

SMULKIŲ IR VIDUTINIŲ VEŽĖJŲ ASOCIACIJA

Verkių 44, Vilnius Tel +370 5 2159081 faksas +370 5 2159082
Korespondenciją siųsti adresu: Mindaugo 15-24 LT-03225 ,Vilnius

LR MINISTRUI PIRMININKUI
p. ANDRIUI KUBILIUI

LIETUVOS SMULKIOJO IR VIDUTINIO VERSLO TARYBAI

VERSLO DARBDAVIŲ KONFEDERACIJAI

LIETUVOS NACIONALINIO VERSLO KONFEDERACIJAI

LIETUVOS PRAMONININKŲ KONFEDERACIJAI

Kopija: LNVA „LINA“

KODĖL ASOCIACIJOS LINA MAŽIEJI VEŽĖJAI PALIKTI LIKIMO VALIAI ?

2012 gegužės 7 d.
Vilnius

Nuo 2012 m. gegužės 4 dienos įsigaliojo Rusijos Federacijos Administracinio kodekso pakeitimai, kurie smarkiai sugriežtina užsienio vežėjų atsakomybę už tarptautinius krovinių pervežimus į/iš Rusijos be specialiųjų trišalių leidimų. Rusija galimai nepagrįstai reikalauja, kad iš Lietuvos terminalų išvežamoms prekėms vietoj dvišalių leidimų būtų naudojami trišaliai. Įmonės turinčios iki 10 vilkikų (įmonė su 9 vilkikais gavo po 1-ną trišalį leidimą) šiais metais iš Valstybinės kelių transporto inspekcijos gavo viso apie 2 vnt. trišalių leidimų.

Kur dingio griežti Briuselio valdininkai, kurie į Lietuvą nuolat tik ir siunčia įvairias direktyvas bei reglamentus, kuriais remdamiesi mūsų valdininkai kurią verslą varžančius įstatymus? Prašome mūsų šalies Vyriausybės atstovų jiems priminti (pirmiausia Europos Sąjungoje Lietuvai atstovaujantiems parlamentarams), kad jie ne tik diktuočių savo sąlygas bei naudotųsi savo teisėmis, bet kai reikia atliktų ir savo pareigas (šiuo atveju gintų vežėjų interesus prieš Rusijos valdininkų galimą savivalę).

Už (neva leidimų neteisingsus panaudojimus) pažeidimus numatytos itin didelės baudos, vairuotojui nuo 4 iki 5 tūkst. Rusijos rublių (nuo 350 iki apie 440 litų) ir plius įmonėms nuo 400 iki 500 tūkst. rublių (nuo 35000 iki apie 44000 litų). Mažos įmonės tokių baudų sumokėti nepajėgtų ir būtų priverstos bankrutuoti. Tokia padėtis vežėjams kelia didelį susirūpinimą.

Dar š. m. kovo mėnesį susitikime su Susisiekimo viceministru Rimvydu Vaštaku, mes, smulkių ir vidutinių vežėjų atstovai, (p. Nijolė Uinskienė ir Sigita Česnavičius) klausėme jo, kas yra daroma, kad įsigaliojus aukščiau minėtiems įstatymams, nenutrūktų vežėjų darbas su Rusija. Viceministras

mums davė pasiūlymą, kad vežėjams iš esmės reikėtų orientuotis į krovinių pervežimus Vakarų kryptimi. Nejaugi ponas R. Vaštaka nežino, kad daugelis mažų įmonių neturi tokio pasirinkimo, nes dėl senesnių transporto priemonių parko bei apyvartinių lėšų trūkumo yra priverstos važiuoti tik į Rytų šalis. Be to, nevažiuojant į Rytus, tai grėstų asociacijos „Linava“ išlykimui, nes nebūtų naudojamos TIR knygelės, už kurių realizavimą „Linava“ gauna pagrindines pajamas.

Todėl viceministrui priminėme, kad galimai reikia eiti Estijos (pasitarus su jais) pramintu keliu ir sutikti naudotis Rusijos pasiūlytais terminaliniais leidimais. Paklausus, koks kiekis jų bus gautas ir kaip pasiskistys kitų leidimų gavimo kiekiai (dvišalių, trišalių), net preliminaraus atsakymo, galima sakyti, negavome. Tai vienareikšmiai parodo, kad rimtai į šią problemą nebuvo žiūrima.

Kitos mažos įmonės negali dirbti su Vakaraais ir dėl to, kad Susisiekimo ministerija, galimai diskriminuodama smulkius vežėjus, nesuteikia jiems galimybių įsigyti ETMK (Europos transporto ministrų konferencijos) daugiašalės kvotos leidimų, kurie suteikia teisę vykdyti įvairius pervežimus (trišalius iš įvairių kitų šalių, tiesioginius iš Italijos į Rusiją ir t.t.).

Ministerijos iniciatyva mažoms įmonėms numatyti „barjerai“, kad į ETMK leidimus gali pretenduoti tik tos įmonės, kurios turi nemažiau kaip 5 vilkikus, atitinkančius EURO-4 ir EURO-5 emisijos klasės reikalavimus. Todėl didžioji dalis įmonių, dirbančių ne vieną dešimtmetį šiame versle, nėra gavusios nei vieno išskirtinio leidimo. Ar tokiais metodais skatinamas smulkus ir vidutinis verslas?

Vežėjai jau šiandien privalo žinoti, kaip jiems reikia toliau dirbti su Rusija. Dėl Susisiekimo ministerijos neveiklumo bei gerai žinomos problemos nesprendimo, mes negalime rizikuoti savo nelengvai uždirbtu turtu bei lėšomis. Vežėjai atsidūrė kritinėje situacijoje. Kas atsakys už susidariusią padėtį?

Smulkūs ir vidutiniai vežėjai negali planuoti savo darbų ir mašinas priversti laikyti aikštelėse (apmokėti įvairių rūšių draudimai, mokestis už aikštelių nuomą ir t.t.) be jokio darbo. Juk dar ir atlyginimus darbuotojams už priverstines prastovas reiks mokėti.

Tuo pačiu sumažės darbo ir kitoms įmonėms, kurios aptarnauja vežėjų verslą (autoservisai, degalinės, draudimo bendrovės, autoparduotuvės ir t.t.). Kris mokesčių surinkimas į valstybės biudžetą. Ar to nenori suprasti įvairaus rango valdininkai?

Lietuvoje labai gerai ir agresyviai veikia tik begalė sukurtų verslą kontroliuojančių valstybinių organizacijų, o verslui niekas nenori padėti, išskyrus konfederacijas ir kitas visuomeniniais pagrindais veikiančias organizacijas (pav. Smulkiojo ir vidutinio verslo taryba prie Ūkio ministerijos ir t.t.).

Šiandien vežėjų situacija yra nepavydėtina, nes Susisiekimo ministerija, galima sakyti, vienašališkai pakėlė kelių mokesčius ir pabrangino licencijų kortelių kainas; nuolat brangsta draudimo bei degalų kainos; didžiulės transporto priemonių prastovos, kertant Lietuvos – Baltarusijos muitinių pasienio postus; prie visko dar prisidėjo neprognozuojama situacija Rusijoje.

Todėl Vyriausybės maloniai prašome skubios pagalbos, nors sprendžiant pagrindinę rašte įvardintą problemą.

Priedas: 3 lapai.

Pagarbiai

Smulkių ir vidutinių vežėjų asociacijos
Atsakingasis sekretorius

Julis Sigitas Česnavičius

