

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
FINANSŲ IR MOKESČIŲ KATEDRA**

RENATAS GAIDŽIŪNAS

**TRANZITO PROCEDŪROS TAIKYMO LIETUVOS
MUITINĖJE ANALIZĖ IR PERSPEKTYVOS**
Magistro baigiamasis darbas

**Vadovas:
Doc. dr. J. Radžiukynas**

VILNIUS, 2013

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
FINANSŲ IR MOKESČIŲ KATEDRA**

**TRANZITO PROCEDŪROS TAIKYMO LIETUVOS
MUITINĖJE ANALIZĖ IR PERSPEKTYVOS**

**Teisės ir muitinės bei mokesčių institucijų veiklos magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 624M90017**

**Vadovas:
Doc. dr. J. Radžiukynas**

Recenzentas:

**Atliko:
TMMmis1-01gr. stud.
Renatas Gaidžiūnas**

VILNIUS, 2013

TURINYS

ĮVADAS.....	7
1.1.Krovinių vežimas tranzitu- prioritetinis Lietuvos ekonomikos politikos uždavinys	9
1.2. Dvišaliai ir regioniniai susitarimai krovinių tranzitui, transporto koridoriai	16
1.3. Krovinių tarptautinio vežimo principai ir pagrindiniai teisės aktai.....	20
2. TRANZITINIŲ KROVINIŲ VEŽIMO MUITINĖS PRIEŽIŪROS TEISINIAI IR PRAKTINIAI ASPEKTAI.....	26
2.1. Muitinės tranzito rūšių ir tipinių operacijų apibūdinimas	26
2.2. Prekių vežimo tranzitu su TIR knygelėmis analizė.....	35
2.3. Naujosios kompiuterizuotos tranzito sistemos (NCTS) taikymo analizė.....	44
2.4. Tranzito muitinės procedūros analizė VTM Medininkų kelio poste.....	48
3. TRANZITO PERSPEKTYVOS IR TOBULINIMO GALIMYBĖS LIETUVOJE	56
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI.....	61
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	63
ANOTACIJA	67
ANNOTATION	68
SANTRAUKA	69
SUMMARY	70
PRIEDAI.....	71

LENTELĖS

1 lentelė. Krovinių vežimas pagrindinėmis transporto rūšimis 2007 – 2012 metais.....	11
2 lentelė. Pagrindiniai tarptautinių konvencijų nustatyti tranzito principai.....	21
3 lentelė. Bendrojo, Bendrijos ir TIR tranzito palyginimas pagal galiojimo teritoriją.....	27
4 lentelė. Lietuvos vežėjų asociacijos "Linava" TIR knygelių išdavimas 2010-2011 metais.....	43
5 lentelė. Pradėtų ir užbaigtų tranzito procedūrų pagal teritorines muitines 2009-2012 skaičius.....	50
6 lentelė. Krovinių automobilių srautai Medininkų kelio poste 2012 metais.....	51
7 lentelė. Pradėtų ir užbaigtų tranzito procedūrų Medininkų kelio poste 2012 m. skaičius.....	52

PAVEIKSLAI

1 pav. Magistraliniai keliai	10
2 pav. Krovinių vežimas ir apyvarta visų rūšių transportu.....	12
3 pav. Tarptautinis krovinių vežimas ir Lietuvoje iškrauti kroviniai už 2011 m., tūkst. tonų.....	14
4 pav. Tarptautinis krovinių vežimas ir Lietuvoje pakrauti kroviniai už 2011 m., tūkst. tonų.....	15
5 pav. Europos kelių tinklo koridoriai.....	16
6 pav. E kategorijos keliai.....	17
7 pav. Bendrosios tranzito procedūros pavyzdys.....	28
8 pav. Įforminta Bendrijos/Bendrojo tranzito deklaracijų (tūkst. vnt.) skaičius Lietuvoje.....	31
9 pav. TIR konvencijos galiojimo sritis	36
10 pav. TIR sistemos veikimo principas.....	38
11 pav. TIR knygelės naudojimas muitinės įstaigoje.....	39
12 pav. Pretenzijų pateikimo schema.....	41
13 pav. TIR sistemoje registruotu vežėjų (vnt.) bei įformintų TIR procedūrų (tūkst. vnt.) skaičius Lietuvoje.....	42
14 pav. NCTS sistemos architektūra.....	44
15 pav. Vilniaus teritorinės muitinės struktūrą.....	49
16 pav. Vilniaus teritorinės muitinės veiklos zonos schema.....	50
17 pav. Medininkų kelio posto technologinė darbo vietų schema.....	54

SANTRUMPŲ SĄRAŠAS

- ATA - ATA knygelė (laikinasis įvežimas)
- BMK - Bendrijos muitinės kodeksas (1992 m. spalio 12 d. Reglamentas 2913/92 su pakeitimais)
- CMR - Contrat de transport international de Marchandises par Route (Tarptautinis krovinių transportavimo važtaraštis)
- Konvencija - 1987 m. gegužės 20 d. Bendrojo tranzito konvencija
- ES - Europos Sąjunga
- ELPA - Europos laisvosios prekybos asociacija
- LR - Lietuvos Respublika
- MD - Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos
- BMKĮN - Bendrijos muitų kodekso įgyvendinimo nuostatos (1993 m. liepos 2 d. Reglamentas 2454/93, OL L 293, 1993 10 11, su pakeitimais)
- IRU - Tarptautinė kelių transporto sąjunga
- NCTS - Naujoji kompiuterizuota tranzito sistema
- BAD - Bendrasis administracinis dokumentas
- TIR - TIR knygelė (Transport International Routier) (Tarptautinis kelių transportas)

IVADAS

Integracija į ES - ilgas procesas, kuris neapsiriboja vien tik stojimo sutarties pasirašymu ir įsigaliojimu. Transportas – viena iš labiausiai integruotu i Europos rinka Lietuvos ekonomikos šakų, turinti labai didelę reikšmę šalies ekonomikai. Lietuva siekia aktyviai dalyvauti globalinės ir regioninės transporto politikos formavime, stiprinti Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, įvaizdį. Lietuva yra tranzito šalis. Tai lemia palanki geografinė padėtis ir Lietuvos pastangos sparčiai plėtoti Lietuvos kelių infrastruktūrą, modernizuoti Klaipėdos jūrų uostą, oro uostus Vilniuje, Kaune ir Palangoje. Vykdomi ir Lietuvos geležinkelio linijų darbai. Apie Lietuvos kaip tranzito šalies perspektyvas LR susisiekimo ministras Eligijus Masiulis pabrėžė: "– Ambicingas Lietuvos tikslas – integruotis į Azijos ir Europos transporto bei logistikos grandines ir tapti efektyviais logistikos vartais tarp šių regionų."

Tranzitiniai kroviniai yra reikšmingi Lietuvos transporto sektoriui ir apskritai visam šalies ūkiui. Daugumas logistikos įmonių, specializuojasi dirbti vien tik tranzitinių pervežimų srityje. Tačiau neabejojama, kad tranzito dalis Lietuvoje gali būti dar didesnė. Tam intensyviai ruošiamasi, kuriamas viešųjų logistikos centrų tinklas. Pritraukiant naujus tranzitinius pervežimus, pasitelkiama ekonominė diplomatija. Šiandien verslo partneriams jie siūlo spartesnį ir pigesnį tranzito kelią palyginti su anksčiau naudotais, patrauklią galimybę derinti įvairias transporto rūšis: jūrinį, kelių, geležinkelio transportą. Iš Vakarų Europos kroviniai tranzitu per Lietuvą transportuojami į Rusiją, Kazachstaną ir dar toliau į Aziją. Didžiausi lūkesčiai siejami su Azijos supervalstybe Kinija, jos kylančia ekonomika, didėjančiu vartojimu.

ES transporto politikos tikslas – sukurti vieningą Europos transporto sistemą. Transporto sistema ir jos infrastruktūra sąlygoja ilgalaikę ekonomikos perspektyvą. Nuo efektyvaus krovinių ekspedijavimo, transportavimo, bei racionalių logistinių sprendimų priklauso visa pasaulio ekonomika. Tačiau kokybiškų paslaugų teikimas negalimas be nuolatinio tobulėjimo, naujų sprendimų paieškos bei glaudaus bendradarbiavimo. Šiomis aplinkybėmis verslo sektorius tikisi pranašumų, tokių kaip didesnis muitinės darbo našumas, muitinės procedūrų supaprastinimas bei geresnis paslaugų teikimas. Taigi muitinei svarbu įsitraukti į šį procesą, priešingu atveju ji taps kliūtimi logistinėje grandinėje.

Tranzitinių krovinių kontrolės organizavimas ir tranzito procedūros muitinis įforminimas yra viena iš svarbiausių ir mažai nagrinėtų muitinės problemų. Nagrinėjamas objektas yra naujas, nes Bendroji Europos transporto politika yra tebesiformuojanti, Lisabonos strategijos įgyvendinimo ir Europos integracijos procesai, apimantys ir Lietuvą, vyksta ir šiuo metu.

Baigiamojo darbo **objektas** – krovinių vežimas tranzitu per Lietuvos Respublikos teritoriją.

Darbo tikslas – atlikti tranzito procedūros taikymo Lietuvos muitinėje analizę.

Darbo tikslui pasiekti iškelti šie **uždaviniai**:

- išanalizuoti tarptautinio krovinių vežimo apimtis pagal transporto rūšis, eksporto importo ir tranzito muitinės procedūras,
- apžvelgti krovinių tarptautinio vežimo principus ir pagrindinius teisės aktus,
- išnagrinėti Bendrijos ir Bendrojo tranzito funkcionavimą, jo reguliavimo teisinę bazę,
- dvišalių ir regioninių susitarimų krovinių tranzitui, tranzito koridorių apžvalgą,
- išnagrinėti Bendrijos ir Bendrojo tranzito muitinės procedūros įforminimą taikant TIR, ATA knygeles ir Naująją kompiuterinę tranzito sistemą,
- išanalizuoti tranzito muitinės procedūros įforminimą Vilniaus teritorinės muitinės Medininkų kelio poste,
- atskleisti tranzito plėtros Lietuvoje galimybes ir pateikti siūlymus dėl tranzitinių krovinių pralaidumo didinimo Lietuvos muitinės kelių postuose.

Naudoti tyrimo metodai.

Lietuvos Respublikos ir Europos Sąjungos teisės dokumentams, mokslinei literatūrai išnagrinėti buvo naudotas mokslinės literatūros ir dokumentų analizės metodas. Krovinių tranzito apimčiai, pokyčiams įvertinti buvo naudojami Lietuvos statistikos departamento, Lietuvos muitinės departamento ir Vilniaus teritorinės muitinės statistiniai duomenys, naudojant statistinės ir lyginamosios analizės metodus.

Tranzito sistema buvo analizuojama kaip visuma elementų, sudarančių sistemą, todėl darbe taikytas sisteminės analizės tyrimo metodas. Įvertinant tranzito muitinės procedūros pokyčius, Lietuvos Respublikos įstojus į ES, buvo naudojamas istorinis metodas.

Daug dėmesio skiriama loginei ir sisteminei analizei. Taikant loginį metodą daromi apibendrinimai, išvados, padedančios tiksliau suvokti nagrinėjamus transporto politikos pokyčius ir transporto procedūros taikymo Lietuvos muitinėje perspektyvas.

Keliama hipotezė: Lietuvos kaip tranzito šalies prestižas – muitininkų rankose. Kuo greičiau muitinėje vyksta procedūrų forminimas, tuo greičiau klientus pasiekia kroviniai, o transporto bendrovių teikiamos paslaugos savo ruožtu tampa patrauklesnės.

Darbo prasminiai žodžiai: Tranzitas, Bendrijos tranzitas, Bendrasis tranzitas, TIR Carnet, transporto politika, NCTS, tarptautiniai pervežimai, analizė.

1. EUROPOS BENDRIJOS TRANZITO SISTEMOS TEISINIS PAGRINDIMAS

1.1. Krovinių vežimas tranzitu- prioritetinis Lietuvos ekonomikos politikos uždavinys

Lietuvai tapus Europos Sąjungos nare, įvyko nemažai struktūrinių pokyčių transporto sistemoje, transporto politika iš esmės pasikeitė. Reikėjo integruotis į bendrąją ES transporto politiką įsijungti į bendrąjį transeuropinį transporto (TEN - T) tinklą, kartu vykdyti bendrojo ES intereso projektus.

Lietuvos transporto sistemos misija – užtikrinti nepertraukiamą visuomenės narių mobilumą ir prekių transportavimą palaikant dinamišką šalies ūkio plėtrą, didinti Lietuvos ir išsiplėtusios ES konkurencinį pajėgumą tarptautinėse rinkose [12, p. 4.].

Transporto politika - viena iš pirmųjų politikos sričių, kurios buvo įtrauktos į Romos sutartį. Prioritetas pirmiausia buvo teikiamas bendros transporto rinkos sukūrimui, tuo buvo siekiama laisvo paslaugų judėjimo ir transporto rinkų atvėrimo. Transporto tinklo struktūra, tankumas ir įvairovė rodo šalių ir regionų svarbą pasaulio ūkyje, išryškina jų ekonominius skirtumus [43]. Transporto politika koordinuojami valstybės ar didesniu mastu veiksmai, siekiant tvarkyti ir plėtoti transporto sistemą ar jos šakas taip, kad būtų tenkinami visuomenės ir ūkio poreikiai bei skatinamas visapusiškas ekonomikos vystymasis [15, p. 148]. Valstybės kaip pvz.: JAV, Japonija, Kanada, Didžioji Britanija ir kt. kur išplėtotą transporto infrastruktūrą ir įvairių ryšių transporto veiklą, yra pasiekusios aukštą ekonomikos lygį ir piliečių gerovę. O šalys su skurdžia transporto infrastruktūra ir silpnai išplėtotą krovinių bei keleivių vežimo veiklą yra priskiriamos prie žemo ekonominio išsivystymo lygio šalių.

Viena svarbiausių naujų Europos Sąjungos (toliau vadinama – ES) ir Lietuvos transporto politikos krypčių – stiprinti skirtingų transporto rūšių sąveiką. Keleivių vežimo srityje – „vieno bilieto“ (kai su vienu bilietu galima pagal poreikius naudotis įvairių rūšių transporto paslaugomis) koncepcijos diegimas. Krovinių vežimo srityje daug dėmesio skiriama intermodaliniams transportavimo procesams ir technologijoms. Plėtojant intermodalinį transportą, labai svarbu steigti modernius logistikos centrus – „krovinių kaimelius“ arba tiesiog transporto centrus ir integruoti juos į Europos žemyne bei Baltijos jūros regione kuriamą transporto centrų tinklą. [12, p.1] Logistikos centrų („krovinių kaimelių“) privalumas - integruoti visus transporto sektorius: kelių, geležinkelių, oro ir vandens transportą. O tai leidžia sukurti naujas galimybes didinti krovinių mobilumą, efektyviau naudoti transporto priemones, gerinti krovinių gabenimo ir muitinės paslaugų kokybę.

ES transporto politika yra itin aktuali Lietuvos transporto sistemos politikai. Lietuvos transporto politika neatsiejama nuo šalies politinių interesų. Lietuva iš transporto valstybės tampa logistikos valstybe ir šis siekis paremtas ilgalaike Lietuvos transporto sistemos vystymo strategija. Vienas iš Lietuvos transporto sistemos tikslų, pritraukti tranzitinius transporto srautus, formuoti racionalią

tranzitinio transporto politiką. Atsižvelgiant į dabarties reikalavimus, Lietuvos transporto ir tranzito plėtros strategijoje transporto infrastruktūros plėtros klausimui skiriamas išskirtinis dėmesys.

Naujausioje bendriems transporto politikos klausimams skirtoje Baltojoje knygoje "Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. 2011" akcentuojama:

"Transportas iš esmės yra tarptautinis. Todėl dauguma šiose gairėse numatytų priemonių yra susijusios su transporto plėtros už ES ribų uždaviniais. Trečiųjų šalių transporto paslaugų, produktų ir investicijų rinkų atvėrimas išlieka vienu svarbiausių prioritetų. Todėl transporto klausimas įtrauktas į visas mūsų prekybos derybas (PPO, regionines ir dvišales). Siekiant užtikrinti, kad ES būtų tarp tų, kurie nustato transporto srities standartus, bus priimta lanksčių strategijų."

Lietuva randasi koridoriaus centre tarp Rytų ir Vakarų. Geografinės padėties teikiami privalumai, moderni transporto infrastruktūra, europinis mąstymas, nuo seno susiklostę ekonominiai ryšiai su Rytų kaimynais, jų tradicijų ir mentaliteto suvokimas tai privalumai kuriuos turi didžiausia Baltijos valstybė Lietuva. Derinama krovinių tranzitą ir logistiką, kurdama intermodalinius logistikos centrus, Lietuva savo partneriams gali užtikrinti greitesnius ir pigesnius transportavimo būdus, galimybę derinti skirtingas transporto rūšis, lengvai nukreipti krovinius į jų paskirties vietą. Reikia pažymėti, kad Lietuvoje gerai išplėtotas kelių tinklas ir pagal kelių tinklo tankumo rodiklį - km/kv.km, ji neatsilieka nuo ES vidurkio.



1 pav. Magistraliniai keliai

Šaltinis: [57].

Krovinių tranzito plėtrai Lietuvos transporto sistema turi šiuos privalumus:

- ✓ palanki tranzitui geografinė šalies padėtis ;
- ✓ neužšalantis Klaipėdos jūrų uostas ir modernus konteinerių terminalas;
- ✓ gerai išplėstas automobilių kelių tinklas, puiki priežiūros ir remonto sistema;
- ✓ palaikomi geri politiniai ir ekonominiai santykiai su kaimyninėmis šalimis;
- ✓ iš esmės baigtas transporto sektoriaus komercinių struktūrų privatizavimas;
- ✓ kvalifikuotas transporto sektoriaus mokslinis potencialas ir išplėsta transporto specialistų

rengimo sistema;

- ✓ aukštas automobilizacijos lygis;

Ilgalaikėje (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijoje nurodomos tokios svarbiausios bendrosios Lietuvos transporto politikos kryptys:

- ✓ transporto infrastruktūros plėtra;
- ✓ intermodalinio transporto plėtra;
- ✓ informacinių technologijų ir intelektinių transporto sistemų plėtra;
- ✓ transporto plėtra ir aplinkosauga;
- ✓ eismo saugos gerinimas kelių transporte;
- ✓ . transporto infrastruktūros įrenginių, krovinių ir keleivių apsauga;
- ✓ administracinių gebėjimų stiprinimas. [12, p. 11]

Transporto sistemą sudaro visos įstaigos ir organizacijos, kurios vienu ar kitu būdu tiesiogiai susijusios su tranzitu ir jo plėtra, visos transporto rūšys - kelių autotransportas, geležinkeliai, vandens ir oro transportas bei vamzdynai. Tačiau jų mastai ir įtaka krovinių pervežimui yra labai nevienoda. Krovinių vežimas pagrindinėmis transporto rūšimis 2007 – 2011 m. (mln. tonkilometrių, tūkst. tonų) pavaizduotas 1 lentelėje. Iš lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad po ekonominio sunkmečio dėl pasaulinės finansų krizės poveikio, transporto sektorius po truputėli atsigauja.

1 lentelė. Krovinių vežimas pagrindinėmis transporto rūšimis 2007 – 2012 metais.

Metai	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Visų rūšių transportas						
Krovinių apyvarta mln. tonkilometrių	35699	35710	30061	33414	37199	38255
Krovinių vežimas tūkst. tonų	1381771	134773,8	105845,6	115122,4	121297,7	120688,5
Kelių transportas						
Krovinių apyvarta mln. tonkilometrių	20277862	20418865	17757170	19397860	21512357	23449061
Krovinių vežimas tūkst. tonų	62155,7	59426,5	44697,0	44716,3	46019,1	48427,6

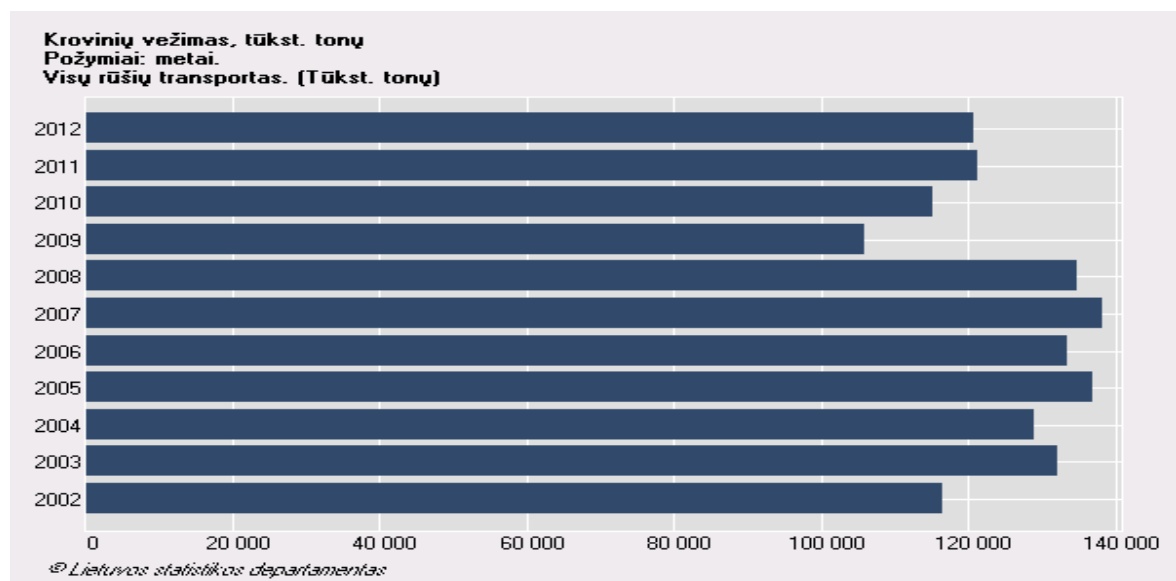
Geležinkelių transportas						
Krovinių apyvarta mln. tonkilometrių	14372677	14747766	11887811	13430846	15087993	14171644
Krovinių vežimas tūkst. tonų	59503,0	54970,2	42668,6	48060,7	52329,8	49377,2
Jūrų transportas						
Krovinių vežimas tūkst. tonų	5794,4	5283,4	5407,5	6763,5	7184,0	7006,3

Šaltinis: Sudaryta autoriaus remiantis Lietuvos Respublikos Statistikos departamento duomenimis [41].

Lietuvos statistikos departamento išankstiniais duomenimis, visų transporto rūšių krovinių apyvarta 2012 m., palyginti su 2011 m., padidėjo 1,5 procento, o krovinių vežimas sumažėjo 1,4 procento. Bendroje krovinių apyvartoje didžiąją dalį užima geležinkelių ir kelių transportas. Geležinkelių transporto krovinių apyvarta sumažėjo 6,1 procento, o krovinių kiekis – 5,6 procento. Kelių transporto krovinių apyvarta padidėjo 6,9 procento, krovinių kiekis – 3,6 procento. Krovinių perkrovimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir Būtingės terminale 2012 m. sumažėjo 3,9 procento [29].

Vienas iš pagrindinių transporto veiklos ekonominių rodiklių - transporto paslaugų balansas 2012 m. 9mėn. buvo teigiamas, paslaugų eksportas siekė 7,03 mlrd. Lt, importas - 4,74 mlrd. Lt. Lietuvos uždirbo 2,29 mlrd. (teigiamas saldo). Beje, transporto sektoriui tenka 59,6 % viso Lietuvos paslaugų eksporto. Transporto ir saugojimo veiklos indelis į šalies bendrąją pridėtinę vertę (BPV) padidėjo nuo 5,3 mlrd. Lt 2011m. I pusm. iki beveik 6 mlrd. Lt 2012m. I pusm. (+13,4%). Indelis skaičiuojant procentine verte padidėjo nuo 11,5% 2011m. I pusm. iki 12,4% 2012m. I pusm [42].

2 paveiksle matome krovinių vežimą visų rūšių transportu, tūkst. tonų nuo 2002 iki 2012 metų.



2 pav. Krovinių vežimas ir apyvarta visų rūšių transportu

Šaltinis: Lietuvos Respublikos Statistikos departamento duomenis [41]

Kelionės leidimų panaudojimas per 2012 metų I pusmetį, palyginti su 2011 m. I pusmečiu, padidėjo 3,3 %. Daugiausia kelionės leidimų panaudota krovinių vežimui į Baltarusiją, Rusiją, Ukrainą ir Kazachstaną. Per 2012 metų I pusmetį, palyginti su 2011 metų I pusmečiu, Baltarusijos leidimų panaudota 0,2 % mažiau, Rusijos – 7,2 % daugiau, Ukrainos – 47 % daugiau, Kazachstano – 16,3 % mažiau, Uzbekistano – 10 kartų daugiau. 2012 m. I pusm. kelių transportu vežta 24,2 mln. t krovinių, tai 7 % daugiau negu 2011 m. I pusm. Lietuvos oro bendrovių lėktuvais per 2012 m. I pusm. vežta 627 t krovinių ir pašto, tai 58,5 % mažiau nei per 2011 m. I pusm [42].

Krovinių vežimas tarptautiniais maršrutais yra susijęs su krovinių vežimu tolimais maršrutais ir muitinės formalumais, jeigu prekės gabenamos į trečiąsias šalis. Stambiausia Lietuvos transporto šaka – auto transportas vystosi nemažais tempais. Nuolat gerinama Lietuvos tiek magistralinių tiek regioninių kelių būklė. Tarptautiniai krovinių gabenimai automobilių keliais vykdomi automobilių transportu. Svarbiausia šio transporto savybė ir pranašumas – manevringumas. Geležinkelio transportas priklauso nuo nutiesto geležinkelio ilgio, o automobilių transportu galima vežti krovinius dangos neturinčiais keliais, taip pat sunkiai pervažiuojamu reljefu. svarbiausias transportavimo automobiliais pranašumas yra tai, kad automobiliais krovinius galima pristatyti „nuo durų iki durų“. Naudojant šią transporto rūšį, reikalui esant, galima greitai keisti tiek prekes, tiek pačią gabenimo priemonę. Pagrindinis trūkumas – tai, kad šios transporto priemonės tūris yra santykinai mažas. Dideliais kiekiais gabenamoms prekėms automobilių transportas naudojamas retai, nes išauga transportavimo kaina.

Pagrindiniai tranzitiniai kroviniai tarp Rytų ir Vakarų gabenami automobilių transportu vyksta per Vilniaus teritorinės muitinės Medininkų, Lavoriškių, Šalčininkų ir Raigardo kelio postus. Šis gabenimo būdas turi savų trūkumų: automobiliai ilgai stovi eilėse, kurios susidaro prie pasienio postų; sudėtingos muitinės procedūros; automobilį galima vairuoti tik 9-10 valandų, o kitas privalu ilsėtis, dėl ko gresia apiplėšimai ir krovinio praradimas ar sugadinimas, nes stovėjimo aikštelėse yra gan nesaugu; daugelis automobilių važiuoja per gyvenvietes ir miestus, dėl ko susidaro neigiamas poveikis aplinkai. Intensyvėjant krovinių automobilių srautui, užkemšami keliai, padidėja avarių tikimybė.

Iš trūkumų būtų galima paminėti gana ribotą pakrovimo kiekį, ribotas galimybes gabenti pavojingus krovinius, priklausomybę nuo meteorologinių ir kelio sąlygų.

