



LR KONKURENCIJOS TARYBAI

Kopija: LR SEIMO ANTIKORUPCIJOS KOMISIJOS PIRMININKUI

Į 2012-08-07 RAŠTĄ Nr.(2.27-25)6V-1680 „DĖL INFORMACIJOS PATEIKIMO“

2012 m. rugpjūčio 14 d.
Vilnius

Atsakydami į Jūsų raštą „Dėl informacijos pateikimo“, dar kartą primename, kad Susisiekimo ministerija ir Valstybinė kelių transporto inspekcija (VKTI) prie Susisiekimo ministerijos tikėtina praktikoje skaidriai nevykdė priimtų teisės aktų ar kitų sprendimų, kurie galimai diskriminavo smulkiuosius vežėjus bei jiems sudarė nepalankias konkurencines sąlygas, lyginant su kitomis vežėjų įmonėmis, gaunančiomis ETMK leidimus.

Tai patvirtina ir tas faktas, kad VKTI tik 2012 m. birželio 25d. viršininko įsakymu (Nr. 2B-269) patvirtino Europos transporto ministrų konferencijos daugiašalės kvotos leidimų tarptautiniam krovinių vežimui kelių transporto priemonėmis išdavimo tvarkos aprašą (įsakymo kopija pridedama -3 lapai), tik po to, kai 2012m. gegužės 7d. „Smulkių ir vidutinių vežėjų asociacija“ kreipėsi raštu – „Kodėl asociacijos „Linava“ mažieji vežėjai palikti likimo valiai?“ Kreipimasis buvo skirtas LR Prezidentei Daliai Grybauskaitei (rašto ir atsakymo kopijos pridedamos -3 lapai). Tačiau ir šiame įsakyme vengiama nurodyti apie ETMK leidimų skyrimo principus, o kalbama tik apie jų išdavimo tvarką. Minėtame įsakyme tik pažymima, kad „ETMK leidimai vežėjams išduodami vadovaujantis ETMK leidimų išdavimo komisijos sprendimu skirti vežėjams ETMK leidimų“.

Vežėjų įmonės, norinčios gauti ETMK leidimus, kasmet VKTI pateikia paraiškas. Šias paraiškas svarsto ir leidimus skiria Susisiekimo ministerijos sudaryta ir įsakymu patvirtinta komisija, kurios atstovai daug metų nesikeičia ir todėl kai kurie vežėjai galimai sugeba ETMK leidimus gauti kitais, niekur nereglamentuotais būdais. Į komisijos sudėtį įeina po du atstovus iš VKTI, Susisiekimo ministerijos ir LNVA „Linava“. Asociacijos „Linava“ atstovai tikėtina visai nesirūpina, kad ETMK leidimus gautų ir smulkieji vežėjai, nes besąlygiškai vykdo ir pritaria Susisiekimo ministerijos nustatytam ir praktikoje naudojamam sprendimui, kad išskirtinius leidimus gali gauti tik tos įmonės, kurios turi nemažiau kaip 5 vilkikus, atitinkančius EURO-4 ir EURO-5 emisijos klasės reikalavimus. Tai galimai atviras, Susisiekimo ministerijos pagalba, didelių įmonių protegavimas.

Be to šios komisijos nariai ETMK leidimus skirsto gana neatsakingai, nes yra įtarimų, kad minėti leidimai metų metus galimai atitenka toms pačioms įmonėms (pvz.: ETMK leidimus kažkodėl lengvai gaudavo buvę ir esami asociacijos „Linava“ prezidiumo nariai arba tikėtina komisijos narių aplinkos bičiuliai). Tai galimai korupcinių ryšių pasekmės, dėl ko smulkiems vežėjams sudaromos nepalankios konkurencinės sąlygos.

Tokie ilgamečiai komisijos veiksmai mažiesiems vežėjams atmušė bet kokią norą teikti VKTI paraiškas, bei įvarė nepilnavertiškumo kompleksą. Iš valdininkų pastoviai girdėdavome, kad vežėjai

neturintys reikiamo kiekio (5 vilkikų, ankstesniais metais atitinkančių EURO3 ir EURO4, o dabar EURO4 ir EURO5 klasės reikalavimus) transporto priemonių, ETMK leidimų nesitikėtų..

