

Lietuvos... teikti „Intrastato“ informaciją. Siekiant sumažinti muitinės formalumus kertant valstybių, turinčių skirtingas muitų zonas, sienas ir kartu sumažinti transporto išlaidas trumpalaikių prastovų kelionės metu, muitinės naudoja išankstinę informaciją apie vežamus krovinius, siuntėją, gavėją bei vežėją. Informacija pateikiama į muitinės informacinę sistemą dar prieš transporto priemonių su kroviniu atvykimą į pasienio muitinės įstaigą. Šis informacijos perdavimas vadinamas elektroniniu deklaravimu. Deklaracijas galima pateikti per nacionalines muitinių programas ar Tarptautinės vežėjų asociacijos IRU duomenų bazės sistemą IRU TIR-EPD. Muitinėje transporto priemonė su kroviniu gali būti sulaikyta, jeigu atliekant detalų patikrinimą bus netvarkinga krovinio deklaracija, TIR knygelė ar kiti dokumentai. Kroviny s gali būti sulaikytas dėl matmenų pažeidimo, jeigu bendra krovinio ir transporto masė neatitiks dokumentuose nurodytos. Transportuojant sunkiasvorius ir nestandartinių matmenų krovinius, muitinės įstaiga gali pareikalauti kartu su kroviniu ir krovinio identifikavimo dokumentų. Jeigu išankstinės deklaracijos duomenys atitinka vežamo krovinio dokumentus, atvykus į muitinės įstaigą pati muitinės procedūra trunka gana neilgai, transportas su kroviniu gali tęsti toliau savo kelionę ir kartu sumažėja

### 6.3.3. Krovinių transporto priemonių vairuotojų darbo laiko reglamentavimas

*Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR).* Šio tarptautinio susitarimo sąlygos buvo perkeltos į ES teisinę bazę ir tuo klausimu priimtas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006. Susitarimo bei Reglamento reikalavimai susieti su ekipažų darbo ir poilsio režimo sureglamentavimu vežant keleivius ir krovinius kelių transporto priemonėmis tarptautiniais maršrutais. Tuo siekiama užtikrinti saugų eismą kelių transporte, sumažinti žuvusių ir sužeistų žmonių skaičių avarijose, padaryti mažesnę žalą kroviniams ir kitam turtui. Reikalavimai griežtai nustato, kiek laiko per parą ar savaitę galima vairuoti transporto priemonę, kada ir kiek laiko turi užtrukti minimalus poilsis, kaip kontroliuojamas šių reikalavimų vykdymas ir kokia atsakomybė tenka už pažeidimus. Reikalavimai taikomi kiekvienos šalies teritorijose ir visiems tarptautiniams vežimams keliais.

Laikantis darbo ir poilsio reikalavimų Europos Sąjungoje ypač didelis dėmesys skiriamas saugiam eismui užtikrinti kelių transporte, nes kelių transportas yra viena iš nesaugiausių transporto rūšių. ES vidutiniškai per metus su kelių transportu susijusiuose įvykiuose žūsta apie 30 tūkstančių žmonių. Nemaža dalis kelių transporto įvykių kaip tik susieta su vairuotojų nuovargiu, kai jie praranda reakciją arba tiesiog užmiega vairuodami. Šiuo metu visoje bendrijoje galioja 2006 m. reglamentas, kuris nustato gana griežtas vairuotojų darbo ir poilsio sąlygas. Kitos ne ES šalys narės laikosi AETR konvencijos, kuri yra analogiška anksčiau paminėtam reglamentui, reikalavimų.

