (EB) Nr. 561/2006. Itin svarbu kiek įmanoma greičiau, geriausia – per dvejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo, pataisyti AETR susitarimą, kad jis atitiktų Reglamentą (EB) Nr. 561/2006¹⁵. Susitariančios šalys, norėdamos skatinti ir gerinti keleivių bei krovinių tarptautinius vežimus kelių transporto priemonėmis ir būdamos įsitikinusios, kad būtina pagerinti kelių eismo saugumą, vadovaujantis Tarptautinės darbo organizacijos

¹³ Council Regulation (EEC) No 2829/77 of 12 December 1977 on the bringing into force of the European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR) // OJ L 334, 24.12.1977, P. 11–12.

¹⁴ Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ratifikavimo // Valstybės žinios, 1996, Nr. 93-2184.

¹⁵ Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 punktas // OL L 102, 2006-04-11. P. 1–14.

principais turi reglamentuoti kai kurias darbo sąlygas tarptautinio kelių transporto įmonėse ir bendradarbiauti taikant tam tikras priemones, užtikrinančias tokį reglamentavimą.

Nuo 2006 m. birželio 16 d. visos AETR šalys, kurios nėra ES šalys narės, privalo leisti įvažiuoti į savo teritoriją kroviniams transporto priemonėms su skaitmeniniais tachografais. Kol šios šalys aprūpins kontroliuojančius pareigūnus kontrolės kortelėmis, skirtomis perkelti duomenis iš skaitmeninių tachografų, darbo ir poilsio režimo ataskaitas vairuotojai turės pateikti skaitmeninio tachografo spaudinių forma. Be to, visos su skaitmeniniu tachografu susijusios nuostatos nuo 2006 m. birželio 16 d. galioja pagal AETR, numatant ES nepriklausančioms AETR susitariančiosioms šalims pereinamąjį laikotarpį iki 2010 m. birželio 16 d. Taigi skaitmeninis tachografas tapo privalomas visoms trečiosioms Europos šalims, kurios ribojasi su Europos ekonomine erdve.

Briuselyje nuolat vyksta Europos Komisijos įsteigto komiteto, atsakingo už techninę pažangą teisės aktuose, susijusiuose su matavimo įranga kelių transporte, koordinaciniai posėdžiai dėl AETR susitarimo nuostatų suvienodinimo su Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 bei Direktyva Nr. 2006/22/EB, kuriuose tenka dalyvauti ir šio darbo autoriui. Jų metu intensyviai derinamos Europos Bendrijos šalių narių pozicijos dėl atskirų AETR susitarimo nuostatų. Daug ginčų kyla nagrinėjant AETR susitarimo ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatų harmonizavimą. Ne ES šalių atstovai kategoriškai nepitaria AETR susitarimo pakeitimams ir pageidauja išlaikyti šiuo metu galiojančią tvarką. Tačiau ES šalių narių atstovai pabrėžia, jog AETR susitarimo nuostatos galėtų būti taikomos tik vežimams tarp ne ES narių. Tuo tarpu vykdydami vežimus tarp ES narių, trečiųjų šalių vežėjai taip pat turėtų laikytis Reglamento (EB) Nr. 561/2006 reikalavimų, nes priešingu atveju būtų pažeistas teisingos konkurencijos principas. Deja, prie vieningos nuomonės šiuo klausimu nėra prieita, todėl Tarptautinė kelių transporto sąjunga (*angl. The International Road Transport Union IRU*) rengia naujus pasiūlymus dėl bendros pozicijos suformavimo.

Europos kelių transportas išskaidytas į kiekvienai valstybei būdingus specifinius segmentus ir tai neigiamai įtakoja efektyvų teisės aktų įgyvendinimą. Todėl tik sukūrus bendrus reikalavimus bei suderinus jau dabar galiojančias nuostatas reguliuoti svarbiausias visos Europos tarptautines kelių transporto veiklas, bus pasiekta pažanga socialinių ir techninių reikalavimų srityse.

1.6. Transporto sektoriaus įtaka klimato kaitai

Pasaulio visuomenė sunerimusi dėl mokslininkų išvadų, skelbiančių laipsnišką visuotiną atšilimą Žemėje. Priežastys pačios įvairiausios, tačiau niekas negali paneigti, kad klimato pokyčiai ir transportas – neabejotinai susiję. Vis dėlto transporto priemonės – ne pagrindinis teršalų šaltinis. Tokia išvada neseniai paskelbta JT Klimato tyrimo tarnybos užsakymu atliktoje studijoje, atlikti Europos aplinkos agentūros skaičiavimai. ES transporto sektorius su 26 proc. anglies dvideginio

emisijos dalimi užima antrą vietą po energijos ir šilumos tiekėjų, kurie į atmosferą paleidžia 39 proc. visų kenksmingų medžiagų. Pramonės objektams Europoje tenka 16 proc. anglies dvideginio emisijos, 12 proc. – namų ūkio ir smulkaus verslo subjektams, 7 proc. – paslaugų sferai¹⁶.

Kad būtų pasiekti darnaus vystymosi tikslai, svarbu atrasti būdus, kaip sumažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį. Bet tai ne vienintelė problema. Beveik visa ES transporto sektoriuje suvartojama energija gaunama iš naftos, kurios išteklių kiekis labai ribotas. Imta svarstyti, kokį vaidmenį galėtų atlikti biokuras, susiklosčius tokiai padėčiai. ES rimtą dėmesį šiam klausimui pradėjo skirti 2001 m., kai Komisija pateikė teisės aktų pasiūlymus, kurie buvo priimti 2003 m. Tai biokuro direktyva¹⁷ ir energetikos apmokestinimo direktyvos¹⁸ 16 straipsnis. Tuo metu biokuras buvo retenybė. 2001 m. ES rinkoje jo dalis tesudarė tik 0,3 proc. ir tik 5 valstybės narės turėjo reikšmingos biokuro vartojimo patirties¹⁹.

Siekdama sustabdyti visuotinį atšilimą ES pradėjo taikyti anglies dvideginio kiekio apribojimus, nustatytos leistino išmetamųjų teršalų kiekio kvotos. Taip skatinama veiksmingiau naudoti energiją, mažinama tarša ir vykdomi įsipareigojimai, kuriuos ES prisiėmė prisijungdama prie Kioto protokolo dėl klimato kaitos. Pasak ES aplinkosaugos komisaro Stavros Dimas, jau 2012 m. vidutinis Europos automobilis į aplinką galės išmesti ne daugiau 120 g anglies dvideginio vienam kilometrui. Artimiausiu metu Europos Parlamento Transporto komitete turėtų būti pateikti svarstymui Komisijos siūlymai dėl automobilių išmetamųjų dujų (CO₂) mažinimo. Siūlomi nauji pakeitimai turės įtakos gamintojams, tad vadinamieji svarstymai dėl „Transporto sektoriaus įtakos klimato kaitai“ bus labai įtempti. Kelių transportui sunaudojama labai daug degalų, todėl ypatingai svarbu kuo veiksmingiau naudoti transporto priemones (geresnis eismo valdymas, išvengiant spūsčių, miestų planavimas) ir greičiau pereiti prie biokuro naudojimo. ES užsibrėžė tikslą iki 2015 m. biokuro naudojimą padidinti iki 8 % visos Sąjungos energijos. Ateities strategija anglies dioksido rodikliams sumažinti turi būti pagrįsta techniniais patobulinimais, pavyzdžiui plėtojant vandeniliu varomų automobilių gamybą. Pagrindinis trūkdis šiai iniciatyvai šiandien yra tokių transporto priemonių savikaina, kuri yra bemaž 10 kartų didesnė dėl naudojamų brangių medžiagų ir aukštų technologijų. Todėl dėl milžiniškų sąnaudų vandenilis dar ilgą laiką gali likti laboratorinių bandymų ir pavienių iniciatyvų objektu. Tuo tarpu Komisija ketina pasiekti, kad vandenilio dalis degaluose, kuriuos naudoja Europos keliais riedantys automobiliai, iki 2020 m. būtų 5 proc. Šešiolika Europos universitetų ir didžiųjų pramonės kompanijų jau sujungė savo jėgas, kad sukurtų

¹⁶ Labžentis T. Kas labiausiai teršia aplinką //Transporto pasaulis, 2007, Nr. 6 (78). P. 20.

¹⁷ Direktyva 2003/30/EB dėl skatinimo vartoti biokurą ir kitą atsinaujinantį kurą transportui // OL L 123, 2003-05-17. P. 42.

¹⁸ Direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą // OL L 283/51, 2003-10-31. P. 51.

¹⁹ Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui - Biokuro pažangos ataskaita - Ataskaita apie biokuro ir kito atsinaujinančiojo kuro vartojimo Europos Sąjungos valstybėse narėse pažangą // KOM/2006/0845 galutinis.

Europoje vandenilinės transporto energetikos zoną – regioną, kuriame bus nulinis išmetamųjų medžiagų kiekis, vadinamąjį – „Zero Regio“²⁰. Projekte numatyta įdiegti vandenilio gamybą pramoniniu būdu, keliose Vokietijos ir Italijos srityse sukurti degalinių, kuriose automobiliai bus pildomi vandeniliu, tinklą. Vandenilio kuro elementus turintys automobiliai yra tylūs ir ekologiški, po cheminės reakcijos variklyje pagaminama elektra naudojama jų varymui. Šalutinis šios reakcijos produktas – vanduo.

Dešimtmečius biokuras buvo tik menkas naftos produktų priedas, tačiau dabar į bioetanolį (gaminamą iš cukrinių ir krakmolingų augalų) ir biodyzeliną (gaminamą iš augalinio aliejaus) žvelgiama su viltimi. Tyrimai biokuro srityje vykdomi visomis kryptimis ir ekspertai sutaria, jog biodegalai – vienas patraukliausių sprendimų. Šis kuras ekologiškas, gaminamas praktiškai iš bet kokių agrokultūrų. Pažangos biotechnologijų srityje dėka, kuras gali būti gaminamas ne tik iš cukranendrių ar grūdų, bet ir iš žolės, medienos, kitokių agrokultūrinių atliekų. Tokiu būdu išgautas produktas vadinamas celiulioziniu etanoliu. Jis maišomas su benzinu. Degdamas biokuras išskiria 80 proc. mažiau anglies monoksido ir visiškai neišskiria rūgštingą lietu sukeliančio sieros dioksido.

Brazilija yra didžiausia pasaulyje bioetanolio gamintoja, jį naudojanti nuo 1979 m. Etanolį brazilai gamina iš cukranendrių, kurios turi didžiausią energetinę vertę iš visų augalų. 25 proc. viso Brazilijos transporto yra varoma etanoliu, 2/3 visų naujai parduodamų automobilių šioje šalyje yra pritaikyti važiuoti naudojant šią medžiagą. 16,5 mln. vairuojančių brazilų gali gauti etanolio bet kurioje iš 34 tūkst. šalies degalinių. Vyksta derybos su ES dėl braziliško etanolio importo.

ES yra sudariusi savą biokuro populiarinimo programą. Biokuro direktyva išreiškė aiškų ketinimą skatinti vartoti biokurą ir nurodė, kad nuo 2006 m. 2 proc. visų transportui naudojamų degalų turi būti biologinės kilmės. Po penkerių metų ši dalis turėtų dvigubėti ir sudarys bemaž 6 proc. visų degalų. Viena priežastis, kodėl neskubama didinti šios dalies – riboti dirbamos žemės plotai, kuriuose įmanoma auginti biokurui tinkamus pasėlius. ES šalys investuoja į biodegalų tyrimus bei jų populiarinimą, naftos kompanijos finansuoja šį procesą. Lietuvoje privalomą biodegalų vartojimą nuo 2005 m. gruodžio 31 d. numato Biokuro, biodegalų ir bioalyvų įstatymas²¹. AB „Mažeikių nafta“ nuo 2006 m. vasario mėn. pradėjo eksploatuoti biodegalų dozavimo mazgą, į dyzeliną dozuojamas biodyzelinas, kurio kiekis sudaro 3 proc.²²

JAV stengiasi neatsilikti nuo Europos. Prezidentas George W. Bush pavedė Kongresui sukurti energetinių resursų reguliavimo planą, kuris padėtų sumažinti bendrą JAV sunaudojamų degalų kiekį 4 % (tai yra bendra plano 20 % sumažinti benzino sunaudojimą jau iki 2017 m. dalis). Pasak energetikos specialistų, šie Europos ir JAV siekiai gali sukelti revoliuciją naujų technologijų

²⁰ Daugvydis M. Vandenilis vidaus degimo varikliuose: paprasčiau nebūna // Kelias, 2006, Nr. 2 (32). P. 34.

²¹ Lietuvos Respublikos biokuro, biodegalų ir bioalyvų įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 64-1940.

²² Jatkonis S. Vincevičius G. Prognozė: barelis naftos – 100 USD // Kelias, 2006, Nr. 2 (32), P. 34.

sektoriuje. Gamintojai turės labai pasispausti, kad spėtų sureaguoti į dviejose didžiausiose pasaulio rinkose sklandančius ekologijos vėjus²³.

Europos Parlamentas pritarė „Euro 5“ automobilių švaros standartui, kuris turėtų gerokai sumažinti automobilių keliamą taršą. Reglamente²⁴ numatytos leistinos anglies viendeginio, angliavandenilių, azoto oksidų ir smulkiųjų dalelių išmetimo iš automobilių ribos. Daugumai naujai gaminamų automobilių privalomas „Euro 5“ standartas įsigalios 2009 m. rugsėjo 1 d. Benzininiais varikliais varomų lengvųjų automobilių išmetamų azoto oksidų ribinė vertė tuomet sumažės iki 60 mg/km, nes ši medžiaga sukelia „rūgštų lietu“ bei ardo ozono sluoksnį. Tuo tarpu dyzeliniais varikliais varomiems automobiliams ši riba bus 180 mg/km. Kad pramonės įmonės turėtų laiko pasiruošti, reglamente aprašyti ir „Euro 6“ pakopos reikalavimai, kurie įsigalios 2014 m. rugsėjo 1 d. (nors šalims leista juos įgyvendinti ir anksčiau). Benzininiais varikliais varomų automobilių išmetamų azoto oksidų ribinė vertė jame išliks tokia pati, o dyzeliniais varikliais varomiems automobiliams ji sumažės iki 80 mg/km. „Euro 5“ standarte taip pat nustatyta 5 mg/km smulkiųjų dalelių išskyrimo riba (dabar galioja 25 mg/km norma). Šį reikalavimą bus galima patenkinti tik įdiegiant dalelių filtrus. „Euro 6“ standarte ši riba išliks tokia pati, tačiau iki jo įsigaliojimo turės būti sukurtas naujas išmetamų smulkiųjų dalelių kiekio apskaičiavimo metodas, kuris būtų naudojamas kartu su dabar taikomu masės metodu. Iki 2012 m. numatytos išimties automobiliams, skirtiems socialinėms reikmėms tenkinti: greitosios pagalbos ir gelbėjimo mašinoms, visuomeniniam transportui, taip pat žmonėms su negalia bei daugiavaikėms šeimoms skirtiems automobiliams (išskyrus visureigius).

Šiandien jau neįmanoma išspręsti transporto problemų nacionalinės valstybės ribose, ką ir kalbėti apie regionus ar savivaldybes. Šia prasme transporto politika visada yra konkreti, ateitį formuojanti Europos politika, kurios vienas tikslų – tolydžiai didinti ekologiškų transporto priemonių reikšmę Europoje, kurį siekiama įgyvendinti, skatinant visų suinteresuotų organizacijų bei įmonių mokymą, žinių tobulinimą bei keitimąsi informacija. Akivaizdu, kad turi būti siekiama bendradarbiauti su aplinkosaugos ir transporto sektoriaus asociacijomis, institucijomis, politinėmis institucijomis ir mokslo įstaigomis.

²³ // Kelias, 2007, Nr. 3 (45). P. 38.

²⁴ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos // OL L 171, 2007-06-29. P. 1–16.

2. EUROPOS SAJUNGOS TRANSPORTO POLITIKOS ĮGYVENDINIMAS LIETUVOJE

Lietuva iki stojimo į ES buvo svarbiausių Europos valstybių susitarimų ir konvencijų, reglamentuojančių kelių transporto veiklą, dalyvė, tarp jų – Europos sutarties dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR), Muitų konvencijos dėl tarptautinio krovinių vežimo pagal TIR knygeles, Europos susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), Konvencijos dėl tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties (CMR), Tarptautinės konvencijos dėl krovinių kontrolės pasienyje sąlygų harmonizavimo, Vienos konvencijos dėl kelių eismo, susitarimo dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių (ATP). Taip pat ji buvo pasirašiusi dvišalius ir daugiašalius tarpvalstybinius susitarimus dėl tarptautinio keleivių ir krovinių vežimo keliais su 32 valstybėmis²⁵.

Lietuvoje kelių transportą reglamentavo Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas, Lietuvos Respublikos kelių įstatymas, Lietuvos Respublikos kelių fondo įstatymas. Siekiant Lietuvos vežėjų integracijos į ES transporto paslaugų rinką bei saugios, aplinkosaugai palankios transporto sistemos formavimo reikėjo suderinti nacionalinę teisę su *acquis* – ES teisės normų – reikalavimais.

Lietuvai integracija į ES reiškė, kad Lietuvoje turės būti įgyvendinti bendri ES politikos principai ir reguliavimo normos bei pašalintos kliūtys prekių, paslaugų, kapitalo ir asmenų judėjimui Bendrijos ribose. Ekonominės-teisinės narystės sąlygos buvo šios: šalis turi įdiegti savo teisės sistemoje *acquis*, o jos ūkio subjektai turi būti pasirengę konkuruoti bendroje rinkoje. Todėl Lietuvos integracija į ES – vienas iš pagrindinių šalies ekonominę bei socialinę raidą veikiančių procesų. Lietuvos transporto sistema, kaip integruota ES transporto sistemos dalis, teikdama kokybiškas transporto paslaugas, turi efektyviai tarnauti ES interesams ir didinti Lietuvos ir ES konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose.

2.1. Europos Sąjungos narystės poveikis Lietuvos vežėjų veiklai

Keturios ES pagrindą sudarančios judėjimo laisvės – prekių, paslaugų, žmonių ir kapitalo – yra pagrindinė nauda, kurią gauna šios sąjungos dalyviai. Judėjimo laisvė suponuoja naujas galimybes, kurios dar akivaizdesnės šių galimybių įkūnijimo sferoje – transporte. Visiems Lietuvos gyventojams tai reiškė padidėjusias galimybes patiems keliauti bei padidėjusias galimybes būti

²⁵ Lietuvos derybinė pozicija. Transporto politika (9 derybinis skyrius), Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. rugpjūčio 17 d. nutarimas Nr. 935 „Dėl Lietuvos Respublikos derybinių pozicijų derybose dėl narystės Europos Sąjungoje patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 70-2075.

pasiektais kitų žmonių, prekių ir paslaugų. Transporto paslaugas teikiančioms įmonėms tai atvėrė didesnes rinkas.

Lietuvos integracija į ES dar prieš pasirašant ekonomines sutartis prasidėjo neformaliu lygiu. Tai ypač pasakytina apie Lietuvos krovinių kelių transportą. Lietuvos vežėjai tapo vienais iš pirmųjų Lietuvos verslininkų, pradėjusių plėtoti veiklą Vieningoje rinkoje ir susidūrusių su ES *acquis*. 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 Asociacijos sutartį, pagrindinį dėmesį skyrė prekybos pramonės prekėmis tarp Lietuvos ir ES liberalizavimui.

Taigi, Lietuvos integracija į ES įtakojo transporto įmonių veiklą keliais būdais. Buvo pašalintos kliūtys Lietuvos vežėjų darbui ES rinkoje, ES taikomi techniniai ir kiti standartai pradėti įgyvendinti ir Lietuvoje. Be to, transporto modernizavimui bei tranzito infrastruktūros plėtrai buvo skiriamos lėšos tiek iš ES, tiek iš Lietuvos biudžeto, t.y. valstybė prisiėmė tam tikrą vaidmenį investuodama į šią sritį. Kiekviena iš minėtų priemonių kategorijų turėjo skirtingą poveikį tiek vežėjams, tiek kitiems rinkos dalyviams bei vartotojams, tiek valstybės biudžetui. Tokių kliūčių kaip kvotų sistemos šalinimas išplėtė verslo galimybes, sumažino išlaidas, tuo tarpu nauji arba aukštesni techniniai ar darbo santykių standartai sąlygojo papildomas investicijas bei didino kaštus.

Lietuvos laisvosios rinkos institutas dar 2000 m. parengė „Krovinių vežimo kelių transportu politikos Lietuvai integruojantis į Europos Sąjungą studiją“²⁶, kurioje išanalizuotas kelių transporto veiklą reglamentuojančių ES teisės normų poveikis įėjimo į rinką, mokesčių derinimo, socialinės politikos, konkurencijos srityse, potencialios jų įgyvendinimo Lietuvoje pasekmės bei, remiantis pastarųjų įvertinimais, pateiktos išvados ir rekomendacijos.

ES teisė nustato, kad šalis narė privalo licencijuoti krovinių gabenimo keliais veiklą²⁷. Lietuvoje verstis krovinių gabenimo keliais veiklai šalies viduje licencija nebuvo reikalinga. Ji buvo privaloma tik norint verstis tarptautiniu krovinių pervežimu.