Mažos įmonės, kurioms nebūna skiriami ETMK leidimai, iš komisijos negauna jokių raštiškų atsakymų bei paaiškinimų, dėl kokių priežasčių jos neturi teisės minėtais leidimais naudotis. Susisiekimo ministerijos atstovai (kalbėta su ponu J. Jasiūnu) kategoriškai atsisakė smulkiųjų vežėjų interesus ginantiems atstovams pateikti (kopijas) ar supažindinti su vykusių posėdžių protokolais, iš kurių galėtumėme matyti, kokiais principais remiantis vežėjams paskirti ETMK leidimai. Toks Susisiekimo ministerijos tarnautojo informacijos slėpimas, sukėlė dar didesnes abejones ar komisija galėjo ir ar ateityje galės skaidriai dirbti.

Vežėjams, kurie gauna ETMK leidimus, yra suteikiamos didelės finansinės privilegijos. Išskirtinio daugkartinio naudojimo (juo galima naudotis ištisus metus) leidimo kaina yra 100 litų, kai už kiekvieną vienkartinį leidimą reikia sumokėti po 18 litų. ETMK leidimo turėtojas per metus sutaupo nemažą pinigų sumą. Gana ženkli pinigų suma susitaupo tiems, kurie su ETMK leidimu tranzitu važiuoja per Baltarusiją. Pasibaigus taip vadinamiems nemokamiems Baltarusijos leidimams, daugiašalės kvotos specialaus leidimo neturintiems vežėjams už šios šalies kirtimą reikia papildomai mokėti po 35 EUR. Šiandien už transporto priemonės vienkartinį važiavimą į Rusiją ir atgal per Baltarusijos Respubliką, už paprastą tranzitinį leidimą jau reikia papildomai susimokėti po 70 EUR (VKTI jau neturi ir todėl neskiria baltarusiškų nemokamų leidimų), kas sudaro 241,70 Lt., o iki metų pabaigos smulkiam vežėjui tai gali papildomai kainuoti **apie 241,70 Lt x 12 (galimas vidutinis važiavimų skaičius) = 2900.40 Lt.** Šią sumą padauginę iš įmonei skirtų ETMK leidimų skaičiaus, nesunkiai nustatysime, kokią finansinę svarbą turi vežėjams tinkamas bei sąžiningas specialiųjų leidimų paskirstymas.

Dar didesnės pinigų sumos susitaupo tiems, kurie su ETMK leidimais veža krovinius tik į Baltarusiją, nes kitiems vežėjams už įvažiavimą ir už išvažiavimą iš šios šalies reikia už turimus leidimus dar papildomai susimokėti po 70 EUR, kas sudaro 241,70 Lt. Per metų laikotarpį į Baltarusiją vidutiniškai atliekama apie 25-30 važiavimų. Šiuo atveju vienas ETMK leidimas vežėjui **leidžia sutaupyti apie 241,70 Lt. x 25 važiavimų = 6042, 50 Lt.**

Dabar galime apskaičiuoti sąlyginę – vidutinę vieno ETMK leidimo vertę, kurio turėtojas turi galimybę apytikriai sutaupyti tokią pinigų sumą:

1) $2900 \text{ Lt.} + 6042 \text{ Lt.} = 8942 : 2$ (išvedamas vidurkis) = 4471 Lt.;

2) $4471 \text{ Lt.} + 350 \text{ Lt.}$ (neturėdama ETMK leidimo, maža įmonė už paprastų leidimų panaudojimą per metus sumoka apie 350 – 500 Lt. daugiau) = **4821 Lt.** (į skaičiavimus neįtraukiame „representacinių“ išlaidų, kurias tenka susimokėti rusų transportininkams, dėl skirtingo traktavimo, kokios rūšies leidimais krovinius galima vežti pasikrovus iš Lietuvos terminalų. Susisiekimo ministerija nesugeba rasti bendro oficialaus susitarimo su Rusijos atstovais, kad krovinius iš Lietuvos vežėjai, kaip ir priklauso pagal CMR konvenciją, galėtų netrukdomai vežti su dvišaliais leidimais. Apie tai, kad smulkūs vežėjai būna priversti turėti „representacinių“ išlaidų Susisiekimo ministerijos vadovai gerai žino, bet galimai nepakankamai stengiasi su Rusijos aukšto rango valdininkais susitarti dėl dvišalių leidimų naudojimo tvarkos).