Vairuotojo darbo laiko sąvoka apima darbo laiką, kai jis vairuoja transporto priemonę, bei kitą laiką, skirtą pagalbiniams darbams, susietiems su transporto priemonės apžiūra, aptarnavimu, pasiruošimu išvykti į reisą ir grįžus iš jo visų reikiamų dokumentų tvarkymu. Į darbo laiką įskaitomas ir laikas, jeigu transporto priemonė vežama keltu, buksyruojama, o vairuotojas yra joje. Reikalavimai apibrėžia tokias sąvokas kaip kasdieninis poilsio laikas (KDPL), kassavaitinis poilsio laikas (KSPL), kasdieninio vairavimo laikotarpis (KDVL). Laikoma, kad savaitė yra laikotarpis nuo pirmadienio 00.00 val. iki sekmadienio 24.00 val. Reikalavimuose nustatyta, kad per 24 valandų laikotarpį vairuotojo nepertraukiamo poilsio laikas turi būti mažiausiai 11 val., o kassavaitinis poilsis turi būti suteiktas ne vėliau kaip po 6 kasdieninio vairavimo laikotarpių ir turi būti ne trumpesnis nei 45 valandos. Svarbu tai, kad vairuotojas per dieną gali vairuoti tik 9 valandas, o pirmojo vairavimo trukmė negali būti ilgesnė nei 4,5 val. Paskui turi būti 45 minučių pertrauka poilsiui. Suminė vairavimo laiko trukmė per savaitę negali būti ilgesnė nei 56 val., o per dvi savaites 90 val. Jeigu transporto priemonę vairuoja ir prižiūri du vairuotojai, tai dienos važiavimo trukmė gali sudaryti 18 val. Čia pateiktos tik esminės darbo ir poilsio reikalavimų sąlygos, taikant jas yra tam tikrų išlygų, kurios leidžia šiek tiek kitaip panaudoti vairuotojo darbo ir poilsio laiką, tačiau apskritai esmės nekeičia. Vairuotojo darbo ir poilsio laiko apskaitai ir kontrolei užtikrinti naudojami automobiliuose įrengti prietaisai – tachografai. Kroviniuose automobiliuose, pagamintuose iki 2006 m., buvo naudojami mechaniniai tachografai, kurie žymas darydavo darbo laiko apskaitos registracijos lape. Automobiliuose, kurie pagaminti 2006 m. ir vėlesniais metais, jau privalomai turi būti įdiegti skaitmeniniai tachografai.

Skaitmeninis tachografas susideda iš judesio jutiklio ir transporto priemonės bloko. Transporto priemonės bloke yra procesorius, duomenų atmintis ir laikrodis, du kortelės su mikroprocesoriumi sąsajos įtaisai (vairuotojo ir antro vairuotojo), spausdintuvas, ekranas, vaizdinio perspėjimo įtaisas, kalibravimo ar duomenų perkėlimo



jungtis ir įtaisas naudotojo informacijai įvesti. Skaitmeninis tachografas per papildomas jungtis gali būti prijungtas prie kitų įrenginių.

Tachografo funkcijos:

- saugo transporto priemonės identifikavimo duomenis;
- saugo naudotų kortelių identifikavimo duomenis;
- fiksuoja kortelės įdėjimo ir išėmimo datą bei valandą;
- fiksuoja vairuotojo veiklos pobūdį (ar jis vairuoja, ar turi kasdieninį, kas savaitinį poilsį, ar atlieka krovimą);
- fiksuoja dienos pradžią ir pabaigą;
- fiksuoja nuvažiuotą atstumą;
- saugo patikrinimų duomenis;
- saugo kalibravimo duomenis;
- fiksuoja važiavimo greitį (24 val. kas sekundę).

Skaitmeninio tachografo atmintyje saugoma 365 dienų informacija.

Krovininio kelių transporto darbą kontroliuoja valstybės institucijos, Lietuvoje tai atlieka Valstybinė kelių transporto inspekcija (VKTI). Šios institucijos tikrina, kaip laikomasi reikalavimų, užtikrinant reikiamą vairuotojų poilsį. Tai gali būti daroma tikrinant transporto įmonėse ar tiesiog kelyje, nes tokios tarnybos turi mobilias grupes, aprūpintas specialiais automobiliais su reikiama įranga, kuria galima nustatyti tiek tachografų korteles, tiek pačiuose tachografuose esančią informaciją. Pagal galiojančius reikalavimus grįžus automobiliui iš reiso, tachografų duomenys taip pat turi būti perkelti į įmonės duomenų apskaitos bazę. Nustačius didelius pažeidimus gali būti net stabdoma įmonės veikla, o jeigu nustatomi esminiai darbo ir poilsio reikalavimų pažeidimai kelyje, tai tolesnė automobilio kelionė paprastai sustabdoma, vairuotojui skiriama gana didelė piniginė bauda, o iki to laiko, kol ta bauda bus sumokėta, vairuotojas gali būti net ir areštuojamas. Tokia griežta kontrole ypač pasižymi Vokietijos, Prancūzijos ir kitų ES šalių kelių transporto kontrolės tarnybos. Esant tokiems reikalavimams, kurie toliau tik griežtės, svarbu įgyvendinti priemones, kad būtų galima geriau išnaudoti transporto priemones, trumpinti krovinių pristatymo laiką, kartu didinti įmonių konkurencingumą. Tų įmonių, kurios aptarnauti automobiliams, vežantiems krovinius tarptautiniais maršrutais, skiria tik vieną vairuotoją, automobilio darbo laiko išnaudojimas dviejų savaitių laikotarpiu tesudaro vos apie 27 procentus. Net ir du dirbantys vairuotojai, kurių vairavimo laikas negali viršyti per dvi savaites 180 val., leidžia automobilio darbo laiką išnaudoti šiek tiek daugiau nei 50 procentų. Siekiant geriau panaudoti automobilius galima taikyti vairuotojų pasikeitimą maršrutuose. Tokiu atveju atvykęs vairuotojas galėtų ilsėtis, o kitas jau pailsėjęs tęsti darbą. Žinoma, toks metodas