Vežant prekes autotransportu, patenkinami individualūs gabenimui keliami įmonių reikalavimai:

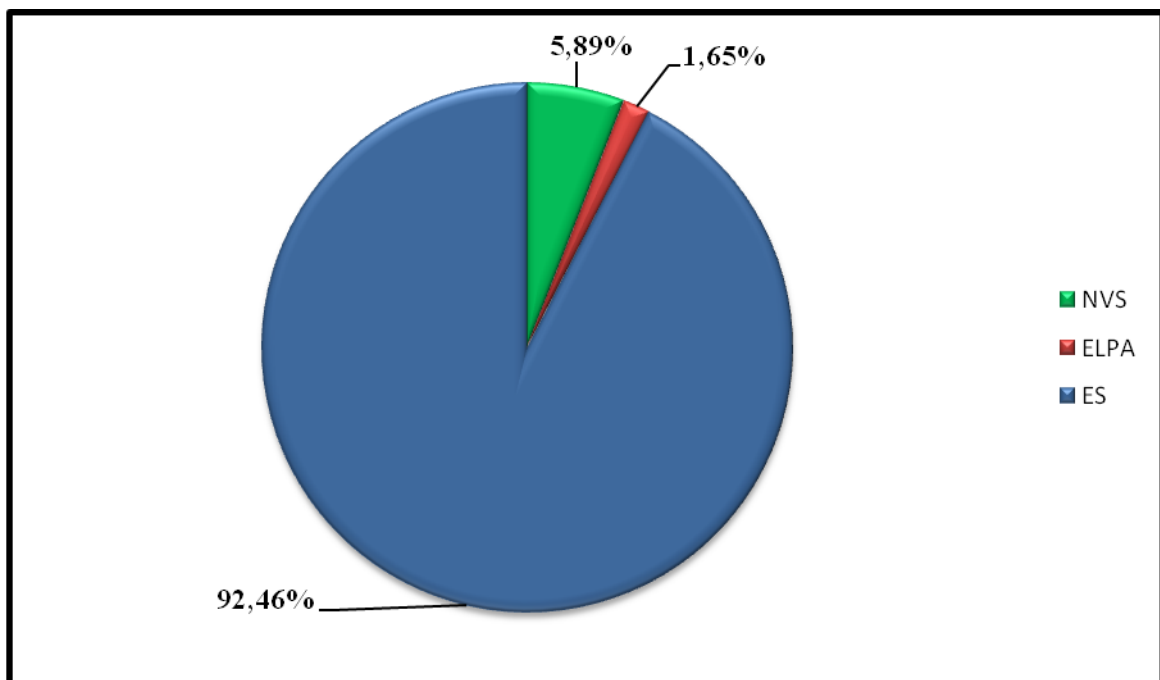
- ✓ Optimalus greitis ir palyginti nedidelė transporto rizika;
- ✓ Racionalus regiono aptarnavimas (surinkimas, paskirstymas, pristatymas);
- ✓ Automobilių transporto parinkimas pagal prekių specifika (savivarčiai, cisternos, frižeratoriai, miškovežiai ir pan.);

✓ Santykinai nebrangus prekių vežimais tolimais atstumais, naudojant Hucke-pack sistemą atkarpoms kelyje į pristatymo punktą. [4, p. 40].

Nagrinėjant Lietuvos transporto tarptautinius pervežimus, muitinės požiūriu aktualu nustatyti tarptautinių vežimų struktūrą pagal šalis ir jų grupes, krovinių rūšis. Šiam tikslui nagrinėjami kelių transportu vežti ir Lietuvoje pakrauti/iškrauti kroviniai pagal krovinio iškrovimo/pakrovimo šalį ir krovinių rūšis (žr. 3 ir 4 pav.).

Pagal krovinių pakrovimo šalių grupę, kurie kelių transportu vežti ir Lietuvoje iškrauti, didžiausią dalį sudaro ES valstybėse narėse pakrauti kroviniai, kurių apimtis yra 92,46 proc. visų krovinių. Kita, šiek tiek didesnė valstybių grupė, kurioje kroviniai pakrauti gabenimui kelių transportu ir iškrauti Lietuvoje, yra NVS valstybės - 5,89 proc. visų krovinių.

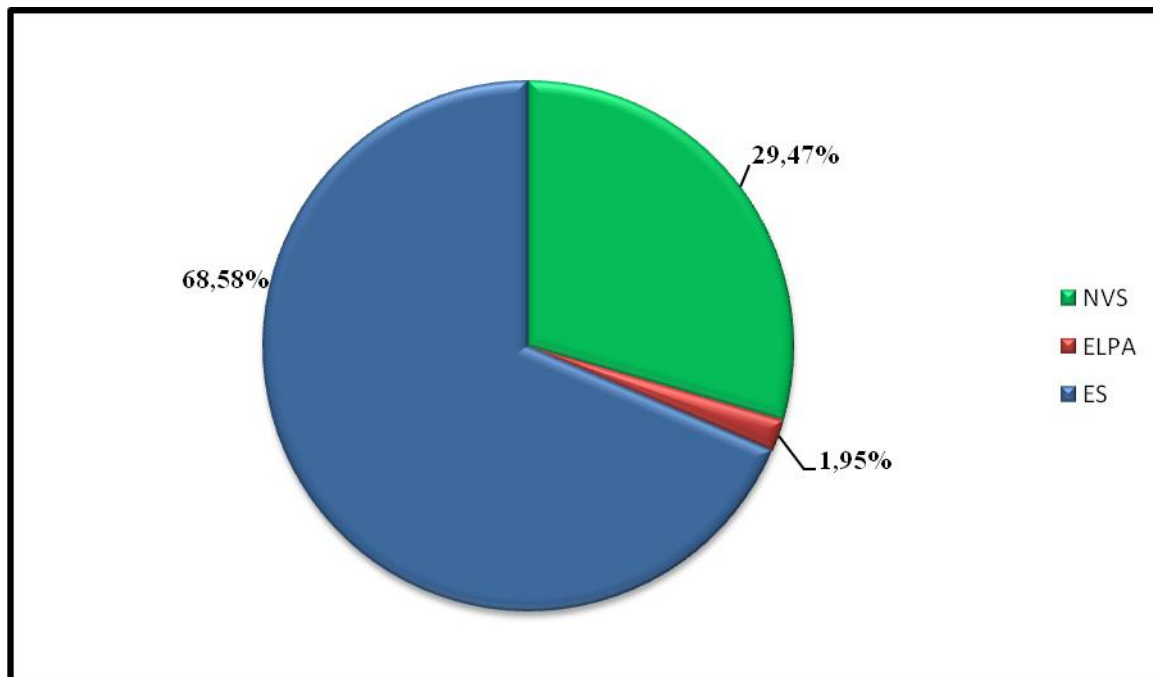
Skirtumas tarp Lietuvoje pakrautų krovinių, ir vežtų į NVS valstybes ir jose pakrautų ir vežtų į Lietuvą apimčių rodo, kad ES šalys narės valstybės naudoja Lietuvos transportą, mūsų šalies sandėliuose laikomoms prekėms vežti į NVS valstybes. Be to, ES valstybės naudoja Lietuvos transportą ir tiesiogiai tranzitu prekėms vežti į NVS valstybes.



3 pav. Tarptautinis krovinių vežimas ir Lietuvoje iškrauti kroviniai už 2011 m., tūkst. tonų

Šaltinis: Sudaryta autoriaus remiantis Lietuvos Respublikos Statistikos departamento duomenimis [35].

Lietuvoje pakrauti kroviniai ir vežami tarptautiniais maršrutais didžiausią dalį sudaro vykstantis į ES valstybes t.y. 68,58 proc. Kita šalių grupė į kuria vežami kroviniai pakrauti Lietuvoje yra NVS valstybės - 29,47 proc.



4 pav. Tarptautinis krovinių vežimas ir Lietuvoje pakrauti kroviniai už 2011 m., tūkst. tonų

Šaltinis: Sudaryta remiantis Lietuvos Respublikos Statistikos departamento duomenimis [35].

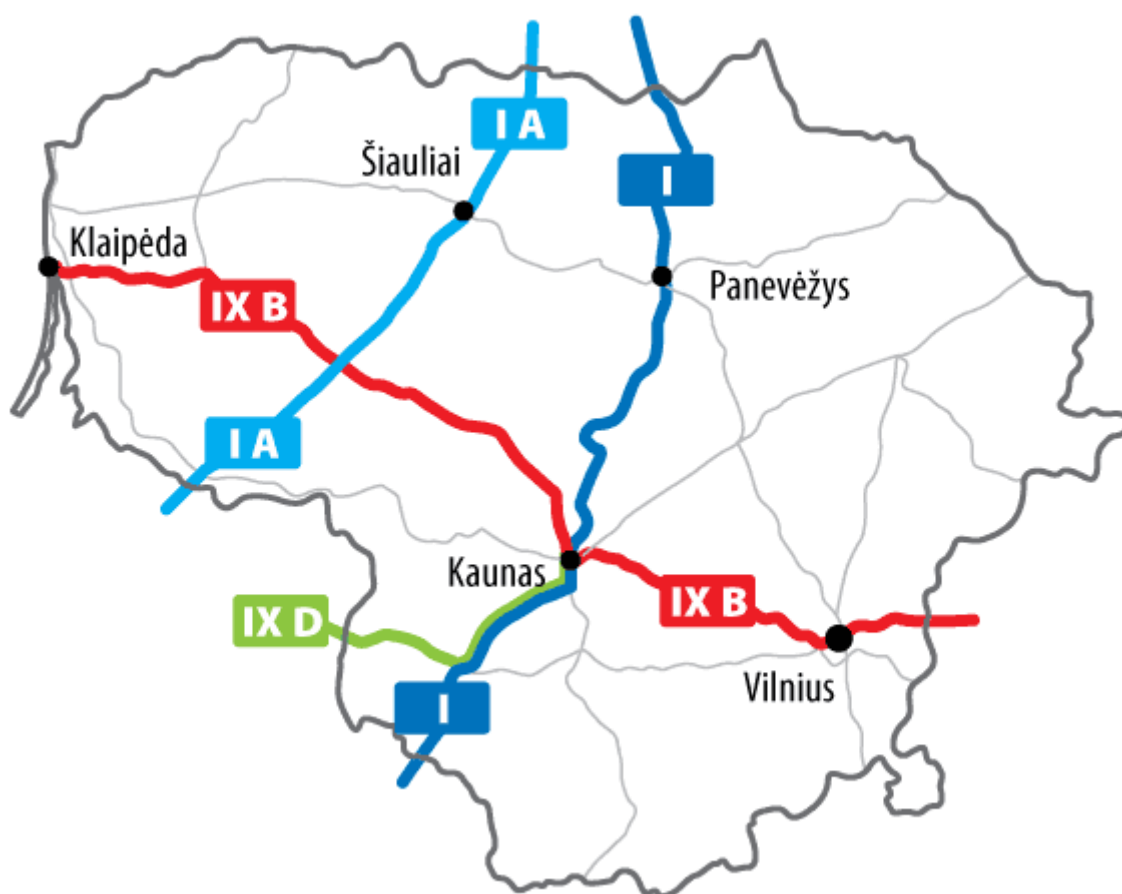
Transporto tematika yra svarbi siekiant Rytų partnerystės šalių ekonominės integracijos, įsijungimo į europinius transporto tinklus, konkurencingumo augimo. Todėl Lietuva siekia kad būtų sprendžiami visi aktualiausi transporto politikos, sektoriaus funkcionavimo bei plėtros aspektai, svarbūs visam ES regionui. Lietuva siekia aktyviai dalyvauti globalinės ir regioninės transporto politikos formavime, stiprinti Lietuvos, kaip tranzitinės valstybės, įvaizdį, pritraukti krovinių srautus iš Europos ir Azijos.

Vadovaujantis krovinių vežimo apimtys Lietuvoje prognoze, iš daugelio pasirinktų rodiklių (nacionalinių pajamų, BVP, vidutinio mėnesinio darbo užmokesčio, namų ūkio pajamų ir išlaidų, valstybės turto, vartotojų ir gamintojų kainų indekso, vartojimo prekių ir paslaugų pokyčio) geriausiai tinka BVP. Kaip rodo atliktos prognozės, krovinių vežimo apimtys 2020 metais, palyginti su 2004 metais, Lietuvoje turėtų padidėti beveik dvigubai – iki 198,53 mln. tonų (pagal pagrindinį BVP didėjimo scenarijų). Pagal optimistinį scenarijų krovinių vežimo apimtys turėtų padidėti iki 234,07 mln. tonų, o pagal pesimistinį – tik iki 140,03 mln. tonų [12, p. 6].

1.2. Dvišaliai ir regioniniai susitarimai krovinių tranzitui, transporto koridoriai

Krovinių srautai yra pagrindinis transporto sistemos funkcionavimo veiksnys. Tranzito srautai lemia rinką, o jų pasiskirstymą transporto koridoriais – konkrečių transporto sistemų ir ypač transporto jungčių techninės, organizacinės ir juridinės sąlygos. Pagrindinės veiklos kryptys: tarptautinių transporto koridorių, einančių per Lietuvą, konkurencingumo didinimas ir logistinių centrų, tokių kaip Vilnius, Klaipėda, Kaunas, Šiauliai, plėtojimas pristatant jų galimybes tarptautinėje arenoje bei pritraukiant užsienio investuotojus. Daug dėmesio skiriama ir sienų pralaidumo gerinimo klausimams, integruotam sienų valdymui, efektyvių sienos kirtimo procedūrų užtikrinimui tarptautiniuose transporto koridoriuose, kertančiuose Lietuvą ir pietinį Baltijos jūros regioną.

Lietuvą kerta du tarptautiniai transporto koridoriai: Rytų-Vakarų ir Šiaurės –Pietų.



5 pav. Europos kelių tinklo koridoriai

Šaltinis: [57].

Europos šalių transporto ministrai 1994 m. konferencijos metu, kuri vyko Kretoje nustatė du Lietuvą kertančius **Trans european Network** koridorius.

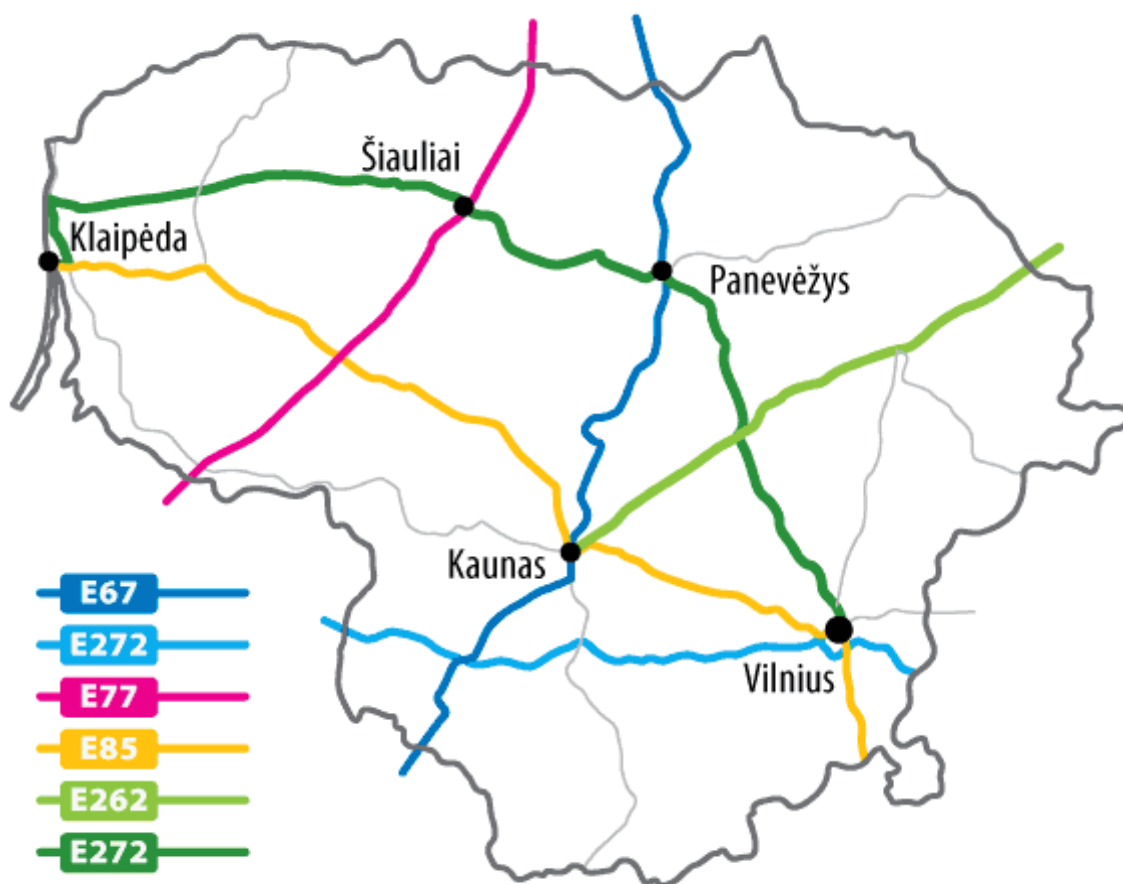
Koridorius Nr. I

Koridorius (greitkelis Via Baltica ir geležinkelio linija Rail Baltica) kerta Lietuvą šiaurės - pietų kryptimi, jungdamas Taliną - Rygą - Saločius - Panevėžį - Kauną - Kalvariją - Varšuvą. Koridoriaus atšaka Nr. I A jungia Taliną - Rygą - Šiaulius - Tauragę - Kaliningradą.

Koridorius Nr. IX

Koridorius kerta Lietuvą rytų - vakarų kryptimi. Atšaka Nr. IX B jungia Kijevo - Minską - Vilnių - Klaipėdą, o atšaka Nr. IX D — Kauną - Kaliningradą.

Be to Lietuvą kerta 6 Europinės reikšmės magistralės, kurios turi didelę reikšmę bendrai transporto plėtrai.



6 pav. E kategorijos keliai

Šaltinis: [57]

Sudarant sąlygas stiprinti šių koridorių konkurencingumą tarptautiniu mastu Lietuvoje vystoma eilė projektų.

1.Strateginiai transporto projektai vykdomi Šiaurės-Pietų kryptimi:

Via Baltica. Projekto partnerės: Lenkija, Lietuva, Latvija, Estija ir Suomija. Via Baltica – tai ES kelių transporto infrastruktūros projektas, svarbus visam Baltijos regionui, nes užtikrintų tinkamą susisiekimą autokeliais tarp Baltijos valstybių ir Europos [40]. Šiuo metu projekto įgyvendinimas

Lenkijoje yra sustabdytas dėl galimų aplinkosauginių reikalavimų pažeidimų, kelių tiesiant per Rospudos slėnį (Rospudos slėnis yra vienas iš kelių Augustavo aplinkkelio variantų). Sutvarkius reikiamą atkarpą Lenkijoje, projektas būtų įgyvendintas. Šiuo metu parinkta ir patvirtinta nauja trasa (tiesesnė) per Lomžą, kuri neitų per atitinkamas problemas keliančias NATURA 2000 teritorijas.

Rail Baltica. Strateginis Šiaurės-Pietų geležinkelio projektas, sujungiantis Baltijos šalis su Šiaurės ir Centrine Europa. Pagrindinė projekto idėja - išvystyti aukštos kokybės geležinkelio liniją keleivių ir krovinių vežimui. Siekiant projektui suteikti europinį politinį palaikymą, 2004 m. balandžio mėn. projektas pripažintas ES transeuropinio transporto tinklo prioritetiniu projektu. 2010 m. balandžio 7 d. LRV pripažino Rail Baltica valstybei svarbiu ekonominiu projektu - tai svarbu projektui reikalingų investicijų pritraukimui, efektyvesniam teritorijų planavimo ir žemės sklypų formavimo sprendimui ir kitų projekto vykdymo klausimų spartinimui [40].

2010 m. gegužės 10 d. Lietuvoje prasidėjo Rail Baltica statybos darbai – pirmieji geležinkelių linijos rekonstrukcijos darbai ruože Mockava – Šeštokai.

Siekiant tarptautinio dėmesio ir paramos projekto įgyvendinimui, 2010 m. birželio 8 d. pasirašytas PL/LT/LV/EE/FI supratimo memorandumas dėl RailBaltica įgyvendinimo su konkrečiais nacionaliniais veiksmų planais.

Via Carpatia. Projektas apima eilę Rytų ir Centrinės Europos šalių: Lietuvą, Lenkiją, Slovakiją, Vengriją, Rumuniją, Bulgariją ir Graikiją (pirminė trasa Kaunas-Baltstogė-Liublinas-Ržešuvus-Prešovas-Košicė-Miskolcas-Debrecenas). 2006 m. spalio 27 d. Lenkijos prezidentas bei Lenkijos, Lietuvos, Slovakijos ir Vengrijos transporto ministrai pasirašė Deklaraciją dėl šio tranzitinio koridoriaus plėtros (2010 m. spalio mėn. prie šios deklaracijos prisijungė Rumunija, Bulgarija ir Graikija) [40].

2.Strateginiai transporto projektai vykdomi Rytų-Vakarų kryptimi:

„Vikingas“ - greitasis konteinerinis traukinys iš Ukrainos (Odesos/Iličiovsko) į Lietuvą (Klaipėdos uostą) ir atgal, bei jungiantis Baltijos ir Juodosios jūrų regionus, kursuoja nuo 2003 metų vasario mėnesio. Šio traukinio privalumai yra laikas (nuo Odesos iki Klaipėdos traukinys nuvažiuoja per 56 valandas), supaprastintos muitinės procedūros bei kaina (transportavimo tarifai trečdaliu ar net 50 proc. mažesni nei vežant krovinius autotransportu). Išorinę ES sieną traukinys kerta per 30 min. Vienas iš projekto prioritetų - papildomų krovinių paieška abiejomis „Vikingo“ maršruto kryptimis: Skandinavijos ir Juodosios jūros baseine. Siekiama, kad prie „Vikingo“ prisijungtų ir įtakinga Juodosios jūros regiono valstybė – Turkija [40].

Rytų-Vakarų transporto koridorius EWTC (angl. *East-West Transport Corridor*) - projekto partneriai yra Danija, Švedija, Lietuva, Rusija, Baltarusija ir Vokietija. EWTC projekto tikslas – išvystyti efektyvų transporto koridorių didėjantiems krovinių srautams aptarnauti, sujungiant Europą su sparčiai besivystančiomis Azijos rinkomis bei Juodosios jūros baseino šalimis. Lietuva yra EWTC

projekto iniciatorė bei aktyvi jo rėmėja [40]. LRV 2009 m. spalio 28 d. nutarimu Nr.1425 EWTC pripažintas valstybei svarbiu ekonominiu projektu bei įtrauktas į naujai rengiamą Nacionalinę susisiekimo strategiją iki 2030 metų kaip pagrindinis tarptautinis transporto koridorius, kertantis Lietuvos teritoriją. 2010 m. birželio 29 d. įkurta EWTC Asociacija, kurios steigimo statutą pasirašė virš dvidešimt tarptautinių transporto ir logistikos bei industrijos kompanijų iš Kinijos, Kazachstano, Rusijos, Ukrainos, Kaliningrado, Švedijos ir Lietuvos.

TRACECA. 1998 m. rugsėjo 8 d. Baku mieste Juodosios jūros regiono šalys pasirašė susitarimą dėl tarptautinio transporto koridoriaus Europa-Kaukazas-Azija TRACECA plėtros. TRACECA koridoriumi Azijos kroviniai būtų gabenami per Pietų Kaukazą, Centrinę Aziją į Europą. Modernizavus Kazachstano geležinkelių dalį bei naudojantis Aktau (Kazachstanas) arba Turkmenbaši (Turkmenija) uostų Kaspijos jūroje jungtimi su Baku ir būsimo geležinkelio su Turkija jungtimi, prekės iš Kinijos pasiektų Vakarų Europą gana sparčiai. 2009 m. Lietuva įgijo TRACECA asocijuotos narės statusą ir paskyrė stebėtojus šioje organizacijoje. Esminis interesas dalyvaujant šioje organizacijoje – konteinerinio traukinio „Vikingas“ plėtra į Juodosios jūros regioną [40].

NATO ISAF tranzitas. Šalys, dalyvaujančios NATO vadovaujamoje Tarptautinių saugumo paramos pajėgų (*angl. International Security Assistance Force, ISAF*) operacijoje Afganistane, siekdamos aprūpinti savo karius, tarnaujančius operacijos regione, reikalinga technika, maistu, gyvenamosiomis patalpomis ir kt., kasmet jūra ir geležinkeliu gabena didelius kiekius nekarinių krovinių į šią šalį. Vienas iš maršrutų - Šiaurinis aprūpinimo kelias (*angl. Northern Distribution Network*) – komercinis logistinis koridorius, jungiantis Baltijos jūros uostus su Afganistanu per Rusiją ir Centrinę Aziją. Šiuo metu per Lietuvą į Afganistaną vyksta Vokietijos ISAF operacijų aprūpinimo kroviniai, kurie per Mukraną gabenami į Klaipėdą, toliau keliauja per Lietuvą, Latviją, Rusiją, Kazachstaną ir Uzbekistaną [40].

Be minėtų projektų Lietuva aktyviai įgyvendina būtinos tranzito grandinės dalies **Viešųjų logistikos centrų**, plėtros strategiją – vykdomi logistikos centrų Vilniuje, Kaune, Klaipėdoje ir Šiauliuose projektai. Tai padidins Lietuvos, kaip tranzitinės šalies, patrauklumą ir sustiprins jos, kaip tarpinės stoties tarp Rytų ir Vakarų Europos, reikšmę regione.

Sprendžiant transporto koridorių sienų kirtimo problemas, vienas pagrindinių tikslų išorinės ES-Baltarusijos pralaidumo gerinimas. LR ekspertų diegiami elektroninio deklaravimo modeliai bei įstatyminės bazės keitimas Ukrainoje ir Baltarusijoje sąlygotų eilę šių problemų sprendimų. Taip pat siekiama, kad ES-Baltarusijos-Ukrainos sienos pralaidumo problemas galima būtų spręsti panaudojant ir naujai kuriamą ES instrumentą – per Rytų partnerystės integruoto sienų valdymo programą.

ES Rytų partnerystės programa (EaP) čia Lietuva kelia aktualias transporto/sienos kirtimo bei muitinių veiklos problemas bei siūlo projektus, kurie galėtų padėti jas sprendžiant. 2010 m. Lietuva parengė ir pristatė projektinį pasiūlymą integruoto sienų valdymo srityje, kuris numato glaudų

bendradarbiavimą su Ukraina ir Baltarusija. Tai leistų užtikrinti sklandesnę ir efektyvesnę prekių ir transporto priemonių judėjimą per išorinę ES sieną.

Transporto tematika yra svarbi siekiant Rytų partnerystės šalių ekonominės integracijos, įsijungimo į europinius transporto tinklus, konkurencingumo augimo. Todėl Lietuva teikia pasiūlymus, siekiant, kad EaP programoje būtų atspindėti bei sprendžiami visi aktualiausi transporto politikos, sektoriaus funkcionavimo bei plėtros aspektai svarbūs ES regionui.

Lietuva aktyviai dalyvavo rengiant ES Baltijos jūros strategiją – atitinkamai Lietuvai (kartu su Švedija) paskirta ES BJS transporto sektoriaus lyderystė (koordinacija). ES BJS - pagrindas tolimesnei subalansuotai regiono plėtrai ir konkurencingumui didinti.

Lietuva aktyviai dalyvauja formuojant transporto politiką Baltijos jūros regiono, Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO), Azijos-Europos dialogo (ASEM), Rytų partnerystės ir kituose forumuose.

1.3. Krovinių tarptautinio vežimo principai ir pagrindiniai teisės aktai

Muitinių taikomos krovinių tarptautinio vežimo sistemos sukurtos tam, kad supaprastinti muitinės priežiūros priemonių taikymo mechanizmus, gabenant krovinius tarptautiniais maršrutais. Šios sistemos turi užtikrinti, kad nebus pažeisti šalių finansiniai ir saugumo interesai. Taigi, norint sudaryti palankias sąlygas vežti krovinius per tam tikros šalies teritoriją būtina, kad funkcionuotų tranzito sistema.

Tranzitas - tai keleivių, transporto priemonių vykimasis, prekių gabenimas iš vienos valstybės į kitą per vienos ar kelių valstybių teritoriją. Muitų teisėje tranzitu laikomas bet koks muitinės prižiūrimų prekių gabenimas iš vienos muitinės įstaigos į kitą.

Muitinė turi teisę tikrinti įvežamus, išvežamus bei tranzitu gabenamus krovinius bei prekes. Turėdama šiuos specifinius įgaliojimus muitinė vaidina ypatingą vaidmenį vežant krovinius tarptautiniais maršrutais.

Lietuvos Respublikos muitinės vizija - lanksti, skaidri, efektyviai veikianti ir patikima valstybės institucija, prisidedanti prie tarptautinės prekybos grandinės saugumo užtikrinimo, išlaikanti deramą muitinio tikrinimo ir teisėtos prekybos palengvinimo pusiausvyrą ir taikanti moderniausius darbo metodus, grindžiamus partnerystės ir verslo skatinimo principais; misija - saugoti Lietuvos ir ES visuomenę, rinką, aplinką ir finansinius interesus nuo neteisėtos tarptautinės prekybos daromos žalos, sudarant palankias teisėto verslo sąlygas. Lietuvos Respublikos muitinės ilgalaikis strateginis tikslas - patikimai apsaugoti Lietuvos Respublikos ir ES visuomenę, rinką, aplinką ir finansinius interesus tarptautinės prekybos srityje, įgyvendinti ES muitų ir bendrosios prekybos bei kitas su prekyba susijusias bendrąsias Bendrijos politikas [23].

