



TRANSPORTO SEKTORIAUS APMOKESTINIMO TEISINGUMO IR PRODUKTYVUMODIDINIMO GALIMYBĖS DIEGIANT INTELEKTUALIĄ SISTEMĄ

Iлона SKAČKAUSKIENĖ¹, Audronė PLEDZEVIČIENĖ²

^{1,2}Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Verslo vadybos fakultetas, Socialinės ekonomikos ir vadybos
katedra, Saulėtėlio al. 11, LT-10223 Vilnius, Lietuva

El. paštas: ¹ilona.skackauskiene@vgtu.lt, ²audrone.jurkeviciute@gmail.com

Santrauka. Straipsnyje, išnagrinėjus transporto sektorių apibūdinančius ekonominius rodiklius bei jo socialinę reikšmę, išgryninamos pagrindinės šio sektoriaus problemos. Atskleidus krovinių transporto svėrimo reikšmę, nagrinėtos Lietuvoje egzistuojančios krovinių transporto svėrimo sistemos bei apibūdinti jų trūkumai, neleidžiantys užtikrinti sektoriaus apmokestinimo teisingumo principo. Pateikiamos transporto sektoriaus apmokestinimo teisingumo ir produktyvumo didinimo galimybes diegiant intelektualią sistemą.

Reikšminiai žodžiai: transporto sektorius, kelių transportas, intelektualioji transporto sistema, svėrimo sistema, apmokestinimas, teisingumas.

Įvadas

Transportas yra gyvybiškai svarbus visuomenei. Jis formuoja ir atspindi mūsų gyvenimo būdą bei kultūrą, prisideda prie šalies ekonominės plėtros. Visuomenės funkcionavimas labai priklauso nuo transporto sektoriaus kokybės (Baublys 2005). Efektyvi ekonominė šalies raida bei gamybinių ir prekybinių firmų sėkmė neįmanoma be efektyvios transporto sistemos (Palšaitis 2007).

Geresnė transporto struktūra daro teigiamą įtaką gyvenimo kokybei: transporto infrastruktūra padeda žmonėms pasiekti darbus, švietimo bei sveikatos įstaigas, užtikrina prekių ir paslaugų tiekimą visame pasaulyje, suteikia galimybę žmonėms bendrauti (Theworldbank 2014). Transportas yra tarsi gyvas organizmas, tarsi kraujagyslės žmogaus kūne, joms užsikimšus nutrūksta gyvybė (Lingaitis *et al.* 2009). Transporto sektorius apima keleivių bei krovinių gabenimą įvairiomis transporto rūšimis, vietiniais bei tarptautiniais maršrutais. Transporto sistema sudaro automobilių, geležinkelių, vandens ir oro transportas. Vamzdinių transportą sudaro naftotiekio ir dujotiekio linijos.

Temos aktualumas. Sparčiai augantys transporto priemonių (toliau – TP) srautai skatina ieškoti naujų inovatyvių technologinių ir vadybinių sprendimų, užtikrinančių turimos kelių infrastruktūros tausoją, mažinančių taršą, didinančių eismo saugumą ir kontrolę. Vienas iš būdų tai daryti yra intelektualios sistemos, skirtos krovinių automobilių svėrimui bei apmokestinimui kūrimas. Transporto sektorius Lietuvoje vidutiniškai sukuria apie 10–12% BVP (Lietuvos Respublikos ambasada Kijeve 2014), išskiria į aplinką 31,6% CO₂ kiekio (Lithuania's national inventory report 2014). Kelių transporto sektoriuje 2013 m. įvyko 3391 eismo įvykiai (Oficialiosios statistikos portalas 2013a), o kelių TP srautas išaugo 138594 vnt. (Oficialiosios statistikos portalas 2004–2013b). Net 15% krovinių TP važiuoja perkrautas, o tranzitu važiuojantys vežėjai padengia tik apie 20% realių išlaidų.

Lietuvoje egzistuojanti krovinių transporto svėrimo sistema neužtikrina vežėjų vežamų krovinių efektyvios svorio kontrolės. Atsiktinai atliekama ir ilgai trunkanti svėrimo procedūra pažeidžia sąžiningos konkurencijos principus, neužtikrina apmokestinimo teisingumo ir produktyvumo principų transporto sektoriuje įgyvendinimo.

Tyrimo tikslas – išnagrinėjus transporto sektorių ir jo problemas, pagrindus krovinių transporto svėrimo reikšmingumą bei apibūdinus Lietuvoje egzistuojančias svėrimo sistemas ir jų trūkumus, nustatyti apmokestinimo teisingumo ir produktyvumo didinimo galimybes diegiant intelektualią sistemą.

Tyrimo metodai: mokslinės literatūros ir statistinių duomenų analizė, lyginamoji analizė ir sintezė, interviu.

Transporto sektoriaus charakteristika

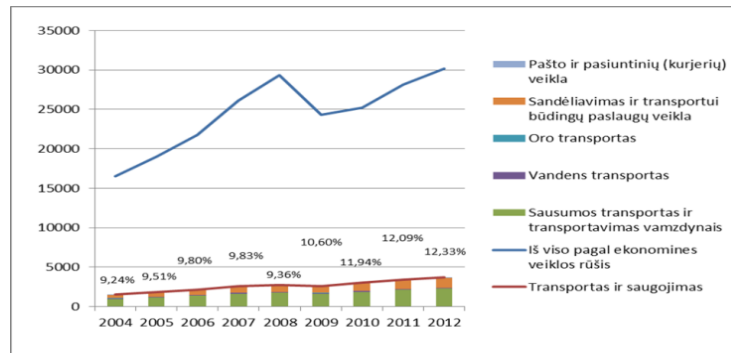
Europos sąjungoje 2010 m. transporto ir saugojimo bei paslaugų sektorius sudarė 4,9% visos bendrosios pridėtinės vertės, sukurtos įmonių, kurių pagrindinė veikla yra transporto ir su juo susijusių paslaugų teikimas, tuo tarpu 2011 m. – apie 4,8% visos bendrosios pridėtinės vertės (EutransportinfignuresstatisticalPocketbook 2013, 2014). Europos sąjungoje geriausiai išplėtotas kelių transportas, kuris pagal pervežamus krovinius užima pirmą vietą tarp kitų transporto rūšių ir 2011 m. sudarė 45% visų vežtų krovinių visomis transporto rūšimis, o geležinkelių transportas sudarė 11%, vidaus vandenų – 3,7%, naftos ir dujų vamzdynai – 3,1%, vidaus jūrų transportas – 36,8%, vidaus oro transportas – 0,1% (EutransportinfignuresstatisticalPocketbook 2013).

Lietuvos Respublikos vyriausybės nutarime dėl ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos patvirtinimo teigiama, kad Lietuvos transporto sistemos misija – užtikrinti nepertraukiamą visuomenės narių mobilumą ir prekių transportavimą palaikant dinamišką šalies ūkio plėtrą, didinti Lietuvos ir išsiplėtusios ES konkurencinį pranašumą (LRV2005). Išskiriamos tokios Lietuvos transporto sektoriaus stiprybės: palanki tranzitui geografinė šalies padėtis, neužšalantis Klaipėdos uostas, turintis konteinerių terminalą ir rekonstruotas krantines, išplėtotas automobilių kelių tinklas, gera kokybės priežiūros ir remonto sistema, geri politiniai ir ekonominiai santykiai su kaimyninėmis šalimis, kvalifikuotas transporto sektoriaus mokslinis personalas, aukštas automobilizacijos lygis, išplėsta transporto specialistų rengimo sistema ir kt. (LRV 2005).

