EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Sąjungos kelių transporto rinkos padėties

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Sąjungos kelių transporto rinkos padėties

1. ĮVADAS

Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 dėl patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką[1] 17 straipsnio 3 dalyje numatyta:

„Komisija ne vėliau kaip 2013 m. pabaigoje parengia ataskaitą dėl Bendrijos kelių transporto rinkos padėties. Ataskaitoje pateikiama padėties rinkoje analizė, įskaitant kontrolės priemonių veiksmingumo įvertinimą, ir įdarbinimo sąlygų vykdant šią profesinę veiklą raida, o taip pat įvertinimas, ar suderinant taisykles, *inter alia*, vykdymo užtikrinimo ir kelių naudotojo mokesčių bei socialinių ir saugos teisės aktų srityse padaryta tokia pažanga, kad galėtų būti numatytas tolesnis vidaus kelių transporto rinkų, įskaitant kabotažo rinką, atvėrimas.“

Ši ataskaita pateikiama vykdant šį reikalavimą. Joje apibendrinami keleto tyrimų įrodymai[2] ir remiamasi Eurostato surinktais krovinių vežimo keliais statistiniais duomenimis[3] bei iš valstybių narių surinkta informacija apie socialinių taisyklių[4] taikymą krovinių vežimo keliais veikloje. Ji grindžiama ir 2012 m. birželio 19 d. aukšto lygio darbo grupės ataskaita dėl ES krovinių vežimo keliais rinkos plėtros[5]. Ataskaitoje taip pat atsižvelgiama į išsamių konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis, kurios vyko iki aukšto lygio darbo grupės ataskaitos parengimo ir vėliau, rezultatus. Be to, atsižvelgiama į Komisijos nustatytą poreikį persvarstyti Reglamentus (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 pagal REFIT programą[6].

---

1 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių, OL L 300, 2009 11 14, p. 72–87.

2 Ypač „Krovinių vežimo keliais sektoriaus struktūros Europos Sąjungoje duomenų rinkimas ir analizė“ (*Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*) (AECOM, 2013 m.); „Kelių kabotažo plėtra ir įgyvendinimas“ (*Development and Implementation of Road Cabotage*) (Europos Parlamentas, 2013 m.); „Krovinių vežimo keliais įkainiai ir mokesčiai. 1998–2012 m. suvestinė analizė ir duomenų lentelės“ (*Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012*) (EBPO, 2013 m.); „Kelių transporto vežėjų socialinės ir darbo sąlygos“ (*Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers*) (Europos Parlamentas, 2013 m.).

3 Dėl duomenų prieinamumo šioje ataskaitoje aptariama ES krovinių vežimo keliais rinka tik iki 2012 m. Todėl joje kalbama apie ES-27.

4 T. y. Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl profesionalių vairuotojų vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių, Direktyvos 2006/22/EB dėl šių taisyklių taikymo būtiniausių reikalavimų, Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 dėl tachografų ir Direktyvos 2002/15/EB dėl mobiliųjų darbuotojų darbo laiko.

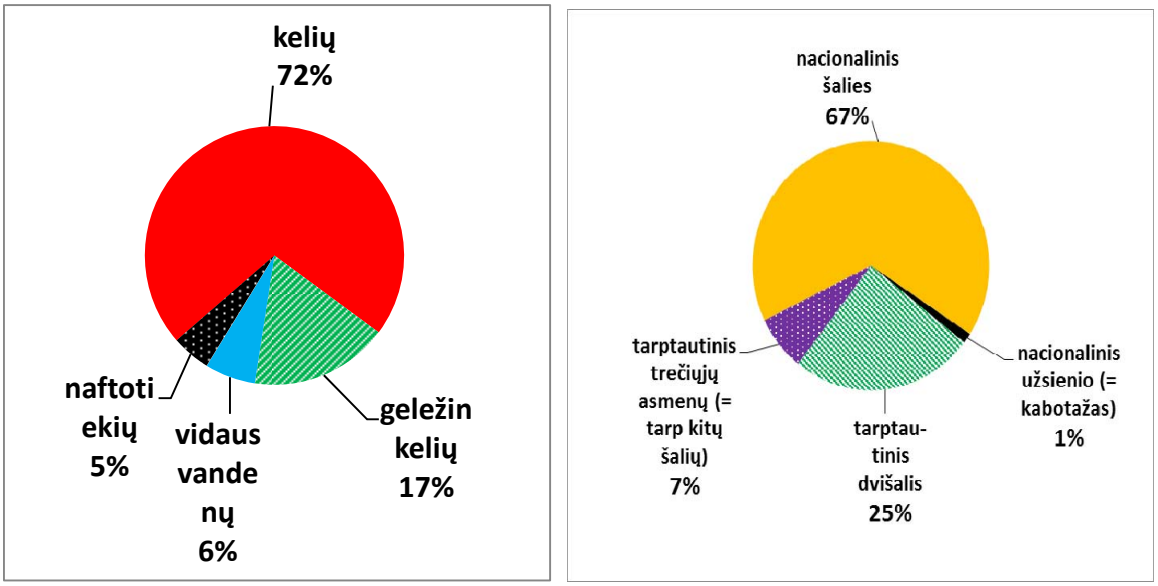
5 Prof. B. T. Bayliss pirmininkaujamos aukšto lygio darbo grupės ataskaita dėl ES krovinių vežimo keliais rinkos plėtros, 2012 m. birželio mėn.

6 Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programa (REFIT). Rezultatai ir tolesni veiksmai, COM(2013) 685 *final*.

2. KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS RINKOS PLĖTRA

2.1. Krovinių vežimo keliais veikla

Krovinių vežimas keliais yra pagrindinė vidaus transporto rūšis ES ir sudaro daugiau nei 70 % vidaus transporto veiklos, kaip parodyta 1 pav. Pastarąjį dešimtmetį kelių transporto dalis vidaus krovininio transporto struktūroje išliko gana stabili.



1 ir 2 pav. Vidaus krovininio transporto rūšių pasiskirstymas ES-27 2012 m. (kairėje); Krovinių vežimas keliais ES-27 2012 m. pagal transporto tipus (dešinėje). Šaltinis: Eurostatas, Mobilumo ir transporto GD.

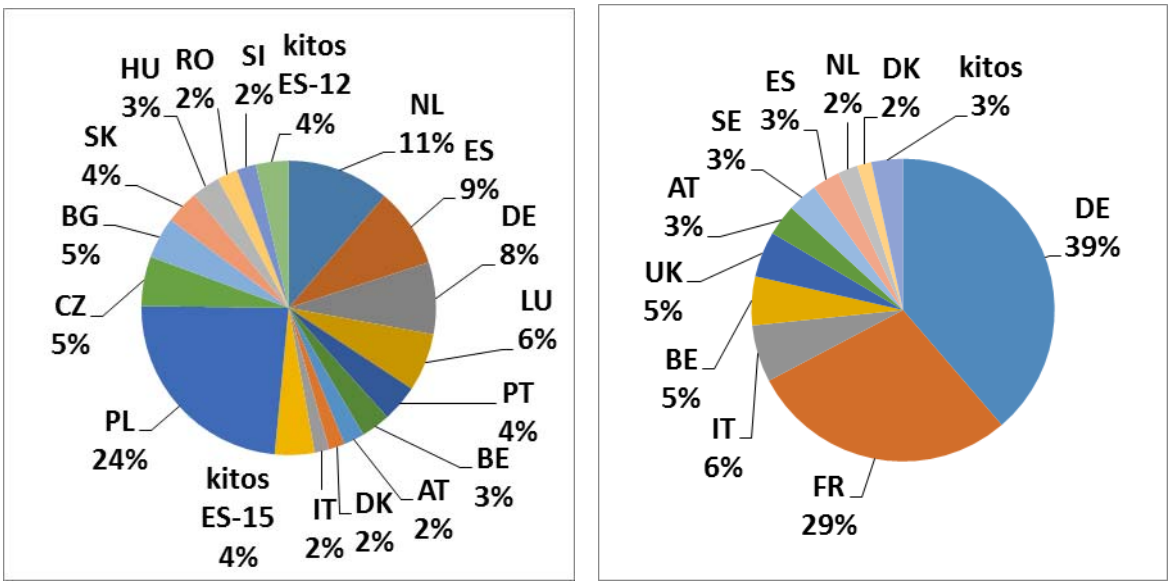
2012 m. kelių transporto apyvarta ES-27 sudarė beveik 1 700 mlrd. tonkilometrių ir buvo maždaug 4 % mažesnė nei 2004 m. ir apie 13 % mažesnė nei 2007 m. (tais metais ji buvo didžiausia).

Nacionalinio vežimo operacijos, kurioms naudojamos šalyje registruotos transporto priemonės, sudaro maždaug du trečdalius visos vežimo veiklos. Nacionalinio vežimo operacijos, kurioms naudojamos kitoje valstybėje narėje registruotos transporto priemonės (tai yra kabotažas), sudaro tik šiek tiek daugiau nei 1 % visos vežimo veiklos. Per pastarąjį dešimtmetį tarptautinės vežimo veiklos dalis išaugo nuo 30 % visos krovinių vežimo keliais veiklos 2004 m. iki 33 % 2012 m. Tai rodo, kad ES veikia vis labiau integruota bendroji rinka. Keturiems penktadaliams visos tarptautinio vežimo veiklos naudojamos transporto priemonės, registruotos arba pakrovimo, arba iškrovimo valstybėje narėje. Transporto priemonės, registruotos trečiojoje šalyje (t. y. vežimas tarp trečiųjų šalių), naudojamos vienam penktadaliui (2004 m. vienam aštuntadaliui). Vežimo tarp trečiųjų šalių dalis krovinių vežimo keliais veikloje 2004–2012 m. išaugo nuo 4 iki 7 % (taip pat žr. 2 pav.).

Vežimas tarp trečiųjų šalių, 2004–2012 m. išaugęs daugiau nei 80 %, yra sparčiausiai besivystantis krovinių vežimo keliais rinkos segmentas. Prie jo augimo prisideda tai, kad ES viduje yra visiškai liberalizuota tarptautinio vežimo veikla. Nors kabotažo veikla taip pat augo

(maždaug 50 %), jos mastas išlieka gana nedidelis. Reglamente (EB) Nr. 1072/2009 kabotažas apibrėžtas kaip „priimančioje valstybėje narėje už atlygį laikinai vykdomas vidaus vežimas“. Per septynias dienas nuo tarptautinio vežimo galima atlikti tik tris kabotažo operacijas. Didelį kabotažo veiklos augimą iš dalies nulėmė 2009 ir 2012 m. panaikinti specialūs pereinamojo laikotarpio apribojimai vežėjams iš daugumos šalių, kurios prie ES prisijungė atitinkamai 2004 ir 2007 m.

Kaip matyti iš 3 ir 4 pav., ES-15[7] vežėjai absoliučia išraiška vis dar vykdo didžiąją kabotažo veiklos dalį (51 %), daugiausia valstybėse narėse, esančiose transporto priemonės registracijos valstybės narės kaimynystėje. Svarbiausios kabotažo rinkos yra Europos viduryje esančios didelės transporto rinkos (Vokietija, Prancūzija). Septyniose iš dešimties pagrindinių kabotažo priimančiųjų valstybių narių didžiajai kabotažo veiklos daliai naudojamos transporto priemonės, registruotos ES-15 šalyse. ES-12 vežėjai yra priversti santykinai daugiau vežimo veiklos vykdyti užsienio rinkose, nes jų nacionalinės krovinių vežimo keliais rinkos yra gana mažos. Vien Prancūzijoje nacionalinės krovinių vežimo keliais veiklos vykdoma daugiau, nei visose 12 valstybių narių, prie ES prisijungusių 2004 ir 2007 m., kartu.



3 ir 4 pav. Kabotažas ES 2012 m. pagal transporto priemonės registracijos šalį (kairėje) ir priimančiąsias šalis (dešinėje). Šaltinis: Eurostatas, Mobilumo ir transporto GD.

2012 m. vežimas savo sąskaita sudarė maždaug 15 % visos krovinių vežimo keliais veiklos, likusius 85 % sudarė vežimas samdos pagrindais ar už atlygį. Vežimo samdos pagrindais ar už atlygį veiklą vykdo ES krovinių vežimo keliais sektoriaus įmonės, kaip apibrėžta verslo statistikoje, o vežimu savo sąskaita užsiima kituose ūkio sektoriuose veikiančios įmonės, tenkindamos savo poreikius. Vežimo savo sąskaita operacijos yra svarbesnės nacionalinio, o ne tarptautinio transporto srityje.

