

TARPTAUTINIŲ LEIDIMŲ REIŠMĖ KELIŲ TRANSPORTO SEKTORIUI

Aurimas Vilkelis

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
El. paštas: aurimas@vilkelis.lt

Santrauka. Iki narystės Europos Sąjungoje viena pagrindinių problemų Lietuvos kelių transporto versle buvo kelionės leidimų trūkumas. Ši problema išliko ir tapo dar opesnė su Rytų valstybėmis, ypač su Rusija. Vežimų apimčių į Rytus sumažėjimas Lietuvos vežėjams yra labai skausmingas, nes konkuruoti Europos rinkoje pernelyg sunku. Todėl Susisiekimo ministerijos bei jai pavaldžių institucijų pareiga ir atsakomybė yra tinkamai administruoti tarpvalstybinius susitarimus, nes nuo to labai stipriai priklauso visos valstybės ekonominė ir socialinė padėtis.

Reikšmingi žodžiai: kabotažas, leidimai, vežimų geografija, apribojimai, kelių transportas, vežėjai.

Įvadas

Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, gerokai supaprastėjo krovinių vežimo procedūra. Atsivėrus kitų Europos valstybių sienoms Lietuvos vežėjams, vykdančioms tarptautinius vežimus į/iš Europos šalis, nebereikia atitinkamų valstybių leidimų bei TIR knygelių. Tačiau leidimų sistema į Rusiją ir kitas ne Europos Sąjungos valstybes išliko. Diegiant naujus įstatymus ir vis labiau integruojantis į Europos Sąjungą, valstybei tenka labai svarbus uždavinys – deramai vykdyti transporto įmonių kontrolę ir tokiu būdu užtikrinti lygias konkurencijos sąlygas.

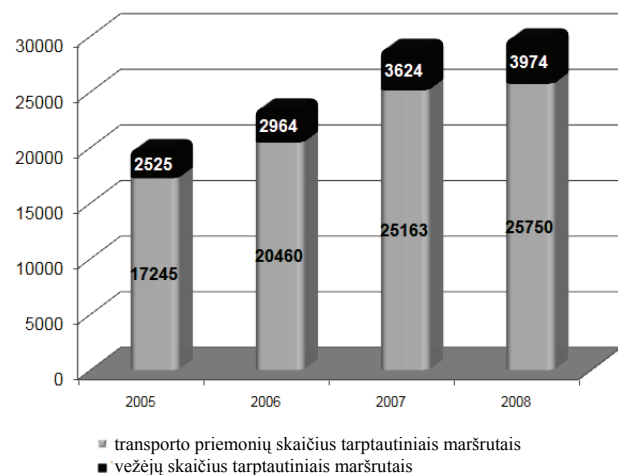
Remiantis „Eurostato“ bei Lietuvos statistikos departamento 2007 m. duomenimis, transporto sektorius sukuria apie 10 proc. Europos ir apie 13 proc. Lietuvos bendrosios pridėtinės vertės (BVP), nors šiame sektoriuje dirba tik apie 6–7 proc. visų darbuotojų.

Pastaraisiais metais nuolat didėjantis kelių transporto priemonių, vykdančių tarptautinius krovinių vežimus keliais, skaičius akivaizdžiai rodo didėjantį vežėjų aktyvumą tarptautinių krovinių vežimų srityje (Valstybinė kelių ... 2009).

2006 m. sausio 1 d. vežėjams buvo išduoti 2984 Europos Bendrijos leidimai verstis tarptautinių krovinių vežimu keliais samdos ar atlyginimo pagrindu ir 20 460 transporto priemonėms, turinčioms Europos Bendrijos leidimų kopijas, o 2008 m. sausio 31 d. 3 974 vežėjai turėjo Europos Bendrijos leidimus ir 25 750 transporto priemonės turėjo Europos Bendrijos leidimų kopijas. Per dvejus metus vežėjų, turinčių teisę vežti krovinius tarptautiniais maršrutais, skaičius padidėjo 25 proc., o transporto priemonių – 20,5 proc. (1 pav.).