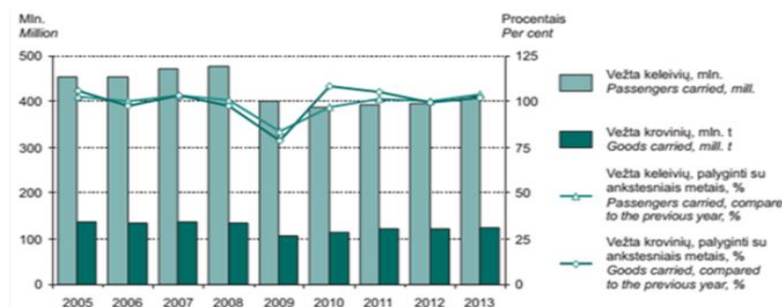
Palanki geografinė padėtis lėmė, kad Lietuvos transporto sektorius yra gerai išvystytas. Atkūrus nepriklausomybę prasidėjo perėjimo iš komandinės ekonomikos į rinkos ekonomiką laikotarpis, tiesiogiai palietęs transporto sektorių. Per 1990–2006 m. laikotarpį kelių transporto priemonių skaičius padidėjo daugiau kaip dvigubai, pervežamų krovinių skaičius išaugo 26%, o krovinių – 9,6% (Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija 2007).

Lietuvos ekonomikos augimą lemia eksporto ir investicijų augimas bei subalansuotas vartojimo augimas (Rakauskienė 2006), kadangi transporto sektorius yra orientuotas į eksportą, jis nemenkai prisideda prie valstybės ekonomikos augimo. Transporto ir saugojimo sektoriaus sukuriama bendroji pridėtinė vertė siekia vidutiniškai apie 10,76 % (žr. 1 pav.). Per pastaruosius 10 metų bendroji pridėtinė vertė išaugo 3,71%, didžiausią bendrosios pridėtinės vertės dalį sukuria sausumos transportas ir transportavimas vamzdynais (Oficialiosios statistikos portalas 2004 – 2012).

Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studijoje (2007) teigiama: “<...>ryšys tarp ekonomikos vystymosi ir pervežimų vystymosi yra labai glaudus ir akivaizdus”. Per paskutiniuosius 30 metų vakarų Europoje krovinių pervežimų apimtys augo labai tampriai kartu su BVP, o kelių transporto pervežimai augo greičiau negu BVP.



1 pav. Bendroji pridėtinė vertė to meto kainomis, neeliminavus sezono ir darbo dienų įtakos (mln. Eur.) (sudaryta autorių pagal statistikos departamento duomenis)



2 pav. Keleivių ir krovinių vežimas visų rūšių transportu (pagal Lietuvos statistikos departamentą)

2013 m. visų rūšių transportu Lietuvoje vežta 123,3 mln. tonų krovinių, tai 2,1% daugiau nei 2012 m. Tačiau 2005–2013 m. krovinių vežimas kasmet mažėjo vidutiniškai po 1,3%, tuo tarpu krovinių vežimas kelių transportu didėjo 8,1%. 2013 m. tarptautinių krovinių vežimas padidėjo 2,3%, kelių transportu – 18,8%, o jūrų transportu – 5,4%, tačiau sumažėjo transportavimas naftotiekiais, oro transportu bei geležinkeliais (žr. 2 pav.).

Lietuvoje geriausiai išplėtotą kelių transporto infrastruktūrą. Bendras automobilių kelių ilgis siekia per 80 tūkst. km, tuo tarpu geležinkelių linijų ilgis tesiekia 1768 km, naftotiekiai 500 km. (Lietuvos statistikos metraštis 2013). Todėl svarbi skirtingų transporto rūšių sąveika. Vežimai geležinkeliais neapsieina be automobilių transporto <...> jūrų uoste sąveikauja šios transporto rūšys: kelių transportas, geležinkelių transportas, jūrų transportas, upių transportas ir vamzdynų transportas. <...> Klaipėdos konteinerių terminalui būdinga kelių transporto, geležinkelių transporto ir jūrų transporto sąveika (Baublys 2002).

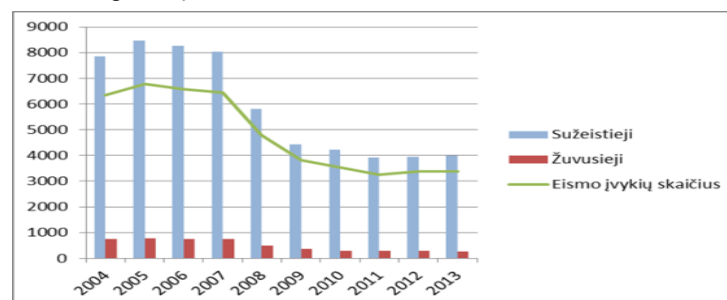
Transporto sektorius kuria ne tik ekonominę, bet ir socialinę naudą: kuriamos darbo vietos didina gyventojų užimtumą darbo rinkoje, keliamas darbo užmokesčio lygis. Sektoriaus vystymas didina darbuotojų produktyvumą, dėl to kyla darbuotojų pajamos ir jų gyvenimo kokybė (Nuostolių, patiriamų dėl neigiamo transporto poveikio urbanistinėse zonose, įvertinimas 2008). Pasaulio transporto sistemoje dirba daugiau kaip 100 milijonų darbuotojų (Jaržemskis *et al.* 2014). 2011 m. transporto ir saugojimo paslaugų sektoriuje Europos sąjungoje dirbo apie 11,2 mln. asmenų, t.y. 5% visos darbo jėgos (EutransportinfiguresstatisticalPocketbook 2013, 2014). Nustatyta, kad pagal ekonominės veiklos rūšį “Transportas ir saugojimas”, 2013 m. pradžioje Lietuvoje veikė 6477 ūkio subjektai (Oficialiosios statistikos portalas 2013), kuriuose 2013 m. dirbo 94,3 tūkstančiai asmenų, t.y. 0,8 tūkstančio daugiau nei 2012 m. Analizuojant užimtų gyventojų pagal ekonominės veiklos rūšis statistinius duomenis, pateiktus Lietuvos statistikos metraštyje už 2013m., nustatyta, kad pagal ekonominės veiklos rūšį “Transportas ir saugojimas”, dirbančiųjų šioje srityje vis daugėja. 2010 m. Transporto ir saugojimo sektoriuje dirbo 6,8% visų užimtų gyventojų, 2011 m. – 7,3%, 2012 m. – 7,33%, 2013 m. – 7,29%.