Kiekvienoje šalyje muitinė yra savitas ir labai reikšmingas suverenios valstybės ekonominės politikos ir tarptautinės prekybos plėtros elementas [25].

Europos Sąjungos valstybės narės su Europos Sąjungai nepriklausančiomis šalimis vežant krovinius tarptautiniais maršrutais taiko tas pačias taisykles. Pagrindinės prekybos su trečiomis šalimis taisyklės muitinės veiklos srityje išdėstytos pagrindiniame teisės akte - Bendrijos muitinės kodekse. Pagrindiniai tranzito principai yra išdėstyti tarptautinėse konvencijose - 2 lentelė.

Pagrindinius teisės aktus, reglamentuojančius muitinio tranzito procedūros įforminimo tvarką, galima būtų skirstyti į kelias grupes:

- Tarptautinės sutartys;
- Reglamentai;
- Nacionaliniai teisės aktai.

2 lentelė. Pagrindiniai tarptautinių konvencijų nustatyti tranzito principai

Eil.Nr.	Principų rūšys	Principų apibūdinimas
1.	Bendrieji principai	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tranzito laisvė ➤ Paprastai nereikalaujama, kad tranzitinės prekės atitiktų nustatytus kokybės standartus ➤ Tranzitui neturi įtakos šalis, iš kurios prekės išsiunčiamos, ir prekių kilmės šalis ➤ Netaikomi jokie su tranzitu nesusiję draudimai ar apribojimai
2.	Tranzito procedūrų muitinės priežiūra	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prekių fizinio tikrinimo ribojimas (ypač gabenant prekes su TIR knygelėmis) ➤ dėl nelaimingo atsitikimo ar nenugalimos jėgos (force majeure) prarastos prekės nuo muitų atleidžiamos ➤ Paprastai nereikalaujama, kad prekės būtų vežamos su palyda ar laikantis nustatyto maršruto
3.	Sauga ir saugumas	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ta pati tranzito procedūra gali būti taikoma gabenant prekes kelių rūšių transporto priemonėmis (pvz., su TIR knygelėmis gali būti vykdomi ir kombinuotieji vežimai, kai dalį maršruto prekės vežamos kelių transportu) ➤ Gabenant prekes tranzitu paprastai reikalaujama garantijos ➤ Tranzitinių prekių sanitarinis, veterinarinis ar fitosanitarinis tikrinimas paprastai neatliekamas, jeigu nėra užkrėtimo ligomis rizikos
4.	Garantijos	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tranzito procedūros vykdytojas pasirenka, kokios teisės aktų numatytos formos garantiją pateikti ➤ Muitinė priima bendrąją garantiją iš tranzito procedūros vykdytojų, kurie dažnai vykdo šią procedūrą ir atitinka kitus patikimumo kriterijus ➤ Užbaigus tranzito procedūrą, muitinė nedelsdama atsisako jai pateiktos garantijos

Šaltinis: [32, p. 317]

Pagrindines krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais sąlygas nustato ši procesą reglamentuojančios konvencijos, kurių dalyvė yra ir Lietuvos Respublika, ir tarpvalstybiniai

susitarimai (dėl krovinių vežimo kelių transportu tarptautiniais maršrutais), pasirašyti tarp Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių. Lietuva per palyginti trumpą laiką prisijungė prie svarbiausių konvencijų ir Europos susitarimų Ženevoje:

1. Muitinės konvencija "Dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija)". Susitariančios šalys pasirašė šią konvenciją norėdamos supaprastinti tarptautinių krovinių gabenimą kelių transporto priemonėmis, manydamos, kad krovinių gabenimo sąlygų pagerinimas yra vienas svarbiausių veiksnių, padedančių plėtoti šalių bendradarbiavimą, ir pritardamos, kad reikia supaprastinti administracinius formalumus tarptautinio kelių transporto srityje, ypač pasienyje [26].

2. Tarptautinė konvencija dėl krovinių kontrolės atlikimo sąlygų derinimo kertant sienas („Derinimo [harmonizavimo] konvencija“ 1982 m.). Šią konvenciją susitariančios šalys pasirašė pageidaudamos pagerinti tarptautinį prekių judėjimą, atsižvelgdamos į poreikį supaprastinti prekių vežimą per sienas; pažymėdamos, kad pasienyje kontrolės priemonės taiko įvairios kontrolės tarnybos; pripažindamos, kad daugelis sąlygų, kuriomis atliekamos šios kontrolės priemonės, gali būti suderintos nepakenkiant jų tikslui, tinkamam įgyvendinimui ir jų efektyvumui; įsitikinusios, kad pasienio kontrolės priemonių derinimas yra svarbi priemonė šiems tikslams įgyvendinti [37].

Susitariančios Šalys stengiasi galimai sumažinti vežamų krovinių muitinę, fizinę veterinarinę, fitosanitarinę, medicininę - sanitarinę, kokybės, atitikties techniniams standartams, kontrolę.

3. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). Susitariančios šalys norėdamos suvienodinti tarptautinio krovinių vežimo sutarties sąlygas, t.y. tokiems vežimams reikalingus dokumentus ir vežėjo atsakomybę pasirašė būtent šią konvenciją. Ši Konvencija taikoma kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai krovinio siuntėjas ir gavėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš jų yra Konvencijos narė. Ši Konvencija taikoma nepriklausomai nuo sutartį pasirašančių šalių gyvenamosios vietos ir tautybės [38].

4. Laikinojo įvežimo konvencija (Stambulo konvencija). Šios konvencijos paskirtis – palengvinti prekių (daiktų) laikinojo įvežimo procedūrą, naudojant standartizuotos formos laikinojo įvežimo dokumentą, kuris yra naudojamas kaip tarptautinis muitinės dokumentas ir kuriam taikoma tarptautinė garantija. Remiantis šia Konvencija, prekės Susitariančiosioms Šalims leidžiama laikinai įvežti sąlygiškai visai atleidžiant nuo importo muitų ir mokesčių ir netaikant ekonominio pobūdžio importo apribojimų bei draudimų. [30, p. 158].

5. Pasaulio muitinių organizacijos peržiūrėta Kioto konvencija, kuri detalčiai nustato muitinės formalumus prekes vežant tranzitu.

6. Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo AETR (1970 m.), kuriame nustatytas krovinius vežančio vairuotojo

minimalus amžius, vairavimo režimas, pertraukos, poilsio režimas, kontrolės prietaisas, tachografų naudojimo taisyklės, įmonių kontrolė [30, p. 24].

7. Dėl pavojingų krovinių vežimo keliais ADR (1970 m.), pagal kurią Susitariančios Šalys turi teisę pagal specialias dvišales ar daugiašales sutartis leisti vežti savo teritorija specialiomis sąlygomis kai kuriuos pavojingus krovinius, kurių tarptautinis vežimas šia Sutartimi draudžiamas, arba gali susitarti, kad pavojingus krovinius, kuriuos pagal sutartį leidžiama vežti tarptautiniais maršrutais tik tam tikromis sąlygomis, galima vežti jų teritorijomis pagal ne tokias griežtas, kaip šios Sutarties Papildymuose nurodyta, sąlygas [30, p. 152].

8. Konvencija dėl Bendros tranzito procedūros (Bendrasis tranzitas). Šia Konvencija nustatomos priemonės, taikomos gabenant prekes tranzitu tarp Bendrijos ir ELPA šalių bei tarp atskirų ELPA šalių, įskaitant, atitinkamais atvejais, perkrautas, peradresuotas ar sandėliuotas prekes, įvedant bendrą tranzito procedūrą, taikomą nepriklausomai nuo prekių rūšies ir kilmės [8].

Lietuvos integracija į ES reiškia, kad Lietuvoje turi būti įgyvendinti bendri ES politikos principai ir reguliavimo normos bei pašalintos kliūtys prekių, paslaugų, kapitalo ir asmenų judėjimui Bendrijos ribose. Ekonominės – teisinės narystės sąlygos yra šios: šalis turi įdiegti savo teisės sistemoje *acquis* - ES teisės normas, o jos ūkio subjektai turi būti pasirengę konkuruoti bendroje rinkoje. Taigi nuo įstojimo dienos Lietuvos muitinė pradėjo taikyti ES teisės aktus reglamentuojančius muitinės veiklą. Kadangi tranzitas yra viena iš muitinės procedūrų rūšių tai ir šios procedūros reglamentavimas yra Europos Sąjungos teisės objektas. Vienas iš teisės aktų privalomų vykdyti visose šalyse narėse yra Tarybos Reglamentas Nr.2913/92 1992 m. spalio 12 dienos nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą [24].

Bendrijos muitinės kodeksas ir Bendrijos arba nacionaliniu lygiu priimtose jo įgyvendinimo nuostatos sudaro muitinės veiklos taisykles. Šis Kodeksas taikomas:

- prekybai tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių,
- ES muitų teritorijoje
- prekėms, kurioms taikomos Europos anglių ir plieno bendrijos steigimo sutartis (ši sutartis nustojo galioti 2000 metais), Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartis arba Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutartis [24].

Išskyrus atvejus:

- Kai tarptautinės konvencijos arba paprotinės teisės normos, apimančios geografiniu arba ekonominiu požiūriu ribotą taikymo sritį, arba autonominės Bendrijos lygio priemonės nustato kitaip, Bendrijos muitinės veiklos taisyklės vienodai taikomos visoje Bendrijos muitų teritorijoje.

- Tam tikros muitinės veiklos taisyklių nuostatos taip pat gali būti taikomos ir už Bendrijos muitų teritorijos ribų, vadovaujantis arba atitinkamų sričių taisyklėmis, arba tarptautinėmis konvencijomis [24].

Pagrindinės tranzitą reglamentuojančios nuostatos yra išdėstytos Bendrijos muitinės kodekso (BMK) 54, 55, 91 - 97 ir 163 - 165 straipsniuose.

BMK 6 skyriaus 54 - 55 straipsniuose išdėstytos nuostatos taikomos ne bendrijos prekėms, kurios buvo gabenamos taikant tranzito procedūrą.

BMK 91 - 97 straipsniai reglamentuojantys išorinio tranzito tvarką nustato *bendrąsias* ir *specialiąsias* nuostatas taikomas išoriniam tranzitui

Bendrosios nuostatos išdėstytos BMK 91 ir 92 straipsniuose. Jos nustato išorinio tranzito procedūros taikymo tvarką, taip pat lygiavertės tarptautinio, ir kitų tranzito sistemų taikymo sritį. Taip pat reglamentuoja tranzito procedūros pabaigą paskirties įstaigoje ir procedūros užbaigimo pripažinimą.

Specialiosios nuostatos, susijusios su išorinio Bendrijos tranzito procedūros taikymu, nustatytos BMK 93-97 straipsniais. Juose išdėstytos teisės normos nustatančios tranzito procedūros atlikimo tvarką gabenant prekes per trečiųjų (ne Bendrijos) šalių teritoriją, reglamentuojama garantijų pateikimo tvarka, mokesčiams padengti skolos atsiradimo atveju. BMK 94 straipsnis apibrėžia reikalavimus ūkio subjektams ir asmenims pretenduojantiems pasinaudoti teise naudotis bendrąja garantija arba atleidimu nuo prievolės pateikti garantiją.

BMK 96 straipsnis apibrėžia muitinio tranzito procedūros vykdytojo ir vežėjo, gavėjo prievoles. Vykdytojas atsako, kad prekės nesugadintos būtų pristatytos per nustatytą terminą į paskirties muitinės įstaigą, prižiūrint, kad nebūtų pažeistos muitinės panaudotos prekių identifikavimo priemonės. Taip pat vykdytojas atsako už nuostatų, susijusių su Bendrijos tranzito procedūrą, laikymąsi.

Prekių vežėjas arba gavėjas, priėmęs prekes ir žinodamas, kad jos gabenamos taikant Bendrijos tranzito procedūrą, taip pat atsako už nesugadintų prekių pristatymą per nustatytą terminą į paskirties muitinės įstaigą ir už deramą priežiūrą, kad nebūtų pažeistos muitinės panaudotos prekių identifikavimo priemonės.

BMK 97 straipsnis reglamentuoja tranzito procedūros nacionalinių supaprastinimų galimybes. Būtent pasinaudodama šiuo reglamento straipsnio 2 dalies b punktu, Lietuva taiko nacionalinius supaprastinimus prekėms, gabenamoms tranzitu geležinkelio transportu, naudojant SMGS krovinio važtaraštį kaip supaprastintą tranzito dokumentą. Tokia tvarka taikoma tik tais atvejais, kai išvykimo įstaiga ir paskirties įstaiga yra Lietuvos Respublikoje.

Vidinio tranzito procedūros nuostatos išdėstytos Muitinės kodekso 163 - 165 straipsniuose.

Reglamentas, kuris papildo, aiškina, plečia teisės normas, išdėstytas BMK yra Komisijos Reglamentas (EEB) Nr.2454/93 1993m. Liepos 2 d. išdėstantis Tarybos reglamento (EEB) 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas - BMKIN [2]. Šis Reglamentas, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Straipsniuose yra apibrėžiamos muitinės procedūrų ir sankcionuotų muitinės

veiksmų atlikimo tvarką nustatančios teisės normos. Prieduose pateikiami įvairių standartizuotų blankų, muitinės dokumentų, sertifikatų, etikečių, garantijos dokumentų formų pavyzdžiai.

BMKĮN 313-336 straipsnių nuostatos yra skirtos prekių muitiniam statusui apibrėžti, nes muitinis tranzitas neatsiejamai susijęs su prekių statusu, nuo ko iš esmės priklauso išorinio ar vidinio tranzito procedūros taikymo galimybės. Reglamento 340a – 450d straipsniuose išdėstyta muitinio tranzito procedūros atlikimo tvarka. BMKĮN straipsniai plačiai ir tiksliai reglamentuoja muitinės procedūrų atlikimo tvarką. Šis teisės aktas yra išverstas ir paskelbtas visomis šalių narių kalbomis.

2004 metų gegužės 1 dieną Lietuva prisijungė prie Europos Bendrijos tranzito sistemos. Ši sistema apima Bendrojo tranzito, Bendrijos tranzito ir TIR tranzito formas. Nuo 2003 metų liepos 1 dienos ES valstybėse narėse taikoma Naujoji kompiuterizuota tranzito sistema (NCTS). NCTS esmė – Bendrijos ir Bendrojo tranzito procedūrų kontrolei vietoj „popierinių“ tranzito deklaracijų naudojami elektroniniai pranešimai apie šios procedūros eigą. Nuo 2004 metų gegužės 1 dienos Lietuvoje NCTS naudojama atliekant visas tranzito procedūras, kurios anksčiau buvo įforminamos naudojant bendrojo administracinio dokumento (muitinės deklaracijos) tranzito rinkinį.

2. TRANZITINIŲ KROVINIŲ VEŽIMO MUITINĖS PRIEŽIŪROS TEISINIAI IR PRAKTINIAI ASPEKTAI

2.1. Muitinės tranzito rūšių ir tipinių operacijų apibūdinimas

Muitinės procedūrų įvairovė iš esmės lemia prekių gamybos bei perdirbimo, prekybos ir transportavimo ypatumai. Šie veiksmai turi sudaryti sąlygas prekėms disponuojantiems asmenims atlikti prekėms tokius veiksmus, kurie būtini atitinkamoje ekonominėje situacijoje [32, p. 290].

Prekių gabenimas tarptautiniais maršrutais t.y. per muitinės postus konkrečiai siejamas su muitinės procedūromis, kurios yra svarbi muitų teisės dalis. Bendrijos muitinės kodekse muitinės procedūros apibūdinamos kaip vienas iš sankcionuotų muitinės veiksmų, atliekamų su prekėmis.

Muitinės procedūromis vadinami šie muitinės sankcionuoti veiksmai:

- išleidimas į laisvą apyvartą;
- laikinasis įvežimas;
- laikinasis įvežimas perdirbti;
- muitinės prižiūrimas perdirbimas;
- muitinis sandėliavimas;
- eksportas;
- laikinasis išvežimas perdirbti;
- tranzitas.

Tranzitas - muitinės procedūra, sudaranti galimybę asmenims, gabenantiems prekes per tam tikrą muitų teritoriją, nemokėti mokesčių, kuriuos reikėtų sumokėti įvežant prekes į tą teritoriją (arba iš jos išvežant). Ši procedūra priklauso sąlyginio neapmokestinimo procedūrų grupei [32, p. 316]. Pagrindinis šios procedūros požymis yra tas, kad ją taikant prekės sąlygiškai neapmokestinamos, reikalaujant, kad asmuo pateiktų muitinei mokėtinų muitų ir mokesčių dydžio garantiją.

"Tranzitas – tai muitinės priemonė, kuria gali naudotis ūkio subjektai, vežantys prekes per sienas arba teritorijas, nemokėdami nustatytų mokesčių, kai prekės įvežamos į atitinkamą teritoriją (arba iš jos išvežamos), ir dėl to reikia atlikti tik vieną (galutinį) muitinės formalumą. Palyginti su pirmojoje pastraipoje apibūdinta situacija, tranzitas yra paprasta ir nebrangi administracinė procedūra, taikoma per muitų teritorijas vežamoms prekėms. Tranzitas yra ypač svarbus Bendrijai, kurioje viena bendra muitų teritorija apima daug įvairių mokesčių teritorijų: prekės gali būti vežamos tranzitu iš jų įvežimo į Bendriją vietas į muitinės procedūrų atlikimo vietą, kur, pasibaigus tranzitui, užtikrinamas muitų ir kitų vietinių mokesčių prievolių įvykdymas ir prekės išleidžiamos į laisvą apyvartą arba yra pradedama kita muitų mokėjimo sustabdymo procedūra. Muitų mokėjimo sustabdymo procedūra taip pat gali būti užbaigta informant ne Bendrijos prekėms tranzito procedūrą, pavyzdžiui, reeksportuojant jas iš Bendrijos muitų teritorijos." [45].

Tranzitu gabenami kroviniai gali būti apmokestinami tranzito muitais, taip siekiant apriboti nepageidaujamų prekių srautus per šalies teritoriją, saugoti aplinką bei papildyti valstybės biudžeto pajamas. Reikia pažymėti tai, kad tranzito muitai Europos Sąjungos muitų teritorijoje netaikomi.

Tranzito etape yra nemažai papildomų reikalavimų, pvz. pateikti garantiją, naudoti tam tikras plombas krovinius gabenančioms transporto priemonėms.

Pagrindinės tranzito nuostatos, kurias nustato tarptautinės konvencijos, yra šios:

- kroviniai plombuojami poste, kuriame yra pradėta transporto procedūra;
- tranzito šalies finansinės garantijos, kurios užtikrina muitų sumokėjimą, jeigu prekės nebūtų išvežtos iš tranzito šalies, naudojimas;
- efektyvios informacinės sistemos, kurios leidžia nustatyti, kad tranzitu gabenamos prekės išvyko iš šalies, naudojimas tam, kad pateiktą garantiją galima būtų panaikinti.

Atsižvelgiant į valstybių statusą tranzitas, vykdomas per jų teritorijas gali būti tarptautinis arba nacionalinis. Pagrindinis Bendrijos ir bendrojo tranzito skirtumas – veikimo geografija, t.y. susitariančių valstybių muitų teritorijos.

Europos Sąjungos tranzito sistemoje skiriamos šios tranzito rūšys:

- a) bendrasis tranzitas;
- b) Bendrijos tranzitas;
- c) TIR tranzitas;
- d) Tranzito procedūra vežant prekes su ATA knygele
- e) vežimo su Reino manifestu procedūra

Pagrindinės tranzito rūšys pagal jų taikymo apimtį ES yra: Bendrijos tranzitas, Bendrasis tranzitas ir TIR tranzitas, kurias panagrinėsime išsamiau.

3 lentelė. Bendrojo, Bendrijos ir TIR tranzito palyginimas pagal galiojimo teritoriją

	Bendrijos tranzitas	Bendrasis tranzitas	TIR tranzitas
Galiojimo teritorija	ES šalys, Andora, San Marinas	ES, ELPA šalys (Norvegija, Islandija, Šveicarija), Kroatija ir Turkija	68 valstybės (visa ES, dalis Šiaurės Afrikos, Artimųjų ir Vidurio rytu ir kt.)

Šaltinis: Sudaryta autoriaus.

Svarbiausia Bendrijos ir bendrojo tranzito sistemų paskirtis - palengvinti prekių vežimą per išorines Europos Sąjungos sienas ir supaprastinti prekybą su Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) šalimis bei kitomis prie Bendrojo tranzito konvencijos prisijungusiomis šalimis, administracinius formalumus, atliekamus gabenant prekes iš išvykimo į paskirties vietas Bendrijos muitų teritorijoje [32, p. 319].

Bendroji tranzito procedūra taikoma prekėms, gabenamoms tarp Europos sąjungos valstybių narių ir ELPA šalių - Norvegijos, Islandijos, Šveicarijos ir Lichtenšteino. Taikant šia procedūrą vadovaujama Europos Bendrijos ir ELPA šalių konvencija dėl Bendrosios tranzito procedūros, kuri pasirašyta Interlakene 1987 m. gegužės 20d. Šioje konvencijoje išdėstyta tranzito procedūros atlikimo tvarka, apibrėžtos procedūros vykdytojo prievolės, garantijų, naudojamų atliekant tranzito procedūrą, rūšis ir formos, nustato procedūros supaprastinimo būdus.



7 pav. Bendrosios tranzito procedūros pavyzdys.

Šaltinis: Sudaryta autoriaus.

Taikant bendrąją tranzito procedūrą prekės muitinei prižiūrint gabenamos iš vienos muitinės įstaigos į kitą per Europos Bendrijos ir vienos ar kelių ELPA šalių teritoriją. Viena iš muitinės įstaigų (išvykimo ar paskirties) arba jos abi turi būti ELPA šalyje arba dalį maršruto prekės turi būti gabenamos per ELPA šalies teritoriją.

Gabenant prekes tik per Bendrijos muitų teritoriją, taikoma Bendrijos tranzito procedūra.

Bendrijos tranzito procedūra taikoma vežant muitinės prižiūrimas prekes tarp Europos Sąjungos valstybių narių, taip pat iš Europos Sąjungos į Andorą ir San Mariną bei iš jų į Europos Sąjungos valstybes nares.

Į Bendrijos muitų teritorija įvežtos prekės nuo jų įvežimo momento yra muitinės prižiūrimos ir vadovaujantis galiojančiais teisės aktais gali būti tikrinamos. Prekės lieka muitinės prižiūrimos tiek laiko, kiek reikia jų muitiniam statusui – Bendrijos ar ne Bendrijos prekių – nustatyti [32, p. 288].

Bendrijos tranzito teisinis pagrindas yra Bendrijos muitinės kodeksas (Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92) ir jo įgyvendinimo nuostatos (Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93).

Vadovaujantis Bendrijos muitinės kodeksu ***Bendrijos tranzito procedūra taikoma:***

- kai iš vienos Bendrijos muitų teritorijos vietos į kitą gabenamos ne Bendrijos prekės;
- kai iš vienos Bendrijos muitų teritorijos vietos į kitą gabenamos Bendrijos prekės, kurioms taikomos specialios Bendrijos priemonės, pavyzdžiui, bendrosios žemės ūkio politikos įgyvendinimo priemonės;
- kai Bendrijos prekės iš vienos Bendrijos muitų teritorijos vietos į kitą gabenamos per trečiąsias šalis, nes tokiais atvejais paskirties vietoje reikia įrodyti, kad prekės turi Bendrijos prekių muitinį statusą ir už jas nereikia mokėti importo muitų

Bendrijos prekės – tai iš Bendrijos muitų teritorijos kilusios prekės, kurių sudėtyje nėra importuotų prekių, arba toje teritorijoje į laisvą apyvartą išleistos prekės, taip pat įvairūs šių dviejų tipų prekių deriniai. Ne Bendrijos prekės – prekės, neatitinkančios Bendrijos prekėms taikomų kriterijų [32, p. 288].

Bendrijos tranzito procedūros tipai yra tokie patys kaip bendrosios tranzito procedūros:

- **T1** – išorinis Bendrijos tranzitas;
- **T2** arba **T2F** – (vidinis Bendrijos tranzitas).

Pagrindinis veiksnys apsprendžiantis procedūros tipą yra prekių statusas. Taikant BMK 180 straipsnį ir BMKIN 313 straipsnio 2 dalyje išvardintas išimtis, visos prekės esančios Bendrijos muitų teritorijoje laikomos Bendrijos prekėmis, nebent nustatyta, kad jos neturi Bendrijos statuso.

Nors paprastai Bendrijos išorinio tranzito procedūra (T1) taikoma ne Bendrijos prekėms gabenti, tačiau tam tikrais atvejais šią procedūrą privalu taikyti ir tada, kai vežamos Bendrijos prekių muitinį statusą turinčios prekės, kurioms taikomos tam tikros Bendrijos prekybos politikos priemonės, susijusios su jų eksportu į ELPA šalis, arba prekės, kurios eksportuojamos ir gabenamos per ELPA šalis:

- jeigu eksportavus prekes mokamos grąžinamosios išmokos, kurios taikomos įgyvendinant bendrąją žemės ūkio politiką;
- jeigu eksportuojamos iš Bendrijos muitų teritorijos prekės atitinka importo muitų grąžinimo arba atsisakymo išieškoti sąlygas;
- jeigu gabenamos prekės (kompensaciniai produktai arba nepakeisto pavidalo prekės), kurių eksporto formalumai buvo atlikti baigiant laikinojo įvežimo perdirbti muitinės procedūrą,

taikytą naudojant drobeko sistemą, kai eksportavus prekes siekiama susigražinti sumokėtus importo muitus arba jų nemokėti;

➤ jeigu buvo atlikti prekių, kurios priklausė intervenciniams atsargų fondams ir kurioms buvo taikomos jų naudojimo kontrolės procedūros, eksporto į trečiąsias šalis formalumai, susiję su bendrosios žemės ūkio politikos įgyvendinimu [MD Procedūrų skyriaus medžiaga].

Bendrijos vidinio tranzito procedūra (T2) taikoma:

➤ kai Bendrijos prekės iš vienos Bendrijos muitų teritorijos vietos į kitą gabenamos per trečiųjų šalių teritoriją, jeigu paskirties vietoje reikia įrodyti prekių turimą Bendrijos prekių muitinį statusą (ši procedūra netaikoma prekėms, kurios gabenamos tik jūra arba oru);

➤ kai Bendrijos prekės gabenamos į Bendrijos muitų teritorijos dalis, nepriklausančias vadinamajai Bendrijos fiskalinei¹ teritorijai, iš šių dalių – į likusią Bendrijos muitų teritorijos dalį arba iš vienos Bendrijos fiskalinei teritorijai nepriklausančios Bendrijos muitų teritorijos dalies į kitą per likusią Bendrijos muitų teritorijos dalį. Bendrijos tranzito procedūros tipas yra **T2F**.

Vykdamas ir Bendrijos, ir bendrąją tranzito procedūras taikoma įprastinė tranzito procedūra, jeigu muitinė asmeniui nėra suteikusi leidimo naudotis supaprastinimais. Transporto priemonė ir ja gabenamos prekės pateikiamos išvykimo muitinės įstaigai.

Tranzito procedūros vykdymo reikalavimai:

- turi būti pateikta garantija;
- transporto priemonė užplombuota muitinės plombomis
- krovinys gabenamas muitinės nustatytu maršrutu.