Tarptautiniai santykiai su Europos bei kaimyninėmis – Rusijos ir Baltarusijos – valstybėmis mūsų šalies

vežėjams yra vienas svarbiausių veiksnių, stipriai lemiančių tarptautinių vežimų apimtį. Valstybės apsaugodamos savo vidaus rinką turi tam tikrus saugiklius, kuriais stengiamasi išvengti svetimšalių įsiveržimo.



1 pav. Tarptautiniais vežimais užsiimančių transporto įmonių raida Lietuvoje

Fig. 1. The development of transport enterprises engaged in international transportation

Lietuvos vežėjų veiklos Rytų kryptimi ypatumai

Esant palankiai geografinei situacijai, Lietuva yra viena svarbiausių tranzitinių valstybių tarp Europos Sąjungos ir Rusijos. Turėdama visus metus neužšalantį Klaipėdos jūrų uostą, gerai išplėtotą kelių infrastruktūrą, plačią geležinkelių vėžę, šalis įgyja konkurencinį pranašumą ne tik plėtojant tranzitinį kelių transportą, bet ir intermodalinio transporto funkcijas. Nereikia pamiršti ir kaimyninės Kaliningrado srities, kuri priklauso Rusijos sudėčiai. Pastarasis faktorius yra labai svarbus politiniu požiūriu,

nes suteikus išskirtines tranzitines susisiekimo teises, mūsų valstybė gauna grįžtamąjį efektą, kuris akivaizdžiai pastebimas derybose dėl papildomos rusiškų leidimų kvotos (Litvinenko and Palšaitis 2006).

Europiniai krovinių vežimai pasižymi didesniu intensyvumu, mažesne rizika, tačiau didesnėmis sąnaudomis degalams bei keliams. Tuo tarpu darbas su NVS šalimis yra šiek tiek pelningesnis, nes gerokai sutaupoma pigesnių degalų sąskaita, tačiau reikalauja didesnės atsakomybės, žinių ir kompetencijos.

Daugelis krovinių užsakovų skiria didesnius įkainius už vežimo paslaugas į Rytus, nes įvertina riziką, kelių infrastruktūros būklę, korupcijos lygį, dokumentacijos bei muitinių subtilybes, be to, vežėjų, galinčių atlikti tokius vežimus, nėra daug. Šiems vežimams reikalingos atitinkamos sąlygos:

- gryniesi pinigai, skirti nenumatytoms išlaidoms;
- turėti atitinkamą leidimų kvotą;
- ETMK leidimams gauti transporto priemonių parkas turi atitikti EURO 3, EURO 4 reikalavimus;
- priklausyti asociacijai LINAFA, kuri išduoda TIR knygeles;
- išmanyti muitinių specifiką bei vežimo subtilybes.

Lietuvos vežėjai užima stiprias pozicijas aptarnaujant transportinius srautus iš Europos valstybių į Rusiją ir kitas NVS šalis. Dėl didelių valstybinių apribojimų, sudėtingos dokumentacijos ir aukštos kompetencijos reikalavimų tiek NVS šalių, tiek Vakarų Europos vežėjai nėra atitinkamai pasiruošę atlikti tokius vežimus. Todėl mūsų šalies kelių transporto bendrovės yra puikūs tarpininkai atliekant vežimus iš Europos į Rytus. Problema yra ta, kad sklandžiai vykdyti šią veiklą neretai sutrukdo leidimų stygius.

Valstybės vaidmuo užtikrinant krovinių vežimo laisvę

Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos LINAFA duomenimis, Lietuvos vežėjai Rusijos rinkoje yra tretį pagal krovinių gabenimo apimtį. Rusijos verslininkai vertina lietuvių darbo kokybę ir patikimumą. Tačiau net ir turint ilgamečius vežimo paslaugų įsipareigojimus, vežėjai nesugebėtų jų įvykdyti dėl komplikotos šalių leidimų situacijos.

Tarpvalstybiniai susitarimai vaidina labai svarbų vaidmenį ir dėl įvairiausių politinių nesutarimų nukenčia ne tik nepertraukiamas vežėjų darbas, bet ir kitos sritys, susijusios su tarptautine prekyba ir prekių mainais. Šioms problemoms spręsti didžiausia atsakomybė tenka valstybinėms institucijoms, kurios turi garantuoti gerą tarptautinių santykių palaikymą.