Kelių transporto problemos

Kelių transportas – svarbiausia transporto rūšis. Tačiau ši transporto rūšis sukuria ne tik ekonominę naudą, tai ne menką neigiamą poveikį aplinkai daranti sritis, kurioje kyla aibė aplinkosauginių, mokestinių, saugumo problemų. Pagrindiniai neigiami transporto veiklos veiksniai yra šie: oro tarša įvairiomis kenksmingomis medžiagomis, triukšmas, vandens telkinių tarša, energetinių (neatsinaujinančių) resursų naudojimas (švaistymas), infrastruktūros (naujos) įtaka kraštovaizdžiui, eismo įvykiai, eismo spūstys keliuose (Nuostolių, patiriamų dėl neigiamo transporto poveikio urbanistinėse zonose, įvertinimas 2008). Taip pat pabrėžtinai neadekvatus daromam neigiamam poveikiui aplinkai transporto priemonių apmokestinimas.

Viena iš skaudžiausių kelių transporto problemų yra eismo įvykiai, kuriuose žūsta ar yra sužalojami žmonės, padaromi milžiniški nuostoliai turtui. Europos Sąjungoje 2005-2012 metais įvyko 4679209 kelių eismo įvykiai, kuriuose buvo sužeisti žmonės. 2012 m. įvyko 50133 eismo įvykiais mažiau nei 2011 m., kuomet buvo užfiksuoti 1128503 eismo įvykiai (Eutransportinfiguresstatisticalpocketbook 2014).

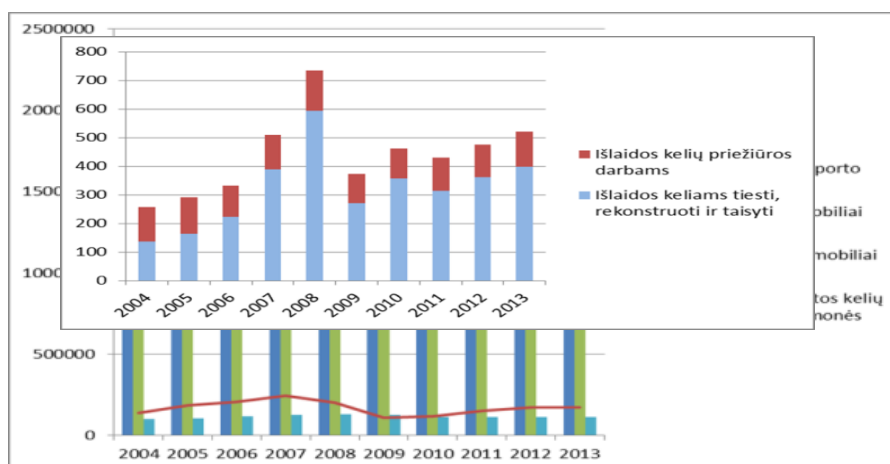
Nors per dešimties metų laikotarpį eismo įvykių Lietuvos keliuose skaičius mažėjo (3 pav.), jis vis dar yra pakankamai didelis ir kelia susirūpinimą.



3 pav. Kelių eismo įvykių bei sužeistų ir žuvusių asmenų skaičius Lietuvos respublikoje (vnt.) (sudaryta autorių pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis)

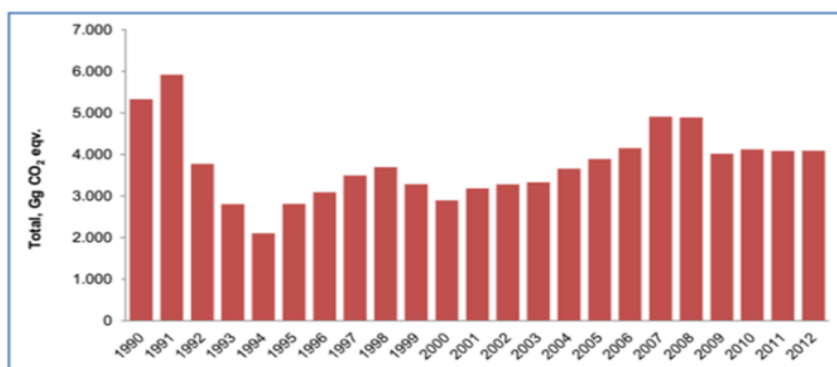
Vien per 2013 m. įvyko 3391 kelių eismo įvykis, per kurį nukentėjo žmonės. Šių eismo įvykių metu žuvo 256 žmonės, o tai yra 15,2% mažiau nei 2012 m., tačiau sužeistų asmenų skaičius lyginant 2013 m. ir 2012 m. duomenis išaugo 1,4% ir siekė 4007 asmenis (Lietuvos statistikos metraštis 2014).

Nuo tada, kai H. Fordas sukūrė T-modelį, prasidėjo sparti automobilizacija, sąlygojusi vis didėjančią taršą. 2004–2013 m. laikotarpiu pastebima akivaizdi TP augimo tendencija (žr. 4 pav.). 2012 m. registruotų kelių transporto priemonių skaičius siekė 2035655 vienetus, tuo tarpu 2013 m. šis skaičius išaugo 3,24%. Naujai registruotos kelių transporto priemonės 2013 m. sudarė 8,28% visų metų pabaigoje registruotų transporto priemonių (Oficialiosios statistikos portalas 2004–2013 b).



4 pav. Kelių transporto priemonių skaičius metų pabaigoje (sudaryta autorių pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis)

Padidėjęs autotransporto kiekis Lietuvoje lemia didėjančią taršą (žr. 5 pav.). Atmosferos tarša ypač padidėjo XX a. 2 pusėje dėl intensyvios energetikos, pramonės ir transporto plėtros. Šie atmosferos taršos šaltiniai ir toliau tebėra didžiausi (Baublys *et al.* 2003).



5 pav. Šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas iš kelių transporto priemonių (Lithuania's national inventory report 2014. Greenhouse gas emissions 1990-2012)

Transportas teršia ne tik orą, bet ir vandenį bei dirvožemį, kelia triukšmą ir vibracijas skleidžia elektromagnetinį lauką. Be to, dalis transportuojamų krovinių nubyra, nuteka, garuoja ar kitaip teršia aplinką (Baublys *et al.* 2003). Lietuvos transporto sektorius atsakingas už tris ketvirtadalius visos oro taršos ir turi neigiamą poveikį žmonių sveikatai (Raižytė 2012). Pagal Kioto protokolą Lietuva iki 2020 m. yra įsipareigojusi neviršyti nustatytų šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo į aplinką normų ir turi jas mažinti (Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija 2013). Europos Sąjungoje šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis 2011 m. pagal Kioto protokolo reikalavimus sumažėjo 2,5%. Nepaisant to, net 9 Europos Sąjungos šalyse tarša padidėjo, tame tarpe ir Lietuvoje. 2010-2011 m. emisija Lietuvoje padidėjo 3%. (EU greenhouse gases in 2011). Europos TP išmetami šios taršos šaltiniai sudaro ketvirtadalį ES išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir nors apskritai jaučiamas šio taks pagerėjimas taršos mažinimo srityje, jo priežastys siejamos su ekonominės veiklos sulėtėjimu, kurį sukėlė ekonomikos nuosmukis (Europos aplinkos agentūra 2012).