Licencijuojamai kelių transporto veiklai buvo keliami geros reputacijos, tinkamos finansinės padėties ir profesinės kompetencijos reikalavimai. Tarptautiniais pervežimais užsiimantiems krovinių vežėjams jie buvo taikomi jau kuris laikas prieš Lietuvai tampant ES nare. Dėl didelės konkurencijos Bendrojoje rinkoje dažnai vežėjai net viršija privalomus reikalavimus, todėl tarptautiniams krovinių vežėjams direktyvų perėmimas žymios įtakos neturėjo. Daug didesni

²⁶ Lietuvos laisvosios rinkos institutas. Krovinių vežimo kelių transportu politikos Lietuvai integruojantis į Europos Sąjungą studija. – [žiūrėta 2007-07-12]. Prieiga per internetą: <http://www.euro.lt/documents/poveikio_tyrimai/2001/Kroviniu_vezimas_keliu_transportu_ataskaita_lt.pdf>.

²⁷ Tarybos direktyva 98/76/EB iš dalies keičianti Direktyvą 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transportu verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje // OL L 277, 1998-10-14. P. 17–25.

acquis perėmimo poveikį patyrė vietiniais pervežimais užsiimantys vežėjai. Iki perimant ES direktyvas jie neprivalėjo turėti licencijos savo veiksmai. Licencijų įvedimas vietiniais pervežimais užsiimančioms įmonėms sukūrė didelius prisitaikymo kaštus ir sumažino jų konkurencingumą. Sunkiausia tapo prisitaikyti prie finansinio pajėgumo reikalavimų: ES direktyva reikalavo 9 000 eurų kapitalo pirmai transporto priemonei ir po 5 000 eurų kiekvienai kitai transporto priemonei. Tuo tarpu, Lietuvos kelių transporto veiklos licencijavimo taisyklės – ne mažesnio kaip 14 000 Lt kiekvienai naudojamai transporto priemonei. Vietiniais maršrutais dirbantiems vežėjams finansinio pajėgumo reikalavimas Lietuvoje apskritai nebuvo taikomas. Tiesa, direktyvos numatė valstybėms – narėms galimybę nukrypti nuo nurodytų reikalavimų tuo atveju, jeigu transporto įmonė verčiasi savo veikla išskirtinai nacionalinėje rinkoje. Lietuvos derybinėje pozicijoje buvo numatytas pereinamasis laikotarpis iki 2007 m. dėl finansinio pajėgumo reikalavimų vežėjams įgyvendinimo pagal direktyvą Nr. 98/76/EB. Nuo 2007 m. sausio 1 d., vežant keleivius autobusais arba krovinius, įmonės finansinis pajėgumas turi būti ne mažesnis kaip 32 000 Lt pirmajai transporto priemonei ir 18 000 Lt kiekvienai kitai transporto priemonei²⁸.

Kitas Lietuvos derybinėje pozicijoje numatytas pereinamasis laikotarpis (iki 2006 m. sausio 1 d.) yra dėl tachografų įrengimo kroviniuose transporto priemonėse. Vėliau buvo pritarta bendrai Europos Parlamento ir Tarybos pozicijai, kad galutinė privaloma skaitmeninių tachografų įdiegimo data būtų 20 dienų nuo Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 pakeitimo paskelbimo *Oficialiame leidinyje*. Pagal Europos Parlamento ir Tarybos susitarimą, galutinė skaitmeninių tachografų įdiegimo data numatyta 2006 m. gegužės mėn. Europos Komisija pabrėžė, kad po šios datos įregistruotas transporto priemonės, kurioms taikomas Reglamentas (EEB) Nr. 3820/85, eksploatuojant be skaitmeninių tachografų ar jas vairuojant neįsigijus ir (ar) nenaudojant vairuotojo kortelės, bus taikomos nuobaudos.

Kadangi Lietuva jau buvo prisijungusi prie AETR susitarimo, kuris iš esmės nustatė tokius pačius reikalavimus, tarptautiniais maršrutais krovinius vežantys Lietuvos vežėjai privalėjo laikytis Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 nuostatų dėl darbo ir poilsio laiko trukmės. Tačiau šios nuostatos iki tol nebuvo taikomos vietiniais pervežimais užsiimantiems vežėjams. Analogiška situacija buvo ir su Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 reikalavimais.

Apibendrinant galima teigti, kad integracijos į ES poveikis konkretiems Lietuvos vežėjams priklausė nuo jų veiklos pobūdžio bei naudojamų transporto priemonių charakteristikų. Tarptautiniais pervežimais užsiimantys vežėjai jau buvo prisitaikę prie daugumos ES taikomų reikalavimų, todėl Lietuvos narystė ES pareikalavo iš jų mažesnių prisitaikymo kaštų, tuo pačiu suteikdama didesnę naudą dėl kliūčių įėjimui į Vieningą rinką panaikinimo. Didesnį poveikį patyrė

²⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimo Nr. 1170 „Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo“ 27.4 punktas // Valstybės žinios. 1997, Nr.97-2464.

vietiniais pervežimais užsiimantys vežėjai. Įvertinus minėtus su naryste ES tiesiogiai ir netiesiogiai susijusius Lietuvos kelių transportą įtakančius veiksnius, galima daryti išvadą, kad Lietuvos vežėjų verslo sąlygos didele dalimi priklausė nuo Lietuvos valdžios institucijų galimybių perimti ES principus ir normas tokiu būdu, kuris sumažintų vežėjų prisitaikymo kaštus ir sukurtų sąlygas jų veiklai Vieningoje rinkoje neprarandant savo konkurencinių pranašumų.

2.2. Lietuvos transporto politikos bendrosios kryptys ir strategija

Įgyvendinant Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006–2008 m. programos transporto ir komunikacijų politikos skyriaus nuostatas, nuosekliai siekiama sukurti modernų, subalansuotą, saugų susisiekimo infrastruktūros tinklą, kuris efektyviai tenkintų verslo ir gyventojų poreikius, skatintų krovinių ir keleivių vežimo paslaugų rinkos plėtrą. Čia esminis vaidmuo valstybei tenka, užtikrinant vienodas konkurencijos sąlygas visiems kelių transporto paslaugas teikiantiems rinkos dalyviams (vežėjams).

Ilgalaikėje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje nustatytos svarbiausios bendrosios Lietuvos transporto politikos kryptys²⁹:

- transporto plėtra ir aplinkosauga;
- eismo saugos gerinimas kelių transporte;
- transporto infrastruktūros įrenginių, krovinių ir keleivių apsauga;
- administracinių gebėjimų stiprinimas;
- informacinių technologijų ir intelektinių transporto sistemų plėtra.

Svarbiausi Lietuvos transporto sistemos plėtros tikslai (vizija) Ilgalaikėje strategijoje:

- pasiekti ES valstybių senbuvių transporto paslaugų kokybės ir techninių parametrų lygį;
- efektyviai bendradarbiauti su kaimyninių šalių transporto sistemomis;
- suteikti galimybę Lietuvos žmonėms patogiai ir greitai susisiekti su svarbiausiais Europos kultūros, turizmo ir komercijos centrais;
- efektyviai tarnauti Lietuvos ir išsiplėtusios Europos Sąjungos interesams, didinti konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose.

Lietuvos transporto sistemos misija – užtikrinti nepertraukiamą visuomenės narių mobilumą ir prekių transportavimą palaikant dinamišką šalies ūkio plėtrą, didinti Lietuvos ir išsiplėtusios ES konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose³⁰.

Natūralu, kad tokia maža valstybė kaip Lietuva negali padaryti lemiamos įtakos tebesiformuojančiai ES transporto politikai. Tačiau bendrųjų nuostatų žinojimas sudaro prielaidas numatyti konkrečias esamų konfliktinių situacijų sprendimo kryptis. Tokiu būdu galima racionaliau

²⁹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 79-2860.

³⁰ Ten pat.

formuoti savo transporto politiką, nekartoti svetimų klaidų ir nepradėti įgyvendinti jau nepasiteisinusių sprendimų.

2.3. Ekonominė kelių transporto svarba

Efektyviai dirbantis transportas – fundamentalus veiksnys, sąlygojantis vis didėjantį užimtumą, ekonominį augimą bei globalią prekybą. 2001 m. Baltojoje knygoje³¹ buvo daroma prielaida, kad vidutinis ekonominis augimas kasmet bus 3 proc., o faktiškai 2000–2005 m. laikotarpiui jis buvo 1,8 proc. Planuojamas vidutinis metinis ekonomikos augimas 2000–2020 m. 2,1 proc. (52 proc. per visą laikotarpį). Krovinių vežimo apimtys turėtų būti artimas bendram ekonomikos augimui (apie 50 proc. per visą laikotarpį), o keleivių vežimo apimtys turėtų didėti vidutiniškai po 1,5 proc. kasmet (apie 35 proc. per visą laikotarpį)³². Kaip buvo pabrėžta Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ XVII kongreso³³ metu, transporto, sandėliavimo ir ryšių sektoriaus sukurta bendroji pridėtinė vertė 2006 m. sudarė 12,7 proc. ir buvo trečioje vietoje po apdirbamosios pramonės ir prekybos. Kelių transporto indėlis, kuriant bendrąjį vidaus produktą (BVP) – vienas iš reikšmingiausių. Bendroje transporto ir sandėliavimo sektoriaus struktūroje kelių transporto sukuriama pridėtinė vertė 2006 m. sudarė 53 proc., visos šalies ūkio mastu – 5,4 proc. Ji nuo 2001 m. išaugo dvigubai – iki 7,2 mlrd. litų ir pasižymėjo itin sparčiu augimo tempu, kuris 2006 m. pasiekė 19,2 proc. 2006 m. kelių transportu pervežta 56 mln. tonų krovinių arba 53 proc. visų sausumos transportu gabenamų krovinių. Jų apyvarta tarptautiniais maršrutais išaugo apie 18 proc., apyvarta tarp kitų valstybių mūsų šalyje registruotomis transporto priemonėmis – apie 17 proc. 2004–2005 metai – lūžio metai, kai ES plėtra atvėrė naujas galimybes Lietuvos kelių transporto įmonėms. Transporto rinkoje ženkliai išaugo krovinių apyvartumas, kuris siejamas ir su sumažėjusiomis vieno reiso laiko sąnaudomis ES vidaus rinkoje.

2007 m. sausio 1 d. Lietuvoje veikė 2984 įmonės, turinčios teisę gabenti krovinius tarptautiniais maršrutais, t.y. 18,2 proc. daugiau nei 2005 m.³⁴ Šie ir kiti skaičiai rodo, koks svarbus transporto indėlis į ekonomikos augimą, konkurencingumą ir užimtumą Europos Sąjungoje. Jei naujosios ES šalys, tokios kaip Lietuva, turinčios neefektyvias arba neintegruotas su ES senbuvėmis transporto bei komunikacijų sistemas, nesiims radikalių priemonių savo transporto sistemoms modernizuoti, rizikuoja praleisti unikalią galimybę pasiekti, kad šalies ekonomika per tarptautines gamybos, paskirstymo bei transportavimo grandines išsivertintų ir taptų konkurencinga. Lietuvos

³¹ White Paper - European transport policy for 2010: time to decide // COM/2001/0370 final.

³² Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010 (2005). – [žiūrėta 2007-10-01]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm>.

³³ Labžentis T. Asociacijos „Linava“ XVII kongresas: vežėjų verslo pasiekimai ir plėtros galimybės // Transporto pasaulis, 2007, Nr. 5 (77). P. 14.

³⁴ Svarbūs pokyčiai kelių transporto veiklos priežiūros ir kontrolės srityje // Spaudos konferencija (2007). – [žiūrėta 2007-10-01]. Prieiga per internetą: <<http://www.vkti.gov.lt/index.php?-1081558008>>.

bendrovės, siekdamos didinti savo konkurencingumą, turėtų siekti užimti kiek platesnį prekybos bei transportavimo paslaugų rinkos segmentą Baltijos jūros regiono erdvėje. Tačiau atskiras Lietuvos transporto mazgas arba atskira transporto kompanija dėl vykstančių globalizacijos procesų nebegali būti laikomi labai rimtais dalyviais tarptautinėse tiekimo grandinėse. Globalizacija reikalauja daug glaudesnės ir efektyvesnės įvairių transporto rūšių ir transporto verslo ir ne tik šios srities sąveikos. Moksliniuose darbuose ir ES naujausiuose transporto politikos dokumentuose išryškinama ir pabrėžiama tiesioginė krovinių gabenimo procesų efektyvumo priklausomybė nuo įvairių transporto rūšių tarpusavio sąveikos gerinimo – intermodalumo plėtojimo. Praktiškai sunku suderinti individualius interesus sudėtingoje transportavimo grandinėje: gamintojai–keliai / geležinkeliai–uostas–jūrų greitkeliai / keltų linijos–vėl uostas–sausumos transporto tinklai–distribucijos centrai /vartotojai. Visgi tokia grandinė būna konkurencinga ir gali efektyviai funkcionuoti tik tuo atveju, jeigu pavyksta tokius interesus suderinti. Tačiau tą naudą visada ribos aštri konkurencija su kitomis analogiškomis grandinėmis. Tarkim, mūsų IXB transporto koridorius Klaipėda–Vilnius–Minskas yra pasmerktas nuolatinei konkurencijai dėl tarptautinės prekybos srautų su kitais transporto koridoriais: Ventspilis–Ryga–Maskva, taip pat Talinas–Sankt Peterburgas, Helsinkis–Sankt Peterburgas–Maskva.

Balandžio pabaigoje Europos Komisija pritarė Lietuvos planui³⁵, kuriame dėmesys sutelkiamas į darnų ekonomikos augimą. Lietuvos valdžios institucijų parengtame Nacionaliniame strateginių kryptių plane³⁶ dėstoma, kaip ateinančius septynerius metus rengiamasi naudoti 6 775 mln. eurų ES finansinę paramą, skirtą Lietuvos regionų ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui skatinti. Nors minėtame kryptių plane daug kalbama apie šalies konkurencingumo didinimą, žvelgiant į finansavimo proporcijas ir realius planuojamus darbus, transporto strategija nėra pakankamai aiškiai apibrėžta. Nėra vieningos krypties ar aiškiai apibrėžtos koncepcijos, kaipgi mūsų šalis, apsupta stiprių kaimynų, taps konkurencinga. Intelektualių transporto sistemų ir technologijų plėtra Lietuvoje kol kas tik startinėje pozicijoje. Laiku „neįsibėgėjus“ ir neįsisavinus ES finansinės paramos kiltų didžiulis pavojus pralaimėti konkurencinę kovą pritraukiant krovinių srautus bei kuriant didelę pridėtinę vertę turinčias paslaugas, liekant paprasčiausiu Europos užkampiu.

2.4. Europos Sąjungos finansinės injekcijos formuojant kelių transporto politiką

Įstojusi į ES, Lietuva pradėjo įgyvendinti ES regioninę politiką, kurios pagrindiniai tikslai – sumažinti regionų išsivystymo skirtumus ir skatinti menkiau išsivysčiusių regionų plėtrą, todėl

³⁵ Komisijos sprendimas, patvirtinantis tam tikras Lietuvos nacionalinio strateginių kryptių plano dalis (2007). – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga per internetą: < http://www.esparama.lt/download.php?law_act_pub=560>.

³⁶ Lithuania: cohesion policy 2007–2013. – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/regional_policy/atlas2007/fiche/Lt_en.pdf>.

nuo šios datos atsirado galimybė naudotis Sanglaudos bei struktūriniais fondais. Tuo būdu Lietuva ne tik atsidūrė bendroje konkuruojančioje ekonominėje erdvėje, bet ir gali pasinaudoti teikiamos finansinės paramos privalumais. Šios priežastys paskatino Lietuvą surasti stipriausias savo ekonomikos sritis ir tinkamai išnaudoti didžiausią augimo potencialą turinčias ūkio kryptis, padėsiančias įsitvirtinti bendrojoje Europos rinkoje.

Remiantis patirtimi kitų ES šalių – senbuvų, gaunančių paramą iš ES fondų, stebimas išskirtinis dėmesys infrastruktūros plėtrai – didžioji Sanglaudos ir Europos regioninės plėtros fondo (vienas iš ES struktūrinių fondų) lėšų dalis skiriama transporto infrastruktūros rekonstravimui bei modernizavimui. Šalies ekonomikos augimas, užtikrinant aukštesnius gyvenimo standartus, naujų darbo vietų sukūrimą, neįmanomas be veiksmingos transporto sistemos ir reikiamos jos infrastruktūros, suteikiančios galimybę pasinaudoti vidaus bei tarptautinės rinkos potencialu. Sienu panaikinimas išplėstoje ES dar labiau paskatino prekių mainus tarp Europos šalių, taip pereinant nuo į „sandėliavimą“ orientuotos ekonomikos į „srautų“ ekonomiką, t.y. pristatant prekę reikiamu laiku į reikiamą vietą. Be to, ir naujausios Baltosios knygos pagrindinė nuostata – Europos transporto politiką koncentruoti visuomenės poreikių tenkinimui, didinti keleivių teises, gerinti eismo saugą, užtikrinant aukštą paslaugų kokybę, modernizuojant svarbiausius transporto infrastruktūros objektus.

Dabartinės Lietuvos transporto sektoriaus investicijos daugiausia nukreiptos į esamos infrastruktūros tobulinimą, augančio tarptautinio ir vietinio keleivių bei krovinių srautų aptarnavimą, taip siekiant suderinamumo su tarptautiniais standartais. Pagrindiniuose patvirtintuose strateginiuose dokumentuose – Sanglaudos fondo strategijoje³⁷ ir Bendrajame programavimo dokumente³⁸ – 2004–2006 metais Lietuvos transporto sektoriui iš ES fondų skirta apie 1 541 mln. Lt, iš jų apie 1 050 mln. Lt iš Sanglaudos fondo ir apie 491 mln. Lt iš struktūrinių fondų. Susisiekimo ministerijos atstovų teigimu, 2004–2006 m. gautos Struktūrinių fondų lėšos konkreitiems patvirtintiems projektams turi būti išmokėtos iki 2008 m. pabaigos, o Sanglaudos fondo projektų įgyvendinimo terminą nustato Europos Komisija. 2007–2013 m. finansinės ES fondų paramos etape vienas svarbiausių prioritetų – sausumos transporto infrastruktūros jungčių su kitomis ES valstybėmis bei trečiųjų šalių transporto tinklais plėtojimas.

Pagrindinės investicijos iš Sanglaudos fondo siejamos su transeuropinių transporto koridorių (TEN-T), kurie kerta Lietuvos teritoriją – I, IA, IXB ir IXD, jungčių su šiuo tinklu bei susijusių transporto mazgų modernizavimu bei rekonstravimu. Šios investicijos bus panaudojamos transporto infrastruktūros tobulinimui, siekiant, kad ji savo techniniais parametrais pilnai atitiktų

³⁷ Lietuvos Respublikos finansų, aplinkos ir susisiekimo ministrų 2004 m. vasario 20 d. įsakymas Nr. 1K-054/D1-79/3-99 „Dėl sanglaudos fondo strategijos 2004–2006 metams patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr.33-1071.

³⁸ Lietuvos 2004-2006 m. bendrasis programavimo dokumentas. – [žiūrėta 2007-06-12]. Prieiga per internetą: <http://www.esparama.lt/lt/bpd/apie_BPD>.

jiems keliamus reikalavimus, tarptautinius standartus bei tenkintų didėjančio keleivių ir krovinių srauto poreikius. Šio fondo finansavimui prioritetas teikiamas tokiems projektams, kurie yra pilnai parengti įgyvendinimui bei atitinka Europos Sąjungos Tarybos gairėse 1692/96 TEN-T transporto tinklui nustatytus kriterijus.

ES struktūrinių fondų parama suteikia galimybę skatinti regioninę socialinę ir ekonominę plėtrą, mažinant išsivystymo netolygumus šalies regionų lygiu. Panaudojant Europos regioninės plėtros fondo lėšas, numatoma įgyvendinti transporto sektoriaus investicijų projektus, kurie padės užtikrinti gerą privažiavimą prie transeuropinių koridorių, sutvarkyti eismą miestų gatvėse, sumažinti transporto grūstis, geriausiai atitiks visuomenės interesus bei efektyviausiai prisidės prie susisiekimo gerinimo šalies teritorijoje, atsižvelgiant į dabartinius bei ateities keleivių ir krovinių vežimo poreikius, t.y. šie projektai turi būti visų pirma techniškai ir ekonomiškai pagrįsti, o jų teigiamas poveikis – ilgalaikis.

Institucinių ir administracinių gebėjimų stiprinimas bei nacionalinės teisės aktų derinimas su ES *acquis* bei pasiruošimas jų įgyvendinimui yra pagrindiniai PHARE finansinės paramos prioritetai³⁹. Parama šalims kandidatėms per PHARE programą buvo teikiama dvejopai: per nacionalines PHARE programas ir per daugiašales programas. „Dvynių“ projektas (*angl. Twinning Projects*) ir yra susitarimas tarp šalies kandidatės ir vienos ar daugiau ES šalių, kuriuo siekiama perduoti patirtį ir žinias, susijusias su *acquis* įgyvendinimu.

2002 m. liepos mėnesį Lietuvoje buvo oficialiai pradėtas vykdyti „Dvynių“ projektas⁴⁰ tolesnio transporto *acquis* priėmimo ir administracinių gebėjimų valdyti transporto politikos įgyvendinimą stiprinimui transporto srityje, kuriame dalyvavo Prancūzijos ir Belgijos susisiekimo ministerijos. Pagrindinis projekto veiklos tikslas – padėti Lietuvos institucijoms pasirengti integracijai į ES transporto sektoriuje teisinėmis, investicinėmis ir administracinių pajėgumų stiprinimo priemonėmis, siekiant tinkamai įgyvendinti kelių transporto politiką, ypatingą dėmesį skiriant fiskalinei politikai ir socialinę sritį reglamentuojantiems ES teisės aktams. Projekte numatyta teikti pagalbą Lietuvos susisiekimo ministerijai ir atitinkamoms jai pavaldžioms institucijoms, rengiant įstatymus kelių, geležinkelio transporto ir civilinės aviacijos srityse bei įgyvendinti jau priimtus įstatymus. Kelių transporto komponentas, kuriame pagrindinis naudos gavėjas buvo Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Inspekcija), prasidėjo 2002 m. liepos 5 d. Ši data žymi 24 mėnesių trukmės laikotarpio pradžią, kuris turėjo baigtis 2004 m. liepos 4 d.