[7] „ES-15 reiškia ES valstybes nares iki 2004 m. gegužės 1 d; valstybės narės, į ES įstojusios 2004 ir 2007 m., įtrauktos į „ES-12“.

Paprastai vežimo savo sąskaita operacijos nėra prieinamos kabotažo ar trečiųjų šalių transporto veiklos vykdytojams. Šiuo atžvilgiu svarbios tik vežimo samdos pagrindais ar už atlygį operacijos. Todėl vertinant kabotažo skvarbos lygį atsižvelgiama tik į vežimo samdos pagrindais ar už atlygį rinkos segmentą. Eurostato duomenys rodo, kad 2012 m. užsienio šalių transporto priemonėms vidutiniškai teko 2,5 % visos nacionalinės vežimo samdos pagrindais ar už atlygį rinkos ES-27, likę 97,5 % teko šalyje registruotoms transporto priemonėms.

Nors buvo teigiama, kad Eurostato duomenys neatspindi realaus kabotažo masto, iš valstybių narių įgyvendinimo ataskaitų nematyti, kad nenustatyto kabotažo mastas būtų didelis (žr. 4.2 dalį). Be to, Eurostato statistika yra išsamiausi ir geriausiai palyginami turimi duomenys, nes jie gauti nacionaliniams statistikos biurams oficialiai renkant duomenis ir juos teikiant Eurostatui pagal sutartus standartus.

2.2. Įmonių struktūra ir darbuotojai

ES krovinių vežimo keliais rinkoje veikia maždaug 600 tūkst. įmonių, kurių dauguma yra mažos įmonės, turinčios vidutiniškai keturis darbuotojus. Pastaraisiais metais šis skaičius nekito: 80 % įmonių turėjo mažiau nei 10 darbuotojų, 99 % – mažiau nei 50 darbuotojų. 2011 m. krovinių vežimo keliais sektoriuje dirbo maždaug trys milijonai darbuotojų. Reikia pastebėti, kad šie duomenys apima tik vežimo samdos pagrindais arba už atlygį įmones ir darbuotojus, neatsižvelgiant į vežimo savo sąskaita duomenis. Ilgalaikė tendencija rodo, kad ekspeditoriams ir integravimo subjektams (tai yra asmenims ar įmonėms, organizuojantiems krovinių vežimą tretiesiems asmenims) tenka vis didesnis vaidmuo organizuojant šią veiklą.

Per ekonomikos nuosmukį sumažėjo veiklos pelningumas logistikos sektoriuje ir krovinių vežimo keliais sektoriuje. Mažiau pelningai veiklai buvo vis dažniau samdomos mažos įmonės, todėl išaugo logistikos grandinės jungčių skaičius[8]. Laikoma, kad daugelio transporto bendrovių finansinė padėtis yra silpna (Prancūzijos centrinio banko vertinimu, iki trečdalio Prancūzijos krovinių vežimo keliais bendrovių[9]).

Tačiau santykinai mažos kliūtys įsteigti transporto bendrovę reiškia, kad iš rinkos pasitraukiančios įmonės dažnai į ją grįžta arba jas pakeičia naujos įmonės. Pavyzdžiui, nepaisant nepalankios ekonominės aplinkos, 2010–2012 m. Ispanijoje išaugo išduodamų Bendrijos licencijų skaičius (nuo beveik 26 tūkst. 2010 m. pabaigoje iki daugiau nei 27 tūkst. 2012 m. pabaigoje). Tai rodo, kad sektorius geba greitai atsigauti bei sparčiai prisitaikyti prie pokyčių ir ekonominių aplinkybių.

Kai kurios suinteresuotosios šalys[10] yra pareiškusios, kad dėl valstybių narių, kuriose sąnaudų bazė yra žemesnė, vežėjų, nacionalinėse rinkose teikiančių kabotažo paslaugas, konkurencijos

---

8 „Krovinių vežimo keliais sektoriaus struktūros Europos Sąjungoje duomenų rinkimas ir analizė“ (*Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*) AECOM, 2013 m.

9 *Panorama économique et financier du transport routier en France*, *Banque de France*, 2012.

10 Pvz., Europos transporto darbuotojų federacija (ETF), Danijos transporto ir logistikos asociacija (DTL) ir Prancūzijos nacionalinė kelių transporto federacija (FNTR).

buvo prarasta darbo vietų. Tačiau šio teiginio nepatvirtina turimi užimtumo sektoriuje duomenys. Užimtumas krovinių vežimo keliais sektoriuje augo nuo 2005 iki 2011 m., išskyrus tam tikrą sumažėjimą 2009–2010 m. Nors reikėtų išsamiau ištirti, kiek darbo vietų netekta valstybių narių lygmeniu, pirminė išvada rodytų, kad darbo vietų sumažėjimas sietinas su ekonomikos krize ir dideliu vidutiniu vairuotojų amžiumi. 2011 m. užimtumas ES-27 krovinių vežimo keliais sektoriuje pasiekė iki krizės buvusį lygį. Tad nėra objektyvių įrodymų, kad kabotažo operacijos, kurių dalis nacionalinio vežimo veiklos struktūroje yra labai maža, galėjo padaryti didelį poveikį sunkvežimių vairuotojų darbo vietoms.

2.3. Produktyvumo dinamika

2.3.1. Darbo produktyvumas

Kaip matyti iš 1 lentelės, darbo produktyvumas sausumos transporto sektoriuje yra mažesnis nei bendras ūkio vidurkis ir mažiausias iš visų transporto rūšių. Be to, tai vienintelė transporto rūšis, kurios darbo produktyvumas mažėja. Reikėtų išsamesnės informacijos apie produktyvumą krovinių vežimo keliais sektoriuje. Be to, reikia papildomų tyrimų siekiant nustatyti konkurencijos poveikį darbo produktyvumui krovinių vežimo keliais srityje. Įvairiuose sektoriuose atlikti tyrimai rodo, kad apskritai ekonomikoje darbo našumas sektoriuose, kurie yra atviri tarptautinei konkurencijai (šiuo atveju – tarptautinio vežimo sektorius), yra didesnis nei sektoriuose, kuriuose tarptautinės konkurencijos iš esmės nėra (šiuo atveju – nacionalinio vežimo sektorius). Sektoriuose, kurie nėra atviri tarptautinei konkurencijai, produktyvumas gali būti iki 15 % mažesnis[11]. Todėl nacionalines krovinių vežimo keliais rinkas atvėrus tarptautinei konkurencijai galima tikėtis panašaus produktyvumo augimo.

Daugumoje valstybių narių produktyvumas sumažėjo dėl ekonomikos krizės. Šis sumažėjimas atitinka ES ūkio raidą per šį laikotarpį. Sunkmečio sąlygomis produkcija mažėja sparčiau nei užimtumas, todėl krenta produktyvumas. 2008–2011 m. laikotarpiu visos ES ekonomikos produktyvumo augimas buvo menkas – tik 0,6 %[12]. Įvairiose valstybėse narėse darbo produktyvumo skirtumai išlieka dideli ir atspindi šių valstybių narių kainų lygių skirtumus.

[11] *Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Komissionen*, 2013.

[12] „Užimtumas ir socialinė raida Europoje 2012 m.“, Europos Komisija.

		Sausumos transportas	Vandens transportas	Oro transportas	Sandėliavimas, pagalbinė veikla	Transporto sektorius	Visa ekonomika
Darbo produktyvumas, 2010 m.	**EUR vienam dirbančiajam**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Vidutinis metinis darbo produktyvumo augimas 2001–2010 m.	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

1 lentelė. Darbo produktyvumas transporto sektoriuje ir visame ūkyje. Šaltinis: Eurostato nacionalinės sąskaitos ir verslo struktūros statistika.

2.3.2. Transporto priemonių produktyvumas

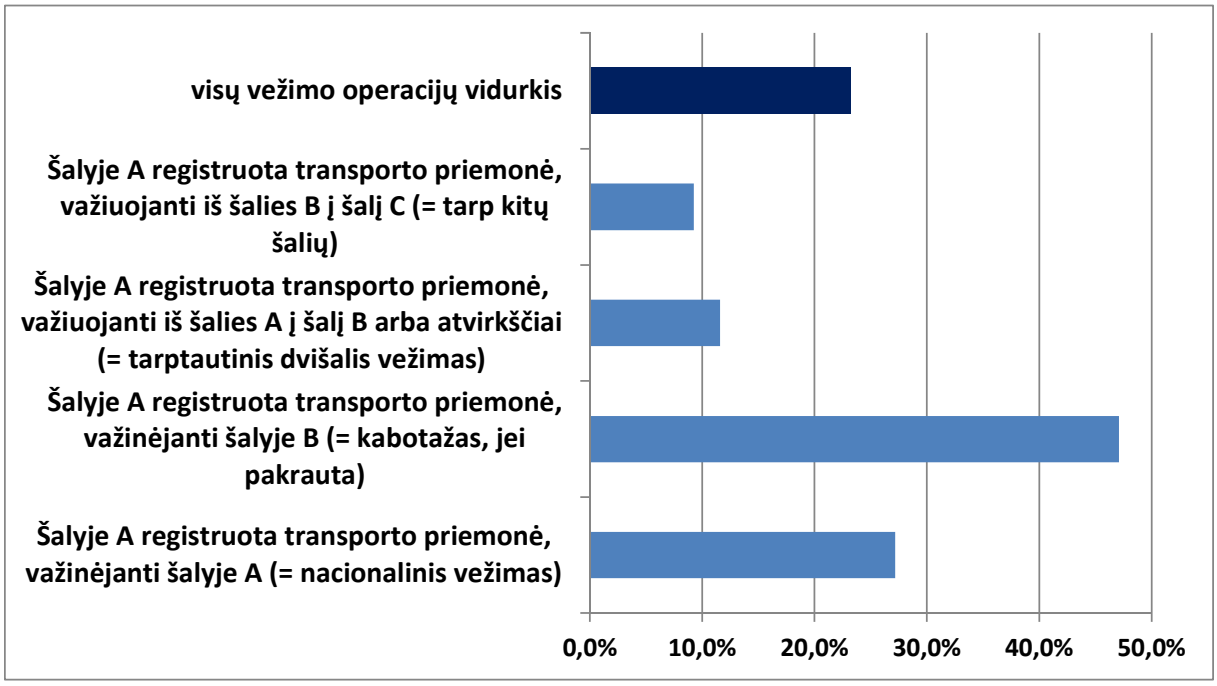
Dėl transporto srautų disbalanso ir logistikos veiklos ypatumų krovinių vežimo keliais srityje tam tikros kelionės be krovinio neišvengiamos. Atsižvelgiant į nepageidaujamą kelionių be krovinio poveikį degalų sąnaudoms, išmetamo CO_2 kiekiui ir sąnaudoms, jų dalį būtina kuo labiau sumažinti. Pastaraisiais metais kelionių be krovinio mastas šiek tiek sumažėjo dėl pamažu gerėjančio vežimo veiklos organizavimo efektyvumo. Vis dėlto 2012 m. beveik ketvirtadalis (23,2 %) visų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių nuvažiuotų kilometrų ES nuvažiuota be krovinio[13]. Nors patikimų statistinių kitų transporto priemonių pakrovimo lygio įrodymų nėra, galima numatyti, kad iš dalies pakrauti automobiliai irgi yra dažnas reiškinys.

Kelionių be krovinio skaičius išlieka didelis nacionalinio vežimo veikloje. Nacionalinių vežėjų, teikiančių nacionalinio vežimo paslaugas, kelionių be krovinio dalis sudaro tik šiek tiek daugiau nei 25 %. Tačiau užsienio sunkvežimių, kurie nacionaliniais maršrutais važiuoja valstybėje narėje, kuri nėra jų registracijos šalis, šis rodiklis siekia beveik 50 %. Specializuotos transporto priemonės (kaip antai sunkvežimiai šaldytuvai, kuriuose vežamos šaldytos prekės, cisternos, kuriose vežami skysčiai arba šiukšliavežės) dažnai būna iš dalies pakrautos arba tuščios, nes sudėtinga rasti specializuotų krovinių maršrutų pirmyn ir atgal. Tačiau kabotažo maršrutais paprastai priekabose su tentu ar konteineriuose vežami bendro pobūdžio kroviniai. Todėl labai tikėtina, kad didelį kelionių be krovinio skaičių nulemia ne

[13] Šioje dalyje remiamasi Eurostato surinktais duomenimis, tačiau kelių transporto priemonių pakrovimo koeficientų matavimo vienetai gali skirtis ir priklausyti nuo vežamo krovinio tipo. Be to, pakrovimo koeficientus riboja ir išorės veiksniai, kaip antai didžiausia transporto priemonės masė ir matmenys. Taip pat žr. *„Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren“, Transport en Logistiek Nederlands*, 2013 m.

sunkumai ieškant krovinių pirmyn ir atgal, nes tokių krovinių bendro pobūdžio vežimo veikloje yra daugiau. Todėl panašu, kad vežėjų veiklą riboja kabotažo operacijoms taikomi apribojimai, neleidžiantys vežėjams efektyviai organizuoti vežimo veiklos.