Stambiems vežėjams ir galimai bičiuliams Susisiekimo ministerijos leidimų išdavimo komisija kasmet išdalija apie 1000 ETMK leidimų. Tai sudaro apie 5 milijonų litų ($4821 \text{ Lt.} \times 1000 \text{ vnt.} = 4,82 \text{ mlj. Lt.}$) kasmet didžiosioms vežėjų įmonėms suteikiamą papildomą finansinę paramą. Nesunku įsivaizduoti, kokios milijoninės lėšos galimai pateko tik stambiesiems vežėjams nuo ETMK leidimų skirstymo pradžios Lietuvoje.

Preliminarūs skaičiavimai aiškiai parodo, kokios didelės pinigų sumos susitaupo tiems, kam daugkartinio naudojimo išskirtinius leidimus skiria ETMK leidimų išdavimo komisija. Todėl jos

darbas privalo būti labai skaidrus, nors galimai netinkamais savo sprendimais, minėta komisija labai įtakojo smulkiųjų vežėjų galimybes konkuruoti su didžiosiomis įmonėmis, kurias tikėtina sąmoningai ar nesąmoningai globoja net pati Susisiekimo ministerija.

Labai blogai, kad VKTI, skirstydama vežėjams trišalius leidimus, visai neatkreipė dėmesio į tas įmones, kurios turėjo ETMK leidimus. Tokia netvarka dar kartą pažeidė mažųjų vežėjų interesus. Įmonės, kurios turi po 6–9 transporto priemones, gavo tik po vieną trišalį leidimą ir VKTI tokiais savo veiksmais, dar labiau sumenkino smulkiųjų vežėjų konkurencines sąlygas.

Tokia ETMK bei trišalių leidimų paskirstymo tvarka tenkina tik didžiųjų įmonių interesus bei žlugdo mažąsias įmones.

Pateikiame atsakymus į rašte Jus dominančius klausimus:

- 1) Ar yra tokie teisės aktai, kuriuose numatyta, kad vienas ETMK leidimas duodamas už 5 transporto priemones, o už kiekvienas kitas 5 priemones VKTI duoda dar po vieną trišalį leidimą – į tai gali atsakyti tik Susisiekimo ministerija. Mes manome, kad tokių teisės aktų nėra (to nepatvirtina ir neseniai paruošto VKTI įsakymo medžiaga), o yra tik nusistovėjusi ilgametė praktika, kurią galimai inicijavo Susisiekimo ministerijos valdininkai.
- 2) Tai netinkamo valdininkų požiūrio į smulkiuosius vežėjus rezultatas iš Susisiekimo ministerijos, VKTI ir pačios asociacijos „Linava“ vadovybės pusės.
- 3) Gautas Europos Komisijos Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 išaiškinimas (rašto kopija pridedama - 1 lapas).
- 4) Smulkūs vežėjai tikrai yra kreipęsi dėl ETMK leidimų gavimo, tačiau jiems nebuvo raštu atsakyta, dėl kokių priežasčių sudaryta komisija leidimų nepaskyrė. Vežėjai atsisako savanoriškai pateikti turimą medžiagą, nes bijo, kad ateityje su jais galimai nebūtų „susidorota“ (laikina sustabdyta transporto priemonės licencijos kortelė, pradėta papildomai tikrinti įmonė bei kitaip galimai negarbingai pasielgta).

Konkurencijos tarybos prašome išsamiai ištirti, kodėl Susisiekimo ministerija ir jai pavaldi Valstybinė kelių transporto inspekcija, tikėtina, vežėjams sukuria nevienodas konkurencines sąlygas.

Konkurencijos tarybos prašome atkreipti dėmesį ir į tai, kad „Lietuvos nacionalinio verslo konfederacija“ dirba visuomeniniais pagrindais (todėl įvairios institucijos atsisako mums pateikti bet kokią informaciją), todėl prašome Jūsų atitinkamos pagalbos, surenkant tyrimams reikalingą dokumentaciją. Reikėtų išreikalauti sąrašus įmonių, kurios metai iš metų gaudavo ETMK leidimus. Tada bus galima išsiaiškinti ar kai kurios įmonės minėtų leidimų galimai negavo daugiau nei joms priklausė, arba kitos, kurioms jų gauti visai nepriklausė.

Priedai: 7 lapai pirmu adresu.

10 lapų antru adresu.

Pagarbiai.

Lietuvos nacionalinio verslo konfederacijos
Gen. Direktorė

Nijolė Uinskienė

Smulkių ir vidutinių vežėjų asociacijos
Atsakingasis sekretorius

Julis Sigita Česnavičius