Krovininio transporto svėrimas ir jo reikšmingumas

Lietuvoje, kaip ir Europos Sąjungoje dominuoja kelių transportas, todėl ypač svarbu spręsti šioje srityje kylančias problemas. Viena iš krovininio transporto problemų yra neefektyvi svėrimo sistema, kuri neužtikrina teisingos konkurencijos, sukelia papildomų nepatogumų transporto įmonėms, tokių kaip prastovos svėrimo punktuose. Tačiau nuostolius patiria ne tik vežėjai, bet ir valstybė. Kelių infrastruktūra reikalauja nuolatinės priežiūros – tik tinkamai prižiūrimi keliai gali užtikrinti saugią bei patogią kelionę. Nustatyta, kad didžiausios išlaidos keliams buvo 2008 m., o mažiausios 2004 m. (6 pav.). 2013 metais bendros išlaidos keliams buvo 8,79% didesnės nei 2012 metais (Oficialiosios statistikos portalas 2004–2013a).

6 pav. Išlaidos keliams. Kelių priežiūros darbams bei keliams tiesti, rekonstruoti ir taisyti (mln. Eur.) (sudaryta autorių pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis)

Vienas iš rimčiausiai kelius niokojančių veiksnių yra perkrautas krovininis transportas. Teisinis reglamentavimas leidžia maksimalią 11,5 tonų TP ašies apkrovą, tačiau dauguma Lietuvos kelių pritaikyti 10 tonų ašinei apkrovai, nepaisant to apie 15% sunkiasvorių TP viršija numatytus maksimalius svorio reikalavimus (Intelektualių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studija 2011)

Sunkiasvorių TP eismo intensyvumas, bei ašių masė per visą kelio eksploatavimo laikotarpį, turi didžiulę įtaką kelio dangos būklei, nuo kurios priklauso automobilių važiavimo greitis, saugumas bei patogumas (Sokolov 2011). Kaip teigia valstybinė transporto inspekcija: „Provėžos, dangos suskilinėjimai ar prastas kelio dangos paviršius dėl sunkiasvorių TP eismo yra dažna problema, lemianti ir neišvengiamą kelių būklės blogėjimą“ (Valstybinė kelių transporto inspekcija 2011). Tai turi tiesioginės įtakos kelių eismo saugumui, todėl ypač svarbu kontroliuoti transporto svorį ir imtis adekvačių priemonių, pvz., papildomai apmokestinti (tam, kad būtų atlyginama padaroma žala infrastruktūrai), ir šalinti iš eismo perkrautas transporto priemones.

TP svarbu sverti todėl, kad perkrautas krovininis automobilis kelyje tampa nesaugus. Perkrauta TP yra mažiau stabili dėl pakilusio svorio centro (kuo svorio centras žemiau, tuo automobilis stabilesnis aut. past.), padidėja kėbulo inertiškumas (inercijos jėga transporto priemonę veikia staigiai pajudant iš vietos, staiga stabdymo metu, važiuojant posūkyje. aut.past.), ilgėja stabdymo kelias, viršsvoris sumažina TP stabdymo pajėgumą (Karim 2013). Todėl iškyla reali eismo įvykio grėsmė. Svarbu paminėti, kad vežant krovinių daugiau, nei yra konkrečiu atveju leidžiama, vežėjas galimai gauna nelegalias pajamas, tokiu būdu yra pažeidžiama sąžininga konkurencija, kitų vežėjų interesai, valstybė gauna mažiau mokesčių (Labžentis 2011).

Lietuvos krovinio transporto svėrimo sistema ir bandomoji svėrimo judesys sistema

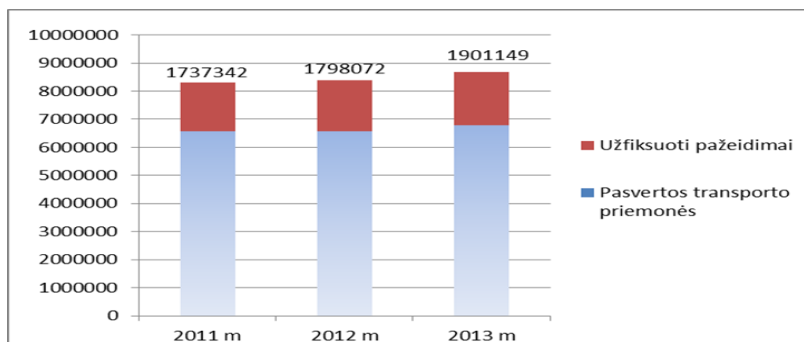
Šiuo metu Lietuvoje naudojamos visos Europos sąjungos reikalavimus atitinkančios bei metrologiškai patikrintos „FW-LCF10“ ir „Cheklode DP“ mobilios automobilinės ašinio svėrimo svarstyklės (Valstybinė kelių transporto inspekcija 2014). Nors paruošti šią įrangą naudojimui trunka 5-10 min, tačiau paties svėrimo trukmė yra nuo pusės iki vienos valandos, dėl to vežėjai patiria papildomų išlaidų dėl prastovų. Ši sistema nors ir ganėtinai tiksliai nustato TP svorį, tačiau norint efektyviai kontroliuoti krovinį transportą, reikėtų padidinti tiek darbuotojų skaičių, tiek turimos mobilios įrangos kiekį.

Pagal Valstybinės kelių transporto inspekcijos (VKTI) duomenis, 15% per metus pasvertų automobilių buvo perkrauti. VKTI metus pasveria apie 5 tūkst. Automobilių, tiek automobilių per „Via Baltica“ pravažiuoja per 2 paras, keliu Vilnius – Kaunas – Klaipėda maždaug tiek pat sunkiasvorių pravažiuoja per vieną parą. <...> tai – beveik 700 automobilių, vežančių per daug. Jeigu per dieną keliu pravažiuoja tiek pat automobilių ir 15% iš jų viršija svorį, vadinasi, per metus susidarytų 273 tūkst. perkrautų automobilių“ (Žurnalas transportas 2013). Taigi galima teigti, kad esama svėrimo sistema yra neefektyvi.

Lietuvoje šiuo metu išbandoma nauja sistema, kuri yra sumontuota keliuose A1 ir A6. Svėrimui naudojama Didžiosios Britanijos firmos „TDC systems“ B10 tikslumo klasės įranga HI-TRAC 100+ (kelio A1 Vilnius-Kaunas-Klaipėda 111,36 km ir kelio A6 Kaunas-Zarasai-Daugpilis 137,04 km) ir Didžiosios Britanijos firmos „AppliedTraffic“ B10 tikslumo klasės (transporto priemonės bendroji masė nustatoma su 10% paklaida) įranga Viper WIM (kelio 131 Alytus-Simnas-Kalvarija 14,15 km svėrimo poste). Šią svėrimo įrangą sudaro: elektroninė dalis, pjezoelektriniai, induktyviniai ir temperatūros jutikliai. Jutikliai sumontuoti kelio dangoje, o elektroninė dalis šalia kelio. TP ašinės apkrovos, atstumai tarp ašių bei važiavimo greitis nustatomos pjezoelektriniais jutikliais, TP ilgis ir tipas nustatomas induktyviniais jutikliais. Pjezoelektrinių jutiklių duomenis priklausomai nuo kelio dangos temperatūros, koreguoja temperatūros jutiklis. TP pravažius kontroliuojamą kelio atkarpą ir užfiksavus galimą pažeidimą, TP nukreipama į stacionarų svėrimo postą, kuriame ji yra pasveriamas sertifikuotomis svarstyklėmis, turinčiomis mažesnę paklaidą. Šiame svėrime dalyvauja VTKI inspektoriai (pagal Svėrimo ataskaita 2011).