Kelionių be krovinio skaičiaus įvairiuose rinkos segmentuose analizė rodo, kad segmentuose, kuriuose yra konkurencija, visų pirma tarptautinio vežimo segmente (vežimo tarp trečiųjų šalių ir tarptautinio abipusio vežimo veikloje), kelionių be krovinio pasitaiko žymiai mažiau[14] nei rinkos segmentuose, kuriuose vis dar taikomi veiklos apribojimai, kaip parodyta 5 pav.



5 pav. Tuščių transporto priemonių nuvažiuotų kilometrų dalis visame nuvažiuotų kilometrų skaičiuje pagal transporto tipą 2012 m. Pagal 21 šalies iš ES-27 2012 m. duomenis (duomenų nepateikė BE, IT, CY, MT, RO ir UK). Šaltinis: Eurostatas, Mobilumo ir transporto GD.

Teigiamą rinkos atvėrimo poveikį pakrovimo lygiams taip pat rodo patekimo į rinką apribojimų panaikinimas vežėjams iš valstybių narių, kurios į ES įstojo 2004 ir 2007 m. Po to, kai 2009 ir 2012 m. buvo panaikinti jiems taikyti kabotažo apribojimai, jų kelionių be krovinio ridos kilometrų teikiant kabotažo paslaugas dalis labai sumažėjo (žr. 6 pav.). Tačiau panašu, kad Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 neturėjo teigiamo poveikio bendram kelionių be krovinio skaičiui teikiant kabotažo paslaugas. Iki Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 priėmimo keliose valstybėse narėse buvo taikomos mažiau ribojančios nuostatos[15]. 2010 m.

[14] *Cabotage en CO2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).*

[15] Italijoje vežėjams buvo leidžiama kabotažo paslaugas šalies teritorijoje teikti iki 15 dienų per mėnesį, įskaitant ne ilgiau kaip penkias dienas iš eilės bet kuriuo metu. JK kabotažas buvo aiškinamas kaip „laikina“ veikla ir buvo reikalaujama, kad vežėjas įrodytų, kad jo transporto priemonė iš šalies teritorijos išvyko bent kartą per mėnesį. 1998 m. Graikijoje buvo nustatytas dviejų mėnesių per metus kabotažo apribojimas; 2000 m. aiškinamuoju raštu apribojimas pakeistas: panaikintas kabotažo trukmės

gegužės mėn. įsigaliojus Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 kabotažo nuostatoms, bendras kelionių be krovinio užsienio šalyse skaičius mažėjo žymiai lėčiau nei anksčiau ir išlieka beveik dvigubai didesnis nei nacionalinei vežimo veiklai naudojamų nacionalinių transporto priemonių rodiklis. Nors reikia atsižvelgti ir į kitus veiksnius, kaip antai ekonomikos krizę, galima spėti, kad dabartiniai kabotažo operacijų ribojimai trukdo vežėjams dar labiau didinti veiklos efektyvumą. Tad galima pagrįstai tikėkis, kad tolesnis rinkos atvėrimas sumažins kelionių be krovinio skaičių nacionalinio vežimo veikloje. Nepaisant to, kelionių be krovinio mažinimo galimybes reikėtų įvertinti atsižvelgiant į dirbtinės kelių transporto paklausos riziką, kuri gali kilti, jei padidėjus kelių transporto pasiūlai labai sumažėtų kelių transporto kainos[16]. Tokiais atvejais transporto sektorius valstybėse narėse, kuriose sąnaudų lygis aukštesnis, gali būti paveiktas labiau, taip pat dėl galimo transporto rūšių dalies persiskirstymo. Vis dėlto reikėtų atkreipti dėmesį, kad kelių transporto kainų sumažėjimas būtų naudingas transporto paslaugų naudotojams ir vartotojams[17].

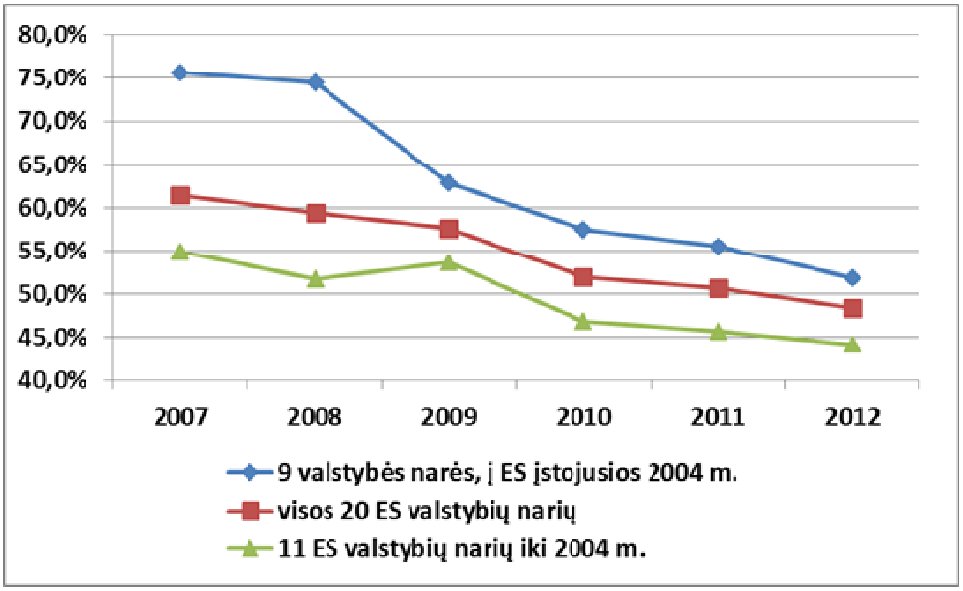
Sumažinti bendrą išmetamo CO_2 kiekį ir padidinti transporto priemonių degalų naudojimo efektyvumą gali padėti ir kiti veiksniai, įskaitant degalų sąnaudų ir išmetamo CO_2 kiekio matavimo metodikų, kaip antai metodikos, kurią Komisija pateiks rengiamame komunikate dėl sunkiasvorių transporto priemonių degalų sąnaudų ir išmetamo CO_2 kiekio mažinimo, parengimą.

---

ribojimas ir kabotažas apibrėžtas kaip veikla, kuri nėra nuolatinė, dažna, reguliari ar nepertraukiama. Be tam tikrų kitų sąlygų, buvo reikalaujama, kad transporto priemonės iš Graikijos teritorijos išvyktų bent kartą per mėnesį. 2002 m. Komisija neleido Prancūzijai kabotažo paslaugų teikimo apriboti iki vienos savaitės vienam kartui, nes tokį ribojimą laikė neproporcingu.

[16] ASSIST informacinis biuletenis Nr. 4/1. „Ankstesnės ir būsimos tvaraus Europos transporto politikos ekonominio ir socialinio poveikio vertinimas“ (*Assessing the social and economic impacts of past and future sustainable transport policy in Europe*).

[17] *Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu*, 2013 m.



6 pav. Transporto priemonių be krovinio nuvažiuotų kilometrų maršrutais užsienio šalyse dalies raida 2007–2012 m. pagal valstybių narių, kuriose registruota transporto priemonė, grupes. Pagal 20 ES-27 šalių 2012 m. duomenis (duomenų nepateikė BE, IT, CY, LU, MT, RO ir UK). Šaltinis: Eurostatas, Mobilumo ir transporto GD.

3. SĄNAUDŲ STRUKTŪRŲ RAIDA KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS SEKTORIUJE

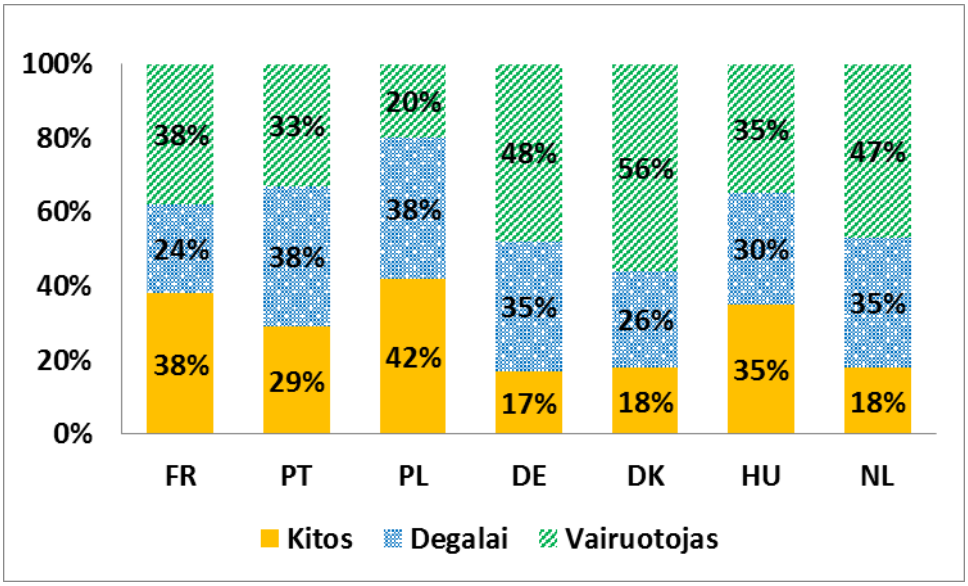
3.1. Sąnaudų veiksniai. Apžvalga

Sąnaudų dydis yra vienas pagrindinių veiksnių, nulemiančių konkurencingumą krovinių vežimo keliais sektoriuje. Iš kitų veiksnių galima paminėti specializaciją ir paslaugų kokybę. Nors kai kurios šių sąnaudų yra glaudžiai susijusios su įsisteigimo valstybe nare (visų pirma transporto priemonių registracijos ir priežiūros sąnaudos, įmonių apmokestinimas, kapitalo kaina), kitos sąnaudos yra kintamos ir priklauso nuo valstybės narės, kurioje yra vykdoma veikla (kelių mokesčiai arba degalų mokesčiai). Kadangi egzistuoja priedai už nuvažiuotą atstumą ir nacionalinės teisės aktai, dėl kurių tam tikrais atvejais darbo užmokestis gali būti nustatomas pagal minimalius valstybės narės, kurioje yra vykdoma veikla[18], standartus, prie šios kategorijos iš dalies galima priskirti ir darbo sąnaudas. Pastarosios, kartu su degalais, yra du pagrindiniai krovinių vežimo keliais sektoriaus sąnaudų veiksniai. Norint nustatyti galimo tolesnio rinkos atvėrimo įtaką krovinių vežimo keliais sektoriaus struktūrai, naudinga palyginti sektoriaus sąnaudų struktūrą visoje ES. Nors sąnaudų struktūrų ir lygių suvienodinimas nėra nei ES politikos tikslas, nei ES kompetencijos sritis, teigiama, kad rinkos atvėrimas galėtų turėti nepageidaujamų pasekmių, jeigu dėl konkurencinio spaudimo būtų nebesilaikoma socialinių taisyklių, kaip antai vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių, kas

[18] 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje, OL L 18, 1997 1 21, p. 1–6; 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I), OL L 177, 2008 7 4, p. 6–16.

savo ruožtu keltų grėsmę kelių eismo saugai. Tokie pokyčiai būtų nesuderinami su ES transporto politikos siekiais.

Sąnaudų struktūros visame krovinių vežimo keliais sektoriuje vis labiau panašėja. Santykinė dviejų pagrindinių sąnaudų veiksnių (darbo ir degalų sąnaudų) svarba visoje ES yra pasiekusi panašų lygį. 2004 m. darbo sąnaudos valstybėse narėse, kurios tais metais įstojo į ES, sudarė 10–30 % visų sąnaudų ir nuo to laiko išaugo iki 20–40 %. Absoliučia išraiška darbo sąnaudos valstybėse narėse, kurios įstojo 2004 ir 2007 m., išlieka mažesnės nei ES-15 valstybėse narėse, tačiau skirtumas nuolat mažėja. Degalų sąnaudos sudaro 24–38 % visų sąnaudų.



7 pav. Tam tikrų valstybių narių vežėjų sąnaudų pasiskirstymas. Šaltinis: „Krovinių vežimo keliais sektoriaus struktūros Europos Sąjungoje duomenų rinkimas ir analizė“, AECOM 2013 m.