Išvykimo muitinės įstaiga atlieka šiuos veiksmus:

➤ patikrina gabenamų prekių dokumentus;

➤ įvertina riziką;

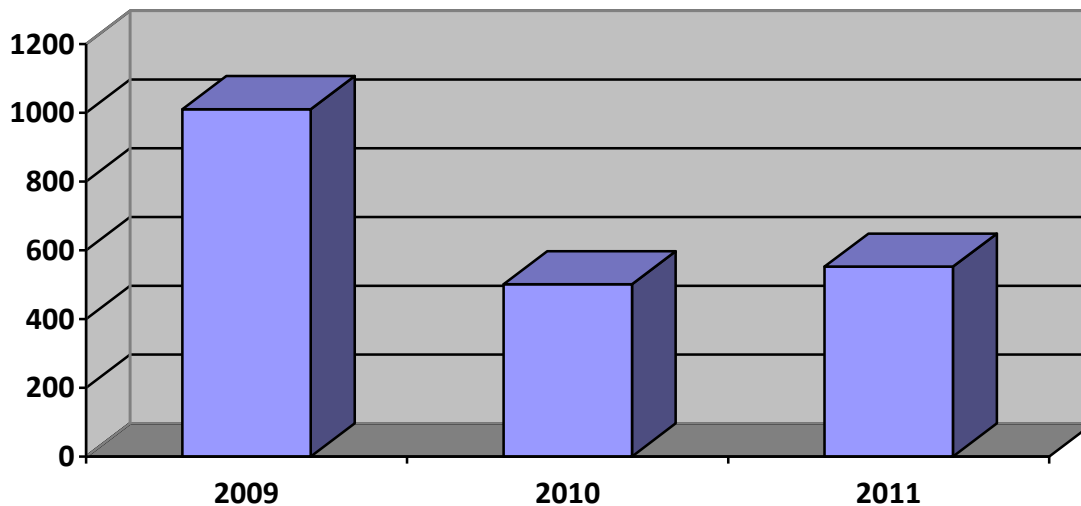
➤ atlieka fizinį prekių tikrinimą arba priima sprendimą jų netikrinti bei užplombuoja krovinį muitinės plombomis;

- paskiria tranzito terminą;
- jeigu reikia nustato maršrutą;
- išleidžia prekes.

Tranzito procedūros atveju turi būti pateikiama garantija. Garantijos naudojimas – kertinis akmuo, užtikrinantis skolos muitinei išieškojimą procedūros pažeidimo atveju, pavyzdžiui, kai prekės gabenamos tranzitu, nesankcionuotai iškraunamos ir realizuojamos Bendrijoje, nesumokant muitų ir kitų mokesčių.

Pagal LR muitinės pateiktus duomenis, daugiausia Bendrijos/Bendrojo tranzito deklaracijų įforminta 2009 metais, iš viso 1010 (tūkst. vnt.). Tačiau ekonominis sunkmetis savo padarė, 2010 metais iš pateiktos diagramos 8 pav. matome, kad Bendrijos/Bendroji tranzito procedūrų įforminta tik

552 (tūkst. vnt.) . Tačiau prognozės yra teigiamos. Atsigaunant ekonomikai, atsigauna prekyba taipogi didėja ir Bendrijos/Bendrojo tranzito įformintų deklaracijų skaičius. Nežiūrint į 2009 metų rezultatus, vis tik pastebima teigiama tendencija. Lyginant 2010 bei 2011 metus Bendrijos/Bendrojo tranzito įformintų deklaracijų skaičius išaugo 10%.



8 pav. Įforminta Bendrijos/Bendrojo tranzito deklaracijų (tūkst. vnt.) skaičius Lietuvoje

Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal LR muitinės duomenis

Be bendrojo tranzito ir Bendrijos išorės ar vidaus tranzito procedūrų taip pat naudojamos ir kitos tranzito procedūros.

Viena iš jų vežimo su Reino manifestu procedūra taikoma ne Bendrijos prekių vežimui vandens transportu Reino upe ir jos atitinkamais intakais. Šios procedūros teisinis pagrindas yra 1868 m. spalio 17 d. Manheimo konvencija ir Protokolas, kuriuos 1963 m. lapkričio 22 d. patvirtino Centrinė Reino navigacijos komisija. Bendrijos teisės aktas, numatantis Reino manifestą naudoti kaip Bendrijos tranzito dokumentą, yra BMK 91 straipsnio 2 dalis ir 163 straipsnio 2 dalis. Pagal Reino manifesto procedūrą Reinu ir jo intakais plaukiantiems laivams, pateikus Reino manifestą, leidžiama plaukti per nacionalines sienas. Konvencija taikoma Nyderlandams, Belgijai, Vokietijai, Prancūzijai ir Šveicarijai.

NATO skirtų prekių vežimo procedūra, taikoma prekėms, kurios skirtos NATO ginkluotosioms pajėgoms. NATO ginkluotosioms pajėgoms skirtų prekių importo, eksporto ir tranzito taisyklės yra išdėstytos Šiaurės Atlanto sutarties organizacijos šalių susitarime dėl šių šalių ginkluotųjų pajėgų statuso, pasirašytame 1951 m. birželio 19 d. Londone. Tokių prekių vežimui naudojamas dokumentas yra NATO 302-oji forma. Bendrijos teisės aktas, numatantis NATO 302-ąją formą naudoti kaip Bendrijos tranzito dokumentą, yra BMK 91 straipsnis. Vežant krovinį, kompetentinga NATO institucija užpildo 302-ąją formą, pasirašydama ir nurodydama datą ant autentiškos deklaracijos, kuria patvirtina, kad kroviny s vežamas su jos priežiūra. Šios formos kopija iš karto perduodama muitinės

įstaigai, atsakingai už atitinkamą NATO ginkluotųjų pajėgų padalinį, kuris veža krovinį pats arba kurio vardu jis yra vežamas. Kitos formos kopijos kartu su kroviniu pristatomos į atitinkamą NATO ginkluotųjų pajėgų padalinį, kur kompetentingos NATO institucijos jas antspauduoja ir pasirašo. Dvi kopijos formos įteikiamos muitinės įstaigai arba centrinei muitinės įstaigai, kontroliuojančiai NATO ginkluotųjų pajėgų padalinį, kuriam turi būti pristatytas kroviny. Ši muitinės įstaiga vieną kopiją pasilieka sau, o antrąją grąžina atitinkamai muitinės įstaigai išvykimo šalyje.

Kaip atskirą tranzito procedūrą galima apibūdinti pašto siuntų vežimo procedūra taikoma paštu siunčiamoms prekėms. Šios procedūros teisinis pagrindas yra BMK 91 straipsnio 2 dalis ir KĮN 462a straipsnis. Ne Bendrijos prekėms siunčiamoms paštu iš vienos Bendrijos vietos į kitą, pakuotė ir visi lydraščiai turi būti paženklinami specialiomis etiketėmis. Etiketės spalva - geltona. Jei pašto siuntos nepaženklintos geltona etikete, arba kito ne Bendrijos prekių statuso įrodymo nėra, tokios prekės laikomos Bendrijos prekėmis. Jei siunta yra mišri – gabenamos skirtingą prekių statusą turinčios prekės, Bendrijos prekės turi būti nurodomos Bendrijos prekių statuso deklaracijoje (T2L). Statusą patvirtinantį dokumentą kurį adresatas turi pateikti muitinei, galima siųsti atskirai, arba įdėti į pašto siuntą. Jei dokumentas siunčiamas kartu su prekėmis, ant siuntos išorinės pakuotės turi būti aiškiai nurodyta, kad joje yra statusą patvirtinantis dokumentas.

TIR procedūra yra parengta pagal tarptautinę garantijų sistemą, kurios pagrindas yra nacionalinės garantuojančiosios asociacijos, šią procedūrą autorius aptars atskirame skyriuje.

Vežimo su ATA knygele procedūra yra panaši į TIR procedūrą, bet taikoma tik tam tikrų rūšių prekėms. Šios procedūros teisinis pagrindas yra ATA konvencija ir Laikinojo įvežimo konvencija, taip pat vadinama Stambulo konvencija, be to tebegalioja ir 1961 m. pasirašyta ATA konvencija.

Nuostatos dėl ATA knygelės kaip tranzito dokumento naudojimo Bendrijoje yra išdėstytos BMK KĮN 451–455 ir 458–461 straipsniuose.

ATA knygelė (ATA Carnet) – tarptautinis unifikuotas muitinės dokumentas, suteikiantis teisę be muitų laikinai įvežti į kitas šalis prekes (parodų ir mugių eksponatus, prekių pavyzdžius ir profesinę įrangą), atstojantis muitinės deklaraciją ir liudijantis, kad su juo gabenamoms prekėms taikoma tarptautinė garantija, o pažeidus nustatytąją ATA operacijos atlikimo tvarką, bus sumokėti už prekes nustatyti importo muitai ir mokesčiai.

Įsigijus ATA knygelę nebereikia mokėti muitų arba jų dydžių užstatų ir kitų importo mokesčių, forminti importo deklaracijų, šalyje, į kurią įvežamos prekės, bei tranzito deklaracijų tranzito šalyse. ATA knygelė suteikia galimybę vienerių metų laikotarpyje neribotą skaičių kartų vykti į šalis, esančias ATA garantijų sistemos grandinėje.

Tranzitui naudojami ATA knygelės mėlynieji (tranzito) lakštai.

ATA knygelė susideda iš viršelio, eksporto, importo, reeksporto, reimporto ir tranzito šaknelių bei jas atitinkančių atplėšiamųjų lakštų. Paprastai kiekvienai šaliai skiriama du knygelės lakštai (vieną

jų įformina ir pasiima muitinės pareigūnas, kai įvažiuojama į šios šalies muitų teritoriją, antrą – iš jos išvykstant), tačiau kai kuriose šalyse yra naudojami ir tranzito lakštai. Europos Bendrijos muitų teritorijai taip pat skiriami du lakštai. Prekės gali būti įvežtos ir išvežtos per skirtingus sienos kirtimo punktus.

Su ATA knygele galima vežti šias prekes:

- profesinei veiklai reikalingi daiktus (įranga bei prietaisai, naudojami mašinoms, agregatams, transporto priemonėms montuoti, derinti, parengti eksploatacijai, tikrinti, prižiūrėti ir remontuoti ir pan.);
- prekes, kurios bus demonstruojamos ar naudojamos parodose, mugėse, sporto varžybose ar panašiuose renginiuose;
- prekių pavyzdžius ir kt.

ATA knygelė netaikoma:

- greitai gendantiems produktams, prekėms, kurių vartojimas ribotas;
- prekėms, kurių nenumatoma reeksportuoti iš laikinojo įvežimo valstybės;
- prekėms, kurias numatoma perdirbti, remontuoti ar naudoti gamybos operacijoms;
- transporto priemonėms;
- pašto siuntoms.

Privalumai vykdant tranzito procedūrą su ATA knygele:

- Turintys ATA knygelę eksportuotojai sutaupo pinigų, nes nebemokami muito ir PVM mokesčiai.
- Galimybė išvengti įprastos deklaracijos pildymo tos šalies kalba kertant sieną ir būtinybės muitinei pateikti garantiją.
- Muitinės nemokamai vykdo visas operacijas, susijusias su ATA knygele.
- Aplankyti daugiau nei vieną šalį.
- Savo ATA knygelę per metus panaudoti keletą kartų.
- Grįžti su savo prekėmis į savo šalį laiku ir be jokių rūpesčių.
- ATA knygelė sistema taikoma 71 pasaulio šalyje.

Išduodančioji asociacija – valstybės arba valstybių grupės, kurios muitų teritorijoje gali būti atliekamos ATA operacijos, teisės aktų nustatyta tvarka įgaliota asociacija, kuriai suteikta teisė išduoti ATA knygeles. Lietuvos Respublikoje išduodančiosios asociacijos įgaliojimus turi Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija.

ATA knygelė turi atitikti Stambulo konvencijos nustatytą jos modelinę formą. Lietuvos Respublikoje išduodamų ATA knygelių pavyzdį (modelinę formą) ir jų spausdinimo reikalavimus nustato Muitinės departamentas prie Finansų ministerijos.

Norėdamas gauti ATA knygelę, pareiškėjas pateikia:

- nustatytos formos paraišką;
- įgalios valstybės institucijos leidimą, jeigu prekių išvežimui iš Lietuvos Respublikos muitų teritorijos taikomi draudimai ir apribojimai;
 - įgaliojimus ir atsakingų asmenų už ATA knygelės gavimą ir įforminimą parašų pavyzdžius, patvirtintus administracijos vadovo parašu ir įmonės antspaudu;
 - garantiją/užstatą (kuris sudaro 40% eksportuojamų prekių vertės) arba draudimo kompanijos laidavimo raštą (originalą).

Gavus nurodytus dokumentus, pareiškėjui išduodama sukomplektuota ATA knygelė. Pareiškėjas negali per ATA knygelės galiojimo laiką reeksportuoti prekių ir užbaigti ATA operacijos (Rūmams turi būti pateiktas šį faktą liudijantis dokumentas). Jeigu laikinojo įvežimo teritorijoje ATA operacijos vykdytojo teisės perduodamos Lietuvos Respublikos juridiniam arba fiziniam asmeniui, gali būti išduodama pakaitinė ATA knygelė.

Bendrijos/bendrosios tranzito procedūros atlikimo tvarkos supaprastinimai. Vykdytojas, turintis muitinės leidimą, gali naudotis šiais pagrindiniais Bendrijos/bendrosios tranzito procedūros atlikimo tvarkos supaprastinimais:

- naudotis bendrąja garantija arba atleidimu nuo prievolės pateikti garantiją,
- naudotis įgaliojimo siuntėjo statusu,
- naudotis įgaliojimo gavėjo statusu.

Vykdytojas, turintis leidimą naudotis bendrąja garantija ir pateikęs leidimą išdavusiai teritorinei muitinei banko įstaigos arba draudimo įmonės išduotą bendrosios garantijos dokumentą, arba turintis leidimą, atleidžiantį jį nuo prievolės pateikti garantiją, atleidžiamas nuo prievolės teikti muitinei vienkartinę garantijas, jeigu vykdant tranzito operacijas prisiimtų ir neįvykdytų įsipareigojimų suma nėra didesnė už muitinės nustatytą referencinį dydį (potencialią galinčių atsirasti mokestinių prievolių sumą).

Vykdytojui, kuriam išduotas leidimas naudotis įgaliojimo siuntėjo statusu, suteikiama teisė pačiam įforminti T1 ir (arba) T2 procedūras išsiunčiant prekes iš leidime nurodytos vietos (vietų), nepateikiant prekių ir dokumentų išvykimo muitinės įstaigai.

Vykdytojui, kuriam išduotas leidimas naudotis įgaliojimo gavėjo statusu, suteikiama teisė pačiam įforminti T1 ir (arba) T2 procedūrų pabaigą gaunant prekes, atgabentas taikant šias procedūras, leidime nurodytoje vietoje (vietose), nepateikiant prekių ir jas lydėjusių dokumentų paskirties muitinės įstaigai.

Detali procedūrų, atliekamų naudojantis įgaliojimo siuntėjo arba įgaliojimo gavėjo statusu, taikymo ir kontrolės tvarka nustatoma vykdytojo ir leidimą išdavusios teritorinės muitinės sutartimi.

Teisė naudotis supaprastinimais gali būti suteikiama Bendrijoje įsteigtiems asmenims, kurie:

- reguliariai atlieka Bendrijos/bendrasias tranzito procedūras arba, muitinės žiniomis, yra pajėgūs vykdyti su šiomis procedūromis susijusius įsipareigojimus,

- nėra padarę reikšmingų ar kartotinių muitų ar mokesčių teisės aktų pažeidimų,
- atitinka specialiąsias sąlygas, nustatytas atitinkamo supaprastinimo atžvilgiu.

Leidimas naudotis supaprastinimais išduodamas tik tuo atveju, jeigu:

- muitinė gali užtikrinti supaprastinimo priežiūrą ir kontrolę,
- muitinės administracinių priemonių išlaidos nėra neproporcingai didelės palyginus su vykdytojo nauda,
- vykdytojas tvarko apskaitos dokumentus, padedančius muitinei atlikti veiksmingą kontrolę

Muitinės procedūrų atlikimo tvarkos supaprastinimai turi didelę reikšmę verslo plėtrai, skatina konkurenciją, taupo tranzito sistemos dalyvių laiką, leidžia gerinti krovinių pristatymo sąlygas. Pavyzdžiui toks supaprastinimas, kaip įgaliotojo siuntėjo arba gavėjo statuso suteikimas verslininkui leidžia atlikti tranzito operacijas poilsio ir švenčių dienomis, kai nedirba krovinių muitinės postai esantys šalies viduje (vidiniai postai). Užtikrinamas nenutrūkstamas krovinių gabenimas, sumažinamas muitinės posto apkrovimas, subalansuojamas pareigūnų darbo krūvis, nes paprastai per savaitgalį krovinių poste susikaupia daug automobilių su prekėmis, kurioms privaloma muitinės kontrolė.

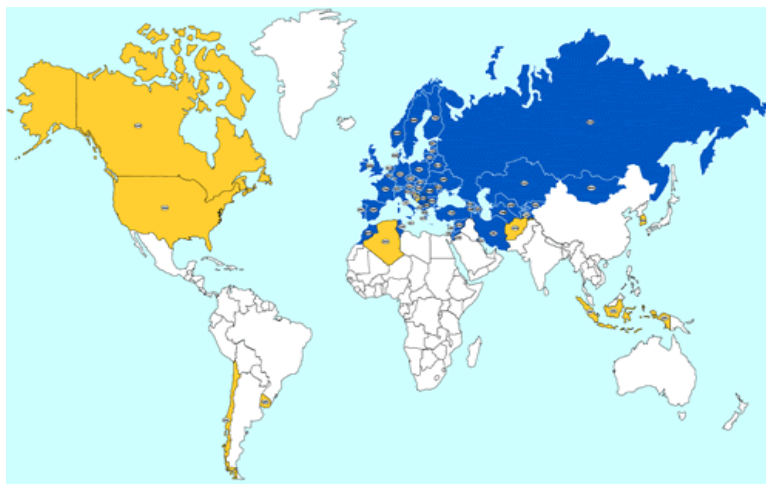
2.2. Prekių vežimo tranzitu su TIR knygelėmis analizė

Norėdama supaprastinti tarptautinius vežimus kelių transportu ne tik Europoje bei Vidurio Rytuose, bet ir Afrikoje bei lotynų Amerikoje, pasibaigus Antrajam pasauliniam karui Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija pradėjo kurti TIR tranzito sistemą. 1949 m. kelios Europos valstybės pasirašė pirmąjį TIR susitarimą. Pasirašytas teritorinis susitarimas buvo sėkmingas. 1959 m. Europos Ekonominės Komisijos Transporto komitetas priėmė pirmąją TIR konvencijos redakciją (įsigaliojo nuo 1960 m.). Keitėsi muitų ir transporto taisyklės, įgyta patirties, atsirado techninių naujovių. TIR konvencija buvo ne kartą modifikuota, atsižvelgiant į naujų transporto rūšių atsiradimą. 1960-ųjų pradžioje atsirado jūriniai konteineriai, kiek vėliau atsirado konteineriai skirti vežti ir automobiliais ir geležinkelio transportu. Visos šios naujovės gerokai padidino tarptautinių pervežimų efektyvumą. Atsiradus įvairiarūšiams arba multimodaliniams pervežimams, konteinerių panaudojimas krovinių gabenimui tapo būtinas. Šiuo metu atsižvelgiant į TIR Konvencijos nuostatas kroviniai gali būti gabenami ne tik automobilių transportu, kas buvo numatyta kuriant TIR sistemą, bet ir geležinkelio, upių, jūrų transportu, tačiau su sąlyga, kad dalis transportavimo operacijų bus vykdoma automobilių transportu

1975 m. TIR Konvencija jau apima nuostatas, kurios atitinka įvairiarūšių (mišrių) gabenimų šiuolaikines technologijas ir reikalavimus. Šiandieną didelė dalis tranzitinių krovinių atplukdomų laivais į Tarptautinį Klaipėdos jūrų uostą, kai prekės gabenamos jūrinuose konteineriuose, tolimesnis gabenimas automobilių transportu į trečiąsias šalis jau yra vykdomas būtent naudojant TIR knygelę.

Būtent tai palengvina muitinės formalumus išvykimo, tranzito ir paskirties valstybėse, padeda sumažinti krovinių pervežimo kaštus, sutrumpina dokumentų įforminimo laiką, kai kuriais atvejais ir pervežimo laiką.

Šiuo metu TIR konvencija jungia 68 susitariančiąsias šalis. Įskaitant Europos Bendriją. Konvencijos galiojimo sritis apima visą Europą, dalį Šiaurės Afrikos, Artimųjų ir Vidurio Rytų. Taip pat TIR konvencijos susitariančios šalys yra JAV, Kanada, Čilė ir Urugvajus (žr. 9 pav.).



9 pav. TIR konvencijos galiojimo sritis

Šaltinis: [50].

Mėlyna spalva pažymėtos šalys – kuriose gali būti atliekama TIR procedūra. Geltona spalva pažymėtos šalys, prisijungusios prie TIR konvencijos, tačiau praktiškai netaikančios TIR procedūrų.

Pagrindiniai teisės aktai, reglamentuojantys TIR procedūrą, yra 1975 m. TIR konvencija, parengta remiant Jungtinių Tautų ekonomikos komisijai Europai (JT/EEK)6. 1978 m. liepos 25 d. EB reglamentu Nr. 2112/787 valstybių narių vardu ją priėmė Europos bendrija. Prekių vežimas Bendrijoje su TIR knygelėmis yra numatytas KĮN 451–457b straipsniuose. TIR konvencija buvo nuolat iš dalies keičiama. Pagal Bendrijos teisės aktus TIR procedūra Bendrijoje gali būti taikoma tik prekių vežimui tranzitu, kuris pradedamas arba baigiamas ne Bendrijoje arba vykdomas tarp dviejų Bendrijos vietų per trečiosios šalies teritoriją.

TIR konvenciją administruoja daug šalių. Iš visų Konvencijos Susitariančiųjų Šalių sudarytas Valdymo komitetas prižiūri jos taikymą. Valdymo komitetui daug padeda ir įvairius dokumentus rengia JT/EEK darbo grupė muitinių klausimais, susijusiais su transportu. Nuolatiniai komiteto ir darbo grupės posėdžiai vyksta Ženevoje.

Pagrindiniai tikslai sukuriant TIR tranzito sistemą buvo šie:

- Supaprastinti muitinės prižiūrimų tranzitinių krovinių tarptautinį gabenimą, užtikrinti muitinės kontrolę, suteikiant būtinas garantijas tranzito šalims;
- Naudoti tokią tranzito sistemą, kuri būtų suprantama tarptautinių tranzitinių pervežimų dalyviams;

- Išlaikyti balansą tarp muitinės ir tarptautinio krovinių pervežimo dalyvių reikalavimų.

TIR sistemos pagrindą sudaro penki pagrindiniai ramsčiai:

1. prekės vežamos patvirtintomis transporto priemonėmis arba konteineriais su muitinės plombomis;

2. TIR operacijos metu sustabdomas už prekes mokėtinų muitų ir mokesčių, kurie užtikrinami keliomis tarptautiniu lygiu galiojančiomis garantijomis, mokėjimas. Kiekvienos šalies nacionalinė garantuojančioji asociacija garantuoja, kad bus sumokėti visi muitai ir kiti mokesčiai, kuriuos gali tekti sumokėti už TIR operacijos metu atitinkamoje šalyje padarytą pažeidimą. Kiekviena šalis nustato savo garantijos ribą, bet rekomenduojama maksimali suma, kurios galima pareikalauti iš kiekvienos nacionalinės asociacijos pažeidimo atveju, yra 50 000 JAV dolerių (Bendrijai: 60 000 EUR suma arba jos ekvivalentas nacionaline valiuta);

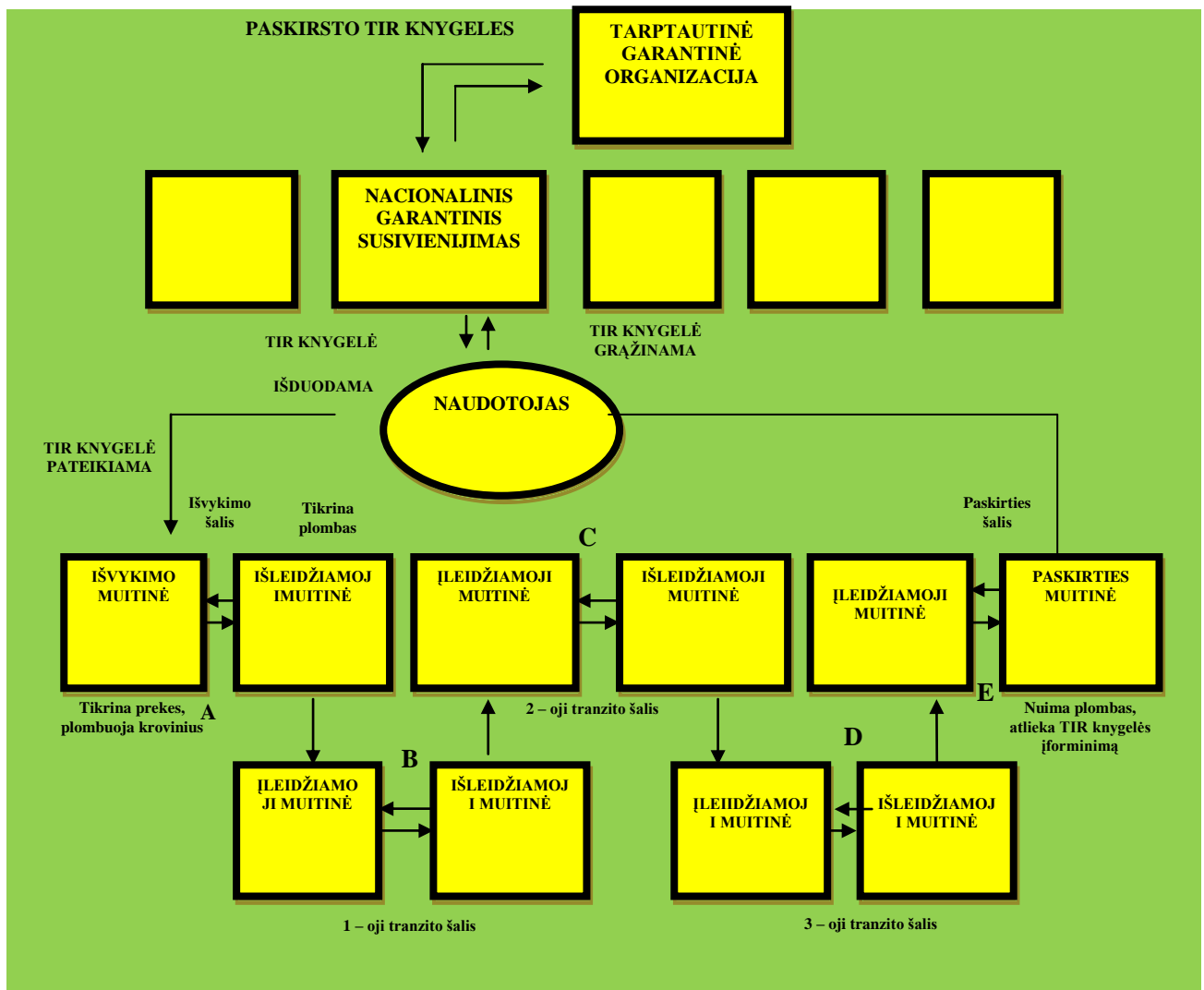
3. prekės vežamos su tarptautiniu lygiu pripažįstamu dokumentu – TIR knygele, kuri patvirtina garantijos egzistavimą ir išvykimo, tranzito ir paskirties šalyse yra naudojama kaip muitinės kontrolės dokumentas. TIR knygeles spausdina ir nacionalinėms garantuojančiosioms asociacijoms išduoda Tarptautinė kelių transporto sąjunga (TKTS). TIR knygelė galioja tik vienam TIR vežimui. Ji pradeda naudoti išvykimo šalyje, o išvykimo, tranzito ir paskirties šalyse naudojama kaip muitinės kontrolės dokumentas;

4. tranzito ir paskirties šalys pripažįsta išvykimo šalyje taikomas muitinės kontrolės priemones. Dėl to muitinės įstaigos tranzito metu paprastai netikrina prekių, pagal TIR procedūrą vežamų užplombuotose transporto priemonėse arba konteineriuose;

5. siekiant užtikrinti TIR procedūros taikymo kontrolę, nacionalinės asociacijos, pageidaujančios išduoti TIR knygeles, ir asmenys, ketinantys jomis naudotis, privalo įvykdyti minimalias sąlygas ir reikalavimus bei gauti kompetentingų institucijų leidimą [45].

Nacionalinis garantuojantysis susivienijimas privalo veikti ilgiau nei vienerius metus, turėti stabilią finansinę būklę ir kvalifikuotą personalą, neturėti rimtų (arba daugkartinių) pažeidimų, susijusių su muitine ir mokesčių mokėjimu. Muitinė turi kontroliuoti leidimų naudoti TIR procedūrą išdavimą vežėjams.

Gabenant krovinius su TIR Carnet knygelėmis turi būti saugios transporto priemonės arba konteineriai. TIR Konvencija numato, kad kroviniai bus gabunami konteineriuose arba transporto priemonių kroviniuose skyriuose, sukonstruotuose taip, kad būtų neįmanoma pasiekti krovinių, nepaliekant matomų žymių ar nepažeidžiant muitinės plombų ir spaudų.