Užtikrinant nevaržomą judėjimo laisvę, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai ir jai pavaldžių institucijų derybininkams tenka labai svarbūs uždaviniai:

1. Planuoti Europos Sąjungos direktyvų pritaikymą ir naujos įstatyminės bazės kūrimą.
2. Derėtis su Europos Sąjungai nepriklausančiomis valstybėmis dėl leidimų, skirtų Lietuvos vežėjams vykdyti tarptautinius vežimus, paskirstymo.
3. Apginti stiprią Lietuvos kelių transporto poziciją įvairių komisijų posėdžiuose, svarstant tolimesnes tarpvalstybinio bendradarbiavimo galimybes.

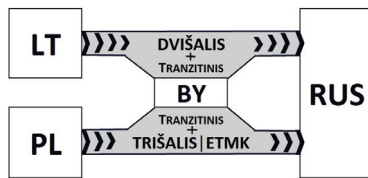
Tarptautinių leidimų būtinumo specifiška

Tarptautinių susitarimų pagrindu kroviniams vežti ne Europos šalyse vežėjai privalo turėti atitinkamus leidimus. Šaliai skiriamų leidimų skaičius yra ribotas – kvotos dydis nustatomas kasmetinėse derybose. Vienas leidimas gali būti skiriamas tik vienai transporto priemonei ir negali būti perduotas kitam vežėjui. Dėl šios priežasties krovinių vežėjai veiklą gali vykdyti tik jiems skiriamų leidimų ribose.

2008 m. gauta ir panaudota itin daug Baltarusijos ir Rusijos kelionės leidimų vežti tarptautinius krovinius. Ženkliai daugėjant transporto priemonių, gautos leidimų kvotos paprastai pakanka iki rudens. Praeitais metais Rusijos ir Baltarusijos leidimų vežėjams buvo išduota atitinkamai 62,4 proc. ir 26,2 proc. daugiau negu 2006 m. Tačiau jau 2009 m. pradžioje Rusija Lietuvai skyrė leidimų tik pirmam ketvirčiui. Todėl Lietuvos derybininkams teko itin svarbus uždavinys išsikovoti papildomas leidimų kvotas šioms metams ir šioje situacijoje neišvengiamai bus reikalinga susisiekimo ministro ir kitų aukštesnio rango valstybės pareigūnų iniciatyva.

ETMK leidimas – tai Europos transporto ministrų konferencijos daugiašalės kvotos leidimas tarptautiniams krovinių vežimams kelių transporto priemonėmis. Šis leidimas suteikia teisę vežti krovinius už atlyginimą kelių transporto priemonei tarp ETMK šalių narių arba važiuoti tranzitu per vienos ar kelių ETMK šalių narių teritorijas. Šie leidimai yra itin naudingi vežėjui, nes vienkartinį leidimų vykti į (iš) trečiąsias šalis skaičius yra ribotas ir kiekvienais metais gavus trišalių vienkartinį leidimų jau po kelių mėnesių pastebimas jų trūkumas.

Remiantis Europos transporto ministrų konferencijos pateiktais duomenimis Lietuva pagal ETMK leidimų panaudojimo racionalumą iš visų ETMK šalių narių užima 7 vietą. Su vienu ETMK leidimu vidutiniškai per metus įvykdoma 60 kelionių (reisų). Tuo tarpu Rusija užima tik 15 vietą su 45 reisų vidurkiu.



2 pav. Tarptautinių leidimų panaudojimo schema

Fig. 2. A scheme of using international permits

Išduodant šiuos leidimus, speciali komisija įvertina vežėjų transporto priemonių technines charakteristikas, paskutinių vienerių metų vežimų apimtį, pažeidimus, avaringumą bei darbo ir poilsio režimo laikymąsi. Šių leidimų kvotos yra labai mažos. Vienas ETMK leidimas 2009 m. Lietuvoje buvo skiriamas 12 – EURO 3 ir 8 – EURO 4 saugumo reikalavimus atitinkančioms kroviniams transporto priemonėms.