Pagal statistinius šios sistemos duomenis nustatyta, kad „2011 laikotarpiu poste (kelio A1 Vilnius – Kaunas – Klaipėda 111,36 km) perkrautų TP skaičius sudarė 15,8% nuo visų krovinių automobilių, krovinių automobilių, viršijusių maksimalią leidžiamą bendrąją masę, skaičius sudarė 7,2% nuo visų krovinių automobilių, nakties metu važiuo daugiau perkrautų krovinių automobilių nei dienos metu“. 2012 metais bendras perkrautų TP skaičius sudarė 14,9% nuo visų krovinių automobilių, nakties metu važiuo daugiau perkrautų krovinių automobilių nei dienos metu“. 2013 svėrimo poste bendras perkrautų TP skaičius sudarė 15,2% nuo visų krovinių automobilių (Svėrimo ataskaita 2011, 2012, 2013).

Pasvertų TP skaičius kelyje A1 Vilnius – Kaunas – Klaipėda pamažu auga, tuo metu užfiksuojama vis daugiau pažeidimų, todėl galima daryti išvadą, kad sistema veikia ir prisideda prie infrastruktūros tausojo, sąžiningos konkurencijos (7 pav.).



7 pav. 2011-2013 m. pasvertų TP ir užfiksuotų pažeidimų dinamika (sudaryta autorių pagal Kelių ir transporto tyrimų instituto svėrimų ataskaitą).

Siekiant nustatyti bandomosios svėrimo sistemos silpnąsias vietas atliktas interviu su Kelių ir transporto tyrimų instituto Kelių tyrimų skyriaus grupės vadovu A. Kairiu. Išgryninti tokie pagrindiniai trūkumai: 1) didelė svėrimo paklaida, kuri siekia net 10%, 2) didesnis sistemos jautrumas oro sąlygų pokyčiams (dėl temperatūros pokyčių kinta pjezoelektrinių jutiklių perduodamo signalo stiprumas, todėl atsiranda papildoma paklaida, siekiant jos išvengti reikėtų montuoti brangesnę įrangą su mažiau jautresniais arba iš vis į temperatūros pokyčius nereaguojančiais jutikliais) 3) sistema neintegruota su kitų kontroliuojančių įstaigų informacinėmis sistemomis, todėl nėra galimybės duomenis automatiškai perduoti atitinkamoms tarnyboms. Pastebėtina, kad ir šią sistemą TP savininkai bando apeiti rinkdamiesi aplinkinius kelius, tokiu būdu juos niokojant per didelėmis apkrovomis.

Siekiant pažaboti neigiamą krovinio transporto poveikį, būtina diegti naujas intelektualias transporto svėrimo sistemas, kurios padėtų užtikrinti sąžiningą konkurenciją bei prisidėtų įgyvendinant transporto sektoriaus vieną iš pagrindinių apmokestinimo principų- teisingumo, kuomet moka tas, kas naudojasi ir tas, kuris teršia. Transporto sistemoje vežėjai, operatoriai ir kiti transporto paslaugų tiekėjai, veikiami rinkos sąlygų, turi dirbti konkurencinėje aplinkoje. Todėl šiame transporto segmente tik rinkos mechanizmas ir konkurencija yra svarbiausieji sėkmės ir pažangos katalizatoriai. Valstybės institucijų vaidmuo čia turėtų apsiriboti vienodų konkurencinių sąlygų visiems transporto paslaugų dalyviams, paprastai veikiantiems privačios nuosavybės ir iniciatyvos pagrindu, sudarymu ir užtikrinimu (Lietuvos respublikos vyriausybė 2005).

Transporto sektoriaus apmokestinimo diskursas

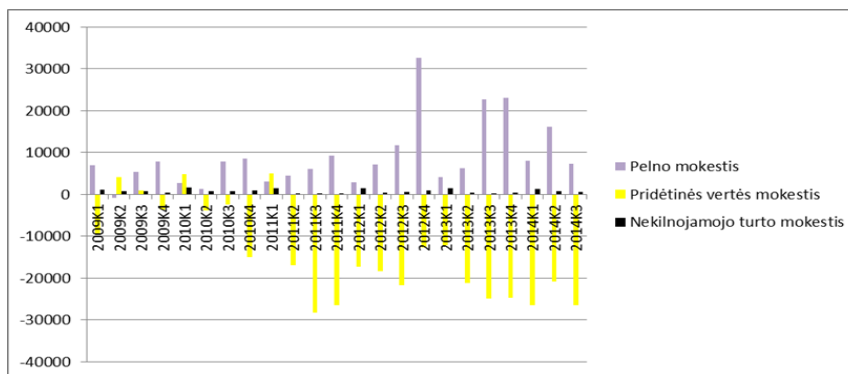
Mokesčiai ne tik padeda sukaupti valstybei reikalingas jos išlaikymui skirtas lėšas, bet tiesiogiai arba netiesiogiai reguliuoja ekonomiką bei socialinę politiką. Efektyvi yra ta mokesčių sistema, kuri formuojama atsižvelgiant į apmokestinimo principus. Mokesčių teorijoje išskiriami tokie klasikiniai apmokestinimo principai: teisingumo, ekonominio efektyvumo, administravimo paprastumo, mokesčių įplaukų produktyvumo ir elastingumo (Skačkauskienė 2009). Taip pat minimi ir kiti apmokestinimo principai kaip pavyzdžiui, lygybės principas, neutralumo, aiškumo, viešumo, administravimo veiksmingumo (Ruškytė 2012)

Apmokestinimo teisingumo principas kelia daugiausiai mokslininkų diskusijų. Pagal šį principą mokesčiai turi būti nustatomi remiantis bendromis objektyviomis taisyklėmis, kurios daugumos pripažįstamos kaip teisingos ir protingos. Šis principas apima du reikalavimus: mokesčius turi mokėti tie asmenys, kurie naudojami valstybės teikiamomis paslaugomis bei apmokestinant privaloma atsižvelgti į mokesčio mokėtojo gebėjimą mokėti.

Ne mažiau svarbus yra mokesčių įplaukų produktyvumo principas. Produktyvumo – pajamų surinkimo išlaidoms padengti principas. Mokesčių produktyvumas suprantamas kaip pakankamos pajamų apimtys valstybės išlaidoms finansuoti užtikrinimas. Mokesčių sistema vertinama kaip gera, jei užtikrina visišką valstybės funkcijų finansavimą (Skačkauskienė 2009).

