

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
EKONOMIKOS IR FINANS VALDYMO FAKULTETO
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA

INGA CHAR ENKO
DIENINIŲ STUDIJŲ TRANSPORTO TEISĖS PROGRAMA

**TRANZITINIO KROVINIO GABENIMO ANTŽEMINIS TRANSPORTO
PRIEMONIŲ TEISINIAI ASPEKTAI
(LIETUVOS RESPUBLIKOS PAVYZDŽIU)**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas _____

Doc.dr. R.P.Minalga

Vilnius, 2006

TURINYS

VADAS	3
1. KROVINI GABENIMO YPATUMAI ANTŽ EMINIŠ TRANSPORTO PRIEMONIŠ	7
1.1. ANTŽ EMINIŠ TRANSPORTO PRIEMONIŠ REIKŠM LIETUVOS TRANSPORTO SISTEMOJE	7
1.1.1. Lietuvos transporto integravimasis Europos Š jungos transporto sistem	7
1.1.2. Antž eminiš transporto priemoniš samprata.....	9
1.1.3. Keliš transporto ypatumai	10
1.1.4. Gelež inkeliš transporto ypatumai.....	12
1.1.5. Kombinuotieji vež imai keliš ir gelež inkeliš transportu	13
1.2. KROVINI GABENIMAI IR J APLINKA LIETUVOJE	15
1.2.1. Kroviniš gabenimo samprata.....	15
1.2.2. Kroviniš gabenimo apimtyš antž eminiš transportu	17
a) Kroviniš vež imo keliš transportu analiz	17
b) Kroviniš vež imo gelež inkeliš transportu analiz	19
2. TRANZITINIAI KROVINI GABENIMAI	20
2.1. TRANZITINI GABENIM YPATUMAI	20
2.2. TRANZITINIAI PERVEŽ IMAI TARPTAUTIN IŠJE PREKYBOJE	22
2.3. TRANZITINIAI VEŽ IMAI KELIŠ TRANSPORTU	23
2.4. TRANZITINIAI VEŽ IMAI GELEŽ INKELIŠ TRANSPORTU	25
3. TRANZITINI GABENIM TEISINIAI ASPEKTAI	29
3.1. TARPTAUTIN IŠJE ŠNORMOS, REGULIUOJAN IŠJE TRANZITINI KROVINI GABENIM	29
3.2. TRANZITINIO KROVINI GABENIMO KELIŠ TRANSPORTU REGLAMENTAVIMAS	30
3.2.1. CMR konvencija.....	30
3.2.2. TIR konvencija	38
3.3. TRANZITINIO KROVINI GABENIMO GELEŽ INKELIŠ TRANSPORTU REGLAMENTAVIMAS	42
3.3.1. CIM taisykl iš.....	42
3.3.2. SMGS susitarimas	46
3.3.3. Tarptautin išje šnorm taikymas gabenant krovinius gelež inkeliais tranzitu per Lietuvos teritorij	48
3.4. IŠJE ŠNORMOS, REGULIUOJAN IŠJE TRANZITO MUITIN IŠJE PROCED IŠJE ..	49
3.4.1. Tranzito deklaracija	51
IŠVADOS IR PASIŠLYMAI	55

SANTRAUKA	62
SUMMARY	63
LITERAT ROSS RAŠAS.....	64
PRIEDAI.....	69

VADAS

Lietuva turi pakankamai gerai išplėtotą transporto sistemą, patogi geopolitinė padėtis, bei pakankamai gerai išvystytą transporto infrastruktūrą, kas leidžia sėkmingai dalyvauti ir sitvirtinti tranzito paslaugų rinkoje, atlikti tarpininko funkcijas plėtojant prekybos ryšius tarp Rytų ir Vakarų svarbiausiais transporto koridoriais. Lietuvos teritorijoje esantys keliai jungia techniškai labai išvystytas Vakarų šalis, kuri gamybiniai pajėgumai viršija vietinių rinkų poreikius, tačiau yra nepakankami gamtiniai resursai su NVS ir kitomis Rytų šalimis, kurių vartojimo rinkos turi dideles augimo perspektyvas, o gamtinis resursų gausa leidžia juos eksportuoti, be to, per Lietuvos teritoriją eina keliai, jungiantys Rusiją su Kaliningrado sritimi. Taip pat didelį reikšmę valstybės transporto sistemai turi neužšalantis Klaipėdos uostas su jame išvystyta sausumos transporto infrastruktūra, per kurį pervežami dideli krovinių srautai. Dėl šių aplinkybių pagrindinė Lietuvos transporto politikos kryptis – Lietuvos, kaip tranzito valstybės, transporto sistemos vystymas, sudarant patrauklias sąlygas tranzito plėtrai.

Darbo aktualumas

Šios temos aktualumą sudaro tai, kad transportas yra viena iš labiausiai integruotų Europos Sąjungos rinkos šakų. Taip yra dėl to, kad transportas yra neatsiejamas elementas užtikrinantis Europos Bendrijos steigimo sutartyje tvirtintoms laisvoms gyvendinti.

Patogi Lietuvos geografinė padėtis lemia ir tranzito paslaugų plėtros perspektyvas. Tranzito reikšmė ekonomikai nepasireiškia vien tuo, kad tranzitinio transporto srautas vairi mokesčių forma (tranzito mokesčiai, degalų ir prekių kainos kaita) sudaro milžiniškas lėšas, kurios patenka šalies biudžetui, taikant šalių ekonominio lygio kilmę. Šis krovinių srautas daro poveikį ekonomikai ir kitu būdu – per valstybės teritoriją einant transporto srautams juos yra būtina aptarnauti, taip sukuriama naujos darbo vietos.

Siekiant padidinti Lietuvos kaip tranzito šalies konkurencingumą kaimyninių valstybių atžvilgiu, reikia užtikrinti visapusišką, tarptautinių teisės aktų reikalavimus atitinkant tranzito procedūrų reglamentavimą nacionaliniame lygyje.

Darbo problema

Lietuvai tapus Europos Sąjungos nare, atsivėrus Europos Sąjungos rinkai, nebeliko kliūčių pasienio postuose, išnyko daugelis muitinės formalumų. Tai dar labiau paspartino Lietuvos transporto sektoriaus integraciją ir tarptautinių krovinių gabenimų galimybes. Visose tranzito paslaugose teikiamose valstybės akcentuojami fizinės transporto infrastruktūros gerinimo prioritetai. Lietuvoje svarbiausi investicijų prioritetai nuosekliai skiriami tarptautinės reikšmės infrastruktūros objektų rekonstravimui ir modernizavimui, tačiau šioje srityje vis dar išlieka „siauros vietos“, svarbiausios iš kurių – Europinės vėžs geležinkelio traukimas, silpnai išvystyta pasienio

sto i infrastrukt ra, kombinuoto transportavimo nepakankami paj gumai, nepakankamai išpl totas paslaug , prekybos ir aptarnavimo sferos objekt tinklas prie automagistrali ir kit valstyb s reikšm s keli .

Šalia transporto infrastrukt ros modernizavimo poreiki , ne maž iau svarbiu išlieka tranzit aptarnaujan ios veiklos gerinimas darbo organizavimo, marketingo, pardavim srityse, siekiant neatsilikti nuo kaimynini šali , taip pat liberalizuojan i tranzito verslos lygas.

Viena iš pagrindini tranzitini krovini sraut per Lietuv pl tros s lyg yra šiai veiklai palankios teisin s baz s suk rimas. Pastar j keleri met b gyje pastebima tranzito reikalavim griež tinimo, formalum did jimo tendencija, neretai b dingas tarpusavyje prieštarin valstyb s interes derinimas: viena vertus siekiama sukurti liberalias s lygas transporto sraut skatinimui, kita vertus – stengiamasi už kirsti keli nelegali prek i srautams Lietuv . Tod l darbu siekiama atskleisti dabartin reali tranzito versl reglamentuojan i juridin sistem ir nustatyti ar reglamentavimas yra pakankamai nuoseklus ir stabilus.

Magistro darbo objektas

Tranzitiniai krovini gabenimai teisiniu aspektu.

Magistro darbo dalykas

Antžeminiu transportu (keliais ir geležinkeliais) tranzitu gabenam krovini teisiniai aspektai ir j ypatumai.

Magistro darbo tikslas

Išanalizuoti teis s aktus, reglamentuojan ius tranzitini krovini gabenim antž emin mis transporto priemon mis, identifikuoti šiame sektoriuje egzistuojan ias problemas, bei pateikti pasi lymus d l galim j sprendimo b d .

Magistro darbo už daviniai

1. Apžvelgti antžeminio transporto ypatumus.
2. Atlikti antž emin mis transporto priemon mis vykdom tarptautini krovini gabenim rodikli analiz .
3. Išanalizuoti tranzitinio krovini gabenim ypatumus.
4. Išnagrini ti tranzitinius krovini gabenimus reglamentuojan ius teis s aktus.
5. Išskirti esminius teis s akt , reguliuojan i tranzitinius pervež imus, aspektus.

Darbo hipotez

Teisinis tranzitinio krovini gabenimo antž emin mis transporto priemon mis reglamentavimas yra pakankamas, siekiant supaprastinti krovini tranzito proced ros atlikim Lietuvos Respublikos teritorija.

Darbe naudojami metodai

Darbe naudojami tokie teoriniai metodai:

1. Mokslinis literatūros analizės – kuris remiasi esamos situacijos, transporto mokslo tyrimo rezultatais bei prognoze, tarptautini, ES ir Lietuvos programini dokumentais transporto srityje, reglamentuojančių teisės aktus bei politikos nuostatas analize bei iš jų išplaukianiais pokyčiais žmonių ekonominiuose sprendimuose.

2. Modeliavimas. Tikslas pritaikyti šį metodą perėjimo iš teorinio lygmens į praktiką, plėtojant tranzitą, kaip atskirą ekonomikos sektorių, vertinant tai, kad Lietuva yra tranzitinė šalis, sudaryta iš vairių transporto šakų; taip pat ištyrus šioje srityje egzistuojančias problemas panaudoti modeliavimo principus ir pateikti optimalius pasiūlymus trukmams pašalinti.

Ir tokie empiriniai metodai:

1. Teisinis dokumentų analizė – jis bėtinastiriant esamą teisinę bazę, reglamentuojančią tariamąjį ir apsimestini sandorių negaliojimą, bei negaliojimo teisinę pasekmę.
2. Kontentų analizės metodas – kadangi nagrinėjami dokumentų duomenys, o ne subjektyvios nuomonės, leidžiama dirbti su didžiu teksto masyvu ir aiškia struktūra, pakankamas nagrinėjamo duomenų reprezentatyvumas.
3. Statistinis duomenų analizė – šiame darbe yra svarbus, nes statistiniais duomenimis yra grindžiami darbe iškeliami hipotezės.
4. Loginis ir apibendrinimo metodas. Juo bus naudojama darbo pabaigoje logiškai apibendrinant ir sisteminant prieš tai gautus literatūros, dokumentų analizės bei empirinio tyrimo duomenis ir formuluojant išvadas niekini ir nuginijam sandorių atribojimo bei atribojimo pagrindų nustatymo klausimais.

Darbo struktūra

Magistro baigiamąjį darbą sudaro vadas, trys pagrindinės dalys, kuri kiekviena susideda iš atskirų skyrių ir poskyrių, išvadų bei pasiūlymų. Prie darbo pridedami 15 priedai.

Pagrindinis darbe naudojamos vokos

Transportas – sudėtinė Lietuvos Respublikos kelių ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta tenkinti visuomenės ir kelių subjektų poreikius vežti keleivius, bagažą ir (arba) krovinius [1].

Tranzitas [lot. *tranzitus* – perėjimas] – keleivių ir krovinių gabenimas valstybės teritorijoje iš vieno punkto kitu per tarpinius punktus be papildomų operacijų, pavyzdžiui perkrovimo juose [59].

Teisės norma – bendroji elgesio taisyklė, kuri yra nustatyta arba sankcionuota valstybės ir saugoma nuo pažeidimų valstybės prievartos priemonėmis [54, P.135].

Tarptautinis sutartis – raštu tarp valstybių sudarytas tarptautinis susitarimas, kuriam taikomos tarptautinės teisės normos, tvirtintas viename ar keliuose susijusiuose dokumentuose, nesvarbu, koks būtų susitarimo pavadinimas [28].

1. KROVINI GABENIMO YPATUMAI ANT ŽEMINIS TRANSPORTO PRIEMONIS

1.1. ŽEMINIS TRANSPORTO PRIEMONIŲ REIKŠMIS LIETUVOS TRANSPORTO SISTEMOJE

1.1.1. Lietuvos transporto integravimas Europos Sąjungos transporto sistemoje

Europos Sąjunga (toliau - ES) buvo pradėta kurti siekiant padidinti saugumą Europoje ir pagerinti šio regiono konkurencingumą pasaulio mastu. Šiam tikslui pasiekti buvo iš keltas uždavinys sukurti bendrą rinką – diegti keturias laisves tarp ES valstybių narių: prekių, paslaugų, kapitalo ir asmenų judėjimo laisves [20].

Neišvengiama priemonė šiam siekiui pasiekti palieja transportą, kaip pagrindinį šios laisvi realizavimo garantą. 1957 m. Europos ekonominės Bendrijos steigimo (Romos) sutarties 70 straipsnis numato būtinybę sukurti Bendrąjį transporto politiką (toliau – BTP). BTP patekimo rinkai, socialiniais, saugos, aplinkosaugos aspektais apima visas transporto šakas, o taip pat horizontaliuosius transporto klausimus, taikomus transporto infrastruktūros plėtrai Trans-europiniuose tinkluose, transporto išoriniams ryšiams, kombinuotiems vežimams, bei kitoms sritims. BTP nuostatos suteikia galimybes tarpusavyje sujungti Šalių narių rinkas, užtikrinti saugesnį, ekonomiškesnį, kokybiškesnį transportą, tuo pačiu skatinant pramonės konkurencingumą, efektyvesnį Europos teritorinį planavimą, sujungiant Rytų Europą su Vakarų Europa, kas galina prekybos plėtotį. BTP Europos vidaus rinkoje yra svarbi dar ir dėl to, kad transporto sektorius pagamina didelę Europos Sąjungos bendrojo vidaus produkto (toliau - BVP) dalį, be to, transporto pramonė yra vienas iš didžiausių Europos Sąjungos darbdavių.

Lietuvos Respublika 2004 m. gegužės 1 d. tapo viena iš ES valstybių narių. Nuo narystės Europos Sąjungoje pradėjus Lietuvoje yra taikoma visa Europos bendrijos ir Europos Sąjungos teisė, pradedant steigimo sutartimis, reglamentais, direktyvomis, rekomendacijomis ir baigiant Europos Teisingumo teismo sprendimais bei tarptautiniais sutartimis ('acquis communautaire').

Lietuvos transporto politikos tikslai ir uždaviniai vidaus teisės aktuose yra suformuluoti Vyriausybės programoje, taip pat Nacionaliniame transporto plėtros programoje, LR Susisiekimo ministerijos strateginiame plane bei kituose norminiuose aktuose.

Nagrįnant dabartinį Lietuvos transporto padėtį, Vyriausybės nutarimu patvirtinta ilgalaikė (iki 2025 m.) transporto plėtros strategija nustatė tokias stiprybes ir silpnybes sausumos transporto sektoriuje [8]:

Stiprybės:

- palanki tranzitui geografinės šalies padėtis (šalies teritorija kerta du pripažinti kontinentinės svarbos transporto koridoriai);

- išplstas automobili kelių tinklas, labai geros kokybės priežiūra ir remonto sistema;
- geri politiniai ir ekonominiai santykiai su kaimyninėmis šalimis;
- kvalifikuotas transporto sektoriaus mokslinis potencialas (Lietuvos mokslininkai vis dažniau kviejami prisidėti prie tarptautinių programų ir projektų rengimo);
- aukštas automobilizacijos lygis;
- išplsta transporto specialistų rengimo sistema.

Silpnybės:

- fiziškai susidvįsusi geležinkelio infrastruktūra;
- pasenęs geležinkelio riedmenų parkas;
- nepakankamai išplstas elektrifikuotų geležinkelio linijų tinklas;
- geležinkelio transporto priklausomybė nuo Rusijos Federacijos krovinių tranzito politikos;
- prastas susisiekimas automobili keliais ir geležinkeliais per Lenkiją su kitomis ES valstybėmis;
- žalingas transporto, ypač automobili, poveikis aplinkai.

Kaip matyti iš stiprybių ir silpnymių nustatymo analizės, Lietuvos transporto infrastruktūros tinklo tankumas pakankamas, tačiau techniniai parametrai netenkina didžiąją transporto srautų poreikį ir neatitinka ES transporto infrastruktūros išsivystymo lygio.

Trūksta šiuolaikinių transportavimo priemonių, esamos yra gerokai nusidvįjusios, stokojama telekomunikacinių ir informacinių sistemų, aptarnaujančių tarptautinius krovinių gabenimus. Krovinių ekspedijavimo ir transporto priemonių techninio aptarnavimo struktūros, sienos kirtimo punktų techniniai objektai ir kitos tarptautinių krovinių gabenimo sąlygos neatitinka reikalavimų, Lietuvai tapus ES nare. Norint įsiiekti, reikia nemažai investicijų [52, P.146].

2005 m. birželio 23 d. Vyriausybės nutarimu patvirtintoje ilgalaikėje (iki 2025 m.) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje numatyta, kad transporto infrastruktūros modernizavimui ir plėtrai tenka prioritetas. Siekiant Europos Sąjungos finansinės paramos transporto sektoriaus plėtros projektams, ypač regioninei plėtrai, 2004 metais buvo patvirtinti pagrindiniai Europos Sąjungos programiniai dokumentai finansinei paramai gauti (transporto sektoriuje – per 1,5 mlrd. Lt): Sanglaudos fondo 2004–2006 m. strategija (daugiau kaip 1 mlrd. Lt) ir Lietuvos bendrasis programavimo dokumentas 2004–2006 m. (beveik 0,5 mlrd. Lt) – ir pradėtos naudoti ES paramos lėšos [15].

Šalies teritorijoje kerta tarptautiniai multimodaliniai transeuropiniai transporto tinklo koridoriai, patvirtinti antroje ir trečiojoje Europos transporto konferencijose, vykusiose atitinkamai Kreta ir Helsinkyje (žr. 1 pried). Šiais koridoriais gabenami dideli krovinių srautai:

I Šiaurės – Pietų koridorius („Via Baltica“ greitkelis ir geležinkelis Talinas – Ryga – Kaunas – Varšuva).

IX Ryt – Vakarų koridoriaus atšakos: IXB (Kijevas – Minskas – Vilnius – Kaunas – Klaipėda) ir IXD (Kaunas – Kaliningradas) [7].

Dabartinė situacija palanki gyvendinti strateginį Lietuvos kaip tranzito šalies tikslą – integruotis ekonomines ir politines ES sritys, veikti kaip tarpininkei pagrindiniuose transporto koridoriuose plečiant prekybą tarp Rytų ir Vakarų. Norint pasiekti šio tikslo, reikia pritaikyti ES teisinės normas ir panaudoti ES finansinį paramą Lietuvos transporto sektoriui plėsti ir modernizuoti, efektyviai sitvirtinti kontinentinį Europos transporto paslaugų rinkoje, modernizuoti eismo valdymo ir kontrolės sistemas.

1.1.2. Antžeminių transporto priemonių samprata

Vienas iš pagrindinių nacionalinių teisės aktų, reglamentuojančių transporto veiklą yra LR transporto veiklos pagrindinis statymas. Šio statymo 2 str. yra pateikiama *transporto* sąvoka: „Sudarinant Lietuvos Respublikos kelių ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta tenkinti visuomenės ir kelių subjektų poreikius vežti keleivius, bagažį ir (arba) krovinius“.

Taigi, transportas yra kelių šaka, apimanti krovinių gabenimą ir keleivių vežimą vairiomis transporto priemonėmis variose geografinėse vietovėse. Transportas yra išskirtinis, gaminamos produkcijos prasme, kelių šaka, kadangi materialinės produkcijos negamina, tačiau teikia kitoms kelių šakoms paslaugas, gabenant krovinius iš gamybos vietos paskirties ir vežant keleivius.

Nagrinėjant transporto sistemas (kompleksas vienas su kitu susijusių objektų, skirtų vežti) [47, P. 20], galima būtų išskirti pagal funkcinius ir fizinius komponentus.

Transporto sistema pagal funkcinius komponentus sudaryta iš tokių transporto šakų: biotransporto (specialūs keliai ir takai, dviračiai, velomobilai), geležinkelio, automobilių, vidaus vandens, jūrų, oro, miestų ir vamzdinių [43, P. 10].

Kalbant apie fizinius komponentus, patogiausia būtų klasifikuoti konkrečias transporto priemones pagal aplinką, kuria važiuojama ir atliekama numatyta funkcija, t.y.: žemė, oras, vanduo, požemis.

Pagal transporto rūšis, transportas yra skirstomas:

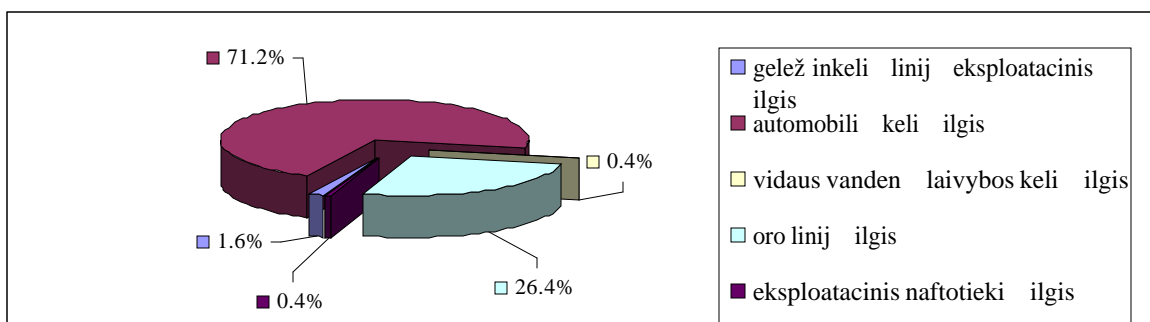
- vandens transportas – bendras vandens transporto pavadinimas, kuris naudoja vandens natūralius (vandenynai, jūros, upės, ežerai) ir dirbtinius (kanalai, tvenkiniai) susisiekimo kelius. Vandens transportas sudaro jūrų ir vidaus vandens transportas;
- oro transportas – transporto rūšis, kuria krovinių gabenimas ir keleivių vežimas atliekamas skraidančių aparatų pagalba: lėktuvais, malnsparniakais ir kt.;

- sausumos transportas – apjungia transporto rėšis, gabenančias krovinius ir vežančias keleivius sausuma (antžeminis) ir požemę (vamzdynų transportas). Antžeminis transportas apima kelių ir geležinkelių transportą.

Taigi, **antžeminis transporto priemonės** – t.y. kelių ir geležinkelių transporto priemonės, kuriomis yra atliekami krovinių gabenimai ir keleivių vežimai.

Antžeminis transportas Lietuvoje užima pirmaujančią vietą pagal daugelį rodiklių. Vienas iš pradinių rodiklių, rodantis antžeminio transporto svarbą, yra kelių, skirtų važavimui viena ar kita transporto rėšimi, ilgis.

Statistikos departamento duomenimis (žr. 2 priedą), labiausia Lietuvos Respublikos teritorijoje yra išvystytas kelių transporto kelių tinklas, automobilių keliai sudaro net 71,2 proc. visų valstybės teritorijoje esančių kelių, geležinkelių transportui tenka trečioji pozicija – 1,6 proc. (žr. 1.1.2.1 paveikslą). Kartu tai sudaro beveik 73 proc. Šie duomenys leidžia daryti išvadą, kad antžeminio transporto kelių tiesimui ir jų eksploataciniam naudojimui Lietuvos Respublikos teritorijoje, tenka prioritetas, lyginant su kitomis transporto rėšimis.



1.1.2.1 pav. Kelių ilgis pagal transporto rėšis 2005 m., proc.*

Sekantiuose poskyriuose autorius pateiks pagrindinius kelių ir geležinkelių transporto rėšių privalumus ir trūkumus.

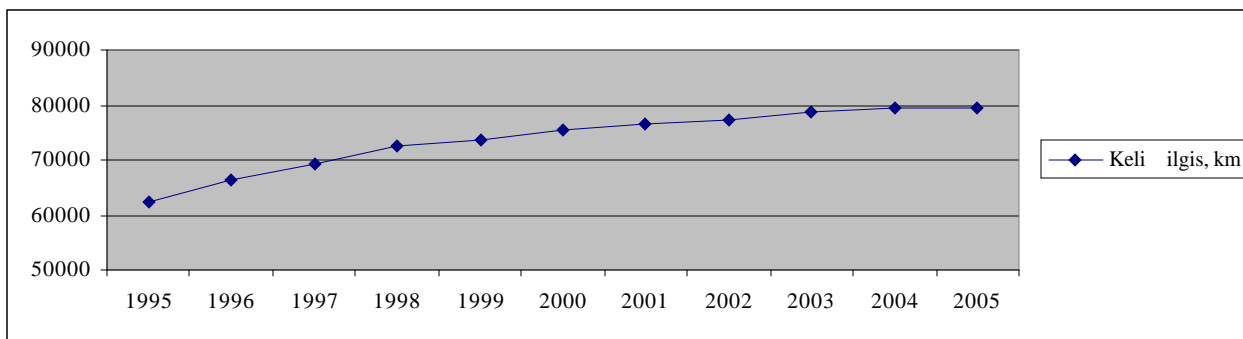
1.1.3. Kelių transporto ypatumai

Pastaraisiais dešimtmečiais visame pasaulyje sparčiai plėtojasi krovinių gabenimas tiek nacionaliniais, tiek tarptautiniais maršrutais kelių transportu. **Kelių transportas** - sudarė Lietuvos Respublikos ir socialinę infrastruktūros dalį, susijusią su keleivių ir krovinių vežimu keliais [2]. Kadangi automobilių kelių tinklas yra universalus ir plačiai išvystytas daugelyje pasaulio valstybių, kelių transportas visada yra pirmutinis ir paskutinis transporto grandinės dalis.

Kalbant apie automobilių kelių tankumą Lietuvos teritorijoje, tai šis rodiklis yra pakankamai aukštas – 1000-iui km² teritorijos 2004 m. teko 1214,9 km automobilių kelių. Taip pat

* Sudaryta autorius, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu „Transportas ir ryšiai“ 2005.

reikėtų paminėti, kad pastebimos kelių tinklo plėtimo tendencijos (1.1.3.1 paveikslas). Per pastaruosius dešimt metų (nuo 1995 iki 2005 m.) kelių ilgis Lietuvos Respublikos teritorijoje padidėjo 21,36 proc. (žr. 2 priedą).



1.1.3.1 pav. Kelių transporto kelių ilgis 1995 – 2005 m., km*

Svarbiausias kelių transporto privalumas yra jo manevringumas – galimybė sutelkti reikalingą transporto priemonių skaičių ten, kur yra poreikis, ir galimybė pristatyti krovinius nuo „durų iki durų“. Tačiau pastaruosiuose metais didėjant kelių transporto priemonių skaičiui, vis dažniau susiduriama su kelių užimtumo ir ekologiškumo problema, paprasčiausia su kamšiais, dėl kurių atsiranda prastovos, automatiškai vidutinio greičio sumažėjimas ir atitinkamai didėjantis krovinių pristatymo laikas.

Pagrindiniai kelių transporto privalumai ir trūkumai pateikiami 3 priede.

Taigi, pagrindinis šio transporto pranašumas yra galimybė pristatyti krovinius ir keleivius bet kurioje vietoje. Krovinių transporto neriboja kliento buvimo vieta. Gerai išplėtotas automagistralių tinklas duoda galimybę pasiekti kiekvieną krovinių siuntimą – gamyklas, sandėlius. Kelių transporto darbe nėra tokios operacijos, kaip autotraukinių formavimas, nes dauguma junginių (priekabos, puspriekabos) turi savo vilkikus ir automobilius, todėl gali dirbti nepriklausomai. Taigi transporto priemonė juda tiesiai iš krovinių siuntimo vietoje iki gavėjo. Šiuo metu egzistuojanti krovimo ir transportavimo ranga ir darbo organizavimas padeda sutrumpinti pristatymo laiką, palyginti su geležinkeliu ir vandens transportu. Žinoma, prastovos muitinėse, oro slygose ir kelio blokuose gali trukdyti pristatyti krovinius laiku. Šios slygos daro tokį patį poveikį vežimams automobiliais, bet konkrečių vežimų stabilumas siejamas su viso darbo efektyvumu ir svyruoja pagal jo pokyčius.

Autotransportu gabenam prekių pakavimas gali būti ne toks tvirtas kaip vežimas geležinkeliu, nes padangos, „oro pakaba“ ir gana tobula stabdžių sistema sudaro galimybes krovinius vežti saugiai bei minkščiau.

Reikia pasakyti, kad krovinių vežimo autotransportu kaina yra šlygiškai aukšta: vienas tonkilometris kainuoja 6 kartus brangiau nei vežimas ant geležinkeliu. Tačiau ta kaina yra pagrįsta, todėl

* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu „Transportas ir ryšiai“, 2005.

reikia stengtis, kad autotransporto vežim kokybė ir efektyvumas atitikt transportavimo kainą arba, kitaip tariant, sandėliavimo, pakavimo, atsargų laikymo išlaidų taupymas turėtų būti autotransportu vežim kainos atsvara.