„Dvynių“ projekto Kelių transporto komponento veikla buvo vystoma 8 kryptimis:

³⁹ European Commission financial assistance: Phare. – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/enlargement/financial_assistance/phare/index_en.htm>.

⁴⁰ „Dvynių“ projektas Nr. LT/2001/IB/TR/01 „Tolimesnis transporto *acquis* derinimas ir administracinių gebėjimų stiprinimas, įgyvendinant transporto politiką“. – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/enlargement/fiche_projet/document/lt0103_01_-_further_alignment.pdf>.

1. mokesčių ir kelių tarifų įkainių sunkiasvorėms transporto priemonėms ir keleivinėms transporto priemonėms politikos sistemos reorganizavimas;
2. ES socialinių teisės aktų įgyvendinimas;
3. papildoma pagalba kitų *acquis* dalių perėmimui;
4. pagalbinės medžiagos, skirtos mokymo programai, parengimas;
5. Inspekcijos pareigūnų mokymas;
6. kompiuterizuotos informacinės sistemos, skirtos kontrolės valdymui, sukūrimas;
7. įranga su specializuotais priedais;
8. informacija vežėjams ir vairuotojams.

Bene daugiausiai dėmesio kelių transporto srityje „Dvynių“ projekte skirta kontrolės kelių transporte stiprinimui. Tuo tikslu buvo derinami Lietuvos ir ES teisės aktai, Inspekcijos inspektoriai mokomi atlikti kontrolę, ypatingai daug dėmesio skiriant vairavimo ir poilsio režimo kontrolei keliuose ir įmonėse. Numatyta sukurti ir įdiegti vientiso tinklo principu veikiančią kontrolės valdymo informacinę sistemą, kuria naudotųsi Lietuvos administracinės struktūros. Pagal šį projektą įsigyta specializuota kelių transporto vairavimo ir poilsio režimo kontrolės įranga: rankiniai tachografų registracijos lapų skaitytuvai, tachografų registracijos lapų skeneriai su programine įranga, jungiančia šiuos skaitytuvus su kompiuteriais, nešiojami kompiuteriai bei spausdintuvai, skirti darbui automobiliuose, bei kita programinė ir techninė įranga. Panaudota 300 000 eurų investicinių lėšų, iš kurių 75 proc. buvo finansuojamos iš PHARE programos lėšų, 25 proc. – iš Lietuvos biudžeto.

2007 m. rugsėjo mėnesį Inspekcija kartu su Švedijos kelių administracija (angl. *Swedish Road Administration*) pradėjo įgyvendinti dar vieną „Trumpalaikių dvynių“ projektą „Valstybinės kelių transporto inspekcijos institucinių gebėjimų stiprinimas diegiant skaitmeninius tachografus“ srityje (angl. *Institutional capacity strengthening of the State Road transport Inspectorate in the area of digital tachographs*). Numatoma projekto įgyvendinimo trukmė – 6 mėnesiai. Maksimalus biudžetas – 220 000 eurų. Projekto numeris – 2005/017-494-05-01-07.

Pagal Reglamentą (EB) Nr. 561/2006, kuriame nustatyta, kad nuo 2006 m. gegužės 1 d. pirmą kartą pradėdamos eksploatuoti atitinkamos transporto priemonės turi būti su įrengtais, aktyvuotais bei sukalibruotais skaitmeniniais tachografais, jų vairuotojai privalo naudoti vairuotojų korteles, o valstybės narės įsipareigoja išduoti įmonių, vairuotojų, dirbtuvių ir kontrolės korteles. Tuo tikslu turi būti paskirta minėtas funkcijas vykdanči institucija, kurios veikla atitinka ES teisės aktų nuostatas. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu⁴¹ Inspekcija paskirta atsakinga už skaitmeninių tachografų sistemos įgyvendinimą, vykdo skaitmeniniuose tachografuose

⁴¹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. vasario 20 d. įsakymas Nr. 3-96 „Dėl skaitmeninių tachografų sistemos įgyvendinimo užtikrinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr. 29-944.

naudojamų identifikavimo kortelių išdavimo funkcijas ir organizuoja šiam procesui reikalingų procedūrų įgyvendinimą.

Lietuvoje dar nėra sukaupta pakankamai daug patirties diegiant skaitmeninių tachografų sistemą, kuri leistų efektyviau taikyti kontrolės metodus ir procedūras dirbtuvėse, įmonėse, keliuose, keistis informacija, duomenimis, naujausia kontrolės įranga, falsifikavimo prevencijos ir atpažinimo metodais. Todėl natūralu, kad ES pagalba „Dvynių“ projekto forma šioje srityje yra itin reikalinga. Projektas apima ne tik paramą, bet ir Inspekcijos pareigūnų praktinį mokymą.

Pagrindiniai „Trumpalaikių dvynių“ projekto tikslai:

- padėti įdiegti Inspekcijoje naujus vairavimo ir poilsio laiko režimo kontrolės metodus tikrinant skaitmeninių tachografų duomenis, išmokyti Inspekcijos pareigūnus naudotis ir dirbti naujais kontrolės prietaisais, reguliariai keistis atitinkama informacija su kitomis šalimis;
- sustiprinti Inspekcijos administracinę ir techninę kompetenciją, vertinant ir išduodant leidimus dirbtuvėms, atliekančioms skaitmeninių tachografų įrengimo darbus;
- padėti tobulinti skaitmeninių tachografų kortelių išdavimo ir administravimo sistemą.

Spalio mėnesį Inspekcijoje įvyko pirmasis šio projekto priežiūros komiteto posėdis, kuriame Susisiekimo bei Finansų ministerijų, Centrinės projektų valdymo agentūros ir projekto įgyvendinimo partnerių Švedijos kelių administracijos atstovai derino projekto įgyvendinimo etapus, siekiant užtikrinti iškeltus tikslus, aptarė preliminaras ekspertų vizitų datas, vykdymo terminus, administracinius klausimus.

2.5. Kelių transporto veiklos priežiūra ir kontrolė Lietuvoje

Lietuvos Respublikos kelių transporto veiklos viešasis reguliavimas ir valstybinė priežiūra priskiriama Valstybinei kelių transporto Inspekcijai prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Inspekcija). Vykdydama savo misiją, Inspekcija siekia užtikrinti vienodas ir palankias konkurencijos sąlygas laisvam ir saugiam keleivių bei krovinių vežimui, siekiant visuomenės ir verslo aplinkos pasitikėjimo, tarnaujant jiems sąžiningai, teisingai ir atsakingai. Inspekcijos strateginis tikslas siejamas su Lietuvos Respublikos Vyriausybės prioritetu – užtikrinti tolesnį verslo plėtros sąlygų gerinimą⁴². Siekdama sudaryti tinkamas sąlygas kelių transporto verslui Inspekcija tobulina teisinę bazę, licencijuoja krovinių vežimo vidaus ir tarptautiniais maršrutais bei keleivių vežimo tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais verslą, vykdo keleivių vežimo reguliarių maršrutų poreikio tyrimą, nustato maršrutus, atlygina vežėjams negautas pajamas dėl keleiviams suteiktų važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais lengvatų. Vykdydama

⁴² Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos 2007–2009 m. strateginis veiklos planas. – [žiūrėta 2007-05-12]. Prieiga per internetą: < <http://www.vkti.gov.lt/index.php?-1540785932>>.

įstatymų ir kitų teisės aktų, reglamentuojančių kelių transporto veiklą, laikymosi valstybinę priežiūrą, Inspekcija kontroliuoja keleivių ir krovinių vežėjų veiklą, jiems nustatytų reikalavimų laikymąsi. Atsižvelgdama į geriausią ES praktiką bei stiprindama tarptautinę partnerystę ir tarpžinybinį bendradarbiavimą kontrolės srityje, dalį patikrinimų Inspekcija organizuoja kartu su Lietuvos ir užsienio valstybių kompetentingomis institucijomis.

Pastaruoju metu kelių transporto kontrolės ir priežiūros srityje įvyko reikšmingų permainų, atsižvelgiant į pasikeitimus ne tik Lietuvos, bet ir kitų Europos šalių kelių transporte. Visose šalyse nuolat didėja automobilių skaičius, auga keleivių ir krovinių vežimo keliais apimtys, daugėja rinkos dalyvių, konkurencija tarp vežėjų didėja. Sparčiai augant kelių transporto sektoriui tiek ES, tiek Lietuvoje skiriamas vis didesnis dėmesys kelių transporto kontrolei.

Didelę įtaką kelių transporto veiklai turėjo Reglamento Nr. 561/2006 reikalavimai dėl skaitmeninių tachografų įrengimo. Lietuva buvo valstybių narių, kurios laiku įdiegė skaitmeninių tachografų sistemą ir jau nuo 2006 m. pradžios visu pajėgumu išdavinėjo skaitmeninių tachografų korteles, pirmajame dešimtuose. Tai sudarė sąlygas Lietuvos verslininkams įsigyti naujas transporto priemones ir sėkmingai konkuruoti tarptautinėje vežimų rinkoje.

Išsiplėtus ES pasikeitė ir kelių transporto kontrolės modelis: Bendrijos viduje nebetaikoma pasienio kontrolė, todėl didesnė kontrolės dalis atliekama šalies viduje. Kontrolė turi būti sisteminga užtikrinant optimalų jos tinklą visoje šalies teritorijoje. Todėl 2006 m. buvo įsteigti penki papildomi Inspekcijos teritoriniai padaliniai. Siekiant užtikrinti veiksmingesnę kelių transporto veiklos kontrolę, inspektorių darbe pradėti taikyti įvairesni kontrolės būdai ir metodai, diegiamos techninės ir technologinės naujovės. Nuolat stiprinamas kelių transporto kontrolę vykdančių institucijų bendradarbiavimas. Siekdama skatinti socialinę pažangą ir pagerinti kelių transporto saugumą Inspekcija kartu su policijos pareigūnais vykdo vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo, transporto priemonių techninės būklės patikrinimus keliuose, su Valstybinės darbo inspekcijos ir Valstybinės mokesčių inspekcijos pareigūnais – bendrus įmonių patikrinimus.

Plečiamas ir tarptautinis bendradarbiavimas. Praėjusiais metais buvo susitarta dėl bendradarbiavimo su Latvijos ir Lenkijos kelių transporto inspekcijomis. Nutarta mažiausiai šešis kartus per metus pasienyje kartu vykdyti bendrus transporto priemonių patikrinimus, keistis informacija apie pažeidėjus. Nuo 2007 m. sausio 1 d. Inspekcija tapo „Europos kelių kontrolės“ (*Euro Contrôle Route*) organizacijos nare.

Keliami transporto priemonių ekologiniai reikalavimai: naujas krovines transporto priemones ir autobusus nuo 2006 m. spalio 1 d. galima registruoti tik su varikliais, kurių išmetamųjų teršalų kiekis atitinka ne žemesnes nei „Euro 4“ normas.

Didėjant kelių transporto srautams Lietuvos keliuose ir vežėjų konkurencijai, Inspekcija siekia užtikrinti vienodas ir palankias kelių transporto verslo sąlygas bei eismo saugą keliuose. Tam

būtina efektyvi kelių transporto kontrolė bei konstruktyvus valstybės įstaigų ir vežėjų bendradarbiavimas, kurio įgyvendinimo rezultatai galimi būtų apibūdinti kaip:

- padidėjusį Lietuvos vežėjų konkurencingumą, sukurtas sąlygas Lietuvos vežėjams veiksmingai dirbti bendroje ES rinkoje ir plėtoti savo verslą;
- pagerėjusias vairuotojų darbo sąlygas ir jų darbo organizavimą;
- sudarytas sąlygas pagerinti kelių transporto priemonių vairuotojų kvalifikaciją ir kelių eismo saugumą;
- sumažėjusias prielaidas galimiems pažeidimams kelių transporto sektoriuje;
- skatinamą pažangą, naujų ir techniškai tvarkingų transporto priemonių eksploatavimą.

2.5.1. Valstybinio reguliavimo priežiūros ir kontrolės pagrindiniai objektai

Vykdydami vežėjų valstybinę priežiūrą Inspekcijos kontrolės pareigūnai įmonėse tikrina, kaip laikomasi licencijavimo taisyklių⁴³, profesinės kompetencijos ir finansinio pajėgumo reikalavimų, kaip vykdoma vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo apskaita, organizuojamas pavojingų krovinių vežimas, transporto priemonės savininko ar valdytojo naudotojo mokesčio sumokėjimas, trečiųjų šalių vairuotojų liudijimų turėjimas.

2 lentelė. Tikrintinų įmonių sąrašas

Eilės Nr.	Įmonės	Skaičius vnt. (2006 m.)
1.	Krovinių ir keleivių vežiojimų veiklą vykdančios įmonės	6124
2.	Kelių transporto priemonių vairuotojus rengiančios įmonės	363
3.	Techninių apžiūrų centrai ir stotys	90
4.	Kelių transporto techninių ekspertizių įmonės	13
5.	Kelių transporto priemonių gamintojai Lietuvoje	19
6.	Užsienio gamintojų įgalioti atstovai Lietuvoje	116
7.	Tachografų dirbtuvės	30

Šaltinis: Kelių transporto veiklos priežiūra ir kontrolė. 2006 m. rezultatai ir 2007 m. veiklos kryptys, Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis www.vkti.gov.lt

Kontrolės kelyje metu Inspekcijos pareigūnai tikrina kaip laikomasi vairavimo ir poilsio režimo reikalavimų, tikrinama transporto priemonės techninės būklė, transporto priemonės savininko ar valdytojo naudotojo mokesčio sumokėjimas, vykdoma sunkiasvorius ir

⁴³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimas Nr. 1170 „Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo“ // Valstybės žinios. 1997, Nr. 97-2464; 2002, Nr. 124-5664.

didžiagabaričius, pavojingus bei greitai gendančius krovinius vežančių transporto priemonių kontrolė.

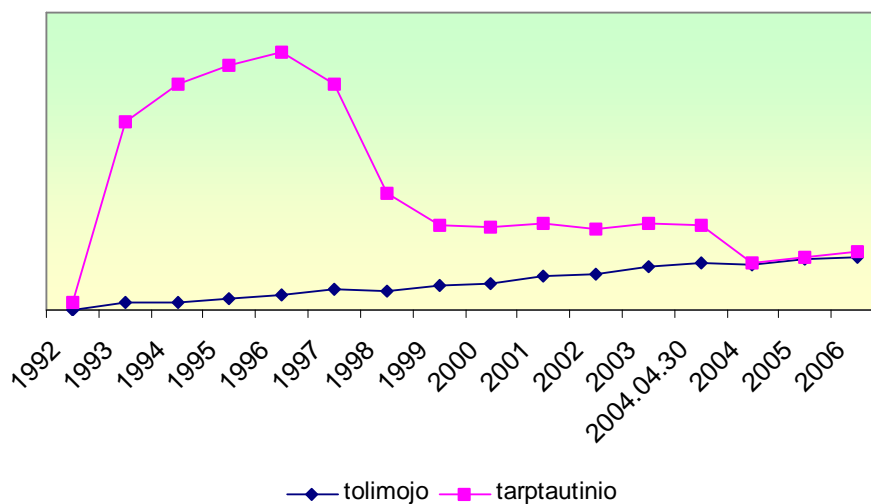
3 lentelė. Tikrintinų transporto priemonių sąrašas

Eilės Nr.	Transporto priemonės	Skaičius vnt. (2006 m.)
1.	Lietuvoje registruotos krovininės (N2, N3) transporto priemonės	96173
2.	Kelių transporto veiklą vykdančios krovininės (N2, N3) ir keleivinės (M2, M3) transporto priemonės (licencijuotos)	28550
3.	Į (per) Lietuvą atvykstančios užsienyje registruotos (N2, N3, M2, M3) transporto priemonės	ne mažiau 760000 per metus

Šaltinis: Kelių transporto veiklos priežiūra ir kontrolė. 2006 m. rezultatai ir 2007 m. veiklos kryptys, Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis www.vkti.gov.lt

2.5.2. Keleivinis transportas

Inspekcija licencijuoja keleivių vežimo tolimojo ir tarptautinio susisiekimo maršrutais veiklą, valdo ir organizuoja keleivių vežimus tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutais, atlygina vežėjų negautas dėl važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais lengvatų pajamas, išduoda leidimus vežti keleivius tarptautinio reguliaraus susisiekimo maršrutais Lietuvos Respublikos teritorija, leidimus ir kitus dokumentus vežti keleivius tarptautinio susisiekimo maršrutais vienkartiniais ir švytuokliniais reisais. Inspekcijos reguliavimo srityje 2007 m. pradžioje buvo 417 tolimojo ir 216 tarptautinio reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutai. Keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutais veža 58 vežėjai.



Šaltinis: Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis, www.vkti.gov.lt

1 pav. Licencijų vežti keleivius tolimojo ir tarptautinio (nuo 2004-05-01 – Europos Bendrijos licencijų) susisiekimo maršrutais skaičius

Kaip matyti iš 1 paveikslo, išduodamų licencijavimo dokumentų skaičius kasmet skiriasi. 2004 m. buvo keičiamos vežėjų turėtos licencijos vežti keleivius tarptautinio susisiekimo maršrutais ir šių licencijų kortelės į Europos Bendrijos licencijas ir jų kopijas, todėl buvo įforminta nepalyginamai daugiau dokumentų. Vežėjai perka vis naujesnius autobusus ir licencijų korteles bei kopijas išigyja ilgesniam laikotarpiui, todėl licencijavimo dokumentai jiems išduodami vis rečiau. Tokio didelio išduodamų dokumentų skaičiaus kaip 2004 m., laukiama 2009 m., kai po penkerių metų baigsis didesnės dalies 2004 m. išduotų Europos Bendrijos licencijų ir jų kopijų galiojimas.

Nors licencijavimo dokumentų per metus įforminama vis mažiau, tačiau įmonių turimų licencijų bei jų naudojamų transporto priemonių skaičius didėja. Licencijas ir licencijų korteles vežti keleivius tarptautinio susisiekimo maršrutais turinčių įmonių ir autobusų skaičius per 1993 m. staiga išaugo atvėrus tarptautinę rinką, kai Lietuva pradėjo sudaryti tarptautines sutartis su užsienio šalimis. Vėliau įmonių ir autobusų dinamika per paskutinius 5 metus iki Lietuvos įstojimo į ES stabilizavosi, liko tik šioje rinkoje įsitvirtinusios įmonės. Po Lietuvos įstojimo į ES, įmonių turėtos licencijos vežti keleivius tarptautinio susisiekimo maršrutais pakeistos į Europos Bendrijos licencijas. Šis procesas išgrynino tokių įmonių skaičių, nes ne visos įmonės, nors ir turėjo galiojančias licencijas, vertėsi vežimų veikla.

Nuo 2001 m. pradžios Inspekcija, dalyvaudama Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymo⁴⁴ įgyvendinime, valstybės biudžeto lėšomis atlygina vežėjų negautas dėl važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais lengvatų pajamas, prieš tai įvertinusi ir patikrinusi jų pateiktas ataskaitas. Inspekcijos pareigūnai, atlikę keleivius vežančios įmonės tikrinimą ir nustatę aplaidų parduotų su nuolaida važiavimo keleiviniu transportu bilietų apskaitos tvarkymą, gali priimti sprendimą išskaičiuoti tam tikras sumas iš mokėtinų negautų pajamų sumų. Vežėjams per 2006 m. iš valstybės biudžeto buvo atlyginta 22,6 mln. Lt negautų pajamų dėl keleiviams suteiktų važiavimo tolimojo reguliaraus susisiekimo autobusais lengvatų arba 1,4 karto daugiau nei buvo atlyginta 2005 metais⁴⁵.

2.5.3. Krovininis transportas

Inspekcija licencijuoja krovinių vežimą vidaus ir tarptautiniais maršrutais, išduoda leidimus vežėjams vykdyti tarptautinius krovinių vežimus keliais, formuoja leidimų vežti krovinius tarptautiniais maršrutais išdavimo, naudojimo ir kontrolės sistemą, keičiasi leidimais vykdyti tarptautinius krovinių vežimus keliais pagal tarptautinius susitarimus su užsienio valstybėmis, išduoda leidimus vežti krovinius sunkiasvorėmis ir didžiagabaritėmis kelių transporto priemonėmis.

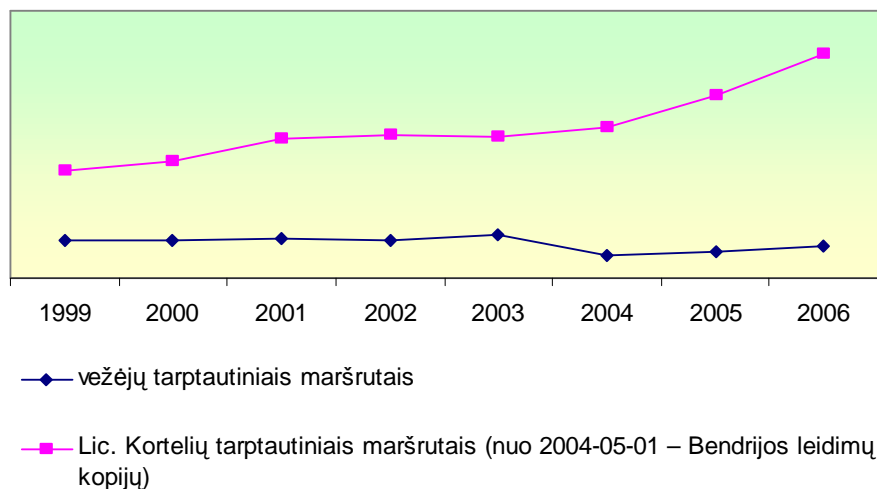
⁴⁴ Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 32-890.