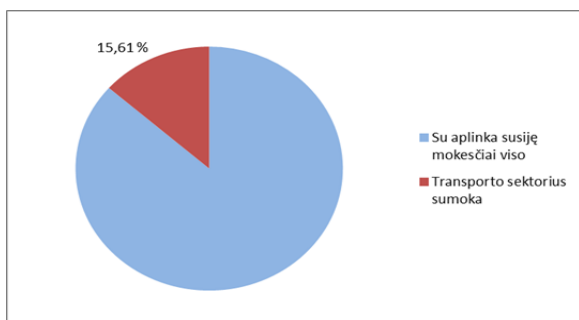
Transporto sektoriuje mokesčiai yra ypač reikšmingi – jie ne tik naudojami tam tikroms infrastruktūros išlaidoms padengti, bet naudojant mokesčines priemones reguliuojami nepageidaujami reiškiniai tokie kaip žala aplinkai, avaringumas ir pan. Mokesčių pagalba neigiama transporto sektoriaus įtaka gali būti valdoma ir mažinama, pvz., naudojant tam tikras mokesčines lengvatas gali būti skatinamos inovacijos, naujos technologijos. Taigi pagal analogiją klasikiniame apmokestinimo teisingumo principui galima sukurti mechanizmą pagal kurį tas, kas daro mažesnę neigiamą poveikį aplinkai gali būti apmokestinamas mažiau, tas kas daro didesnę neigiamą poveikį turi būti labiau apmokestinamas, taip skatinant teigiamus pokyčius transporto sektoriuje.

Išanalizavus įmonių veikiančių transporto ir saugojimo srityje sumokėtų mokesčių statistinius duomenis, nustatyta, kad daugiausiai sumokama pelno mokesčio (8 pav.). Šis transporto ir saugojimo srities įmonių sumokėtas mokesčiai sudaro 8,5% visų sumokėtų mokesčių.



8 pav. Įmonių sumokėti mokesčiai pagal Transporto ir saugojimo ekonominę veiklą. Iš viso pagal darbuotojų skaičių. tūkst. Eur. (sudaryta autorių pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis).

Transporto sektorius 2012 m. sumokėjo 88484,6 tūkst. eur. mokesčių, tai sudarė šeštadalį visų surinktų su aplinka susijusių mokesčių. Daugiausia surinkta energijos bei transporto priemonių mokesčio (9 pav.).



9 pav. Su aplinka susiję mokesčiai 2012m. (sudaryta autorių pagal Lietuvos statistikos departamento duomenis.)

Įprastai apmokestinimas vykdomas laikantis apmokestinimo principų, kurie yra skirtingų apmokestinimo metodų taikymo loginis pagrindas (Ruškytė 2012). Apmokestinant transporto sektorių vadovaujamosi teisingumo - naudotojas/teršėjas moka principu.

Palyginus vienai TP tenkančias išlaidas (29 valstybių ES narių vidurkį) ir Lietuvoje už kelių naudojimą mokamus tarifus nustatyta, kad skirtingos TP yra apmokestinamos neproporcingai jų padaromai žalai. Lietuvoje sunkiasvorių TP savininkų mokami mokesčiai nepadengia jų naudojamų TP daromos žalos. Nustatyta, kad valstybės surenkami mokesčiai už naudojamąsi valstybinės reikšmės keliais yra mažesni už patirtas išlaidas (Intelektualių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studija 2011). Kaip teigiama „Intelektualių transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje studijoje“ Lietuvoje šiuo metu galiojanti kelių transporto apmokestinimo sistema neskatina efektyviai naudotis kelių infrastruktūra. Viena vertus kroviniai automobiliai tūkstančius kilometrų nuvažiuoja be krovinių, kita vertus tranzitu važiuojantys užsienio vežėjai, kurie nesipila Lietuvoje degalų, mokesčiais padengia tik apie 20% realių išlaidų. Viena iš priežasčių kodėl taip yra – dauguma mokesčių yra netiesioginiai (kuro akcizai).

Intelektualios transporto sistemos- transporto sektoriaus problemų sprendimui

Vienas iš būdų spręsti transporto sektoriaus problemas yra intelektinės transporto sistemos (arba pažangios transporto sistemos) (toliau – ITS) diegimas. ITS – tai bendras integruotojo ryšių kontrolės ir informacijos apdorojimo technologijų taikymo transporto sistemoje terminas (Jarašūnienė 2008). Šios sistemos padeda kurti švaresnę, saugesnę aplinką, sistemos taikomos kelių, geležinkelių, vandens ir oro transporto srityse, įskaitant navigacijos sistemas. ITS sudaro įvairios sistemos, kaip teigia N.Batarlienė (2011) geriausiais ITS technologijų pavyzdžiais šiandien laikoma: avarijų registravimo sistemos, elektroninio apmokėjimo sistemos, kelio sankasos kontrolės sistemos, eismo reguliavimo technologijos, meteorologinės informacijos sistemos, komunikacijos įranga, transporto priemonių parko priežiūros technologijos.

ITS pagerina transporto sistemos efektyvumą, produktyvumą, paslaugų kokybę, padidina mobilumą, sumažina energijos suvartojimą bei mažina poveikį aplinkai (Intelektualių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studija 2011).

Nustatyta, kad tokias Lietuvos transporto sektoriuje kylančias problemas yra efektyvu spręsti ITS pagalba: transporto spūstys didžiuosiuose miestuose, avaringumas, sunkiasvorių transporto priemonių viršsvoris ir kt. (Intelektualių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studija. 2011).

Įdiegus transporto svėrimo judesyje sistemą Lietuvoje būtų galima efektyviai kovoti su perkrautomis transporto priemonėmis, taip pat sumažėtų išlaidos infrastruktūrai, padidėtų saugumas keliuose. Tokios sistemos jau veikia Kanadoje ir kai kuriose Europos šalyse. Čekijos sostinėje Prahoje yra sėkmingai įdiegtas 25 transporto priemonių analizės ir automatinio svėrimo vietų tinklas. Šio miesto policija fiksuoja 30% sumažėjusį avaringumą ir mažesnius greičio viršijimus (FIMA 2013).

Kadangi svėrimo judesyje sistemose naudojamos vaizdo kameros, šias sistemas galima būtų sujungti į vieną visumą su kitomis intelektualiomis sistemomis. Galima fiksuojant TP valstybinius numerius patikrinti techninės apžiūros galiojimą, privalomojo transporto priemonių draudimo trukmę, pasverti TP jai važiuojant, užfiksuoti vogtos TP valstybinius numerius ir išsiųsti pranešimus artimiausiems policijos patruliams, o nusižengimus padariusiems TP valdytojams/savininkams išsiųsti baudos kvitus tiesiai registracijos adresu. Toks centralizuotas informacijos naudojimas padėtų sumažinti kitų institucijų galimai patiriamas išlaidas, padėtų greičiau ir operatyviau nubausti pažeidėjus. Įdiegus šią sistemą pasauliniu mastu, būtų patogiau kontroliuoti ir bausti už nusižengimus užsienyje registruotų kompanijų vežėjus, kitose šalyse registruotų lengvųjų TP vairuotojus.

ITS naudojimas padėtų užtikrinti didesnę transporto sektoriaus apmokestinimo teisingumą ir efektyvumą. Padėtų įgyvendinti vieną iš valstybės misijų darnaus vystymosi srityje mokesčių politikos pertvarkymo nuo mokesčių už naudą (pajamas, pelną ir kitką) pereiti prie mokesčių už žalą (aplinkos taršą, neefektyvų išteklių naudojimą ir panašiai), kuo plačiau taikant atsakomybės (teršėjas moka) principą. (Valstybės žinios 2003). Taikant šiuos inovatyvius sprendimus būtų skirtas didesnis dėmesys TP padaromos žalos padengimui.