1.1.4. Geležinkelio transporto ypatumai

Geležinkeliai yra viena iš antžeminio transporto šakų, galinti sukmingai vežti didelius krovinius srautus, kurių vaivorykšės spektras yra labai platus: nuo smulkių supakuotų prekių, sukrautų ant padėklų arba konteineriuose, iki suverstinių ir burių krovinių vežimo kroviniųiais vagonais arba skystųjų krovinių – cisternomis, dideliais nuotoliais. Svarbu ir tai, kad geležinkeliu ir teisiniu ir praktiniu požiūriu galima vežti visas prekes. Tai ne visada manoma naudojant kitas transporto rūšis.

Geležinkelio transportas – Lietuvos Respublikos kio ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta visuomenės ir kio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagažui ir (ar) kroviniams geležinkeliais vežti [5]. Tai yra ekonomiškai, saugi ir ekologiškai švari transporto šaka. Pagrindinė geležinkelio transporto problema – lankstumo, galimybių pristatyti krovinius „nuo durų iki durų“ stoka, taip pat nevienodas vėžis plotis.

Pagrindiniai geležinkelio transporto privalumai ir trūkumai yra pateikiami 4 priede. Pagrindinis geležinkelio transporto pranašumas – galima vežti vairių gabaritų didelius krovinių kiekius, be to pakankamai pigiai, jei vežama ilgais atstumais. Miško, statybos pramonės, taip pat labai dažnai ir žemės ūkio produkcija (grūdai) dažniausia gabenami geležinkeliais. Ši produkcija apibūdinama kaip mažavertė ir didelio tankio, todėl jos transportavimo kaina, palyginti su pardavimo kaina, yra aukštesnė. Geležinkelio transportas palyginti su kitomis transporto rūšimis, gauna mažiau pelną už vieną tonkilometrą vežant pagrindinius krovinius. Blogas pasiekiamumas – tai didžiausias geležinkelio transporto trūkumas. Pasiekiamumo veiksnys rodo, vežėjai geba jį užtikrinti krovinių pristatymą paskirties vietai. Geležinkelio tinklas neleidžia nukrypti nuo nustatyto maršruto. Jeigu krovinių siuntėjas ar gavėjas yra toli nuo geležinkelio tinklo, tai ši transporto rūšis klientams nėra labai patraukli. Tada reikia naudotis kitomis transporto rūšimis, pavyzdžiui keliu transportu. Geležinkelio transportas netinka ir tais atvejais, kai prekes reikia paskirstyti ar pristatyti pirkėjams nedideliais kiekiais.

Gana ilgas pristatymo laikas – tai pat didelis geležinkelio trūkumas. Problema – skirstymo stotys, kuriuose vagonai rūšiuojami ir jungiami į status, taip pat atkabinami nuo vieno statuso ir kabinami prie kito. Šis grupavimas ir pergrupavimas daro taką pristatymo laikui.

Kitos svarbios charakteristikos – pristatymo stabilumas ir vežim saugumas – yra gana palankios. Geležinkelio transportui ne tiek daug reikšmės, palyginti su kitomis transporto rūšimis, turi oro sūlygos ir pristatymo laikas. Vežant prekes geležinkeliu, reikia vertinti krovinių pakavimą ir jo kainą. Pakuojant turėtų būti atsižvelgta, kad vagonai skirstymo stotyse rūšiuojami ir sukabinami

esant didelėmis smūginėmis apkrovoms ir kad tai gali turėti tokos prekės saugumui. Prekių kokybė gali nukentėti ir nuo nelygaus važiavimo, kadangi metaliniai ratai daužosi metaliniems bėgiams sandarai.

Beto, lyginant su keliu transportu, reikėtų paminėti dar vieną vežimų geležinkelio traukinių – ne visada galima gauti reikiamos rėšies ar reikiamą skaičių vagonų. Geležinkelio bendrovės naudoja viena kitos vagonus, ir ne visada tie vagonai būna ten, kur jie labiausiai reikia. Kartais vagonai pritrūksta, kadangi tuo metu jie yra kraunami, rėšiuojami ar remontuojami. Pasitaiko, kad vagonai stovi be darbo ar šiaip lieka nepastebėti plačiame geležinkelio tinkle.

Lietuvoje dėl susidviejusių kelių traukinių greitis yra nedidelis. Todėl vienas iš pagrindinių tikslų yra greičio didinimas. Greičio didinimo projektai bus vykdomi siekiant užtikrinti Europos Sąjungos teisės aktuose numatytus reikalavimus.

Transportavimo technologijų ir technikos tobulinimas padėjo išspręsti kai kurias jų naudojimo problemas. Iš tokių patobulinimų galima paminėti maršrutų ir tvarkaraščių sudarymą naudojant specialias kompiuterines programas; renginių, kelio sankasčių ir terminalų tobulinimą; vagonų identifikavimo sistemų gerinimą; tai, kad vagono savininku vis dažniau tampa krovinių siuntėjai; kroviniams vežti yra naudojami šaudykliniai traukiniai (vieno ar kelių siuntėjų produkcijos nepertraukiamas gabenimas). Krovinių siuntėjai, kurie valdo ar nuomoja vagonus, paprastai yra geri geležinkelio naudotojai, ir todėl unikali rinkos ar konkurencijos sąlyga – ypač greitai reaguojant į vagonų stoką.

Santykinis geležinkelio pranašumas, lyginant su keliu transportu, energijos suvartojimo prasme ir geležinkelio sektoriaus reguliavimas leidžia tikėtis geresnių laikų ir galbūt transportavimo geležinkeliais atgimimo.

Didelė problema Lietuvos geležinkelioose yra ta, kad iki šiol AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra nerestruktūrizuota pagal ES direktyvų reikalavimus. Ši monopolistinė pervežimų geležinkelio transporto rinkoje, todėl konkurencijos nebuvimo klientams diktuoja savo sąlygas krovinių gabenimo ir keleivių vežimo tarifų srityje.

Tiek keliu tiek geležinkelio transportas turi savo pranašumus ir silpnąsias puses. Siekiant išnaudoti kiekvienos iš antžeminio transporto rėšis teigiamas puses yra organizuojami kombinuoti krovinių gabenimai, apie kuriuos plačiau – sekančiame poskyryje.

1.1.5. Kombinuotieji vežimai keliu ir geležinkelio transportu

Siekiant optimaliai panaudoti kiekvienos iš transporto rėšis pranašumus, pagreitinti krovinių pristatymą ir sumažinti gabenimo kaštus yra organizuojami kombinuotieji vežimai keliais ir geležinkeliais. Automobiliais krovinius galima vežti atitinkamame žemyne beveik visais vietomis – tai yra didžiausias šios transporto rėšies pranašumas. Palyginti nedidelis pervežimas vienu metu

krovini kiekis gali būti mažinamas kombinuojant kelių transporto su geležinkelių transportu, kurio didžiausias privalumas – galimybė gabenti daug sunkiavairių šiukrovinių.

Krovinių transportavimas keliomis transporto rūšimis gali būti apibrėžiamas skirtingais terminais – kombinuotieji vežimai, multimodaliniai, intermodaliniai vežimai, vežimai konteineriais, tai vis terminai, susiję su ta pačia tema.

Multimodalumas reiškia atskirų transporto rūšių tarpusavio integraciją bei viena kitos papildymą, o tai sudaro sąlygas efektyviau išnaudoti transporto sistemas. Europos transporto ministrų konferencija yra patvirtinusi tokius multimodalinio, intermodalinio ir kombinuoto transporto apibrėžimus [42, P. 70]:

- multimodaliniai vežimai – krovinių vežimas mažiausiai dviem skirtingomis transporto rūšimis;
- intermodaliniai vežimai – vieno krovinių komplekto (krovinių) vežimas kelių transporto rūšių priemonėmis, neperkraunant vežamą krovinių;
- kombinuotieji vežimai – tai tokie intermodaliniai vežimai Europoje, kai didžioji atkarpos dalis veikiama geležinkelių, vidaus vandenimis arba jūra, ir kai krovinyje pradine ir/arba galutine maršruto atkarpa vežamas kelių transportu kiek manoma trumpiausiu keliu.

LR Transporto veiklos pagrindų statymo 12 str. pateikia tokį kombinuotųjų vežimų apibrėžimą – tai „krovinių gabenimas naudojant ne mažiau kaip dvi transporto rūšis, kai tas pats krovinyje esantis sunkvežimys, priekaboje ar puspriekabėje (su vilkiku ar be jo), keičiamose talpyklose arba 20 ar daugiau pėdų konteineriuose didžiąją maršruto dalį yra gabenamas geležinkelių, vidaus vandeniu arba jūrų transportu, o pradinis ir (arba) galutinis maršruto dalis – kelių transporto priemonėmis“.

Autoriai (Ž. Bazaras, D. Markšaitis, J. Sapragnas) siūlo klasifikuoti kelių-geležinkelių kombinuotus gabenimus kaip nelydimus ir lydimus pervežimus (žr. 5 priedą).

Galimi skirtingi transporto rūšių deriniai, optimizuojant krovinių pristatymą paskirties vietas. Svarbiausios iš jų kombinuojantys antžeminis transporto priemonės yra šie [48, P. 118]:

1. pakrauti kelių transporto priemonių gabenimas geležinkelių:
 - automobilių su priekabomis ir puspriekabėmis („riedantis kelias”);
 - priekabų ir puspriekabių be vilkiko ar automobilio;
 - platforminių kbulių (keičiamose talpyklose).
2. gabenant antžeminėmis transporto priemonėmis transportines talpas – konteinerius.

Konteineris – tai patvari ne mažesnė kaip vieno kubinio metro transportavimo talpykla, pagaminta taip, kad krovinius būtų galima gabenti įvairiomis priemonėmis, pasitelkiant mechanizuotą krovimą, daug kartų panaudojant [52, P. 140].

Šiuolaikiniuose tarptautiniuose gabenimuose prekių gabenimas be konteinerių tiesiog ne sivaizduojamas. Krovinių gabenimo srantai atskirose vietovėse arba valstybėse nėra vienas nuo kito izoliuoti etapai, todėl norint užtikrinti nenutrūkstamą krovinių gabenimą grandinėje, nesugaištant laiko prekių perkrovimui iš vienos transporto priemonės kitai, naudojami konteineriai, kurie perkeliama iš vieno tipo transporto priemonės kitai.

Didžiausias konteinerių kiekis yra pervežamas amas vandens transportu. LR Susisiekimo ministerijos duomenimis per 2005 m. Klaipėdos valstybiniame jūriniame uoste perkrauta 214,3 t kst. TEU konteinerių, tai 23% daugiau negu 2004 metais. Pagal 2005 metų konteinerių krovos rezultatus Klaipėdos uostas tapo didžiausiu konteineriniu uostu rytinėje Baltijos uostų linijoje nuo Talino iki Kaliningrado.

Klaipėdos uoste prasideda dviejų kombinuoto transporto traukinių maršrutai, kurie žymiai palengvina krovinių gabenimą Rytus. Tai traukinys „Vikingas“, kuriuo konteineriai ir konteineriai gali būti per 56-59 val. nugabanti iš Klaipėdos Odesos ir Iljičevsko uostus (arba iškrauti tarpinėse stotyse Lietuvoje, Baltarusijoje, Ukrainoje), ir traukinys „Merkurijus“, kuriuo konteineriai iš Klaipėdos per Minską per 54 val. gali būti nugabanti Maskvą. 2003 m. gegužės mėn. paleistas konteinerinis traukinys „Baltic-Transit“, vežantis krovinius iš Estijos, Latvijos, Lietuvos ir Kaliningrado uostų per Rusiją Kazachstaną ir Uzbekistaną. „Baltic-Transit“ – bendras Lietuvos, Latvijos bei Estijos projektas [65]. Kol kas rytiniai transportiniai grandiniai pasiekimai nelabai spėdingi. Vis dėlto traukinys „Baltijos tranzitas“ praėjusiais metais gabeno 7000 konteinerių, „Vikingas“ – apie 15000, „Merkurijus“, tik pradantis savo veiklą, jau apie 2000 [60].

Pastaraisiais metais kombinuotieji krovinių vežimai yra viena iš perspektyviausių tendencijų krovinių vežimo srityje, dėl švaresnių sąlygų, garantuojančių šiuos vežimų konkurencingumą: krovinių pristatymo greitis, krovinių pristatymo kaina, vežimų stabilumas, patogus vairuotojui maršruto naudojimas.

Kadangi antžeminis transportas yra vienas iš labiausiai išvystytų Lietuvos Respublikos teritorijoje, ypač aktualiais tampa krovinių gabenimai šiuo transportu. Kitame skyriuje bus plačiau nagrinėjamos krovinių gabenimo antžeminiu transportu apimtys.

1.2. KROVINIŲ GABENIMAI IR JŲ APLINKA LIETUVOJE

1.2.1. Krovinių gabenimo samprata

Kaip jau buvo minėta, transporto, kaip viešojo šakos specifika yra ta, kad jis negamina produkcijos (suaugęja prasme), tačiau teikia paslaugas kitoms viešojo šakoms vežiant keleivius ir gabenant krovinius. Šios paslaugos teikimas tapo ypač aktualus susiformavus tarptautinei rinkai ir gamybai, kai užaugo poreikis aprūpinti gamybą, o paskui ir prekybą varčiausiais produktais.

Kroviniai – tai paruoštos išsiųsti (gabenti) žaliavos, medžiagos, kuras, gatavi gaminiai, kurie priklausomai nuo agregatinės būklės yra pakuoti, ne pakuoti arba supilti tam tikras talpas [47, P.65].

Autoriai, priklausomai nuo pasirinkto klasifikavimo kriterijaus, pateikia vairiausi krovinių klasifikaciją (žr. 6 ir 7 priedus).

Krovinių gabenimas pastaruoju metu yra plačiai naudojama sąvoka, apibrėžianti didelį su krovinais atliekamų operacijų spektrą [35, P.11]: medžiagų vežimas, sandėliavimas ir saugojimas, komplektavimas ir pakavimas, ženklinimas. Taip pat maršruto parinkimas, optimaliausi ir reikalaujanti mažiausi kaštų eismo grafiko sudarymas, transporto priemonių techninis aptarnavimas. Ir visgi pagrindinis uždavinys transportuojant medžiagas, žaliavas, gatavą produkciją iš vienos vietos kitą – užtikrinti atliekamų operacijų ekonomišumą. Transporto paslaugos, bendamos sudėtinė verslo logistikos sistemos dalimi, kuria vietos ir laiko naud.

Taigi, **krovinių gabenimas** yra paslauga, kurios pagalbos objektas yra perkeliamas iš vienos vietos kitą (plačiau prasmė).

Sąvoka **tarptautinis krovinių gabenimas** reiškia, kad transporto priemonė kerta mažiausiai dviejų valstybių – prekų išvežanios ir prekių vežanios valstybių sienas, kartu su kroviniu, skirtu už sienos šalies gavėjui [52, P.152]. Tokių gabenimų objektai yra gatava produkcija, medžiagos ar žaliavos, kurios pervežimo procese vadinamos tarptautiniu kroviniu.

Dažnai mokslinėje literatūroje sutinkama sąvoka “krovinių vežimas”, kuri vienu autoriu traktuojama kaip sudedamoji krovinių gabenimo dalis (pvz. prof. A.Baublys rašo, kad viena iš krovinių gabenimo procedūrų yra medžiagų vežimas), kitas – kaip vientisas krovinių perklimas iš vienos vietos kitą procesas, kurio sudėtinė dalis yra krovinių gabenimas (pvz. J.A.Urbonas rašo, kad krovinių gabenimas yra pervežimo dalis) [52, P.153].

LR norminiuose aktuose dažniau vartojama sąvoka **krovinių vežimas**, kuri suprantama kaip: krovinių (prekių, produkcijos, iškasenų, atliekų, siuntų, konteinerių ir kitų daiktų) gabenimas už atlyginimą iš siuntėjo išsiuntimo vietos gavėjo paskirties vietos transporto priemonėmis [2].

Taigi, šiame darbe bus vartojamos vienodai reikšmingos turinios sąvokos: „krovinių gabenimas“ ir „krovinių vežimas“, suprantamos kaip krovinių fizinio perklimas iš vienos vietos kitą procesas, kuris atliekamas transporto priemonių pagalba.

Krovinių vežimo procesas sudaro dvi dalys: pagrindinis ir papildomas tarptautinio krovinių vežimas. *Pagrindiniu vežimu* vadinama krovinių gabenimo maršruto dalis, kurioje kertamos valstybių sienos. Vežimai nuo siuntėjo sandėlio iki pagrindinio vežėjo krovinių vietos ir nuo pagrindinio vežėjo krovinių pristatymo vietos iki gavėjo sandėlio vadinami *papildomais tarptautinio krovinių vežimais*.

Tarptautinis krovinių gabenimas yra būtinas, nes [52, P.108]:

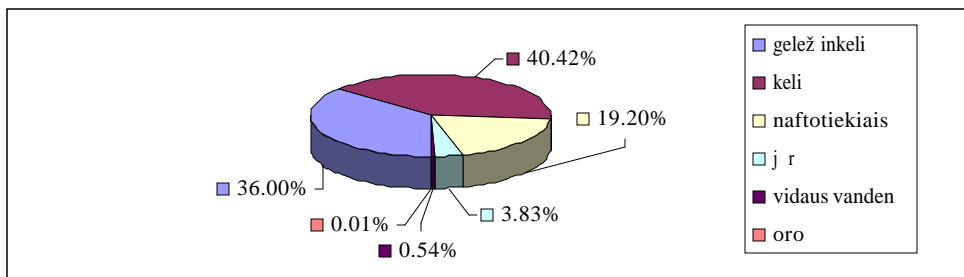
1. tarptautin je gamyboje, lygiai kaip ir nacionalin je, sinchroniškai turi veikti gamybos ir jos procesui reikaling medžiag apdirbimo sistemos;
2. jeigu funkcionuoja tarptautin gamyba, tai būtina ir prekyba, nes gatavos prekės privalo būti parduotos. Jas realizuoti būtina toje šalyje, kurioje pagamintos. Norint patenkinti visą pasaulio šalį paklausti atitinkamoms prekėms, jas reikia iš pasiūlos šalies pergabenti paklaustos šalį.

Transportuojant krovinius, didelį reikšmę gauna transporto priemonės, kurias yra transportuojamas kroviny. Kroviny ir transporto priemonės sudaro vieną sistemą. Todėl ypa svarbu parinkti tinkamą transporto rėš ir konkrečią priemonę.

Lietuvos Respublikoje pirmaujančią poziciją, atsižvelgiant krovinių gabenimo srautus užima antžeminis transportas. Sekančiame poskyryje, pasitelkiant Lietuvos Respublikos statistinius duomenis, bus atvaizduota antžeminio transporto priemonių svarbų, gabenant krovinius.

1.2.2. Krovinių gabenimo apimtys antžeminiu transportu

Antžeminis transportas Lietuvoje, vykdant krovinių vežimus, užima pirmaujančią poziciją: 2005 m. 40,42 proc. visų krovinių buvo vežami kelių transportu, 36 proc. – geležinkeli (žr. 1.2.2.1 pav.). Kartu tai 76 proc., o tai yra daugiau nei trys ketvirtadaliai visos Lietuvos krovinių rinkos. Tačiau kelių transporte labiau dominuoja vidaus vežimai, geležinkelių transporte – tarptautiniai.



1.2.2.1 pav. Krovinių vežimų paskirstymas pagal transporto rėšis 2005 m., t kst.t. *

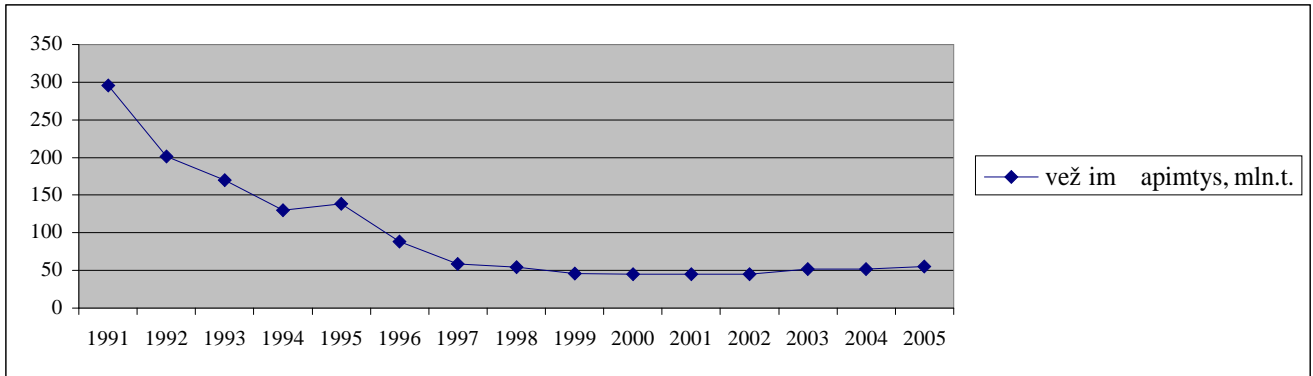
Sekantiuose skyriuose autorius bus nagrinėjamos kiekvienos iš dviejų transporto rėši tarptautinių krovinių pervežimo apimtys ir tendencijos.

a) Krovinių vežimo kelių transportu analizė

Kelių transportas išlaiko dominuojančią poziciją (40 proc.) krovinių vežimuose Lietuvos transporto sistemoje. Nagrinėjant pastarąjį penkiolikos metų (1991-2005 m.) (žr. 8 pried.) krovinių

* Sudaryta autorius, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu „Transporto ir ryšių monirodikiai“ 2006 m. (07).

vežimo keli transportu apimtis, matyti, kad po nepriklausomybės atkūrimo iki pat 2000 metų krovinių kiekis kiekvienais metais vis mažėjo, bet išlaikė dominuojančią poziciją (1.1.2.2 pav.).

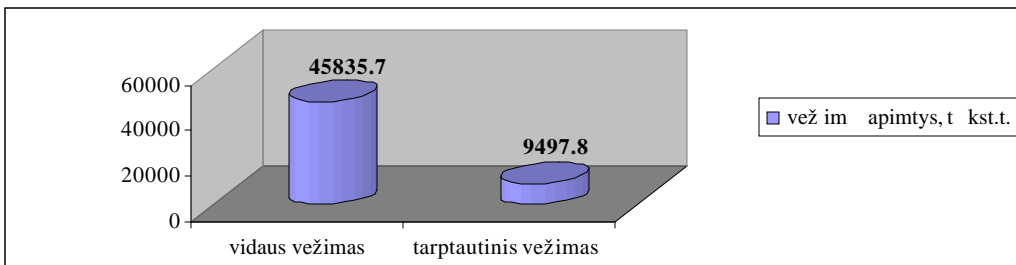


1.1.2.2 pav. Krovinių vežimas keli transportu 1991-2005 m., mln.t *

Tai atsitiko dėl to, kad po 1991 m. Lietuvai prasidėjo gana nelengvas perėjimo iš planinės rinkos ekonomikos laikotarpis. Tai takavo rinkos paklausos mažėjimą bei nestabili ekonomikos situaciją, kas tiesiogiai palietė ir krovinių gabenimo apimtį. 2000 m. vežimo mažėjimo tempai stabilizavosi, o nuo 2003 m. vėl milti. Augimas vyko dėl to, kad 2001 m. gegužės 31 d. Lietuva tapo 141-ja Pasaulio prekybos organizacijos nare (toliau - PPO). Stojimas PPO traukė Lietuvą bendrąjį rinkos liberalizavimo procesą, sudarant palankesnes sąlygas prekybai su kitomis valstybėmis, dėl to padidėjo tarptautiniai krovinių vežimo apimtys ir, atitinkamai, bendra pervežimo apimtis, skaitant ir vežimus keli transportu.

Krovinių vežimams keli transporto priemonėmis yra skirstomi *vidaus* ir *tarptautinius* vežimus [61, P. 32]. **Vidaus vežimai** – tai vežimas iš vieno šalyje esančio punkto kit (iš pakrovimo punkto – pakrovimo punkt). **Tarptautiniai vežimai** – tai vežimas iš vieno punkto kit (iš pakrovimo – iškrovimo punkt), esančių dviejose skirtingose šalyse.

Kaip jau buvo minėta, keli transporte vyrauja vidaus krovinių vežimai, kurie sudaro apie 83 proc. visų vežimo apimtys (žr. 1.1.2.3 pav.). Tai paaiškina tuo, kad keli transportas yra neekonomiškas (t.y. brangi) transporto rūšis gabenant krovinius dideliais atstumais.



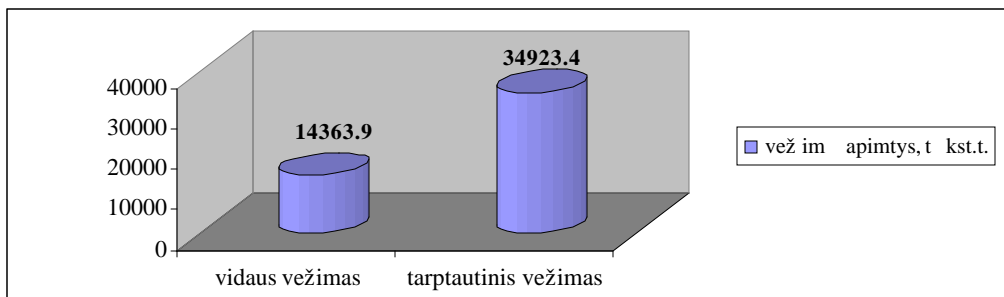
1.1.2.3 pav. Krovinių vežimo struktūra keli transportu 2005 m., t kst.t.*

* Sudaryta autorės, remiantis Statistikos departamento leidiniais “Transportas ir ryšiai” 2004 m. ir “Transporto ir ryšių rodikliai” 2006 m. (07).

b) Krovini vežimo geležinkelio transportu analizė

Geležinkelio transportas – svarbiausia Lietuvos transporto rėšis pervežant krovinius dideliais atstumais. Lietuvos geležinkeliai turi gerą susitikimą su Baltijos valstybėmis, NVS šalims geležinkelio tinklais. Per Lietuvą eina trumpiausias susisiekimo kelias tarp Rusijos ir Kaliningrado srities.

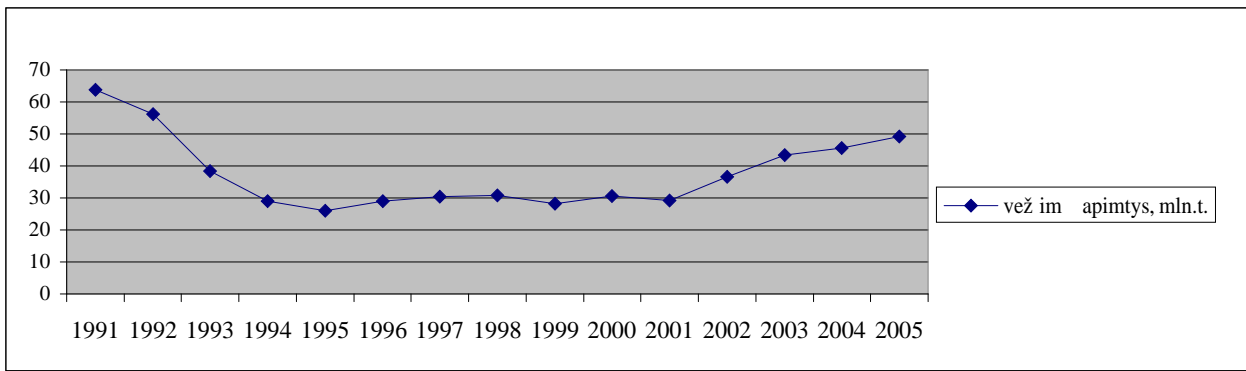
Geležinkelio transportas pasiteisina gabenant krovinius dideliais atstumais. Krovinių vežimams geležinkeliais, kaip ir keliais yra skirstomi vidaus ir tarptautinius vežimus. 2005 m. Lietuvos geležinkelio transporte vidaus pervežimams teko 29 proc. krovinių rinkos, likusi dalis – apie 71 proc. sudarė tarptautiniai pervežimai (žr. 1.1.2.5 pav.).



1.1.2.5 pav. Krovinių vežimo struktūra geležinkelio transportu 2005 m., t kst.t. *

Gamybos veiklos sumažėjimas, sukeltas Vidurio ir Rytų Europos šalių ekonominių reformų, paveikė ir Lietuvos geležinkelių. Tačiau vėlesniais metais Lietuvos geležinkeliais gabenamų krovinių kiekiai padidėjo. Todėl tiriant geležinkeliais vežamų krovinių dinamiką paskutiniame dešimtmetyje, galima išskirti du pagrindinius periodus: „kritimo“ ir „augimo“ (1.1.2.6 pav.). „Kritimo“ – krovinių vežimo apimtys nuo 1991 m. iki 1995 m. nukrito net 2,46 karto. Didžiausias šuolis žemyn pastebimas 1993 metais. Didelė takšiam nuosmukiui turėjo tranzitinių krovinių rinkos praradimas. Tranzitinių krovinių rinkos sumažėjimas sietinas su NVS šalimi, o ypač su Rusijos ekonomikoje, gamyboje ir tarptautinėje prekyboje susiklosčiusia kritine situacija. NVS šalims žaliavų eksportas mažėjo, o Vakaruose sumažėjusio žaliavų poreikio, o NVS gaminama produkcija neatitiko Europos standartų ir nors buvo pigi, tačiau nekokybiška.

* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu „Transporto ir ryšių monitoringo rodikliai“, 2006 (07).



1.1.2.6 pav. Krovinių vežimas geležinkeliu transportu 1991-2005 m., mln.t *

Po 1995 m. padidėjęs krovinių rinkoje ženkliai pasikeitė, prasidėjo augimo periodas.

1996 – 2000 m. laikotarpyje pervežimų geležinkeliais svyravimai buvo gana nežymūs. Tačiau jau nuo 2002 m. vežamųjų krovinių apimtys gavo didėjimo tendenciją. Esminio šio reiškinio priežastis – tranzitinių krovinių srauto atsigavimas, nulmus bendrą krovinių vežimą pakilimą, taip pat bendras ekonomikos augimas, lėmęs importo ir eksporto padidėjimą (žr. 9 pried.).