10 pav. TIR sistemos veikimo principas

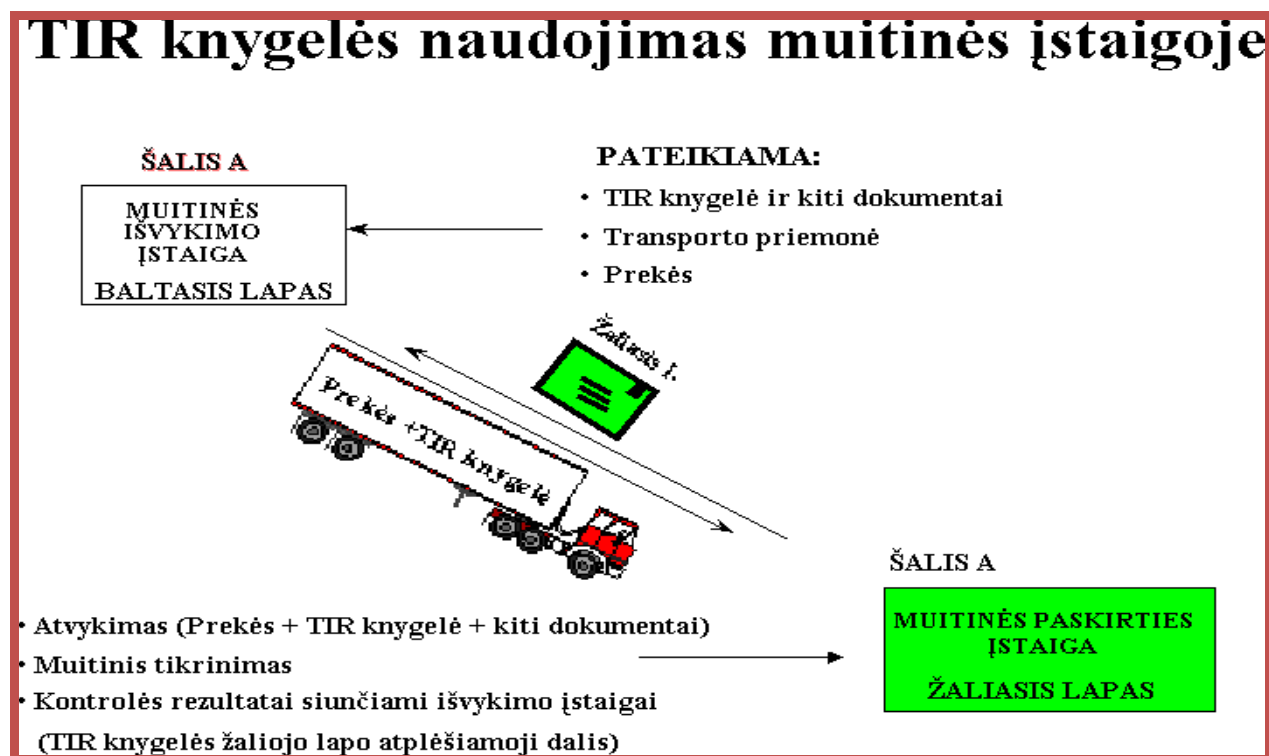
Šaltinis: [39]

TIR knygelė - tai tarptautinis dokumentas, naudojamas gabenant prekes tarptautiniais maršrutais autokelių transportu, atstojantis muitinės deklaraciją ir garantuojantis, kad už gabenamas prekes bus sumokėti nustatyti muitai ir kiti mokesčiai, jei bus pažeista TIR procedūros atlikimo tvarka [32].

TIR sistemos veikimo principas pavaizduotas 10 pav.

TIR vežimą sudaro kelėtas operacijų. Kiekvienoje susitariančiojoje šalyje TIR operacija pradedama išvykimo (įvažiavimo) muitinės įstaigoje, o baigiama paskirties arba išvažiavimo muitinės įstaigoje. Kiekviena TIR operacija kontroliuojama panašiai, kaip Bendrijos ar bendrasis tranzitas, naudojant TIR knygelės 1-ąjį ir 2-ąjį išplėšiamus lapus. Remdamasi duomenimis, kuriuos TIR knygelėje užpildo vežėjas, išvykimo muitinė apžiūri, informina ir plombuoja krovinį. Išvykimo muitinės įstaiga padaro įrašus ir sudeda spaudus 1-jame ir 2-jame lape, atžymi 1-ojo lapo šaknelę ir iš TIR knygelės išplėšia 1-ąjį (balta) lapą. Tos pačios susitariančiosios šalies paskirties ar išvažiavimo muitinės įstaiga patikrina ar nepažeistos plombos, padaro įrašus ir sudeda spaudus 2-jame lape ir šaknelėje ir išplėšusi šį lapą (žalia) grąžina jį išvykimo arba centrinei muitinės įstaigai, kad jį būtų

galima palyginti su 1-uoju išplėstu lapu, bei patvirtinti TIR operaciją. TIR knygelėje lieka tik šaknelės su visų muitinių atžymomis. Panašios tvarkos laikomasi viso TIR vežimo metu kiekvienoje susitariančiojoje šalyje. TIR vežime gali dalyvauti kelios išvykimo ir paskirties muitinės įstaigos, bet iš viso ne daugiau kaip keturios. 1-asis ir 2-asis išplėšiami lapai naudojami kiekvienai papildomai išvykimo arba paskirties muitinės įstaigai. TIR knygelės naudojimas muitinės įstaigoje pavaizduotas 11 pav.



11 pav. TIR knygelės naudojimas muitinės įstaigoje

Šaltinis: [39]

Vadovaudamasis teisės aktais reglamentuojančiais TIR knygelės įforminimą, muitinės pareigūnas privalo atlikti numatytus veiksmus, t.y. įvykdyti dokumentinį tikrinimą. Priimant TIR knygelę muitiniam įforminimui, muitinės pareigūnas patikrina:

- ar nepažeistas knygelės įrišimas;
- ar TIR knygelės viršelis ir lapai bei šaknelės pažymėti tais pačiais identifikavimo numeriais;
- ar knygelės viršelis ir lapai yra su vandens ženklais "IRU" ir ar turi visus apsauginius ženklus;
- ar TIR knygelės lapai numeruoti eilės tvarka;
- ar knygele naudojasi jos turėtojas;
- ar TIR knygelės numeris neįtrauktas į negaliojančių TIR knygelių sąrašą;
- ar TIR gabenimas pradėtas pirmoje išvykimo įstaigoje nepasibaigus TIR knygelės galiojimo terminui, kuris nurodytas viršelio 1 eilutėje;

- ar TIR knygelės geltonojo lapo 2 langelyje nurodytos visos išvykimo įstaigos;
- ar TIR knygelėje nurodytas garantuojančiosios asociacijos pavadinimas viršelio 2 eilutėje ir jos antspaudas su parašu (viršelio 4 eilutėje);
 - ar transporto priemonės registracijos numeris atitinka nurodytą TIR knygelės viršelio 8 eilutėje (konteinerio žymėjimo numeris 10 eilutėje) bei jos lapų 7 langelyje;
 - ar pridėti visi TIR knygelėje nurodyti dokumentai;
 - ar nurodytas viršelio 3 eilutėje bei atplėšiamųjų lapų 4 langelyje TIR knygelės turėtojo (vežėjo) TIR kodas (pvz.: LTU/032/0000; RUS/053/0000 ir 1. 1.);
 - ar transporto priemonei (prikabai, pusprikabei) yra išduotas galiojantis tinkamumo liudijimas ir jo numeris įrašytas TIR knygelės viršelio 9 eilutėje.
 - jeigu TIR knygelė neužpildyta, užpildyta nesilaikant nustatytos tvarkos, neteisingai ar neįskaitomai, ji muitinės įstaigoje nepriimama. Knygelėje negali būti trynimų. Prireikus TIR knygelėje nurodyta informacija gali būti taisoma. Kiekvienas taisymas atliekamas TIR knygelės viršelio antroje pusėje Naudojimosi TIR knygele taisyklių 8 punkto nustatyta tvarka (1975 m. TIR konvencijos 1 priedas).
 - muitinė pripažįsta kitų Susitariančiųjų šalių muitinės įstaigų uždėtas plombas, jeigu jos atitinka plombų pavyzdžius, nurodytus tarptautiniame plombų registre ir jeigu nėra šių plombų ar transporto priemonės krovinių sekcijos paviršiaus pažeidimo žymių. Transporto priemonės, užplombuotos kitų šalių muitinės plombomis, išvykimo įstaigoje gali būti papildomai plombuojamos Lietuvos muitinės plombomis, įrašant jas baltojo ir žaliojo lapų, skirtų ES, 16 langelyje ir jų šaknelių 4 eilutėje.
 - TIR knygelės baltieji, žalieji lapai ir jų atplėšiamosios dalys, taip pat pateiktų su TIR knygele dokumentų kopijos tvarkomi Muitinės departamento nustatyta tvarka.

Tačiau niekas neapriboja galimybių muitinės tarnyboms atlikti krovinio fizinį patikrinimą. Jei muitinės tarnybos turi pagrindo įtarti, kad krovinyje gabenamas apgaulės būdu., naudojant padirbtus antspaudus ir plombas ar netgi suklastotas TIR knygeles, jos taip pat gali atlikti krovinio patikrinimą.

Privalumai muitinei gabenant prekes su TIR knygele:

- Netaikomi reikalavimai, kurie paprastai keliami prekėms, gabenamoms taikant nacionalinio tranzito procedūrą.
- Kiekvienoje tranzito šalyje apsiribojama antspaudų, plombų ir išoriniu transporto priemonės ir konteinerių tikrinimu. Sumažėja daug darbo reikalaujančių ir brangiai kainuojančių fizinio tikrinimo veikslių.
- Nebūtina kurti nacionalinės garantijų ir dokumentų apskaitos sistemos [39].

Privalumai prekybos ir transporto įmonėms gabenant prekes su TIR knygele:

- Labai sutrumpėja krovinio muitinis įforminimas, kertant valstybių sienas.

- Sumažėja transporto išlaidos dėl trumpalaikių prastovų kelionės metu.
- Mažindama tradicines krovinių kontrolės kliūtis, TIR sistema prisideda prie tarptautinės prekybos plėtojimo.

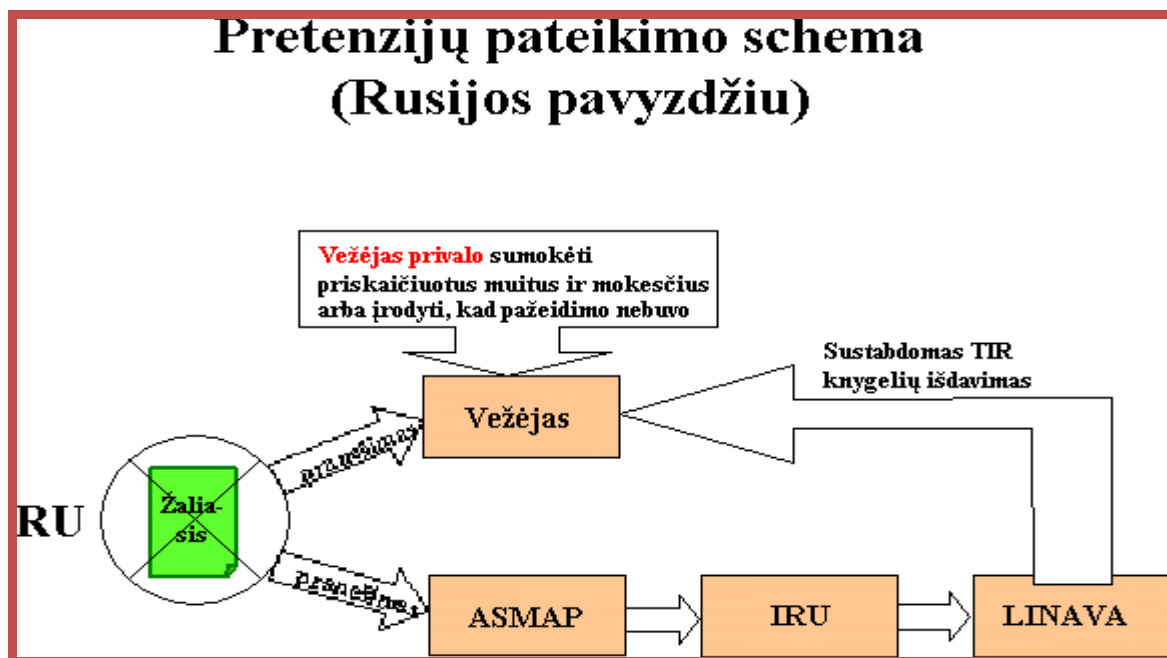
Atliekant šią procedūrą Bendrijos muitų teritorija laikoma viena bendra teritorija. Keliama sąlyga, kad tam tikra TIR vežimo dalis būtų vykdoma keliais ir kad TIR vežimo metu prie transporto priemonės arba konteinerio būtų pritvirtintos TIR lentelės.

Pretenzijų pateikimas:

Muitinės administracija, negavusi žaliojo lapo šaknelės, pateikia pretenzijas:

- TIR procedūros vykdytojui;
- Šalies garantuojančiajai asociacijai.

Šalies garantuojančioji asociacija kreipiasi į IRU. IRU kreipiasi į šalies, išdavusios vežėjui TIR knygelę, garantuojančiąją asociaciją. Šalies garantuojančioji asociacija kreipiasi į vežėją ir sustabdo TIR knygelės išdavimą (žr. 12 pav.).



12 pav. Pretenzijų pateikimo schema

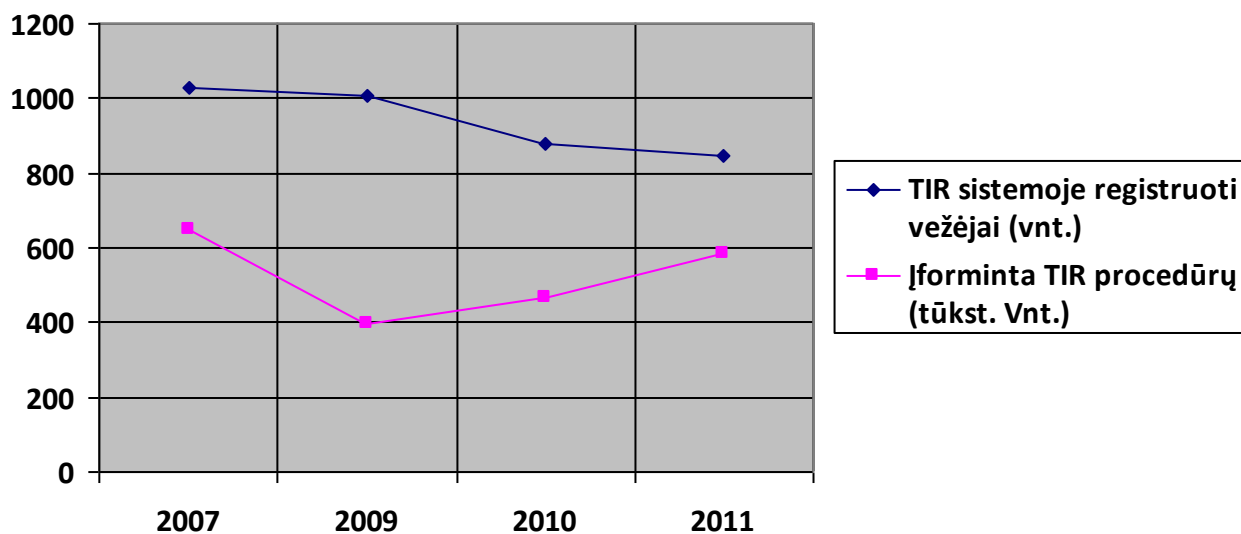
Šaltinis: [39].

Tarptautinė garantijų sistema užtikrina, kad tuo atveju, kai muitų ir mokesčių negalima išieškoti iš vežėjo, juos sumokės nacionalinis garantuojantysis susivienijimas. Kiekvienoje Konvencijos Susitariančiojoje šalyje yra garantuojantysis susivienijimas (asociacija), pripažintas tos šalies muitinės, kuris garantuoja sumokėti muitus ir mokesčius tuo atveju, jeigu bus nustatytas koks nors pažeidimas, vykdant tos šalies teritorijoje TIR procedūrą. Nacionalinis susivienijimas (asociacija) garantuoja sumokėti visus tiek savo, tiek kitų šalių vežėjų, gabenančių prekes su TIR knygele, išduotų jo paties arba analogiškų kitų valstybių susivienijimų, muitus ir mokesčius.

Lietuvoje pripažinta garantuojančioji asociacija yra Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija "Linava", kuri yra išsipareigojusi sumokėti muitus ir mokesčius, jeigu bus nustatytas TIR procedūros pažeidimas, padarytas tos šalies teritorijoje. Asociacija įsteigta siekiant sudaryti jos nariams kuo palankesnes sąlygas savarankiškai vystyti ir plėtoti visų rūšių pervežimus. Pagrindiniai asociacijos uždaviniai – siekti transporto verslo sąlygų gerinimo, teikti asociacijos nariams pagalbą ir kitas paslaugas, vykdant keleivių ir krovinių visų rūšių pervežimus automobiliais, atstovauti asociacijos nariams santykiuose su valdžios institucijomis, tarptautinėmis ir kitomis organizacijomis bei asmenimis.

TIR tranzito sistemoje aktyviai ištraukia tarptautinės krovinių vežimo paslaugas teikiančios įmonės. Iš pateiktos diagramos 13 pav. matyti TIR sistemoje registruotu vežėjų (vnt.) bei įformintų TIR procedūrų (tūkst. vnt.) skaičius Lietuvoje. 2007 metais buvo 1031 registruotas vežėjas TIR sistemoje, o 2011 metais liko tik 849 vežėjai, tačiau nepriklausomai nuo registruotų vežėjų skaičiaus mažėjimo, įformintų TIR procedūrų skaičius nuo 2009 metų tik didėjo. 2009 metais buvo įforminta 397 (tūkst. vnt.), o 2011 metais įformintų TIR procedūrų skaičius siekė 582 (tūkst.vnt.).

Per 2012 metų ataskaitinį laikotarpį į TIR sistemą priimta 21 įmonė, pašalinta 17 įmonių. Iš viso TIR sistemoje yra 853 vežėjų įmonės.



13 pav. TIR sistemoje registruotu vežėjų (vnt.) bei įformintų TIR procedūrų (tūkst. vnt.) skaičius Lietuvoje.

Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal LR muitinės veiklos duomenis.

Vieną iš problemų Lietuvos nacionalinėje vežėjų automobiliais asociacijoje "Linava" veikloje autorius mato išduodamų TIR knygelėlių kainas. Išduodamų TIR knygelėlių kainos yra reikšmingai aukštesnės lyginant su kaimyninėmis šalimis, dėl to Lietuvos vežėjai praranda konkurencinį pranašumą pervežant krovinius į trečias šalis, ypač į Rusiją. Vežant krovinius į trečiąsias šalis

naudojamos 2 rūšių TIR Carnet knygelės: 14 lapų, kurių panaudojimas sudaro tik apie 20% visų pervežimų ir 4 lapų - kurių panaudojimas sudaro 80%. 4 lapų knygelė 2012 metais Lietuvoje kainavo apie 204 Lt., Latvijoje - apie 135Lt., Lenkijoje - apie 118 Lt., Baltarusijoje - apie 155 Lt. 14 lapų knygelės 2012 metais Lietuvoje kainavo apie 336 Lt., Latvijoje - 270 Lt., Lenkijoje - apie 217 Lt., Baltarusijoje - apie 276 Lt. Šiais metais situacija ne ką pasikeitė, nuo 2013.03.13 dienos tikriesiems "Linavos " nariams 4 lapų TIR Carnet knygelė kainuoja 214 Lt., kandidatams - 268 Lt., 14 lapų knygelė tikriesiems nariams kainuoja 273 Lt., kandidatams - 351 Lt.

2011 metais Lietuvos vežėjų asociacija "Linava" išdavė per 185 tūkst. TIR knygelių, palyginimo duomenys pateikti 4 lentelėje.

4 lentelė. Lietuvos vežėjų asociacijos "Linava" TIR knygelių išdavimas 2010-2011 metais.

	14 lapų TIR knygelės	4 lapų TIR knygelės	4 lapų pilotinės TIR knygelės	VISO
2010 m.	84 908	65 935	-	150 843
2011 m.	62 294	17431	105 627	185 352

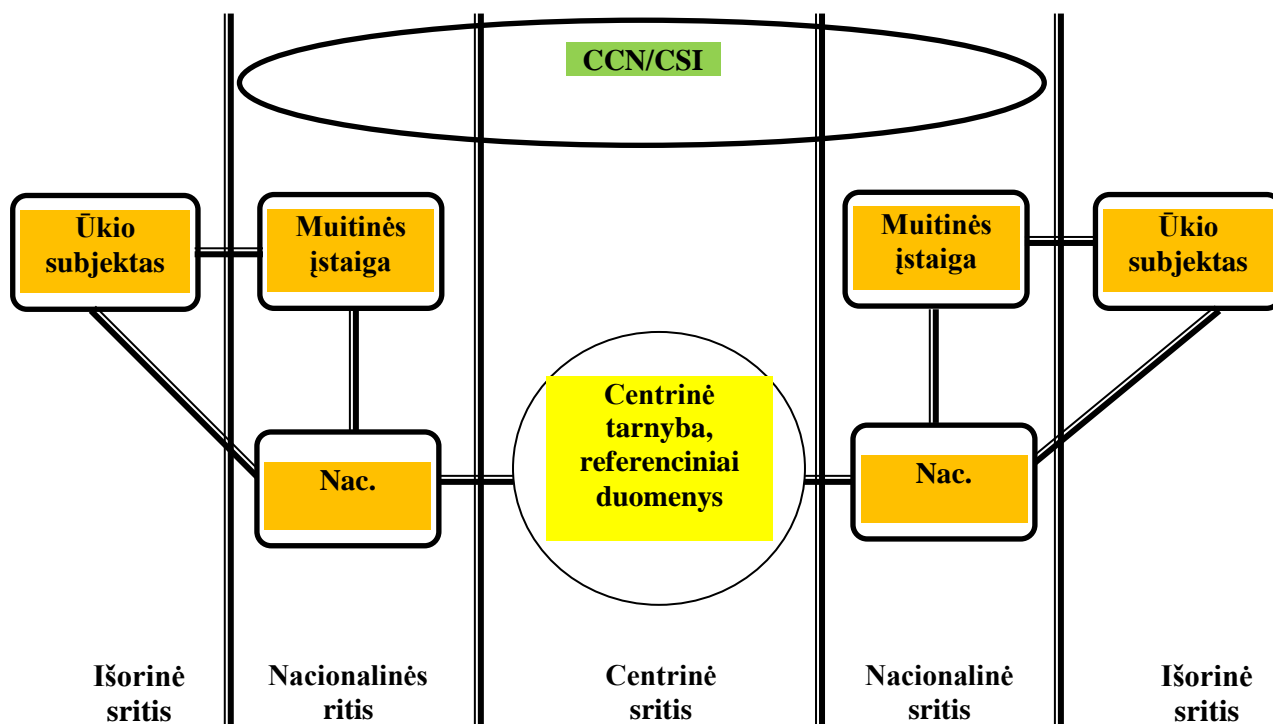
Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal „Linava“ duomenis.

Dar viena problema, dalis Lietuvos verslininkų dalyvaujančių transporto versle, kurie orientuojasi į krovinių gabenimą į Rusijos Federaciją „perkėlė“ savo verslą į Kaliningrado sritį. Dėl ten galiojančių mokesčių lengvatų įkuriamos transporto kompanijos, kurios registruojamos Rusijos Federacijos registre. Transporto priemonėms yra išduodami Rusijos valstybiniai registravimo numeriai. Šis faktas leidžia sumažinti pervežimo kaštus ir išvirtinti rinkoje sukeltą stiprią konkurenciją kitiems vežėjams. Kadangi Rusijos Federacijos vežėjams atvira visa Rusijos rinka o pastovus prekių gabenimas iš Kaliningrado srities į Rusiją ir atvirkščiai sudaro pakankamai didelį procentą, Lietuvos vežėjai perkėlė savo transporto įmones į Kaliningrado sritį, sėkmingai vysto savo verslą, tik mokesčius moka kaimyniniai valstybei.

TIR sistemos taikymas teikia privalumus muitinei, prekybos ir transporto įmonėms. TIR sistemos privalumai muitinei pasireiškia tuo, kad netaikomi reikalavimai, kurie paprastai keliami prekėms, gabenamoms taikant nacionalinio tranzito procedūrą. Kiekvienoje tranzito šalyje apsiribojama antspaudų, plombų ir išoriniu transporto priemonės ir konteinerių tikrinimu. Sumažėja daug darbo reikalaujančių ir brangiai kainuojančių fizinio tikrinimo veiksmų. Be to, nebūtina kurti nacionalinės garantijų ir dokumentų apskaitos sistemos.

2.3. Naujosios kompiuterizuotos tranzito sistemos (NCTS) taikymo analizė

Tranzito sistemos valdymo ir kontrolės priemonė yra NCTS - naujoji kompiuterizuota tranzito sistema. Ši sistema padeda greitai ir lanksčiai prisitaikyti prie prekybos poreikių ir veikia pagal nuolat kintančias verslo sąlygas. Tai yra modernus ir veiksmingas elektroninių duomenų tvarkymas. NCTS - naujoji kompiuterizuota tranzito sistema Bendrijos arba bendrosios tranzito procedūros įforminimui Lietuvoje taikoma nuo įstojimo į ES (2004m. gegužės 1d.). Europos Sąjungoje ir ELPA valstybėse ši sistema taikoma nuo 2003m. liepos 1d. NCTS sistema pakeitė popierines tranzito deklaracijas ir kitus dokumentus. Popierinė deklaracija pateikiama tik esant informacinių sistemų sutrikimams (vadinamoji "Grįžtamoji procedūra"). Ši veikianti tranzito sistema NCTS labiausiai atitinka elektroninės muitinės koncepciją, nes elektroninių duomenų mainai pagal vienodus standartus vykdomi tarp visų Europos Sąjungos bei Europos Laisvosios Prekybos Asociacijos narių.



14 pav. NCTS sistemos architektūra

Šaltinis: [39].

NCTS architektūrą sudaro Europos Komisijos eksploatuojama Centrinė sritis (joje laikomos

bendrai naudojamų duomenų bazės, per ją įvairių valstybių muitinės keičiasi elektroniais pranešimais), nacionalinės sritys, kurias eksploatuoja atskirų valstybių muitinės, ir išorinė sritis, kuriai priskiriamos su NCTS sujungtos tranzito procedūros vykdytojų informacinės sistemos (14pav.). NCTS veikia per Europos Komisijos prižiūrimą saugų ryšio tinklą CCN/CSI.

Pagrindiniai NCTS tikslai yra šie:

- padidinti tranzito procedūrų našumą ir veiksmingumą;
- pagerinti sukčiavimo prevenciją ir nustatymą;
- pagreitinti tranzito procedūros operacijas ir užtikrinti jų saugumą[45].

Lietuvos muitinėje naudojama graikų kompanijos „Intrasoft“, kuri laimėjo Mokesčių ir muitų generalinio direktorato - (TAXUD) skelbtą NCTS kūrimo konkursą, sukurta programinė įranga. Šios sistemos vienas iš ypatumų yra verslininko modulis.

Verslininko modulis – elektroninių tranzito muitinės deklaracijų rengimo, pateikimo muitinei ir gavimo informacijos iš muitinės, sistema. Sistema leidžia verslininkui sukurti bei pateikti elektroninį pranešimą muitinės tranzito deklaracijų apdorojimo informacinei sistemai, kuri pastaroji įvertina ir priima tolesniam apdorojimui arba atmeta, jei pateiktas pranešimas netenkina reikalaujamų kriterijų, informuoja verslininką apie jo pateiktos deklaracijos apdorojimo eigą muitinėje [50].