Be to, derinimas buvo tęsiamas kitose ES kompetencijos srityse, darančiose įtaką krovinių vežimo keliais įmonių veiklos sąnaudoms, kaip antai kelių apmokestinimo. Šie pokyčiai išsamiau aptariami šio dokumento 6 dalyje.

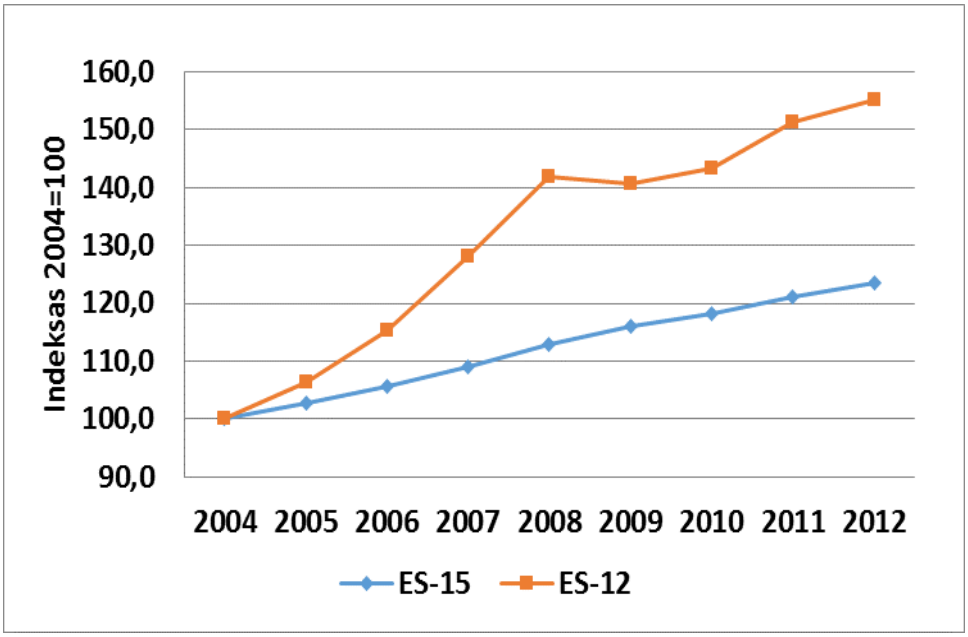
3.2. Darbo sąnaudų dinamika

Darbo užmokestis krovinių vežimo keliais sektoriuje paprastai yra suskirstytas į skirtingus sąnaudų komponentus. Mėnesinis darbo užmokestis nustatomas pagal minimalų darbo užmokestį arba kolektyvines sutartis[19]. Vidutinio darbo užmokesčio dydis priklauso nuo vykdomos vežimo (nacionalinio ar tarptautinio) veiklos tipo; tarptautinio vežimo įkainiai yra didesni už nacionalinio vežimo įkainius. Be to, prie darbo užmokesčio paprastai pridedamas

[19] 2013 m. liepos mėn. 21 iš 28 ES valstybių narių (visose, išskyrus Daniją, Vokietiją, Italiją, Kiprą, Austriją, Suomiją ir Švediją) galiojo nacionalinės teisės aktai, numatantys įstatymu ar nacionaliniu tarpsektoriniu susitarimu nustatytą minimalų darbo užmokestį. Kolektyvinės sutartys sudaromos tose valstybėse narėse, kuriose nėra nustatytas minimalus darbo užmokestis, nors šios kolektyvinės sutartys gali būti taikomos tik tam tikroms įmonėms (kaip antai prekybos rūmų narėms) ir gali skirtis įvairiuose valstybės narės regionuose.

kitų rūšių atlygis, dažniausiai dienpinigiai ir priedai už nuvažiuotą atstumą[20]. Kadangi darbo sąnaudos yra labai svarbios vežėjų veiklos sąnaudų struktūrose, darbo užmokesčio dydžio skirtumai gali daryti poveikį sektoriaus veiklos praktikai. Įmonės veiklą gali perkelti į valstybes nares, kuriose darbo sąnaudos yra mažesnės. Jeigu veikla perkeliama laikantis Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 nustatytų įsisteigimo reikalavimų, ji gali paskatinti tarpvalstybinius investicijų srautus ir sustiprinti ES transporto rinkos integraciją. Tačiau tam tikri veiklos perkėlimo atvejai (kai visa veikla vykdoma vienoje valstybėje narėje, kuri nėra registracijos valstybė narė) gali būti sąmoningo mokesčių ir darbo jėgos apmokestinimo vengimo požymis.

Atskirų rinkų padėtį būtina įvertinti išsamiau, tačiau yra požymių, kad darbo užmokesčio dydžio skirtumai netrukus sumažės tiek, kad neteisėto elgesio rizika bus menka[21]. Nepaisant to, būtina toliau stengtis gerinti vykdymo užtikrinimą. Nors skirtumai išlieka, absoliučia išraiška darbo sąnaudų augimas valstybėse narėse, kurios į ES įstojo 2004 ir 2007 m., yra spartesnis. Atsižvelgus į visus atlygio elementus, Rumunijos vairuotojų darbo užmokestis tarptautinio vežimo veikloje beveik prilygsta Ispanijos vežėjų mokamam atlygiui (4–5 EUR už val.)[22]. Ši dinamika atitinka vidutinio darbo užmokesčio dydžio panašėjimą ES, kaip parodyta 8 pav. Todėl darbo užmokesčio skirtumai krovinių vežimo keliais sektoriuje yra panašūs į darbo užmokesčio skirtumus visoje ES ir bendrai ekonomikoje. Toliau diagramoje parodytas santykinis darbuotojų iš ES-12 darbo užmokesčio augimas palyginti su darbuotojų iš ES-15 darbo užmokesčio augimu.



20 Reglamente (EB) Nr. 561/2006 nustatytas draudimas skirti išmokas už nuvažiuotą atstumą, jeigu jos gali kelti grėsmę saugiam eismui keliuose.

21 *Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung*, 2014 m. sausio 28 d.

22 „Krovinių vežimo keliais sektoriaus struktūros Europos Sąjungoje duomenų rinkimas ir analizė“ (*Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*) AECOM, 2013 m.

8 pav. ES-15 ir ES-12 valstybių narių verslo darbo sąnaudų indekso dinamika nuo 2004 m. Šaltinis: Eurostatas, Mobilumo ir transporto GD.

Kaip matyti iš diagramos, darbo užmokesčio dydžio skirtumai krovinių vežimo keliais sektoriuje išlieka panašūs į vidutinius valstybių narių darbo užmokesčio skirtumus visuose ūkio sektoriuose. Tačiau reikia pastebėti, kad šie skirtumai gali turėti didesnį poveikį konkurencijai šiame sektoriuje dėl judaus krovinių vežimo keliais veiklos pobūdžio. Kitaip nei kituose sektoriuose, vežimo paslaugos gali būti laikinai teikiamos kitose valstybėse narėse iš dalies išlaikant gyvenamosios vietos valstybės narės darbo užmokesčio sąlygas. Tačiau yra ES teisės aktų, kurie kartais gali padidinti nerezidentų darbuotojų, kurie paslaugas laikinai teikia kitose valstybėse narėse, apsaugą. Direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo[23] taikoma vairuotojams, jeigu jie patenka į direktyvos taikymo sritį. Reglamente (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinių prievolių[24] nustatyti bendri kriterijai, pagal kuriuos nustatoma sutartinėms prievolėms taikytina teisė. Tam tikrais atvejais teisė, kuri įprastai būtų taikoma sutarčiai, gali būti netaikoma ir ją gali pakeisti privalomosios tarptautinės privatinės teisės normos, taikomos toje vietoje, kurioje įprastai atliekamas darbas (8 straipsnis).

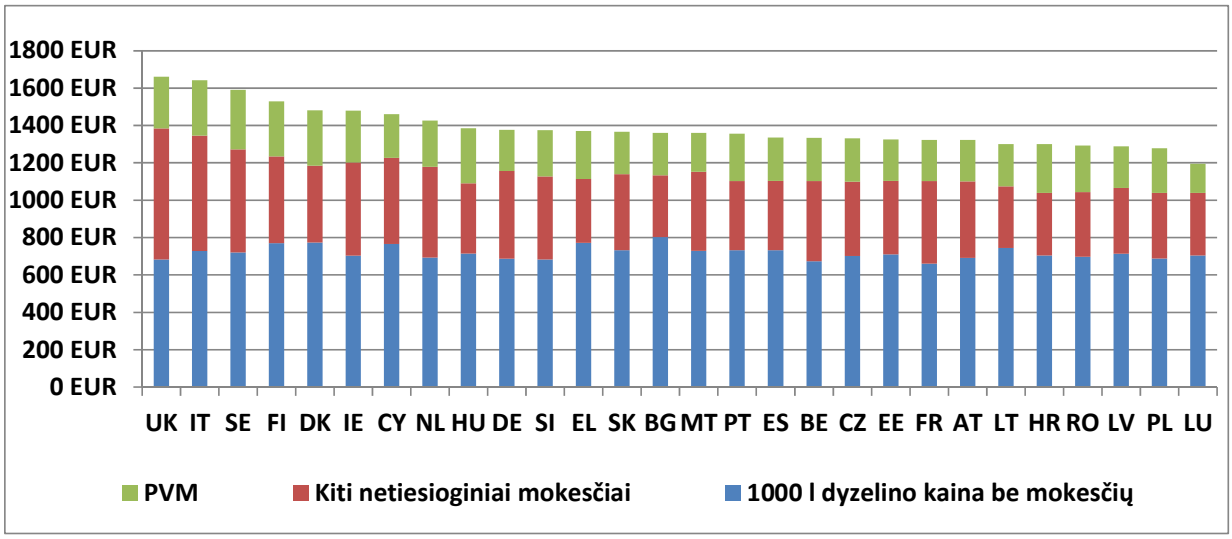
3.3. Degalų sąnaudų dinamika

Visoje ES degalų sąnaudos atitiko žalios naftos kainų dinamiką tarptautinėse rinkose ir labai nesiskyrė. Tai iš dalies galima paaiškinti laipsnišku energetikos produktų ir elektros energijos apmokestinimo suderinimu, kuris Europos Sąjungoje vykdomas pagal Tarybos direktyvos 2003/96/EB (toliau – Energijos apmokestinimo direktyva)[25] nuostatas. Suderinta degalų akcizų struktūra: be kita ko, direktyvoje nustatyti minimalūs energetikos produktų, kurie naudojami kaip variklių degalai, mokesčių tarifai. Tačiau valstybėms narėms palikta laisvė savo nuožiūra nustatyti nacionalinius mokesčių tarifus. Skirtingose valstybėse narėse taikomi skirtingi nacionaliniai mokesčių tarifai. Mažiausios degalų sąnaudos yra Liuksemburge, didžiausios – Jungtinėje Karalystėje.

[23] 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 96/71/EB dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje, OL L 18, 1997 1 21, p. 1.

[24] 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 593/2008 dėl sutartinėms prievolėms taikytinos teisės (Roma I), OL L 177, 2008 7 4, p. 6.

[25] 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą, OL L 283, 2003 10 31, p. 51.



9 pav. Tipinės 1 000 litrų dyzelino kainos valstybėse narėse (2014 m. sausio mėn.). Šaltinis: Naftos stebėjimo rinkos biuletenis, 2014 m., Europos Komisija, Energetikos GD.