Apibendrinant, reikėtų dar kartą pabrėžti, kad transporto sektoriui tenka svarbus vaidmuo Lietuvos ūkyje – jo santykinis dalis BVP struktūroje yra maždaug dukart didesnė nei ES vidurkis. Ypatingas dėmesys yra skiriamas antžeminiam transportui, kuriuo pervežama daugiau nei trys ketvirtadaliai visų Lietuvos krovinių. Analizės metu nustatyti šios dviejų transporto šakų privalumai prieš kitas transporto šakas paverčia antžemio transporto sektorių prioritetiniu, siekiant skatinti gyvendinti ES bendrąjį transporto politiką ir strategiškai svarbiu, siekiant situoti ir konkuruoti pasaulinėje krovinių pervežimų rinkoje.

2. TRANZITINIAI KROVINIŲ GABENIMAI

2.1. TRANZITINIŲ GABENIMŲ YPATUMAI

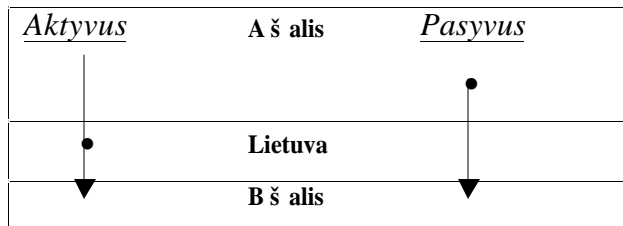
Krovinių srautai yra pagrindinis transporto sistemos funkcionavimo veiksnys. Tranzito srautus lemia rinka, o jų pasiskirstymą transporto koridoriais – konkrečiai transporto sistemomis ir ypač jungiamosiomis techninėmis, organizacinėmis ir juridinėmis lygoms.

Tranzitas (lot. *tranzitus – per jimas*) – keleivių ir krovinių gabenimas valstybės teritorijoje iš vieno punkto kitu per tarpinius punktus be papildomų operacijų, pavyzdžiui perkrovimo juose [59].

Tranzitas yra skirstomas (2.1.4.1 pav.):

* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento leidiniais “Transportas ir ryšiai” 2004 m. ir “Transporto ir ryšių monitoringo rodikliai” 2006 m. (07).

- aktyv – kai prekės siunčiamos į šalį iš užsienio (pvz., Lietuvos mokesčių mokėtojas perka prekes iš Baltarusijos mokesčių mokėtojo, ir per Lietuvos teritoriją prekės yra gabenamos Kaliningrado srities pardavimui);
- pasyv – kai prekės siunčiamos į šalį iš užsienio (pvz., Baltarusijos mokesčių mokėtojas prekes parduoda Kaliningrado srityje ir prekės juda per Lietuvą) [50, P.11].



2.1.4.1 paveikslas. Tranzitas

Atitinkamai, *tranzitinis krovinių gabenimas* – yra tarptautinis krovinių gabenimo dalis, kai kroviniai, kad pasiektų gavėją, yra gabenami per trečiųjų šalių teritorijas.

Tranzitiniems vežimams objektai gali būti žmogus, prekės, informacija, pinigai ir kiti ekvivalentai, energija, inovaciniai projektai ir programos. Subjektai yra tie žmogus ir kolektyvai, kurie turi teisę ir galimybę priimti sprendimus, taikant juos tranzito procesui. Kada tranzitiniams gabenimams naudojamos įvairios transporto priemonės, tranzite dalyvauja daugelis šių transporto, t.y. visos šalies transporto sistema [51, P. 251].

Tranzito reguliavimo tikslas – palengvinti prekių gabenimo per tam tikrą teritoriją procedūrą, sudarant galimybes nemokėti muitų ir kitų mokesčių, kuriuos reikėtų sumokėti vežant prekes teritorijoje (arba iš jos išvežant).

Tranzito planas yra labai svarbus faktorius, siekiant gerinti šalies ekonominio išsivystymo lygį. Todėl reikia siekti maksimalaus šalies galimybių panaudojimo tranzito paslaugų rinkoje, taikyti paprastesnes krovinių ir transporto tranzito procedūras, tobulinti šalies transporto ir logistikos infrastruktūrą.

Laiku neįgyvendinus su tranzito planu susijusių projektų, bus neįmanoma deramai konkuruoti tarptautinėje tranzito paslaugų rinkoje, tuo pačiu prarandant potencialias valstybės pajamas, darbo vietas, situotinio ES ekonominio erdvės galimybes.

Apibendrinant tranzitinių krovinių gabenimą, yra išskiriami tokie jo ypatumai:

- apima santykius, atsirandančius tarp daugiau nei vienos valstybės subjektų, atitinkamai sudaro tarptautinį teisės reguliavimo dalyką;
- santykio objektai gali būti įvairios agregatinės būklės, gabaritų, svorio ir pagal kitus parametrus skirtingai klasifikuojamos medžiagos, žaliavos, gatava produkcija ir t.t.;

- santykio subjektai – fiziniai ir juridiniai asmenys dalyvaujantys tranzitini gabenim organizavimo ir atlikimo procesuose;
- sudaro prielaidas lyginiam atleidimui nuo importo muit ir kit mokesi , ir muitin s formalum atlikimo supaprastinimui;
- turi takos nacionalini plauk biudž et augimui;
- padeda už tikrinti didesn už imtum transporto paslaug ir su juo susijusiuose sektoriuose.

Lyginant tranzitinius gabenimus keli ir gelež inkeli transportu, reikia pasteb ti, kad tranzitiniai gabenimai Lietuvos teritorija automobili transportu turi tam tikr tr kum : automobiliai ilgai stovi eil se kertant Lietuvos – Rusijos ar Lietuvos – Baltarusijos sienas, sud tingos yra muitin s proced ros; gresia apipl šimai ar krovinio praradimas ar sugadinimas; yra griež tai reglamentuojamas keli transporto priemoni vairavimo laikas, kuris negali viršyti teis s aktais nustatytos 9-10 val. kasdieninio vairavimo laikotarpio normos [21], kit laik vairuotojas privalo ils tis; automobiliai, važ iuojantys per miesto ir kaimo gyvenvietes neigiamai veikia aplink (triukš mas, tarš a iš metamosiomis dujomis, iš byran iu ar nupu iamu kroviniu). Taip pat intensyv jant krovini automobili srautui, sudaromi kamš iai keliuose (ypa Lenkijoje), atitinkamai padid ja avarių skai ius, kas sudaro ypating gr sm aplinkai ir ž moni sveikatai vežant pavojingus krovinius.

Gelež inkeli transporte tokie š alutiniai efektai yra daug mažesni, be to, juos galima mažinti, o kai kuriais atvejais – visiš kai š alinti.

Dabartiniu metu pagrindiniai tranzitiniai kroviniai gabenami Lietuvoje IX koridoriumi. Dominuojant vaidmen turi vež imai tarp Rusijos ir Kaliningrado srities bei Klaip dos. Daugeliu atvej , tai yra Rusijos ir kit Nepriklausom valstybi s jungos (toliau – NVS) šali eksporto eismas, keliaujantis tranzitu per Lietuv .

Šiuo metu pagrindinis tranzitini krovini vež jas yra „Lietuvos gelež inkeliai“. Tranzitiniai kroviniai turi didel reikš m , siekiant už tikrinti gelež inkelio pajam augim ir kin s veiklos pelningum [49, P.27-28].

Kituose skyriuose analizuojami tranzitiniai gabenimai antžeminiu transportu.

2.2. TRANZITINIAI PERVEŽ IMAI TARPTAUTIN JE PREKYBOJE

Vienas iš svarbi tranzitini pervež im ypatum yra tai, kad jie vaidina svarb vaidmen tarptautin je prekyboje. Pl tojant tarptautinius prekybinius santykius tarp valstybi , tranzitas yra neatsiejama š io proceso grandis.

Tarptautin prekyba – tai pardavimo ir pirkimo procesas, vykdomas tarp vairi š ali pardav j , pirk j ir tarpinink [41, P. 22]. Prek s ir paslaugos importuojamos ir eksportuojamos vairias valstybes, kartu juda ir pinig srautai.

Prekybos balanse atsispindi preki **eksportas** - preki pardavimas už sienio pirk jams, paslaug teikimas už sienio subjektams [55] ir **importas** – preki , paslaug , darbo ir kapitalo vež imas (pirkimas) iš už sienio šalies [ten pat]. Fiziškai eksportas reiškia, kad dal šalies vidaus produkto suvartoja užsienie iai, o importas - šalies gyventojai suvartoja dal už sienio šali vidaus produkto. Tai uiau yra iš skiriamas ir tre ias veiksnys, t.y. tranzitas. Kuo efektyviau funkcionuos tranzitini pervež im sistema, tuo patrauklesn bus s lygos vež ti krovinius per tam tikos šalies teritorij .

PPO, reguliuojanti apie 90 proc. pasaulio prekybos, sutartimis siekia 2 pagrindini tiksl :

- šalinti kli tis, trukdan ias laisvai pl toti prekyb ;
- sukurti reikš ming tarpvalstybini prekybos gin sprendimo mechanizm [32].

Tranzito pl tra yra labai svarbus faktorius, siekiant gerinti šalies ekonominio išsivystymo lyg . Tod l reikia siekti maksimalaus šalies galimybi panaudojimo tranzito paslaug rinkoje, taikyti paprastesnes krovini ir transporto tranzito proced ras, tobulinti šalies transporto ir logistikos infrastrukt r .

Siekiant ši tiksl , svarbus yra muitin s vaidmuo, kuri turi imtis konkre i priemoni liberalizuojant rink . Muitini taikomos tarptautinio tranzito sistemos yra kuriamos siekiant supaprastinti muitin s priež i ros priemoni taikymo mechanizmus, taikomus gabenant krovinius tarptautiniais maršrutais, ir už tikrinti, kad nebus pažeisti šali finansiniai ir saugumo interesai.

Pamin tina, kad muitin s teis s akt pagalba yra sukurtos ir funkcionuoja ir kitos, alternatyvios tranzitui, proced ros. Ši proced r grup vadinama s lyginio neapmokestinimo proced ros, kurias patenka: laikinasis vež imas, sand liavimas, laikinasis vež imas perdirbti, perdirbimas muitinei priž i rint [58, P.314].

Apibendrinant muitin s vaidmen pasaulin je prekyboje, paž ym tina, kad muitin aktyviai gyvendina vien iš savo pagrindini tiksl – muitin s ir verslo aktyvus bendradarbiavimas.

2.3. TRANZITINIAIVEŽ IMAIKELI TRANSPORTU

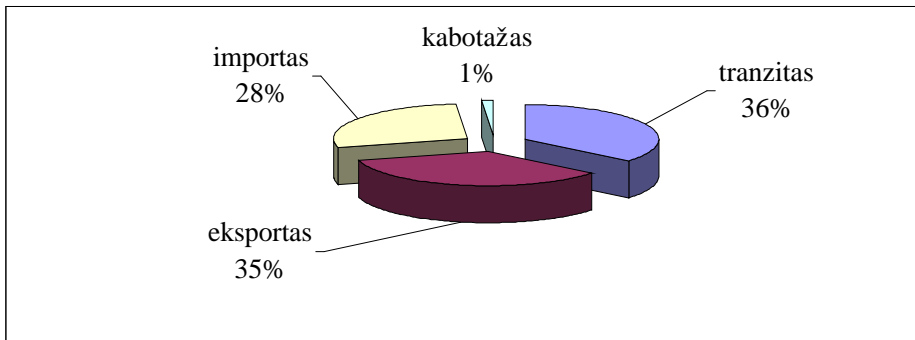
Kaip jau buvo min ta, krovini gabenimai yra skirstomi tarptautinius ir vidaus.

Statistikos departamentas, pateikdamas duomenis apie tarptautinius krovini vež imus keli transportu, naudoja š ias s vokas:

- Pakrauti - tai kroviniai kurie buvo pakrauti keli transporto priemon m s šalyje, išvež ti kit šal ir joje iškrauti, t.y. **eksportas**;
- Iš krauti – tai kroviniai, kurie buvo pakrauti keli transporto priemon kitoje šalyje, vež ti m s šal ir joje iškrauti, t.y. **importas**;
- Tarp kit šali – tarptautinis vež imas iš vienos šalies kit m s šalyje registruotomis transporto priemon mis, t.y. **tranzitas**;

- **Kabotažu** vežami kroviniai – krovinių vežimas kitoje šalyje m. s šalyje registruotomis kelių transporto priemonėmis.

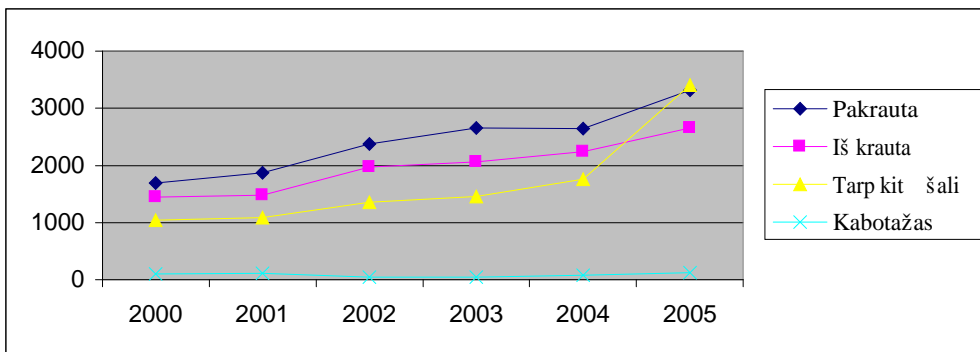
Tarptautinių pervežimų struktūroje 2005 m. Statistikos departamento duomenimis (2.2.1.1 pav.) dominuoja tranzitas (36 proc.), toliau seka eksportas (35 proc.), importas (28 proc.) ir kabotažas (1 proc.) (žr. 10 pried.).



2.2.1.1 pav. Tarptautinio krovinių vežimų kelių transportu pasiskirstymas 2005 m., proc.*

Tai paaiškina, kad po stojimo ES panaikinti iki tol galioję parko (turimų krovinių automobilių skaičius) apribojimai, dingusi leidimų sistema, panaikintos kvotos, muitinės formalumų supaprastinimas, o per Lietuvos teritoriją eina net du tarptautiniai reikšmingi transporto koridoriai, šios aplinkybės visuma teigiamai paveikė tranzitinio krovinių gabenimo verslą. Reikėtų pabrėžti, kad pagrindiniai tranzitiniai srautai automobilių transportu per Lietuvos teritoriją teko „Via Baltica“ magistralei.

Nagrinėjant pastarj penki metus (2000-2004 m.) tarptautinių krovinių gabenimus pagal rūšis (2.2.1.2 pav.), tai visur šie vežimuose pastebima didėjimo tendencija. 2001 m. palyginus su 2000 m. tranzitiniai (tarp kitų šalių) krovinių vežimai Lietuvos teritorija kelių transportu išaugo nežymiai, tačiau jau 2002 m. išaugo net 24 proc., palyginus su praėjusiais metais. 2003 m. tranzitiniai vežimai siekė 1451,8 t kst.t., 2004 m. – 1755,5 t kst.t., o 2005 m. padidėjo beveik dvigubai palyginus su 2004 m.



2.2.1.2 paveikslas. Krovinių vežimų kelių transportu pagal rūšis 2000-2005 m., t kst.t.*

* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu „Transportas ir ryšio rodikliai“ 2006 (07).

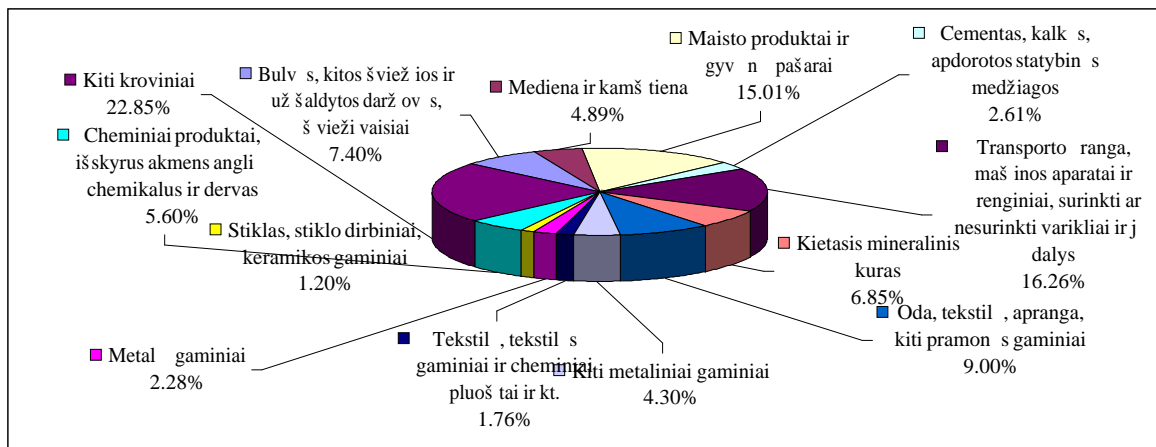
* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu „Transportas ir ryšiai“ 2006 (07).

Šis augimas iš ties sp dingas, kita vertus, jis yra gاند sningas. Min t barjer galiojusi iki stojimo ES panaikinimas ž enkliai padidino vieno automobilio apyvartum , vež jai su tuo pa iu darbuotoj bei vilkiku skai iumi atlieka keliais reisais daugiau nei iki stojimo ES [69].

Ta iau reik t pasteb ti, kad naryst kartu su teigiamais pokyiais atneš ir problem . Paspart jus vež imams ES ir padid jus vieno automobilio apyvartumui, rinkoje pritr ko krovinio ir paaštr jo konkurencija. Be to, buvo panaikintas apribojimas pl toti mon s turim automobili park , d l to Lietuvos vež jai staigiai padidino vilkik skai i , t pat padar ir kaimynin s šalys. Tai ž enkliai padidino pervež im paslaug pasi l ir dar labiau paaštrino konkurencij .

Nagrin jant krovini pervež im keli transportu dinamik pagal krovini grupes, matyti, kad 2005 m. (ž r. 11 pried) didž iausi tranzitini krovini pervež im dal sudar transporto ranga, mašinos aparatai ir renginiai, surinkti ar nesurinkti varikliai ir j dalys (16,26 proc.), antroje vietoje – maisto produktai ir gyv n pašarai (15,01 proc.), tre ioje – oda, tekstil , apranga, kiti pramon s gaminiai (9 proc.), toliau seka bulv s, kitos š viež ios ir už š aldytos darž ov s, š viež i vaisiai (7,40 proc.), kietasis mineralinis kuras (6,85 proc.), Cheminiai produktai, išskyrus akmens angli chemikalus ir dervas (5,6 proc.), mediena ir kamš tiena (4,89 proc.), kiti metaliniai gaminiai (4,3 proc.), cementas, kalk s, apdorotos statybin s medž iagos (2,61 proc.). Lik kroviniai sudaro apie ketvirtadal visostranzitini keli transportu pervež am krovini rinkos (1.1.2.4 pav.).

Dažniausia tranzitinio gabenimo specifik pagal krovini grupes, apsprendž ia prekybos santykiai tarp š ali siunt jos ir gav jos, ir parinktos transporto priemon s paj gumai gabenti vien ar kit krovini .



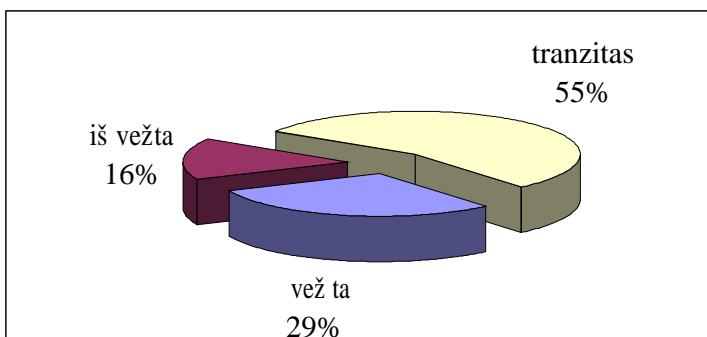
1.1.2.4 paveikslas. Krovini vež imai keli transportu 2005 m. pagal krovini r š is, proc. *

2.4. TRANZITINIAI VEŽ IMAI GELEŽ INKELI TRANSPORTU

Kaip jau buvo pasteb ta, gabenant krovinius tarptautiniais maršrutais antž emin mis transporto priemon mis, prioritetas teikiamas gelež inkeli transportui. Tarptautini pervež im

* Sudaryta autor s, remiantis Statistikos departamento periodiniu leidiniu “Transportas ir ryšiai”, 2005.

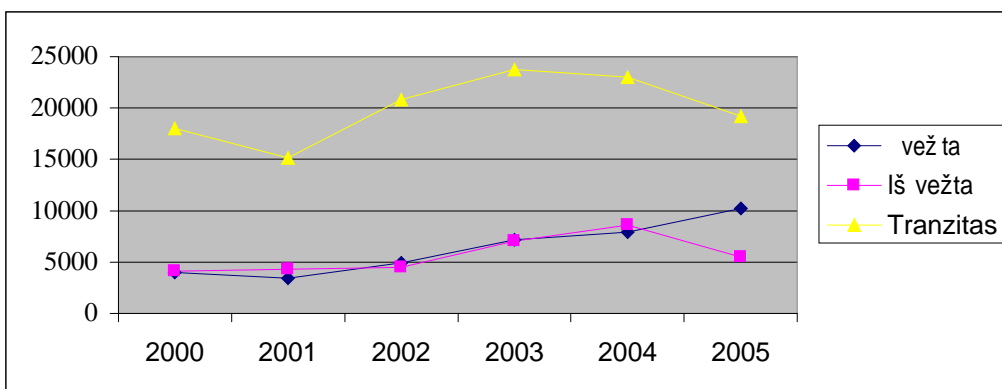
struktūroje 2005 m. Statistikos departamento duomenimis pirmavo tranzitiniai krovinių vežimai, kurie sudarė daugiau negu pusį visų tarptautinių vežimų apimtį (55 proc.), toliau seka importas – „iš vežta“ (29 proc.) ir eksportas – „iš vežta“ (16 proc.) (2.2.2.1 pav.) (12 priedas).



2.2.2.1 paveikslas. Tarptautinių krovinių vežimų geležinkeliu transportu pasiskirstymas 2005 m., proc.*

Tranzitiniams gabėjimams reikia skirti didžiausią dėmesį siekiant padidinti krovinių vežimo geležinkeliais apimtį.

Tiriant Lietuvos geležinkeliais vežamųjų krovinių dinamiką per pastaruosius šešerius metus (2000–2005 m.) reikėtų pastebėti, kad gabėjimo apimtys kito skirtingai (žr. 2.2.2.2 pav.).



2.2.2.2 paveikslas. Krovinių vežimų geležinkeliu transportu pagal rėšius 2000-2005 m., t.kst.*

2001 m. palyginus su 2000 m. krovinių vežimų geležinkeliu transportu sumažėjo 16 proc. Šis smukimas tranzitiniuose krovinių rinkoje buvo sukeltas nesubalansuota krovinių tarifų politika, 16% sumažėjimas Kaliningrado srityje kryptimi sumažėjo 29,6 proc.

Tačiau jau nuo 2002 m. krovinių apimtys padidėjo net 27 proc. palyginus su 2001 m., ir sudarė apie 43 proc. visų geležinkeliais vežamųjų krovinių srauto. 2002 m. geležinkelio sektoriui pasitarnavo teigiamai tarptautinės naftos rinkos situacija ir išaugęs Rusijos naftos produktų eksportas. Ypač teigiamai tranzitiniams pervežimams atsiliepė 2002 m. 61 proc. padidėjusi krovinių Kaliningrado srityje apimtis. Kaliningrad labiausiai padidėjo juodųjų metalų, naftos produktų ir

* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu „Transporto ir ryšių rodikliai“, 2006 (07).

* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu „Transportas ir ryšiai“, 2004.

gr did vežimo apimtys. 2002 m. Klaipėdos krovinių buvo vežta 10,6 proc. daugiau nei 2001 m. Didžiausi tokiam augimui turėjo naftos produktų vežimai.

Ir toliau pastebima didėjimo tendencija 2003 m. tranzitiniai kroviniai padidėjo 14 proc. lyginant su 2002 m. ir pasiekė 23782,9 t kst.t. Priežastys, lėmusios tokį didėjimą, išlieka tos pačios – tranzito Kaliningrado srities kryptimi apimti didėjimas (20,4 proc.). Tranzitini krovinių srauto didėjimas sietinas su NVS šalimis, o ypač Rusijos ekonomikos ir tarptautinės prekybos stabilizavimusi ir didėjaniais žaliavų paklausa. Didžioji tranzitinių vežimų dalis (2003 m. jie sudarė apie 51 proc. visų vežimų geležinkelių transportu) buvo vykdoma Kaliningrado srities kryptimi (apie 66 proc.), likusi dalis – per Klaipėdos uostą (apie 37 proc.) (žr. 13 pried.).

2004 m. po stojimo ES tranzitinio gabenimo apimtis vėl mažėdavo. Reikšmingos tokios tam turėjo pabrangėję krovinių pervežimo geležinkelių iš Rusijos į Kaliningradą ir Klaipėdą per Lietuvos teritoriją tarifai bei krovinių savininkų netikrumas dėl Lietuvos tranzito taisyklių po stojimo ES.

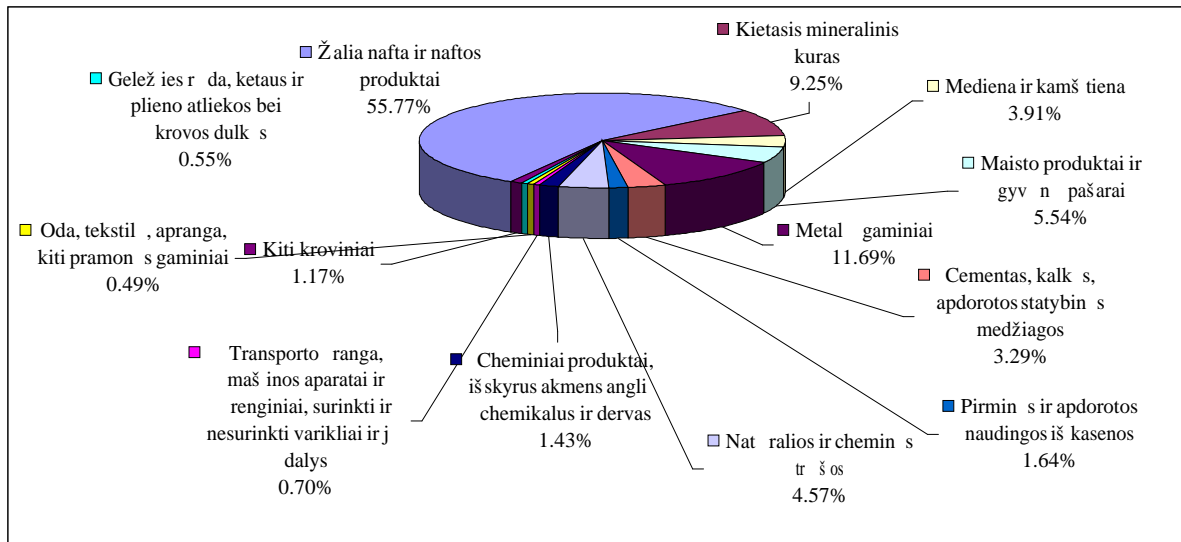
2005 m. geležinkeliais vežamų tranzitinių krovinių apimtis sumažėjo iki 19194 t kst.t. taip pat aiškina tai, kad remiantis Susisiekimo ministerijos pateikta informacija, nuo 2005 m. krovinių vežimo geležinkeliais statistinė apskaita tvarkoma pagal naujas Europos Komisijos skaičiavimo taisykles, kurias reglamentuoja Europos Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1192/2003, kurios nulėmė struktūrinius krovinių vežimo pokyčius, t.y. tranzito apimti mažėjimą ir vietinių krovinių apimti augimą. Didžiausi lyginamieji tranzitinių krovinių dalis sudarė Kaliningrado kryptimi vežami kroviniai [69].

2005 m. transporto sektoriuje buvo pasiektas rekordinis krovinių vežimas geležinkeliais nuo Nepriklausomybės atkūrimo – 49,3 mln. t krovinių. Šiuos rezultatus lėmė aiški Susisiekimo ministerijos gyvendinama transporto infrastruktūros plėtros politika, prasidėjusi nuo 2004 m., kai modernizuojant transporto infrastruktūrą buvo investuota daugiau kaip 785 mln. Lt, ne skaitant lėšų, kurios perduodamos savivaldybėms iš Kelių priežiūros ir plėtros finansavimo programos (apie 170 mln. Lt). Iš viso transporto sektoriaus asignavimai 2004 m. sudarė 1,29 mlrd. Lt [15].

Taip pat didžiausi tokie geležinkelių transporto pervežamų krovinių srautų kitimo tendencijomis per nagrinėjama laikotarpį turėjo išorinį politinį aplinką, Lietuvos ir kaimyninių valstybių ekonomiką. Taip pat turėjo tokios ir kitos transporto rėšios konkurencija. Be to, nereikėtų pamiršti ir konkurencijos iš kaimyninių valstybių, Latvijos ir Estijos, tranzito geležinkelių transporto srityje.

Visgi pastaraisiais metais tarptautiniai krovinių gabenimų apimtys Lietuvos geležinkeliais vis didėja. Tam, kad geležinkelių sektorius ir toliau veiktų efektyviai ir geriau tenkintų rinkos poreikius, reikia imtis priemonių jo konkurencingumo užtikrinimui, pagrįstai modernizuojant infrastruktūrą.