jungtis ir įtaisas naudotojo informacijai įvesti. Skaitmeninis tachografas per papildomas jungtis gali būti prijungtas prie kitų įrenginių.

Tachografo funkcijos:

- saugo transporto priemonės identifikavimo duomenis;
- saugo naudotų kortelių identifikavimo duomenis;
- fiksuoja kortelės įdėjimo ir išėmimo datą bei valandą;
- fiksuoja vairuotojo veiklos pobūdį (ar jis vairuoja, ar turi kasdieninį, kas savaitinį poilsį, ar atlieka krovimą);
- fiksuoja dienos pradžią ir pabaigą;
- fiksuoja nuvažiuotą atstumą;
- saugo patikrinimų duomenis;
- saugo kalibravimo duomenis;
- fiksuoja važiavimo greitį (24 val. kas sekundę).

Skaitmeninio tachografo atmintyje saugoma 365 dienų informacija.

Krovininio kelių transporto darbą kontroliuoja valstybės institucijos, Lietuvoje tai atlieka Valstybinė kelių transporto inspekcija (VKTI). Šios institucijos tikrina, kaip laikomasi reikalavimų, užtikrinant reikiamą vairuotojų poilsį. Tai gali būti daroma tikrinant transporto įmonėse ar tiesiog kelyje, nes tokios tarnybos turi mobilias grupes, aprūpintas specialiais automobiliais su reikiama įranga, kuria galima nustatyti tiek tachografų korteles, tiek pačiuose tachografuose esančią informaciją. Pagal galiojančius reikalavimus grįžus automobiliui iš reiso, tachografų duomenys taip pat turi būti perkelti į įmonės duomenų apskaitos bazę. Nustačius didelius pažeidimus gali būti net stabdoma įmonės veikla, o jeigu nustatomi esminiai darbo ir poilsio reikalavimų pažeidimai kelyje, tai tolesnė automobilio kelionė paprastai sustabdoma, vairuotojui skiriama gana didelė pinigine bauda, o iki to laiko, kol ta bauda bus sumokėta, vairuotojas gali būti net ir areštuojamas. Tokia griežta kontrolė ypač pasižymi Vokietijos, Prancūzijos ir kitų ES šalių kelių transporto kontrolės tarnybos. Esant tokiems reikalavimams, kurie toliau tik griežtės, svarbu įgyvendinti priemones, kad būtų galima geriau išnaudoti transporto priemones, trumpinti krovinių pristatymo laiką, kartu didinti įmonių konkurencingumą. Tų įmonių, kurios aptarnauti automobiliams, vežantiems krovinius tarptautiniais maršrutais, skiria tik vieną vairuotoją, automobilio darbo laiko išnaudojimas dviejų savaitių laikotarpiu tesudaro vos apie 27 procentus. Net ir du dirbantys vairuotojai, kurių vairavimo laikas negali viršyti per dvi savaites 180 val., leidžia panaudoti automobilius galima taikyti vairuotojų pasikeitimą maršrutuose. Tokiu atveju atvykęs vairuotojas galėtų ilsėtis, o kitas jau pailsėjęs tęsti darbą. Žinoma, toks metodas