

Logistikos sektoriaus prievaizdu, akylai stebinčiu, kad eisme dalyvautų tik techniškai tvarkingi ir saugūs sunkvežimiai, kad įmonės laikytųsi įstatymuose apibrėžtos darbo tvarkos, yra Lietuvos transporto saugos administraciją (LTSA). Jos pareigūnai keliuose patikrinimus organizuoja ne vienerius metus ir, nors tendencijos teigiamos, pasigirti dar tikrai nėra kuo. Pasirodo, Lietuvos vežėjai daromais pažeidimais garsėja ne tik šalies viduje, bet ir užsienyje.

Tomas Kolendo, LTSA administracijos direktoriaus pavaduotojas, pirmą kartą Lietuvoje vykstančio „DKV LIVE Metų sunkvežimio“ konkurso organizatoriams pasakojo, kad logistikos sektoriaus dalyvių padaromi pažeidimai skirstomi į dvi dideles grupes: vieni susiję su transporto priemonės būkle, kiti – su vairuotojo darbo pobūdžiu.

„Sunkvežimių techninės būklės patikra yra viena prioritetinių sričių, nes tiesiogiai daro įtaką visų eismo dalyvių saugumui. Ir tikrai stebina, kad yra įmonių, kurios į tai žvelgia neatsakingai: nesupranta, kad techniškai netvarkingas automobilis kelia riziką, ir leidžia tokiu dalyvauti eisme“, – stebėjosi pašnekovas.

Anot jo, jeigu įmonė pati neįvertina galimos rizikos, tuomet pamoką tenka suvokti per sukuriamus finansinius nepatogumus. Pasak T. Kolendo, LTSA pareigūnų skiriamos baudos galbūt ir nėra didelės, tačiau įmonė įpareigojama per 7 dienas trūkumą pašalinti, o jei tai nepadaro – sunkvežimiui anuliuojamas techninės apžiūros galiojimas.

„O jeigu trūkumai pavojingi, tęsti kelionės negalima. Ir jeigu taip nutinka automobiliui su kroviniu, įmonės geriausiai žino, kiek kainuoja prastova, ypač, kai konkurencija didelė, o pervežimo kainos kartais svyruoja vos keliais šimtais eurų. Mes laikomės to požiūrio, kad ne bauda yra paveikliausia priemonė“, – akcentavo LTSA atstovas.

### **Su trūkumais - kas trečias**

Paprašytas įvardyti, kas yra pavojingas trūkumas, T. Kolendo nurodė, kad pavojingu yra tas, kuris tiesiogiai kelia pavojų. Pavyzdžiui, tai gali būti neveikiantis vairo mechanizmas, nepakankamas stabdžių sistemos efektyvumas ir pan. Dideliais trūkumais laikomi ir tokie, kaip, pavyzdžiui, nešviečianti žibinto lemputė.

„Ir žmonės pyksta, kad nešviečianti lemputė vadinama dideliu trūkumu. Bet viskas gerai, kol važiuojama dieną, gal nieko nenutiks, tačiau blogo matomumo metu užtenka, kad kitas vairuotojas būtų šiek tiek žioplesnis, ir tokia nedeganti lemputė gali turėti skaudžių pasekmių ar netgi pasibaigti eismo įvykiu“, – kalbėjo T. Kolendo.

Anot žinovo, LTSA turima statistika rodo, kad kone kas trečias patikrintas sunkvežimis turi

vienoki ar kitoki techninės būklės trūkumą. Tačiau, pabrėžia T. Kolendo, reikėtų atskirti tuos, kurie dirba tik Lietuvoje, ir tuos, kurie verčiasi tarptautiniais pervežimais. Mat pastarieji griežtai kontroliuojami visose šalyse, o Europoje didesnės ir baudos, ir kainos autoservisuose, todėl tarptautinių pervežimų įmonių sunkvežimiai naujesni ir tvarkingesni.

„Tačiau keista, kad tie, kurie vykdo vietinius pervežimus, elgiasi labai neatsakingai: Lietuvoje leidžiasi sau nusižengti ir nesilaikyti reikalavimų. Juk automobilis vežėjams yra darbo priemonė, generuoja pajamas, tai leidimas vairuoti netvarkingą automobilį gali lemti tai, kad atsiras didelės išlaidos ir darbo įrankis bus atimtas. O ypač žinant, kad su vietos pervežimais dirba nedidelės, dažniausiai šeimos, įmonės“, – kalbėjo ekspertas.

### **Apgauna net išmanias sistemas**

Kita didelė pažeidimų grupė, pasak eksperto, yra susijusi su darbo ir poilsio režimu. Pastarasis, akcentavo T. Kolendo, griežtai sureguliuotas Europos Sąjungos (ES) teisės aktais.

„Visgi kai yra tikslas kuo greičiau tuos krovinius pristatyti, atsiranda ir visokių bandymų manipuluoti su įranga, fiksuojančia, kiek dirbama, bandymų nuslėpti, kiek iš tiesų vairuojama. Pavyzdžiui, matome per kameras, kad vilkikas važiuoja, o jį sustabdžiusiam pareigūnui rodoma, esą jis šiuo metu ilsisi“, – sakė LTSA atstovas.

1. Kolendo prisiminė, kad senais laikais prie tachografų buvo dedami magnetai, kad sustabdytų įrenginio veikimą, tačiau atsiradus išmaniems įrenginiams, šie nebeveikia. Visgi, neslepia jis, įrangos, gebančios apgauti net išmanius tachografus, netrūksta, todėl LTSA pareigūnams tenka pasitelkti ir vaizdo kameras, ir kitus informacijos šaltinius, kad užfiksuotų pažeidimus.