Analizuojant krovini vežimus geležinkelio transportu 2005 m. pagal krovinių rūšis, matyti, kad pirmą vietą užima žalia nafta ir jos produktai (55,77 proc.), antrą vietą tenka metalams (11,69 proc.), toliau seka kietasis mineralinis kuras (9,25 proc.) (1.1.2.7 pav.).



1.1.2.7 pav. Krovini vežimai geležinkelio transportu 2005 m. pagal krovinių rūšis, proc. *

Žalią naftą ir jos produktus, užimančius daugiau kaip pusį visų tranzitinių krovinių gabenimų geležinkeliais apimtį, vežimo tendencijos yra labai svarbios tiek tranzito per Lietuvos teritoriją vystymui, tiek visam geležinkelio transportui. Didžiausi tokios naftos ir jos produktų pervežimų dominavimui geležinkelio transporto sektoriuje turėjo padidinti naftos produktų, susijusių su išaugusiu Rusijos naftos eksportu, vežimą geležinkeliais. Taip pat reikia paminėti, kad mažai nafta 2004 m. eksportavo rekordiškai daug naftos ir jos produktų, palyginus su ankstesniais metais. Tam tokos turėjo skatinti ekonominę veiklą, taip pat mažiau trečiųjų dalių brangesnį, palyginti su 2003 m. tuo pačiu laikotarpiu, naftos pasaulinį kainų rinkos.

Metaliniai gaminiai pervežimams didelėmis apimtims tokios turėjo Lietuvos kio ekonomikos augimas, tranzito Kaliningrado srities kryptimi didėjimas.

Ketvirtą vietą geležinkelio transportu pervežamam krovini struktūroje užima maisto produktai ir gyvūnų pašarai (5,54 proc.), toliau seka natūralios ir cheminės trąšos (4,57 proc.), mediena ir kamštiena (3,91 proc.) bei cementas, kalkas, apdorotos statybinės medžiagos (3,29 proc.), sudarantys vidutiniškai apie šėšadalį visų gabenamų krovinių.

Likę kroviniai: pirminės ir apdorotos naudingos iškasenos (1,64 proc.), cheminiai produktai, išskyrus akmens anglių chemikalus ir dervas (1,43 proc.), kiti kroviniai (1,17 proc.), transporto ranga, mašinos aparatai ir renginiai, surinkti ir nesurinkti varikliai ir jų dalys (0,7 proc.), geležies rūda, ketaus ir plieno atliekos bei krovos dulks (0,55 proc.), oda, tekstilys, apranga, kiti pramoniniai gaminiai (0,49 proc.) (žr. 14 priedą).

* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu "Transportas ir ryšiai", 2005.

3. TRANZITINIŲ GABENIMŲ TEISINIAI ASPEKTAI

3.1. TARPTAUTINĖS TEISĖS NORMOS, REGULIUOJANČIOS TRANZITINIŲ KROVINIŲ GABENIMŲ

Vienas iš svarbiausių priemonių, užtikrinančių tinkamą ir konkurencingą valstybės tranzitinės sistemos funkcionavimą, yra teisinis. Tranzitiniai kroviniai pervežimai yra neatsiejama tarptautinių pervežimų dalis ir jie plačiau yra tarptautinės teisės nagrinėjimo dalykas. Tarptautinės teisės specifika pasireiškia tame, kad jos pagalba yra sureguliuojami teisės taikymo koliziniai klausimai, kai jie liečia daugiau nei vienos valstybės interesus.

Klasikinė tarptautinės teisės šaltinių sąrašą pateikia Tarptautinio Teisingumo Teismo Statuto 38 straipsnis [71].

„Teismas, kurio paskirtis yra spręsti pagal tarptautinę teisę ginčus, kurie jam yra parduoti, taiko:

- a) tarptautines konvencijas, tiek bendrias, tiek specialias, nustatančias normas, kurias aiškiai pripažįsta valstybės-ginčo dalyvės;
- b) tarptautinį paprotį, kaip bendros praktikos, kuri pripažįstama teise, rodymą;
- c) bendrus teisės principus, kuriuose pripažįstama civilizuotos tautos;
- d) teismų sprendimus ir vairių tautų labiausiai kvalifikuotų viešosios teisės specialistų doktriną, kaip pagalbinę priemonę teisės normoms nustatyti“.

Reikia paminėti, kad vienas pagrindinių tarptautinės teisės šaltinių – tarptautinė sutartis, kuri suprantama, kaip raštu tarp valstybių sudarytas tarptautinis susitarimas, kuriam taikomos tarptautinės teisės normos, tvirtintas viename ar keliuose susijusiuose dokumentuose, nesvarbu, koks būtų to susitarimo pavadinimas” [28]. Tačiau tarptautinės teisės praktikoje šis sąvoka yra išplečiama, kadangi:

- Sutartis gali būti sudaroma ir žodžiu (taip vadinami „džentelmeniškai susitarimai“ – gentlemen’s agreements);
- Tarptautinės sutarties subjektas ratas yra daug platesnis, negu pateiktas Vienos konvencijoje dėl sutarčių teisės – tai gali būti tarptautinė organizacija, valstybiniai-teritoriniai vienetai ir kt.

Taigi, tarptautinė sutartis yra „dviejų ar daugiau subjektų susitarimas siekiant apibrėžto rezultato, kur reguliuoja tarptautinę teisę“ [53, P.110].

Tarptautinė sutarčių pagalba yra unifikuojamos tam tikros taisyklės tarptautiniu mastu. Atsižvelgiant konkrečias teisės šakas ir institutus minėtos tokios tarptautinės sutartys,

unifikuojan ios [45, P.51-60]: civilin proces ir arbitraž , atsiskaitymus, civilin atsakomyb , intelektin nuosavyb ,sutar i teis ,šeimosteis ,transportoteis irryšius,muit teis .

Skirtini trys sutar i teis s harmonizavimo ir unifikavimo lygiai – pasaulinis, regioninis ir nacionalinis [46, P.85].

Kadangi tarptautiniai pervežimai yra ypatingai svarb s tarptautin je prekyboje, transporto sritis yra bene labiausiai unifikuota pasauliniu mastu tarptautini privatini santyki sritis – transporto srityje priimta nemaž ai tarptautini sutar i , konvencij , pasirašyta dvišali tarpvalstybini sutar i ,reguliuojan i tarptautinius vež imus, tuo tarpu ir tranzitinius.

Šio darbo kontekste yra svarbios dvi tarptautini konvencij r šys:

1. Unifikuojan ios teis s normas, reglamentuojan ias teisinius ir organizacinius santykius, atsirandan ius tarp tranzitiniuose vež imuose dalyvaujan i subjekt – **transportavimo dokumentai.**

2. Siekian ios pagerinti ir palengvinti tranzitini pervež im atlikim , tai pagrinde muitin s formalum supaprastinim reguliuojan ios normas – **muitin s dokumentai.**

Pagrindin s tarptautin s sutartys, reglamentuojan iostranzitin krovini gabenim yra šios:

- a) Tarptautinis susitarimas d l Ryt Europos valstybi gelež inkeli transporto– (SMGSsusitarimas), 1951 m.;
- b) Tarptautin krovini vež imo keliais konvencija (CMR konvencija), 1956 m.;
- c) Tarptautin muitin s proced r supaprastinimo ir suderinimo konvencija (Kioto konvencija), 1973 m.;
- d) Muitin s konvencija d l tarptautinio krovini gabenimo su TIR knygel mis (TIR konvencija), 1975 m.;
- e) Susitarimas d l tarptautinio gelež inkeli transporto (COTIF), 1980 m., bei jo B priedas - Vieningos tarptautinio krovini vež imo gelež inkeliu sutarties taisykl s (CIM).

Kituose poskyriuose pateikiama detalesn konvencij analiz .

3.2. TRANZITINIO KROVINI GABENIMO KELI TRANSPORTU REGLAMENTAVIMAS

3.2.1. CMR konvencija

Viena iš svarbiausi tarptautini sutar i , reglamentuojanti tarptautinius vež imus kertant valstyb s sienas, – 1956 m. Tarptautin krovini vež imo keliais konvencija (toliau – CMR * konvencija), pasiraš yta Ženevoje [27]. CMR konvencija sigaliojo 1961 m. liepos 2 d. Konvencija buvo papildyta 1978 m. liepos 15 d. protokolu, kuriuo pakeistas 23 str.

* Santrumpa CMR – iš pranc žiško Konvencijos pavadinimo reikšmini ž odž i – *Convention relative au contrat de transport international de merchandise par route.*

1993 m. kovo 5 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės potvarkiu Nr. 169 Lietuva prisijungė prie CMR konvencijos ir šios Konvencijos Protokolo.

CMR konvencija pirmą kartą tvirtino bendras tarptautinius ir privačius teisės nuostatus tarptautiniams vežimams automobiliais. Ši nuostata tikslas buvo pirmiausia unifikuoti:

1. vežimo dokumentus;
2. atsakomybę reguliavimui;
3. reikalavimus dėl žalos atlyginimo;
4. santykių tarp siuntėjo ir vežėjo, kaip vežimo sutarties šalies, teisinį reguliavimą;
5. daugelį nuostatų, reglamentuojančių krovinių gavimą, nesantio vežimo sutarties šalimi, teises ir pareigas.

Ši Konvencija taikoma kiekvienai kelių transporto priemonėms vežamo krovinių už užmokestį sutarčiai, kai krovinys perduodamas ir yra priimamas (pristatytas) valstybės Konvencijos narės teritorijoje [70]. Pažymėtinas netikslus šio straipsnio vertimas lietuvių kalba, kuris skamba taip: „kai gavėjas ir siuntėjas yra skirtingose šalies teritorijose ir kai bent viena iš jų yra Konvencijos narė.“

Pagrindiniai kriterijai, nustatant ar CMR konvencija taikoma yra šie:

1. vežama kelių transporto priemone;
2. vežama sausumos keliais;
3. vežama už užmokestį (užmokestis apima ne tik piniginį atlygį, bet ir kitus elementus, pvz., tam tikras lengvatas vežėjams);
4. vežami kroviniai;
5. vežimas – tarptautinis (lemiamu veiksniu nustatant ar vežimas yra tarptautinis yra tos pakrovimo ir iš krovimo vietos, kurios yra suderintos sutartyje, o ne tos, kurios tapo realiai vykdančios sutartį).

Sisteminė CMR konvencijos normų analizė leidžia daryti išvadą, kad tarptautinio vežimo sutartis yra susitarimas, kuriuo viena šalis (vežėjas) siipareigoja atvežti krovinį (pristatyti į paskirties vietą gavėjui), o kita šalis (siuntėjas) – sumokėti už užmokestį. Apibūdinant šios sutarties ypatumus pažymėtina, kad vežimas yra pagrindinė paslauga pagal sutartį, o krovinių priėmimas vežti – pagrindinis sutarties turinys.

Minėta sutarties sąvoka leidžia laikyti sutartį dvišale (kai kiekviena šalis turi ir teisių, ir pareigų, t.y. jas sieja priešpriešiniai teisės ir pareigos [44], atlygintinė (kai viena sutarties šalis už sutarties vykdymą iš kitos šalies gauna tam tikrą priešpriešinį turinį pobūdžio patenkinimą). Tarptautiniame praktikoje beveik visuotinai priimta, kad sutartis, kuri numato CMR konvencija, yra konsensualinė sutartis (kurios šalies teisės ir pareigos atsiranda nuo šalies susitarimo [44; 33]).

Sutarties dalykas

Krovinių tarptautinis vežimas keliais.

Sutarties šaly

Siunt jas – fizinis ar juridinis asmuo, savo vardu sudar s sutart su vež ju, bet neb tinai preki pardav jas, jei pastarasis pats nesudar sutarties su vež ju.

Vež jas – asmuo, kuris sipareigoja atlikti tarptautin vež im . Pagal LR keli transporto kodeks , vež ju, vež an iu krovinius tarptautiniais maršrutais, gali b ti tiktai mon s, turin ios licencij , iš duot Valstybin s keli transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos. Daž nai pats vež jas yra ir ekspeditorius, kurio funkcijas eina ne tik vež imas, bet ir preki iš siunt jo pri mimas, saugojimas, tvarkymas, draudimas, muitin s formalum atlikimas ir kiti veiksmai.

Vež imo sutartis

CMR konvencija nereguliuoja pervežimo sutarties turinio bei formos, tai reišk ia, kad vež imo sutart neb tinai turi sudaryti abiej šali pasiraš ytas nustatytos formos dokumentas, vež imo sutarties sudarymo fakto rodymu gali b ti ir apsikeitimas raš tais, sakymais, telegramomis, ar kitais b dais, taip pat susitarta gali b ti ž odž iu.

Konvencija reglamentuoja vež imo sutart patvirtinan io dokumento – **važ taraš io** – turin bei galiojim . Reikia pamin ti, kad teismai turi vadovautis važ taraš iu kaip dokumentiniu rodymu tais atvejais, kai n raš ytin s vež imo sutarties.

Važ taraš tis turi b ti pasiraš ytas abiej šali – krovinio siunt jo ir vež jo. Prieš ingu atveju, jis netur s rodomosios reikš m s, t.y. nebus dokumentiniu rodymu, kad kroviny s per jo vež jo dispozicijon. Bet paraš o nebuvimas važ taraš tyje nepadaro negaliojan ios pa ios vež imo sutarties. Jai vis tiek taikomos CMR konvencijos nuostatos. Tokiu atveju tikrieji šali ketinimai turi b ti rodin jami kitais vež imo sutarties sudarymo fakt patvirtinaniais rodymais.

Vež jo atsakomyb pagrindai

Pagrindiniai sunkumai tarptautinio krovini gabenimo praktikoje, taikant CMR konvencij , susij su vež jo atsakomyb s rib ir dydž io nustatymu. Daugiausia gin Lietuvos teismuose kyla b tentd l vež jo atsakomyb suž krovinio praradim , jo sugadinim ir pristatym .

CMR konvencijos IV skyrius vadinasi „Vež jo atsakomyb “. Kaip ir daugelyje valstybi Lietuvoje atsakomyb už vež imo sutarties paž eidim , krovinio praradim , sugadinim ar pav luot pristatym laikytina sutartine, bet ne deliktine atsakomybe. Pagal Lietuvos Respublikos Civilin kodeks , *sutartin atsakomyb* suprantama kaip: turtin prievol , kuri atsiranda d l to, kad ne vykdoma ar netinkamai vykdoma sutartis, kurios viena šalis turi teis reikalauti nuostoli atlyginimo ar netesyb , o kita šalis privalo atlyginti d l sutarties ne vykdymo ar netinkamo vykdymo padarytus nuostolius arba sumok ti netesybas; *deliktin atsakomyb* : turtin prievol , atsirandanti d l ž alos, kuri nesusijusi su sutartiniais santykiais.

Taigi, vež jo atsakomyb pagal CMR konvencija turi b ti traktuojama kaip sutartin , nors vež jo atsakomyb suž krovinio praradim , sugadinim ar pav luot pristatym prezumpcija yra

tvirtinta 17 ir 18 str. Konvencijoje taip pat tvirtinta vežėjo atsakomybės prezumpcija už nurodymo, jog vežama pagal CMR konvenciją (7 str. 3 p.) važtaraštyje nebuvimui, taip pat jo pareiga kompensuoti krovinio vertę, kuri lygi išperkamojo mokesčio dydžiui, jei vežėjas perdavė krovinį gavėjui, nepaėmęs išperkamojo mokesčio, jei pagal vežimo sutarties joje paimti (21 str.).

CMR konvencijos 17 ir 18 straipsniai yra skirti vežėjo atsakomybei už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavilnuotą pristatymą. Jie nėra skirti vežėjo atsakomybei dėl kitų aplinkybių (17 str. 1 p.). Taigi vežėjas yra visiškai atsakingas dėl krovinio praradimo, sugadinimo ar pavilnuoto pristatymo, nebent jis rodytų, kad buvo bent viena iš aplinkybių, nurodytų 17 str. 2 p. ir/ar 4 p.

Norint tiksliai nustatyti vežėjo atsakomybės atsiradimo ir jos pasibaigimo laiką, pirmiausia reikia nustatyti tikslų krovinio priėmimo, taip pat krovinio perdavimo gavėjui momentą, kadangi analizuojant CMR konvencijos 17 str. 1 p. tampa aišku, kad vežėjas neatsako už krovinio praradimą ar jo sugadinimą, jei tai vyko iki to laiko, kol jis priėmė krovinį vežti, arba kai visa tai vyko po to, kai krovinys perduotas gavėjui.

Pažymėtina, kad pervežimo santykiuose *priėmimas* yra tik tada, jei krovinys priimtas vežti, bet ne kitais tikslais, pavyzdžiui, kaip pakavimas, sandėliavimas iki pervežimo ir pan. Tik tuomet, kai šios operacijos pasibaigs, vežėjas bus laikomas priėmusiu prekes pagal CMR konvenciją. Kaip minima, vežėjo atsakomybė šiuo atveju prasideda ne tik nuo faktinio vežimo pradžios, bet nuo to momento, kai prekės perduotos paėmiamam vežėjui arba jo agentui, galiojamam jas priimti, pervežimo tikslais. Jei prekės žala bus padaryta iki priėmimo vežti, CMR konvencija netaikoma, o taikomi nacionaliniai statymai. Taigi, nuo to momento, kai vežėjas priėmė krovinį, pasirašė CMR važtaraštyje, pradeda galioti atsakomybės už krovinį prezumpcija. Iki pasirašymo – minima, prezumpcija negalima būti remiamasi.

Krovinio *perdavimo* gavėjui momentu laikomas krovinio pristatymas CMR važtaraštyje nurodytą vietą arba pakeistą siuntų reikalavimu vietą (12 str. 1 p.), ir važtaraštyje nurodyto gavėjo arba siuntų reikalavimu nurodyto kito gavėjo krovinio priėmimas, pasirašant važtaraštyje, liekaniam vežėjui. Nuo šio momento, vežėjo atsakomybė už krovinį laikoma pasibaigusia. Pažymėtina, kad tokiais atvejais, kai krovinys yra atgabentas, bet yra dar sandėliuojamas, grupuojamas, ar vežėjas kitaip kontroliuoja krovinį, tai jis vis dar yra atsakingas už krovinio išsaugojimą.

Taip, civilinėje byloje Nr. 2-3-98 Ieškovas - Belgijos draudimo kompanija (Siuntų draudikas) kreipėsi teismu, prašydama regreso tvarka išieškoti iš vežėjo prarasto krovinio vertę, motyvuodama tuo, kad CMR važtaraštyje buvo nurodytos Siuntų jo instrukcijos, kurios yra pervežimo sutarties dalis, iškrauti krovinį tik atvykus nurodytą paskirtą vietą Maskvoje, po to, kai bus paskambinta nurodytam važtaraštyje asmeniui. Ieškovas teigė, kad vairuotojas, neatvykęs kur

nurodyta, paskambino prieš tai nurodytam kontaktiniam asmeniui ir leido iškrauti krovinį ne tuo adresu, kuris nurodytas važtaraštyje [13].

Atsakovas su ieškiniu nesutiko, nurodydamas, kad perdavė krovinį gavėjui, kuris jį priėmė, pasirašė važtaraštyje. Krovinio gavėjas drauge su vežėju išmuitino krovinį muitinėje, tai žymi muitinės spaudai važtaraštyje. Todėl visi faktai liudija, kad krovinyš dingo pas jį gavėją, bet ne vežėją.

Vilniaus apygardos teismas pagrįstai atmetė ieškinį, nurodydamas, kad krovinyš buvo pristatytas, yra gavėjo parašas ir spaudas važtaraštyje.

Galimi atvejai, kai nukrypstama nuo prastos krovinio perdavimo praktikos. Gavėjas gali pagrįstai reikalauti, kad pristatytas krovinyš būtų perduotas vėliau (pvz., krovinyš atgabentas vėlyvakar). Tokiu atveju vežėjas lieka atsakingas už krovinio saugojimą. Taip pat gali būti susitarta, kad pristatytas krovinyš bus saugomas iki pareikalavimo atvykus paskyrimo vietai. Vežėjas lieka krovinio vežėju CMR konvencijos prasme iki krovinio pareikalavimo, nebent krovinio nebūt pareikalauta per „protingą“ laiką.

Nelaikytini pristatymu paskirties vietai ir tokie atvejai, kai vežėjas nepasiekė CMR važtaraštyje nurodytos paskirties vietos, išskyrus jei tai atsitiko dėl to, kad vežėjas vykdė valstybinės valdžios institucijos (pvz., muitinės, veterinarijos tarnybos ir t.t.) nurodymus ir buvo priverstas krovinį pristatyti į nurodytą vietą.

17 str. 1 p. numato, kad vežėjas atsako tiek už viso, tiek ir už dalies krovinio praradimą ar sugadinimą, taip pat už pavaišintą krovinį pristatymu. Atsakomybė už krovinio praradimą ar sugadinimą reiškia, kad vežėjas atsakingas už krovinio praradimą ar sugadinimą, bet ne už šalutinius nuostolius, pvz., negautą pelną. Tik pavaišintus pristatytus krovinius yra kompensuojami netiesioginiai nuostoliai, kurie negali būti didesni už vežėjas už mokestį (23 str. 5 p.).

Konvencijos 34 str. nurodyta, kad „jeigu vežėjas, kurio sąlygas nustato vienintelis sutartis, vykdo pačiam keli vežėjais, tai kiekvienas iš jų atsako už visą vežėjas, o antrasis ir kiekvienas kitas vežėjas, perimdamas krovinį ir važtaraštą, tampa sutarties dalyviu tokiomis sąlygomis, kurias nurodytos važtaraštyje.“ Terminas „vienintelis sutartis“ yra reikšmingas, nes jei tas pats pervežimas vykdomas sudarant atskiras pervežimo sutartis kiekvienoje valstybėje, per kurios teritoriją juda krovinyš, tai tokioms sutartims bus taikomi atitinkamos valstybės nacionaliniai statymai, bet ne CMR.

Tais atvejais, kai pervežimą dalyvauja keli vežėjai, viena pervežimo dalis (paprastai paskutinė) vykdoma tik vienoje atskiroje valstybėje, gali kilti klausimas, ar ši pervežimo dalis reglamentuoja CMR konvencija ar nacionaliniai tos valstybės statymai. Kadangi visas pervežimas vykdomas pagal vieną sutartį, paskutinė vežėjas atkarpa taip pat yra reglamentuojama

Konvencijos nuostatai, o paskutinis vežimas yra „kiekvienas kitas“ vežimas CMR 34 straipsnio prasme.

Žalos nustatymo dydis

Žalos suma krovinio praradimo atveju apskaičiuojama pagal krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai jis buvo priimtas vežimui. Krovinio vertė nustatoma pagal biržos kainas, o jeigu tokios nėra, - pagal rinkos, o jei nėra ir tokios, tai pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę (23 str. 1 ir 2 punktai).

Taigi, CMR konvencija sieja krovinio vertę su ta jo verte, kuri buvo nustatyta priimant krovinį vežimui, t.y. su krovinio verte jo priėmimo vietoje ir priėmimo momentu.

Praktikoje dažnai kyla problemos nustatant tikrąjį krovinio vertę, nes neretai ieškovo nurodyta (ir pirkimo-pardavimo sutartyje tvirtinta) prekės kaina skiriasi nuo tos kainos, kuri yra sąskaitoje-fakturoje ir lydi krovinį drauge su kitais vežimo dokumentais. Atsitinka ir taip, kad ieškovas pateikia ne tuos dokumentus. Tai vyksta dėl to, kad siuntėjas siekdamas sumažinti mažesnius muitus, sumažina deklaruojamos prekės muitinę vertę. Tačiau vykus nelaimingam atsitikimui, t.y. krovinio praradimo atveju, vertės sumažinimas atsigręžia prieš patį siuntėją, nes visais atvejais, nustatant krovinio kainą, yra vadovaujama šiais dokumentais, kurie lydi krovinį ir yra pateikiami muitinei.

Civilinė byla Nr. 2(3)-134/1999 Ieškovas, eksportuojantis refrižeratorius ir tentuotus treilerius NVS ir Baltijos šalis, kreipiasi Šiaulių apygardos teismą, prašydamas išmokyti, vykdytįsios mokesčių pervežimą iš Klaipėdos Rusiją, išieškoti 683888 Lt, nes Rusijos teritorijoje krovinyje buvo pavogtas. Tokia suma buvo nurodyta apkaltinamajame Maskvos srities teismo nuosprendyje baudžiamojame byloje dėl plėšimo ir atvirosios vagystės. Atsakovas pateikė iš Klaipėdos teritorinės muitinės archyvo gautus dokumentus, kad krovinio vertė pagal krovinį lydi sąskaitoje-fakturoje buvo 97025 Lt. [12].

Kaip matyti, suma akivaizdžiai skiriasi, ir teismas, spręsdamas krovinio vertės klausimą, šiuo atveju turėjo vadovautis ta suma, kuri figūravo važtaraštyje arba sąskaitoje-fakturoje, lydi jusioje krovinyje.

Tuo atveju, kai krovinio pristatymo terminas yra viršijamas, ir pagal sutarties galiojimus turintis asmuo rodo, kad dėl to padaryta žala, vežimas privalo kompensuoti nuostolius, kurie neturi būti didesni kaip už mokestis už vežimą (23 str. 5 p.).

Krovinio praradimo atveju turinti kompensuojamas visos už mokestis už vežimą, muitininkai ir mokesčiai bei kitos su krovinio vežimu susijusios išlaidos, o jei prarasta dalis krovinio - proporcingai nuostolio dydžiui; kiti nuostoliai nekompensuojami (23 str. 4 p.).

Pažymėtina, kad išlaidos, susijusios su krovinio gabenimo paruošimu ir pakavimu, nors jos daugeliu atvejų tikrai yra didelės, krovinininkui neatvykus pristatymo vietai, nėra atlyginamos.

Pagal CMR konvencijos 27 str. galiojimus pagal sutartį turintis asmuo taip pat gali pareikalauti sumokėti palūkanas.

Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai

Siekiant subalansuoti vežėjo ir siuntėjo teisinį padėtį, CMR konvencijoje yra numatomi atvejai, kai vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės. 17 str. 2 p. reglamentuoja 4 aplinkybių grupes:

1. krovinio praradimas, sugadinimas ar paviluotas pristatymas vyko dėl siuntėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo (pvz.: siuntėjas pakrauna šlapias daržoves polietilenuose maišus, tai paspartina jų puvinimą vežimo metu; arba pakraunamos nepakankamai gerai sušaldytos prekės, kurios atitirpsta vežimo metu; arba siuntėjas neparuošia prekių sutartu laiku, ir dėl to jos buvo paviluotai pristatytos; siuntėjas pateikia netinkamai užpildytus dokumentus, dėl to krovinys sulaikomas muitinės poste);
2. krovinio praradimas, sužalojimas ar paviluotas pristatymas vyko dėl veiksmų, kuriuos vežėjas atliko vadovaudamasis siuntėjo duotais nurodymais;
3. krovinio paslėpti defektai (kalbama apie tokį defektą, kuris yra neįdingas tokios rūšies krovinininkams; defekto buvimo rodinį jimo našta tenka vežėjui);
4. aplinkybės, kurių vežėjas negalėjo išvengti, o pasekmės, dėl tokių aplinkybių, negalėjo užkirsti kelio. Tarptautiniame praktikoje tokios aplinkybės paprastai vadinamos *force majeure*.

Pagal tarptautinį teismų praktiką neišvengiamos aplinkybės yra tokios [10]:

- kilus gaisrui ir nustatius, kad tai buvo tyčinis padėgimas, gaisro padaryta žala vertintina kaip negalima numatyti, nes vežėjas negali imtis kokių nors priemonių prieš tyčinio tokio pobūdžio nusikaltimo padarymą;
- sprogsi padanga tik tada vertinama kaip aplinkybė, atleidžianti nuo atsakomybės, jei tai vyko dėl išorės poveikio (stiklo šukės, vėnies ir pan.);
- ginkluotas automobilio su vienu vairuotoju užpuolimas trumpai sustojus automagistralėje vertintinas kaip aplinkybė, atleidžianti nuo atsakomybės už tokio užpuolimo krovinininkui padarytą žalą ar jo pagrobimą;
- vykus autovykiui, kurio net ir ypatingo atsargumo atveju vežėjui nebuvo galima išvengti ir kurio metu krovinys prarastas ar sugadintas, padaryta žala laikytina neišvengiama. Antai jeigu apšviestas tinkamai automobilis yra tvarkingai pastatytas kelkraštyje, bet jį sudaužė o naktį kitas automobilis, vežėjas nėra kaltas, nes trečiojo asmens veikos jį negalėjo išvengti; ir kt.

Be 17 str. 2 p. nurodytų pagrindų, vežėjas gali remtis dar papildomais faktoriais (17 str. 4 p. a-f papunkčiuose). Tačiau šie faktoriai gali atleisti nuo atsakomybės tik krovinio praradimo ar jo

sugadinimo atvejais, bet ne pav luoto pristatymo atveju. Esant vienai iš straipsnyje nustatyt aplinkybi , vež jui už tenka j nurodyti, bet ne rodin ti – t.y. vež jo nekaltumas d l krovinio praradimo ar sugadinimo yra preziumuojamas.

Civilin je byloje Nr. 2-623/2000 vež jas-atsakovas UAB „Vasto” buvo atleistas nuo atsakomyb s pagal 17 str. 2 p. UAB „Vasto” automobilis vež s krovini buvo apipl štas Lenkijoje. Tai vyko, kai du policijos pareig nais apsireng asmenys, vairuotojui R.Stagiui liep pasiimti dokumentus ir s sti j automobil ; po to vairuotoj suriš o ir, grasindami panaudoti ginkl , j iš vež mišk . Vilkikas buvo rastas apipl štas už keli šimt kilometr nuo vykio vietos. Teismas nurod , jos vairuotojas, suvokdamas, kad yra stabdomas policijos pareig n , prival jo sustoti ir paklusti j reikalavimams, o v liau priešintis negal jo, nes gr s pavojus jo gyvybei [14].