Dėl Ukrainos ir Kazachstano trečiųjų šalių leidimų Lietuva turi palankesnes derybų sąlygas. Kazachstano vežėjai nuolat susiduria su sunkumais laisvai judėti Europos valstybėse. Todėl sudarius atitinkamus dvišalius susitarimus ir supaprastinus sienos kirtimo ar atitinkamų dokumentų gavimo procedūras, būtų galima pasiekti abipusę valstybių bendradarbiavimo naudą.

Norint išvengti leidimų, kurie dažniausiai yra dalijami pariteto principu, trūkumo, valdžios institucijoms reikėtų gerai pagalvoti apie Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, įvaizdį. Tokiu būdu ir kaimyninės šalys iš Rytų pasinaudotų Lietuvos tranzitu. Vis dėlto Lietuva turi visus metus neužsąlantį Klaipėdos uostą, kurio potencialas nėra išnaudotas visu 100 proc. Be to, dvišalių susitarimų būdu būtų galima sudaryti palankesnes sąlygas tranzitui per Lietuvą, valstybės sienų kirtimo galimybes ir pan.

Kabotažinių vežimų galimybės Lietuvos vežėjams

Kabotažinių vežimų vykdymas tokiose didžiosiose ES valstybėse, kaip Vokietija, Prancūzija, Ispanija, Italija iš tiesų mūsų šalies vežėjams būtų naudingas, nes atsirastų galimybė pasiūlyti savo klientams krovinių paskirstymą vienos ar kitos valstybės viduje. Be to, remiantis praktiniais duomenimis, vietiniai vežimai (Lietuvos vežėjams kabotažiniai) Vakarų ir Centrinės Europos valstybėse yra brangiau įkainojami, nei veikla vykdant tarptautinius maršrutus (lentelė). Vykdant nepertraukiamą vežimų veiklą, susiduriama su kabotažinių vežimų būtinumo problema.

2006 m. gegužės 1 d. baigėsi pirmasis pereinamojo laikotarpio dėl kabotažinių krovinių vežimo etapas, kuris buvo numatytas Stojimo į Europos Sąjungą sutartyje. Transporto srityje ES taiko Lietuvai 5 metų pereinamąjį

laikotarpį dėl kabotažinių vežimų. Šio pereinamojo laikotarpio metu įmonės, įsteigtos Lietuvoje, negali veikti kitų ES šalių vidaus vežimų rinkoje bei tuo pačiu įmonės, įsteigtos ES šalyse, negali teikti vidaus vežimų paslaugų Lietuvos rinkoje. Pagal Komisijos informaciją, kabotažas Lietuvos vežėjams leidžiamas Austrijoje, Belgijoje, Kipre, Čekijoje, Danijoje, Estijoje, Ispanijoje, Suomijoje, Airijoje, Latvijoje, Maltoje, Olandijoje, Portugalijoje, Švedijoje, Slovėnijoje, Slovakijoje (Europos Bendrijų komisija 2006).

Kai kurios senosios ES valstybės priešiskai nusiteikusios dėl kabotažo liberalizavimo. Lietuva visada pasisakė ir pasisako už laisvą prekių ir paslaugų judėjimą. Būtina sudaryti sąlygas ir skatinti kaip galima racionaliau išnaudoti vežimus kelių transporto priemonėmis, sumažinant iki minimumo tuščiąją ridą taip optimizuojant maršrutus. Siekiant šių tikslų, kabotažiniai vežimai turėtų būti vykdomi kaip galima liberaliau, vadovaujantis aiškiai suprantamais ir įgyvendinamais reikalavimais.