Verslininko modulyje verslininko įmonės atstovas, gali atlikti šias pagrindines operacijas:

- sukurti naują arba koreguoti anksčiau parengtą elektroninį pranešimą;
- įkelti suformuotą elektroninį pranešimą iš vartotojo disko ar kitos laikmenos į Verslininko modulį;
- išsaugoti pranešimą failo pavidalu vartotojo diske;
- siųsti suformuotą elektroninį pranešimą į muitinės informacinę sistemą ir gauti elektroninius pranešimus iš muitinės apie deklaracijos priėmimą tolesniam apdorojimui arba atmetimą, jei pateiktas pranešimas netenkina reikalaujamų kriterijų apie jo pateiktos deklaracijos apdorojimo eigą muitinėje;
- surasti, peržiūrėti arba koreguoti anksčiau parengtus ir muitinės informacinėje sistemoje užregistruotus elektroninius pranešimus;
- sukurti susijusį elektroninį pranešimą, perkopijuojant reikiamus anksčiau parengto elektroninio pranešimo duomenis į naujai kuriamą [50].

Verslininko įmonės administratoriai gali atlikti šias operacijas:

- sukurti ir užregistruoti naują verslininko įmonės atstovą;
- redaguoti atstovo duomenis, priskirti jam teises ir privilegijas.

Verslininko modulis – nemokama, internetu pasiekiamo programinė įranga. Prisijungti prie Verslininko modulio gali tik asmenys, turintys galiojančias, t.y. muitinės informacinėje sistemoje užregistruotas ir patvirtintas verslininko modulio, autentifikavimo priemones.

Elektroniniai tranzito deklaracijos duomenys turi atitikti 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2010 m. gegužės 20 d. Komisijos reglamentu Nr. 430/2010) (toliau – Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatos) 37 a priede nustatytus reikalavimus.

Visi ES ir trečiųjų šalių vežėjai, gabenantys krovinius į Bendriją ir iš jos, nuo 2009 m. sausio 1 d., vadovaujantis 2008 m. lapkričio 17 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 1192/2008 reikalavimais, TIR knygelės duomenis privalo pateikti muitinei ir elektroniniu būdu. Muitinei siunčiami elektroniniai TIR knygelės duomenys turi atitikti Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų (Komisijos reglamentu (EEB) Nr. 2454/93) 30a ir 37a prieduose nustatytus struktūros ir turinio reikalavimus.

Nuo 2011 m. sausio 1 d. elektroninius TIR knygelės duomenis privalo pateikti su papildomais saugos bei saugumo duomenimis. Elektroninius TIR knygelės duomenis muitinės įstaigai galima perduoti naudojantis „Verslininko modulių“ arba Tarptautinės kelių transporto sąjungos (IRU) išankstinės deklaravimo sistemos TIR-EPD (www.tirepd.org) programine įranga.

NCTS sistemą sudaro scenarijai atliekami išvykimo ir paskirties įstaigos.

NCTS scenarijus, atliekamas išvykimo įstaigoje (išvykimo procesas):

Pagrindiniai išvykimo proceso etapai:

- tranzito deklaracijos priėmimas;
- sprendimai, susiję su muitiniu tikrinimu;
- prekių išleidimas (leidimas gabenti prekes į paskirties įstaigą).

Taip pat gali būti atliekami papildomi veiksmai:

- tranzito deklaracijos pripažinimas negaliojančia;
- maršruto nustatymas;
- atsakymas į užklausas.

Išvykimo įstaigoje tranzito procedūra gali būti įforminama įprastine ir supaprastinta tvarka.

Įprastinės tranzito procedūros taikymo atveju prekės turi būti pristatomos į išvykimo įstaigą jas pateikus muitinei

- a) deklarantas (tranzito procedūros vykdytojas) įveda tranzito deklaracijos duomenis į kompiuterį (parengia elektroninę tranzito deklaraciją);
- b) elektroninės tranzito deklaracijos duomenis deklarantas (tranzito procedūros vykdytojas)

elektroniniu pranešimu išsiunčia į išvykimo įstaigą;

c) kilus neaiškumams ir prireikus patikslinti informaciją, deklarantas (tranzito procedūros vykdytojas) ir išvykimo įstaiga gali apsikeisti papildomais patikslinančiais elektroniniais pranešimais;

d) atliekamas automatinis tranzito deklaracijos duomenų ir tranzito garantijos priimtumo tikrinimas ir, nenustačius pažeidimų, tranzito deklaracija priimama. Išvykimo įstaigai atlikus būtiną muitinį tikrinimą, prekės išleidžiamos, tranzitu gabenamai prekių siuntai suteikiamas nepasikartojantis identifikavimo numeris – „gabenimo registracijos numeris“, atspausdinamas tranzito lydintysis dokumentas su brūkšniniu kodu užkoduotu „gabenimo registracijos numeriu“ ir svarbiausiais tranzito deklaracijos duomenimis;

e) iš išvykimo įstaigos į paskirties įstaigą išsiunčiamas išankstinis pranešimas apie atgabenamas prekes;

f) tranzito procedūra laikoma pradėta ir prekės su tranzito lydinčiuoju dokumentu ir kitais jas lydintiais dokumentais gabenamos iš išvykimo įstaigos į paskirties įstaigą.

NCTS scenarijus, atliekamas paskirties įstaigoje (atvykimo procesas).

Pagrindiniai atvykimo proceso etapai:

- pranešimo apie prekių atgabenimą priėmimas;
- tranzito deklaracijos tikrinimas.

Per išvykimo įstaigos nustatytą laiką tranzito procedūros vykdytojas privalo pristatyti visas prekes, kurioms buvo įforminta tranzito procedūra, į paskirties įstaigą arba į įgalioto gavėjo patalpas (jeigu prekių gavėjas turi įgalioto gavėjo statusą).

Įprastinės tranzito procedūros taikymo atveju prekės turi būti pristatytos į paskirties įstaigą, kuri jau yra gavusi iš išvykimo įstaigos išankstinį pranešimą.

Veiksmai paskirtie įstaigoje:

a) prekės, tranzito lydintysis dokumentas ir kiti prekes lydintys dokumentai pateikiami paskirties įstaigai;

b) paskirties įstaiga nedelsdama išsiunčia išvykimo įstaigai pranešimą apie prekių, kurioms įforminta tranzito procedūra, atgabenimą;

c) atlikusi būtiną muitinį tikrinimą, paskirties įstaiga jo rezultatus pranešimu išsiunčia išvykimo įstaigai. Šis pranešimas duoda teisę išvykimo įstaigai užbaigti su atitinkama tranzito procedūra susijusius muitinės formalumus.

Supaprastintos tranzito procedūros taikymo atveju (kai prekes gaunantis asmuo turi įgalioto gavėjo statusą) prekės neturi būti pristatomos į paskirties įstaigą. Transporto priemonei, gabenančiai tokias prekes, atvykus į gavėjo patalpas:

a) prekės, tranzito lydintysis dokumentas ir kiti prekes lydintys dokumentai pateikiami

įgaliotam gavėjui;

b) įgaliotas gavėjas nedelsdamas išsiunčia paskirties įstaigai pranešimą apie prekių, kurioms įforminta tranzito procedūra, atgabėnimą;

c) paskirties įstaiga, gavusi įgalioto gavėjo pranešimą ir nusprendusi, kad atgabentų prekių fizinio tikrinimo atlikti nereikia, išsiunčia įgaliotam gavėjui pranešimą IE043, leidžiantį iškrauti prekes jo patalpose;

d) paskirties įstaiga taip pat nedelsdama išsiunčia išvykimo įstaigai pranešimą IE006 apie prekių, kurioms įforminta tranzito procedūra, atgabėnimą;

e) įgaliotas gavėjas pranešimu informuoja paskirties įstaigą apie atgabentų prekių iškrovimo metu pastebėtus neatitikimus arba jų nebuvimą;

f) paskirties įstaiga, gavusi įgalioto gavėjo pranešimą arba atlikusi atgabentų prekių fizinį tikrinimą, nedelsdama išsiunčia išvykimo įstaigai pranešimą apie atlikto muitinio tikrinimo rezultatus. Šis pranešimas (jeigu jame nurodyta, kad paskirties įstaiga jokių pažeidimų nenustatė arba ėmėsi priemonių mokesčiams išieškoti) duoda teisę išvykimo įstaigai užbaigti su atitinkama tranzito procedūra susijusius muitinės formalumus;

g) įgaliotas gavėjas pristato į paskirties įstaigą atgabėtas prekes lydėjusį tranzito lydintįjį dokumentą ir, atitinkamais atvejais, kitus dokumentus.

NCTS sistema pastoviai yra tobulinama, didinamas jos funkcionalumas. Šiandiena naudojamoje NCTS fazėje naudojamas garantijų valdymo modulis (GMS) Jo esmė ta, kad garantijos pirmiausia registruojamos Muitinės garantijos įstaigoje (toliau – GarĮst), o tik po to naudojamos deklaruojant prekes muitinio tranzito procedūrai. Svarbiausi NCTS funkcionalumo tikslai: geriau kontroliuoti garantijų naudojimą ir sudaryti prielaidas vienoje šalyje užregistruotą garantiją naudoti kitos šalies muitinės išvykimo įstaigoje (toliau – IšvĮst) pateikiant elektroninę deklaraciją. Muitinės garantijos įstaigos funkcijas Lietuvos muitinėje vykdomos teritorinių muitinių administracijose, o registruojant vienkartinės garantijas – ir muitinės postuose.

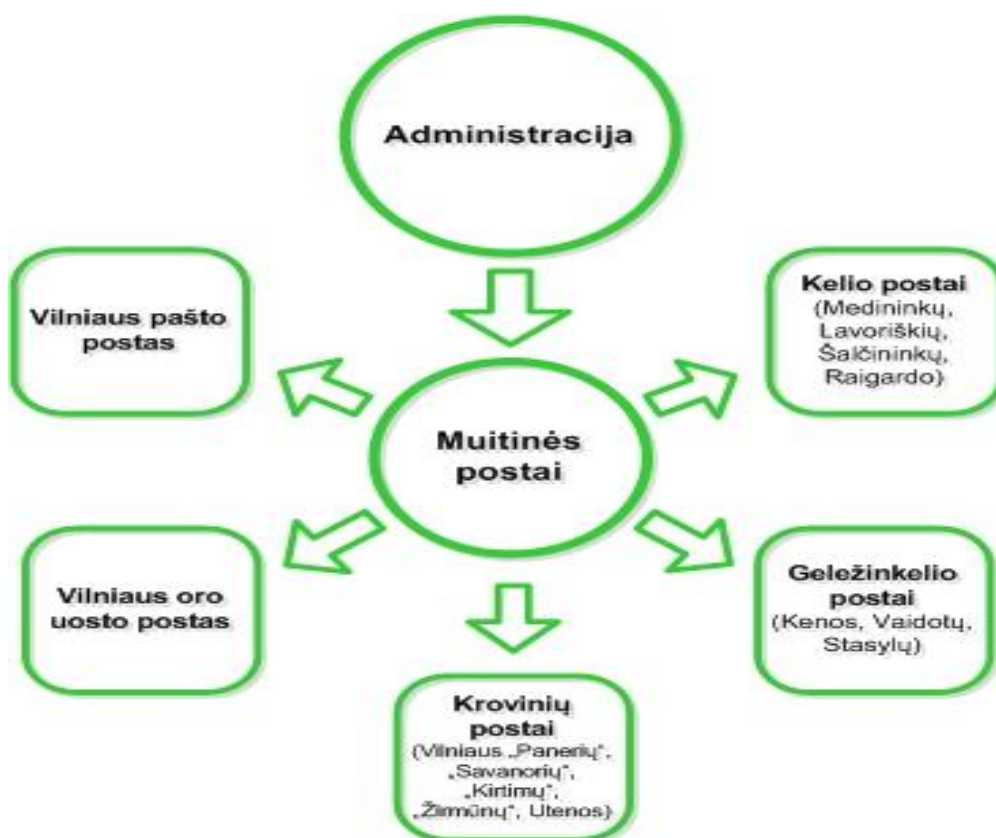
NCTS sistema yra sujungta su Rizikos įvertinimo ir kontrolės sistema. Muitinio įforminimo metu RIKS3 ir NCTS automatiškai keičiasi deklaracijos, rizikos įvertinimo ir patikrinimo duomenimis.

2.4. Tranzito muitinės procedūros analizė VTM Medininkų kelio poste

Vilniaus TM yra viena iš stambiausių muitinių, kurioje yra įforminama 50 proc. importo procedūrų, apie 45 proc. – eksporto ir 62 proc. tranzito procedūrų visos Lietuvos muitinės mastu. Per TM kelio postus pravažiuoja vidutiniškai 75 proc. transporto priemonių, kertančių Lietuvos Respublikos valstybės sieną.

Vilniaus teritorinės muitinės struktūrą sudaro: viršininkas, trys pavaduotojai, 13 skyrių bei 14 postų. Visi postai yra moderniai įrengti, juose muitinės pareigūnams sudarytos geros darbo ir poilsio sąlygos.

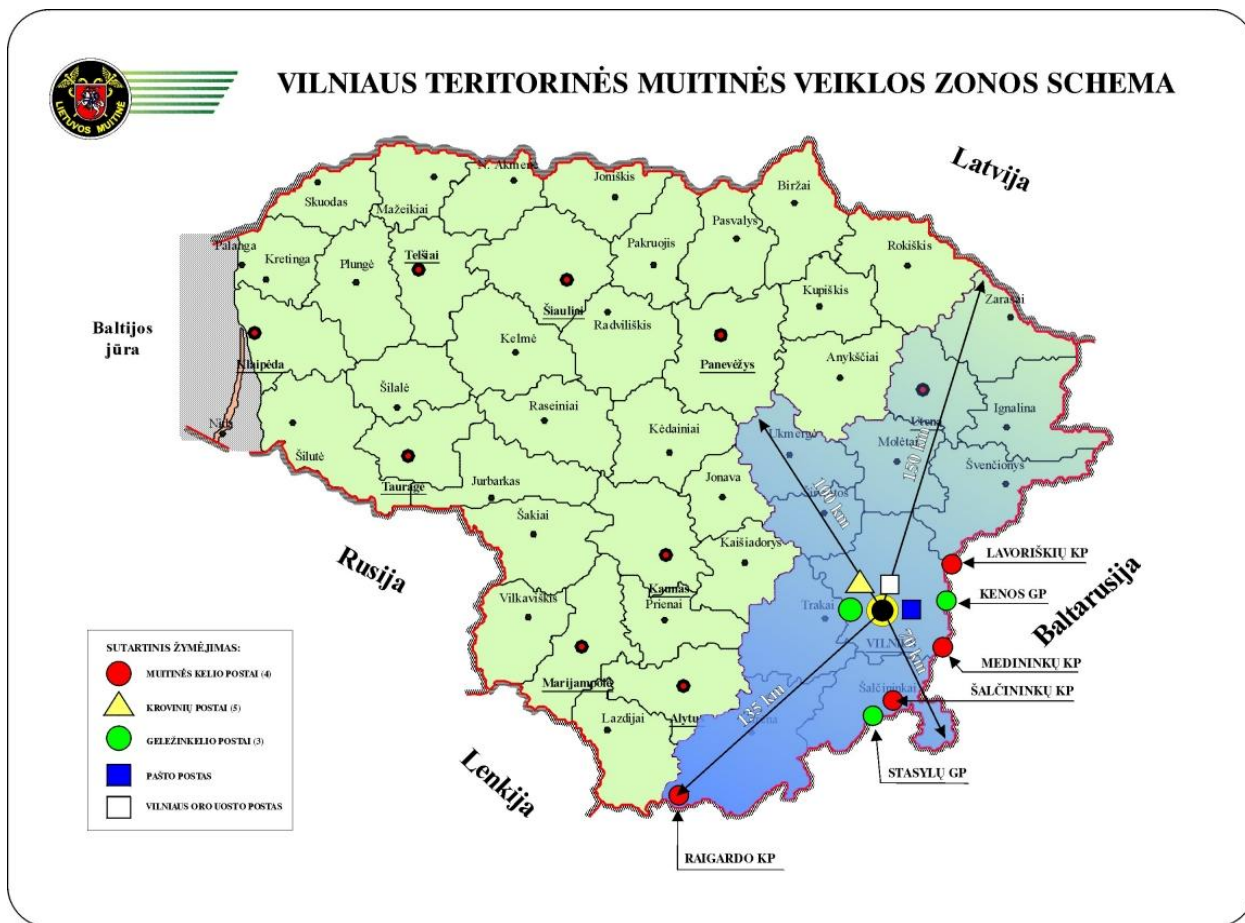
Pagrindinės TM funkcijos – organizuoti ir kontroliuoti muitinės struktūrinių padalinių veiklą, analizuoti ir apibendrinti jų veiklos rezultatus; vykdyti prekių (krovinių) muitinį tikrinimą ir įforminimą muitinės postuose, prekių saugojimo (buvimo) vietose, jų gabenimo Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje metu, kitų vertybių, visų rūšių transporto priemonių ir keleivių muitinį tikrinimą bei taikyti muitinės priežiūros priemones; organizuoti ir kontroliuoti importo, eksporto muitų, kitų mokesčių ir rinkliavų surinkimą bei apskaitą; vykdyti intelektualinės nuosavybės apsaugą; sulaikyti, konfiskuoti juridinių ir fizinių asmenų neteisėtai gabenamas prekes bei kitas vertybes ir perduoti jas realizuoti ir kitos.



15 pav. Vilniaus teritorinės muitinės struktūra.

Šaltinis: [50]

Šiai dienai ES pasienyje su Baltarusija veikia Medininkų, Šalčininkų, Lavoriškių ir Raigardo kelio postai. Šie kelio postai aptarnauja didelius tranzitinių krovinių srautus gabenamus į Baltarusiją, Rusiją, Ukraina ir kitas šalis.



16 pav. Vilniaus teritorinės muitinės veiklos zonos schema

Šaltinis: [50]

Pradėtų ir užbaigtų tranzito procedūrų pagal teritorines muitines 2009-2012 skaičius parodytas 5 lentelėje. Kaip matome daugiausia tranzito procedūrų įforminama Vilniaus teritorinėje muitinėje.

5 lentelė. Pradėtų ir užbaigtų tranzito procedūrų pagal teritorines muitines 2009-2012 skaičius.

Metai Teritor. muitinės	2009		2010		2011		2012	
	T1	TIR	T1	TIR	T1	TIR	T1	TIR
Vilniaus TM	189684	262724	240299	314958	278884	396303	322104	467904
Kauno TM	125352	63772	154615	80514	162171	106303	171683	112418
Klaipėdos TM	83530	50980	98042	64848	111701	79609	112914	88341

Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal MD duomenys.

Medininkų kelio postas yra didžiausiais Lietuvos Rytų pasienio muitinės postas. Lietuvos valstybei iškovojus nepriklausomybę ir įgijus tarptautinį pripažinimą, Medininkų kelio postas, tapo strategiškai svarbiu muitinės objektu, pro kurį nuolat juda prekių bei vertybių tranzito srautas tiek iš Vakarų, tiek ir iš Rytų Europos.

Nuolat augantis transporto srautas, didėjančios muitininkų darbų apimtys bei tranzitinės valstybės statuso prestižas, sąlygojo būtinybę kokybiškai modernizuoti Medininkų kelio postą. Nuo pat savo įkūrimo 1991-aisiais metais postas funkcionavo muitinės kontrolei nepritaikytose „Alytaus“ tipo namo ūkiniuose pastatuose. Tačiau 1997-ųjų sausio -1998-ųjų metų gegužės mėnesių laikotarpyje, finansuojant Europos Bendrijos komisijai bei Lietuvos Respublikos vyriausybei, Medininkų kelio postas buvo iš esmės modernizuotas. Dabar jis atitinka visus Europos Sąjungos valstybių tokio profilio muitinėms įstaigoms būdingus standartus.

Apibendrinant galima pasakyti, jog šiandien Medininkų kelio postas, ne tik garbingai tęsia senas Lietuvos muitinės tradicijas, bet ir reprezentuoja europinę muitinės kontrolės kokybę.

Medininkų kelio postas randasi kelyje Vilnius – Minskas A3, pagrindinės magistralės jungiančios Klaipėdos uostą su Baltarusija, Rusija, Ukraina, valstybės sienos su Baltarusija vietoje. Statybos metai -1998. Bendras posto plotas 74000 kv.m. Projektinis posto pralaidumas – 2900 transporto priemonių per parą.(krovininių, autobusų ir lengvųjų automobilių kartu paėmus).

Eismo juostų poste skaičius 16, iš jų išvykstant iš Lietuvos Respublikos 7 (4 lengviesiems automobiliams ir autobusams) ir 3 krovininiams automobiliams. Vienoje iš juostų yra įrengtos ašinės svarstyklės transporto priemonių su krovinium svoriui kontroliuoti.

Atvykimo į ES pusėje juostų transporto priemonėms skaičius yra: 9 iš jų lengviesiems automobiliams ir autobusams skirtos 4 juostos ir krovininėms transporto priemonėms 5 juostos.

Medininkų kelio postas yra stambiausias Lietuvos Rytų pasienio muitinės postas. Pagal posto ataskaitas 2012 metais Lietuvos - Baltarusijos sieną kirto 401 034 krovininiai automobiliai su krovinium arba be krovinio, apytiksliai per pamainą 1095 krovininiai automobiliai. Su krovinium per 2012 metus atvyko/išvyko 277 250 krovininiai automobiliai, be krovinio 124 235 krovininiai automobiliai.

6 lentelė. Krovininių automobilių srautai Medininkų kelio poste 2012 metais.

Atvyko krovininių automobilių su krovinium	Išvyko krovininių automobilių su krovinium	Atvyko krovininių automobilių be krovinio	Išvyko krovininių automobilių be krovinio	VISO:
88 823	188 427	118 915	5 320	401 034

Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal Medininkų posto ataskaitas.

Pradėtų ir užbaigtų tranzito procedūrų skaičius 2012 metais Medininkų kelio poste siekia 268 552 vienetų. Iš jų 87 595 pradėtos tranzito procedūros, 180 957 - užbaigtos tranzito procedūros.

7 lentelė. Pradėtų ir užbaigtų tranzito procedūrų Medininkų kelio poste 2012 m. skaičius.

	T1	TIR	VISO
Pradėtų tranzito procedūrų skaičius	77 548	10 047	87 595
Užbaigtų tranzito procedūrų skaičius	47 848	133 109	180 957

Šaltinis: Sudaryta autoriaus pagal Medininkų posto ataskaitas.

Augant tranzitinių pervežimų skaičiui, nepavyksta išvengti nesklandumų. Medininkų kelio poste, kaip ir kituose pasienio postuose formuojasi eilės, krovinių pristatymo laikas pailgėja, tuo pačiu didėja tokių pervežimų kaštai, pažeidžiamas vairuotojų darbo ir poilsio režimas, kas sąlygoja autoįvykių atsiradimo riziką. Muitinės pareigūnams, kaip tranzito proceso dalyviams, tenka dirbti vadovaujantis kiekybiniais rodikliais, t.y. įforminti kuo daugiau tranzito procedūrų siekiant sumažinti eiles pasienyje. Nukenčia darbo kokybė, mažiau dėmesio skiriama rizikos analizei, detaliems krovinių tikrinimams, pažeidimų prevencijai ir išaiškinimui.

Tranzitinio krovinio įforminimo procesas (T1 atveju) muitinėje apima šiuos etapus (išvykimo įstaigos scenarijus):

- Transporto priemonės su kroviniu atvykimas į postą;
- Pasienio tarnybos kontrolė;
- Krovinio dokumentų pateikimas muitinės tarpininkams;
- Garantijos registravimas;
- Kitų poste dirbančių tarnybų (veterinarinė, fitosanitarinė kontrolė) veiksmai;
- Tranzito procedūros įforminimas muitinėje;
- Krovinio išleidimas.

Visi šie veiksmai užima 30 min iki valandos, tai priklauso nuo konkrečios situacijos (krovinio tipo, kiekio, ar krovinį kontroliuoja kitos poste dirbančios tarnybos, ar muitinė atlieka fizinį krovinio tikrinimą, ar priima sprendimą netikrinti prekių).

Tranzitinio krovinio įforminimo procesas muitinėje (paskirties įstaigos scenarijus) T1 atveju:

- Transporto priemonės su kroviniu atvykimas į postą;
- Kitų poste dirbančių tarnybų (veterinarinė, fitosanitarinė kontrolė) veiksmai;

- Tranzito procedūros užbaigimo įforminimas muitinėje;
- Pasisienio tarnybos kontrolė;
- Krovinio išleidimas.

Panašus tranzitinių krovinių įforminimo procesas vežant krovinius su TIR Carnet knygelėmis.

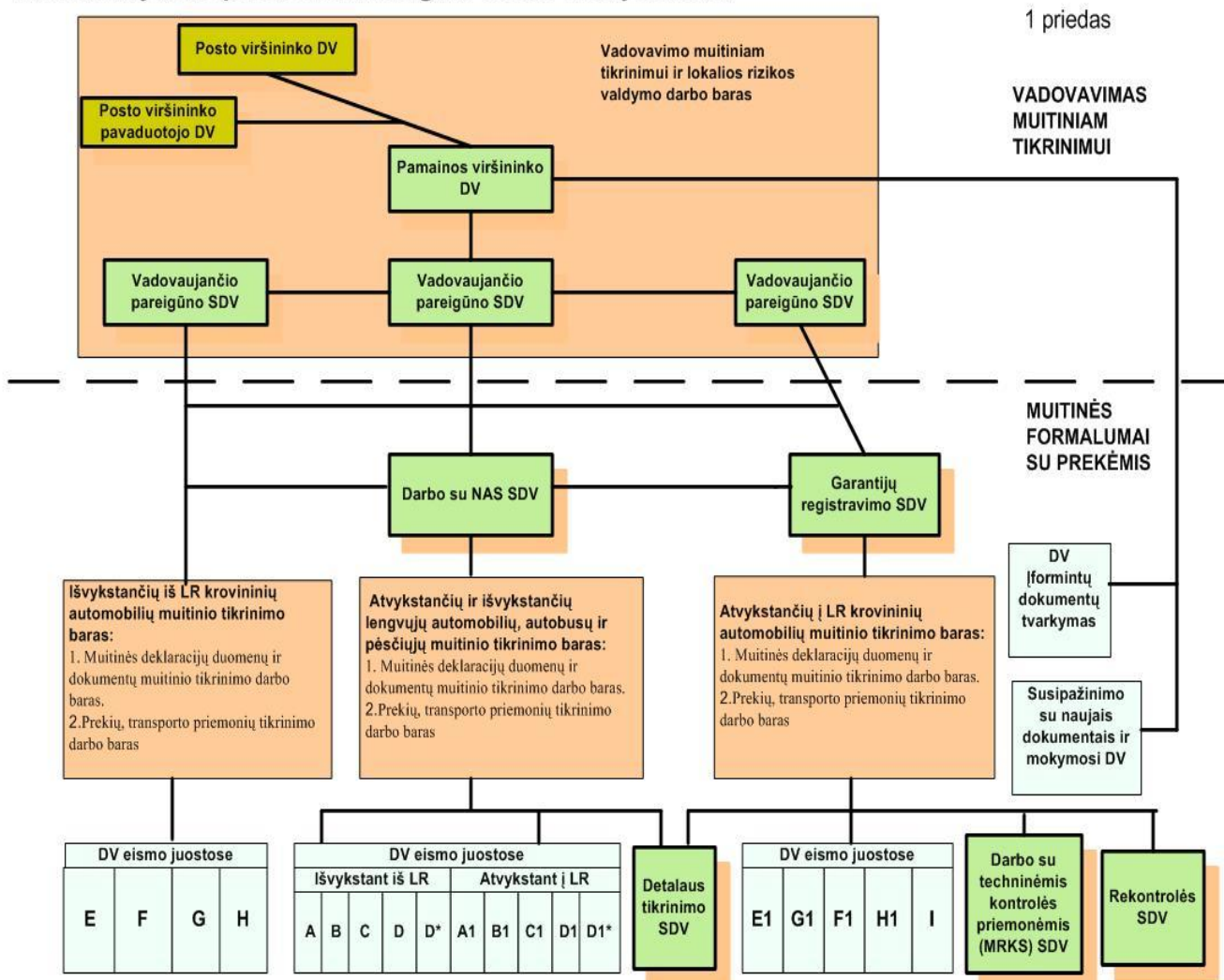
Krovinių įforminimo procese muitininkų darbą žymiai pagerino ir paspartino Rizikos įvertinimo ir kontrolės sistema. Muitinio įforminimo metu RIKS3 ir NCTS automatiškai keičiasi deklaracijos, rizikos įvertinimo ir patikrinimo duomenimis. Šis apsisikeitimas nulemia deklaracijos būsenas ir įforminimo inspektoriaus veiksmus.