Vež jo atsakomyb s dydis

Konvencijos 23-29 str. reglamentuoja vež jo atsakomyb s dyd , apskai iavimo tvark ir pan. Ši nuostata yra skirta tam, kad vež imo kaštai neb t skai iuoti krovinio vert .

Konvencijos 23 str. numato vež jo atsakomyb s pagrindus ir krovinio vertinimo b dus, nustatant kompensavimo ribas. CMR konvencijos 24 ir 26 str. numatomi susitarimai d l papildomos krovinio vert s tuo atveju, jei susitariama d l už mokes io už vež im priedo ir tai nurodoma važtaraš tyje.

Konvencijos 28 str. skirtas vež jo ir kit asmen , už kuriuos vež jas atsako pagal CMR konvencij , gynimui, jeigu pagal valstyb s, kurioje nagrin jama byla, statymus, iš tokio pervež imo gal t b ti keliami papildomi reikalavimai nei tie, kurie numatyti vež imo sutartyje. Tokiu atveju vež jas arba asmenys, už kuriuos vež jas atsako pagal CMR konvencijos 3 str. gal t remtis Konvencijos nuostatomis, atleidž ian iomis nuo atsakomyb s, j apibr ž ian iomis arba apribojan iomis ž alos atlyginimo dyd .

Skirtingai nuo 28-ojo straipsnio, 29-asis straipsnis numato atvejus, kada vež jas negali vadovautis Konvencijos nuostatomis, atleidž ian iomis vež j nuo atsakomyb s arba j ribojan iomis, arba atsakomyb perkelian iomis kitai pusei.

Apibendrinant kas pasakyta apie CMR konvencij yra pažymima, kad:

1. CMR konvencija yra pagrindinis tarptautinis teis s aktas, reglamentuojantis tarptautin krovini gabenim keli transportu, kertant valstybines sienas;
2. Pagrindinis dokumentas, naudojamas vež ant krovinius pagal min t j Konvencij yra CMR važtaraš tis;
3. Konvencija reguliuoja tarptautinius pervež imus atliekan i vež j atsakomyb sir jos dydž io nustatymo klausimus;

4. Reguluoja iš tarptautini pervežimų kilusių ginčų sprendimo tvarką, bei ieškini padavimo terminus.

Tarp CMR konvencijos traktatų paminėti:

1. Ne visais atvejais tikslus Konvencijos teksto vertimas lietuvių kalba, dėl ko kyla neaiškumai;
2. Teismų praktika, nagrinėjant šios kategorijos bylas, yra nevienoda. Teismai ne visada taiko CMR konvenciją, kai ji yra būtina taikyti, be to, atskiras konvencijos nuostatas (ypač dėl vežėjo atsakomybės) aiškina skirtingai [10].

Todėl būtina kiekvienu atveju, organizuojant tranzitinį krovinių gabenimą, nustatyti, ar vežimas atitinka CMR konvencijos taikymo kriterijus, ar teisingai išskirtos vežimo sąlygos, ar tinkamai formintas vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas – CMR važtaraštis. Bet svarbiausia, kad kilus teisiniams ginčams, būtų atsižvelgta konkrečios bylos aplinkybės, siekiant teisingai išspręsti su Konvencijos taikymu susijusius klausimus, pagrindiniai iš kurių liečia atsakomybę už tarptautinius vežimus klausimus.

3.2.2. TIR konvencija

Siekdama supaprastinti tarptautinius pervežimus automobilių transportu ne tik Europoje bei Vidurio Rytuose, bet ir Afrikoje, bei Lotynų Amerikoje, iš karto pasibaigus II Pasauliniam karui, Jungtini Tautų Europos ekonomikos komisija pradėjo kurti TIR tranzito sistemą. Pirmą TIR susitarimą 1949 m. pasirašė kelios Europos valstybės, kas paskatino 1959 m. priimti Muntinų konvenciją dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (toliau – TIR* konvencija) kuri įsigaliojo 1960 m., ir buvo papildyta 1975 m. [29].

Šiuo metu TIR konvencija jungia 64 susitariančias šalis. Konvencijos galiojimo sritis apima visą Europą, dalį Šiaurės Afrikos, Artimuosius ir Vidurio Rytus, taip pat Kanadą, Jungtines Amerikos Valstijas, Indiją, Urugvajų, Japoniją.

Pagrindinis šios konvencijos tikslas, kaip jau buvo minėta, muntinų formalumų, gabenant prekes tranzitu, supaprastinimas.

TIR vežimą sudaro kelios operacijos. Kiekvienoje susitariančioje šalyje TIR pradedama išvykimo (važiavimo) muntinų staigoje, o baigiama paskirties (išvažiavimo) muntinų staigoje. Kiekviena TIR operacija kontroliuojama panašiai, kaip ir atliekant prasto tranzito procedūrą, naudojant TIR knygelės 1-ą ir 2-ą išplėšiamus lapus. Išvykimo ar važiavimo muntinų staiga iš TIR knygelės išplėšia 1-ą lapą. Tos pačios susitariančios šalies paskirties ar išvažiavimo muntinų staiga išplėšia 2-ą lapą ir grąžina jį išvykimo arba centrinei muntinų staigai, kad ji galėtų

* Santrumpa TIR iš anglų kalbos Konvencijos pavadinimo žodžių pirmą raidę – *Transit International Routier*

palyginti su 1-uoju išplėstu lapu bei patikrinti ir patvirtinti TIR operaciją. Panašios tvarkos laikomasi viso vežimo metu kiekvienoje susitariančioje šalyje. TIR vežime gali dalyvauti kelios išvykimo ir paskirties muitinės staigos, bet iš viso ne daugiau kaip keturios [67].

Atliekant šį procedūrą Europos Bendrijos muit teritorija laikoma viena bendra teritorija.

TIR sistemos pagrindą sudaro 5 pagrindiniai ramsčiai [29]:

1. Transporto priemoni arba konteineri patikimumo ir saugumo užtikrinimas

TIR konvencija numato, kad prekės turi būti gabenamos konteineriuose arba transporto priemoni krovinių sekcijose, sukonstruotuose taip, kad nebūt manoma pasiekti krovinių, nepalikus matomų pėsak ar nepažeidus muitinės plombų.

2. Tarptautinė garantijų grandinė

Tokia sistema užtikrina, kad tuo atveju, jei muitai ir mokesčiai bus ne manoma išieškoti iš TIR knygelės turtojo (vežėjo), juos sumokės nacionalinė garantuojančioji asociacija.

Kiekvienoje TIR konvencijos susitariančioje šalyje yra tos šalies muitinėje pripažinta garantuojanti asociacija (Lietuvoje tai yra Lietuvos nacionalinė vežėjų asociacija - LINAVA). Tokia asociacija garantuoja, kad bus sumokėti muitai ir mokesčiai tuo atveju, jeigu bus išaiškintas TIR procedūros pažeidimas, padarytas tos šalies teritorijoje, nepriklausomai nuo to, ar prekės buvo gabenamos su tos asociacijos išduota TIR knygele, ar su kitos tai pačiai garantijų grandinei priklausančios garantuojančiosios asociacijos išduota TIR knygele.

Kiekviena šalis nustato savo garantijos ribą, bet rekomenduojama maksimali suma, kurios galima pareikalauti iš kiekvienos nacionalinės asociacijos pažeidimo atveju yra 50 000 JAV doleri (gabenant prekes su TIR knygelėmis Bendrijos muit teritorijoje šios garantijos dydis yra 60 000 EUR arba jos ekvivalentas nacionaline valiuta). TIR konvencija numato, kad vežant alkoholinius gėrimus ir tabako gaminius gali būti naudojama speciali TIR knygelė, su kuria susijusios garantijos dydis 200 000 JAV doleri, tačiau šiuo metu dėl didelės rizikos tokie knygelės naudojimas suspenduotas.

Paminėtina, kad ginčai, kilę dėl tranzito procedūros atlikimo su TIR knygelėmis Lietuvoje yra teisingi specializuotiems – administraciniais teismams. Lietuvos Vyriausias administracinis teismas, formuojantis vieningą teismų praktiką, pateikė 2005 m. išnagrinėtą bylą apžvalgai. Remiantis apžvalga, 2005 metais buvo išnagrinėta daugiau nei 10 bylų pagal pareiškėjo – garantinės asociacijos – skundus dėl teritorinių muitinės staigų bei Muitinės departamento priimtų sprendimų.

Ginčas administracineje byloje Nr. A¹⁴-1479/2005 kilo tarp Lietuvos nacionalinės vežėjų automobilių asociacijos „Linava“ prieš Muitinės departamentą prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Kauno teritorinės muitinės. Buvo sprendžiami klausimai susiję su garantinės asociacijos sipareigojimais pagal bendrosios garantijos sutartį, sudarytą su Muitinės

departamentu, d l teisini santyki , susiklos iusi tarp muitin s ir garantin s asociacijos pob dž io, d l bendrosios garantijos sutarties tarp muitin s ir garantin s asociacijos teisin s prigimties.

Teismas paž ym jo, kad galiojan iuose teis s aktuose n ra nuostat , kurios garanto prievol s muitinei atsiradim siet su muitin s sprendimo d l skolos registravimo muitin s proced ros vykdytojui pri mimu. Iki reikalavimo (pretenzijos) pateikimo garantin asociacija yra informuojama apie TIR proced ros paž eidim , ta iau toks muitin s pranešimas ne pareigoja garantin asociacij mok ti mokes ius, kadangi faktin ir teisin situacija dar lieka neapibr ž ta ir nevienareikšm : skola muitinei gali b ti iš viso ne registruota, jeigu bus rodyta, kad TIR proced ros paž eidimo nebuvo ir prievol mok ti muitus bei importo-eksporto mokes ius neatsiras nei muitin s proced ros vykdytojui, nei garantinei asociacijai; skol muitinei gali sumok ti pats muitin s proced ros vykdytojas, šiuo atveju garantinei asociacijai taip pat nekils prievol mok ti muitus ir mokes ius. Tik tuo atveju ir nuo to momento, kai muitin pateikia garantinei asociacijai reikalavim (pretenzij) mok ti muitus ir mokes ius, garantin asociacija privalo š reikalavim vykdyti teis s akt bei sutarties nustatyta tvarka ir terminais, o jai šios prievol s ne vykdž ius ar vykdž ius netinkamai, muitin gyja teis išieškoti skol statymo nustatyta tvarka prieš garantin s asociacijos vali [11].

Taigi, praš osi iš vada, kad TIR sistemos antrojo rams io veikimo mechanizmas yra ne visai subalansuotas. Vis dar kyla neaiškum d l TIR proced ros taikymo, kaip pvz. min toje byloje, kai gin as kilo d l skolos muitinei padengimo (TIR proced ros paž eidimo atveju) tvarkos, d l kurios nustatymo reik jo kreiptis apeliacin instancij .

3. TIR knygel

Prek s yra vež amos su tarptautiniu lygiu pripaž stamu dokumentu – TIR knygele, kuri patvirtina garantijos egzistavim ir iš vykimo, tranzito ir paskirties š alyse yra naudojama kaip muitin s kontrol s dokumentas.

TIR knygeles nacionalin ms garantuojan iosioms asociacijoms iš duoda Tarptautin keli transporto s junga (angl. – IRU). Analizuojant TIR knygel išdavimo statistik , paž ym tina, kad TIR proced ros taikymas, palyginus su pirmais jos gyvavimo metais, ž ymiai iš augo. 1952 m. buvo iš duota tik apie 3 000 knygeli , 1960 m. šis skai ius iš augo iki 10 000 TIR knygeli , 1970 m. staigiai š oktel jo iki 800 000. Laikotarpiu tarp septyniasdešimt j ir aštuoniasdešimt j met šis skai ius svyravo nuo 500 000 iki 900 000 TIR knygeli [72].

Kiekviena nacionalin garantuojan ioji asociacija TIR knygeles savo šalies vež jams iš duoda IRU ir tos asociacijos sutartyje bei vež jo sipareigojim deklaracijoje nustatytomis s lygomis. Lietuvoje TIR knygeles iš duoda asociacija LINAVA pagal nustatyt ir su muitine suderint tvark [19].

Nagrin jant Lietuvos vež j asociacijos parduot TIR knygel statistik , paž ym tina, kad TIR knygel pardavimas, Lietuvai tapus ES, kaip ir buvo prognozuojama, ž ymiai sumaž jo. 2004 m. j buvo parduota 1,8 karto maž iau nei 2003 m., kadangi TIR proced ra vež ant krovinius tranzitu tarp Bendrijos valstybi nari yra negalima (15 priedas).

Kiekviena TIR knygel turi savo numer , kuris nepasikartoja. Viena TIR knygel galioja tik vienam TIR vežimui.

Svarbiausios TIR knygel s sud tin s dalys yra pirmais viršelio puslapis, atpl šiamieji lapai ir šaknel s, skirtos muitin s priež i rai, TIR proced r kontrolei ir garantij sistemos veikimui užtikrinti. Kiekvienoje š alyje, kurioje vykdoma atitinkama TIR operacija, panaudojami du atpl šiamieji lapai ir šaknel s. Dabar naudojamos TIR knygel s susideda iš 4, 6, 14 arba 20 atpl šiam j lap ir šakneli . Atitinkamai, viena TIR knygel gali b ti panaudota ne daugiau kaip 7 ar 10 šali .

Tinkamai už pildytos TIR knygel s, patvirtintos IRU ir knygel išdavirusios garantuojan iosios asociacijos antspaudais ir paraš ais pateikimas yra ir garantijos galiojimo rodymas. TIR knygel galioja iki TIR operacijos už baigimo paskirties staigoje, su s lyga, kad TIR operacija iš vykimo staigoje prad ta iki garantuojan iosios asociacijos nurodytos datos.

4. *Muitin spriež i ros (preki identifikavimo) priemoni pripaž inimas*

Tranzito ir paskirties š alyse pripaž sta išvykimo š alyje taikomas muitin s kontrol s priemonės. D l to muitin s staigos tranzito metu paprastai netikrina preki , pagal TIR proced r vež am už plombuotose transporto priemon se ar konteineriuose.

5. *TIR knygel i išdavimo kontrol*

Šios kontrol s tvark reglamentuoja TIR konvencijos pataisa, galiojanti nuo 1999 m. Ji numato, kad nacionalin garantuojan ioji asociacija, turinti teis iš duoti TIR knygeles, privalo veikti ilgiau nei vienerius metus, tur ti stabili finansin b kl ir kvalifikuot personal , neb ti padariusi reikš ming (arba kartotini) muit ar mokes i teis s akt paž eidim . Be to, muitin turi kontroliuoti kaip nacionalin garantuojan ioji asociacija išduoda leidimus naudotis TIR proced ra (TIR knygeles) vež jams.

Apibendrinant, nor t si pamin ti TIR sistemos ***privalumus***:

1. Palengvina muitin s pasienio post darb , kadangi n ra atliekama kiekvienos preki siuntos detali fizin apž i ra, išskyrus atvejus, kai yra pagr stas tarimas manyti, kad yra tvarkos paž eidimas;
2. Nereikalaujama muitinio tranzito deklaracijos, j atstoja TIR knygel , t.y. sutaupomas laikas ir l šos.

Ta iau yra ir ***tr kum*** :

1. Nors TIR konvencijoje yra nustatytas garantini asociacij veikimo mechanizmas, kai yra padaromas pažeidimas vežant su TIR knygelėmis, jis nėra deramai sureglamentuotas, dėl ko vis dar kyla ginčai tarp garantini asociacij ir muitinės administracijų.
2. Pagal TIR procedūrą leidžiama gabenti ne visas prekes (pvz., neleidžiama gabenti alkoholio, išskyrus alų ir vyną, taip pat tabako ir jo produktus, išskyrus žaliavą). Taip pat, gabenant „padidintos rizikos“ prekes, kurias prie tokių priskyrė IRU, reikalaujama prie pagrindinės pateikti papildomą garantiją.

3.3. TRANZITINIO KROVINIO GABENIMO GELEŽINKELIO TRANSPORTU REGLAMENTAVIMAS

3.3.1. CIM taisyklės

Tarptautinį krovinių gabenimą geležinkelio transportu reguliuoja daugybė tarpvalstybinių susitarimų ir geležinkelio administracijos sutartys [57, P. 350].

Vienas iš svarbiausių teisės aktų, reglamentuojančių tarptautinį krovinių gabenimą geležinkeliais yra **Susitarimas dėl tarptautinio geležinkelio transporto** (toliau – COTIF*), bei jo B priedas – **Vieningos tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliu sutarties taisyklės** (toliau – CIM). Idėja sukurti tokį dokumentą buvo aktyviai diegiama dar XIX amžiaus pabaigoje. 1980 m. COTIF konvencija buvo pasirašyta Berne (Šveicarija), taigi ši konvencija dar kartais vadinama Berno konvencija. COTIF susitarimų yra pasirašiusios visos 25 ES valstybės narės, tuo tarpu ir Lietuva, taip pat kai kurios Viduržemio jūros šalys. COTIF apjungė anksčiau galiojusias konvencijas ir nustatė tarptautinės organizacijos – OTIF, kurios nariais bus susitariančios valstybės, sukūrimą ir sandarą. Šios organizacijos pagrindinis tikslas yra „sukurti vieningą teisės sistemą, kuri būtų taikoma krovinių, keleivių ir bagažo tarptautiniams pervežimams geležinkelio transportu tarp valstybių – narių, bei palengvinti šios sistemos taikymą ir vystymąsi“.

1994 gruodžio 19 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybė priėmė nutarimą Nr. 1284 „Dėl prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais (COTIF)“ [4]. Lietuvos prisijungimas prie šios sutarties įsigaliojo 1995 m. lapkričio 11 d.

1999 m. gegužės 26 d. – birželio 3 d. Vilniuje vykusioje penktoje tarptautinio vežimo geležinkeliais organizacijos (OTIF) generalinėje Asamblėjoje priėmė naują COTIF 1980 redakciją, kuri yra 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties pakeitimo 1999 m. birželio 3 d. protokolo neatsiejama dalis [30].

COTIF pakeitimais būtų lygojami poreikis suderinti COTIF teisės normas su Europos Sąjungos teisės akto paketu dėl geležinkelio transporto paslaugų rinkos liberalizavimo. 1999 met

* Santrumpa COTIF iš prancūziško konvencijos pavadinimo reikšmini žodžiai – *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*.

COTIF turi tris naujus priedus – taisyklės dėl geležinkelio infrastruktūros naudojimo tarptautiniame geležinkelio transporte, taisyklės dėl geležinkelio rangos standartų bei taisyklės dėl techninių sąlygų tvirtinimo, riedmenų bei geležinkelio medžiagų sertifikavimo. Tai atitinka ir ES politiką dėl geležinkelio techninių sąlygų veikos. Tarp kitų COTIF revizijos tikslų paminėtinas siekis prisiderinti prie pasikeitimų vežimų rinkoje, reikalaujančių gerinti geležinkelio transporto paslaugų kokybę.

Naujoji COTIF versija sigalioja tada, kai ją ratifikuos du trečdaliai COTIF šalių narių. Lietuva šį protokolą ratifikavo 2003 m. statymu Nr. IX-1683 [5].

Pagrindiniai kriterijai nustatant ar CIM yra *taikomas* [68]:

1. vežimas yra tarptautinis (t.y. krovinys yra vežamas mažiau siauria per dvi valstybių teritorijas);
2. kroviniai yra vežami tam tikromis, COTIF konvencijoje išvardintomis, geležinkelio linijomis;
3. visai krovinio siuntai yra surašomas lydinčias dokumentas – važtaraštis.

CIM *netaikomas* kai:

1. krovinys vežamas tarp dvių valstybių, tačiau tomis geležinkelio linijomis, kurios nėra trauktos COTIF konvencijos linijoms rašyti;
2. krovinio siuntą ir gavyją yra toje pačioje valstybėje;
3. nėra atitinkamos žymos, kad vežimas atliekamas vadovaujantis CIM taisyklėmis.

Sutarties šaly

Krovinio siuntą ar jo atstovai ir krovinio vežimą geležinkelio transportu.

Vežimo sutartis

Vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra CIM važtaraštis.

Vežimo atsakomybės pagrindai

CIM 36 straipsnyje nustatyta, kad tuo atveju, jei yra pateikta rodymų, kad krovinio dalinis ar pilnas praradimas, ar žala kroviniumi, buvo padaryti laikotarpiu tarp krovinio priėmimo vežimui pristatymo, ar kad pervežimo trukmė buvo viršyta, vežimo atsakomybė už dalyto patirtus nuostolius yra preziumuojama.

Krovinio praradimas – krovinio, kuris buvo perduotas vežimui, trūkumas. ***Dalinis praradimas*** – bet kuris praradimas, kuris yra mažesnis už visiško praradimą. Ši sąvoka, nustatoma remiantis nacionaline teise. Turi būti skiriamas nuo ***krovinio sugadinimo***, kuris reiškia krovinio komercinės vertės sumažėjimą fizinio poveikio išdavoje. Vežimą nėra atsakingas už pavaišut pristatymą, bet už ***pervežimo laikotarpio viršijimą***. Pervežimo laikotarpis yra apibrėžiamas 27 straipsnyje, kaip „sutartyje ar tarptautiniuose tarifuose nustatomas pervežimo laikotarpis.“

Tuo atveju, jei tam tikra aplinkybė, už kurią vežimą nėra atsakingas sukėlė pervežimo laikotarpį, bet iki šios aplinkybės atsiradimo vežimą jau buvo pažaidęs sutartį, vežimą laikomas atsakingu. Nors CIM nenumato mišrios kaltės ar vežimo dalinės atsakomybės, nacionaliniai teismai dažnai ją taiko.

Krovinio pri mimas pervežimui yra reguliuojamas CIM 11 straipsnio 1 paragrafu – vežimo sutartis laikoma sudaryta ir kroviny s priimtas pervežimui tuo atveju, jei ant važtaraš io dedamas gelež inkelio antspaudas ar kasos aparato raš as, kuriuose nurodyta krovinio pri mimo data. Šis momentas turi b ti skiriamas nuo **krovinio perdavimo** (20 str. 1 paragrafas), kai kitas geležinkelis tampa vežimo sutarties š alimi. Tuo tarpu pristatymo momentas n ra apibr ž iamas CIM taisykl se bei nustatomas remiantis taikytina teise. Pagal CIM 28 straipsn , **pristatymas** vyksta, kai gav jas priima krovini ir jam yra perduodamas važ taraštis. Teism praktikoje laikoma, kad kroviny s pristatomas tada, kai gav jas perima kontrol krovinio atž vilgiu iš vež jo.

Vež jo atleidimo nuo atsakomyb s pagrindai

Vež jas gali paneigti visiškos atsakomyb s prezumpcij remdamasis 36 straipsnio 2 ir 3 paragrafuose nustatytomis aplinkyb mis. Bet koki u atveju, vež jas turi ir bendr pareig r pintis kroviniu, pvz., imantis priemoni už kirsti keli ž alai, daromai kroviniui net ir tuo atveju, jei ši ž ala atsiranda d aplinkybi , eliminuojan i vež jo atsakomyb .

Aplinkyb s, kurioms esant vež jas atleidž iamas nuo atsakomyb s, yra suskirstytos 2 grupes. *Pirmoji grup* aplinkybi nustatyta 36 str. 2 paragrafe:

- krovinio praradimas, sugadinimas, ar v lavimas vyksta ne d l vež jo kalt s, bet d l siunt jo ar gav jo duot nurodym ;
- krovinio vidinis defektas. Tai atvejis, kai kroviny s netinka pervežimui, taip pat naudojimui ir vartojimui proting laik po pristatymo. Tai defektas, kuris vystydamasis daro žal pa iam kroviniui. Nedaug toki defekt vystosi be išorini aplinkybi poveikio (temperat ra, dr gm);
- aplinkyb s, kuri nebuvo galima iš vengti, o j pasekm ms nebuvo galima už kirsti kelio. Ši nuostata yra analogiška CMR konvencijos 17 str. 2 dalies nuostatai. Neiš vengiamos aplinkyb s skiriamos nuo nenugalimos j gos aplinkybi , tod l jei CIM tikslas b t apriboti vež jo atsakomyb b tent *force majeure* atvejais, tai ši s voka ir b t panaudota. Ši s voka ir buvo naudota ankstesn se CIM versijose. Skirtumas tas, kad min ta s voka n ra tokia griež ta kaip *force majeure*. Be to, b tent d l š ios nuostatos yra laikoma, kad vež jo atsakomyb n ra griež ta arba absoliuti. Ž odž iai „negal jo iš vengti“ reiškia „negal jo iš vengti net ir b damas ypatingai r pestingas“, bet r pestingas proto ribose. Skirtumas nuo *force majeure* yra ir tas, kad *force majeure* taikymui yra b dingas negal jimas numatyti aplinkybi , tuo tarpu š iai s vokai jis neb tinas, svarbiausia, kad aplinkybi neb t galima iš vengti. Toki aplinkybi pavyzdž iai – ž em s dreb jimai, potvyniai, uraganai ir t.t., tre i j asmen neiš vengiama veika, bet paprastai blogas oras ir vagyst nelaikomi tokiomis aplinkyb mis. Tuo tarpu streikas neb t *force majeure*, bet b t gynyba pagal š straipsn , jei krovinio neb t galima pervežti.

Antr j grup aplinkybi reglamentuoja straipsnio 3 paragrafas. Reik t atkreipti d mes , kad š ios dalies nuostatos n ra taikomos v lavimui, o tik praradimui ir sugadinimui. Š ios ypatingos

rizikos aplinkybės turi sukelti didesnį nei prasta sugadinimo ar praradimo riziką kroviniui. Be to, reikia turėti omenyje, kad gali egzistuoti ir kelios iš šių aplinkybių tuo pačiu metu. Jos yra:

a) Vežimas atviruose vagonuose, jei taip buvo susitarta ir atitinkamai atžymėta važtaraštyje. Ši sąlyga taikoma tada, kai važtaraštyje yra atžyma apie tokios rūšies pervežimą arba paminimas tarifas, naudojamas tokiam pervežimui. Tačiau kita pusė gali paneigti nustatytą prezumpciją remdamasi tuo, kad vežimas nebuvo pakankamai rūpestingas – pvz., gretimi vagonai – vienas su koroziją sukeliančiais chemikalais, kitas – su metalu. Taip pat gali būti rodinama, kad žala būtų padaryta bet kokių atveju, ir ji nesusijusi su šia rizika. Vežimas negali remtis šia aplinkybe tuo atveju, jei buvo prarastas nenormaliai didelis krovinio kiekis ar krovinio vieta. Vagystė ir vandalizmas taip pat negali būti rizika pagal 3 paragrafą, tokiais atvejais vežimui reikėtų gintis remiantis 2 paragrafu.

b) Netinkamas krovinių pakavimas arba jo nebuvimas. Vežimas turi rodyti, kad krovinio prigimtis reikalavo geresnio pakavimo nei buvo panaudotas, grįsdamas savo poziciją egzistuojančia praktika bei teisės normomis, galiojusiomis išsiuntimo vietoje. Tačiau tam tikrais atvejais daiktas gali būti laikomas nepakavimu, bet krovinio dalimi (cisternos, kuriose pervežami skysčiai). Pakavimo tinkamumas taip pat priklauso nuo vagono, kuriame krovinyje yra vežamas. Konteineriai yra laikomi krovinio dalimi, išskyrus atvejus, kai jie priklauso vežimui. Pastaruoju atveju kartais yra laikoma, kad vežimas konteinerius tiekia ne vežimo sutarties pagrindu, bet atskiros sutarties pagrindu.

Pakavimas laikomas nepakankamu ar neadekvatu tuo atveju, jei taip pakuotas krovinyje negali atlaikyti normalaus pervežimo. Pvz., trapi krovinių atveju siuntimas negali tikėtis, kad jis bus gabenamas ypatingai švelniai. Pervežimo bylose teismai paprastai konstatuoja, kad tuo atveju, jei netinkamas pakavimas vežimui buvo akivaizdus, ir jis priima krovinį be išlygų, tai vežimas negali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, jei krovinyje sugadinamas dėl netinkamo pakavimo. Teismai, remdamiesi CIM 19.2 straipsniu, konstatavo, kad vežimas netgi neturi spėti siuntį dėl netinkamo pakavimo. Tačiau vežimas yra atsakingas, jei ši aplinkybė trukdo siuntį jį apsaugoti kroviniu. Vežimas taip pat privalo užkirsti kelią žalos atsiradimui ar didėjimui tuo atveju, jei pervežimo metu jis aptinka pakavimo defektą.

c) Pakrovimas ir iškrovimas. Tam, kad ši aplinkybė būtų nustatyta, vežimas turi rodyti, kad krovinį pakrovė siuntimas ar iškrovė gavėjas. Vežimas gali naudoti šią aplinkybę ir prieš siuntimą, ir prieš gavimą. Vežimas neturi rodyti, kad šios operacijos buvo netinkamos, ar kad žala buvo padaryta operacijų metu, tik kad ji galėjo būti padaryta tada. Šios operacijos taip pat apima krovinių tvirtinimą. Netinkamu pakrovimu negali būti laikomas pakrovimas netinkamame vagono. Tačiau jei siuntimas pakrovimo metu matoma, kad vagonas netinkamas, ir nereikalavo kito vagono, šalių atsakomybė tampa daline. Ši aplinkybė taikoma tuo atveju, jei siuntimas krauna krovinį ar gavėjas jį iškrauna atitinkamai susitaręs su vežimu ar jei tai numato vietos postatyminiai aktai.

d) Muitinės formalumų užbaigimas, kai tai daro siuntimas ar gavėjas, ar jį atstovai.

e) Krovinio ypatinga prigimtis, kuri takoja j praradim ar sugadinim . Šia ypatinga prigimtimi gali b ti krovinio jautrumas. Taip pat prie ši aplinkybi galima priskirti tai, kad siunt jas neinformavo vež j apie krovinio jautri prigimt , arba informav s, nedav nurodym , kaip tur t b ti elgiamasi su tokios r šies kroviniiais.

f) Gyv j gyv n gabenimas.

g) Gabenimas sutinkamai su sudaryta sutartimi arba vadovaujantis imperatyviosiomis normomis tur jo b ti lydimas. Palyd tur jo atlikti atitinkam kvalifikacij turintis asmuo, ta iau jis krovinio nelyd jo, d l ko kroviny s buvo prarastas ar sugadintas.