Išvados

Patogi geografinė padėtis lėmė, kad nuo seno Lietuvoje plėtojamas transporto sektorius. Jis ne tik gyvybiškai svarbus visuomenei, bet ir reikšmingai prisideda prie ekonomikos augimo Lietuvoje, vidutiniškai sukurdamas 10–12% BVP. Tuo tarpu pasaulio transporto sistemoje dirba daugiau kaip 100 milijonų žmonių. Analizuojant Lietuvos užimtų gyventojų pagal ekonominės veiklos rūšis statistinius duomenis nustatyta, kad pagal ekonominės veiklos rūšį „Transportas ir saugojimas“, dirbančiųjų šioje srityje vis daugėja ir 2013 m. dirbo 7,29% visų užimtų gyventojų. Konstatuota, kad Lietuvoje, kaip ir Europos Sąjungoje, geriausiai išplėtotas kelių transportas, kuris 2011 m. ES pagal pervežamus krovinius sudarė 45% visų vežtų krovininių visomis transporto rūšimis.

Ištyrus mokslinę literatūrą ir statistinius duomenis, nustatyta, kad pagrindinės transporto sektoriaus problemos yra tokios: eismo įvykiai ir žūtys keliuose, didėjantys transporto srautai, sąlygojantys didėjančią taršą.

Remiantis statistiniais duomenimis nustatyta, kad 2013 m. įvyko 3391 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 256 žmonės ir tai yra 15,2% mažiau nei 2012 m., o sužeistų asmenų skaičius išaugo 1,4%. Išanalizavus kelių transporto priemonių statistinius duomenis nustatyta, kad 2013 m. registruotų kelių TP skaičius išaugo 3,24%.

Nagrinėjant transporto sektoriaus įmonių apmokestinimą nustatyta, kad daugiausiai sumokama pelno mokesčio, šis transporto sektoriaus sumokėtas mokeskis sudaro 8,5% visų įmonių sumokėtų mokesčių. Apskaičiuota, kad transporto sektorius 2012 m. sumokėjo 88484,6 tūkst. eurų, tai sudarė šeštadalį visų surinktų su aplinką susijusių mokesčių.

Ištyrus transporto sektoriaus apmokestinimo problemas, nustatyta, kad skirtingos TP yra apmokestinamos nesilaikant teisingumo principo, neatsižvelgiama į jų padaromą žalą. Nustatyta, kad valstybės surenkami mokesčiai už naudojimąsi valstybinės reikšmės keliais yra mažesni už patirtas išlaidas.

Intelektualios transporto sistemos – tai bendras integruoto ryšių kontrolės ir informacijos apdorojimo technologijų taikymas transporto sistemoje. Išgrynintos inovatyvios sistemos taikymo Lietuvoje galimybės krovinių transporto svėrimui, techninės apžiūros termino, privalomojo TP draudimo trukmės nustatymui bei transporto sektoriaus apmokestinimo teisingumo bei produktyvumo didinimo galimybės, naudojant intelektualią sistemą, didesniais mokesčiais apmokestinant daugiau teršiančius aplinką ir naudojančius infrastruktūrą.

Literatūra

Batarlienė, N. 2011. *Informacinės transporto sistemos*. Vilnius: Technika. 335 p.

- Baublys, A.; Batarlienė, N.; Palšaitis, R.; Sapragnas, J.; Paulauskas, V.; Paulauskas, D.; Žiliukas, A.; Bogdevičius, M.; Prentkovskis, O.; Vladimirov, O.; Butkevičius, J.; Burinskienė, M.; Paliukas, G.; Griškevičienė, D.; Griškevičius, A.; Baltrėnas, P.; Pikūnas, A.; Pukalskas, S.; Škėma, R.; Obelenis, V. 2003. *Transportas. Technologijos. Ekonomika. Aplinka. Speikata*. Monografija. Vilnius: Technika. 876 p.
- Baublys, A.; Petrauskas, B. 2002. *Transporto terminalai*. Monografija. Vilnius: Technika. 285 p.
- Baublys, A.; Vasiliauskas, A., V. 2005 *Transporto infrastruktūra*. 464 p.
- EU greenhousegasesin 2011: morecountriesontrack to meetKyototargets, emissionsfall 2.5 % [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 3 d.]. Prieiga per internetą <http://www.eea.europa.eu/media/newsreleases/eu-greenhouse-gases-in-2011.5>
- Eutransportinfiguresstatisticalpocketbook 2013 [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 24 d.]. Prieiga per internetą: <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf>
- Eutransportinfiguresstatisticalpocketbook 2014 [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 24 d.]. Prieiga per internetą:< <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2014/pocketbook2014.pdf>
- Europos aplinkos agentūra. *Transporto priemonių tarša kelia grėsmę žmonių sveikatai daugelyje Europos šalių*. [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.eea.europa.eu/lt/pressroom/newsreleases/transporto-priemoniu-tarsa-kelia-gresme>
- FIMA naujienų leidinys „*Sprendimų era*“ 2013 [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 16 d.]. Prieiga per internetą: http://www.fima.lt/uploads/newslettersarchive/docs/Sprendimu_era_25.pdf
- Intelektualių (pažangių) transporto sistemų įgyvendinimo Lietuvoje galimybių studija. 2011 [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 3 d.]. Prieiga per Internetą: <http://sumin.lt/files/uploads/201110215%20ITS%20Studija%20final%20v6.pdf>
- Jarašūnienė A. 2008. *Intelektualios transporto sistemos*. Monografija. Vilnius: Technika. 199 p.
- Jaržemskis, A., Jaržemskis V. 2014. *Krovininis transportas*. Vilnius: Technika. 263 p.
- Karim, M. R.; Abdullah, A. S.; Yamanaka, H.; AirulSharizliAbdullah, A. S., Ramli, R. 2013. *Degree of Vehicle Overloading and its Implication on Road Safety in Developing Countries* “ *Civil and Environmental Research* 3(12), [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 14 d.]. Prieiga per internetą: <http://iiste.org/Journals/index.php/CER/article/viewFile/8636/8832>
- Labžentis, T. 2011. *Baumės - europietiškos, pažaidimai – lietuvišk* [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 13 d.]. Prieiga per internetą: http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=647
- Lietuvos Respublikos ambasada Kijeve. 2014 *Lietuvos transporto sektorius: patogus ir patikimas kelias į Europą* [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 4 d.]. Prieiga per internetą: <http://ua.mfa.lt/index.php?3074718890>
- Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija. 2007. *Orą labiausiai teršia kelių transportas* [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 27 d.]. Prieiga per internetą: http://www.am.lt/VI/article.php3?article_id=6231
- Lietuvos Respublikos Aplinkos ministerija. 2013. *Tarptautinė klimato kaitos politika. Klimato kaita, tarptautiniai susitarimai ir nuorodos* 2013 [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 04 d.]. Prieiga per internetą: http://www.am.lt/VI/rubric.php3?rubric_id=707
- Lietuvos respublikos vyriausybė (LRV). 2005. *Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo*. [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 17 d.]. Prieiga per internetą: [http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc?p_id=258496&p_query=Ilgalaik%EB%20\(iki%202025%20met%F8\)%20Lietuvos%20transporto%20sistemos%20pl%EBtros%20strategija&p_tr2=2](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc?p_id=258496&p_query=Ilgalaik%EB%20(iki%202025%20met%F8)%20Lietuvos%20transporto%20sistemos%20pl%EBtros%20strategija&p_tr2=2)
- Lietuvos statistikos metraštis. 2013. [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 24 d.]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/services-portlet/pub-edition-file?id=15289>
- Lietuvos statistikos metraštis. 2014. [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 24 d.]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/services-portlet/pub-edition-file?id=2910>
- Lingaitis, L. P.; Liudvinavičius, L.; Butkevičius, J.; Podagėlis I.; Sakalauskas, K.; Vaičiūnas, G.; Bureika, G.; Gailienė, I.; Petrenko, V.; Subačius, R. 2009. *Geležinkeliai. Bendrasis kursas*. Vilnius: Technika. 278 p.
- Lithuania'snationalinventoryreport. 2014. Greenhousegasemissions 1990-2012 [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 7d.]. Prieiga per internetą: <http://klimatas.gamta.lt/files/NIR%20%202014.pdf>
- Nuostolių patiriamų dėl neigiamo transporto poveikio urbanistinėse zonose įvertinimas. 2008. Mokslo darbo ataskaita. Vilniaus Gedimino technikos universitetas. [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 3 d.]. Prieiga per internetą: http://www.transp.lt/files/uploads/client/SVEKOTRANS_2009.pdf
- Oficialiosios statistikos portalas. 2004–2012. *Bendroji pridėtinė vertė*. [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 27 d.]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=8448&status=A>
- Oficialiosios statistikos portalas. 2004–2013. *Išlaidos keliams*. [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 27 d.]. Prieiga per Internetą: <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=2041&status=A>
- Oficialiosios statistikos portalas. 2004–2013. *Kelių eismo įvykiuose sužeistų bei žuvusiųjų skaičius*. [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 2 d.]. Prieiga per internetą: osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=2063&status=a
- Oficialiosios statistikos portalas. 2004–2013. *Kelių transporto priemonių skaičius metų pabaigoje* [interaktyvus], [žiūrėta 2015m. sausio 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=2065&status=A>
- Oficialiosios statistikos portalas. 2009–2014. *Įmonių sumokėti mokesčiai*. [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 3 d.]. Prieiga per Internetą: <http://osp.stat.gov.lt/web/guest/statistiniu-rodikliu-analize?portletFormName=visualization&hash=edc7cbb4-8c50-4fd4-93ae-95b95bd3e55f>
- Oficialiosios statistikos portalas. 2012. *Su aplinka susiję mokesčiai*. [interaktyvus], [žiūrėta 2015m. sausio 3 d.]. Prieiga per internetą: <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=1166&status=A>
- Oficialiosios statistikos portalas. 2013. *Kelių eismo įvykių skaičius*. [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 2 d.] Prieiga per Internetą: <http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=2064&status=A>
- Oficialiosios statistikos portalas. 2013. *Veikiantys ūkio subjektai metų pradžioje* . [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 3 d.]. Prieiga per Internetą: <http://osp.stat.gov.lt/web/guest/statistiniu-rodikliu-analize?portletFormName=visualization&hash=7071c8ee-cf78-45d5-a168-573e23206126>