⁴⁵ Kelių transporto veiklos priežiūra ir kontrolė. 2006 m. rezultatai ir 2007 m. veiklos kryptys. – [žiūrėta 2007-09-15]. Prieiga prie interneto: < <http://www.vkti.gov.lt/index.php?659274028>>.

Lietuvai tapus ES nare mūsų šalies vežėjai turi galimybę vystyti savo verslą 27 valstybių ES rinkoje, paremoje laisvu asmenų, prekių, kapitalo ir paslaugų judėjimu. Pastaraisiais metais nuolat augantis kelių transporto priemonių, vykdančių tarptautinius krovinių vežimus keliais, skaičius akivaizdžiai rodo didėjantį vežėjų aktyvumą tarptautinių krovinių vežimų srityje. Jei 2006 m. sausio 1 d. 2525 vežėjams buvo išduoti Europos Bendrijos leidimai verstis tarptautiniu krovinių gabenimu keliais sandos ar atlyginimo pagrindu ir 17 245 transporto priemonės, turinčioms Europos Bendrijos leidimų kopijas, tai 2007 m. sausio 1 d. 2984 vežėjai turėjo Europos Bendrijos leidimus ir 20 460 transporto priemonės turėjo Europos Bendrijos leidimų kopijas⁴⁶. Per vienerius metus vežėjų, turinčių teisę vežti krovinius tarptautiniais maršrutais, skaičius padidėjo 18,2 proc., o transporto priemonių – 18,6 proc.

Krovinių vežimo vidaus maršrutais rinka taip pat augo. 2006 m. sausio 1 d. vežti krovinius vidaus maršrutais turėjo teisę 1159 vežėjai, turintys 3706 transporto priemones, o 2007 m. sausio 1 d. krovinius vidaus maršrutais gabeno 1426 vežėjai 4308 licencijuotomis transporto priemonėmis⁴⁷. Per 2006 m. vežėjų, turinčių teisę vežti krovinius vidaus maršrutais, padidėjo 267, o transporto priemonių – 602.

2006 m. Inspekcija priėmė iš vežėjų 9025 prašymus išduoti licencijas, licencijos korteles, Europos Bendrijos leidimus ir jų kopijas ir išdavė ar pakeitė 303 veiklos licencijas ir 1888 licencijos korteles vežti krovinius vidaus maršrutais, išdavė ar pakeitė 581 Europos Bendrijos leidimą ir 10 272 Europos Bendrijos leidimų kopijas vežti krovinius tarptautiniais maršrutais.



Šaltinis: Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis, www.vkti.gov.lt

2 pav. Tarptautinių krovinių vežimų raida 1999–2006 m.

⁴⁶ Ten pat.

⁴⁷ Ten pat.

Automobilių parkas nuolatos atnaujinamas ekologiškais ir saugesnėmis transporto priemonėmis. Vežėjai, siekdami gerinti teikiamų krovinių vežimo paslaugų kokybę ir atsižvelgdami į ES gamtos apsaugos ir eismo saugumo reikalavimus, turimą transporto priemonių parką atnaujina „Euro-3“ ir „Euro-4“ švaros standartus atitinkančiais automobiliais. Jei 2006 m. sausio 1 d. vežėjai eksploatavo 7 755 automobilius, atitinkančius „Euro-3“ standarto sunkvežimio reikalavimus, tai 2007 m. sausio 1 d. „Euro-3“ standarto automobilių buvo 10 413. Per vienerius metus transporto priemonių, atitinkančių „Euro-3“ standarto automobilio reikalavimus, skaičius padidėjo 34,3 proc. 2006 m. vežėjai įsigijo 305 „Euro-4“ standarto automobilius.

2.5.4. Mokymas ir egzaminavimas kelių transporte bei vairuotojų rengimo įtaka eismo saugai

Saugaus eismo užtikrinimas yra viena iš svarbiausių šio laikmečio problemų. Didėjantis automobilių skaičius ir eismo intensyvumas neigiamai įtakoja situaciją keliuose. Sistemoje „vairuotojas–kelias–aplinka“ pagrindinį vaidmenį atlieka žmogus (apie 90 procentų eismo įvykių įvyksta dėl žmogaus kaltės) ir iš esmės nuo jo pasiruošimo ir patirties priklauso eismo saugumas.

Saugus automobilio vairavimas iš žmogaus reikalauja gerų žinių, vairavimo įgūdžių ir tikslaus išskylančių pavojų suvokimo. Šie gebėjimai turi būti nuolat vystomi ir naudojami dalyvaujant eisme. Vairuotojai, turintys didelę vairavimo patirtį, sukelia mažiau eismo įvykių, nei jauni vairuotojai. Tam, kad vairuotojas pasiektų vidutinį rizikos lygį, reikalinga 7–8 metų pastovaus vairavimo patirtis arba tai atitiktų maždaug 100 000 nuvažiuotų kilometrų.

Lyginat patyrusių ir jaunų vairuotojų vairavimą saugumo požiūriu, galima daryti išvadą, kad saugus automobilio vairavimas yra mokymo objektas, tačiau kyla klausimas, ar galima žmogui per trumpą laiką klasėse ir vairavimo aikštelėse suteikti reikiamas žinias ir įgūdžius, kurie pasiekiami tik per ilgą laiką, ir, ar taip suteiktos žinios ir praktinio vairavimo įgūdžiai leis jauniems vairuotojams saugiai dalyvauti eisme. Todėl vairuotojų rengimo svarbiausias uždavinys – suteikti būsimam vairuotojui visą būtiną informaciją reikalingą saugiam transporto priemonės vairavimui, t. y. suteikti teorines žinias, praktinius vairavimo įgūdžius, išmokyti suvokti eisme kylančius pavojus bei nekelti pavojaus kitiems eismo dalyviams.

Nors vairuotojų rengimo nereglamentuoja ES teisė, daugelyje valstybių vairuotojų rengimo reikalavimai ir sąlygos yra panašios. Pagrindinės sąlygos, kurios turi įtaką vairuotojų rengimui, yra mokymo turinys ir mokymo trukmė, dėstymo metodika, specialistų kvalifikacija, mokinių mokymosi motyvacija ir žinių patikrinimas. Išskiriami svarbiausi veiksniai, kurie tiesiogiai ar netiesiogiai įtakoja vairuotojų rengimą:

1. vairuotojų rengimo teisinis reglamentavimas (reikalingas reglamentavimas, kad būtų nustatytos visų dalyvių, susijusių su vairuotojų rengimu, pareigos, teisės ir atsakomybė);

2. vairuotojų rengimo turinys (turi būti nustatyta, ką būsimasis vairuotojas privalo mokėti, kad galėtų saugiai dalyvauti eisme);

3. vairuotojų egzaminavimas (turi užtikrinti, kad transporto priemonių vairavimo teisę įgytų tik tie asmenys, kurie tam pasirengę);

4. vairuotojų rengimo specialistai (negali būti gerai parengtų vairuotojų, jei nėra kvalifikuotų ir atitinkamą išsilavinimą turinčių specialistų);

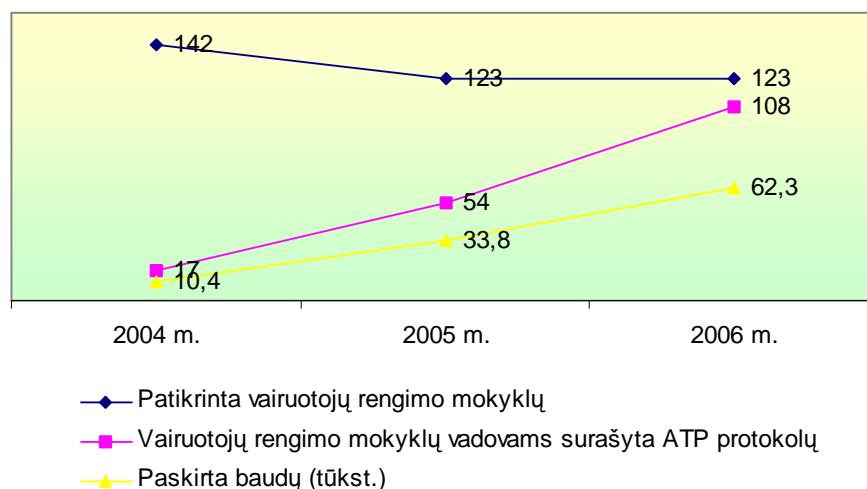
5. vairuotojų kvalifikacijos kontrolės sistema (turi užtikrinti, kad vairuotojai neprarastų vairavimo įgūdžių, ypač tie, kurie važinėja retai, taip pat būtų susipažinę su naujausiais eismo taisyklių pakeitimais);

6. vairuotojų nuobaudų sistema (nuobaudos turi būti neišvengiamos ir adekvačios padarytam pažeidimui);

7. eismo dalyvių mokymo sistema (saugaus eismo pagrindų ir kultūringo elgesio eismo dalyviai turi būti mokomi nuo vaikystės, o vairuotojų rengimas turėtų būti tęstinė šio mokymo dalis; mokymas taip pat neturėtų pasibaigti įgijus vairuotojo pažymėjimą);

8. veiksmų koordinavimas (visais klausimais, susijusiais su vairuotojų rengimu ir integracija į bendrą eismo dalyvių mokymą).

Kelių transporto priemonių vairuotojus 2007 m. sausio 1 d. Lietuvoje rengė 363 vairavimo mokyklos. Vertinimas ūkio subjektų, siekiančių užsiimti mokymo kelių transporte veikla arba šią veiklą tęsti, – dar viena iš Inspekcijos funkcijų, kuria siekiama užtikrinti tinkamas kelių transporto verslo plėtros sąlygas bei konkurencines galimybes.



Šaltinis: Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis, www.vkti.gov.lt

3 pav. 2004–2006 m. vairuotojų rengimo mokyklų kontrolė

Pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą Nr. 2003/59/EB (toliau – Direktyva Nr. 2003/59/EB) numatomos permainos kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti

vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo srityje. Pradinę kvalifikaciją vairuotojai privalės turėti nuo 2008 m. rugsėjo 10 d. – veždami keleivius D1, D1E, D ar DE kategorijų transporto priemonėmis, ir nuo 2009 m. rugsėjo 10 d. – veždami krovinius C1, C1E, C ar CE kategorijų transporto priemonėmis, jei jie vairuotojo pažymėjimus, suteikiančius teisę vairuoti atitinkamų kategorijų transporto priemones, įgis po minėtų datų⁴⁸. Vairuotojai, kurie teisę vairuoti atitinkamų kategorijų transporto priemones bus įgiję atitinkamai iki minėtų datų, per penkerių metų laikotarpį privalės išklaudyti kvalifikacijos tobulinimo kursą. Kvalifikacija tobulinama išklausanč ne trumpesnę kaip 35 val. mokymo kursą, kuris gali būti organizuotas dalimis, tačiau kiekviena dalis negali būti trumpesnė kaip 7 val. Pradinę kvalifikaciją, priklausomai nuo amžiaus ir nuo transporto priemonių kategorijos, bus galima įgyti išklausančius 280 val. teorijos ir 20 val. praktinio mokymo kursą arba 140 val. teorijos ir 10 val. praktinio mokymo kursą bei išlaikius egzaminą⁴⁹. Šiais kvalifikaciniais reikalavimais siekiama gerinti kelių transporto ir vairuotojo saugą, skatinti jaunų žmonių susidomėjimą vairuotojo profesija, sudaryti vienodas konkurencines sąlygas, kad vairuotojai, vykdydami savo pareigas, turėtų ne tik vairuotojo pažymėjimą, bet ir reikiamą profesinę kvalifikaciją. Taigi, liko mažiau kaip metai, kai Lietuvoje turės įsigalioti Direktyvos Nr. 2003/59/EB reikalavimai keleivinių transporto priemonių vairuotojams, o dar po metų palies ir krovinių transporto priemonių vairuotojus.

Kaip veiks nauja vairuotojų mokymo sistema? Pirmasis žingsnis, perkeltiant Direktyvos Nr. 2003/59/EB nuostatas į Lietuvos nacionalinę teisę, buvo funkcijų pagal kompetenciją tarp atsakingų už direktyvos įgyvendinimą institucijų pasiskirstymas ir veiksmų plano patvirtinimas. Sudarant veiksmų planą buvo suderintos pozicijos, numatytos kiekvienos institucijos funkcijos ir priemonės, kurias būtina įgyvendinti. Atlikus šiuos veiksmus, institucijų vaidmenys pasiskirstė taip: Susisiekimo ministerija atsakinga už pagrindinių principų ir reikalavimų reglamentavimą bei sąveikos tarp kitų sistemos veikėjų užtikrinimą; Socialinės apsaugos ir darbo ministerija – už mokymo organizavimą; Švietimo ir mokslo ministerija – už mokymo įstaigų licencijavimą; Vidaus reikalų ministerija – už Europos Bendrijos kodo įrašymą į vairuotojo pažymėjimą (šis kodas patvirtina, kad vairuotojas turi reikiamą kvalifikaciją); Inspekcija – už vairuotojo liudijimo išdavimą vairuotojams, ne Europos Sąjungos valstybių piliečiams (vairuotojo liudijimas patvirtina, kad vairuotojas turi reikiamą kvalifikaciją). Buvo parengti teisės aktai komercinio transporto vairuotojų mokymo sistemos funkcionavimui užtikrinti:

⁴⁸ Europos Parlamento ir Tarybos 2003 m. liepos 15 d. direktyva Nr. 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo, iš dalies keičianti Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 ir Tarybos direktyvą 91/439/EEB bei panaikinanti Tarybos direktyvą 76/914/EEB // OL L 226. 2003, P. 4–17.

⁴⁹ Ten pat.

1. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu⁵⁰ nustatytos vairuotojų pradinės kvalifikacijos suteikimo ir kvalifikacijos tobulinimo bendrosios sąlygos, periodiškumas bei terminai, nuo kurių įsigalioja reikalavimai vairuotojams įgyti profesinės kvalifikacijos ir periodinio tobulinimo pažymėjimus;
2. Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro įsakymu⁵¹ nustatyti mokymo įstaigų, mokymo organizavimo, egzaminavimo bei profesinės kvalifikacijos ir jos periodinio tobulinimo pažymėjimų išdavimo reikalavimai;
3. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro įsakymu⁵² nustatyta Europos Bendrijos kodo (95) įrašymo į vairuotojo pažymėjimą tvarka;
4. Valstybinės kelių transporto inspekcijos viršininko įsakymu⁵³ nustatytas reikalavimas turėti pradinę kvalifikaciją ir ją tobulinti nustatytu periodiškumu vairuotojams ne ES piliečiams, kuriems išduodamas vairuotojo liudijimas;
5. Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministro 2007 m. rugpjūčio 31 d. įsakymu Nr. ISAK-1758 įregistruotos mokymo programos, kurios nustato mokymo turinį, tikslus, uždavinius, mokymui reikalingas sąlygas, mokymo bazės reikalavimus⁵⁴.

Šiuo metu, kai yra parengta visa komercinio transporto vairuotojų mokymo aplinka, belieka paskutinis žingsnis, kad mokymo įstaigos įgytų teisę mokyti pagal patvirtintas programas. Šiame etape svarbiausi uždaviniai tenka Socialinės apsaugos ir darbo ministerijai, Švietimo ir mokslo ministerijai bei mokymo įstaigoms, kurios per likusį laikotarpį iki Direktyvos Nr. 2003/59/EB įsigaliojimo turi atlikti visus parengiamuosius darbus.

Pagrindinis Direktyvos Nr. 2003/59/EB tikslas yra ne išmokyti žmogų vairuoti transporto priemonę, o suteikti vairuotojo veiklai reikalingų žinių, kurios leistų jam sėkmingai ir saugiai atstovauti vežėjo interesams.

Kada situacija keliuose yra kritinė, ją galima keisti tik valstybės ir visuomenės pastangomis. Problemos sprendimai nėra lengvi ir greiti. Tam reikia laipsniškai ir kompleksiskai įgyvendinti teisinės, ekonominės ir socialines priemones. Tik konsolidavus įstatymų leidžiamosios ir vykdomosios valdžios, įvairių įstaigų ir organizacijų bei visų sąmoningų valstybės piliečių pastangas galime tikėtis teigiamo rezultato.

⁵⁰ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. rugpjūčio 28 d. įsakymas Nr. 3-334 „Dėl Kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos suteikimo bei periodinio mokymo sąlygų ir tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2006, Nr. 94-3701.

⁵¹ Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2007 m. balandžio 19 d. įsakymas Nr. A1-112 „Dėl Kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos suteikimo ir periodinio mokymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2007, Nr. 47-1823.

⁵² Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2002 m. gruodžio 19 d. įsakymas Nr. 588 „Dėl Vairuotojo pažymėjimų išdavimo ir keitimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 125-5674; 2007, Nr. 47-1837.

⁵³ Valstybinės kelių transporto inspekcijos viršininko 2004 m. spalio 19 d. įsakymas Nr. 2B-292 „Dėl Vairuotojo liudijimo išdavimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr. 155-5673.

⁵⁴ Informacija apie programas. – [žiūrėta 2007-10-15]. Prieiga per internetą: <www.aikos.smm.lt/istorija/SpMetai_ireg.html> arba <www.darborinka.lt/mod/mp_reg/>.

2.5.5. Kelių transporto priemonių techninė priežiūra

Formuojant ir įgyvendinant transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių atitikties įvertinimo sistemą, siekiama visiems ūkio subjektams sudaryti vienodas konkurencines sąlygas naujų transporto priemonių patekimui į šalies rinką, spręsti techninio suderinamumo su ES reikalavimais klausimus. Vykdydama kelių transporto priemonių techninę priežiūrą, Inspekcija dalyvauja rengiant ir įgyvendinant saugaus eismo kelių transporte ir kelių transporto priemonių techninės politikos programas, atlieka transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių atitikties įvertinimą, organizuoja kelių transporto priemonių techninių ekspertizių atlikimą, formuoja valstybinės techninės apžiūros organizavimo principus, sprendžia valstybinės techninės apžiūros atlikimo technologijų, vieningų kontrolės būdų taikymo, vienodo teisės aktų reikalavimų interpretavimo klausimus, kartu su kitomis valstybės institucijomis įgyvendina transporto priemonių neigiamo poveikio aplinkai mažinimo politiką. Pagal savo kompetenciją diegia priemones, gerinančias kelių transporto saugumą šalyje, vykdo valstybinės techninės apžiūros įmonių monitoringą, dalyvauja įgyvendinant kelių eismo saugumo grandžių efektyvumo gerinimo priemones.

Automobilis, kaip priemonė kelianti pavojų aplinkai ir žmonių sveikatai, turėtų būti stebimas nuo jo eksploatacijos pradžios. ES narėms, taip pat ir Lietuvai, svarbu užtikrinti, kad šalyje registruotos transporto priemonės atitiktų tarptautinius techninius reikalavimus. Daugelyje Europos valstybių tam tikslui sukurta automobilių priežiūros sistema: tipo atitikties įvertinimas – pirmoji registracija – periodinė techninė apžiūra – utilizacija. Šioje srityje Lietuvoje jau veikia transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių atitikties įvertinimo sistema, pagal ES direktyvų reikalavimus tobulinama techninių apžiūrų sistema. Vadovaujantis nuostata, kad, atliekant transporto priemonių apžiūrą, nereikėtų važiuoti toliau kaip 30 km, Respublikos teritorijoje yra suformuotas centrų ir stočių tinklas. Šiuo metu atlikti apžiūrą turi teisę 10 centrų, kurie yra įsteigę 70 stočių. Centruose dirba 210 kelių transporto priemonių ekspertų ir techninės apžiūros kontrolierių.

Viena iš Inspekcijos funkcijų – gerinti saugą keliuose ir mažinti neigiamą transporto priemonių įtaką aplinkai. Tuo tikslu Inspekcijos pareigūnai keliuose tikrina transporto priemonių techninę būklę ir ašių apkrovą bei leidžiamą bendrąją masę. 2006 m. Inspekcija įsigijo mobilųjį stabdžių stendą, dujų ir dūmų analizatorius. Su šiais prietaisais galima nustatyti stabdžių efektyvumą, stabdymo jėgą ir variklio išmetamųjų dujų kiekį. Nustačius techninės būklės trūkumus bei kitus neatitikimus, dėl kurių draudžiama eksploatuoti transporto priemonę, reikalaujama pašalinus trūkumus atlikti papildomą techninę apžiūrą.

2.6. Pokyčiai ir naujovės

Po įstojimo į ES teigiamai Lietuvos vežėjų verslą paveikė įsijungimas į bendrą ES kelių transporto rinką, buvo panaikinta iki tol galioję tam tikri apribojimai, leidimų sistema, kvotos bei muitinės procedūros kertant vienos ar kelių šalių teritorijas. Antri narystės ES metai transporto sektoriui buvo labai sėkmingi – jis tapo absoliučiu ūkio lyderiu pagal augimo tempus. Transporto sektorius sukūrė maždaug dešimtadalį Lietuvos ūkio bendrosios pridėtinės vertės.

Išplėtus ES ir kuriant vieningą rinką, pasikeitė ir kelių transporto kontrolės modelis, kadangi eismui Bendrijos viduje nebetaikoma pasienio kontrolė. Dėl šios priežasties daugiau kontroliuojama šalies viduje, užtikrinant optimalų tokios kontrolės tinklą visoje šalies teritorijoje.