3.4. Kiti sąnaudų veiksniai

Be šių dviejų pagrindinių sąnaudų veiksnių, krovinių vežimo keliais bendrovės patiria ir kitų išlaidų, kaip antai:

– vienkartinius įmonės steigimo mokesčius (įskaitant transporto priemonių įsigijimą ir registraciją);

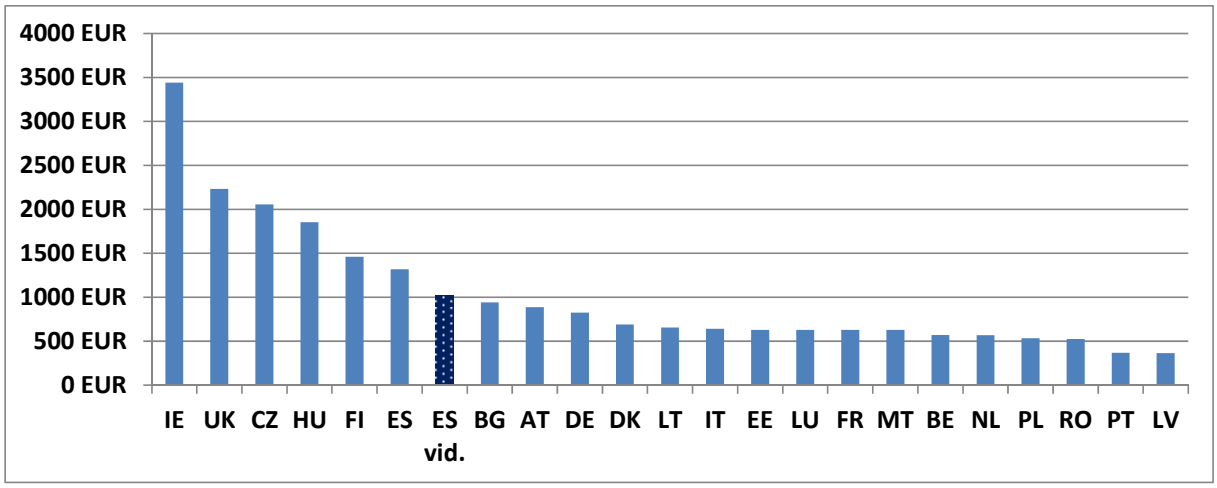
– periodinius transporto priemonių nuosavybės ar apyvartos mokesčius;

– mokesčius, susijusius su transporto priemonių naudojimu (pelno mokestį, kelių mokesčius, nustatomus pagal važiavimo laiką arba atstumą).

Santykinis šių mokesčių dydis gali nulemti įmonių elgesį. Egzistuojantys dideli mokesčių naštos skirtumai gali skatinti neteisėtą veiklos perkėlimą, kuris kenkia teisėtai veikiančioms įmonėms. Nors apmokestinimas ir mokesčių našta vis dar skiriasi, yra požymių, kad grynoji mokesčių, mokėtinų už vieną transporto priemonę, suma visoje ES vienodėja.

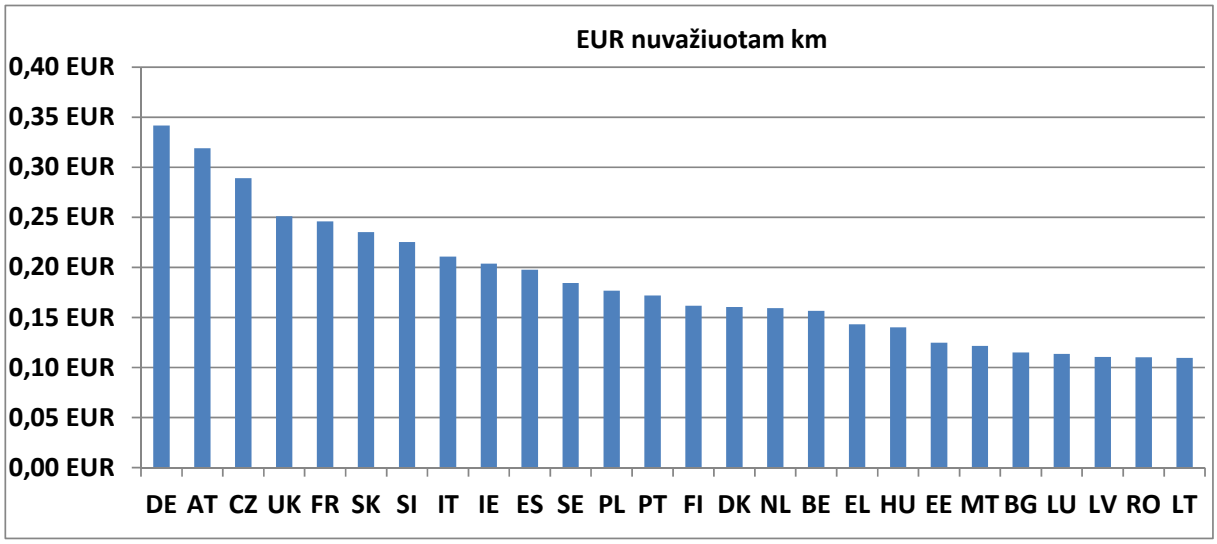
Ir toliau išlieka įmonių steigimo, transporto priemonių registracijos ir apyvartos apmokestinimo skirtumai. Įmonės steigimo mokesčiai gali svyruoti nuo vienkartinio maždaug 40 EUR mokesčio Čekijoje iki daugiau nei 1 000 EUR Bulgarijoje[26]. Be to, valstybėse narėse skiriasi mokesčiai už transporto priemones (jų registraciją ar nuosavybę). Šių mokesčių dydžio skirtumai neatitinka ES-12 ir ES-15 takoskyros, kuri matyti nagrinėjant darbo sąnaudas. Pavyzdžiui, 10 pav. pateikti metiniai transporto priemonių mokesčiai gali skirtis dešimteriopai. Į valstybių narių, kuriose metiniai transporto priemonių mokesčiai yra didžiausi, dešimtuką patenka trys ES-12 valstybės narės (Čekija, Vengrija ir Bulgarija).

[26] „Krovinių vežimo keliais sektoriaus struktūros Europos Sąjungoje duomenų rinkimas ir analizė“ (*Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union*) AECOM, 2013 m.



10 pav. Metinis transporto priemonės mokestis (EUR), taikomas tipiniam vilkiko su puspriekabe deriniui (2012 m.), Šaltinis: 2012 m. ACEA mokesčių vadovas.

Nedarant išsamios kiekvieno sąnaudų komponentų dydžio skirtumų analizės įdomu pastebėti, kad, nepaisant šių skirtumų, vidutinė nacionaliniams maršrutams tenkanti mokesčių ir rinkliavų našta valstybėse narėse yra panaši. 10 pav. pateikti EBPO skaičiavimai rodo, kad vidutinė grynoji mokesčių, mokėtinų už vieną nuvažiuotą kilometrą, suma sudaro 0,18 EUR ir valstybėse narėse skiriasi nežymiai. Didžiausi mokesčiai ES yra renkami Vokietijoje (0,34 EUR už nuvažiuotą km), mažiausi – Bulgarijoje, Liuksemburge, Latvijoje, Lietuvoje ir Rumunijoje (0,11 EUR už nuvažiuotą km).



11 pav. Grynoji mokesčių, mokėtinų už vieną nuvažiuotą kilometrą, suma (Nacionalinė vežimo veikla (*Domestic Haul*), 2012 m.). Šaltinis: „Krovinių vežimo keliais įkainiai ir mokesčiai. 1998-2012 m. suvestinė analizė ir duomenų lentelės“, EBPO 2013 m.

Taip iš dalies gali būti dėl to, kad valstybės narės vis aktyviau taiko teritorinį kelių naudotojų apmokestinimą (vinjetes arba rinkliavas). Priėmus ir vėliau iš dalies pakeitus Direktyvą

1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo[27], vis daugiau valstybių narių įdiegė kelių naudotojų apmokestinimo schemas. Panašėjant sąnaudų struktūroms, ES vežėjai bus priversti gerinti veiklos efektyvumą ir paslaugų kokybę. Šis pagerėjimas būtų naudingas krovinių vežimo keliais sektoriaus klientams, ypač krovinių ekspeditoriams ir mažmenininkams, o per juos didėtų viso ES ūkio efektyvumas ir konkurencingumas.

4. NUOSTATŲ DĖL PATEKIMO Į KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS RINKĄ TAIKYMAS

Reglamentais (EB) Nr. 1071/2009[28] ir 1072/2009 siekiama sudaryti įmonėms vienodas sąlygas patekti į tarptautinę krovinių vežimo keliais rinką, įskaitant papildomus kriterijus, kuriuos taikydamos priežiūros institucijos galėtų kontroliuoti, kaip laikomasi reglamentų reikalavimų. Teisingas šių reglamentų taikymas yra būtinas siekiant užtikrinti, kad krovinių vežimo keliais rinkoje veikiančios įmonės būtų patikimos ir konkuruotų vienodomis sąlygomis. Vis dėlto kai kurių reglamentų nuostatų laikymosi užtikrinimas išlieka sudėtingas. Vežėjams ir priežiūros institucijoms daugiausia sunkumų sudaro du aspektai: Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 nuostatos dėl faktinės ir nuolatinės buveinės ir Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatos dėl kabotažo.

4.1. Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 reikalavimų vykdymas

Reglamentu (EB) Nr. 1071/2009 dėl profesinės vežimo keliais veiklos sąlygų apjungti keli teisės aktai siekiant supaprastinti ir papildyti jų taikymą. Reglamente taip pat nustatyti papildomi reikalavimai, visų pirma krovinių vežimo keliais įmonių faktinės ir nuolatinės buveinės kriterijus, vieno formato Bendrijos licencijos nuostatos, konkretūs reikalavimai transporto vadybininkams ir glaudesnis valstybių narių bendradarbiavimas vykdymo srityje (visų pirma sujungiant nacionalinius registrus į Europos kelių transporto įmonių registrą (EKTĮR)).

Šiais pakeitimais prisidėta prie tolesnio suderinimo, visų pirma nustatant Bendrijos licencijų formatus. Tačiau šio reglamento įgyvendinimas dar nėra baigtas ir laukia nemažai darbų, visų pirma užtikrinant visišką sujungimą į EKTĮR. Tikslios ataskaitos taip pat rodo, kad kai kuriose valstybėse narėse vis dar veikia „pašto dėžutės“ tipo bendrovės (tai yra bendrovės, valstybėje narėje „įsteigtos“ dėl mokesčių, bet joje nevykdančios administravimo funkcijų ar komercinės veiklos, taip pažeidžiant Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 5 straipsnį). Ši praktika

[27] 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, su pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/38/EB ir Direktyva 2011/76/ES.

[28] 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1071/2009, nustatantis bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinantis Tarybos direktyvą 96/26/EB, OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

neatitinka teisės aktų leidėjo ketinimų. Tokia praktika retkarčiais yra dokumentuojama[29], tačiau ją sunku įvertinti kiekybiškai, nes ji yra neteisėta.

Šios „pašto dėžutės“ tipo bendrovės toliau egzistuoja dėl to, kad atitinkamose valstybėse narėse skiriasi vykdymui skiriami ištekliai ir prioritetai. Tai gali kelti sunkumų kitoms valstybėms narėms, kurios apie tokias bendroves praneša jų registracijos valstybėms narėms, nes jos negali tikėtis stiprios kitos šalies paramos. Be to, „nuolatinės buveinės“ reikalavimo vykdymą reglamentuojančios nuostatos yra silpnos[30]. Tad reikėtų stiprinti tarpvalstybinį bendradarbiavimą šioje srityje ir griežčiau užtikrinti, kad būtų laikomasi atitinkamų nuostatų.

4.2. Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009. Įgyvendinimo problemos ir pažanga valstybėse narėse

Priežiūros institucijos ir vežėjai nurodo skirtingus Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 taikymo metodus. Šie skirtumai gali atbaidyti vežėjus nuo bandymų imtis veiklos nacionalinėse rinkose užsienyje. Nepaisant mėginimų paaiškinti Reglamento (EB) Nr. 1072/2009[31] reikalavimus, tam tikrų nuostatų įgyvendinimas išlieka skirtingas. Pavyzdžiui, Suomijoje išvežiojimo operacijos (kai vežėjas dalį to paties krovinio išvežioja po kelias paskirties vietas, kaip antai tos pačios bendrovės patronuojamąsias įmones) laikomos keliomis vežimo operacijomis, o kitose valstybėse narėse jos skaičiuojamos kaip viena vežimo operacija. Danijos ir Suomijos priežiūros institucijos reikalauja, kad atliekant patikrinimą vežėjai vietoje pateiktų važtaraštį kabotažo operacijoms įrodyti. Kitų šalių institucijos vežėjams suteikia tam tikrą terminą šiai informacijai surinkti, jei ji nėra lengvai prieinama, pavyzdžiui, jei važtaraštis nėra vežamas kartu su siunta.

Be to, tam tikrose valstybėse narėse pastebėta tendencija pasitekti reguliavimo priemones ir vykdymo praktiką apribojant sąlygas, kuriomis vežėjai gali vykdyti tarptautinio vežimo ir kabotažo operacijas. Pavyzdžiui, priežiūros institucijos diskriminuoja transporto priemones, kurios priklauso kitoje valstybėje narėje įsisteigusių vietos bendrovių patronuojamosioms įmonėms, arba ribojančios nuostatos yra taikomos kroviniams, kuriuos daugiausia veža vežėjai nerezidentai. Privačiomis iniciatyvomis, kurias toleruoja valdžios institucijos, prisidedama prie užsienio vairuotojų niekinimo. Vienoje valstybėje narėje tarp vietos vairuotojų išpopuliarėjo programėlė išmaniesiems telefonams, skirta užsienyje registruotiems sunkvežimiams stebėti ir sekti. Ilgesnėje perspektyvoje tokios reguliavimo ir privačios iniciatyvos gali pakenkti vidaus rinkos *acquis* transporto srityje, visų pirma stabdyti efektyvumo didėjimą atvėrus rinką tarpvalstybinio vežimo veiklai.