Nuo 2009 m. gegužės 1 d. Lietuvos vežėjai gali vykdyti kabotažą Vokietijos teritorijoje. Tai Lietuvos vežėjams labai svarbu, nes šioje valstybėje yra itin gerai išplėtotas vidaus vežimų tinklas. Tačiau Federalinė Vokietijos susisiekimo, statybos ir miesto plėtros ministerija nustatė tam tikrus reikalavimus, kurie yra skirtingi nei kitose valstybėse. Krovinių vežėjas, turintis Europos Bendrijos leidimą, bet neturintis savo buveinės ar filialo Vokietijoje, atlikęs tarptautinį krovinių vežimą į Vokietiją, gali (turi teisę) po pirmo dalinio arba visiško prekių iškrovimo atlikti ta pačia transporto priemone iki trijų kabotažinių vežimų. Paskutinis prekių iškrovimas, prieš išvykstant iš Vokietijos, turi būti atliktas per septynias dienas po pirmojo dalinio arba visiško iškrovimo. Atlikdamas kabotažinius vežimus, krovinių vežėjas turi pasirūpinti, kad vairuotojas su savimi turėtų dokumentus, įrodančius tarptautinį vežimą (pvz., CMR važtaraštį) ir kiekvieną atskirą kabotažinį vežimą visos kelionės metu. Tai gali būti krovinių lydintis dokumentas arba kitas tinkamas vežimo dokumentas (taip pat ir elektronine forma).

Lentelė. Tarptautinių maršrutų įkainių pasiskirstymas pagal nuvažiuotų krautų kilometrų skaičių Europoje

Table. Distribution of international route tariffs depending on the freight kilometers travelled in Europe

Atstumas, km	Įkainis, 1km/eur.
Iki 500	1,15
Nuo 500 iki 700	1,12
Nuo 700 iki 1 000	1,08
Nuo 1 000 iki 1 600	1,00

Dėl kabotažo atsiradus dideliems vidaus transporto rinkos sutrikimams kuriame nors geografiniame regione, kiekviena valstybė narė visada šiuo reikalu gali kreiptis į atitinkamą Komisiją prašydama, kad būtų galima imtis apsaugos priemonių.

Išvados

1. Tarpvalstybiniai susitarimai vaidina labai svarbų vaidmenį ir dėl įvairiausių politinių nesutarimų nukenčia ne tik nepertraukiamas vežėjų darbas, bet ir kitos sritys, susijusios su tarptautine prekyba ir prekių mainais.

2. Lietuvos vežėjai išlieka vieni patraukliausių ir patikimiausių transporto paslaugų vykdytojų Rytų kryptimi. Tačiau sklandžiai vykdyti šią veiklą neretai sutrukdo leidimų stygius.

3. Atsižvelgiant į transporto sektoriaus svarbą Lietuvos ekonomikai, valstybiniam sektoriui derėtų daug dėmesio skirti gerų tarptautinių santykių palaikymui su NVS bei kaimyninėmis valstybėmis.

4. Būtina sudaryti sąlygas ir skatinti kaip galima racionaliau išnaudoti vežimus kelių transporto priemonėmis, sumažinant iki minimumo tuščiąją ridą optimizuojant vežimo maršrutus. Siekiant šių tikslų, kabotažiniai vežimai turėtų būti vykdomi kaip galima liberaliau, vadovaujantis aiškiai suprantamais ir įgyvendinamais reikalavimais.

Literatūra

- Europos Bendrijos Komisija. 2006. 22-a Komisijos ataskaita dėl socialinių teisės aktų, susijusių su kelių transportu, įgyvendinimo. KOM/2006/321 galutinis. Briuselis, 2006.
- Litvinenko, M.; Palšaitis, R. 2006. The evaluation of transit transport probable effects on the development of country's economy, *Transport* 21(2): 135–140.
- Valstybinė kelių transporto inspekcija. 2009. Prieiga per internetą: <<http://www.vkti.gov.lt/index.php?532456051>>.
- Valstybinės kelių transporto prie Susisiekimo ministerijos 2008 m. veiklos ataskaita. Vilnius, 2009.

THE IMPORTANCE OF GETTING INTERNATIONAL PERMITS FOR ROAD TRANSPORT SECTOR

A. Vilkelis

Abstract

When Lithuania had not yet been the EU member-state, the main problem for road transport business was associated with the lack of travel permits.

This problem still remains and has become even more acute for travelling to Eastern countries, especially to Russia.

The decrease of the volume of transportation to the East is highly disadvantageous to Lithuanian carriers because it decreases their competitiveness on the European market.

Therefore the responsibility of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania and its institutions is to appropriately administrate interstate agreements because the economic and social development of the country heavily depends on it.

Keywords: cabotage, permits, transportation geography, limitations, road transport, carriers.