Didžiausi pokyčiai, įgyvendinant ES nuostatas technologijos ir saugumo srityje, yra susiję su tachografų bei greičio ribotuvų taikymu kelių transporto priemonėse. Kelių transporto veiklos, ypač vairuotojų darbo ir poilsio režimo, kontrolės srityje svarbiu technologiniu naujovių pokyčiu tapo skaitmeninių tachografų naudojimas kelių transporto priemonėse. Vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 561/2006 nuo 2006 m. gegužės 1 d. kelių transporto versle dalyvaujančiose, pradėtose eksploatuoti transporto priemonėse turi būti įrengti skaitmeniniai tachografai, skirti automatiškai rodyti, registruoti ir laikyti išsamią informaciją apie šių transporto priemonių judėjimą ir tam tikrus vairuotojų darbo laikotarpius bei atitinkamus duomenis įrašyti mikroprocesorinėse tachografų kortelėse. Inspekcijos atlikti darbo rezultatai, pasiekti įgyvendinant skaitmeninių tachografų projektą Lietuvoje, buvo ypač teigiamai įvertinti ES Skaitmeninių tachografų diegimo stebėjimo projekto (angl. *Monitoring of the Implementation of Digital Tachograph – MIDT*) Priežiūros komiteto atstovų. Skaitmeninių tachografų naudojimas atveria kokybiškai naujos vairuotojų darbo ir poilsio režimo apskaitos galimybes bei yra vienas iš intelektinių transporto sistemos elementų.

Pradėti taikyti įvairesni bei modernesni kontrolės būdai ir metodai, siekiant užtikrinti vienodas ir palankias kelių transporto verslo sąlygas bei saugumą keliuose, diegiamos techninės ir technologinės naujovės, remiantis geriausia ES valstybių narių patirtimi. Keliami transporto priemonių ekologiniai reikalavimai: naujas krovinių transporto priemonės ir autobusus nuo 2006 m. spalio 1 d. galima registruoti tik su varikliais, kurių išmetamųjų teršalų kiekis atitinka ne žemesnį nei „Euro-4“ standartą. Numatomos svarbios permamos kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo srityje.

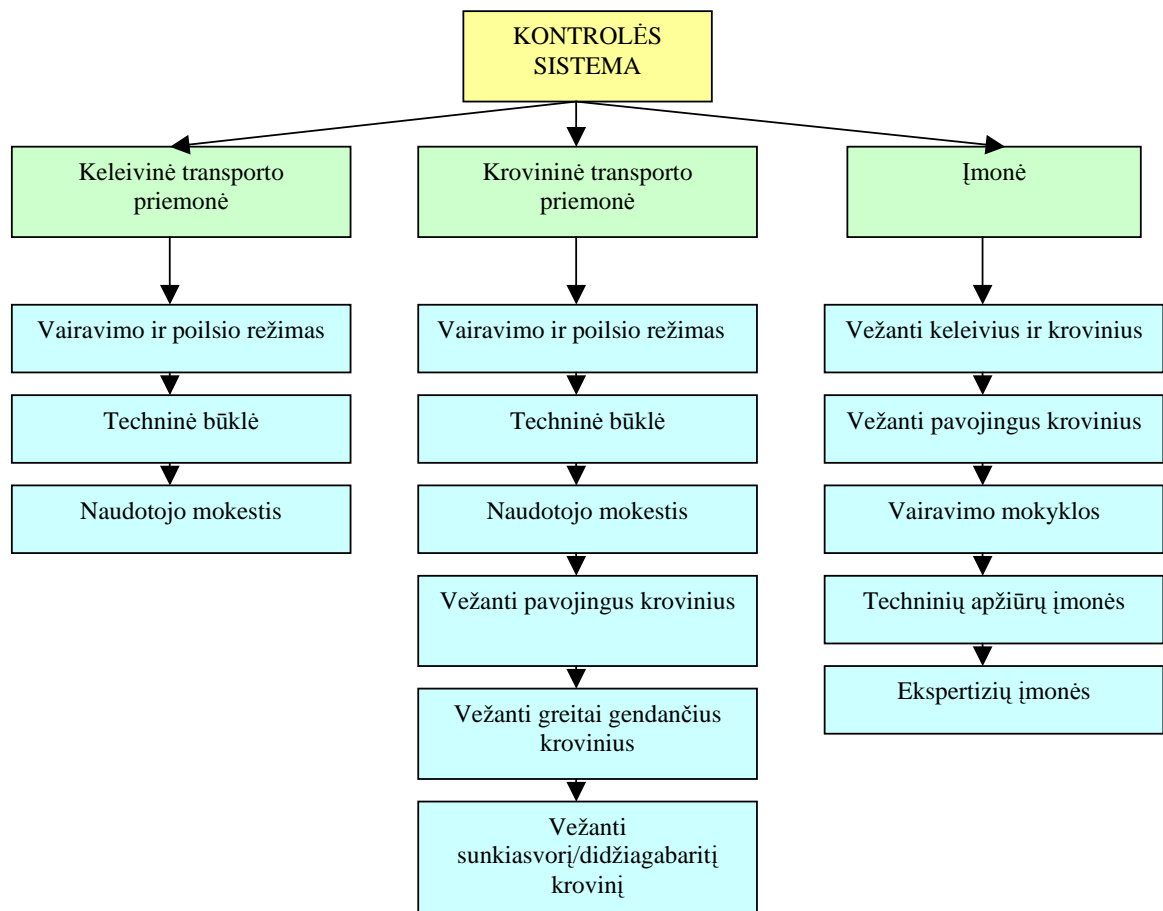
Valstybinės techninės apžiūros metu pradėta tikrinti transporto priemonėse sumontuotos dujinės įrangos techninė būklė, prailgintas naujų transporto priemonių pirmosios apžiūros periodiškumas. Nuo 2007 m. liepos 1 d. valstybinės techninės apžiūros metu, esant nustatytų reikalavimų neatitikimui, tikrinamas transporto priemonės triukšmingumo lygis.

Efektyviu kelių transporto veiklos viešuoju reguliavimu ir valstybine priežiūra siekiama ir toliau užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas laisvam ir saugiam keleivių bei krovinių vežimui.

3. EUROPOS SĄJUNGOS TRANSPORTO POLITIKOS PERSPEKTYVOS ANALIZĖ VEIKLOS PRIEŽIŪROS VYKDYMO KONTEKSTE

Atsivėrusios ES prekybos rinkos spartina transporto sektoriaus teikiamų paslaugų poreikį. Didėjanti kelių transporto plėtra aštrina konkurenciją, keleivių ar krovinių vežimo veiklą bandoma vykdyti nesilaikant nustatytų reikalavimų, tai yra, pažeidžiant vieną svarbiausių verslo principų – vienodas konkurencijos sąlygas. Todėl būtina užtikrinti vienodas ir palankias kelių transporto verslo sąlygas bei eismo saugą keliuose. Tam reikalinga efektyvi kelių transporto kontrolė.

Kelių transporto kontrolės schemą galima struktūriškai pavaizduoti taip:



Šaltinis: Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis, www.vkti.gov.lt

4 pav. Kontrolės sistemos struktūrinis pasiskirstymas

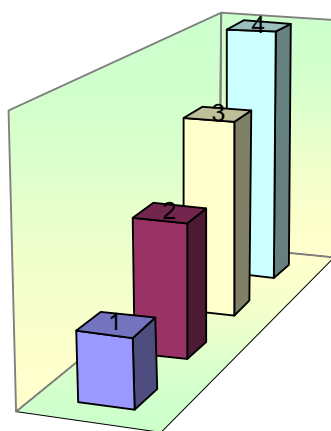
ES socialiniai teisės aktai, reglamentuojantys vairuotojų darbo sąlygas ir profesinę kvalifikaciją, padėjo sukurti vienodą rinkos aplinką. Tai vienas esminių faktorių siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją. Todėl ES valstybių kontrolės institucijos, skatindamos socialinę pažangą,

ypatingą dėmesį skiria vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo kontrolei. Didelis dėmesys šiai kontrolei yra skiriamas ir dėl to, kad vairuotojai, vairuodami be poilsio ilgiau nei yra nustatyta, pavargsta ir tokiu būdu kyla grėsmė eismo saugumui. Kontroliuojant vairavimo ir poilsio režimą, be eilės kitų dalykų, tikrinama, ar vairuotojas turi privalomą kasdieninį poilsį, ar vairuotojas neviršijo nepertraukiamo vairavimo trukmės, ar vairuotojas turi kas savaitinį poilsį.

Skaitmeninių tachografų sistemos įdiegimas atvėrė kokybiškai naujos vairavimo ir poilsio režimo apskaitos galimybes. Todėl naujų socialinių teisės aktų įgyvendinimas ES valstybėse narėse vaidina esminį vaidmenį siekiant užtikrinti saugumą keliuose ir garbingą konkurenciją ES ribose.

3.1. Kontrolės apimčių didinimo ES valstybėse analizė

Vadovaujantis naujausiais ES teisės aktais, kiekviena valstybė narė privalo žymiai padidinti kontrolės apimtį bei organizuoti patikrinimus taip, kad dabartinis reikalavimas – patikrinti 1 proc. darbo dienų, kurias dirbo transporto priemonių, kurioms taikomi Reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (EEB) Nr. 3821/85, vairuotojai – palaipsniui padidėtų net keturis kartus tokia tvarka: po 2008 m. sausio 1 d. šis skaičius padidinamas mažiausiai iki 2 proc., po 2010 m. sausio 1 d. – mažiausiai iki 3 proc., o po 2012 m. – mažiausiai iki 4 proc. (4 paveikslas). Be to, vadovaujantis ES reikalavimais, ne mažiau kaip 15 proc. visų patikrintų darbo dienų sudaro patikrinimai keliuose ir ne mažiau kaip 30 proc. – įmonėse. Po 2008 m. sausio 1 d. ne mažiau kaip 30 proc. visų patikrintų darbo dienų sudaro patikrinimai keliuose ir ne mažiau kaip 50 proc. – įmonėse.

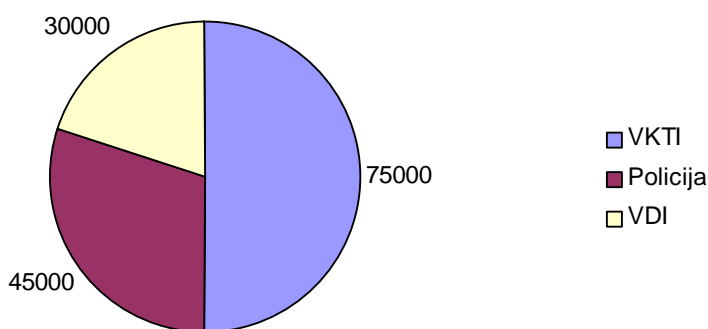


■ 2007 m. ■ 2008/2009 m. ■ 2010/2011 m. ■ 2012 m. ir vėliau

Šaltinis: Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis, www.vkti.gov.lt

5 pav. Vairuotojo darbo dienų tikrinimo apimtys

ES sukurta tikrinimų sistema, užtikrinanti vairavimo ir poilsio režimo kontrolę bei reglamentų ir kitų socialinių teisės aktų nuostatų tinkamą taikymą. Vairavimo ir poilsio režimą daugelyje ES valstybių, tame tarpe ir Lietuvoje, kontroliuoja šios institucijos:



Šaltinis: Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis, www.vkti.gov.lt

6 pav. Lietuvoje 2007 m. tikrintųjų vairuotojų darbo dienų pasiskirstymas

Kaip matyti iš 5 paveikslo, 2007 m. Lietuvoje turi būti patikrinta ne mažiau kaip 1 proc., t. y. 150 000 transporto priemonių vairuotojų dirbtų dienų, iš kurių Valstybinei kelių transporto inspekcijai (VKTI) patikrinti – 75 000 darbo dienų, policijai – 45 000 darbo dienų, Valstybinei darbo inspekcijai (VDI) – 30 000 darbo dienų.

4 lentelė. 2001–2004 m. faktiškai patikrintų darbo dienų skaičius, palyginti su mažiausiu tikrintųjų darbo dienų skaičiumi (ES-15 + Vengrija, Malta, Norvegija, Šveicarija*)

Valstybė narė	Mažiausias tikrintųjų darbo dienų skaičius		Bendras patikrintųjų darbo dienų skaičius		Patikrintųjų dienų skaičius (%), palyginti su mažiausiu tikrintųjų darbo dienų skaičiumi	
	2001–2002	2003–2004	2001–2002	2003–2004	2001–2002	2003–2004
Austrija	439 090	464 904	708 633	911 067	1,61	1,96

Belgija	720 280	726 000	853 298	1 228 736	1,18	1,69
Danija	209 000	220 000	308 788	313 578	1,48	1,43
Suomija	270 160	297 000	363 088	380 686	1,34	1,28
Prancūzija	2 500 000	2 505 000	7 175 718	7 359 182	2,87	2,94
Vokietija	3 470 040	2 987 237	14550309	15113774	4,19	5,06
Graikija**	9 766	10 705	40 128	59 366	4,1	5,55
Airija	585 046	721 524	875 161	861 415	1,49	1,19
Italija	2 189 651	2 818 497	4 321 929	5 316 168	1,97	1,89
Liuksemburgas	81 398	49 455	176 929	197 586	2,17	4,00
Nyderlandai	546 922	544 212	598 096	563 049	1,09	1,03
Portugalija***	585 077	585 077	650 224	124 760	1,11	0,21
Ispanija	2 016 000	2 169 600	4 677 674	4 513 200	2,23	2,08
Švedija	440 000	484 000	554 173	474 595	1,25	0,98
JK	2 061 880	2 203 049	4 168 475	3 823 507	2,02	1,74
Vengrija	-	560 002	-	817 974	-	1,46
Malta	-	128	-	811	-	6,34
Norvegija	-	320 000	-	968 566	-	3,03
Šveicarija	-	204 397	-	1 004 073	-	4,91

* 2004 m. į ES įstojusios valstybės narės dar neprivalėjo pateikti ataskaitų apie 2003–2004 m. laikotarpį. Tačiau Vengrija pateikė ataskaitą apie visą laikotarpį, o Malta – apie laikotarpį nuo įstojimo iki ataskaitinio laikotarpio pabaigos, t. y. 2004 05 01–2004 12 31. Norvegija ir Šveicarija taip pat perdavė Komisijai savo ataskaitas.

** Duomenys akivaizdžiai per maži, todėl į aritmetiniu būdu apskaičiuotą veiklos rodiklį toliau neatsižvelgiama.

*** Portugalijos pateiktoje ataskaitoje duomenų apie mažiausią patikrinimų skaičių 2003–2004 m. nėra, todėl mažiausias tikrintinas darbo valandų skaičius paimtas iš ankstesnės ataskaitos.

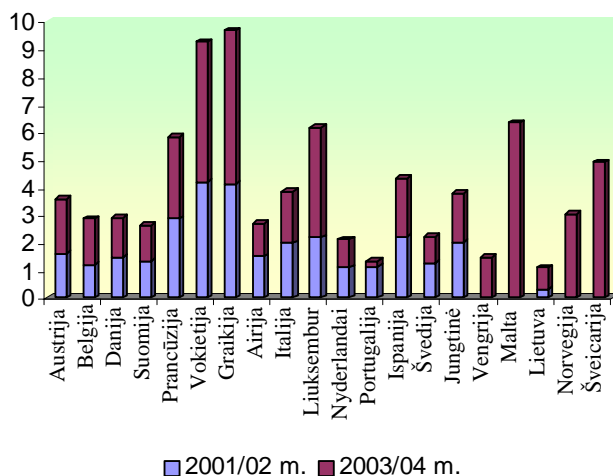
Šaltinis: 22-a ir 23-a Komisijos ataskaitos dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo (KOM/2006/321 galutinis ir KOM/2007/622 galutinis)

Lietuvoje 2001–2002 m. kasmet buvo tikrinama apie 0,3 proc. vairuotojų darbo dienų, kas sudarė virš 33 000 tachografo registracijos lapų, o 2003–2004 m. – 86 500 tachografo registracijos lapų, kas beveik siekė 1 proc. ribą.

Kaip matyti iš 4 lentelėje pateiktų duomenų, visos valstybės narės 2001–2002 m. nesunkiai įveikė nustatytą 1 proc. ribą. Vokietija, Ispanija ir Prancūzija peržengė 2 proc. ribą. 2003–2004 m. visos valstybės narės, išskyrus Švediją ir Portugaliją, viršijo bazinį 1 proc. darbo dienų, kurias dirbo profesionalūs vairuotojai, patikrinimų lygį, o Vokietija, Ispanija, Prancūzija, Liuksemburgas ir Malta viršijo 2 proc. ribą. Norvegija ir Šveicarija taip pat gerokai viršijo 2 proc. ribą.

Išanalizavus duomenis paaiškėjo, kad penkios valstybės narės (Belgija, Vokietija, Prancūzija, Liuksemburgas ir Austrija) padidino patikrintų darbo dienų skaičių. Kitos valstybės

narės nurodė mažesnę patikrintų darbo dienų skaičių, tačiau šis vis tiek viršijo būtinajį mažiausią lygį. Apskritai vidutinis bendras 2003–2004 m. patikrintų darbo dienų skaičius sumažėjo iki maždaug 2,3 mln., palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu, kai vidutiniškai buvo patikrinta 2,6 mln. darbo dienų.

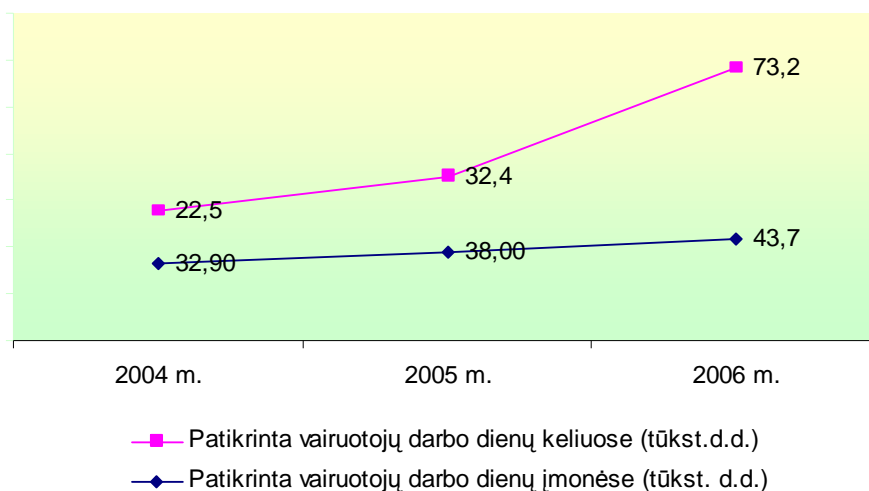


Šaltinis: 22-a ir 23-a Komisijos ataskaitos dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo (KOM/2006/321 galutinis ir KOM/2007/622 galutinis)

7 pav. 2001–2004 m. faktiškai patikrintų dienų skaičius ES-15 + Vengrija, Malta, Lietuva, Norvegija, Šveicarija

2006 m. Lietuvoje iš viso turėjo būti patikrinta ne mažiau kaip 1 proc. (130 tūkst.) visų darbo dienų, vairuotojų dirbtų transporto priemonėse, kurios pateko į Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 reguliavimo sritį. 50 procentų (65 tūkst.) darbo dienų turėjo patikrinti Inspekcijos pareigūnai, likusias – Valstybinės darbo inspekcijos ir Policijos departamento prie Vidaus reikalų ministerijos pareigūnai. 2006 m. Inspekcijos pareigūnai patikrino 87 tūkst. vairuotojų darbo dienų, tai yra 33,8 proc. daugiau, nei buvo planuota⁵⁵.

⁵⁵ Kelių transporto veiklos priežiūra ir kontrolė. 2006 m. rezultatai ir 2007 m. veiklos kryptys. – [žiūrėta 2007-10-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.vkti.gov.lt/index.php?-1154715086>>.



Šaltinis: Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis, www.vkti.gov.lt

8 pav. 2004–2006 m. vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo patikrinimai Lietuvoje

3.2. Nustatytų vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų analizė

Kryptingesnė ES kontrolės institucijų veikla, telkiant dėmesį į padidėjusias vairuotojo darbo dienų skaičiaus tikrinimo apimtis, vienaip ar kitaip įtakoja kontrolės metu nustatomų vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų skaičių.