Min to straipsnio dalyse nurodyt aplinkybi esminis skirtumas yra rodin jimo pareigos skirtingumas. 2 dalies aplinkybes turi rodyti vež jas, ir tik tuo atveju, jei vež jas rodys, kad ž ala atsirado b tent d l ši aplinkybi , jis bus atleistas nuo atsakomyb s. Tuo tarpu pagal 3 dal vež jo rodin jimo našta yra lengvesn – vis pirma vež jas turi rodyti, kad ypatingos rizikos aplinkyb s egzistavo, antra, jis turi rodyti, kad šios aplinkyb s gal jo sukelti ž al , bet ne tai, kad b tent jos toki ž al suk l . Ta iau jei vež jas turi rodym , kad tarp priež as i ir pasekmi yra tiesioginis priež astinis ryšys, jis gali pateikti tokius rodymus, kuo sustiprins savo pozicij . Be to, šios rizikos apima aplinkybes, daugiau susijusias su siunt ju ar gav ju negu su vež ju. Tod l b tent šie asmenys turi neš ti rizik , susijusi su ž ala, padaryta d l ši aplinkybi , nebent jie sugeba rodyti, kad ž ala buvo padaryta d l vež jo veiksm .

3.3.2. SMGS susitarimas

Kitas svarbus dokumentas yra **Tarptautinis susitarimas d l Ryt Europos valstybi gelež inkeli transporto – SMGS** [26].

Gelež inkeli bendradarbiavimo organizacija (OSŽD*, toliau - Organizacija) buvo pirmoji tarptautinio pob dž io organizacija gelež inkelio transporto srityje tarp Ryt Europos valstybi . Šios Organizacijos pagrindinis tikslas – ekonomini ryši vystymasis organizuojant ir už tikrinant tarptautinius vež imus gelež inkeliais tarp valstybi Organizacijos nari .

Pirmasis susitarimas, priimtas šios Organizacijos buvo Tarptautinio krovini vež imo geležinkeliais susitarimas (toliau – SMGS*). Susitarimo tikslas – suvienodinti tarptautinio vež imo gelež inkeliais reglamentavim , nustatant vienodas teises ir pareigas vež imo sutart pasirašiusioms šalims, vienodas vež imo s lygas ir vienodus pervež imo dokumentus valstyb ms Susitarimo dalyv ms. SMGS susitarimas sigaliojo 1951 m. lapkri io 1 d. Lietuvos Respublikai Susitarimas sigaliojo 1992 m. birž elio 5 d.

* Santrumpa OSŽD iš rusiškojo Organizacijos pavadinimo ž odž i pirm j raidž i -

* Santrumpa SMGS iš rusiškojo Susitarimo pavadinimo reikšmini ž odž i -

Be pagrindinio SMGS susitarimo, yra priimti ir jo papildomi priedai: D I pavojeing krovini vež imo, Tarnybin SMGS instrukcija, ir kt.

SMGS *taikymo* s lygos yra tapa ios CIM taisykli taikymo s lygoms, t.y:

1. visai krovini siuntai yra suraš omas lydintis dokumentas – SMGS važ taraš tis;
2. vež imas yra tarptautinis (t.y. krovins yra vež amas maž iausia per dviej valstybi teritorijas);
3. kroviniai yra vež ami tarp sto i , nurodyt SMGS susitarimo 3 str. 2 paragrafe.

SMGS yra *netaikomas*, kai (2 str. 3 paragrafas):

1. jeigu pradin ir galin stotys yra toje pa ioje š alyje bei tranzitu per kitos š alies teritorij vež ama pradinio geležinkelio š alies traukiniais;
2. jeigu iš vienos š alies stoties kit š alies stot tranzitu per tre iosios š alies teritorij vež ama pradinio arba galinio geležinkelio š alies traukiniais;
3. jeigu vis keli tarp sto i , kurios yra kaimynin se š alyse, krovins vež amas vienos š alies krovinais pagal galiojan ias š iame geležinkelyje taisykles.

Vež imo š alys

Krovinio siunt jas ir krovinio vež jas.

Vež imo sutartis

Vež imo sutartis forminama tam tikros formos ir turinio dokumentu – SMGS važ taraš iu.

Vež jo atsakomyb s pagrindai

Pamin tina, kad vež jo atsakomyb s nuostatos, vež ant su SMGS važ taraš iais, yra analogiškos nuostatoms, vež ant pagal CIM taisykles, t.y. gelež inkelis, kuris pri m vež ti krovini pagal SMGS važ tarašt , atsako už vež imo sutarties vykdym nuo ***krovinio pri mimo*** vež ti pradin je stotyje iki jo ***iš davimo*** galin je stotyje, o tais atvejais, kai krovins vež amas š alis, kuri gelež inkeliai n ra Susitarimo dalyviai, - iki vež imo forminimo pagal kito susitarimo d I tiesioginio tarptautinio gelež inkeli susisieki mo važ tarašt ; jeigu kroviniai vež ami iš š ali , kurios n ra š io Susitarimo dalyviai, - po SMGS važ taraš io forminimo kroviniui vež ti (22 str.).

Vež jo atleidimo nuo atsakomyb s pagrindai

Atleidimo nuo atsakomyb s nuostatos iš esm s sutampa su nagrin tais atleidimo pagrindais pagal CIM taisykles, taigi autor s jos pakartotinai nebus nagrin jamos. Ta iau reik t atkreipti d mes tai, kad SMGS susitarimas detaliau reglamentuoja atleidimo nuo atsakomyb s klausim , pvz. 24 straipsnyje vardintos konkre ios normos, iš reikš tos procentais, kurioms krovins gali sumaž ti vež imo metu, ir toks sumaž jimas neuž trauks vež jo atsakomyb s už krovinio mas s dalies praradim .

Taigi, apibendrinant, paž ym tina, kad abi teisin s sistemos, unifikuojan ios santykius, atsirandan ius gabenant krovinius tarptautiniais marš rutais gelež inkeliais, reguliuoja svarbiausius

tokio vežimo klausimus. Prie detaliausios reglamentacijos reikalaujama nuostatų CIM taisyklės ir SMGS susitarimas priskiria: vežimo atsakomybę, atleidimo nuo jos klausimus, žalos nustatymo dydžius, bei ginčo sprendimo procedūras. Pagrindinis skirtumas, egzistuojantys tarp minėtų sistemų, tai prie susitarimų prisijungę nariai. SMGS taisyklės labiau orientuojasi Rytų Europos ir Azijos šalims, CIM – jungia Vakarų Europos valstybes.

3.3.3. Tarptautinės teisės normų taikymas gabenant krovinius geležinkeliais tranzitu per Lietuvos teritoriją

Kadangi Lietuvos Respublikoje galioja dvi aptartos tarptautinio geležinkelio transporto teisinės sistemos, vežant krovinius tranzitu per Lietuvos teritoriją, derinti vadovautis SMGS susitarimo 12.6 priedu, reglamentuojančiu važtaraščių performinimo tranzitiniame geležinkelyje taisyklės. Pagal siuntimo nurodymų vienos sistemos važtaraščių performinimas kitos sistemos tarptautinio transporto teisės tranzitinio geležinkelio važtaraščių dokumentus, taikant abi šias sistemas, sukuria betarpiškas ryšis ir tarpusavio priklausomybę tarp dviejų važtaraščių dokumentų, o tai suteikia šiam vežimui kai kuriuos tiesioginio važtaraščių požymius.

Krovinių vežimai Rytai-Vakarai kryptimi

Krovinių vežimams iš šalies, kurioje taikomos tik SMGS šalis, kurioje taikomos tik CIM tranzitu Lietuvos ir Lenkijos geležinkeliais per Mockavos – Trakiški valstybių sieną per ją forminamas SMGS važtaraščių dokumentais iki Lietuvos geležinkelio Šeštok stoties. SMGS važtaraščių nurodomas tranzitinio geležinkelio pavadinimas, taip pat geležinkelis ir galinė stotis, kuri turi būti pristatytas krovinys. Tuo pačiu, tranzitinio geležinkelio pasienio stotyje visi duomenys iš SMGS važtaraščių yra perkeliama naujai forminamam CIM važtaraščiui ir SMGS važtaraščiui pridedamas prie naujo CIM važtaraščių.

Krovinių vežimai Vakarai-Rytai kryptimi

Vežant iš šalies, kurioje taikomos tik CIM taisyklės, šalies, kurioje taikomas tik SMGS susitarimas taisyklės yra analogiškos toms, kurios taikomos gabenant krovinius Rytai-Vakarai kryptimis, turint omeny, kad pradinis važtaraščių, su kuriuo vežamas krovinys yra CIM, o naujai forminamas – SMGS.

Tačiau performinimas irgi atima nemažai laiko, kas apsunkina krovinių tarptautinį gabenimą tarp šalių, taikant ir CIM ir taikant ir SMGS. Siekiant išspręsti šią problemą, OSŽD ir Tarptautinis geležinkelio transporto komitetas sudarė jungtinį darbo grupą, atsakingą už dviejų teisinių sistemų nuostatų suderinimą ir unifikavimą važtaraščių parengimą [73].

Vienas iš esmini klausimų derinant vežimo dokumentus – atsakomybės klausimas. Buvo ypač svarbu reglamentuoti tuos atvejus, kai krovinyje prarandamas vienas iš punktų, kur keičiasi vežimo plotis.

Vieningo vežimo rengimas vyko 2003-2006 metais. Sprendimas taikyti vieningą CIM/SMGS vežimo taisyklę buvo priimtas 34-os OSŽ D transporto ministro pasitarimo sesijos metu, kuri vyko 2006 m. birželio 13-15 d. Sofijoje. Pirmas eksperimentinis krovinių statusas išvyko iš Donecko (Ukraina) į Vokietiją 2006 m. liepos 21 d. antruoju transeuropiniu transporto koridoriumi. Pirmasis krovinių gabenimas, vežiant krovinius su vieningu CIM/SMGS vežimo taisykle prasidėjo sėkmingai. Oficialiai vežimo taisyklė įsigaliojo 2006 m. rugsėjo 1 d. [74].

Su vieningo vežimo pagalba taps manoma likviduoti prastovas pasienio ruožuose. Ši aplinkybė leis sutaupyti eksploatacines išlaidas, ir tai, be abejojimo, teigiamai paveiks valstybių ekonomikos rodiklius.

3.4. TEISINĖS NORMOS, REGULIUOJANČIOS TRANZITOMUITINĮ PROCEDŪRĄ

Plėtojant tarptautinę prekybą pasauliniu mastu buvo nuspręsta, kad besikurianiai ir besiplečiančiai Europos Bendrijai yra reikalinga speciali tranzito sistema, kuri palengvintų prekių judėjimą ir muitinės formalumų atlikimą tarp jos valstybių narių.

Poreikis sukurti specialią tranzito procedūrą Europos Bendrijai sustiprėjo 1968 metais, kai buvo gyvendintas Bendrijos muitų tarifas. Bendrijos tranzito sistema buvo gyvendinta 1968 metais. Ji palengvino Bendrijos ir ne-Bendrijos prekių vežimą Europos Bendrijoje.

Nuo 1993 metų, kai buvo sukurta viena bendra rinkla, atsirado ES išorinės muitinės sienos.

Siekiant sukurti efektyviai funkcionuojančią tranzito sistemą, reikėjo unifikuoti ir harmonizuoti teisinius tranzitinių gabenimų aspektus ES lygmenyje. Reikalavimas dėl laisvo prekių judėjimo buvo tvirtintas dar Europos Bendrijos steigimo sutartyje.

Vadovaujantis ES teisės akto klasifikacijai pagal subjektus, steigimo sutartis yra traktuojamos kaip pirminės teisės aktai, t.y. visi Bendrijai skirti dokumentai, kurie yra tarpvyriausybinių veiksmų padarinys ir nacionaliniai statymai leidžiant ratifikuoti pagal jų konstitucines procedūras [40, P.99].

Antra teisės aktų rūšis, klasifikuojama pagal juos priimančius subjektus, - išvestinės teisės aktai (arba antrinės teisės aktai), t.y. Bendrijos normos, priimtose pagal steigiamąsias sutartis, visuma. Priešios kategorijos priskiriami: reglamentai, direktyvos, nuomonės ir rekomendacijos. Pagrindinis teisės aktas, kuriuo pagrindu yra atliekama muitinės tranzito procedūra yra Tarybos reglamentas Nr. 2913/92 nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą [24]. ES teisėje apibūdinamas kaip teisės aktas, turintis tokias požymius: visuotinis galiojimas (privalomas visiems ES subjektams),

privalomas visa apimtimi (nepaliekama laisv pasirinkti jo gyvendinimo priemoni ; jis negali b ti gyvendinamas dalimis; privaloma reglamento, kaip teis s akto, visuma) ir tiesiogiai taikomas visose valstyb se-nar se (t.y. jiems nereikalinga jokia nacionalin priemon , inkorporuojanti juos valstyb s-nar s teisin sistem) [40, P.103-104].

Nuo 2004 met geguž s 1 dienos Lietuva, tapusi ES nare, sipareigojo laikytis vis ES institucij leidž iam imperatyvi teis snorm reikalavim .

Lietuvoje atsirado dvi muit sien r šys. Tarp ES šali esan ios sienos vadinamos vidin mis sienomis (tai Lietuvos sienos su Lenkija ir Latvija), sienos su tre iosiomis š alimis vadinamos iš orin mis ES muit sienomis (tai sienos su Baltarusija ir Rusijos Kaliningrado sritimi). Atitinkamai skiriasi ir galiojan ios tranzito sistemos. Muitin s tranzitas yra skirstomas :

- bendr j tranzit , ir
- Bendrijos tranzit .

Bendrasis tranzitas vyksta pagal dvi konvencijas: konvencij d l bendrojo tranzito proced ros (toliau – Konvencija) [22], kur ES ir Europos laisvosios prekybos Asociacijos (toliau - ELPA*) š alyš yra Konvencijos susitarian ios š alyš; ir konvencij , nustatan i importo, eksporto ir tranzito formalum supaprastinim , naudojant Bendr j administracin dokument (toliau – BAD Konvencija) [23].

Bendrojo tranzito proced ra numatoma sustabdyti muit ir akciz , PVM bei kit mokes i už prekes mok jim vež ant jas iš susitarian ios šalies išvykimo muitin s staigos susitarian ios šalies paskirties staig .

Bendrojo tranzito proced ra yra dviej r ši – T1 ir T2, jos atspindi skirting vež am preki status :

T1 proced ra – tai ne Bendrijos preki vež imas sustabdž ius priemoni , kurios paprastai taikomos toki preki importui, taikym ;

T2 proced ra – tai Bendrijos preki vež imas sustabdž ius priemoni , kurios paprastai taikomos toki preki importui ELPA š alis, taikym .

Bendrijos tranzito teisinis pagrindas yra Bendrijos muitin s kodeksas (toliau - Kodeksas) [24] ir Kodekso gyvendinimo nuostatas [25]. Bendrijos tranzito susitarimai buvo išpl sti pagal muit s jungos susitarimus su Andora ir San Marinu.

Bendrijos tranzito sistema taikoma ne Bendrijos (tam tikrais atvejais ir Bendrijos) prekes vež ant iš vienos Bendrijos viet kit .

* ELPA š alyš – Š veicarija, Norvegija, Islandija ir Lichtenš teinas.

Bendrijos tranzito procedūra yra dvi: r š i :

1. Bendrijos *iš orinio tranzito* procedūra, kuri taikoma neapmuitinamoms ne Bendrijos, t.y. trečiųjų šalių prekėms, gabenamiems per Bendrijos muitinės teritoriją (Kodekso 91 str.). Ši procedūra vadinama T1. Pagal šią procedūrą yra sustabdomas muitis ir mokesčiai mokėjimas, kol prekės pasiekia paskirties vietą Bendrijoje.

Išorinio tranzito procedūra taip pat yra privaloma vežant Bendrijos prekes (kurių vežimui paprastai taikoma tranzito procedūra T2), jeigu jos eksportuojamos vienu ar keliais ELPA šalimis arba per jų teritoriją vežamos taikant bendrojo tranzito procedūrą, bet su sąlyga kad prekės atitinka tam tikrus Bendrijos muitinės kodekso gyvendinimo nuostatų 340 c str. 3 dalyje numatytus reikalavimus.

2. Bendrijos *vidaus tranzitas* taikomas, kai iš vienos EB teritorijos dalies yra gabenamos prekės kitą Bendrijos teritorijos dalį vykstant per trečios šalies teritoriją (pvz. per ELPA šalį), kai paskirties vietoje reikia rodyti prekių turimą Bendrijos prekių muitinės statusą. Forminus šią procedūrą, gabenant prekes, jų muitinis statusas nepasikeičia. Minėta procedūra vadinama T2.

3.4.1. Tranzito deklaracija

Gabenant krovinius keliu ar geležinkeliu transportu tranzitu per Lietuvos teritoriją yra forminama tranzito deklaracija – t.y. muitinės deklaracija, kurioje nurodoma, kad prekės deklaruojamos muitinės tranzito procedūrai, pateikiant muitinės reikalaujamą informaciją, būtina šiai procedūrai forminti. Tokia tranzito deklaracija gali būti:

- *Bendrasis administracinis dokumentas*

Standartinė tranzito procedūra forminama naudojant BAD 1-ąją, 4-ąją ir 5-ąją egzempliorius, vadovaujantis BAD Konvencijos II Priedo 6 straipsnio 12 dalimi [23]. Detaliau BAD tranzito rinkinio pildymo taisyklės reglamentuoja Lietuvos Muitinės departamento direktoriaus sakymo „Dėl Bendrojo administracinio dokumento pildymo instrukcijos patvirtinimo“ V dalis [16], kur nurodyta, kad visoms prekėms, kurias numatomas gabenti taikant išorinio Bendrijos tranzito procedūrą, forminama T1 deklaracija, vidinio tranzito procedūra – T2 deklaracija. Tais atvejais, kai prekių siuntas sudaro ir prekės, kurios turi būti gabenamos taikant išorinio Bendrijos tranzito procedūrą, ir prekės, kurios turi būti gabenamos taikant vidinio Bendrijos tranzito procedūrą, prie vieno Bendrijos tranzito deklaracijos blanko pridedami papildomieji lapai, atitinkamai pažymėti simboliais „T1 bis“ ir „T2 bis“, kuriuose atskirai surašytos atitinkamų muitinės statusų turinčių prekių. Deklaracijų forma turi atitikti Kodekso gyvendinimo nuostatų 31-34 prieduose pateiktus pavyzdžius.

- *TIR knygel*

Gabenant prekes pagal TIR konvenciją, ir remiantis Kodekso 91.2 (b) ir 163.2 (b) straipsniais, TIR knygel yra naudojama kaip tranzito deklaracija tranzitiniams vežimams keli transportu, kai: toks gabenimas pradedamas arba numatomas baigti ne Bendrijoje; arba susijęs su prekėmis siuntomis, kurias būtina iškrauti Bendrijos muit teritorijoje ir kurias gabenamos kartu su prekėmis, numatomomis iškrauti trečiojoje šalyje; arba vykdomas tarp dviejų Bendrijos vietų per trečiosios šalies teritoriją.

- *Transportavimo dokumentai*

Tranzito deklaracija nenaudojama, kai taikomi Bendrijos tranzito procedūros atlikimo tvarkos supaprastinimai, leidžiantys kaip tranzito deklaraciją naudoti transporto ir kitus dokumentus (gabenant prekes tranzitu geležinkeliu transportu – tokiais dokumentais yra CIM ir SMGS važtarašiai).

Siekiant panaikinti skirtumus tarp taikomų muitinės procedūrų ir jų taikymo praktikos, kurie gali kliudyti tarptautinei prekybai ir kitiems tarptautiniams mainams ir patenkinti tarptautinės prekybos ir muitinės reikmes, susijusias su muitinės procedūrų ir praktikos palengvinimu, supaprastinimu ir suderinimu 1973 m. gegužės 18 d. Kioto buvo priimta Tarptautinė muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo konvencija (toliau – Kioto konvencija), sigaliojusi 1974 m. rugsėjo 25 d. 2006 m. vasario 3 d. sigaliojo Kioto konvencijos pakeitimo protokolas, kuriuo buvo pakeista Kioto konvencija. Pakeistą Kioto konvenciją sudaro trys dalys: pagrindinė dalis, Bendrasis priedas ir specialieji priedai.

Lietuvos Respublikos Seimas Kioto konvenciją ratifikavo 2002 m. lapkričio 19 d. Ankstesnė Kioto konvencija buvo ratifikuota todėl, kad nebūdama šios konvencijos susitariani ja šalimi Lietuva neturėjo galimybių iš karto prisijungti prie konvencijos pakeitimo protokolo. 2003 m. gegužės 14 d. Lietuva tapo 63-ja visateise šios konvencijos susitariani ja šalimi, turinčia teisę prisijungti ir prie Kioto konvencijos pakeitimo protokolo.

ES mastu supaprastintą procedūrų taikymo tvarką reglamentuoja Kodekso 76 straipsnis ir Kodekso gyvendinimo nuostatų 412–442a straipsniai. 76 straipsnio b punkte pateikta nuostata, susijusi su vienu iš taikomų supaprastinimų b d – supaprastintos deklaravimo procedūros atlikimu – t.y. vietoj BAD gali būti pateiktas transporto dokumentas. Kodekso gyvendinimo nuostatos šie normos detalizuoja, nurodant, kad tokiu transporto dokumentu gali būti CIM važtaraštis. Pažymėtina, kad norint taikyti supaprastintą deklaravimo procedūrą, asmuo turi gauti vienkartinį ar ilgalaikį leidimą, jei jis turi patikimo asmens statusą, vadovaujantis Muitinės departamento direktoriaus sakymu „Dėl supaprastintą procedūrų taikymo tvarkos“ [18].

Kadangi Lietuvoje yra taikomos dvi teisinės sistemos, unifikuojančios tarptautinius vežimus geležinkeliais, todėl po stojimo ES reikėjo suderinti prieš tai galiojusius nuostatus,

susijusias su tranzito procedūros atlikimu su SMGS važtarašiu, su ES teisės normomis. Lietuvos Respublikos Vyriausybė m. si priemoni sureguliuoti šį klausimą. 2004 m. balandžio 28 d. buvo priimtas nutarimas Nr. 507 „Dėl Bendrijos tranzito procedūros atlikimo supaprastinta tvarka gabenant prekes Lietuvos Respublikos geležinkelio transportu su SMGS važtarašiais“, kuris buvo pakeistas 2006 m. spalio 12 d. nutarimu Nr. 998. Nutarimu buvo nustatyta, kad gabenant prekes, neturinčias Bendrijos prekių muitinio statuso, geležinkelio transportu su SMGS važtarašiais iš Lietuvos Respublikos muitinės teritorijoje esančios išvykimo muitinės staigos į toje teritorijoje esančią paskirties muitinės staigą ir nevykstant per kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritoriją, Bendrijos tranzito procedūra atliekama supaprastinta tvarka, taikant Bendrijos Kodeksą, ir jo gyvendinimo nuostatų 412–425 straipsnių nuostatas ir atleidžiant geležinkelio monon (vežėj) nuo prievolės pateikti garantijas.

Taigi, Lietuvos teritorijoje šios supaprastintos muitinio tranzito procedūros taikymas galimas su CIM ir su SMGS važtarašiais. Vykdamas tranzitą su minėtais transportavimo dokumentais, CIM ir SMGS važtarašiai laikomi tranzito deklaracija, o geležinkelio monei suteikiama teisė Muitinės departamento nustatyta tvarka forminti muitinio tranzito procedūrą ir kontroliuoti jos užbaigimą. Geležinkelio monon, pageidaujanti taikyti šią supaprastintą procedūrą, kaip jau buvo minėta, turi būti atleista nuo prievolės pateikti garantijas. Papildomas reikalavimas, kurį turi atitikti vežėjas, norintys taikyti supaprastintą deklaravimo procedūrą buvo numatytas Muitinės departamento direktoriaus sakyme dėl papildomų reikalavimų apskaitai, taikant supaprastintą muitinio tranzito procedūrą, gabenant prekes su SMGS arba CIM važtarašiais [17]. Jame buvo nustatyta, kad monon, kurioms teisės akte nustatyta tvarka suteikta teisė taikyti Bendrijos tranzito procedūrą supaprastinimus, gabenant prekes geležinkelio transportu su SMGS arba CIM važtarašiais, privalo turėti apskaitos centrą, kuriame kaupiami visi monon atliekam ir atlikt Bendrijos tranzito procedūrą dokumentai ir duomenys, taip pat sudaryti galimybes muitinei bet kuriuo metu, geležinkelio monon apskaitos centro darbo laiku, šiuos dokumentus ir duomenis patikrinti.

Taigi, atliekant tranzitinius gabenus muitinei skirta tranzito deklaracija gali būti BAD standartinis tranzito rinkinys, tačiau numatomos ir supaprastintos deklaravimo procedūros atlikimo formos, TIR knygelė – kelių transportui; CIM arba SMGS važtarašiai – geležinkelio transportui.

Naują technologiją pagalba yra naudojama dar viena tranzito deklaracijos forma. Siekiant padidinti tranzito procedūrą efektyvumą ir veiksmingumą, sustiprinti pažeidimų prevenciją ir kovą su sukčiavimu, paspartinti tranzito procedūrą užbaigimą ir užtikrinti informacijos, susijusios su tranzito procedūromis, apsaugą Lietuvoje nuo stojimo ES momentu yra diegta ir naudojama Naujoji kompiuterizuota tranzito sistema (toliau – NKTS*). ES ir ELPA valstybėse NKTS taikoma

* Angliškai - NCTS – *New Computerized Transit System*

nuo 2003 m. liepos 1 d. NKTS esm – Bendrijos ir bendrojo tranzito proced r forminimui ir kontrolei vietoj „popierini ” tranzito deklaracij ir kit dokument naudojami elektroniniai pranešimai, kuriais pateikiami duomenys, reikalingi šioms proced roms forminti ir už baigti, bei informacija apie ši proced r eig .

Elektronin s tranzito deklaracijos naudojimas yra analogiškas „popierin s” deklaracijos naudojimui. Tačiau elektronin deklaracija yra daug patogesn ir efektyvesn verslui ir muitin s administracijoms. Jos pagalba maž iau laiko reikia praleisti muitin je, d l ko, atitinkamai, sumaž ja operacij kaštai. Paskirties staiga, gavus iš ankstin pranešim apie atgabenamas prekes, turi galimyb iš anksto atlikti su j gabenimu susijusius rizikos vertinim ir priimti sprendim , ar atitinkamas prekes b tina tikrinti. Išvykimo staigai grei iau gaunant informacij apie preki pateikim paskirties staigai grei iau už baigiamos ir tranzito proced ros, sumaž ja atvej , kai d l vairi priež as i laiku negaunama informacija apie tranzito proced ros už baigim .