RIKS3 vertina NCTS atsiųstų muitinės deklaracijų riziką pagal RIKS3 patalpintus rizikos profilius ir kitus parametrus. Kai kurioms deklaracijoms centrinis rizikos valdymo padalinys atlieka atranką. Po rizikos įvertinimo ir atrankos RIKS3 gražina NCTS rizikos įvertinimo rezultatą – kanalo spalvą arba kanalo spalvą ir rizikos rezultato kodą. RIKS3 vertina visas deklaracijos versijas (pirminę deklaraciją ir jos visus pataisymus) visose Lietuvos Respublikos muitinės įstaigose ir fiksuoja visų įvertinimų rezultatus.

Gavęs rizikos įvertinimą, įforminimo inspektorius gali pradėti tikrinimą MDAS, paspaudus „Dokumentinis tikrinimas“ arba NCTS – „Tikrinti“). Taip pat inspektorius gali inicijuoti kanalo pakeitimą MDAS atveju arba griežtinti kanalą NCTS atveju. Jeigu iš RIKS3 gautas žalias kanalas ir nėra priešasčių jo keitimui, galima užbaigti deklaracijos įforminimą.

Muitinės pareigūnų darbą reglamentuoja teisės aktai, tiek bendrojo tiek specialiojo pobūdžio. Bendrijos muitinės kodeksas ir jo įgyvendinimo nuostatai, kiti ES reglamentai, kurių vykdymas privalomas visose šalyse narėse, nacionaliniai ir žinybiniai teisės aktai, pareigūnės instrukcijos. Teisės aktų gausybė reikalauja iš pareigūnų tinkamo pasiruošimo ir kompetencijos. Siekiant palengvinti muitinės pareigūnų darbą, konkretizuoti jų atliekamus veiksmus kurių griežtai nereglamentuoja teisės aktai, atsižvelgiant į posto darbo specifiką, vienas iš būdų, kurie leistų gerinti darbo kokybę ir tobulinti tranzito ir kitų muitinės procedūrų įforminimo tvarką, yra technologines schemas. Viena iš jų matome 17 pav.

Medininkų kelio posto technologinė darbo vietų schema



17 pav. Medininkų kelio posto technologinė darbo vietų schema.

Šaltinis: Medininkų kelio posto techninė dokumentacija

Medininkų kelio poste be muitinės pareigūnų pagal savo kompetenciją prekes tikrina Valstybinė maisto ir veterinarinė tarnyba, Valstybinė augalų apsaugos tarnyba. Transporto priemonių ir jomis vykstančių asmenų dokumentų tikrinimą atlieka Valstybės sienos apsaugos tarnyba. Poste paslaugas teikia Medicinos banko valiutos keitykla, muitinės tarpininkų atstovai, draudimo kompanijos.

Siekiant įvesti daugiau tvarkos Medininkų pasienio kontrolės punkto priegose, nuo 2012 lapkričio 19 dienos pradėtas reguliuoti išvykstančių iš Lietuvos krovinių ir lengvųjų automobilių eilės. Lengvojo ir krovinio transporto priemonių eilės formuojamos iki pasienio punkto likus 300-400 metrų. Eilės gale dirba mobilus postas. Jame kompiuteriu registruojami atvykstantys automobiliai, jų vairuotojams išduodami čekiai. Čekyje nurodomas transporto priemonės numeris eilėje, automobilio markė, valstybinis registracijos numeris. Neturintys čekio arba praleidę eilę, į pasienio punktą patekti negali. Šią paslaugą Medininkų kelio poste teikia konkursą laimėjusi

bendrovė „Ekskomisarų biuras“. Čia pradėjus reguliuoti eiles pasienyje padaugėjo tvarkos, pagreitėjo sienos kirtimas, neliko konfliktų tarp vairuotojų bandant užlįsti į eilės pradžią. Kitais metais Medininkų pasienio punkte planuojama įdiegti elektroninę eilių reguliavimo ir registravimosi sistemą.

3. TRANZITO PERSPEKTYVOS IR TOBULINIMO GALIMYBĖS LIETUVOJE

Lietuva, būdama palankioje geografinėje padėtyje tarp ES ir trečiųjų šalių kaip Baltarusija ir Rusija, išnaudoja tranzito srautu tarp šių teritorijų suteikiamas galimybes – Lietuvos transporto ir logistikos sektorius generuoja daugiau nei 10 % nacionalinio biudžeto įplaukų. Vien tik patogios geografinės padėties neužtenka norint dar labiau išnaudoti tranzito ekonomini potencialą - valstybės privalo investuoti į funkcionalią infrastruktūrą bei lanksčių teisės aktu įgyvendinimą, norint pritraukti krovinių siuntėju ir gavėjų dėmesį bei pajamas.

Krovininio transporto veiklą numatoma modernizuoti diegiant intelektines technologijas, sukuriant ir įdiegiant kompiuterizuotą sistemą, sudarančią galimybes naudoti elektroninę įrangą rinkliavoms už naudojimąsi infrastruktūra rinkti, transporto techninei būklei, vairuotojų darbo ir poilsio režimui kontroliuoti [12, p. 13].

Naujausios muitinės iniciatyvos supaprastinant muitinės formalumus ir gerinant verslo sąlygas siejamos su Modernizuoto muitinės kodekso (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 450/2008) priėmimu. Naujuoju kodeksu siekiama palengvinti prekybą ir užtikrinti aukšto lygio sienų saugumą. Modernizuotu muitinės kodeksu sukuriama nauja elektroninė muitinės aplinka. Šis naujas kodeksas apima bendras muitinės procedūras Valstybėse narėse ir sustiprina konvergenciją tarp 27 muitinės administracijų kompiuterinių sistemų. Jis pakeis 1992 m. Bendrijos muitinės kodeksą kai bus patvirtintos ir pritaikytos įgyvendinimo nuostatos. Dalis jo nuostatų jau pradėta taikyti nuo 2009 m. vidurio.

Įgyvendinus Kodekso modernius procesus, paremtus duomenų apdorojimo techninėmis priemonėmis, sustiprinamos bendros muitinės reguliavimo ir vykdymo sistemos, siekiant:

- užtikrinti, kad muitinės teisės aktai būtų supaprastinti ir vienodi;
- pagerinti muitinės kontrolę, kuri pirmiausiai vykdoma atliekant rizikos analizę pagal bendrą rizikos valdymo planą. Kita kontrolė, kurią muitininkai privalo, jei tik įmanoma, atlikti kartu su muitinės kontrole, taikant vieno langelio principą;
- palengvinti muitinės procedūras, kurios bus visiškai kompiuterizuotos, iki maksimumo supaprastintos ir atliekamos centralizuotai;
- supaprastinti galiojančias „ekonomines ir (arba) prailgintas“ muitinės procedūras, kurios pertvarkomos į „specialią sistemą“, kuri palengvintų tranzitą (išorinį ir vidinį), saugojimą (laikiną saugojimą, muitinės sandėlių, laisvąją zoną), ypatingą panaudojimą (laikinąjį įvežimą arba ypatingą paskirtį) arba prekių perdirbimą (laikinąjį įvežimą arba išvežimą perdirbti), siekiant geriau patenkinti ekonominius subjektų poreikius ir supaprastinti prieigą [47].

Bendros informacinės sistemos leidžia duomenų mainus tarp muitinių, laikantis nuostatų, reglamentuojančių duomenų apsaugą. Šioje sistemoje daugiausiai dėmesio skiriama:

➤ formalumams, kuriuos atlieka ekonominės veiklos vykdytojai; muitinės procedūroms (ypač centralizuoto muitinio įforminimo atveju) ir ekonominės veiklos vykdytojų registracijai patvirtinimui (ekonominės veiklos vykdytojų identifikavimas ir registracija: EORI (EORI kodas - nustatyta tvarka asmeniui suteiktas identifikavimo kodas Muitinės prievolinkų registre arba Europos Komisijos ekonominių operacijų vykdytojų registravimo ir identifikavimo sistemoje (toliau – EORI sistema) kodas.) ; ekonominės veiklos vykdytojo „supaprastintos muitinės“ ir (arba) „saugumo ir užtikrintumo“ patvirtinto statuso suteikimas: AEO);

➤ rizikos valdymui taikant bendrą sistemą Komisijai ir valstybėms narėms. Tai leidžia muitinei atlikti patikrinimus, naudojantis nacionalinėmis, Bendrijos ir tarptautinėmis analizėmis [47].

Reikėtų akcentuoti ir keletą svarbių tarptautinę prekybą ir verslą palengvinančių priemonių, įtvirtintų Modernizuotame Bendrijos muitinės kodekse:

Tai - **vieno langelio** (single window), **vieno sustojimo** (one-stop-shop), **vieno prieigos taško** (single access point), centralizuoto muitinio įforminimo (centralised clearance) ir savikontrolės (self-assessment) principai [32, p. 354].

Vieno langelio principo taikymas reiškia, kad informacija, kuria verslininkai atskirai pateikia muitinei ir kitoms prekių tikrinimą atliekančioms institucijoms (veterinarijos, fitosanitarijos tarnyba ir kt.) , turėtų būti pateikiama tik vieną kartą ir tik muitinei, kuri atliktų vieno langelio vaidmenį ir perduotų kitoms institucijoms joms reikalingą informaciją.

Vieno langelio principas - tai verslą ir tarptautinę prekybą palengvinanti priemonė. Minėtas principas nėra naujovė daugelyje Europos Sąjungos valstybių, jis jau daugelį metų sėkmingai taikomas praktikoje. Verslo asociacijos pageidauja, kad vieno langelio modelis būtų vienodas visose ES valstybėse narėse ir jo naudojimas būtų pagrįstas elektroniniais duomenų mainais naudojant standartinius duomenų elementus.

Vieno sustojimo principo taikymas reiškia , kad bet koks tikrinimas t.y. muitinis tikrinimas, veterinarijos, fitosanitarijos kontrolė ir kt. kurios būtinos importuojant, eksportuojant ar vežant tranzitu prekes, būtų atliekamas vienoje vietoje, sutrumpinant tikrinimo laiką ir sumažinant prekių vežimo laiką.

Centralizuoto muitinio įforminimo principas - tai galimybė verslininkams visus duomenų mainus, susijusius su muitinės formalumais, vykdyti tik per juos aptarnaujančią muitinės įstaigą (pagal verslininko buveinės vietą), nesvarbu, kuriai muitinės įstaigai pateikiamos prekės. Centralizuotas muitinis įforminimas suteiks galimybę ekonominių operacijų vykdytojams centralizuoti bei integruoti apskaitos, logistikos ir paskirstymo funkcijas ir taip sumažinti administracines ir sandorio išlaidas.

Savikontrolės principas arba horizontalioji priežiūra. Vertikali priežiūra buvo grindžiama oficialių kontrolės įstaigų viršenybė, o horizontali - tarpusavio bendradarbiavimu. Horizontalioji priežiūra reiškia mokesčių mokėtojų ir muitinės institucijų tarpusavio pasitikėjimą. Jeigu atitinkama

įmonė atitinka muitinės teisės aktų reikalavimus, įgaliotojo ekonominių operacijų vykdytojo sertifikatas jai išduodamas be valdančiųjų institucijų įsikišimo arba patikrinimų.

Norint įgyvendinti minėtus principus, būtina įdiegti keletą visų ES valstybių narių bendrai naudojamų informacinių sistemų. Planuojama, kad visi darbai, atliekami ES muitų teisės modernizavimo ir muitinės procesų kompiuterizavimo srityse, turėtų būti įgyvendinti iki 2014 m. Šis procesas iš esmės pakeis muitinės ir verslo veiklos sąlygas Europos Sąjungoje, paspartės muitinės procesas ir prekių judėjimas per išorines Europos Sąjungos sienas.

Dar vienas svarbus ES politikos aspektų – **išorinės ES sienos pralaidumo didinimas**. Verslas ir valstybinės institucijos ieško būdų, kaip spręsti vežėjų eilių problemą Baltarusijos pasienyje. Sudėtingas sienos pralaidumas kelia grėsmę prarasti vežėjų srautus, kurie Rytų rinkas paprasčiau pasiektų per Lenkiją. Algimanto Kondrusevičiaus, Lietuvos pramonininkų konfederacijos (LPK) viceprezidento, Nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ prezidento teigimu, Lietuva – svarbus tranzito kelias į Rytų rinkas, o maždaug 80 proc. krovinių iš Klaipėdos uosto į Rytų rinkas vežami keliais, todėl Lietuva gali prarasti koridoriaus pozicijas ir galimą pelną, jei situacija pasienyje nesikeis., *Susiduriame su pralaidumo problema. Tai turi įtakos visos tranzito sistemos konkurencingumui*“, – teigia A. Kondrusevičius [6].

Vienas iš išorinės ES sienos pralaidumo didinimo būdų yra atidaryti pakankamai naujų punktų, kurie perimtų Medininkų srautą. Šiuo klausimu suinteresuota ne tik Lietuva, bet ir Baltarusijos respublika. Čia kalbama apie antrojo Medininkų terminalo statybą. Gerinti sienos pralaidumą Medininkuose tikslinga, nes tai patogiausias kelias. Baltarusijos Respublikos atstovai rodo iniciatyvą rengti bendrą Medininkų–Kamennyj Log pasienio kontrolės punkto (PKP) infrastruktūros plėtros investicinį projektą bei siekti, kad šis pasienio infrastruktūros darbų projektas būtų įtrauktas į Europos kaimynystės ir partnerystės priemonės 2014 – 2017 m.

Autoriaus nuomone, vertėtu pasvarstyti apie Papelekio pasienio posto (Švenčionių raj.) rekonstrukciją. Per šį postą yra gabenami didelių gabaritų kroviniai. Muitinės procedūrų įforminimas šiame poste yra priskirtas Lavoriškių kelio posto inspektoriams.

Antanas Šipavičius, Muitinės departamento prie Finansų ministerijos generalinis direktorius, pripažįsta, kad infrastruktūrą pasienio kontrolės punktuose reikia gerinti ir dėl saugumo sumetimų. „Šiuo metu esanti pasienio kontrolės punktuose infrastruktūra priverčia balansuoti ant ribos, kai turime įtemptai dirbti, kad kontrolės lygis būtų pakankamas“, – teigia jis. Visos organizacinės priemonės, anot jo, padidintų pralaidumą, tačiau nepašalintų visų problemų, kylančių pasienio kontrolės punktuose [6].

Susisiekimo ministerijos trumpalaikių priemonių plane numatoma transporto priemonių eilių formavimą ir kontrolę iš Ramoniškių PKP perkelti prie Medininkų PKP, sudaryti Lietuvos ir Baltarusijos suinteresuotų institucijų atstovų darbo grupę Medininkų–Kamennyj Log PKP

infrastruktūros plėtros klausimams koordinuoti, diegti modernias eismo valdymo priemones tarptautinių PKP priegose, elektroninę eilių valdymo sistemą 2013 metų spalį [6].

2013 m. kovo 6 d., Muitinės departamente įvyko Lietuvos muitinės vadovų susitikimas su Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ vadovais – prezidentu Algimantu Kondrusevičiumi, viceprezidentu Mečislavu Atroškevičiumi, TIR departamento vadovu Heliodoru Giedriu bei Krovininio transporto skyriaus vadovu Valdu Kazlausku. Susitikimo metu buvo aptartas pasienio kontrolės punktų pralaidumo klausimas, gvildentos su greitai gendančių krovinių gabenimu susijusios problemos.

Pasak Jono Miškinio, Muitinės departamento generalinio direktoriaus pavaduotojo, pasitarimo metu sutarta aktyviau bendradarbiauti įgyvendinant konkrečias priemones, leidžiančias didinti pasienio kontrolės punktų pralaidumą, mažinančias galimybes piktnaudžiauti teise sieną kirsti pirmumo tvarka bei kovos su korupcija srityse.

Taip pat šiame susitikime buvo išdėstyti siūlymai dėl didesnio muitinės pareigūnų skaičiaus pasienio postuose. Autoriaus nuomone, reikėtų didinti ir Valstybės sienos apsaugos pareigūnų skaičių, kurių šiuo metu labai trūksta.

Viena iš realių priemonių, kurios leistų nedelsiant gerinti pralaidumą – tai dvišalių pasienio punktų atvėrimą sunkiajam transportui, – susitikime kalbėjo A. Kondrusevičius.

Pasienio punktų plėtros programai Vyriausybė numatė 170 mln. litų.

Ilgalaikių priemonių plane siūloma rekonstruoti Medininkų PKP: parengti PKP plėtros projektą, iš esmės pertvarkant ir praplečiant Medininkų PKP infrastruktūrą, Šumsko PKP suteikti tarptautinio punkto statusą ir parengti būtiną infrastruktūrą, skirtą tik asmenims, lengvajam transportui ir keleiviniams autobusams, įrengti krovinių automobilių palaukimo aikštelę prieš Medininkų PKP [6].

Pasienio kontrolės punktų direkcijai prie SM pavesta kartu su suinteresuotomis bei atitinkamomis Baltarusijos institucijomis parengti bendrus PKP plėtros projektus ir siekti Europos Sąjungos fondų lėšų ar kitų finansavimo šaltinių jiems plėtoti, taip pat – užtikrinti modernių eismo valdymo priemonių (elektroninės eilių valdymo sistemos ir kt.) diegimą PKP priegose. Pažymima, kad elektronei sistemai reikalingos ir laukimo aikštelės.

Siekiant sumažinti fizinių tikrinimų pasienyje skaičių, užimančių daug laiko ir reikalaujančių atlikti krovos darbus, pasienio postuose turėtų nuolat dirbti mobilios rentgeno kontrolės sistemos (MRKS). Mobilios rentgeno kontrolės sistemos panaudojimas muitinei naudingas keliais aspektais - pažeidimų prevencijos ir sprendimui detaliam tikrinimui priimti atsižvelgiant į skanavimo rezultatus. Modernių technologijų naudojimas sutrumpina posto pravažiavimo trukmę, didina posto pralaidumą. Šių sistemų naudojimas įgalina aptikti transporto priemonių sunkiai prieinamose vietose įrengtas slėptuves, tiksliai identifikuoti vietas kuriose gali būti gabenami narkotikai, ginklai ir kitos prekės.

Disponuojant tokia informacija poste galima racionaliau organizuoti darbo procesą, orientuojantis į tikslinius fizinius tikrinimus, atsižvelgiant į MRKS skanavimo rezultatus.

Siekiant optimaliai išnaudoti posto pajėgumus ir užtikrinti tranzitu gabenamų prekių greitą įforminimą, nepažeidžiant kitų muitinės kompetencijai priskirtų funkcijų, modernių technologijų ir techninių priemonių panaudojimas turi būti taikomas kompleksiskai. Be šių priemonių svarbu sukurti muitinėje pareigūnų motyvacinę sistemą, kuri atitiktų ES muitinėje taikomas panašias sistemas. Muitinės pareigūnų patirtis ir turima kvalifikacija sudaro visas prielaidas kurti modernią, efektyviai ir geranoriškai su verslu bendradarbiaujančią muitinę. Šiandien muitinės pareigūnų galima sutikti įvairiuose tarptautinių organizacijų renginiuose, Europos Komisijos komitetų posėdžiuose, jie aktyviai dalyvauja įvairiuose tarptautiniuose projektuose. Esame pirmaujanti valstybės institucija pagal aukštąjį išsilavinimą turinčių darbuotojų skaičių – tokių Lietuvos Respublikos muitinėje 95 procentai.

Muitinės vadovai suinteresuoti ir deda visas pastangas, kad muitinės procedūros būtų atliekamos sklandžiai ir greitai. Juk kuo greičiau muitinėje sutvarkomi krovinių vežimo dokumentai, tuo greičiau klientus pasiekia kroviniai, o bendrovės teikiamos paslaugos savo ruožtu tampa patrauklesnės. Visos organizacinės priemonės padidintų pralaidumą ir neleistu nuklysti nuo strateginio uždavinio – tapti regionu, koridoriumi.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Lietuvos transporto politika neatsiejama nuo šalies politinių interesų. Lietuva iš transporto valstybės tampa logistikos valstybe ir šis siekis paremtas ilgalaikė Lietuvos transporto sistemos vystymo strategija. Vienas iš Lietuvos transporto sistemos tikslų, pritraukti tranzitinius transporto srautus, formuoti racionalią tranzitinio transporto politiką. Atsižvelgiant į dabarties reikalavimus, Lietuvos transporto ir tranzito plėtros strategijoje transporto infrastruktūros plėtros klausimui skiriamas išskirtinis dėmesys.

2. Krovinių srautai yra pagrindinis transporto sistemos funkcionavimo veiksnys. Tranzito srautai lemia rinką, o jų pasiskirstymą transporto koridoriais – konkrečių transporto sistemų ir ypač transporto jungčių techninės, organizacinės ir juridinės sąlygos. Pagrindinės veiklos kryptys: tarptautinių transporto koridorių, einančių per Lietuvą, konkurencingumo didinimas ir logistinių centrų, tokių kaip Vilnius, Klaipėda, Kaunas, Šiauliai, plėtojimas pristatant jų galimybes tarptautinėje arenoje bei pritraukiant užsienio investuotojus.

3. Krovinių tarptautinio vežimo sistemos sukurtos tam, kad supaprastinti muitinės priežiūros priemonių taikymo mechanizmai, gabenant krovinius tarptautiniais maršrutais. Tai turi užtikrinti, kad nebus pažeisti šalių finansiniai ir saugumo interesai. Taigi, norint sudaryti palankias sąlygas vežti krovinius per tam tikros šalies teritoriją būtina, kad funkcionuotų muitinės tranzito sistema.

4. Tranzitas - tai keleivių, transporto priemonių vykimas, prekių gabenimas iš vienos valstybės į kitą per vienos ar kelių valstybių teritoriją. Muitų teisėje tranzitu laikomas bet koks muitinės prižiūrimų prekių gabenimas iš vienos muitinės įstaigos į kitą.

5. Pagrindines krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais sąlygas nustato ši procesą reglamentuojančios konvencijos, kurių dalyvė yra ir Lietuvos Respublika, ir tarpvalstybiniai susitarimai (dėl krovinių vežimo kelių transportu tarptautiniais maršrutais), pasirašyti tarp Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių. Lietuva per palyginti trumpą laiką prisijungė prie svarbiausių konvencijų ir Europos susitarimų Ženevoje.

6. Prekių gabenimas tarptautiniais maršrutais t.y. per muitinės postus konkrečiai siejamas su muitinės procedūromis, kurios yra svarbi muitų teisės dalis. Bendrijos muitinės kodekse muitinės procedūros apibūdinamos kaip vienas iš sankcionuotų muitinės veiksmų, atliekamų su prekėmis.

7. Pagrindinės tranzito rūšys pagal jų taikymo apimtį ES yra: Bendrijos tranzitas, Bendrasis tranzitas ir TIR tranzitas. TIR tranzito sistemoje aktyviai įsitraukia tarptautinės krovinių vežimo paslaugas teikiančios įmonės. 2007 metais buvo 1031 registruotas vežėjas TIR sistemoje, o 2011 metais liko tik 853 vežėjai, tačiau nepriklausomai nuo registruotų vežėjų skaičiaus mažėjimo, įformintų TIR procedūrų skaičius nuo 2009 metų tik didėjo. 2009 metais buvo įforminta 397 (tūkst.

vnt.), o 2012 metais įformintų TIR procedūrų skaičius siekė 668 (tūkst.vnt.). Atitinkamai Bendrijos tranzito procedūrų įforminta 2009 m. - 398 (tūkst.vnt.), o 2012 m. - 606 (tūkst.vnt.).

8. TIR sistemos taikymas teikia privalumus muitinei, prekybos ir transporto įmonėms. TIR sistemos privalumai muitinei pasireiškia tuo, kad netaikomi reikalavimai, kurie paprastai keliami prekėms, gabenamoms taikant nacionalinio tranzito procedūrą. Kiekvienoje tranzito šalyje apsiribojama antspaudų, plombų ir išoriniu transporto priemonės ir konteinerių tikrinimu. Sumažėja daug darbo reikalaujančių ir brangiai kainuojančių fizinio tikrinimo veiksmų.

9. Tranzito sistemos valdymo ir kontrolės priemonė yra NCTS - naujoji kompiuterizuota tranzito sistema. Ši sistema padeda greitai ir lanksčiai prisitaikyti prie prekybos poreikių ir veikia pagal nuolat kintančias verslo sąlygas. Tai yra modernus ir veiksmingas elektroninių duomenų tvarkymas.

10. Medininkų kelio postas yra didžiausiais Lietuvos Rytų pasienio muitinės postas. Lietuvos valstybei iškovojus nepriklausomybę ir įgijus tarptautinį pripažinimą, Medininkų kelio postas, tapo strategiškai svarbiu muitinės objektu, pro kurį nuolat juda prekių bei vertybių tranzito srautas tiek iš Vakarų, tiek ir iš Rytų Europos. Pagal posto ataskaitas 2012 metais Lietuvos - Baltarusijos sieną kirto 401 034 krovininiai automobiliai su krovinium arba be krovinio, apytiksliai per pamainą 1095 krovininiai automobiliai. Su krovinium per 2012 metus atvyko/išvyko 277 250 krovininiai automobiliai, be krovinio 124 235 krovininiai automobiliai.

11. Naujausios muitinės iniciatyvos supaprastinant muitinės formalumus ir gerinant verslo sąlygas siejamos su Modernizuoto muitinės kodekso (Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 450/2008) priėmimu. Naujuoju kodeksu siekiama palengvinti prekybą ir užtikrinti aukšto lygio sienų saugumą. Modernizuotu muitinės kodeksu bus sukuriama nauja elektroninė muitinės aplinka.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Baublys A., Žvaliauskas A., Griškevičienė D. Transporto veiklos prognozės // Transportas (Red. A. Liekis), Vilnius: Lietuvos mokslas, 1999, p.62.
2. Desiderio D. The impact of the Customs representation on the EU's competitiveness & security. – CONFIAD, Explanatory Memorandum. - 2007. p.24. - Ref. CNF/SC/02/07.
3. Customs Representation. Europos Komisija. 2009. Komunikatas: Tvari transporto ateitis: integruotos, pažangios ir patrauklios sistemos link. KOM (2009) 279.
4. EB/ELPA konvencija dėl prekybos prekėmis supaprastinimo (įskaitant Bendrąjį administracinį dokumentą) // OL L134, 1987 05 22, su pakeitimais.
5. Elektroninės tranzito deklaracijos pateikimo, priėmimo ir įforminimo bei kitos elektroninės informacijos, susijusios su atitinkamų Bendrijos/bendrujų tranzito procedūrų vykdymu, mainų taisyklės, patvirtintos Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2005 12 09 įsakymu Nr. 1B-793// Žin., 2005, Nr.150-5521
6. Eilės pasienyje grasina Lietuvos konkurencingumui.
<http://www.ekonomika.lt/naujiena/eiles-pasienyje-grasina-lietuvos-konkurencingumui-34919.html#ixzz2JJ1AnmLQ>. Prieiga: 3013-03-10.
7. E kategorijos keliai. http://lt.wikipedia.org/wiki/Lietuvos_keliai. Prieiga: 2013-03-03.
8. <http://eur-law.eu/LT/Konvencija-bendrosios-tranzito-proceduros,137815,d>. Prieiga: 2013-02-28.
9. Europos kelių tinklo koridoriai http://lt.wikipedia.org/wiki/Lietuvos_keliai. Prieiga: 2013-01-16.
10. Guide to Community Customs Legislation. M.Lux, Brussel, 620 p.
11. Informatika ir informacinės technologijos muitinėje. Paskaita. http://www.mruni.eu/mru_lt_dokumentai/katedros/informatikos_ir_statistikos_katedra/Paskaitu_medziaga/Informatika_ir_informacines_technologijos_muitineje/Ciucka_6.pdf. Prieiga: 2013-03-10
12. Ilgalaikė (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategija. Valstybės žinios, 2005, Nr. 79-2860.
13. Jaržemskis V., Jakubauskas G., Mačiulis A. Transporto politikos pagrindai: mokomoji knyga. Vilnius: Technika, 2012. 210 p. ISBN 978-609-457-123-7
14. Jurkauskas A. Transporto raida. – Kaunas: technologija, 2002.
15. Jurkauskas A. Transporto sistemų analizė. Kaunas: Technologija, 2006, p. 148.
16. Konvencija dėl bendrosios tranzito procedūros // OL, 1987, L226.
17. 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93, išdėstantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas // OL

2004 specialus leidimas, padarytas 2010 m. lapkričio 18d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1063/2010 // OL 2010, L 307.