5 lentelė. 2001–2004 m. bendro užregistruotų vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų skaičiaus suvestinė

Valstybė narė	Bendras užregistruotų vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų skaičius	
	2001–2002 m.	2003–2004 m.
1	2	3
Austrija	47 321	46 905
Belgija	6 155	10 879
Danija	2 811	6 539
Suomija	13 763	16 236
Prancūzija	139 171	131 309
Vokietija	780 533	770 123
Graikija*	-	-
Airija	7 579	14 277
Italija	53 064	106 679
Liuksemburgas	408	259
Nyderlandai	9 172	8 399

Portugalija**	-	1487
Ispanija	40 180	44 410
Švedija	4 183	3581
JK	40 310	42 857
Vengrija**	-	13 932
Malta**	-	45
Šveicarija**	-	6 825

*Valstybė narė duomenų nepateikė

**Valstybė narė 2001–2002 m. duomenų nepateikė

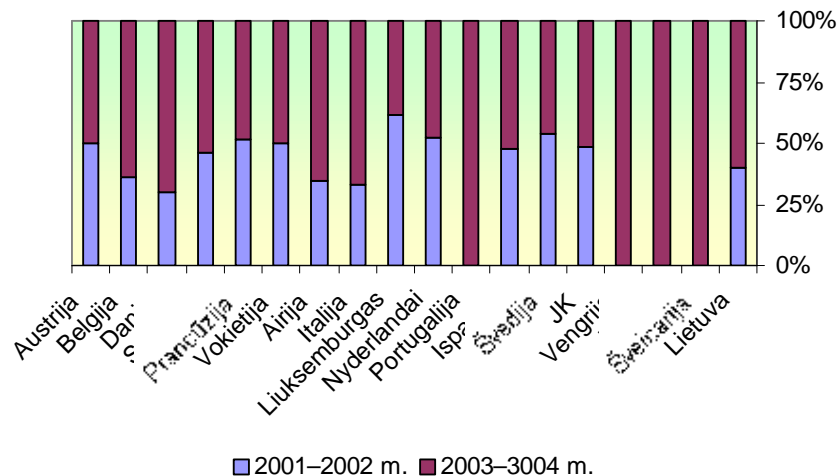
Šaltinis: 22-a ir 23-a Komisijos ataskaitos dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo (KOM/2006/321 galutinis ir KOM/2007/622 galutinis)

1	2	3
Lietuva	nebuvo išskiriamos pažeidimų rūšys	584

6 lentelė. Suvestinė pagal pažeidimų rūši

Reglamento Nr. 3820/85 straipsnis	Pažeidimo rūšis	Pažeidimų skaičius	
		2001–2002 m.	2003–2004 m.
6	Vairavimo trukmė	425 327	313 782
7	Pertraukos	333 401	431 039
8	Poilsio trukmė	416 783	435 849
14	Tvarkaraštis ir darbo grafikas	7 868	4725
Iš viso:		1 183 379	1 185 395

Šaltinis: 22-a ir 23-a Komisijos ataskaitos dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo (KOM/2006/321 galutinis ir KOM/2007/622 galutinis)



Šaltinis: Valstybinės kelių transporto inspekcijos tinklalapis, www.vkti.gov.lt

9 pav. 2001–2004 m. vairavimo ir poilsio pažeidimų fiksavimo dinamika

Kai kuriose valstybėse narėse (Belgija, Danija, Suomija, Airija, Italija, Ispanija, JK) dar labiau padidėjo bendras užregistruotų pažeidimų skaičius, o kai kuriose iš jų (Belgija, Danija, Airija, Italija) – labai ženkliai. Apskritai su pertraukų ir poilsio trukme susijusių pažeidimų skaičius padidėjo, o su vairavimo trukme – sumažėjo. Vidutinis bendras nustatytų pažeidimų skaičius nepasikeitė. Patikrinusios kiekvieną 100 darbo dienų, vidutiniškai nustatyta 2,8 pažeidimo, t. y. beveik tiek pat, kaip ir 2001–2002 m. Tačiau valstybėse narėse šis rodiklis labai skiriasi: kai kuriose jis didesnis kaip 5 (Vokietija, Austrija), o kai kuriose – mažesnis už 1 (Belgija, Danija). Lietuvoje tuo laikotarpiu kiekvienam 100 tikrintų darbo dienų vidutiniškai nustatyta 0,7 pažeidimo. Tuo tarpu per 2007 m. devynis mėnesius bendras Lietuvoje užregistruotų vairavimo ir poilsio režimo pažeidimų skaičius išaugo iki 2814, kas sudaro beveik 4 pažeidimus kiekvienam 100 tikrintų darbo dienų.

Lyginant su prieš tai buvusios ataskaitos periodu, išaugo pažeidimų dėl vairavimo ir poilsio laikotarpių skaičius, tuo tarpu visų kitų pažeidimų skaičius sumažėjo. Žymus sumažėjimas stebimas pažeidimuose, susijusiuose su Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 14 straipsniu. Vokietijoje, Austrijoje ir Jungtinėje Karalystėje bendras pažeidimų skaičius išaugo. Tai galėjo įtakoti keli faktoriai: faktiškas nustatytų pažeidimų skaičiaus padidėjimas, kryptingesnė kontroliuojančių institucijų veikla. Nepaisant to, bendras nustatytų pažeidimų skaičius išaugo nežymiai (1999–2000 m. buvo 1 173 122, 2001–2002 m. – 1 183 379, 2003–2004 m. – 1 185 395). Tačiau rezultatai vis dar kelią susirūpinimą, nes vidutinis pažeidimų skaičius laikui bėgant nemažėja.

Svarbiausios Lietuvoje nustatomų pažeidimų skaičiaus didėjimo priežastys yra ne tik kontrolės apimčių didinimas, atliekamos kontrolės stiprinimas ar naujų kontrolės metodų taikymas, bet ir neefektyvios poveikio priemonės, kurios yra neatgrasančios ir neskatina nepažeisti nustatytų

teisės aktų reikalavimų. Tikėtina, kad Lietuvos Respublikos Seime svarstomi Administracinių teisės pažeidimų kodekso pakeitimai numatys didesnes sankcijas už vairavimo ir poilsio režimo pažeidimus, kurios prilygs ES valstybių sankcijoms. Tai ženkliai sumažintų pažeidimus Lietuvoje.

Priėmus naujus teisės aktus dėl vairavimo ir poilsio trukmės kelių transporto sektoriuje⁵⁶, kurių dalis įsigaliojo 2006 m. gegužės 1 d., o kita dalis – 2007 m. balandžio 11 d., padėtis turėtų gerokai pagerėti. Naujais teisės aktais nustatyta kryptingesnė kontroliuojančių institucijų veikla, stiprinamas valstybių narių bendradarbiavimas, o Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai, kuriuos ji vykdys padedama reguliavimo komiteto. Bėlieka veiksmingai ir darniai įgyvendinti patobulintą socialinių teisės aktų rinkinį.

Taigi, kaip matyti iš ankstesnių ir naujausių galiojančių su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų analizės (2–3 priedai), teisės aktų veiksmingas įgyvendinimas ES valstybėse narėse vaidina esminį vaidmenį siekiant užtikrinti saugumą keliuose ir garbingą konkurenciją ES ribose. ES socialiniai teisės aktai, reglamentuojantys profesinę kvalifikaciją ir darbo sąlygas, padėjo sukurti vienodą rinkos aplinką. Nors reglamentuose nustatytos pareigos galioja jau daugiau kaip 20 metų, aiškindamos šiuos teisės aktus ir užtikrindamos jų įgyvendinimą valstybės narės vis dar laikosi skirtingų pozicijų. Kiekvienoje valstybėje narėje skiriasi patikros intensyvumas ir dažnumas, ją neretai atlieka skirtingos institucijos, besivadovaujančios skirtingais prioritetais ir skirtingomis nacionalinėmis taisyklėmis. Todėl, peržiūrėjus Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 bei Direktyvos 88/599/EEB pagrindines nuostatas ir įsigaliojus Reglamentui (EB) Nr. 561/2006 ir Direktyvai 2006/22/EB, buvo supaprastinti, išaiškinti ir atnaujinti reikalavimų vykdymo priežiūros prioritetai su tikslu pagerinti kontrolės veiksmų kokybę bei kiekybę, siekiant užtikrinti eismo saugą ir vienodą konkurencingumą vežėjams.

Numatomas ir tikėtinas rezultatas galėtų būti apibrėžiamas kaip padidėjęs vežėjų konkurencingumas, sukurtos sąlygos visiems ES vežėjams veiksmingai dirbti bendroje rinkoje ir plėtoti savo verslą, pagerėjusios vairuotojų darbo sąlygos ir jų darbo organizavimas, kelių eismo saugumo gerinimas, sumažėjusios prielaidos galimiems pažeidimams kelių transporto sektoriuje, skatinama pažanga, naujų ir techniškai tvarkingų transporto priemonių eksploatavimas.

Darytina išvada, kad priemonės, galinčios sumažinti Lietuvos ir užsienio vairuotojų pažeidimų skaičių, galėtų būti:

- nuolatinis prevencinis darbas su vežėjais;
- kontrolės apimčių ir pajėgumų didinimas;
- naujų kontrolės metodų taikymas, įdiegiant technines ir technologines naujoves;
- priemonės, nukreiptos į aiškesnį ir griežtesnį teisinį reglamentavimą (Administracinių teisės pažeidimų kodekso pakeitimai, pareigūnų įgaliojimų stiprinimas uždraudžiant transporto

⁵⁶

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 ir Direktyva Nr. 2006/22/EB.

priemonei važiuoti, jei vairuotojas neturi privalomo kasdienio poilsio, transporto priemonės techninė būklė turi vieną ar daugiau trūkumų, keliančių grėsmę eismo saugumui, bendrų patikrinimų organizavimas su kitų institucijų pareigūnais).

Kitos privalomos ataskaitos Komisijai bus teikiamos apie 2005–2006 m. laikotarpį. Tai bus paskutinė ataskaita pagal „senuosius“ teisės aktus. Kartu tai bus pirmoji ataskaita, teikiama kartu su Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos ataskaita apie Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) įgyvendinimą.

Veiksmingai taikomos vairavimo, pertraukų ir poilsio trukmės taisyklės svarbios siekiant išvengti iškreiptos konkurencijos. Labai konkurencingoje rinkoje, kurioje vežėjai priversti išsiversti su kuo mažesnėmis sąnaudomis, būtina aktyviai siekti, kad visoje ES būtų taikomos ir vienodai bei sąžiningai įgyvendinamos naujosios darbo laiko taisyklės. Todėl raginimas didinti patikrų skaičių ir gerinti jų kokybę, imtis bendrų tikrinimų ir iniciatyvų, skatinant keitimąsi informacija ir pareigūnais, ateityje leis darniau bei geriau įgyvendinti socialinių teisės aktų nuostatas, tuo užtikrinant vienodas konkurencijos sąlygas vežėjams bei saugumą keliuose.

IŠVADOS

Apibendrinant atliktą tyrimą apie ES transporto politikos perspektyvą, jos įgyvendinimo mechanizmus bei priemones, įvertinant kelių transporto veiklos priežiūros galimybes, supažindinus su Lietuvoje vykdoma transporto politika bei kelių transportui sektoriui būdingus aspektus, daromos šios išvados:

1. ES transporto politika yra konkreti, ateitį formuojanti Europos politika, kurios tikslas – sukurti ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos poreikius atitinkančias transporto sistemas, siekiant pamatinių bendrosios rinkos principų – laisvo žmonių, prekių, paslaugų judėjimo – įgyvendinimo.

2. Pagrindinė problema, kuri apibrėžia vykdomos kelių transporto tarptautinių pervežimų politikos esmę bei mastą tiek ES, tiek kitose Europos valstybėse – nepažeisti teisingos konkurencijos principo, reglamentuojant tarptautinius pervežimus bei formuojant ir derinant ES ir visos Europos strategiją šiuo klausimu.

3. Integracijos į ES poveikis konkretiems Lietuvos vežėjams priklausė nuo jų veiklos pobūdžio. Tačiau iš esmės ES atvėrė nacionalinę transporto rinką konkurencijai bei pašalino fizines ir technines kliūtis laisvam judėjimui.

4. Europos kelių transportas išskaidytas į kiekvienai valstybei būdingus specifinius segmentus ir tai neigiamai įtakoja efektyvų teisės aktų įgyvendinimą. Todėl tik sukūrus bendrus reikalavimus bei suderinus jau dabar galiojančias nuostatas reguliuoti svarbiausias visos Europos tarptautines kelių transporto veiklas, bus pasiekta pažanga socialinių ir techninių reikalavimų srityse.

5. Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 kartu su direktyva Nr. 2006/22/EB sudaro vadinamąjį socialinį kelių transporto paketą, kuriuo siekiama, kad socialiniai teisės aktai būtų teisingai ir vienodai įgyvendinti visoje ES. Tinkamai užtikrinti teisės aktų vykdymą ypač svarbu ne tik tam, kad vidaus rinka tinkamai veiktų, bet ir tam, kad būtų laikomasi socialinių teisės aktų ir didinama eismo sauga. Tokioje konkurencingoje kelių transporto rinkoje valstybėms narėms neefektyvu ir neveiksminga taikyti skirtingas taisykles.

6. Direktyva Nr. 2003/59/EB numatomomis permainomis bei kvalifikaciniais reikalavimais siekiama gerinti kelių transporto ir vairuotojo saugą, skatinti jaunų žmonių susidomėjimą vairuotojo profesija, sudaryti vienodas konkurencines sąlygas, kad vairuotojai, vykdydami savo pareigas, turėtų ne tik vairuotojo pažymėjimą, bet ir reikiamą profesinę kvalifikaciją. Tikslas yra ne išmokyti žmogų vairuoti transporto priemonę, o suteikti vairuotojo veiklai reikalingų žinių, kurios leistų jam sėkmingai ir saugiai atstovauti vežėjo interesams.

7. Per eilę metų tachografas išliko vienu iš pagrindinių prietaisų, leidžiančių įsitikinti, ar vairuotojai laikosi ES teisės aktais nustatytų reikalavimų. Todėl kontrolė buvo, yra ir išliks ne tik vienu iš pagrindinių aspektų, diegiant skaitmeninių tachografų sistemą, bet ji tampa ir vienu pagrindiniu, o gal ir pačiu svarbiausiu, ramsčiu nacionalinėse ir Europos rizikos valdymo procedūrose.

8. Svarbiausios Lietuvoje nustatomų pažeidimų skaičiaus didėjimo priežastys yra ne tik kontrolės apimčių didinimas, atliekamos kontrolės stiprinimas ar naujų kontrolės metodų taikymas, bet ir neefektyvios poveikio priemonės, kurios yra neatgrasančios ir neskatina nepažeisti nustatytų teisės aktų reikalavimų.

9. Valstybine veiklos priežiūra siekiama rezultato, kuris apibrėžiamas kaip padidėjęs vežėjų konkurencingumas, sukurtos sąlygos visiems ES vežėjams veiksmingai dirbti bendroje rinkoje ir plėtoti savo verslą, pagerėjusios vairuotojų darbo sąlygos ir jų darbo organizavimas, kelių eismo saugumo gerinimas, sumažėjusios prielaidos galimiems pažeidimams kelių transporto sektoriuje, skatinama pažanga, naujų ir techniškai tvarkingų transporto priemonių eksploatavimas.

REKOMENDACIJOS

1. Rekomenduojama stiprinti bendradarbiavimą tarp ES kontrolės funkciją vykdančių institucijų: bendrų tikrinimo operacijų atlikimas, valstybių narių keitimasis pareigūnais rengiant bendrus mokymus, keitimasis informacija apie pažeidėjus, kurie nėra nuolatiniai šalies gyventojai.

2. Rekomenduotina suvienodinti visose ES šalyse taikomus saugaus eismo standartus, atsižvelgiant į geriausią europinę praktiką, taip pat ES lėšomis vykdyti naujų ir senųjų ES šalių partnerystės projektus.

3. Lietuvoje stiprinti ir efektyviau išnaudoti ryšius su kitomis ministerijomis bei joms pavaldžiomis valstybės institucijomis (Policijos departamentu prie Vidaus reikalų ministerijos, Valstybine mokesčių inspekcija prie Finansų ministerijos, Valstybine darbo inspekcija prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos, Lietuvos muitinės departamento pareigūnais, Generalinės miškų urėdijos darbuotojais), siekiant užtikrinti visapusišką nustatytų reikalavimų laikymąsi kelių transporto srityje.

4. Būtina Lietuvoje įteisinti priemones, nukreiptas į aiškesnį ir griežtesnį teisinį reglamentavimą (Administracinių teisės pažeidimų kodekso pakeitimai ir papildymai, pareigūnų įgaliojimų stiprinimas uždraudžiant transporto priemonei važiuoti, jei vairuotojas neturi privalomo kasdienio poilsio, transporto priemonės techninė būklė turi vieną ar daugiau trūkumų, keliančių grėsmę eismo saugumui).

5. Daugiau dėmesio skirti nuolatiniam prevenciniam darbui su vežėjais.

LITERATŪROS SARAŠAS

Norminė medžiaga:

1. Europos Ekonominės Bendrijos sutartis. – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga prie interneto: <<http://eur-lex.europa.eu/lt/treaties/dat/11957E/word/11957E.doc>>.
2. Regulation (EEC) No 543/69 of the Council of 25 March 1969 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport // OJ L 77, 1969-03-29, P. 49–60.
3. 1970 m. liepos 1 d. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR). – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga prie interneto: <<http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc1/ECE-TRANS-SC1-2006-02e.pdf>>.
4. Tarybos direktyva 98/76/EB iš dalies keičianti Direktyvą 96/26/EB dėl leidimo verstis krovinių ir keleivių vežėjo kelių transportu verslu ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių profesinę kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų tarpusavio pripažinimo, skirto palengvinti šiems vežėjams naudojimąsi įsisteigimo laisve nacionalinio ir tarptautinio vežimo srityje // OL L 277, 1998-10-14. P. 17–25.
5. Council Regulation (EEC) No 2829/77 of 12 December 1977 on the bringing into force of the European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR) // OJ L 334, 1977-12-24, P. 11–12.
6. 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 3820/85 dėl kai kurių su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo // OL L 370, 1985-12-31, P. 1–7.
7. 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų // OL L 370, 1985-12-31, P. 8–21.
8. 1988 m. lapkričio 23 d. Tarybos direktyva dėl Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų tipinių įgyvendinimo kontrolės procedūrų // OL L 325, 1988-11-29, P. 55–57.
9. 1998 m. rugsėjo 28 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2135/98 iš dalies keičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir Direktyvą 88/599/EEB dėl Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 taikymo // OL L 274, 1998-10-09, P. 1–21.
10. 2002 m. birželio 13 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1360/2002 septintąjį kartą derinantis su technikos pažanga Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų // OL L 207, 2002-08-05, P. 1–252.
11. 2003 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva Nr. 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo, iš dalies keičianti Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 ir Tarybos direktyvą 91/439/EEB bei panaikinanti Tarybos direktyvą 76/914/EEB // OL L 226. 2003, P. 4–17.
12. 2003 m. gegužės 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/30/EB dėl skatinimo vartoti biokurą ir kitą atsinaujinančių kurą transportui // OL L 123, 2003-05-17. P. 42–46.

13. 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą // OL L 283/51, 2003-10-31. P. 51–70.
14. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 // OL L 102. 2006-04-11, P. 1.
15. 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/22/EB dėl būtiniausių sąlygų Tarybos reglamentams (EEB) Nr. 3820/85 ir (EEB) Nr. 3821/85 dėl su kelių transporto veikla susijusių socialinių teisės aktų įgyvendinti ir panaikinti Direktyvą 88/599/EEB // OL L 102. 2006-04-11, P. 35.
16. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos // OL L 171, 2007-06-29. P. 1–16.
17. White Paper - European transport policy for 2010: time to decide // COM/2001/0370 final.
18. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804; 2006, Nr. 82-3250.
19. Lietuvos Respublikos kelių fondo įstatymas // Valstybės žinios. 1995, Nr. 12-259; 2001, Nr. 66-2408.
20. Lietuvos Respublikos Kelių įstatymas // Valstybės žinios. 1995, Nr. 44-1076; 2002, Nr. 101-4492.
21. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ratifikavimo // Valstybės žinios, 1996, Nr. 93-2184.
22. Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772; 2005, Nr. 153-5643.
23. Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 32-890.
24. Lietuvos Respublikos biokuro, biodegalų ir bioalyvų įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 64-1940.
25. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804; 2002, Nr. 29-1034.
26. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. vasario 20 d. nutarimas Nr. 248 „Dėl darbo ir poilsio laiko ypatumų kai kuriose ūkio šakose, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo ir darbų, kuriuose gali būti taikoma ilgesnė kaip 12 valandų per parą darbo (pamainos) trukmė“ // Valstybės žinios. 1996, Nr. 18-473; 2001, Nr. 32-1069.
27. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1997 m. spalio 23 d. nutarimas Nr. 1170 „Dėl kelių transporto veiklos licencijavimo“ // Valstybės žinios. 1997, Nr. 97-2464; 2002, Nr. 124-5664.

28. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. rugpjūčio 17 d. nutarimas Nr. 935 „Dėl Lietuvos Respublikos derybinių pozicijų derybose dėl narystės Europos Sąjungoje patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 70-2075.

29. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 79-2860.

30. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2002 m. gruodžio 19 d. įsakymas Nr. 588 „Dėl Vairuotojo pažymėjimų išdavimo ir keitimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 125-5674; 2007, Nr. 47-1837.

31. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. vasario 20 d. įsakymas Nr. 3-96 „Dėl skaitmeninių tachografų sistemos įgyvendinimo užtikrinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr. 29-944.

32. Lietuvos Respublikos finansų, aplinkos ir susisiekimo ministrų 2004 m. vasario 20 d. įsakymas Nr. 1K-054/D1-79/3-99 „Dėl sanglaudos fondo strategijos 2004–2006 metams patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr.33-1071.

33. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. rugpjūčio 28 d. įsakymas Nr. 3-334 „Dėl Kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos suteikimo bei periodinio mokymo sąlygų ir tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2006, Nr. 94-3701.

34. Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2007 m. balandžio 19 d. įsakymas Nr. A1-112 „Dėl Kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos suteikimo ir periodinio mokymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2007, Nr. 47-1823.

35. Valstybinės kelių transporto inspekcijos viršininko 2004 m. spalio 19 d. įsakymas Nr. 2B-292 „Dėl Vairuotojo liudijimo išdavimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr. 155-5673.

Kiti dokumentai:

36. Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the midterm implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010 (2005). – [žiūrėta 2007-10-01]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm>.

37. Communication from the Commission – The future development of the common transport policy – A global to the construction of a Community framework for sustainable mobility // COM/1992/0494 final

38. The Common Transport Policy Action Programme 1995–2000. Follow up to White Paper // COM/1995/0302 final.

39. „Dvynių“ projektas Nr. LT/2001/IB/TR/01 „Tolimesnis transporto acquis derinimas ir administracinių gebėjimų stiprinimas, įgyvendinant transporto politiką“. – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/enlargement/fiche_projet/document/lt0103_01_-_further_alignment.pdf>.