Apibendrinant, paž ym tina, kad teis s norm pagalba yra sureguliuojamos ir supaprastinamos tranzitini krovini gabenim antž emin mis transporto priemon mis ne tik teoriniame lygmenyje, tačiau min ti supaprastinimai yra aktyviai diegiami praktikoje: yra sudaromos palankesn s lygos verslui ir palengvinama tarptautin prekyba

IŠVADOS IR PASI LYMAI

Išanalizavus Lietuvos antžeminio transporto sistemos esamą situaciją ir vertinus ją tranzitinio patrauklumo požiūriu, nustatytus tranzito svarbą Lietuvos ekonomikai, ir išnagrinėjus svarbiausius teisės aktus, reglamentuojančius tranzitinį krovinių gabenimą, galima padaryti šias išvadas:

1. Lietuvos kelių struktūroje transporto sektorius atlieka svarbų vaidmenį, nes sukuria maždaug dešimtadalį bendrosios pridėtinės vertės ir jau daug metų demonstruoja gan sparų plėtrą. Antrąjį dešimtmetį ES metai (t.y. 2005 m.) Lietuvai buvo labai sėkmingi – transporto sektorius tapo absoliučiu kelių lyderiu pagal augimo tempus. Krovinių vežimais rėmėsi transportu 2005 m., palyginus su 2004 m., padidėjo 8 proc., kelių transportu – 7,4 proc., geležinkelių – 8,1 proc. Be to, transporto sektoriuje dirba apie 5 proc. visų užimtųjų šalies gyventojų.
2. Lietuvos teritorijoje kerta du tarptautiniai reikšmingi transporto koridoriai (I ir jo atšaka IA bei IX ir jo atšakos IXB ir IXD). Šių koridorių integravimas transeuropinius tinklus yra ypatingai svarbus Lietuvos tarptautiniam krovinių gabenimui antžeminiu transportu tranzitui. Todėl sektoriui skiriama daug dėmesio ir lėšų. 2004 m. buvo patvirtinti dokumentai finansinei paramai iš ES gauti, pagal kuriuos tik iš ES lėšų Lietuvos transporto sektoriui 2004-2006 m. buvo skirta 1,5 mlrd. Lt.
3. Antžeminio transporto vystymasis yra prioritetas Lietuvos transporto sistemoje, tai patvirtina Statistikos departamento duomenis: labiausia Lietuvos teritorijoje yra išvystytas antžeminio transporto tinklas, kurį sudaro: kelių tinklas – net 71,2 proc. visų valstybės teritorijoje esančių kelių, bei geležinkelių tinklas – 1,6 proc. Be to, krovinių gabenimais antžeminiu transportu užima pirmaujančias pozicijas Lietuvos vežimuose. 2005 m. 40,42 proc. visų krovinių buvo pervežta kelių transportu, 36 proc. – geležinkelių.
4. Pažymėtina, kad gabenimuose kelių transportu dominuoja vidaus pervežimai, kurie 2005 m. sudarė 83 proc. visų vežimų kelių transportu apimtį. Tuo tarpu vežimuose geležinkeliais struktūroje, atvirkščiai, dominuoja tarptautiniai pervežimai, 2005 m. sudarė 71 proc. krovinių rinkos.
5. Siekiant panaudoti antžeminio transporto rėmėsi pranašumus, pagreitinti krovinių pristatymą bei sumažinti gabenimo kaštus, yra organizuojami multimodaliniai vežimai, kurie suprantami kaip krovinių transportavimas kombinuojant kelias transporto rėmėsi. Multimodaliniai vežimai pastaruoju metu tampa viena iš perspektyviausių tendencijų krovinių vežimo srityje, kadangi dėl pranašumų derinio leidžia užtikrinti greitesnį, pigesnį, stabilesnį krovinių pristatymą.
6. Taip pat yra kitas būdas, palengvinantis krovinių pristatymą ir sumažinantis pristatymo kaštus, tai yra konteinerių gabenimas antžeminiame transporto priemonėmis. Didžiausias konteinerių kiekis yra pervežamas vandens transportu, tačiau svarbų paminėti projektus, kurie gyvendina ir tobulina konteinerių vežimo geležinkeliais technologijas. Tai yra konteinerinis

traukinys „Baltic-Transit“, vežantis krovinius iš Estijos, Latvijos, Lietuvos ir Kaliningrado uostų per Rusiją Kazachstaną ir Uzbekistaną; taip pat kombinuoto transporto traukinys „Vikingas“, gabenantis konteinerius ir konteinerius iš Lietuvos (Klaipėdos uosto) Ukrainos (Odesos, Iljičevsko uostus) per Baltarusiją ir atgal; ir traukinys „Merkurijus“, gabenantis tik konteinerius maršrutu Klaipėda/Kaliningradas-Minskas-Moskva ir atgal. Šie projektai jau sėkmingai pradėti.

7. Lietuvos geopolitinė padėtis suponuoja tranzito, kaip prioritetinį krypties transporto sektoriuje, vystymą. Tranzitas yra suprantamas kaip krovinių gabenimas valstybės teritorija trečioji šalies iš vieno punkto kitą per tarpinius punktus be papildomų operacijų. Tai Lietuva kaip tik ir vaidina to „tarpinio punkto“ vaidmenį, plėtojantis prekyboms tarp Rytų ir Vakarų svarbiausiais transporto koridoriais. Statistika patvirtina šį teiginį: 2005 m. tarptautini pervežimų struktūroje kelių transportu tranzitui teko 36 proc., gabenimams geležinkeliais struktūroje – 55 proc. visų vežimų apimtys. Kadangi sparčiai plėtojasi prekyba tarp NVS ir Azijos šalių su Vakarų Europos šalimis, tai pagrindiniai krovinių srautai tarp jų ir toliau judės per Rusijos teritoriją, o po to – Lietuvos teritorijoje esančiais transporto koridoriais.

8. Tranzito reguliavimo tikslas – palengvinti prekių gabenimo per tam tikrą teritoriją procedūrą. „Palengvinimas“ apima politinį, teisinį, techninį, technologinį, ekonominius lygmenis, užtikrinančius supaprastintą tranzito procedūrą atlikimą, sukūrimą ir gerinimą. Prie techninio ir technologinio lygmenio užtikrinančio Lietuvos, kaip tranzito valstybės, konkurencingumą priskiriami transporto infrastruktūros gerinimo, modernizavimo darbai, naujieji projektai, pritraukiantys daugiau klientų Lietuvos tranzito rinkai (pvz. multimodalinių vežimų panaudojimo galimybių, logistikos centrai, be kurių neįmanoma užtikrinti kokybiškos tranzito procedūros, tačiau kurių kol kas Lietuvoje trūksta). Prie tokių projektų, turinčių didžiulį taką tranzitinių krovinių gabenimui plėtojant perspektyvoms, svarbu paminėti dar du:

a) Pirmas iš jų – tarptautinis magistralus „Via Baltica“ tiesimas. Ši magistralė leis autotransporto priemonėms perimti dalį tranzitinių krovinių tarp Skandinavijos ir Rytų bei Vidurio Europos šalių, kryptimi Šiaurės–Pietų, ji padės padidinti krovinių srautus ir išplėsti Lietuvos tranzito galimybes. Be to, siekiant per Lietuvos teritoriją pritraukti tranzitinius krovinių srautus, numatoma dideliomis sumomis skirti pakelės infrastruktūros vystymui, ypač automagistralėse ir tarptautinio transporto eismo keliuose.

b) Antras – europinis vėžis geležinkelio linijos „Rail Baltica“ tiesimas I-ame transporto koridoriuje. Nutiesus naują vėžį, terminalus atvežti kroviniai bus kraunami geležinkelio vagonais ir be trukdžių iš Lietuvos per Lenkiją gabenami Vakarų Europai. Europinius standartus atitinkantis geležinkelis, pagreitint Lietuvos geležinkelio integravimąsi ES geležinkelio tinklus, leis teikti kokybiškas ir greitas krovinių vežimo paslaugas, todėl atsiras galimybių padidinti tarptautinių krovinių pervežimo apimtį bei padidinti I-ojo transporto koridoriaus patrauklumą.

9. Tai yra pagrindinis priemonės, padedančios vykdyti kryptingą politiką tranzito srityje, yra teisinis. Teisės normos yra vis visuomenini santykių, kuriuose dalyvauja civilizuotos tautos, pagrindas. Transzitiniai krovinių pervežimai, esantys neatsiejama tarptautinių pervežimų dalis, bei jį plėtrai yra tarptautinės teisės nagrinėjimo dalykas. Tarptautinė teisė yra efektyviausias instrumentas, kurio pagalba siekiama sureguliuoti ir suvienodinti svarbiausius, bei ginčytinus klausimus, kylančius tarptautinių vežimų kontekste, kas leistų vykdyti tarptautinius vežimus paprastesniais sąlygomis bei tvarka. Reikėtų paminėti, kad transporto sritis yra labiausia reglamentuota ir unifikuota pasauliniu mastu tarptautinių ir nacionalinių santykių srityje.

10. Yra išskiriamos dvi pagrindinės tarptautinės konvencijos rūšys, kuriomis siekiama supaprastinti transzitinius gabenimus, suderinant skirtingą politinį pažiūrą, ekonominio išsivystymo lygio valstybių interesus. Tai yra:

1) konvencijos, unifikuojančios teisės normas, reglamentuojančias teisinius ir organizacinius santykius, atsirandančius tarp transzitinuose vežimuose dalyvaujančių subjektų – transportavimo dokumentai (pagrindinės iš jų – CMR konvencija, COTIF susitarimas, SMGS susitarimas);

2) konvencijos, siekiančios pagerinti ir palengvinti transzitinį pervežimų atlikimą, tai pagrįsdami muitinės formalumų supaprastinimą reguliuojančios normos – muitinės dokumentai (pagrindinės iš jų – TIR konvencija, Kioto konvencija).

11. Pagrindinis tarptautinis teisės aktas, reglamentuojantis tarptautinį krovinių gabenimą kelių transportu kertant sienas, yra 1956 m. CMR konvencija. Dokumentas, kuris naudojamas vežant krovinius transzitu pagal Konvenciją, siekiant supaprastinti vežimo organizavimo ir atlikimo, suvienodinti atsakomybės atsiradimo ir ginčų sprendimo tvarką, yra CMR važtaraštis. Tai yra nepaisant daugmetinės taikymo praktikos, vis dar kyla ginčai organizuojant vežimus pagal Konvenciją Lietuvoje. Tai paaiškinama tuo, kad ilgą laiką nebuvo vienodos teismų praktikos, nagrinėjant šios kategorijos bylas, kol 2001 m. Aukščiausiojo Teismo senatas priėmė nutarimą Nr. 31, kuriuo buvo išaiškintos problemos Konvencijos nuostatos ir pasiūlyti sprendimo variantai.

12. Svarbiausias tarptautinis teisės aktas, reguliuojantis tarptautinius vežimus geležinkelių transportu, kurio pagrindinės dalyvės yra Vakarų Europos valstybės – 1980 m. COTIF susitarimas, bei jo B priedas CIM taisyklės, reglamentuojančios vieningos tarptautinio krovinių vežimo geležinkelių sutarties taisyklės. Pagrindiniu transportavimo dokumentu tokiu atveju yra CIM važtaraštis. CIM taisyklės yra analogiškos CMR konvencijai, tik su skirtumu, kad reguliuoja pervežimus geležinkelių transportu. Beveik identiškos COTIF susitarimo nuostatomis yra OSŽD organizacijos – SMGS susitarimo nuostatos, kuriomis taip pat siekiama suvienodinti tarptautinio vežimo geležinkeliais reglamentavimą, nustatant vienodas teises ir pareigas vežimo sutarties pasirašiusioms šalims, vienodas vežimo sąlygas ir vienodus pervežimo dokumentus valstybėms Susitarimo dalyvėms. Vežimo sutarties sudarymo pagal SMGS susitarimą patvirtintais dokumentais

yra SMGS važtaraš tis. Pagrindinis skirtumas tarp SMGS ir CIM yra tai, kad SMGS taikymas orientuotas Ryt ir Centrin s Europos ir daugel Azijos šali , o CIM taisykl s – Vakar Europ , Afrikos ir kelias Azijos š alis.

13. Lietuvos Respublika yra dviej susitarim , reglamentuojan i viening tarptautini krovini vež im gelež inkeliais taisykli suk rim , dalyv . Tod l Lietuvos Respublikos teritorijoje vykdomas važ taraš i performinimas iš SMGS CIM ir atvirkš iai. Dokument perraš ymas atima nemažai laiko, taip pat tai yra papildomos s naudos. Siekiant minimalizmuoti šiuos rodiklius, yra diegiamas naujas vieningas CIM/SMGS važtaraš tis, kuris leidžia krovinius gabenti iš vienai teisinai sistemai priklausan ios valstyb s kit be papildom performinim tranzitiniuose punktuose. Š is važtaraš tis 2006 m. prad jo s kmingai funkcionuoti II-ame transeuropiniame transporto koridoriuje.

14. Kita svarbi tarptautini teis s akt grup , supaprastinti tranzitini krovini pralaidum tarptautiniais maršrutais, yra muitinio tranzito proced ros supaprastinim reglamentuojan ios normos. Viena iš pagrindini tarptautini konvencij šioje srityje – 1975 m. TIR konvencija. TIR konvencijos tikslas yra muitin s formalum supaprastinamas atliekant tranzito proced r , gabenant kroviniu keli transportu. TIR konvencija jungia 64 viso pasaulio valstybes, ir atliekant tranzito proced ras tokia tvarka, iš tikr j palengvinamas muitin s pasienio post darbas, kadangi n ra atliekama kiekvienos preki siuntos detali fizin apž i ra, be to TIR knygel atstoja muitin s tranzito deklaracija. Ta iau reik t pasteb ti, kad TIR konvencijos nuostatomis taip pat nepavyko absoliu iai tobulai sureguliuoti tranzitini gabenim . Silpna Konvencijos vieta lieka santyki tarp garantini asociacij ir muitin s administracij reglamentavimas, kuris n ra pakankamai detalus ir aiškus.

15. Po stojimo ES Lietuvoje atliekamas muitin s tranzitas buvo suskirstytas dvi proced ras: Bendrijos ir bendr j tranzit . Tokios klasifikacijos pagrindas yra vež am preki muitinis statusas ir krovinio vežimo geografi ja. Pagrindinis tikslas, kurio siek teis s norm leid jai, vedant šias dvi tranzito s vokas, v l gi – tranzito proced ros supaprastinimas, siekiant už tikrinti laisv preki jud jim .

16. Taip pat skiriasi teis s šaltiniai, reglamentuojantys min t proced r vykdym . Prie pagrindini bendrojo tranzito proced r reguliuojan i teis s akt priskiriamos dvi konvencijos: Konvencija d l bendrojo tranzito proced ros ir Konvencija, nustatanti importo, eksporto ir tranzito formalum supaprastinim , naudojant Bendr j administracin dokument . Konvencij pagrindu siekiama supaprastinti tranzito atlikimo proced r per muit , akciz , PVM bei kit mokes i sustabdym .

17. Svarbiausi teis s aktai reglamentuojantys Bendrijos tranzito proced r – EB muitin s kodeksas, bei jo gyvendinimo nuostatos. Bendrijos tranzitas yra dviej r ši – vidinis (kai iš vienos EB teritorijos dalies yra gabenamos Bendrijos prek s kit Bendrijos teritorijos dal vykstant per tre ios šalies teritorij) ir išorinis (proced ra, kuri taikoma neapmuitinamoms ne Bendrijos, t.y.

trei į šalį prekės, gabenamiems per Bendrijos muit teritoriją). Išorinio tranzito procedūra vadinama T1, o vidinio - T2.

18. Siekiant panaikinti skirtumus tarp taikomų muitinės procedūrų ir įtaikymo praktikos, kurie gali kliudyti tarptautinei prekybai ir kitiems tarptautiniams mainams ir patenkinti tarptautinės prekybos ir muitinės reikmes, susijusias su muitinės procedūrų ir praktikos palengvinimu, supaprastinimu ir suderinimu 1973 m. gegužės 18 d. Kiote buvo priimta Tarptautinė muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo konvencija, kuri buvo pakeista Kioto konvencijos pakeitimo protokolu. Lietuva yra šios Konvencijos narys nuo 2003 m. Analogiškos nuostatos, liečiančios supaprastintas procedūras yra tvirtintos EB muitinės kodekse ir jo įgyvendinimo nuostatuose. Konvencijos narys ir ES valstybės-narys, prisijungdamos prie šios taisyklės reglamentuojančių teisės aktų garantuoja, kad jos normos bus laikomasi. Lietuvos teritorijoje, naudojantis supaprastinta deklaravimo procedūra, tranzito deklaracijos kmingai atstoja TIR knygelę, vežant prekes pagal TIR konvenciją automobiliu transportu, CIM arba SMGS važtarašiais, gabenant prekes geležinkeliais.

19. Dar vienas svarbus tranzito procedūros supaprastinimas yra elektroninės tranzito deklaracijos vedimas. Naudojant informacines technologijas galima efektyviau organizuoti veiklą, mažinami valdymo ir aptarnavimo kaštai, spartinami informacijos mainai. Muitinės veikloje naudojamos informacinės technologijos ir telekomunikacijos priemonės, kalbant apie tranzit – NKTS sistema, daro didelį teigiamą poveikį verslo slygoms: sumažinus veiklos išlaidas yra derinamas verslo konkurencingumas (pvz., sumažėja prekių pristatymo išlaidos, sutaupomas laikas).

20. Statistiniai duomenys pagrindžia teiginį, kad po Lietuvos stojimo ES, kai išnyko vidinės ES sienos ir buvo supaprastinta tranzito vykdymo procedūra, padaugėjo tranzitinių pervežimų Lietuvos teritorija apimtis kelių transportu. 2005 m. jie siekė 3403,5 t kst.t., kas beveik dvigubai daugiau nei per tokį patį laikotarpį 2004 m. Kalbant apie geležinkelio transportu atliekamus tranzitinius pervežimus, tai į apimtį po stojimo ES šiek tiek sumažėjo nuo 22994,8 t kst.t. iki 19194,0 t kst.t. Reikšmingos tokios tam turėjo pabranginti krovinių pervežimo tarifai, bei netikrumas dėl Lietuvos tranzito taisyklių po stojimo ES.

21. Tačiau reikėtų atkreipti dėmesį, kad padidėjus krovinių tranzito srautams, supaprastinus ES vidinių sienų kirtimo tvarką didėja pažeidimų rizika ir muitinės apgaulė. Šengeno erdvėje už tikrinamas laisvas asmenis (tarp jų ir nusikaltėlius) judėjimas, o tai sudaro prielaidas naujoms nusikaltimų rūšims atsirasti.

22. Tolimesni tranzitinių pervežimų antžeminiu transportu perspektyvos ir plėtra, bei būtinybė keisti ir tobulinti šiuos gabenimų teisinius aspektus priklausys nuo eilės ekonominių, politinių ir techninių sprendimų, visos transporto sistemos integruotos veiklos bei nuo glaudaus bendradarbiavimo su Europos, NVS, Azijos bei kitomis pasaulio valstybėmis.

Padarius iš vadas, remiantis išnagrinėta medžiaga galima būtų pateikti tokius *pasiūlymus*:

1. Siekdama didinti tarptautinius pervežimus, Lietuva vis dar privalo skirti didelį dėmesį transporto infrastruktūros tobulinimui ir modernizavimui. Tai teigiamai atsilieptų tarptautini pervežimų veiklos konkurencingumo didinimui bei sudarytų patrauklios tranzitui šalies įvaizdį. Pagrindinis išpriemonių, kurios turi būti gyvendinamos, siekiant nurodyti tikslų yra projektai „Via Baltica“ ir „Rail Baltica“.
2. Siekiant sudaryti sąlygas tranzitini krovinių srautų pritraukimui iš ES ir tuo padidinti tranzito apimtis, Lietuva turi sukurti modernius logistikos centrus, kurie teiks sandėliavimo, vairialypų paskirties (multimodalinio) transporto, transporto administravimo paslaugas. Tam turi būti gyvendinti trys perspektyvūs projektai, susiję su moderniu logistikos centrų sukūrimu Kauno (siekiant išnaudoti šio regiono pranašumus – dvejį tarptautinių transporto koridorių sankryžą), Vilniaus (siekiant aptarnauti labiausiai besiplečiantį Lietuvos verslo centrą) ir Klaipėdos (praplečiant jūrų uosto pajūgumus ir jo patrauklumą) regionuose.
3. Svarbus tranzito paslaugų plėtojimo faktorius – transporto šakų efektyvūs veikimai. Vertinant Lietuvos transporto plėtros perspektyvas, siekiama taikyti multimodalinį požiūrį, t.y. prioritetiškai teikti kompleksiniam transporto infrastruktūros, technologijų ir transportavimo paslaugų plėtojimui visose transporto šakose ir pirmiausia – tarptautiniams reikšmingiems tranzitą aptarnaujantiuose transporto koridoriuose. Suderintas antžeminio transporto šakų rinkimų integralumas, logistikos principais pagrįsta sąveika daro didžiulį taką transporto sektoriaus teikiamų paslaugų efektyvumui. Todėl multimodalinio transporto paslaugų plėtra ir skatinimas turi tapti vienu iš pagrindinių Lietuvos nacionalinės transporto politikos tikslų. Multimodaliniams vežimams kminga plėtra manoma tik organizavus kompleksines teisinės, organizacines, technines informacines ir technologines priemones diegiant. Remiantis ES teisės aktais reikalinga parengti norminius aktus, kurie skatintų privačių iniciatyvų ir leistų pritraukti investicijas kombinuoto transporto logistiniams centrų, kurie turėtų svarbią reikšmę tranzitiniams vežimams plėtojimui, steigimui.
4. Vežant krovinius, vadovaujantis CMR konvencija, siūloma vadovautis ne tik Konvencijos tekstu, tačiau ir Aukščiausiojo Teismo senato nutarimu Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“, kuriame suvienodinama Konvencijos aiškinimo ir taikymo praktika.
5. Siekiant supaprastinti ir suvienodinti tranzito procedūrų atlikimą pasauliniu mastu, taikant vieną tarptautinę konvenciją – TIR, reikėtų plėsti Konvencijos taikymo geografiją. Potencialios valstybės, norinčios prisijungti prie Konvencijos, kas leistų ją laikyti beveik universaliais, yra Kinija, Saudo Arabija ir Pakistanas. Be to, siūloma rengti teisės aktus, reglamentuojančius perėjimą prie elektroninio TIR procedūros.

6. Tobulinant supaprastintos deklaravimo procedūros atlikimą su CIM ir SMGS važtarašiais, atsižvelgiant kit valstybi patirtį, siūloma rengti teisinę bazę, padėsiančią apjungti dvi teisinės sistemas, reglamentuojančias krovinių vežimo geležinkeliu transportu taisyklių suvienodinimą. Tarptautinio pobūdžio teisės akto vienas iš tikslų – maksimaliai suvienodinti tam tikros procedūros vykdymą, priimant optimaliausiame santykiuje dalyvaujantiems subjektams sprendimo variantą, suderinus subjektų interesus ir atsižvelgiant tai, kad tarptautiniame santykiuje dalyvauja skirtingo politinio, ekonominio išsivystymo lygio subjektai. Taigi, vedus vieningą CIM/SMGS važtaraštą tikimasi maksimaliai supaprastinti krovinių gabenimo procedūrą geležinkeliu transportu, atliekant ją minimaliomis laiko ir lėšų naudomis.

7. Aktyviai ir glaudžiai bendradarbiauti su Lietuvos ir kitų valstybių institucijomis, muitinės administracijomis, verslo subjektais tobulinant norminę bazę, reglamentuojančią tranzito procedūros atlikimą, siekiant pagreitinti dokumentacijos forminimą, supaprastinti krovinių tikrinimą, saugojimą ir transportavimo formalumus visoje šalies teritorijoje.

Apibendrinant, pasakytina, kad darbo pradžioje autorius iškelta hipotezė, kad teisinis tranzitinio krovinių gabenimo reglamentavimas yra pakankamas, siekiant supaprastinti krovinių tranzito procedūros atlikimą per Lietuvos Respublikos teritoriją, pasitvirtino. Yra priimta daug tarptautinių, Europos Sąjungos ir Lietuvos nacionalinių teisės aktų, kuriais supaprastinama tranzito atlikimo procedūra ir tranzitas per Lietuvos Respublikos teritoriją tampa vis aktualesnis, tai patvirtina statistiniai duomenys.

SANTRAUKA

Tranzitinio krovinių gabenimo antžeminis transporto priemonių teisiniai aspektai (Lietuvos Respublikos pavyzdžiu)

Reikšminiai žodžiai: Antžeminis transportas, tranzitiniai gabenimai, teisiniai aspektai, tarptautinės konvencijos, supaprastinta tranzito procedūra.

Santraukos turinys: Magistro baigiamojo darbo pavadinimas „Tranzitinio krovinių gabenimo antžeminis transporto priemonių teisiniai aspektai (Lietuvos Respublikos pavyzdžiu)“. Minėtą darbą sudaro vadas, trys pagrindiniai dalys ir išvados bei pasiūlymai. Analizuojant tranzitinio krovinių gabenimo teisinius aspektus autor remiasi teisės normomis, tvirtintomis tarptautiniuose, ES ir Lietuvos nacionaliniuose teisės aktuose.

Magistro baigiamojo darbo „Tranzitinio krovinių gabenimo antžeminis transporto priemonių teisiniai aspektai (Lietuvos Respublikos pavyzdžiu)“ vade autor nurodo min tos temos problematiką, tikslus bei pagrindinius metodus, kuriais remiamasi analizuojant tranzitinio gabenimo teisinius aspektus, taip pat yra iškeliami darbo hipotezės.

Pirmojoje dalyje autor aptaria krovinių gabenimo ypatumus antžeminio transporto priemonėmis. Nurodomi antžeminio transporto ypatumai, pateikiami statistiniai duomenys, kurių pagalba atliekama krovinių vežimams ir geležinkelių transportu analizė.

Antroje dalyje – daugiausia dėmesio skiriama tranzitiniam krovinių gabenimams, analizuojami jų ypatumai, remiantis Statistikos departamento duomenimis nustatomos tranzitinio gabenimo kitimo tendencijos Lietuvoje.

Trečiojoje dalyje nagrinėjami teisės aktai, reglamentuojantys tranzitinius krovinių gabenimus kelių ir geležinkelių transportu. Didžiausi dalį analizuojamą dokumentą sudaro tarptautinės teisės aktai, kadangi jie yra unifikuojamos tam tikrą visuomeninį santykį reguliuojančios taisyklės.

Magistro baigiamasis darbas baigiamas išvadomis bei pasiūlymais.

SUMMARY

Legal aspects of goods' transit carriage by overland means of transport (on the example of Republic of Lithuania)

Key words. Overland transport, transit carriage of goods, legal aspects, international conventions, simplified customs procedure.

The content of the summary. The topic of final master thesis is „Legal aspects of goods' transit carriage by overland means of transport (on the example of Republic of Lithuania)“. The structure of the master thesis is following: introduction, three main parts, conclusions and propositions. Analysing the legal aspects of transit carriage of goods, author investigates international, European Union and national legal documents.

In the introduction of the master thesis named „Legal aspects of goods' transit carriage by overland means of transport (on the example of Republic of Lithuania)“ author points on main problems, aims of the work and main methods, which were used while writing the thesis, also the hypothesis is being put forward.

In the first part author analyses the specificity of goods transportation by overland transport. The features of overland means of transport are being pointed, also author gives the statistic data, which were used while analysing volumes of goods, transported by overland transport.

In the second part – attention is being pointed on transit carriage of goods, their features are being discussed. The statistic data help to trace tendencies on change of volumes of transit carriage of goods in Lithuania.

In the third part legal documents, which regulate transit carriage of goods by road and railway transport are being discussed. The main part of analysed documents are international conventions, while international conventions unify the rules of behaviour, applied to certain public relations.

The final master thesis finishes with conclusions and propositions.

LITERAT ROSS RAŠAS

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindinis statymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804, aktuali redakcija - Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034;
2. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772;
3. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262;
4. Lietuvos Respublikos statymas „Dėl 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) pakeitimo 1999 m. birželio 3 d. Protokolo ratifikavimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 97-4313;
5. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489;
6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 m. gruodžio 19 d. nutarimas Nr. 1284 „Dėl prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais (COTIF)“ // Valstybės žinios. 1994, Nr. 99-1989;
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimas Nr. 935 „Dėl Lietuvos 2004-2006 metų bendrojo programavimo dokumento patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2004, Nr. 123-4486;
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. Nr. 692 „Dėl ilgalaikės (iki 2025 m.) transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 79-2860;
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. spalio 12 d. nutarimas Nr. 998 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. balandžio 28 d. nutarimo Nr. 507 „Dėl Bendrijos tranzito procedūros atlikimo supaprastinta tvarka gabenant prekes Lietuvoje geležinkelių transportu su SMGS važtarašiais“ pakeitimo“ // Valstybės žinios. 2006, Nr. 111-4211;
10. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d. nutarimas Nr. 31 „Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“ // Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. 2001, Nr. 15;
11. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2005 m. lapkričio 25 d. nutartis administracineje byloje Nr. A¹⁴-1479/2005 Lietuvos nacionalinė vežimų automobiliais asociacija „Linava“ v. Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos ir Kauno teritorinis muitinis;
12. Šiaurės apygardos teismo 1999 m. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2(3)-134/1999;
13. Vilniaus apygardos teismo 1998 m. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2-3-98;

14. Vilniaus apygardos teismo 2000 m. lapkričio 15 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *UAB „L&P“ v. UAB „Vasto“* Nr. 2-623/2000;
15. Valstybės ilgalaikės raidos strategijos gyvendinimo ataskaita, parengta pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. balandžio 1 d. nutarimą Nr. 393 „Dėl Valstybės ilgalaikės raidos strategijos gyvendinimo analizės ir stebėsenos (monitoringo) priežiūros komisijos sudarymo ir jos nuostatų patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2003, Nr. 33-1377;
16. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos direktoriaus 2004 m. balandžio 13 d. sakymas Nr. 1B-329 „Dėl Bendrojo administracinio dokumento pildymo instrukcijos patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2003, Nr. 57-2037;
17. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos direktoriaus 2004 m. rugpjūčio 15 d. sakymas Nr. 1B-840 „Dėl Muitinės departamento direktoriaus 2003 m. rugpjūčio 14 d. sakymo Nr. 1B-727 „Dėl papildomų reikalavimų prekių apskaitai ir šioms funkcijoms atlikti naudojamai informacinei sistemai, privalomą geležinkelio monei, kuriai išduotas leidimas taikyti supaprastintas muitinio tranzito procedūras, gabenant prekes geležinkelių transportu su SMGS arba CIM važtarašiais, patvirtinimo“ pakeitimo“//Valstybės žinios. 2004. Nr. 140-5151;
18. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2006 m. balandžio 12 d. sakymas 1B-254 „Dėl supaprastintų procedūrų taikymo tvarkos“//Valstybės žinios. 2006. Nr. 43-1579;
19. Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos LINAVA generalinio sekretoriaus 2003 m. kovo 7 d. sakymas Nr. 32 „Dėl TIR knygelės išdavimo TIR garantinės sistemos dalyviams bei grąžinimo asociacijai LINAVA tvarkos“.

Europos Sąjungos teisės aktai:

20. Konsoliduota Europos Bendrijos steigimo sutartis//Valstybės žinios. 2004, Nr. 2-2;
21. 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos Reglamentas dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (EEB) 3820/85 // OL L 1989, Nr. 390;
22. 1987 m. gegužės 20 d. EB/ELPA Konvencija dėl bendrosios tranzito procedūrų // OL L 226. 1987, su pakeitimais;
23. EB/ELPA konvencija dėl prekybos prekėmis formalumų supaprastinimo // OL L 1987, Nr.134, su pakeitimais;
24. 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą (su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais 2005 m. balandžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 648/2005) // OL L 2005, Nr. 117;

25. 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93, išd. stantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatanio Bendrijos muitinės kodeksą, gyvendinimo nuostatas. (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2006 m. kovo 8 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 402/2006) // OL L 2006, Nr. 070.