---

29 „Kelių transporto darbuotojų komandiravimo tikrinimo veikla. Kontrolės institucijų vadovas“ (*The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities*). Galutinė TRANSPO projekto ataskaita, 2012 m. kovo mėn., www.tagliacarne.it/download/229.html

30 Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 12 straipsnio 2 dalyje numatyta: „Iki 2014 m. gruodžio 31 d. valstybės narės turi atlikti patikrinimus, ar įmonės atitinka [vertimosi profesine vežimo keliais veikla] reikalavimus bent kas penkerius metus“.

31 Naujoji kabotažo tvarka pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009, Klausimai ir atsakymai (*The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers*). Europos Komisija, 2011 m. http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

Tokios praktikos tinkamumu verčia abejoti ir mažas dokumentais patvirtintų kabotažo nuostatų pažeidimų skaičius. Nors yra reiškiamas nerimas dėl neteisėtų kabotažo operacijų (tai yra kabotažo operacijų, kurių skaičius viršija tris pagal Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009 leistinas operacijas arba kurios vykdomos ne po tarptautinio vežimo arba vykdomos praėjus po jo daugiau nei septynioms dienoms), vykdymo užtikrinimo institucijos šių nuogąstavimų iš esmės negalėjo pagrįsti. Valstybėse narėse, kuriose buvo atliekami išplėstiniai kabotažo veiklos patikrinimai, nustatytų pažeidimų mastas buvo nedidelis (Danijoje – 1,7 % visų patikrintų transporto priemonių[32]). Priežiūros institucijos dažniau nustato kitus pažeidimus, kaip antai vairavimo laiko reikalavimų nesilaikymą, kuris daro poveikį ne tik vežėjų konkurencijai, bet ir saugiam eismui.

Darytina išvada, kad Reglamentai (EB) Nr. 1071/2009 ir 1072/2009 skirtingose valstybėse narėse yra suprantami, aiškinami ir taikomi nevienodai. Dėl to veiklos vykdytojai susiduria su daug kainuojančiu ir painiu reikalavimų kratiniu, kurį pirmiausia ir buvo numatyta išspręsti 2009 m. paketu.

4.3. Reglamentų persvarstymas pagal REFIT programą

2012 m. gruodžio mėn. Komunikatu dėl ES reglamentavimo kokybės[33] Komisija pradėjo įgyvendinti Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT), kuria siekiama ES teisę padaryti suprantamesnę ir sumažinti reguliavimo naštą. Atlikus atranką po komunikato paskelbimo buvo nustatytas poreikis kuo greičiau persvarstyti Reglamentus (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009. Reglamentų supaprastinimas kontrolės pareigūnams leistų atlikti efektyvesnį ir nuoseklesnį jų vykdymą, o vežėjams užtikrintų nuoseklų reglamentų aiškinimą ir prognozuojamą veiklos aplinką. Viena vertus, persvarstant būtų siekiama išaiškinti problemines reglamentų vietas, visų pirma nuolatinės ir faktinės buveinės apibrėžtį Reglamente (EB) Nr. 1071/2009 ir kabotažo apibrėžtį Reglamente (EB) Nr. 1072/2009. Be to, būtų galima padidinti valstybių narių galimybes bendradarbiauti taikant Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009. Galiausiai persvarstant galėtų būti pagerintas reglamentų vykdymo užtikrinimas. Papildomos besąlygiškos nuostatos dėl patikrinimų intervalų ir modalumo padėtų šalinti reglamentų vykdymo užtikrinimo skirtumus. Vykdymo užtikrinimo efektyvumą būtų galima didinti geriau išnaudojant technines kontrolės galimybes, kaip antai naujos kartos skaitmeninius tachografus.

5. SOCIALINIS KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS SEKTORIAUS ASPEKTAS

ES teisės aktais sukurta bendroji ir sektorinė sistema, kuria siekiama užtikrinti kelių eismo saugą, tinkamas darbo sąlygas ir neiškreiptą konkurenciją krovinių vežimo keliais sektoriuje. Ši sistema apima Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 dėl vairavimo trukmės ir poilsio

[32] http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, daugiau informacijos pateikta: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm

[33] ES reguliavimo kokybė (COM(2012)746)

laikotarpių[34] bei Direktyvą 2002/15/EB dėl mobiliųjų darbuotojų darbo laiko[35]. Siekiant užtikrinti tinkamą šių taisyklių taikymą, šias nuostatas papildo būtiniausi patikrinimų lygio reikalavimai (Direktyva 2006/22/EB[36]) bei išsamios teisinės ir techninės nuostatos dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85[37]). Nepakankamas šių reikalavimų laikymasis gali turėti neigiamų padarinių. Gali suprastėti kelių transporto darbuotojų darbo sąlygos, kilti grėsmė kelių eismo saugai ir kitiems kelių naudotojams, padaryta žala reikalavimus vykdančioms įmonėms.

Tęsiamos pastangos toliau gerinti šių nuostatų vykdymo užtikrinimą. Komisija valstybėms narėms ir suinteresuotosioms šalims parengė gaires ir aiškinamąsias pastabas[38]. Tačiau gairės yra rekomendacinio pobūdžio dokumentai, todėl Komisija jų nesilaikančioms valstybėms narėms negali taikyti poveikio priemonių. Rekomendacijų parengimas yra sudėtingas (diskusijos dėl rekomendacijos dėl „24 valandų laikotarpio“ apskaičiuojant vairavimo trukmę ir poilsio laikotarpį trunka ketverius metus, galutinis rekomendacijos tekstas dar neparengtas). Be to, valstybės narės rekomendacijas, kurios su jomis buvo aptartos atitinkamame komitete, taiko taip pat nevienodai.

Tęsiamas bendradarbiavimas su suinteresuotosiomis šalimis. Baigtas projektas TRACE[39], kurį įgyvendinant sukurta bendra patikrinimą keliuose vykdančių pareigūnų mokymo programa. 2011 m. transporto baltojoje knygoje[40] numatytas prioritetas skatinti kokybiškų darbo vietų kūrimą ir gerinti darbo sąlygas.

5.1. Darbo sąlygos

Darbo sąlygos krovinių vežimo keliais sektoriuje yra sudėtingos, kaip rodo mažas sektoriaus patrauklumas. To priežastys, be kitų, yra ir kelių transporto veiklos judumas bei ilgas kelyje praleidžiamas laikas. Iš kitų rizikos veiksnių, kuriuos nustatė Europos saugos ir sveikatos agentūra, galima paminėti tai, kad vairuotojai dažnai dirba vieni, darbe jaučiamas didelis spaudimas, nes krovinį reikia pristatyti tiksliai nustatytu laiku, taip pat dėl klientų keliamų reikalavimų, tenka dirbti svetimoje darbo vietoje, vis dažniau taikomos nuotolinio stebėjimo ir sudėtingos technologijos, darbo vietos organizavimas, galimybė pasinaudoti patogumais ir paslaugomis (higienos, maisto ir gydymo), infekcinių ligų, smurto ir užpuolimo rizika,

---

34 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 panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85, OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

35 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo, OL L 80, 2002 3 23, p. 35.

36 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 panaikinanti Direktyvą 88/599/EEB, OL L 102, 2006 4 11, p. 35.

37 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

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm

39 http://www.traceproject.eu

40 Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos sukūrimas“, COM(2011) 144 galutinis.

ilgalaikis sėdėjimas ir vibracijos poveikis, nelaimingų atsitikimų rizika pakraunant ir iškraunant krovinį, eismo saugos rizika, susijusi su darbu kelių eismo srityje[41]. Toje pačioje ataskaitoje netipinės darbo valandos sektoriuje įvardytos kaip veiksnys, galintis turėti neigiamų padarinių sveikatai. Tačiau visame pasaulyje mažėja su sunkiasvorėmis transporto priemonėmis susijusių eismo įvykių, vis geriau laikomasi vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių reikalavimų[42].

Populiarėjanti kovinių pristatymo tiksliai nustatytu laiku praktika, atsiradusi dėl naujų logistikos sektoriaus techninių galimybių, reiškia, kad vairuotojai jaučia spaudimą spėti pristatyti krovinį iki nurodyto termino. Suinteresuotosios šalys mano, kad ekonomikos krizės laikotarpiu spaudimas kelių transporto darbuotojams išaugo ir yra sietinas su įvairia neteisėta veikla, kaip antai vairavimo trukmės viršijimu, rezultatais grindžiamu atlygiu ar fiktyviu savarankišku darbu[43]. Pagrindiniai socialiniai klausimai, kuriuos, suinteresuotųjų šalių nuomone, būtina spręsti būsimais teisėkūros veiksmais, nurodyti 2 lentelėje.

Klausimas	**Svarbumas**
Neteisėtos / nesąžiningos įdarbinimo schemos, sukuriančios socialinį dempingą (įskaitant „pašto dėžutės“ tipo bendroves)	*****
Vykdymo užtikrinimo ir kontrolės stoka	*****
Nesuderintos socialinės sąlygos ES-27 valstybėse narėse	****
Neteisėtos kabotažo operacijos	****
Poilsio zonų ir specialių priemonių kokybė	***
Vairavimo trukmė ir poilsio laikotarpiai	**

2 lentelė. Klausimai, susiję su socialinėmis ir darbo sąlygomis krovinių vežimo keliais sektoriuje, kuriuos suinteresuotosios šalys įvardijo kaip spręstinus imantis teisėkūros veiksmų. Šaltinis: „Kelių transporto vežėjų socialinės ir darbo sąlygos“, Europos Parlamentas, 2013 m.

2 lentelėje pateikti suinteresuotųjų šalių įvardyti klausimai yra glaudžiai susiję su Reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir 1072/2009 įgyvendinimu, nors vykdymo užtikrinimas yra valstybių narių kompetencija. Nepakankamą šių nuostatų vykdymo užtikrinimą galima paaiškinti tuo, kad nė viename iš šių dviejų reglamentų nėra privalomų nuostatų dėl patikrinimų skaičiaus ir dažnumo. Šių nuostatų nebuvimas apsunkina ir Komisijos vykdomą šių reglamentų įgyvendinimo stebėseną. Tad reglamentus reikia patobulinti, įtraukiant privalomas nuostatas dėl vykdymo užtikrinimo.

41 „DSS skaičiai. Darbuotojų sauga ir sveikata transporto sektoriuje“ (*OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector*), Europos darbuotojų saugos ir sveikatos agentūros apžvalga, 2011 m.

42 „ES socialinės teisės aktų, reglamentuojančių profesionaliojo kelių transporto sektorių, vykdymo užtikrinimo apžvalga ir įvertinimas“, Europos Parlamentas, 2012 m.

43 „Kelių transporto vežėjų socialinės ir darbo sąlygos“, Europos Parlamentas, 2013 m.

Susirūpinimą ir toliau kelia vairavimo trukmė ir poilsio laikotarpiai. Pastaruoju metu atlikti vertinimai rodo, kad atitinkamų teisės aktų reikalavimų laikymasis gerėja[44], tačiau jų vykdymo užtikrinimo tvarka valstybėse narėse vis dar skiriasi[45]. Patikrinimų, atliekamų kelyje ar įmonių patalpose, dalis vis dar skiriasi, kaip ir tikrinamų darbo dienų dalis. Tai atspindi valstybių narių vykdymo užtikrinimui skiriamų išteklių skirtumus ir transporto rinkų skirtumus (patikrinimai patalpose yra veiksmingi tose valstybėse narėse, kuriose dominuoja didelės bendrovės, o patikrinimai keliuose gali būti veiksmingesni mažų įmonių dominuojamose rinkose).

Iš naujausių tyrimų taip pat aiškėja, kad su socialinės apsaugos konkurencija susijusi rizika yra ribota dėl pagal produktyvumą pakoreguotų darbo sąnaudų susilyginimo ir darbo standartų derinimo. Be to, valstybėse narėse, kurių sąnaudų bazė mažesnė, socialinės ir darbo teisės aktų reikalavimų vykdymo užtikrinimas nėra prastesnis. Todėl nėra įrodymų, kad darbo teisės aktų nesilaikymas joms užtikrintų konkurencinį pranašumą[46]. Vis dėlto kelių transporto sektoriuje toliau siekiama gerinti tarpsektorinių socialinės teisės aktų reikalavimų vykdymo užtikrinimą.