Anot eksperto, bene dažniausias pažeidimas – paros poilsio laiko trūkumas. Baudos čia įvairios, skiriamos pagal tai, kiek laiko pažeidimas daromas: gali būti ir 10 eurų, gali būti ir 300-400 eurų. Bauda skiriama vairuotojui, mat jis tiesiogiai atsakingas už tai, kad nesilaiko reikiamo režimo.

„Visgi nelieka nuošalyje ir įmonės, kadangi už tam tikrus pažeidimus atsakomybė kyla ir jų atsakingiems asmenims. Čia ir baudos kitokios – gali siekti ir 1500 eurų, be to, ES teisės aktai sureguliuoti taip, kad kiekvienas padarytas pažeidimas palieką pėdsaką ir įmonės reputacijoje“, – aiškino T. Kolendo.

Sunkiausiu darbo ir poilsio režimo pažeidimu laikomas atvejis, kai vairuojama daugiau nei

13 valandų be perstojo. Dažniausiai, sako T. Kolendo, su tokiu pažeidimu eina ir klastojimo įrangos naudojimas, kas irgi laikoma sunkiu nusižengimu.

„Kai kuriose šalyse toks atvejis yra kriminalinis, kitur tiesiog skiriama bauda. Bet tokia transporto priemonė stabdoma 11 valandų poilsio, klastojimo įranga turi būti išmontuota, tachografui atlikta patikra. Baudos už tokį pažeidimą prasideda nuo 800 eurų ir atsakomybė krenta tiek vairuotojui, tiek transporto vadybininkui“, – sakė žinovas.

### **Reikės kvalifikuotų vairuotojų**

Dar vienas dalykas, kuris stebina LTSA atstovą, yra įmonių noras kuo greičiau apmokyti vairuotojus ir juos išleisti į reisą. Vadinamasis 95 kodas apibūdina aukštos kvalifikacijos vairuotojus, tačiau, sako pašnekovas, neretai pasitaiko tokių atvejų, kai vairuotojai, turintys tokį kodą, privalo žinoti tvarkas, taisykles, tačiau apie jas nė nenučiuokia.

„Tikrai girdime atgarsių, kad įmonės siekia, kad vairuotojas kuo greičiau gautų tą kodą. Nesuprantu tokių verslų, nes jie patiki savo turtą, kuris nėra pigus, vairuotojui, kuris nežino reikalingų dalykų ar turi minimalias žinias. Sunku patikėti, kad tas uždirbtas pelnas atperka riziką“, – neslėpė T. Kolendo.

Pasak jo, dabartinis reguliavimas ES eina link to, kad logistikos sektoriuje turėtų dirbti tik kvalifikuoti vairuotojai, ir, akcentuoja LTSA atstovas, teigiamų pokyčių matyti ir Lietuvoje: yra įmonių, kurios neleidžia vairuotojo, nors ir turinčio 95 kodą, į reisą vieno, pirmiausia jis pasivažinėja su mentoriumi, patikrinama, kaip šis valdo automobilį ir t.t.

### **Lietuvių vežėjų pažeidimai sunkesni**

LTSA pareigūnai patikrinimams stabdo ne tik lietuvių, bet ir užsienio šalių vežėjų transporto priemones. Ir, pastebi žinovas, tendencijos čia nedžiugina.

„Pažeidimų yra ir ten, ir ten. Vertinant bendrai, ką rodo mūsų patikrinimai, tai kad lietuvių vežėjų, lyginant su užsienio įmonėmis, daromi pažeidimai yra sunkesni. Lietuviai sunkių pažeidimų padaro praktiškai dvigubai daugiau“, – neslėpė pašnekovas.

Jis pasakojo ir tai, kad yra Europos kelių vežėjų transporto registras, kuriame taip pat užfiksuojami vežėjų daromi pažeidimai. LTSA gaunami duomenys iš kitų Europos šalių taip pat liudija, kad ir užsienyje Lietuvos vežėjai prasižengia dažniau.

### **Pirmas konkursas Lietuvoje**

Lietuvos žurnalistų autoklubas „DKV LIVE Metų sunkvežimio“ konkursą Lietuvoje organizavo pirmą kartą, geriausių sunkvežimių rinkimai vyks kas dvejus metus.

Šių metų konkurse dalyvavo septyni sunkvežimiai (abėcėlės tvarka):

- „Ford F-Max“
- „Iveco S-way“
- MAN TGX
- „Mercedes-Benz Actros“
- „Scania R“
- „Scania S“
- „Volvo FH“

Šių metų konkurse buvo įteikti komfortiškiausio, saugiausio, ekologiškiausio sunkvežimių apdovanojimai. Nominacijas pelnė šie vilkikai:

- „DKV LIVE Metų sunkvežimis“ – „Scania S“
- „DKV LIVE Metų sunkvežimis“ – II vieta – „Volvo FH“
- „DKV LIVE Metų sunkvežimis“ – III vieta – „Mercedes-Benz Actros“
- „DKV LIVE Metų ekologiškiausias“ – „Scania R“
- „DKV LIVE Metų komfortas“ – „Volvo FH“
- „DKV LIVE Metų inovacija“ – MAN TGX
- „DKV LIVE Metų saugiausias“ – „Scania S“