Tarptautiniai teisės aktai

26. 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773;
27. 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932;
28. 1969 m. Vienos konvencija „Dėl sutartinės teisės“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 13-480;
29. 1975 m. Muitinės konvencija „Dėl tarptautinio krovinių gabavimo su TIR knygelėmis“ // Valstybės žinios. 2000, Nr. 6-155;
30. 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) pakeitimo 1999 m. birželio 3 d. protokolais (1999 m. protokolais) // Valstybės žinios. 2003, Nr. 97-4318;
31. 1999 m. Tarptautinės muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo konvencijos pakeitimo protokolais // Valstybės žinios. 2004, Nr. 77-2664;
32. Pasaulio prekybos organizacijos steigimo sutartis // Valstybės žinios. 2001, Nr. 46-1620.

Specialioji literatūra:

33. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija. 2004, Nr. 55(47). P. 19-31;
34. Baublys A. Krovinių vežimai. – Vilnius: Technika, 2002. P. 431;
35. Baublys A. Krovinių vežimai geležinkeliu, vandens ir oro transportu. – Vilnius: Technika, 1995. P. 381;
36. Baublys A., Griškevičienė D., Lazauskas J. ir kt. Transporto ekonomika. – Vilnius: Technika, 2003. P. 477;
37. Baublys A., Vasilis Vasiliauskas A. Transporto infrastruktūra. – Vilnius: Technika, 2005. – P. 463;
38. Bazaras Ž., Markšaitis D., Sapragnas J. Europos transporto sistemos: mokomoji knyga. – Kaunas: Technologija, 1999. P. 159;
39. Butkevičius J. Kelių transporto veiklos teisinis reguliavimas. Mokomoji knyga. – Vilnius: Technika, 2005. P. 180;
40. Cairns W. Europos Sąjungos teisės vadovas. – Vilnius: Eugrimas, 1999. P. 407;

41. Ginevičius R., Rakauskienė O.G., Patalavičius R. ir kt. – Eksporto ir investicijų plėtra Lietuvoje. Vilnius: Technika, 2005. P. 363;
42. Jarašienė A. Transporto geografija. – Vilnius: Technika, 2003. P. 84;
43. Jurkauskas A. Transporto sistemų analizė. – Kaunas: Technologija, 2006. P. 412;
44. Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga: prievolių teisė. – Vilnius: Justitia, 2003. P. 531;
45. Mikėnas V. Tarptautinių privačių teisės vadovas. – Vilnius: Justitia, 2001. P. 300;
46. Mikėnas V. Sutarčių teisė. Bendrieji sutarčių teisės klausimai: lyginamoji studija. – Vilnius: Justitia, 1996. P. 607;
47. Minalga R. Krovinių transporto sistema: mokomoji priemonė. – Vilnius: VU I-kla, 1998. P. 138;
48. Minalga R. Tarptautinė logistika. – Vilnius: Homo liber, 2004. P. 159;
49. Palšaitis R. Tranzitinio krovinių vežimo per Lietuvą problemos ir sprendimo kryptys // Konferencijos „Transbaltica“ moksliniai pranešimų rinkinys. – Vilnius: Technika, 2006. P. 23-33;
50. Startienė G. Tarptautinių prekybos finansavimas. – Kaunas: Technologija, 2002. P. 318;
51. Šveikauskas R., Liuvaitis S. Lietuvos tranzitinio transporto vertinimas ir jo reikšmė Europos transportui // 5-osios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos „Lietuva be mokslo – Lietuva be ateities“ medžiaga. – Vilnius: Technika, 2002. P. 249-258;
52. Urbonas J.A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. – Kaunas: Technologija, 2005. P. 311;
53. Vadapalas V. Tarptautinė teisė. Bendroji dalis. – Vilnius: Eugrimas, 1998. P. 371;
54. Vansevičius S. Valstybės ir teisės teorija. – Vilnius: Justitia, 2000. P. 256;
55. Vainienė R. Ekonomikos terminų žodynas. – Vilnius: Tyto Alba, 2005. P. 326;
56. Vengrauskas V., Langvinienė N. Tarptautinis verslas. – Kaunas: Technologija, 2005. T.1. P.185;
57. Carr I. International Trade Law. Third edition.– London-Sydney- Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited, 2005. P. 702;
58. Lux M. Guide to Community Customs Legislation. – Brussels: Bruylant, 2002. P.621;
59. Tarptautinių žodžių žodynas. – Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija.

Periodiniai leidiniai:

60. Marinecas V. „TransRussia“ galėtų tapti pažangios minties tribuna // Tarptautinis verslo žurnalas Jūra-Mopė-Sea, 2006, Nr. 2;
61. Transportas ir ryšiai, 2004. Vilnius: Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2005;

62. Transportas ir ryšiai, 2005. Vilnius: Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2006;
63. Transporto ir ryšių rodikliai, 2006/07. Vilnius: Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2006;
64. Užsienio prekyba, 2005. Vilnius: Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2006.

Internetiniai puslapiai:

65. LR Susisiekimo ministerijos internetinis svetainė // www.transp.lt; prisijungimo laikas: 2006-11-12;
66. Lietuvos nacionalinės viešųjų automobilių asociacijos „Linava“ internetinis svetainė // www.linava.lt; prisijungimo laikas: 2006-11-15;
67. Transitivadas. – Briuselis, 2004 m. // http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_lt.pdf; prisijungimo laikas: 2006-09-20;
68. Lietuvos kio sektorių apžvalga Nr. 3. – DnBNord, 2005 m. // <http://www.dnbnord.lt/lt/about/review/>; prisijungimo laikas: 2006-09-11.
69. Consolidated Text of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) with Appendixes. Appendix B – Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM). Berne, 1980 // <http://www.unece.org/trade/cotif/Welcome.html>; prisijungimo laikas: 2006-10-15;
70. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Geneva, 1956 // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=130126&p_query=&p_tr2; prisijungimo laikas: 2006-11-10;
71. The Statute of International Court of Justice // <http://www.icj-cij.org/icjwww/basicdocuments/basictext/basicstatute.htm>; prisijungimo laikas: 2006-09-20;
72. The TIR customs Transit system // <http://www.unece.org/trans/bcf/tir/div/docs/historybg.pdf>; prisijungimo laikas: 2006-11-14;
73. / . – Bern, 2006 m. // http://www.uz.gov.ua/ci/org/osjd/GLV_CIM_SMGS.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-15;
74. . – 2006 . // http://www.transsystem.kz/rus/mdl_arch_year.asp?id=26&i=2557&lang=rus.

PRIEDAI

1 Priedas. Transeuropiniai transporto koridoriai



2 priedas. vairi transporto r š i keli ilgis LR teritorijoje (met pabaigoje, km)

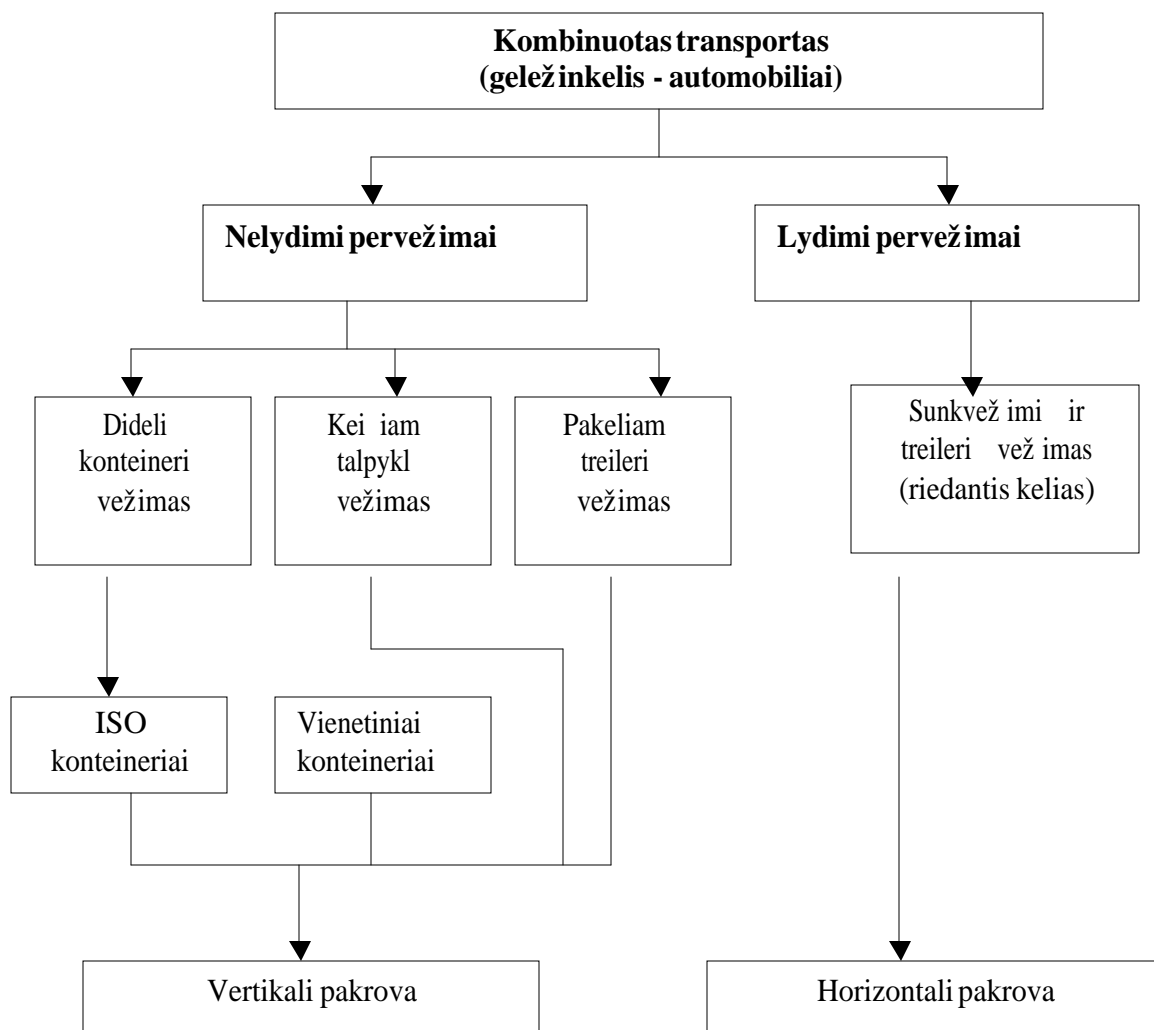
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Geležinkeli linij eksploatacinis ilgis	2002	1997	1997	1997	1905	1905	1696	1775	1774	1782	1771
Automobili keliai	62513	66212	69243	72459	73650	75517	76573	77148	78893	79331	79497
Vidaus vanden laivybini keli ilgis	369	369	369	369	369	380	436	477	425	425	425
Eksploatacinis naftotiekio ilgis	400	399	399	399	500	500	500	500	500	500	500
Oro linij ilgis	29877	29877	29877	29877	29877	25556	25531	22892	24453	29434	29434

3 priedas. Keli transporto privalumai ir trūkumai (remiantis 34, 37 ir 38 literatros šaltiniais)

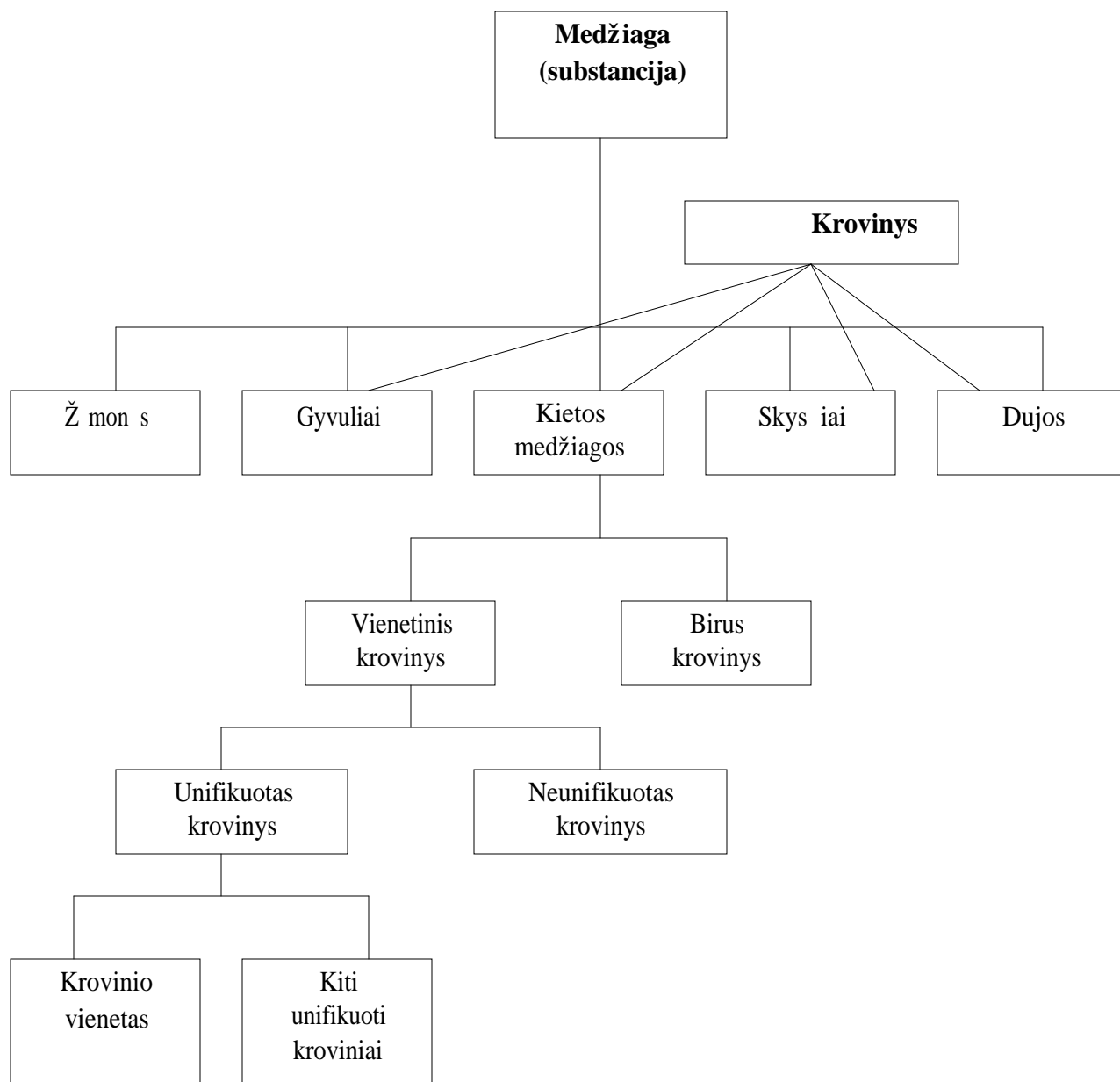
Keli transporto privalumai	Keli transporto trūkumai
<p><i>1. Manevringumas.</i> Automobilis juda savarankiškai. Krovini surinkimas ir pristatymas gali būti atliktas be perkrovimo, visus punktus, kur tik galima privažiuoti automobiliais. Galimybė gabenti krovinius keliais su sunkiai pravažiuojamu reljefu, arba visai neturintiais dangos.</p>	<p><i>1. Ribotas krovumas.</i> Keli transporto priemonės krovumas yra mažas, lyginant su kitomis transporto rūšimis.</p>
<p><i>2. Galimybė sudaryti optimaliai lankstų vežimą grafikais.</i> Krovini surinkimas ir vežimas gali būti nustatytas pakankamai tiksliai, paskiriant jį atitinkamam dienos laikui ir atstumui, kas leidžia maksimaliai sumažinti pakrovimo ir iškrovimo darbus, kaštus, kai tai susiję su žmogų išteklių panaudojimu.</p>	<p><i>2. Aplinkos tarša.</i> Lietuvoje, kaip ir kitose Europos šalyse, keli transportas – vienas pagrindinių oro taršos šaltinių. Didžiausiose miestuose apie 75 proc. visų orų patenka į teršalų išmeta automobiliai. Ypač tarša yra senos transporto priemonės, kuri Lietuvoje yra gausu. Šalyje vidutinis eksploatuojamų automobilių amžius – 13-14 metų.</p>
<p><i>3. Lankstumas.</i> Galimybė keisti vien transporto priemonę kita, labiau tinkančia pagal tam tikrus parametrus.</p>	<p><i>3. Priklausomumas nuo eismo trukdžių.</i> Kai susidaro kamščiai keliuose, keli transporto eismas tampa lėtas ir neefektyvus. Taip pat eismas sulėtina draudimai judėti poilsio ir švenčių dienomis.</p>
<p><i>4. Galimybė pasirinkti transporto priemonę pagal prekių specifiką.</i> Didelis automobilių parko įvairovė (pvz. savivarai, cisternos, refrižeratoriai), keli transportas yra tinkamas įvairiausi krovinių gabenimui, užtikrinant jį saugumą (pvz. birsti produktai, naftos produktai, pavojingi kroviniai, statybinės medžiagos).</p>	<p><i>4. Meteorologiniai sąlygų poveikiai.</i> Esant blogoms oro sąlygoms, krovinių gabenimas keli transportu tampa pavojingesnis, kaip neigiamas pasekmės – atitrukimas nuo nustatyto grafiko, avarijų keliuose didinti tikimybė.</p>
<p><i>5. Pigumas.</i> Šis privalumas yra pastebimas, kai kroviniai yra gabenami nedideliais atstumais (iki 325 km), arba aptarnaujant tam tikrą teritoriją.</p>	<p><i>5. Didelė kaina.</i> Transportavimas keli transportu yra nepateisinamai brangus, palyginus su kitomis transporto rūšimis, gabenant krovinius tolیمais maršrutais.</p>
<p><i>6. Terminalų paprastumas.</i> Galimybė saugoti ir atlikti kitas operacijas su krovinių vietose, kurių rengimas ir išlaikymas reikalauja mažiau sąnaudų negu kitoms transporto rūšims skirti terminalai (pvz. geležinkelio stotys, uostai, dokai, oro uostai).</p>	<p><i>6. Ribota galimybė gabenti pavojingus krovinius.</i></p>
<p><i>7. Pakavimas.</i> Pakuotė paprasta. Dažnai pakuoti reikia tik nedidelį kiekį krovinių, ar to visai nereikia.</p>	<p><i>7. Grobstymas.</i> Kroviniai iš automobilio gali būti grobstomi, o patys automobiliai nuvaryti, jeigu jie paliekami be priežiūros.</p>

4 priedas. Geležinkelio transporto privalumai ir trūkumai (remiantis 34, 36, 37, 38 literatūros šaltiniais)

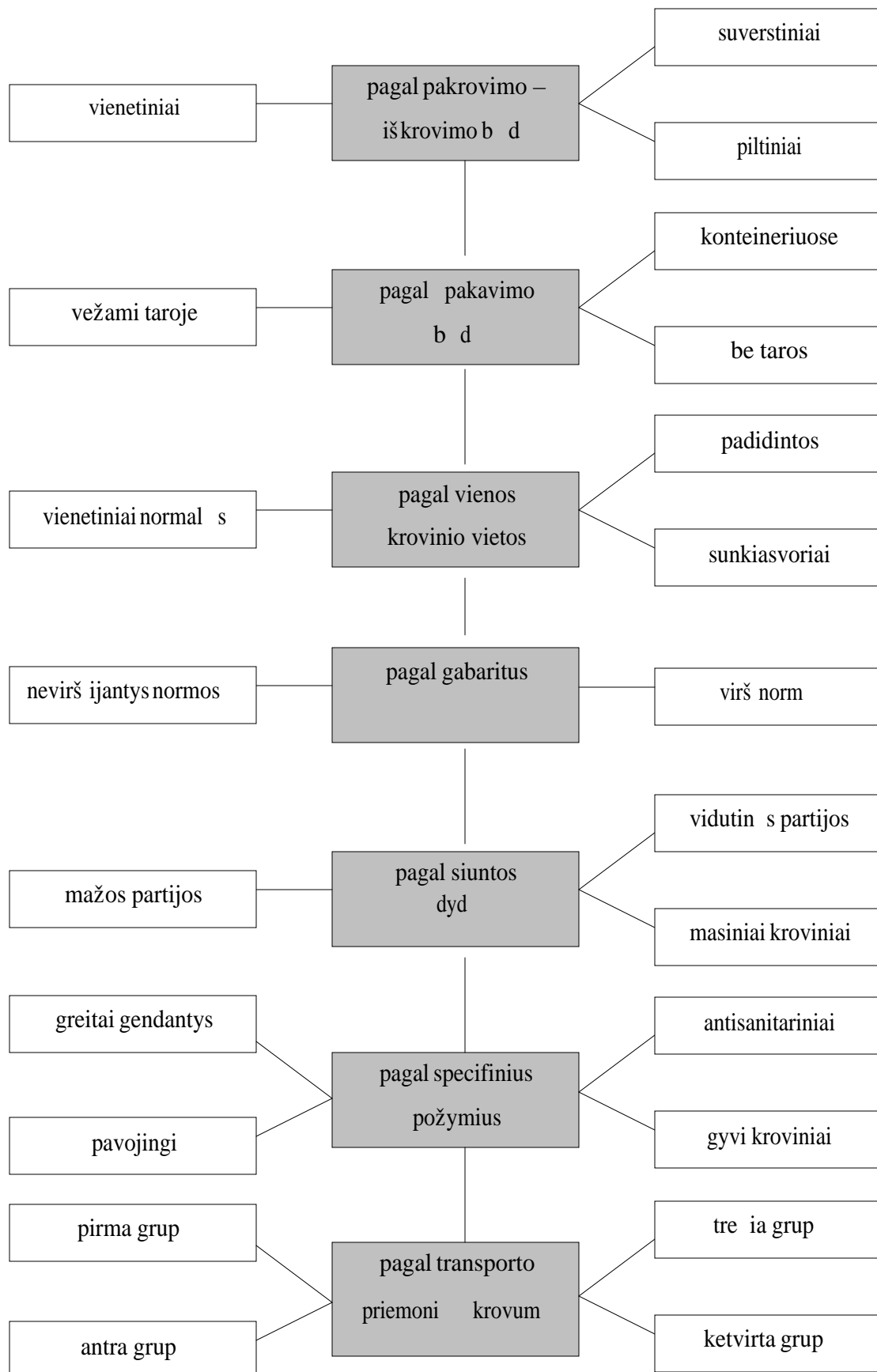
Geležinkelio transporto privalumai	Geležinkelio transporto trūkumai
<p><i>1. Didelis gabenam krovinių svoris.</i> Geležinkelio transportas patogus reguliariam dideli kieki ir svori krovinių vežimui, kadangi jo krovumas daug didesnis, negu keli transporto, taip pat geležinkelio tinklas yra plačiau išvystytas.</p>	<p><i>1. Perkrovimai.</i> Didelį vienodo vežsplotio Rytų ir vakarų Europoje sugaišama daug laiko keičiant vežsplotus. Reikalingi perkrovimo stotys, terminalai, didelį koatsiranda laiko nuostoliai. Reikalingi kažtai specialieji automobili nuomai.</p>
<p><i>2. Greitumas.</i> Greitas krovinių gabenimas dideliais atstumais. Nėra kliūčių eismui, susijusi su tam tikros paros metu ar savaitės dienos buvimu, kadangi traukiniai judėjimas vyksta visą parą.</p>	<p><i>2. Lankstumo stoka.</i> Geležinkelio transportu ne manoma pasiekti bet kokių vietovų, tai yra pristatyti krovinius “nuo durų iki durų”, kadangi juo eismas ribojasi bėgiais, o geležinkelio atšakos ne manoma nutiesti visur.</p>
<p><i>3. Pigumas.</i> Geležinkelio transportavimo kaštai yra, palyginus su kitomis transporto rūšimis, nedideli, ypač tai yra pastebima gabenant krovinius dideliais atstumais.</p>	<p><i>3. Ilgas vežimo laikas.</i> Išskyrus magistralines linijas, aptarnavimas retas ir kroviniai užsilaiko ant pravažėjimo kelių.</p>
<p><i>4. Tikslumas.</i> Galimybė sudaryti tikslų gabenimo grafiką, dėl to kad kamšiai ir pristovėjimo susidarymo tikimybė yra palyginus nedidelė.</p>	<p><i>4. Pakavimas.</i> Reikalingas daug stipresnis pakavimas, norint kompensuoti stiprius smūgius manevravimo metu.</p>
<p><i>5. Galimybė vežti vairiuosius krovinius: pavojingus, birius, skystus, konteineriuose.</i></p>	<p><i>5. Dideli kaštai geležinkelio transporto parko ir kelių remontui.</i></p>
<p><i>6. Neribojamas eismas švenčių ir poilsio dienomis.</i></p>	



6 priedas. Krovinių klasifikavimas (Minalga R.)



7 priedas. Krovinių klasifikavimo pagal jų imo ir saugojimo procesus sistema (Urbanas J.)



8 priedas. Krovini vežimas keli transportu 1991-2005 m., mln.t.

Metai	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Vežimas krovini (iš viso)	295,6	201,1	170,2	130,1	138,3	88,6	58,8	54,6	45,7	45,0	45,1	45,0	52,2	51,5	55,3

9 priedas. Krovini vežimas geležinkeli transportu 1991-2005 m., mln.t.

Metai	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Vežimas krovini (iš viso)	63,9	56,2	38,4	29,1	26	29,1	30,5	30,9	28,3	30,7	29,2	36,6	43,4	45,6	49,3

10 priedas. Tarptautiniai vežimai keli transportu struktūra 2000-2005 m., t kst.t.

Metai	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tarptautiniai vežimai (iš viso)	4265,9	4554,5	5735,2	6202,9	6713,4	9497,8
Pakrauta	1688,4	1875,2	2370,5	2653,4	2648,0	3313,8
Iš krauta	1441,3	1479,9	1970,4	2056,9	2235,8	2657,0
Tarp kit šali	1037,1	1090,3	1352,2	1451,8	1755,5	3403,5
Kabotažas	99,1	109,1	42,1	41,4	74,0	123,5

11 priedas. Tranzitini krovinių vežimas keli transportu pagal krovinių grupes 2005 m., t kst.t.

Krovinių grupės	Vežta krovinių , t kst.t.
Bulvės, kitos šviežios ir užšaldytos daržovės, švieži vaisiai	251,7
Mediena ir kamštiena	166,3
Maisto produktai ir gyvūnų pašarai	510,7
Cementas, kalkės, apdorotos statybinės medžiagos	89
Naftos produktai	22,6
Transporto ranga, mašinos aparatai ir renginiai, surinkti ar nesurinkti varikliai ir jų dalys	553,3
Kietasis mineralinis kuras	233
Oda, tekstilė, apranga, kiti pramonės gaminiai	306,3
Kiti metaliniai gaminiai	146,4
Gyvi gyvūnai ir cukriniai runkeliai	3,8
Tekstilė, tekstilės gaminiai ir cheminiai pluoštai, kitos neapdirbtos gyvūnų ir augalų žaliavos	59,9
Metaliniai gaminiai	77,7
Popieriaus masė ir makulatūra	25,4
Stiklas, stiklo dirbiniai, keramikos gaminiai	40,9
Pirminės ir apdorotos naudingos iškasenos	22,4
Cheminiai produktai, išskyrus akmens anglių chemikalus ir dervas	190,6
Aliejinių augalų sėklos ir vaisiai bei riebalai iš jų	17,1
Natūraliosios ir cheminės trąšos	15,3
Grūdai	5
Kiti kroviniai	666,1

12 priedas. Tarptautini gabenimų geležinkeliais struktūra 2000-2005 m., t kst.t.

Metai	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tarptautinis vežimas (iš viso)	26048,2	22833,4	30169,3	38011,8	39516,7	34923,4
vežta	3961,0	3410,4	4897,8	7175,6	7917,1	10249,2
Iš vežta	4099,6	4272,6	4475,8	7053,3	8604,8	5480,2
Tranzitas	17987,6	15150,4	20795,7	23782,9	22994,8	19194,0

13 Priedas. Geležinkelio transportu gabentas tranzitas pagal kryptis 2000-2003 m., tūkst. t.

	2000	2001	2002	2003
Tranzitas	17988	15150	20796	23783
per Klaipėdą	11566	6984	7722	7539
per Kaliningrado sritį	6231	8076	13002	15649
Kitomis kryptimis	191	90	72	595

14 priedas. Krovinių vežimas geležinkelio transportu pagal krovinių rūšis 2005 m., tūkst. t.

Krovinių grupės	Vežta krovinių iš viso (tūkst. t.)
Žalia nafta ir naftos produktai	10704,2
Kietasis mineralinis kuras	1775,6
Mediena ir kamštiena	750,5
Maisto produktai ir gyvūnų pašarai	1063
Metaliniai gaminiai	2244,5
Cementas, kalkės, apdorotos statybinės medžiagos	630,9
Pirminės ir apdorotos naudingos iškasenos	314,1
Natūralios ir cheminės trąšos	877,7
Cheminiai produktai, išskyrus akmens anglių chemikalus ir dervas	274,2
Transporto ranga, mašinos aparatai ir renginiai, surinkti ir nesurinkti varikliai ir jų dalys	134,5
Oda, tekstilė, apranga, kiti pramoniniai gaminiai	95
Geležies rūda, ketaus ir plieno atliekos bei krovos dulės	104,7
Kiti kroviniai	225,2

u



TIR knygelį pardavimo statistika