5.2. Pokyčių numatymas

Krovinių vežimo keliais sektorių jau dabar veikia įvairūs esminiai ilgalaikiai pokyčiai, pradedant vis išliekančiu vairuotojų trūkumu. Krovinių vežimo keliais darbuotojų bendruomenė senėja. Prognozuojama, kad per artimiausius 10–15 metų vien Vokietijoje į pensiją išeis daugiau nei 250 tūkst. vairuotojų[47]. Kartu su kvalifikuotų vairuotojų stoka, kuri buvo nustatyta dar iki ekonomikos krizės, tai turės didelės įtakos krovinių vežimo keliais bendrovių įdarbinimo galimybėms. Šio trūkumo padariniai jau dabar matyti kai kuriose valstybėse narėse, kaip antai Latvijoje, kur pradėti įdarbinti, kol kas nedideliu mastu, vairuotojai iš trečiųjų šalių.

Europos saugos ir sveikatos agentūra pabrėžia, kad keičiasi transporto darbuotojų darbo turinio pobūdis. Tarptautinio vežimo veikloje vis labiau taikomos technologijos. Organizuojant eismo srautus ir tikrinant galiojančių teisės aktų reikalavimų laikymąsi vis dažniau pasitelkiami borto kompiuteriai, naujos kartos skaitmeniniai tachografai ir kita telematikos įranga. Vairuotojų darbo turinį keis ir kitos technikos naujovės (naujos varymo sistemos, automatizuotos greitkelių sistemos). Dėl šių naujovių ir didėjančio vidutinio vairuotojų amžiaus atsiras naujas vairuotojų mokymo poreikis. Nors mokymasis visą

---

44 „Reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir Direktyvos 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo įgyvendinimo 2009–2010 m. ataskaita, SWD(2012) 270 *final*.

45 „ES socialinės teisės aktų, reglamentuojančių profesionaliojo kelių transporto sektorių, vykdymo užtikrinimo apžvalga ir įvertinimas“, Europos Parlamentas, 2012 m.

46 „Socialinė konkurencija ES. Mitai ir realybė“ (*Social Competition in the EU: Myths and Realities*), „Notre Europe – Jacques Delors Institute“, 2013 m.

47 *ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik*, Štutgartas 2012 m.

gyvenimą turėtų būti laikomas prioritetu, reikėtų pritaikyti ir besimokančių vairuotojų mokymo programas.

Komisija tęs dialogą su valstybėmis narėmis ir suinteresuotosiomis šalimis siekdama numatyti šiuos pokyčius. Sektoriaus socialinio dialogo komitetas yra priemonė, kurią galima panaudoti aktyviai sprendžiant tokius būsimus uždavinius. Pageidautina, kad socialiniai partneriai pareikštų savo nuomonę dėl būsimo mobiliųjų kelių transporto darbuotojų socialinio kodekso priėmimo, kaip minėta 2011 m. transporto baltosios knygos 8-oje iniciatyvoje. Kaip pabrėžta Komisijos komunikate „Integruota globalizacijos eros pramonės politika. Didžiausias dėmesys – konkurencingumui ir tvarumui“[48], pagrindiniai konkurencingos ir efektyvios pramonės politikos elementai yra darbo rinkos iššūkių sprendimas pasitelkiant socialinį dialogą. Atsižvelgiant į būsimą vairuotojų trūkumą, reikėtų skatinti ir priemones, skirtas transporto priemonių naudojimui gerinti (pvz., sudaryti sąlygas konsoliduoti krovinius, planuoti platinimą). Šios problemos sprendimas galėtų būti rinkos atvėrimas, kuris, kaip tikimasi, prisidėtų prie efektyvesnio transporto priemonių naudojimo.

6. KITI REGULIAVIMO PASIKEITIMAI

Priėmus Reglamentą (EB) Nr. 1072/2009, ES teisės aktų leidėjas vykdė tolesnį krovinių vežimo keliais vidaus rinkos derinimą ir priėmė papildomas toliau įvardytas teisinio pobūdžio priemones. Atsižvelgiant į rinkos atvėrimą, šie pasikeitimai prisideda prie rinkos sąlygų, su kuriomis susiduria ES vežėjai, derinimo.

6.1. Kelių apmokestinimas

Direktyva 1999/62/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2006/38/EB, buvo vėl iš dalies pakeista Direktyva 2011/76/ES. Šioje direktyvoje nustatyta bendra sistema valstybėms narėms siekiant įdiegti nuo nuvažiuoto atstumo priklausančias rinkliavas ir važiavimo laiko priklausančius mokesčius (vinjetes), taikomus sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms (sveriančioms daugiau nei 3,5 tonos) už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra. 2011 m. pakeitimais į direktyvą įtraukti elementai, kuriais siekiama geriau atspindėti principą „teršėjas moka“, kaip antai numatant galimybes valstybėms narėms vežėjus apmokestinti už jų transporto priemonės poveikį oro kokybei ir garso lygiui. Nors kol kas išorės sąnaudos nepradėtos priskirti vidinėms, vis daugiau valstybių narių pradeda apmokestinti infrastruktūros naudojimą:

- Vinječių sistemos įdiegtos: Bulgarijoje, Rumunijoje, Vengrijoje ir Lietuvoje taikomos nacionalinės sunkvežimių vinječių sistemos. Nuo 2014 m. balandžio 1 d. vinječių sistema pradės veikti JK. Švedijoje, Danijoje, Nyderlanduose, Belgijoje ir Liuksemburge veikia bendra Eurovinjetės sistema.
- Vinječių sistemos kuriamos: Latvijoje.

[48] COM(2010) 614 galutinis.

- Elektroninės kelių tinklo rinkliavos sistemos įdiegtos: Vokietijoje, Austrijoje, Čekijoje, Vengrijoje, Slovakijoje, Lenkijoje ir Portugalijoje.

- Elektroninės kelių tinklo rinkliavos sistemos kuriamos: Danijoje, Belgijoje ir Prancūzijoje. Prancūzijoje bus apmokestinti tik šiuo metu neapmokestinti valstybiniai greitkeliai ir nacionaliniai keliai, todėl šalyje toliau veiks dabartinė rinkliavų sistema su fizinėmis užtvaromis įvažiuojant į greitkelius.

- Rinkliavos su fizinėmis užtvaromis: Airijoje, Prancūzijoje, Ispanijoje, Italijoje, Slovėnijoje ir Graikijoje. Nors kitose šalyse kai kuriuose keliuose rinkliavos renkamos rankiniu būdu, jų mastas nėra didelis. Lenkijoje ir Portugalijoje taip pat yra rinkliavų su fizinėmis užtvaromis, įrengtomis dalyje kelių tinklo, tačiau jos priskiriamos valstybėms narėms, įdiegusioms elektronines kelių tinklo rinkliavos sistemos, nes jos yra pagrindinės.

- Nėra rinkliavų: Latvijoje, Suomijoje, Estijoje, Maltoje ir Kipre.

Be to, toliau siekiama įdiegti Europos elektroninę kelių rinkliavos paslaugą (EETS). Jos sąveikumo techninės specifikacijos nustatytos Direktyvoje 2004/52/EB[49], tuo tarpu EETS specifikacijas apibrėžiantis Komisijos sprendimas 2009/750/EB[50] įsigaliojo 2009 m. spalio mėn. Šiuo metu pagrindinis dėmesys skiriamas regioninėms elektroninėms kelių rinkliavų paslaugoms siekiant visos ES aprėpties.

6.2. Transporto priemonių specifikacijos

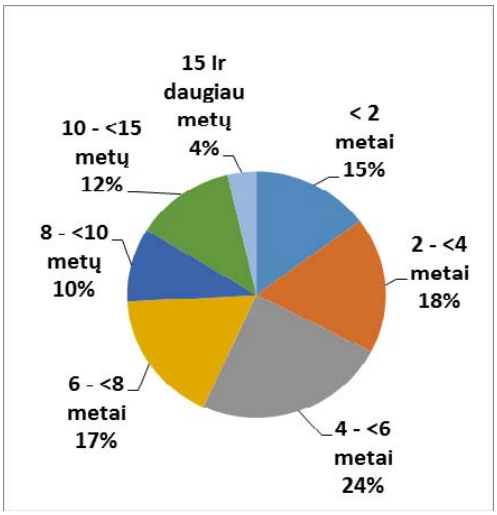
Nuo tada, kai buvo priimtas Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009, iš esmės pasikeitė ES vežėjų naudojamoms transporto priemonėms taikomi kriterijai. 2013 m. sausio mėn. įsigaliojęs išmetamųjų teršalų standartas „Euro VI“ (2008 m. įsigaliojo išmetamųjų teršalų standartai „Euro V“) paskatino sparčiau atnaujinti transporto priemonių parkus ir ES-15, ir ES-12 valstybėse narėse, kuriose naudojamų transporto priemonių amžiaus vidurkis yra didesnis[51]. Apskritai tarptautiniam krovinių vežimui keliais naudojamos modernesnės transporto priemonės palyginti su nacionaliniu vežimu ne tik dėl to, kad tokioms transporto priemonėms taikomos mažesnės rinkliavos ir jų mažesnės degalų sąnaudos, bet ir dėl poreikio reguliariai keisti šias transporto priemones, nes jos greitai pasiekia didelę ridą.

---

49 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje, OL L 166, 2004 4 30, p. 124.

50 2009 m. spalio 6 d. Komisijos sprendimas 2009/750/EB dėl Europos elektroninės rinkliavos paslaugos apibrėžimo ir techninių elementų, OL L 268, 2009 10 13, p. 11–29.

51 Vidutiniškai pusė visų ES-15 vežėjų ridos kilometrų nuvažiuojama ne senesnėmis kaip penkerių metų transporto priemonėmis. Atitinkama ES-12 vežėjų dalis artima trečdaliui (32 %). Paprastai tarptautinio vežimo operacijoms naudojamos transporto priemonės yra žymiai naujesnės nei tos, kurios naudojamos nacionalinio vežimo operacijoms. Valstybių narių tarptautiniam vežimui naudojamų transporto priemonių amžiaus vidurkis skiriasi nedaug.



12 pav. ES-27 vežėjų naudojamų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių amžiaus pasiskirstymas 2012 m. (bendrų ridos km dalis, %). Šaltinis: Eurostatas, Mobilumo ir transporto GD.

Transporto priemonių specifikacijos taps dar labiau suderintos ne tik dėl priimtų europinių standartų, bet ir dėl suderintų sunkiasvorių variklinių transporto priemonių ir jų priekabų Europos tipo patvirtinimo reikalavimų, kurie įsigaliojo 2012 m.[52].

6.3. Kelių eismo sauga

ES saugos rodikliai, įskaitant sunkiasvorių krovininių transporto priemonių (SKTP) rodiklius, nuolat gerėja ir nestebima jokio neigiamo naujų nuostatų dėl patekimo į krovinių vežimo keliais rinką priėmimo 2009 m. poveikio. Kaip matyti iš pateiktos lentelės, beveik visose valstybėse narėse sumažėjo su SKTP susijusių eismo įvykių, kuriuose žūsta žmonės.

	2008 m.			2009 m.			2010 m.			2010 m. pokytis nuo 2008 m. (SKTP)
	SKTP	Iš viso	SKTP dalis, %	SKTP	Iš viso	SKTP dalis, %	SKTP	Iš viso	SKTP dalis, %	
Belgija	122	944	13 %	117	944	12 %	111	840	13 %	-9,0 %
Čekija	169	1 076	16 %	163	901	18 %	175	802	22 %	+3,6 %
Danija	62	406	15 %	35	303	12 %	36	255	14 %	-41,9 %
Vokietija	625	4 477	14 %	536	4 152	13 %	534	3 648	15 %	-14,6 %

[52] 2012 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, OL L 353, 2012 12 21, p. 31–79.