40. European Commission financial assistance: Phare. – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/enlargement/financial_assistance/phare/index_en.htm>.
41. Kelių transporto veiklos priežiūra ir kontrolė. 2006 m. rezultatai ir 2007 m. veiklos kryptys. – [žiūrėta 2007-09-15]. Prieiga prie interneto: <<http://www.vkti.gov.lt/index.php?659274028>>.
42. Komisijos komunikatas Tarybai ir Europos Parlamentui - Biokuro pažangos ataskaita - Ataskaita apie biokuro ir kito atsinaujinančiojo kuro vartojimo Europos Sąjungos valstybėse narėse pažangą // KOM/2006/0845 galutinis.
43. Komisijos sprendimas, patvirtinantis tam tikras Lietuvos nacionalinio strateginių kryptų plano dalis (2007). – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga per internetą: <http://www.esparama.lt/download.php?law_act_pub=560>.
44. 22-a Komisijos ataskaita dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo // KOM/2006/321 galutinis
45. 23-a Komisijos ataskaita dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo // KOM/2007/622 galutinis
46. Lietuvos 2004-2006 m. bendrasis programavimo dokumentas. – [žiūrėta 2007-06-12]. Prieiga per internetą: <http://www.esparama.lt/lt/bpd/apie_BPD>.
47. Lithuania: cohesion policy 2007–2013. – [žiūrėta 2007-10-04]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/regional_policy/atlas2007/fiche/lt_en.pdf>.
48. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator // COM/2007/0263 final
49. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus (recast) // COM/2007/0264 final
50. Regionų komiteto nuomonė Europos Komisijos 2001 m. baltoji knyga dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgos // OL C 146, 2007-06-30. P. 85–94.
51. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos 2007–2009 m. strateginis veiklos planas. – [žiūrėta 2007-05-12]. Prieiga per internetą: <<http://www.vkti.gov.lt/index.php?-1540785932>>.

Moksliniai darbai, pranešimai:

52. Kondrusevičius A. Lietuvos kelių transportas išsiplėtusioje Europos Sąjungoje // Pranešimas iš mokslinės konferencijos „Logistika ir susisiekimo komunikacijų paslaugų plėtra Baltijos jūros regione“, 2004.
53. Krovinių vežimo kelių transportu politikos Lietuvai integruojantis į Europos Sąjungą studija. Lietuvos laisvosios rinkos institutas. – [žiūrėta 2007-07-12]. Prieiga per internetą: <http://www.euro.lt/documents/poveikio_tyrimai/2001/Kroviniu_vezimas_keliu_transportu_ataskaita_lt.pdf>.

54. Lietuvos integracijos į ES finansinių, ekonominių ir socialinių pasekmių susisteminimas ir analizė // Europos Komiteto prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės tyrimas, 2002. P. 73. <http://www.euro.lt/documents/poveikio_tyrimai/2003/Finansines,_ekonomines_ir_socialines_pasekmes_ataskaita_lt.pdf>
55. Pranešimas Pavasario Europos Vadovų Tarybai - Dirbti kartu augimo ir darbo vietų labui - Nauja Lisabonos strategijos pradžia // KOM/2005/0024 galutinis.
56. Steponavičienė G. (2005). Europos Sąjungos sausumos transporto politika: ekonominis pagrindumas ir poveikis Lietuvai. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, ekonomika, 04S. Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas.
57. Steponavičienė G., Vilpišauskas R. ES Lisabonos darbotvarkės ir jos poveikio Lietuvai įvertinimas: pasirinktų ekonominės politikos sričių integracijos poveikio analizė // Lietuvos laisvosios rinkos institutas, Europos komitetas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2003. P. 100.
58. Study on Road Transport Working Time Directive – Self-employed and Night Time Provisions (2006). – žiūrėta [2007-10-03]. Prieiga prie interneto: <http://ec.europa.eu/transport/road/studies/index_en.htm>.
59. Svarbūs pokyčiai kelių transporto veiklos priežiūros ir kontrolės srityje // Spaudos konferencija (2007). – [žiūrėta 2007-10-01]. Prieiga per internetą: <<http://www.vkti.gov.lt/index.php?-1081558008>>.
60. Šakalys A., Palšaitis R., Jurkauskas A., Paulauskas V., Stankūnas J., Jarašūnienė A. Transporto ir tranzito plėtotos strategija // Ilgalaikė Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtros strategija (Sudarytojas A. Liekis), Vilnius: Lietuvos mokslas, 2002, p. 363-396.

Periodiniai leidiniai:

61. Baublys A., Žvaliauskas A., Griškevičienė D. Transporto veiklos prognozės // Transportas (Red. A. Liekis), Vilnius: Lietuvos mokslas, 1999, p. 7-62.
62. Daugvydis M. Vandenis vidaus degimo varikliuose: paprasčiau nebūna // Kelias, 2006, Nr. 2 (32). P. 34.
63. Daugvydis M. Kovos su šiltnamio efektu sąskaita pateikta gamintojams // Kelias, 2007, Nr. 3 (45), P. 38.
64. Jatkonis S. Vincevičius G. Prognozė: barelis naftos – 100 USD // Kelias, 2006, Nr. 2 (32), P. 34.
65. Labžentis T. Asociacijos „Linava“ XVII kongresas: vežėjų verslo pasiekimai ir plėtros galimybės // Transporto pasaulis, 2007, Nr. 5 (77). P. 14.
66. Labžentis T. Kas labiausiai teršia aplinką //Transporto pasaulis, 2007, Nr. 6 (78). P. 20.
67. Vilniaus Gedimino technikos universiteto ir Lietuvos mokslų akademijos mokslo žurnalas TRANSPORT: <<http://www.transport.vgtu.lt/?page=0>>.

Interneto svetainės:

68. CORTE tinklalapis: <<http://www.corte.be/NewsLetterSubscribe.asp>>.

69. Europos Komisijos Transporto ir energetikos generalinio direktorato tinklalapis: <http://ec.europa.eu/transport/index_en.html>.

70. EURO CÔNTROLE ROUTE tinklalapis: <<http://webcomite.com/ecr/>>.

71. „Eurostat“ tinklalapis:

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL>.

72. IRU tinklalapis: <<http://www.iru.org/>>.

73. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos tinklalapis: <<http://www.transp.lt/>>.

74. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos tinklalapis: <<http://www.vkti.gov.lt/>>.

Raktiniai žodžiai: kelių transporto sektorius, socialiniai teisės aktai, veiklos priežiūra, konkurencingumas, eismo sauga.

SANTRAUKA

ES transporto politika siekiama sukurti ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos poreikius atitinkančias transporto sistemas, kurios užtikrina Europos gerovę. Transporto sektorius turi tiesioginės įtakos ekonomikos augimui per pamatinių bendrosios rinkos principų – laisvo žmonių, prekių, paslaugų judėjimo – įgyvendinimą. Didžiausia vežimo dalis ES viduje vyksta keliais, jais vežama 44 procentai krovinių ir 85 procentai keleivių, transporto priemonių kasmet padaugėja 3 milijonais. Taip sparčiai augant kelių transporto sektoriui, daugėjant rinkos dalyvių bei aštrėjant konkurencijai tarp vežėjų, vis didesnis dėmesys skiriamas kelių transporto kontrolei.

Darbe keliama problema – vežėjų valstybinės priežiūros galimybės, užtikrinant eismo saugą bei vienodas konkurencijos sąlygas visiems kelių transporto paslaugas teikiantiems rinkos dalyviams. Darbo tikslas yra apibrėžtas sisteminiu požiūriu iširti ir įvertinti vienodų konkurencijos sąlygų užtikrinimo galimybes visiems kelių transporto paslaugas teikiantiems rinkos dalyviams.

Naudojami tyrimo metodai: dokumentų analizė teisės aktų tyrimui, nustatant naujai įsigaliojusių teisės aktų poveikį; aprašomosios statistikos metodas – pateikti kiekybiniais ir kokybiniais kontrolės rezultatams; lyginimo metodas, siekiant atskleisti esminių veiksmų, įtakančių kelių transporto sąlygų gerinimą, tarpusavio sąveikas, priklausomybę.

Darbą sudaro trys skyriai. Pirmasis skyrius skirtas ES transporto politikos apžvalgai, nusakant pagrindinius politikos tikslus, aprašant įgyvendinimo mechanizmus, apibūdinant institucijas, formuojančias bei įgyvendinančias transporto politiką, detaliau aptariamas ES kelių transporto sektoriaus socialinis reglamentavimas bei aplinkosauginiai reikalavimai. Antrajame skyriuje analizuojama, kaip bendroji transporto politika įgyvendinama Lietuvoje, atskirai nagrinėjami kelių transporto sektoriaus valstybinio reguliavimo priežiūros ir kontrolės pagrindiniai objektai, pristatomi ES finansinių injekcijų formuojant Lietuvos kelių transporto politiką įgyvendinimo būdai ir galimybės. Trečiajame skyriuje pateikta veiklos priežiūros, užtikrinančios vienodas ir palankias kelių transporto verslo sąlygas bei eismo saugą keliuose, analizė, kuria siekiama atskleisti, kaip pakito kontrolės veiksmų kokybė bei kiekybė, supaprastinus, išaiškinus ir atnaujinus reikalavimų vykdymo priežiūros prioritetus.

Remiantis atliktu tyrimu, galima konstatuoti, kad ES socialiniai teisės aktai, reglamentuojantys vairuotojų darbo sąlygas ir profesinę kvalifikaciją, padėjo sukurti vienodą rinkos aplinką. Tai vienas esminių faktorių siekiant užtikrinti ne tik sąžiningą konkurenciją, bet ir eismo saugą keliuose. Todėl ES valstybių kontrolės institucijos, skatindamos socialinę pažangą, ypatingą dėmesį privalo skirti vairuotojų vairavimo ir poilsio režimo kontrolei.

Keywords: road transport sector, social legislation, enforcement, competitive ability, road safety.

EU TRANSPORT POLICY: ENFORCEMENT OF ROAD TRANSPORT SECTOR ENSURING COMPETITIVE ABILITIES AND ROAD SAFETY

SUMMARY

European Union (EU) transport policy aims at creating appropriate transport systems that meets economical, social and environmental demands and improves the wealth of Europe. Transport in general and roads in particular play an economic role of prime importance in modern economies by implementing the free movement of persons, goods and services. Road transport's inland market share is the largest with carrying 44 percent of goods and 85 percent of passengers and keeps increasing with 3 million vehicles per year. In a highly competitive market, in which companies are under pressure to keep costs to a minimum, action must be taken to improve compliance with essential rules. Compliance with the provisions cannot be enforced unless proper and effective control is brought to bear.

This study aims at pointing out the enforcement's abilities to ensure that the working time rules are applied and enforced uniformly and fairly throughout the Union to avoid any distortion of competition. The following methods of research was used in the study: analysis of documents for studying the legislation, descriptive statistics for presenting quantitative and qualitative results of control, comparison method for developing essential factors that makes influence improving road transport conditions, their reciprocity and dependence.

There are three main parts in the study. The first one proposes the review of EU transport policy with its main aims, goals, implementing tools as well as description of institutions that makes transport policy, the elaboration of social legislation on road transport sector, environmental requirements. The second part makes analysis of the place of the national state in the common EU transport policy, introduces the financial EU assistance to Lithuanian road transport and defines the main enforcement and control objectives of Lithuanian road transport's sector. Analysis on enforcement of EU road transport activity which is aimed to create equal and favourable competition conditions for free and secure transportation of passengers and goods was determined in the third part of the study. The analysis shows how does the quality and quantity of the control has changed after social legislation was simplified, clarified and renewed.

It has been identified in the research that only with a more coherent set of rules there can be greater respect for EU social norms. The harmonisation of certain social legislation relating to road transport sought to harmonise the conditions of competition, to improve working conditions and road safety. In order to promote social progress and improve road safety, each enforcement authority of EU should focus control ever more strongly on observing the driving and rest regime.

SĄVOKOS IR APIBRĖŽIMAI

Darbas su porininkais	padėtis, kai kiekvieno vairavimo laikotarpio metu transporto priemonėje yra bent du vairuoti turintys vairuotojai. Pirmą darbo su porininkais valandą vienam vairuotojui ar vairuotojams būti transporto priemonėje nebūtina, tačiau likusį laikotarpį jų buvimas privalomas
„Euro-3“	emisijos standartas, kuris reglamentuoja automobilio išmetamųjų dujų sudėtį, kuri priklauso nuo variklio techninės būklės
„Euro-4“	emisijos standartas, įsigaliojęs nuo 2006 m. spalio 1d.
Kabotažas	vienos šalies viduje kitos šalies vežėjo atliekamas krovinių vežimas
Kassavaitinio poilsio laikotarpis	kassavaitinis laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku, apimantis „normalų kassavaitinio poilsio laikotarpį“ arba „sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį“
M2 tipo transporto priemonė	autobusas, kuriame daugiau kaip 8 sėdimos vietos keleiviams, 1 sėdima vieta vairuotojui ir kurio bendroji masė ne didesnė kaip 5 tonos
M3 tipo transporto priemonė	autobusas, kuriame daugiau kaip 8 (bet ne daugiau kaip 22) sėdimos vietos keleiviams, 1 sėdima vieta vairuotojui ir kurio bendroji masė ne didesnė kaip 5 tonos (įskaitytinai); autobusas, kuriame daugiau kaip 22 sėdimos vietos keleiviams ir 1 sėdima vieta vairuotojui
N2 tipo transporto priemonė	krovininė transporto priemonė ir jos junginys, kurios bendroji masė nuo 3,5 iki 12 tonų (įskaitytinai)
N3 tipo transporto priemonė	krovininė transporto priemonė ir jos junginys,

			<p>kurios bendroji masė nuo 12 iki 40 tonų (įskaitytinai);</p> <p>vežant triašiu vilkiku su dviaše ar triaše puspriekabe 40 pėdų konteinerius, pagamintus pagal ISO standartus, – iki 44 tonų bendrosios masės</p>
Normalus kasdienio poilsio laikotarpis			<p>tai mažiausiai 11 valandų laikas skirtas poilsiui. Šis laikotarpis gali būti suskirstytas į du laikotarpius, kai pirmasis yra mažiausiai 3 valandų nepertraukiamas laikotarpis, o antrasis – mažiausiai 9 valandų nepertraukiamas laikotarpis</p>
Normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis			<p>tai mažiausiai 45 valandų laikas skirtas poilsiui</p>
Priekaba			<p>bet kokia transporto priemonė, pritaikyta vilkti motorine transporto priemone, terminas taikomas ir puspriekabėms</p>
Savaitė			<p>(tachografo skaičiavimams) laikas nuo pirmadienio 00.00 valandų iki sekmadienio 24.00 valandos</p>
Sutrumpintas kasdienio poilsio laikotarpis			<p>mažiausiai 9 valandų, bet ne trumpesnis nei 11 valandų, laikas skirtas poilsiui</p>
Sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis			<p>trumpesnis nei 45 valandų laikas skirtas poilsiui, kuris gali būti sutrumpintas ne daugiau kaip iki 24 paeiliui einančių valandų</p>
Tachografas			<p>tai visa įranga, skirta įrengti transporto priemonėse automatiškai arba pusiau automatiškai rodyti, registruoti ir laikyti išsamią informaciją apie šių transporto priemonių judėjimą ir tam tikrus jų vairuotojų darbo laikotarpius</p>
Tachografo kortelė			<p>kortelė, turinti mikroprocesorių, skirta naudoti su tachografu. Iš tachografo kortelių tachografas gali nustatyti kortelės turėtojo tapatybę (arba tapatybės grupę), į kortelę galima perrašyti ir laikyti duomenis. Tachografo kortelės būna tokios:</p> <ul style="list-style-type: none"> – vairuotojo kortelė – kontrolės kortelė

	– dirbtuvių kortelė
	– įmonės kortelė
Tarptautinis vežimas keliais	bet koks vežimas keliais, kai kertama bent viena valstybės siena
Transportas	sudėtinė ūkio ir socialines infrastruktūros dalis, skirta tenkinti visuomenės ir ūkio subjektu poreikius vežti keleivius, bagažą ir (arba) krovinius
Transporto infrastruktūra	sausumos ir vandens kelių, eismo valdymo sistemų, su jais susijusių statinių (tarp jų ir pastatų), specialiai įrengtų teritorijų ir įrenginių bei konstrukcijų visuma, skirta transporto veiklai užtikrinti
Transporto priemonė	bet kokia motorinė transporto priemonė arba priekaba; terminas taikomas bet kokiam transporto priemonių junginiui
Transporto veikla	keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimas transporto priemonėmis, geležinkeliu, keliu, oro ir vandens transporto infrastruktūros valdymas, plėtra ir priežiūra, kelių tiesimas ir priežiūra, taip pat kita veikla, tiesiogiai susijusi su transporto infrastruktūra, keleivių, bagažo ir (arba) krovinių vežimu
Vairuotojas	bet koks asmuo, nesvarbu, samdomas ar ne, vairuojantis, nors ir trumpai, transporto priemonę arba esantis joje tam, kad prireikus ją vairuotų
Vidaus vežimas keliais	tai vežimas keliais iš vieno šalyje esančio punkto į kitą (iš pakrovimo punkto į iškrovimo punktą)

TEISĖS AKTŲ REGLAMENTUOJANČIŲ VAIRUOTOJŲ DARBO IR POILSIO REŽIMĄ PALYGINAMOSIOS LENTELĖS

1. Reglamento (EEB) Nr. 3820/85, AETR ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 lyginamoji lentelė

Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 3820/85 dėl kai kurių su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo Taikoma ES šalims	Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) Taikoma trečioms šalims	2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85
TAIKYMO SRITIS		
Taikoma kroviniams ir keleiviniams transporto priemonėms vežančioms krovinius ir keleivius	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
NETAIKOMA VEŽIMAMS		

Kroviniams transporto priemonėms kurių bendroji masė su priekaba neviršija 3,5 tonos	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
Keleivius vežančiomis transporto priemonėms kurios gali vežti ne daugiau kaip 9 asmenis įskaitant vairuotoją	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
50 km. neviršijančiais reguliariais reisais keleivius vežančiomis transporto priemonėmis	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
Ne komerciniam krovinių vežimui, asmeniniam naudojimui skirtomis transporto priemonėmis	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Keičiama: Transporto priemonėms ar jų junginiais, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t, ir kurios naudojamos krovinių vežimui ne komerciniais tikslais (įsigaliojo 2007 m. balandžio 11 d.)
Žemės ūkio, sodininkystės miškų ūkio ar žvejybos įmonių naudojamoms transporto priemonėms vežioti krovinius 50 km. spinduliu nuo nuolatinės transporto stovėjimo vietos	AETR nereglamentuoja	Keičiama: Žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio, gyvulininkystės ar žuvininkystės ūkio subjektų naudojamomis arba jų be vairuotojo išsinuotomis transporto priemonėmis kroviniams 100 kilometrų spinduliu nuo ūkio subjekto buvimo vietos išvežioti, kai tai sudaro šių ūkio subjektų verslo dalį

		(įsigaliojo 2007 m. balandžio 11 d.)
VAIRAVIMO TRUKMĖ		
Kasdienio vairavimo trukmė tarp dviejų kasdienio poilsio laikotarpių neturi viršyti 9 val.	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
2 kartus per savaitę, vairavimo trukmę galima pratęsti iki 10 val.	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
Ne vėliau kaip po 6 vairavimo laikotarpių turi būti suteiktas kassavaitinis poilsis	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
2 savaitinių vairavimo trukmė negali viršyti 90 val.	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Papildoma: Kassavaitinio vairavimo trukmė negali viršyti 56 valandų ir maksimalios savaitės darbo laiko trukmės (įsigalioja nuo 2007 m. balandžio 11 d.)
PERTRAUKOS		
Po 4,5 val. vairavimo privaloma ilsėtis ne trumpiau kaip 45 min.	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
Pertrauka gali būti keičiama į 3 ne trumpesnes kaip 15 min. pertraukas	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Keičiama: Ši pertrauka gali būti pakeista ne trumpesne kaip 15 minučių pertrauka, po kurios sektų ne trumpesnė kaip 30 minučių pertrauka, kurios per laiko tarpą būtų paskirstytos taip, kad būtų laikomasi 1 dalies reikalavimų.

		(įsigaliojo 2007 m. balandžio 11 d.)
KASDIENIS POILSIS		
Per 24 val. laikotarpį kasdienis poilsis privalo nepertraukiamai tęstis 11 val.	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
3 kartus per savaitę kasdienį poilsį galima sutrumpinti iki 9 val., su sąlyga, kad sutrumpintas poilsis, kaip kompensacija bus suteiktas iki kitos savaitės pabaigos	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Keičiama: Tarp bet kurių dviejų kassavaitinio poilsio laikotarpių vairuotojas gali pasinaudoti daugiausiai trimis sutrumpintais kasdienio poilsio laikotarpiais (įsigaliojo 2007 m. balandžio 11 d.)
Kasdienis poilsis gali būti suskirstytas į 2 ar 3 atskirus laikotarpius per 24 val., vienas iš jų turi tęstis nepertraukiamai 8 val., tokiu atveju kasdienis poilsis pailginamas iki 12 val.	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Keičiama: Kasdienio poilsio laikotarpis – tai mažiausiai 11 valandų poilsio laikotarpis. Kaip alternatyva, šis reguliarus kasdienio poilsio laikotarpis gali būti suskirstytas į du laikotarpius, kai pirmas yra mažiausiai 3 valandų nepertraukiamas laikotarpis, o antras – mažiausiai 9 valandų nepertraukiamas laikotarpis (įsigaliojo 2007 m. balandžio 11 d.)
Dirbant dviem vairuotojams, per 30 val. laikotarpį kasdienis poilsis privalo nepertraukiamai tęstis 8 val.	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Keičiama: Per 30 valandų po kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos, vairuotojas,

		dirbantis su porininkais, turi būti pasinaudojęs kitu mažiausiai 9 valandų kasdienio poilsio laikotarpiu (įsigaliojo 2007 m. balandžio 11 d.)
KASSAVAITINIS POILSIS		
Bendras kassavaitinis poilsis privalo nepertraukiamai tęstis 45 val.	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Nesikeičia, kaip Reglamento (EEB) Nr. 3820/85
Kassavaitinis poilsis gali būti sutrumpintas iki 36 val. ar iki minimalaus 24 val. laikotarpio	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85	Keičiama: Per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai: dviem reguliariais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, arba vienu reguliarium kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu mažiausiai 24 valandų sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu; tačiau sutrumpinimas turi būti kompensuojamas lygiaverčiu poilsiu, kuriuo visu iš karto pasinaudojama iki po atitinkamos savaitės praeis trys savaitės (įsigaliojo 2007 m. balandžio 11 d.)