- Pašaitis, R. 2007. *Logistikos vadybos pagrindai*. Vilnius: Technika. 356 p.
- Raižytė, D. 2012. *Investicijų į transporto infrastruktūrą įtaka šalies ekonominei ir socialinei plėtrai*. 15-osios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos „Mokslas - Lietuvos ateitis“ straipsnių rinkinys, 2012 m. gegužės 4 d., Vilnius, Lietuva 2014 [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 10 d.]. Prieiga per internetą: http://leidykla.vgtu.lt/conferences/JM_Transport_2012/PDF/transportas-lt-165-168.pdf
- Rakauskienė, O. G. 2006. *Valstybės ekonominė politika*. Monografija. Vilnius: Mykolo Romerio Universiteto Leidybos centras. 756 p.
- Ruškytė, D.; Rutkauskas, A. V.; Navickas, V. 2012. *Mokesčių ir darbo rinkos sąveika*. Monografija. Vilnius: Edukologija. 204 p.
- Skačkauskienė, I., 2009. *Mokesčių sistemos kompleksinis vertinimas*. Socialinių mokslų daktaro disertacija. Vilnius: Technika. 183 p.
- Sokolov, J.; Sivilevičius, H., 2011. *Sunkiųjų automobilių sąveikos su kelio dangą ir jų įtakos konstrukcijos sluoksniams analize*. „Mokslas– Lietuvos ateitis“ Transportas. [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 12 d.]. Prieiga per internetą: http://www.mla.vgtu.lt/index.php/mla/article/view/mla.2011.040/pdf_1
- Svėrimo ataskaita 2011. Kelių ir transporto tyrimų institutas
- Svėrimo ataskaita 2012. Kelių ir transporto tyrimų institutas
- Svėrimo ataskaita 2013. Kelių ir transporto tyrimų institutas
- Theworldbank. Transport Overview 2014 [interaktyvus], [žiūrėta 2014m. gruodžio 27 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>
- Transporto sektoriaus įtakos Lietuvos ekonomikai bei gyvenimo kokybei studija. 2007 UAB Ekonominės konsultacijos ir tyrimai [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 27 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.transp.lt/files/uploads/client/gatutine-ataskaita.pdf>
- Valstybės žinios. *Dėl Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos patvirtinimo ir įgyvendinimo*. 2003-09-19, Nr. 89-4029 [interaktyvus], [žiūrėta 2015 m. sausio 5 d.]. Prieiga per internetą: http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=217644
- Valstybinė kelių transporto inspekcija. *Didžiagabaričius ir (ar) sunkiasvorius krovinius vežančių transporto priemonių kontrolė*. 2014 [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 15 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.vkti.gov.lt/index.php?-974063288>
- Valstybinė kelių transporto inspekcija. *Keliuose nesaugu? Dirbame, kad situacija pasikeistų. 2011* [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 14 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.vkti.gov.lt/index.php?-567680064>
- Žurnalas transportas. *Transporto priemonės kelyje kontroliuosiančiai sistemai dega žalia šviiesa*. 2013 [interaktyvus], [žiūrėta 2014 m. gruodžio 12 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.zurnalastransportas.lt/?p=1872>

TRANSPORT SECTOR TAXATION'S JUSTICE AND EFFICIENCY GAINS IN IMPLEMENTATION OF AN INTELLIGENT SYSTEM

Iłona SKAČKAUSKIENĖ, Audronė PLEDZEVIČIENĖ

Abstract. By analysing the transport sector economic indicators and social significance, article purifies major industry problems. While disclosing freight transport weighing value, article examines existing freight transport weighing systems in Lithuania and describes their drawbacks that hinder the sector to ensure the principle of justice in taxation. Article also indicates, how transport sector taxation justice and efficiency can be gained through the implementation of an intelligent system.

Keywords: transport sector, road transport, intelligent transport system, weighing system, tax, fairness