Airija	44	280	16 %	22	238	9 %	13	212	6 %	-70,4 %
Graikija	138	1 553	9 %	113	1 456	8 %	127	1 258	10 %	-8,0 %
Ispanija	452	3 099	15 %	353	2 714	13 %	333	2 479	13 %	-26,3 %
Prancūzija	596	4 275	14 %	502	4 273	12 %	552	3 992	14 %	-7,4 %
Italija	977	4 725	21 %	785	4 237	19 %	835	4 090	20 %	-14,5 %
Liuksemburgas	2	35	6 %	2	48	4 %	9	32	28 %	+350,0 %
Nyderlandai	107	677	16 %	95	644	15 %				
Austrija	107	679	16 %	81	633	13 %	97	552	18 %	-9,3 %
Lenkija	1 155	5 437	21 %	952	4 572	21 %	947	3 908	24 %	-18,0 %
Portugalija	112	885	13 %	120	840	14 %	95	937	10 %	-15,2 %
Rumunija	292	3 061	10 %	252	2 796	9 %	191	2 377	8 %	-34,6 %
Slovėnija	7	214	3 %	12	171	7 %	7	138	5 %	0,0 %
Suomija	106	344	31 %	70	279	25 %	92	272	34 %	-13,2 %
Švedija	72	397	18 %	45	358	13 %				
Jungtinė Karalystė	380	2 645	14 %	287	2 337	12 %	282	1 965	14 %	-25,8 %

3 lentelė. Mirtingumas su SKTP susijusiuose eismo įvykiuose pagal valstybes nares (2008–2010 m.). Šaltinis: „Pagrindiniai eismo saugos faktai 2012 m. Sunkiasvorės krovininės transporto priemonės ir autobusai“ (*Traffic Safety Basic Facts 2012, Heavy Goods Vehicles and Buses*), Europos kelių eismo saugumo observatorija.[53]

Šį sumažėjimą iš dalies lėmė 2008–2010 m. sumažėjusios (-7 %) krovininio transporto apimtys. Tačiau tikėtina, kad prie eismo įvykių, į kuriuos pateko SKTP, skaičiaus mažėjimo prisidėjo ir kiti veiksniai, kaip antai techniniai transporto priemonių patobulinimai ar geresnis eismo taisyklių laikymasis. Šiuo atžvilgiu reikėtų paminėti taisyklių dėl glaudesnio bendradarbiavimo tiriant įvairius eismo saugumo taisyklių pažeidimus[54] priėmimą. 2013 m. lapkričio 7 d. pasibaigė nuostatų perkėlimo laikotarpis, todėl artimiausiais mėnesiais galima tikėtis, kad pasireikš tikrasis jų poveikis.

[53] Kai kurios valstybės narės nepateikė palyginamų duomenų, todėl nebuvo įtrauktos. Duomenų nepateikė Bulgarija, Vengrija, Estija, Latvija, Lietuva, Slovakija, Malta ir Kipras. Švedija ir Nyderlandai nepateikė 2010 m. duomenų.

[54] 2011 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/82/ES, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, OL L 288, 2011 11 5, p. 1–15.

Galima tikėtis, kad ši tendencija išliks, nes šiuo metu yra pateikti keli teisės aktų pasiūlymai, kurie, jeigu jiems bus pritarta, prisidės prie geresnės esamų transporto priemonių priežiūros[55] ir rinkoje atsiras transporto priemonių, kurios bus saugesnės pažeidžiamiems kelių eismo dalyviams[56].

6.4. Degalų apmokestinimas

Energetikos produktams, įskaitant komercinius degalus, taikoma minėta Direktyva 2003/96/EB dėl energetikos produktų ir elektros energijos apmokestinimo. Šioje direktyvoje be kita ko nustatyti minimalūs degalų akcizų tarifai. 2011 m. balandžio 13 d. Komisija priėmė pasiūlymą peržiūrėti šią direktyvą[57]. Jeigu pasiūlymui bus pritarta, juo bus suderintos energijos apmokestinimo politikos kryptys siekiant atspindėti degalų ir kitų energetikos produktų poveikį aplinkai, taip dar labiau skatinant vežėjus naudoti mažiau taršias transporto priemones.

7. IŠVADOS

7.1. Rinkos padėtis

Pagrindiniai pokyčiai, turėję įtakos krovinių vežimo keliais rinkai po Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 priėmimo, yra susiję su visuotinėmis tendencijomis, kaip antai ekonomikos krize ir tolesne ES plėtra. Nors iki 2011 m. atrodė, kad šis sektorius po ekonomikos krizės pamažu atsigauna, vėliau vežimo apimtys vėl smuko ir atspindėjo bendrą ūkio raidą. Kitos svarbios tendencijos, kurios buvo stebimos iki ekonomikos krizės, ir toliau išlieka svarbios formuojant transporto sektorių, kaip antai stiprėjantis krovinių ekspeditorių ir trečiųjų šalių logistikos paslaugų teikėjų vaidmuo konsoliduojant krovinius ir palaikant sutartinius santykius su vežėjais.

2009 m. priėmus kelių transporto paketą vežėjams ir priežiūros institucijoms buvo pasiūlyti bendri standartai ir kriterijai, taikomi profesinei vežimo keliais veiklai ir tarptautinei krovinių vežimo keliais rinkai. Tačiau kai kurias Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatas, visų pirma susijusias su krovinių vežimo keliais įmonių nuolatine buveine ir kabotažu, taikyti sunku. Be to, vėl randasi nacionalinės teisės aktų skirtumų, kuriuos buvo siekiama panaikinti 2009 m. priimtu paketu, o tai gali turėti neigiamo poveikio kelių transporto vidaus rinkai.

Be to, ateityje sektoriui teks spręsti įvairių uždavinių. Norint juos įveikti reikės pagerinti sektoriaus efektyvumą. Nors vairuotojų trūkumą kompensuoja krizė, ši problema kelia susirūpinimą, nes ypač trūksta specializuotų vairuotojų. Ateityje dėl to atsiras naujas

---

55 Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuriuo panaikinama Direktyva 2009/40/EB, pasiūlymas (COM(2012) 380 galutinis).

56 Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama 1996 m. liepos 25 d. Direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, pasiūlymas (COM(2013) 195 galutinis).

57 Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą, pasiūlymas (COM(2011) 169/3).

vairuotojų ir kvalifikacijų poreikis, aktualus ir senstančiai darbo jėgai. Be to, krovinių vežimo keliais sektoriuje darbo sąlygos išlieka sunkios, o sutartiniams santykiams ir toliau būdingas aukštas savarankiško darbo lygis. Mažėjant vairuotojų, bendrovės turi mažinti kelionių be krovinio skaičių, kad būtų geriau išnaudojamas jų personalas. Geresnis krovinių vežimo keliais sektoriaus efektyvumas prisidės prie viso ES ūkio konkurencingumo didinimo.

7.2. Rinkos rodiklių vienodėjimas

Kaip ir kitose ūkio šakose, ES valstybių narių sąnaudų struktūros krovinių vežimo keliais sektoriuje yra skirtingos. Nors mažai tikėtina, kad sąnaudų skirtumai išnyks visiškai, jie palaipsniui mažėja. Tarptautinio vežimo veiklą vykdantys vežėjai patiria tokių sąnaudų kaip kelių mokesčiai ir degalų sąnaudos, kurie naudotojams taikomi neatsižvelgiant į registracijos valstybę narę. Be to, vairuotojų dalyvavimas tarptautinio vežimo operacijose, už kurias tradiciškai mokamas didesnis atlygis, paskatino darbo užmokesčio augimą, ypač tose valstybėse narėse, kurios į ES įstojo 2004 ir 2007 m. Palaipsniui vienodėjantis sąnaudų dydis vežėjus verčia konkuruoti efektyvumu ir paslaugų kokybe, o tai duoda naudos transporto naudotojams visose ES ūkio šakose. Tačiau sąnaudų suvienodinimas nėra nei ES kompetencijos sritis, nei vidaus rinkos siekis.

Be to, atlikta teisėkūros veiksmų siekiant užtikrinti didesnį pagrindinių sąlygų krovinių vežimo keliais sektoriuje suderinimą. Tai apima vis didesnį kelių apmokestinimo sistemų naudojimą, kelių transporto priemonių papildomą techninį suderinimą ir didesnį saugumą bei glaudesnį ES valstybių narių bendradarbiavimą tiriant eismo taisyklių pažeidimus. Šiais veiksmais apribota kelių eismo saugos rizika, galinti kilti dėl padidėjusio konkurencinio spaudimo, visų pirma dar labiau atvėrus rinką.

Reikia toliau derinti nuostatų dėl patekimo į krovinių vežimo keliais rinką vykdymo užtikrinimą, nes jis valstybėse narėse išlieka skirtingas. Visų pirma Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatos dėl kabotažo ir Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 nuostatos dėl faktinės ir nuolatinės buveinės taikomos nenuosekliai. Taip iš vežėjų atimama galimybė konkuruoti vienodomis sąlygomis ir apsunkinamas priežiūros institucijų, kurios yra atsakingos už šių taisyklių taikymą, darbas. Pašalinus šiuos trūkumus būtų lengviau apriboti neteisėtą veiklos perkėlimą į kitas valstybes nares, kuris daro neigiamą poveikį konkurencijai ir darbo sąlygoms.

7.3. Tolesni veiksmai

Iš to, kas išdėstyta, aiškėja, kad reikėtų įvertinti tolesnės pertvarkos poreikį siekiant išaiškinti nuostatas dėl patekimo į ES krovinių vežimo keliais rinką. Subalansuota pertvarka, įskaitant nuostatas, užtikrinančias vienodą patekimo į rinką taisyklių taikymą, išaiškintų teisinius reikalavimus, kuriuos valstybės narės ir sektoriaus atstovai supranta ir taiko skirtingai. Aiškesnių taisyklių būtų geriau laikomasi ir jos ribotų galimybes sukčiauti (tiek finansų, tiek socialinėje srityje). Tai *sine qua non* sąlyga siekiant gerinti vykdymo užtikrinimo nuoseklumą, kurio tikimasi iš bendros Europos transporto erdvės. Pirmasis žingsnis šia

kryptimi bus žengtas atliekant planuojamą Reglamentų (EB) Nr. 1071/2009 ir (EB) Nr. 1072/2009 persvarstymą pagal REFIT programą.

Remiantis tinkamomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis, atrodo tikslinga laipsniškai peržiūrėti kai kuriuos pasenusius, bet vis dar egzistuojančius patekimo į rinką apribojimus. Kabotažo paslaugų teikimo sąlygos riboja rinkas, į kurias gali patekti ES vežėjai, nes vidaus rinkos sudaro maždaug du trečdalius visų kelių transporto srautų. Laipsniškas šių apribojimų panaikinimas galėtų prisidėti prie administracinės naštos, kurią sukuria dabartinės sudėtingos ir neaiškios taisyklės, mažinimo. Be to, tai užtikrintų efektyvesnį vežimo pasiūlos ir paklausos derinimą. Kaip parodė tyrimai, kabotažo apribojimų sumažinimas padėtų kurti ekonomiškesnį ir išteklius efektyviau naudojantį kelių transporto sektorių, nes tai galėtų sumažinti kelionių be krovinio skaičių bei prisidėtų prie sektoriaus ekonominio efektyvumo didinimo ir taupaus degalų naudojimo. Prie to prisidės ir kitos iniciatyvos, kaip antai rengiamas komunikatas, kuriame bus išdėstyta sunkiasvorių transporto priemonių degalų sąnaudų ir išmetamo CO_2 kiekio mažinimo strategija.

Siekiant užtikrinti, kad ekonominiai ir socialiniai aspektai eitų koja kojon, reikės sukurti priemones, kurios padėtų atkurti profesijos patrauklumą ir pagerinti vairuotojų darbo aplinką. Tai priemonės, skirtos kovai su mokestiniu ir socialiniu sukčiavimu, jo kontrolės ir mažinimo priemonės, taip pat aukštesnio mokymo lygio ir įgūdžių skatinimo priemonės. Jos duotų naudos visai ekonomikai ir padidintų profesijos patrauklumą. Kvalifikuotai parengtos ir sektoriuje pasirengusios dirbti darbo jėgos užtikrinimas taip pat padėtų mažinti gresiantį vairuotojų trūkumą. Be to, reikia tęsti ES socialinių nuostatų vykdymo kelių transporto srityje, ypač susijusių su vairavimo trukme ir poilsio laikotarpiais, gerinimą.

Kai šioje ataskaitoje minimi dabartiniai ir būsimi dokumentai ir priemonės yra susiję su asmens domenų tvarkymu, toks tvarkymas turi būti atliekamas laikantis Direktyvos 95/46/EB dėl asmens duomenų apsaugos[58] reikalavimų ir ją įgyvendinančių nacionalinių nuostatų.

Kaip Pirmininkas J. M. Barroso pabrėžė 2013 m. rugsėjo 11 d. Pranešime apie Sąjungos padėtį: *„Jau turime puikiai veikiančią bendrąją prekių rinką ir matome jos teikiamą ekonominę naudą. Bendrosios rinkos principus turėtume taikyti ir kitose srityse: judumo, komunikacijų, energetikos, finansų, e. prekybos ir kt. Reikia šalinti kliūtis, mažinančias bendrovių ir žmonių dinamiškumą. Turime baigti kurti Europos infrastruktūros tinklus.“*

[58] 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, OL L 281, 1995 11 23, p. 31.