2. Reglamento (EEB) Nr. 3821/85, AETR ir Reglamento (EB) Nr. 561/2006 lyginamoji lentelė

<p>Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų</p> <p>Taikoma ES šalims</p>	<p>Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR)</p> <p>Taikoma trečioms šalims</p>	<p>2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85</p>
<p>PATIKRINIMĄ ATLIEKANČIO PAREIGŪNO REIKALAVIMU PRIVALO PATEIKTI</p>		
<p>Vairuotojai nenaudoja suteptų ar sugadintų registracijos lapų arba vairuotojo kortelės. Lapai turi būti tinkamai saugomi.</p> <p>Jei lapas, kuriame yra registracijos įrašų sugadinamas, vairuotojai jį prisega prie atsarginio lapo, kuriuo pakeičia sugadintąjį.</p>	<p>Nesutampa su (EEB) Nr. 3820/85</p>	<p>Papildoma:</p> <p>Kai vairuotojo kortelė yra sugadinta, blogai veikia ar vairuotojas ją prarado, vairuotojas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. reiso pradžioje atspausdina savo vairuojamos transporto priemonės duomenis ir į šį spaudinį įrašo: 2. vairuotojo tapatybę parodančius duomenis (pavardę, vairuotojo kortelės ar pažymėjimo numerį) ir pasirašo; 3. laikotarpius, minėtus 3 dalies antros įtraukos b, c ir d punktuose. 4. reiso pabaigoje atspausdina informaciją, susijusią su įrašymo įrangos registruojamais laikotarpiais, įrašo visus kito darbo, buvimo

		<p>darbe ir poilsio laikotarpius nuo reiso pradžioje atspausdinto spaudinio, jei jie nebuvo įregistruoti tachografo, ir tame dokumente pažymi duomenis, leidžiančius nustatyti vairuotojo tapatybę (pavarde, vairuotojo kortelės ar pažymėjimo numerį), ir pasirašo</p>
<p>Jeigu vairuotojas negali naudoti transporto priemonėje instaliuoto įrenginio, kadangi kurį laiką nebūna transporto priemonėje, toliau pateiktos 3 straipsnio dalies antros įtraukos b, c ir d punktuose numatyti laiko tarpai ranka, automatine rašymo priemone ar kitokiu būdu įskaitomai įrašomi lape, jo nesutepant.</p>	<p>Nesutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85</p>	<p>Papildoma: Jeigu vairuotojas negali naudoti transporto priemonėje sumontuotos įrangos, kadangi kurį laiką nebūna transporto priemonėje, savo veiklos laikotarpius – „kiti darbai“, „buvimas darbe“ ar „pertraukos darbo metu ir kasdienio poilsio laikotarpius: ranka, automatine rašymo priemone ar kitu būdu įskaitomai įrašomi registracijos lape, jo nesutepant, jei transporto priemonėje yra sumontuota analoginis tachografas; arba jei transporto priemonėje yra sumontuotas skaitmeninis tachografas reikalavimus atitinkanti įrašymo įranga, įrašomi į vairuotojo kortelę naudojant įrašymo įrangos rankinio įrašymo mechanizmą.</p>

		(įsigaliojo 2006 m. gegužės 1 d.)
Vairuotojas privalo pateikti einamosios dienos ir praėjusios savaitės paskutinės dienos, kurią vairavo, tachografo registracijos lapus	Vairuotojas privalo pateikti einamosios dienos ir praėjusios savaitės paskutinės dienos, kurią vairavo, tachografo registracijos lapus (2006 m. gegužės 1 d. nesikeitė)	Keičiama: Vairuotojas kelionės metu privalo turėti bei pateikti įgaliotam pareigūnui pareikalavus vairavimo ir poilsio režimo dokumentus, jei vairavo transporto priemonę, kurioje įrengtas: 1. analoginis tachografas – einamosios savaitės ir prieš tai ėjusių 15 dienų naudotus registracijos lapus; 2. skaitmeninis tachografas – savo asmeninę vairuotojo kortelę, visus einamosios savaitės ir prieš tai ėjusių 15 dienų ranka darytus įrašus bei spaudinius pagal Reglamentų (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 561/2006 reikalavimus. (įsigaliojo 2006 m. gegužės 1 d.)
Įmonė privalo pateikti ne mažiau kaip 12 mėn. tachografo registracijos lapus	Sutampa su Reglamentu (EEB) Nr. 3821/85	Keičiama: Ūkio subjektas chronologine tvarka ir įskaitoma forma saugo registracijos lapus ir spaudinius, kurie buvo padaryti laikantis 15 straipsnio 1 dalies reikalavimų, ne mažiau kaip metus po jų panaudojimo ir, suinteresuotam vairuotojui paprašius, išduoda jų kopijas. Suinteresuotam

		<p>vairuotojui paprašius ūkio subjektas taip pat išduoda iš šio vairuotojo kortelės perkeltų duomenų kopijas bei šių kopijų spausdintus lapus. Įgaliotam tikrinančiam pareigūnui paprašius, registracijos lapai, spaudiniai ir perkelti duomenys jam parodomi arba perduodami.</p> <p>(įsigaliojo 2006 m. gegužės 1 d.)</p>
--	--	---

Kaip matyti iš 1 ir 2 lentelėse išdėstytų teisės aktų palyginimo, akivaizdu, kad Reglamentas (EB) 561/2006 pakeitė, papildė ar panaikino išimtis transporto priemonėms, kurioms gali būti taikomas. Taigi, 3 lentelėje pateikiamos išimtis, kurioms transporto priemonėms netaikomas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006.

3. Pasikeitimai, lyginant Reglamente (EB) Nr. 561/2006 numatytas išimtis su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85

Reglamente (EB) Nr. 561/2006 numatytos išimtis	Pasikeitimai lyginant su Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85
<p>3 str. Šis reglamentas netaikomas vežimui keliais:</p> <p>a) transporto priemonėmis, vežančiomis keleivius reguliariais reisais, neviršijančiais 50 kilometrų;</p>	<p>Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtis sutampa.</p>
<p>b) transporto priemonėmis, kurių maksimalus leistinas greitis neviršija 40 kilometrų per valandą;</p>	<p>Pakeista išimtis dėl transporto priemonių, kurių leistinas greitis neviršija 30 kilometrų per valandą. Maksimalus leistinas greitis transporto</p>

	priemonėms padidintas 10 kilometrų per valandą.
c) transporto priemonėmis, kurias naudoja ar be vairuotojo nuomojasi ir kontroliuoja ginkluotosios pajėgos, civilinė gynyba, ugniagesiai ir už viešosios tvarkos palaikymą atsakingos pajėgos, kai vežama vykdant šioms tarnyboms paskirtas užduotis;	Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtyt sutampa.
d) transporto priemonėmis, įskaitant transporto priemones, naudojamas nekomerciniam humanitarinės pagalbos transportavimui, naudojamas esant kritinėms padėtimt ar vykdant gelbėjimo darbus;	Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtyt sutampa.
e) specializuotomis medicinos tikslamt skirtomis transporto priemonėmis;	Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtyt sutampa.
f) specializuotomis avarinėmis transporto priemonėmis, dirbančiomis 100 kilometrų spinduliu nuo nuolatinės jų laikymo vietos;	Pakeista išimtis dėl specializuotų avarinių transporto priemonių. Išimtis bus taikoma tik transporto priemonėmt, dirbančiomis 100 km spinduliu nuo nuolatinės jų laikymo vietos.
g) transporto priemonėmis, kurios išbandomos keliuose turint tikslą jas techniškai patobulinti, remontuoti ar techniškai prižiūrėti, taip pat naujomis ar suremontuotomis, bet nepradėtomis naudoti transporto priemonėmis;	Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtyt sutampa.
h) transporto priemonėmis ar jų junginiais, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t, ir kurios naudojamos krovinių vežimui ne komerciniais tikslais;	Pakeista išimtis dėl transporto priemonių, kurios naudojamos krovinių vežimui ne komerciniais tikslais. Išimtis bus taikoma tik transporto priemonėmt, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t.
i) komercinėmis transporto priemonėmis, pagal valstybės narės, kurioje yra važiuojama, įstatymus turinčiomis istorinį statusą, ir kurios yra	Nauja, Reglamente (EB) Nr. 561/2006 numatyta, išimtis.

naudojamos nekomerciniam keleivių ar krovinių vežimui.	
<p>13 str. Kiekviena valstybė narė savo teritorijoje gali leisti išimtis kai vežama tokiomis transporto priemonėmis:*</p> <p>a) valstybės institucijoms priklausančiomis arba jų be vairuotojo išsinuomotomis transporto priemonėmis, jeigu vykdomas vežimas nekonkuruoja su privačiais transporto ūkio subjektais;</p>	Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtyt sutampa.
<p>b) žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio, gyvulininkystės ar žuvininkystės ūkio subjektų naudojamomis arba jų be vairuotojo išsinuomotomis transporto priemonėmis kroviniams 100 kilometrų spinduliu nuo ūkio subjekto buvimo vietos išvežioti, kai tai sudaro šių ūkio subjektų verslo dalį;</p>	Pakeista išimtis dėl žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio, gyvulininkystės ar žuvininkystės ūkio subjektų naudojamų transporto priemonių. Vietoje anksčiau nustatyto 50 km spindulio išimtis bus taikoma transporto priemonėms, vežančioms krovinius 100 km spinduliu nuo ūkio subjekto buvimo vietos.
<p>c) žemės ūkio ir miško darbams skirtais traktoriais atliekant žemės ūkio ir miško darbus 100 kilometrų spinduliu nuo ūkio subjekto, kuriam priklauso ši transporto priemonė arba kuris ją nuomojasi ar nuomoja, buvimo vietos;</p>	Pakeista išimtis dėl žemės ūkio ir miško darbams naudojamų traktorių. Išimtis bus taikoma traktoriams, dirbantiems 100 km spinduliu nuo ūkio subjekto buvimo vietos.
<p>d) transporto priemonėmis ar transporto priemonių junginiais, kurių leidžiama maksimali masė neviršija 7,5 t ir kurias naudoja:</p> <p>universaliųjų paslaugų teikėjai, apibrėžti 1997 m. gruodžio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 97/67/EB dėl Bendrijos pašto paslaugų vidaus rinkos plėtros bendrųjų taisyklių ir paslaugų kokybės gerinimo 2 straipsnio 13 punkte, naudoja siuntoms pristatyti teikiant universaliąją</p>	Pakeista išimtis dėl transporto priemonių, vežančių pašto siuntas. Išimtis bus taikoma transporto priemonėms, naudojamoms pašto paslaugoms ir siuntoms pristatyti, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t, teikiant paslaugą 50 km spinduliu nuo įmonės buvimo vietos.

<p>paslauga; arba medžiagoms, įrangai ar mašinoms, vairuotojo naudojamoms jo darbe, vežti.</p> <p>Šios transporto priemonės naudojamos ne toliau kaip 50 kilometrų spinduliu nuo ūkio subjekto buvimo vietos ir su sąlyga, kad transporto priemonės vairavimas nėra pagrindinė vairuotojo veikla;</p>	<p>teikiant paslaugą 50 km spinduliu nuo įmonės buvimo vietos.</p> <p>Pakeista išimtis dėl transporto priemonių, vežiojančių vairuotojui būtinas medžiagas ar įrangą 50 km spinduliu nuo nuolatinės transporto priemonės stovėjimo vietos. Išimtis bus taikoma transporto priemonėms, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t, dirbančių 50 km spinduliu nuo įmonės buvimo vietos.</p>
<p>f) gamtinėmis ar suskystintomis dujomis arba elektra varomomis transporto priemonėmis, kurių leidžiama maksimali masė, įskaitant bet kokios priekabos ar puspriekabės masę, neviršija 7,5 tonos, ir kurios naudojamos kroviniams vežti 50 kilometrų spinduliu nuo įmonės buvimo vietos;</p>	<p>Pakeista išimtis dėl transporto priemonių, varomų gamtinėmis ar suskystintomis dujomis arba elektra, kurių maksimalus leistinas svoris, įskaitant ir priekabos ar puspriekabės svorį, neviršija 3,5 tonų.</p> <p>Išimtis bus taikoma transporto priemonėms, kurių maksimali leidžiama masė neviršija 7,5 t, ir kurios naudojamos kroviniams vežti 50 km spinduliu nuo įmonės buvimo vietos.</p>
<p>g) transporto priemonėmis, naudojamomis mokymui vairuoti ar laikant egzaminą vairuotojo pažymėjimui įgyti, su sąlyga, kad jos nėra naudojamos kroviniams ar keleiviams vežti komerciniais tikslais;</p>	<p>Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtys sutampa.</p>
<p>h) su kanalizacijos sistemų, apsaugos nuo potvynių, vandens dujų ir elektros priežiūros paslaugomis, kelių priežiūra ir kontrole, buitinių atliekų surinkimu nuo namų ir atliekų šalinimu, telegrafo ir telefono paslaugomis, radijo ir televizijos transliavimo bei radijo ir televizijos siųstuvų ar imtuvų paieška susijusiomis transporto priemonėmis;</p>	<p>Pakeista išimtis dėl transporto priemonių naudojamų atliekoms surinkti ir išvežti. Išimtis bus taikoma tik transporto priemonėms, naudojamoms buitiniams atliekoms surinkti nuo namų ir atliekas šalinti.</p> <p>Panaikinta išimtis transporto priemonėms, vežančioms pašto siuntas.</p>

siųstuvų ar imtuvų paieška susijusiomis transporto priemonėmis;	
i) nuo 10 iki 17 vietų turinčiomis transporto priemonėmis, skirtomis keleiviams vežti tik nekomerciniais tikslais;	Nauja Reglamente (EB) Nr. 561/2006 numatyta išimtis.
j) specializuotomis transporto priemonėmis, skirtomis cirko ir pramoginiams parko įrenginiams vežti;	Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtys sutampa.
k) išvažiuojamiesiems projektams įgyvendinti specialiai įrengtomis transporto priemonėmis, kurios stovėjimo metu tiesiogiai naudojamos kaip mokomosios patalpos;	Nauja Reglamente (EB) Nr. 561/2006 numatyta išimtis.
l) transporto priemonėmis, naudojamomis pienui surinkti iš ūkių ir pieno tarai tiems ūkiams grąžinti arba gyvūnų šėrimui skirtiems pieno produktams;	Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtys sutampa.
m) specializuotomis pinigais ir (arba) vertybes gabenančiomis transporto priemonėmis;	Panaikinta išimtis dėl transporto priemonių, naudojamų vietinėse turgavietėse kaip parduotuvės arba naudojamų išnešiojamajai prekybai, mobiliems banko, valiutos keitimo ar taupymo sandoriams atlikti, religiniams tikslams, knygų skolinimui, plokštelėms ar kasetėms išvežti, kultūrinių renginių ar parodų rengimui. Išimtis bus taikoma tik specializuotoms pinigais ir (arba) vertybes gabenančioms transporto priemonėms.
n) transporto priemonėmis, vežančiomis gyvūninės kilmės atliekas ir ne žmonių maistui skirtas gyvūnų skerdenas;	Reglamentų (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 išimtys sutampa.
o) tik centrinių infrastruktūrų, tokių kaip uostai, tarptautiniai uostai ir	Nauja Reglamente (EB) Nr. 561/2006 numatyta išimtis.

geležinkelio terminalai, keliuose naudojamomis transporto priemonėmis;	
p) transporto priemonėmis, kurios yra naudojamos pristatant gyvulius iš ūkių į vietines prekyvietes ir atvirkščiai arba iš prekyviečių į 50 kilometrų spinduliu esančias vietines skerdyklas.	Pakeista išimtis dėl transporto priemonių, vežančių iš ūkių į vietines turgavietes ir atvirkščiai arba iš turgaviečių į vietines skerdyklas gyvūnus. Išimtis bus taikoma transporto priemonėms pristatant gyvulius į vietines turgavietes ir atvirkščiai ar gyvulių skerdyklas, esančias 50 km spinduliu.

** 2007 m. vasario 21 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 224 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. gegužės 14 d. nutarimo Nr. 587 „Dėl darbų, kuriuose gali būti taikoma iki dvidešimt keturių valandų per parą darbo laiko trukmė, sąrašo, darbo ir poilsio laiko ypatumų ekonominės veiklos srityse, darbų sąlygų, kurioms esant gali būti įvedama suminė darbo laiko apskaita, suminės darbo laiko apskaitos įvedimo įmonėse, įstaigose, organizacijose tvarkos patvirtinimo“ pakeitimo“.*

ATMINTINĖ: NAUJI VAIRAVIMO IR POILSIO REŽIMO APSKAITOS REIKALAVIMAI

Palyginus Reglamentus (EEB) Nr. 3820/85 ir (EB) Nr. 561/2006 (2 priedas) galima sudaryti trumpą atmintinę, kuri apibrėžtų naujus vairavimo ir poilsio režimo apskaitos reikalavimus, įsigaliojusius 2007 m. balandžio 11 d.

Vairavimo trukmė:

- kasdienio vairavimo trukmė negali viršyti 9 valandų;
- ją du kartus per savaitę galima pailginti iki 10 valandų;
- kassavaitinio vairavimo trukmė negali viršyti 56 valandų (iki tol vairuotojai teoriškai galėjo teisėtai vairuoti iki 74 valandų per savaitę);
- bendra vairavimo trukmė per dvi savaites paeiliui negali viršyti 90 valandų.

Pertraukos:

- po keturių su puse valandų vairavimo vairuotojas, jeigu nepradedą ilsėtis, turi daryti ne trumpesnę kaip 45 minučių pertrauką;
- šią 45 minučių pertrauką galima pakeisti dvejomis pertraukomis, kurių viena būtų ne trumpesnė kaip 15 minučių pertrauka, po to sekanti kita pertrauka ne trumpesnė kaip 30 minučių;
- pertraukos metu vairuotojas negali vairuoti, dirbti kitų darbų.

Kasdienis poilsis:

- per kiekvieną 24 valandų laiko tarpą po prieš tai pasinaudoto kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio vairuotojas turi būti pasinaudojęs kasdienio poilsio laikotarpiu;
- jei kasdienio poilsio laikotarpis trunka ilgiau kaip 9 valandas, bet yra trumpesnis nei 11 valandų, tai šis kasdienio poilsio laikotarpis laikomas sutrumpintu kasdienio poilsio laikotarpiu;
- tarp bet kurių dviejų kassavaitinio poilsio laikotarpių vairuotojas gali pasinaudoti daugiausia trimis sutrumpintais kasdienio poilsio laikotarpiais;
- per 30 valandų laikotarpį po prieš tai pasinaudoto kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio, vairuotojas, dirbantis su porininkais, turi būti pasinaudojęs kitu mažiausiai 9 valandų kasdienio poilsio laikotarpiu;
- kasdienio poilsio laikotarpis gali būti pratęsiamas, kad sudarytų normalų arba sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį;

- jei vairuotojas nusprendžia pasinaudoti kasdienio poilsio ir sutrumpinto kassavaitinio poilsio laikotarpiais ne transporto priemonės nuolatinio laikymo vietoje, galima pasinaudoti transporto priemone, jei joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos, o transporto priemonė stovi vietoje.

Kassavaitinis poilsis:

- per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti mažiausiai: dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu;
- sutrumpintas kassavaitinis poilsis turi būti kompensuojamas lygiaverčiu poilsiui skirtu laiku;

Bet koks laikas praleistas vykstant į vietą, kurioje paimama transporto priemonė, kuriai taikomas reglamentas, ar grįžtant iš tokios vietos, jei transporto priemonė nėra vairuotojo namuose ar darbovietėje, nelaikomas poilsiu ar pertrauka, išskyrus atvejus, kai vairuotojas yra kelte arba traukinyje ir turi galimybę pasinaudoti gultu ar lova.

Bet koks laikas vairuotojo praleistas vairuojant transporto priemonę, kuriai netaikomas reglamentas, vykstant iki ir nuo transporto priemonės, kuriai taikomas šis reglamentas, jei ji nėra vairuotojo namuose ar darbovietėje, laikomas „kitu darbu“.

Taip pat nuo 2007 m. balandžio 11 d. skaitmeniniai tachografai bus reikalingi ir tolimojo susisiekimo autobusų reguliarių reisų vairuotojams, pienovežiams bei vežant daugiau kaip 7,5 tonas sveriančius asmeninius krovinius. Pagal senąjį reglamentą autobusams, vežantiems keleivius tolimojo susisiekimo reguliariais reisais, jeigu juose nebuvo įrengtas tachografas, jo naudoti ir nereikėjo – užteko vesti darbo ir poilsio režimo apskaitą, naudojant grafikus. Pagal naująjį reglamentą iki 2007 m. pabaigos šiuose autobusuose tachografus įrengti būtina.

Žemės ūkio, sodininkystės ir miškų ūkio įmonėms, krovinių vežančioms ne toliau kaip 100 km atstumu, vairavimo ir poilsio režimo apskaitos reikalavimai netaikomi.