18. Krovinių vežimas ir apyvarta visų rūšių transportu. <http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1228>. Prieiga: 2013-01-16.
19. Laikinojo įvežimo konvencija (Stambulo konvencija) // Valstybės žinios. 1997, Nr.117-3015.
20. Laurinavičius A. Tarptautinės prekybos iššūkiai ir konceptualūs muitinės veiklos pokyčiai // Intelektinė ekonomika, 2007, Nr. 2 (2)p.25
21. Lietuvos Respublikos muitinės įstatymas // Valstybės žinios, 2004, Nr. 73-2517.
22. Lietuvos Respublikos muitinės 2012 metų veiklos ataskaita.
23. Lietuvos Respublikos 2011-2015m. muitinės veiklos strategija, patvirtinta muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2010 m. gegužės 17 d. įsakymu Nr. 1B-334.
24. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas dėl 1992 m. spalio 12 D. Tarybos Reglamento (EEB) NR. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, ir 1993 m. liepos 2 d. Komisijos Reglamento (EEB) nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, taikymo Lietuvos Respublikoje taisyklių patvirtinimo // Valstybės žinios, 2004, Nr. 133.
25. Melnikas B. ir kiti Tarptautinis verslas – tarptautinis vadybos įvadas. – Vilnius: technika 2008.– 416 p. - ISBN13 9789955287216.
26. Muitinės konvencija "Dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija)" Valstybės žinios, 2000-01-21, Nr. 6-155 .
27. Palšaitis R. Šiuolaikinė logistika. Vilnius: Technika, 2010. – 336 p. – ISBN 978-9955-28-547-2.
28. R. Palšaitis. Logistikos ir transporto sąsajos // Transportas (red. A. Liekis), Vilnius: Lietuvos mokslas, 1999, p. 89-135.
29. Pagrindiniai 2012 metų statistiniai rodikliai. <http://www.stat.gov.lt/lt/news/view?id.=11609&PHPSESSID=487537550657890d05fcc4b86e179f26>. Prieiga: 2013-02-05.
30. Pervežimai kelių transportu, Tarptautinių ir nacionalinių norminių teisės aktų rinkinys. Linavos mokymo centras.- 2002, 377p.
31. Povilauskienė D. Teisė ir muitinės veikla. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2006 –p.196 – ISBN 9955-19-038-8.
32. Radžiukynas J. ir kt. Europos Sąjungos bendroji prekybos politika. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011. – 468 p. – ISBN 978-9955-19-310-4.
33. Sapir A. An Agenda for a Growing Europe. Report of an Independent High-Level Study

Group established at the initiative of the President of the European Commission, July 2003.

34. Sarapinienė S., Avižienis J.Š. Muitinės procedūros. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008. –254 p.– ISBN 978-9955-19-091-2.

35. <http://www.stat.gov.lt/lt/news/view?id=11609&PHPSESSID=487537550657890d05fcc4b86e179f26>. Prieiga: 2013-02-05.

36. 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą // OL 2004 m. specialus leidimas, 4 tomas, p. 307), su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2006 m. lapkričio 20d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1791/2006 // OL 2006, L 363.

37. Tarptautinė konvencija dėl krovinių kontrolės atlikimo sąlygų derinimo kertant sienas („Derinimo [harmonizavimo] konvencija“ 1982 m.). <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21984A0512%2801%29:LT:HTML.P> Prieiga: 2012-12-27.

38. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR). Valstybės žinios, 1998-12-04, Nr. 107-2932

39. TIR tranzito sistema. <http://lt.lt.allconstructions.com/portal/categories/226/0/0/1/article/663/tir-tranzito-sistema>. Prieiga: 2013-02-21

40. Transporto politika <http://www.urm.lt/index.php?508795144>. Prieiga: 2013-01-05.

41. Transportas ir ryšiai. <http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1228> Prieiga: 2013-01-25.

42. Transporto ir ryšių 2012m.sausio - rugsėjo mėn. ekonominių rodyklių apžvalga. http://www.sumin.lt/files/uploads//2012%20m.%20%209%20men.%20apzvalga_%282%29.pdf. Prieiga:2013-02-05

43. Transporto svarba ir įvairovė. www.licejus.lt/~xfviib/forum/viewthread.php Prieiga: 2013-02-15.

44. Tranzito deklaracijos teikimo Naujosios kompiuterizuotos tranzito sistemos priemonėmis tipinė sutartis, patvirtinta Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2005-11-28 įsakymu Nr. 1B-762, Žin. 2005., Nr. 142- 5162.

45. Tranzito vadovas. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_Lt.pdf Prieiga2013-01-26

46. Urbonas J.A. Tarptautinė logistika: teorija ir praktika. – Kaunas: Technologija, 2005. – 310 p. – ISBN 9955-09-875-9.

47. Žvilgsnis į ateitį. Muitinė 2020. old.cust.lt/view?show=TAUTVYDO1_127435045308047673.pdf Prieiga: 2013-03-10.

Interneto tinklapių adresai:

48. http://ec.europa.eu/taxation_customs/ - Europos Komisijos Mokesčiu ir Maitu sąjungos generalinis direktoratas

49. http://europa.eu/legislation_summaries/customs/do0001_lt.htm

50. www.cust.lt – Lietuvos Respublikos muitinė

51. www.lrs.lt – Lietuvos Respublikos seimas

52. www.wcoomd.org – Pasaulio muitinių organizacija

53. www.wto.org – Pasaulio prekybos organizacija

54. www.sumin.lt - Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija

55. www.urm.lt - Lietuvos Respublikos Užsienio reikalų ministerija

56. www.stat.gov.lt - Lietuvos Statistikos departamentas

57. <http://lt.wikipedia.org> - Laisvoji enciklopedija

Gaidžiūnas R. Tranzito procedūros taikymo Lietuvos muitinėje analizė ir perspektyvos / Teisės ir muitinės bei mokesčių institucijų veiklos magistro baigiamasis darbas. Darbo vadovas doc., dr. J. Radžiukynas. - Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, Finansų ir mokesčių katedra, 2013. – 78 p.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe analizuojamos tarptautinio krovinių vežimo apimtis pagal transporto rūšys, eksporto, importo ir tranzito procedūros. Apžvelgti krovinių tarptautinio vežimo principai ir pagrindiniai teisės aktai. Darbe išnagrinėtas Bendrijos ir Bendrojo tranzito funkcionavimas, jo reguliavimo teisinė bazė. Apžvelgti dvišaliai ir regioniniai susitarimai krovinių tranzitui, taip pat apžvelgti vykdomi strateginiai transporto projektai padedantys stiprinti transporto koridorių konkurencingumą tarptautiniu mastu. Išnagrinėtas Bendrijos ir Bendrojo tranzito muitinės procedūros įforminimas taikant TIR, ATA knygeles ir Naujoji kompiuterinė tranzito sistemą. Išanalizuotas tranzito muitinės procedūros įforminimas Vilniaus teritorinės muitinės Medininkų kelio poste. Atskleistos tranzito plėtros Lietuvoje galimybės ir pateikti pasiūlymai dėl tranzitinių krovinių pralaidumo didinimo Lietuvos muitinės kelių postuose.

Pagrindinės sąvokos: Tranzitas, Bendrijos tranzitas, Bendrasis tranzitas, TIR Carnet , transporto politika, NCTS, tarptautiniai pervežimai, analizė.

Gaidziunas R. The Application of Transit Procedures in Lithuanian Customs: Analysis and Prospects / Master's Final Thesis of Law, Customs and Tax Offices' Practices. The leader of the thesis is doc.,dr. J.Radziukynas – Vilnius: Mykolas Romeris University, Faculty of Economics and Finance Management, Department of Finance and Taxes, 2013. –78 p.

ANNOTATION

In this final thesis for a Master's degree the scope of international cargo transportation according to the means of transport, export import and transit procedures is analyzed. The principles of cargo international transportation and the chief acts of law are reviewed. The workings of the Community, the Common transit and its law repository are explored. Bilateral and regional agreements regarding the cargo transit, the ongoing strategic transport projects contributing to the strengthening of the transport corridor's competitive ability on international scale are examined. The customs procedures' formalization applying TIR, ATA books and the New Computerised Transit System of the Community and Common transit are researched. The formalization of transit customs procedures in Vilnius territorial customs in Medininkai road office is investigated. The opportunities for transit development in Lithuania are disclosed and the suggestions have been made regarding the transit cargo capacity enhancement in Lithuanian customs' road offices.

Key concepts: Transit, Community transit, Common transit, TIR Carnet, transport policy, NCTS, international transportation, analysis.

SANTRAUKA

Tranzitinių krovinių kontrolės organizavimas ir tranzito procedūros muitinis įforminimas yra viena iš svarbiausių ir mažai nagrinėtų muitinės problemų. Nagrinėjamas objektas yra naujas, nes Bendroji Europos transporto politika yra tebesiformuojanti, Lisabonos strategijos įgyvendinimo ir Europos integracijos procesai, apimantys ir Lietuvą, vyksta ir šiuo metu. Baigiamojo darbo objektas – krovinių vežimas tranzitu per Lietuvos Respublikos teritoriją. Darbo tikslas – atlikti tranzito procedūros taikymo Lietuvos muitinėje analizę.

Magistriniame darbe nagrinėjamas tranzito procedūros taikymas Lietuvos muitinėje. Apžvelgiamos tranzito perspektyvos ir tobulinimo galimybės Lietuvoje. Analizuojamos krovinių tarptautinio vežimo apimtys pagal transporto rūšys ir pervežimo kiekius. Nagrinėjami Bendrijos ir Bendrojo tranzito funkcionavimo pagrindai, muitinės procedūrų įforminimo ypatumai, vežant krovinius kelių transportu. Išnagrinėtas prekių vežimas tranzitu su TIR Carnet ir ATA Carnet knygelėmis. Atlikta Naujosios kompiuterizuotos tranzito sistemos (NCTS) taikymo analizė.

Transporto sistema yra svarbi Lietuvos Respublikos ekonominės ir socialinės infrastruktūros, kurios funkcija yra tenkinti visuomenės ir ūkio subjektų poreikius vežant krovinius dalis.

Transportas turi tiesioginės įtakos šalies ekonomikos augimui per tarptautinę ir vidaus prekybą, įgyvendinant pamatinius bendrosios rinkos principus – laisvą žmonių, prekių, paslaugų judėjimą.

Pagrindiniai tranzitiniai kroviniai tarp Rytų ir Vakarų gabenami automobilių transportu vyksta per Vilniaus teritorinės muitinės Medininkų, Lavoriškių, Šalčininkų ir Raigardo kelio postus. Medininkų kelio postas yra didžiausias Lietuvos muitinės postas, vykdamas išorinės ES sienos apsaugą, darbe išsamiau nagrinėti krovinių srautai, tranzito muitinės procedūros įforminimas šiame poste.

Magistrinis darbas susideda :

Darbo apimtis 78 psl. 7 lentelės, 17 pav., 4 priedai.

SUMMARY

Organising of transit cargos' control and transit procedures' customs formalization is one of the key problems which, however, has been given little consideration. The examined object is quite new due to the fact that that the Common European transport policy is still in the making, the implementation of Lisbon strategy and the processes of European integration that encompass Lithuania are still in progress at present. The object of the final thesis – cargo transit transportation through the domain of the Republic of Lithuania. The aim of the thesis is to carry out an analysis of transit procedures' application in Lithuanian customs.

The application of transit procedures in Lithuanian customs is thoroughly examined. The transit prospects and opportunities for development in Lithuania are reviewed. The scope of international cargo transportation according to the means of transport and amount of transportation are analyzed. The basics of the Community and Common transit functioning, the peculiarities of customs procedures' formalities for hauling cargos by road transport are examined. The transportation of goods via transit with TIR Carnet and ATA Carnet books is analysed. The analysis of New Computerised Transit System's application has been carried out.

The transport system is an important part of economical and social infrastructure of the Republic of Lithuania which has a function to meet the needs of the members of society and farm subjects by transporting cargos.

Transport has direct impact upon the economic growth of the country with regards to international and local trade, implementation of the core principles of free market – free movement of people, goods and services.

The main transit cargos between the East and West are being transported by vehicle transport through the road posts of Vilnius territorial customs of Medininkai, Lavatoriskes, Salcininkai and Raigardas. Medininkai road post is the largest Lithuanian customs road post which implements the outside protection of the EU border; the cargo deluge and transit customs procedures' formalization in this post are thoroughly analysed in the thesis.

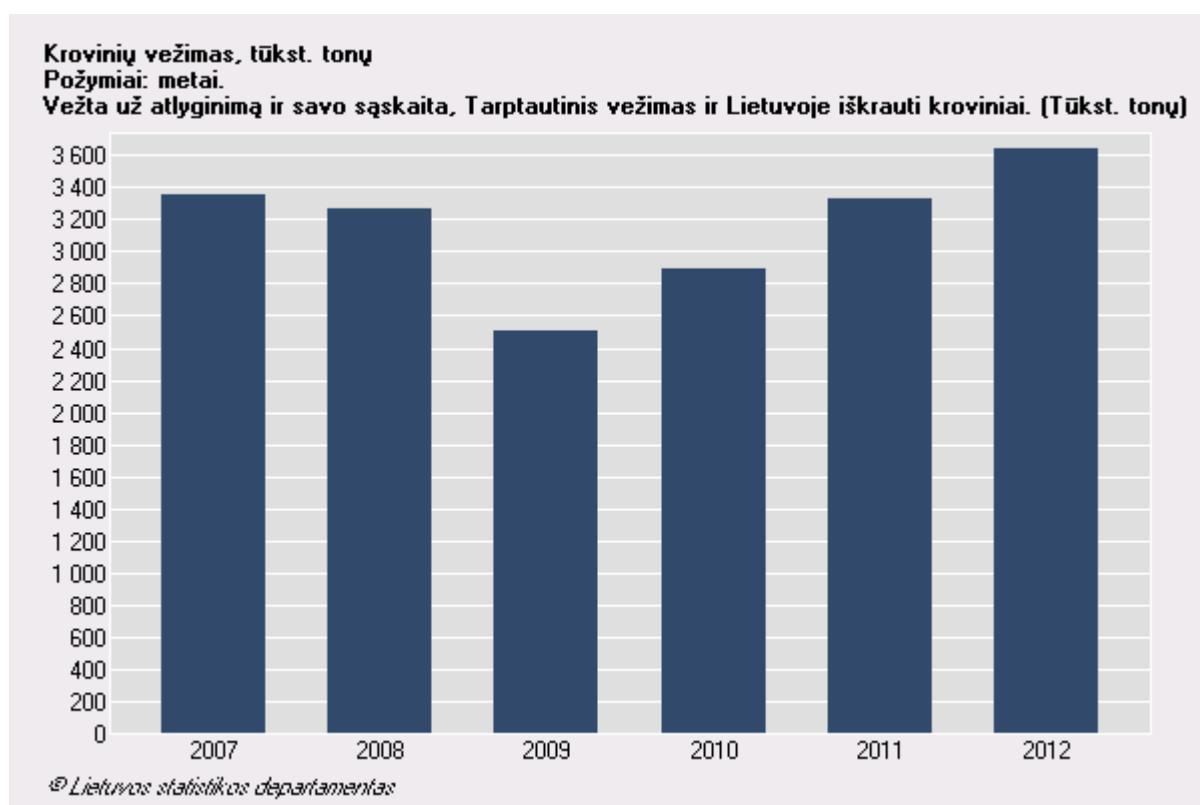
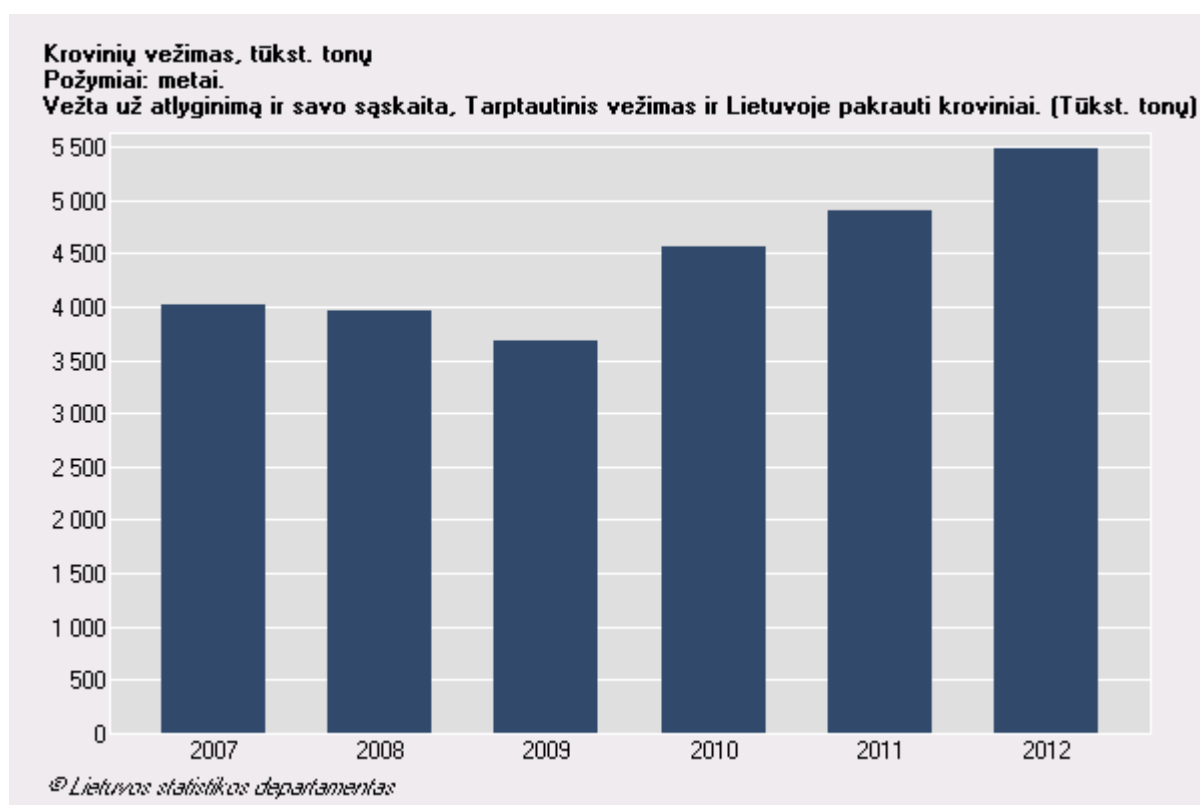
The thesis for Master's degree is comprised of:

78 pages, 7 charts, 17 pictures and 4 annexes.

PRIEDAI

1 PRIEDAS

Tarptautinis vežimas ir Lietuvoje pakrauti / iškrauti kroviniai (Tūkst. tonų)



PATVIRTINTA

Vilniaus teritorinės muitinės viršininko
2013 m. sausio 15 d. įsakymu Nr. 3V- 7

VILNIAUS TERITORINĖS MUITINĖS POSTŲ
STRUKTŪRA

Eil. Nr.	Muitinės įstaigos, padalinio ir kitų prekių pateikimo arba tikrinimo vietų pavadinimas	Adresas	Muitinės įstaigos, muitinės sandėlio ir prekių tikrinimo vietos kodas	Posto MTV	MTV ne muitinė s poste	PPV ir PTV ne muitinė s poste	Kitos PPV ir PTV ne muitinė s poste	Atliekami veiksmai	Prekių pateikim o muitinei kontrolė s būdas	Darbo (aptarnavimo) laikas
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Vilniaus teritorinė muitinė	Savanorių pr. 174, Vilnius	LTVM0000							I-IV 7.30-16.30 V 7.30-15.15
1.1.1	Medininkų kelio postas	Kelias A3, Vilniaus r.	LTVK2000	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	2 arba 3 ar 6 ir 5	I-VII 24h.
1.1.2	Muitinės sandėlis UAB „Globus Trade LT“	Kelias A103, Lavoriškių k., Vilniaus r.	VC0456			X		Prekių, susijusių su MS veikla, pateikimas ir tikrinimas.	2 arba 3 ar 6 ir 5	I-VII 24 h.

1.2.1	Lavoriškių kelio postas	Kelias 103, Vilniaus r.	LTVK01000	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	2 arba 3 ar 6 ir 5	I-VII 24h.
1.2.2	Muitinės sandėlis UAB „Globus Trade LT“	Kelias A103, Lavoriškių k., Vilniaus r.	VC0457				X	Prekių, susijusių su MS veikla, pateikimas ir tikrinimas.	2 arba 3 ar 6 ir 5	I-VII 24 h.
1.3.1	Šalčininkų kelio postas	Kelias 15, Pamūrinės k., Šalčininkų r.	LTVK3000	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	2 arba 3 ar 6, 5	I-VII 24h.
1.3.2	MTV prie „UAB Ecolink Baltic“ muitinės sandėlio	Pramonės g. 12, Varėna	LTVK3001	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	2 arba 3 ar 6	I-IV 8.00-17.00 V 8.00-15.45
1.3.3	Muitinės sandėlis UAB „Ecolink Baltic“	Pramonės g. 12, Varėna	VA0417	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	2 arba 3 ar 6	I-IV 8.00-17.00 V 8.00-15.45

1.3.4	Muitinēs sandēlis UAB „Tandemus“	Mechanizatoriu g. 24, Varēna	VA0290			X		Prekiu, susijusiu su MS veikla, pateikimas ir tikrinimas.	1 ir 2 arba 1 ir 3 ar 6	I-IV 8.00-17.00 V 8.00-15.45
1.3.5	Muitinēs sandēlis UAB „Fatalitas	Kelias A15, Pamūrinēs k., Šalčininku r..	VD0413			X		Prekiu, susijusiu su MS veikla, pateikimas ir tikrinimas.	2 arba 3 ar 6 ir 5	I-VII 24 h.
1.3.6	Muitinēs sandēlis UAB „Nemuno banga“	Pramonēs g. 1, Varēna	VA0425			X		Prekiu, susijusiu su MS veikla, pateikimas ir tikrinimas.	1 ir 2 arba 1 ir 3 ar 6	I-IV 8.00-17.00 V 8.00-15.45
1.3.7	Stasyļu geležinkelio postas	Stasyļu k., Šalčininku r.	LTVG3000	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	4, 5	I-VII 24h. (postą aptarnauja Šalčininkų kelio posto pareigūnai)
1.4.1	Raigardo kelio postas	Kelias A4, Varėnos r.	LTVK8000	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	2 arba 3 ar 6, 5	I-VII 24h.

1.4.2	MTV prie „Arnika“ muitinės sandėlio	Gardino g. 69, Druskininkai	LTVK8001	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	2 arba 3 ar 6	I-V 9.00-18.00 VI 9.00-15.00,
1.4.3	Muitinės sandėlis UAB „Arnika“	Gardino g. 69, Druskininkai	VA0208	X				Muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas pagal MP kompetenciją.	2 arba 3 ar 6	I-V 9.00-18.00 VI 9.00-15.00,
1.4.5	Muitinės sandėlis UAB „Fatalitas“	Kelias A4, Švendubrės k., Druskininkų sav.	VC0420				X	Prekių, susijusių su MS veikla, pateikimas ir tikrinimas.	2 arba 3 ar 6 ir 5	I-VII 24 h.

Paaiškinimai:

Posto MTV –posto pareigūnų darbo vieta arba struktūrinis padalinys, esantis posto teritorijoje arba kitoje posto veiklos zonos vietoje, atitinkantis Muitinės departamento generalinio direktoriaus nustatytus reikalavimus, kur muitinei pateiktų dokumentų ir (arba) prekių muitinis tikrinimas bei dokumentų įforminimas atliekamas pagal posto kompetenciją.

MTV ne muitinės poste – posto veiklos zonoje įsteigta (patvirtinta) MTV, kurioje gali būti atliekamas dokumentų ir prekių tikrinimas bei įforminami muitinės sankcionuoti veiksmai tik prekėms, susijusioms su muitinės sandėlio bei importo ir eksporto terminalo veikla.

Tais atvejais, kai įmonė eksportuojamoms iš EB prekėms, muitinės sandėlį aptarnaujančioje MTV, numato įforminti muitinės sankcionuotus veiksmus (pvz. po eksporto procedūros įforminamas CARNET TIR, SMGS), tokios EB prekės turi būti įtraukiamos į muitinės sandėlio EB prekių apskaitos žurnalą pagal šioms prekėms įformintas eksporto deklaracijas arba pagal CMR važtaraščius ar sąskaitas faktūras, jei šioms prekėms neišforminta eksporto deklaracija.

Kitais atvejais, kai įmonė pageidauja atlikti muitinės sankcionuotus veiksmus, nesusijusius su muitinės sandėlio veikla (pvz. norima išleisti prekes, atgabentas su tranzitine deklaracija, į laisvą apyvartą jų nepadėjus į muitinės sandėlį), minėtų procedūrų įforminimas atliekamas tik muitinės poste.

PPV – prekių pateikimo vieta, kurioje sutartyje su teritorine muitine nustatyta būdu muitinei pateikiamos prekės.

PTV – vieta, kurioje atliekamas tik prekių tikrinimas.

PPV ir PTV ne muitinės poste:

– prekių pateikimo ir prekių tikrinimo vietos, nustatytos muitinės sandėliuose bei importo ir eksporto terminaluose (vadovaujantis Komisijos reglamento (EEB) Nr.2554/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92 nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, 239 straipsnio 2 dalimi nustatytos asmens pageidaujamoje vietoje (visos su prekių tikrinimu susijusios muitinės paslaugos apmokamos MD nustatyta tvarka);

– prekių pateikimo ir prekių tikrinimo vietos, kuriose pateikiamos prekės supaprastintų muitinės procedūrų įforminimui (visos su prekių tikrinimu susijusios muitinės paslaugos atliekamos neatlygintinai).

Kitos PPV ir PTV ne muitinės poste – tokios vietos, kuriose gali būti pateikiamos ir tikrinamos prekės, kurių muitinės nuomone neįmanoma tinkamai pateikti bei patikrinti poste (pvz. geležinkelio transportu gabenamos prekės, pateikiamos muitinei geležinkelio stotyse, kuriose nėra muitinės postų, arba ūkio subjektų teritorijose, esančiose geležinkelio atšakose ir kt.), taip pat prekių tikrinimo vietos, kuriose po prekių pateikimo muitinės postui, asmenų pageidavimu atliekamas prekių iškrovimas ir tikrinimas (vadovaujantis Komisijos reglamento (EEB) Nr.2554/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92 nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, 239 straipsnio 2 dalimi nustatytos asmens pageidaujamoje vietoje. Visos su prekių tikrinimu susijusios muitinės paslaugos apmokamos MD nustatyta tvarka).

KDV – muitinės pareigūno darbo vieta, kuri aprūpinta kompiuterine technika, programine įranga, kompiuterinio ryšio priemonėmis, ir kurioje vykdomos muitinio įforminimo procedūros, gaunama, apdorojama, spausdinama ir išsiunčiama kita muitinės dokumentams įforminti reikalinga elektroninio pavidalo informacija, atliekamos kitos muitinės veiklai reikalingos funkcijos.

Prekių pateikimo muitinei užtikrinimo būdai:

- 1 – talonų sistema (taikoma tik automobilių transportu gabenamoms prekėms);
- 2 – rašytinis BAD;
- 3 – spausdintinė elektroninė deklaracija;
- 4 – traukinio natūrinis lapas, deklaracija;
- 5 – vaizdo kontrolės sistema;

- 6 – elektroninė deklaracija;
- 7 – bendroji deklaracija;
- 8 – prašymas atlikti prekių muitinį tikrinimą muitinės posto darbo (nedarbo) laiku asmens pageidaujamoje vietoje.

MEDININKŲ PASIENIO KONTROLĖS PUNKTO TERITORIJOS SCHEMA

PASTATŲ EKSPLIKACIJA:

- 1) VSPF administracinis pastatas;
- 2) Lengvųjų automobilių ir autobusų kontrolės postas (eksporto pusė);
- 3) Krovinių automobilių kontrolės postas (eksporto pusė);
- 4) Sargbinė (eksporto pusė, išvykstant iš ES);
- 5) Lengvųjų automobilių ir autobusų kontrolės postas (importo pusė);
- 6) Krovinių automobilių kontrolės postas (importo pusė);
- 7) Sargbinė (importo pusė, atvykstant į ES);
- 8) Ūkinis pastatas su šunų voljeru;
- 9) Sunkvežiminių ir autobusų detalių tikrinimo patalpa;
- 10) Draudimo kompanijų laikinai pastatai -5vnt;
- 11) Vistybinės pagalbos tarnybos pastatai;
- 12) Pasienio ir transporto valstybinės veterinarijos tarnybos pastatai;
- 13) Darbo vieta klinojamai rentgeno kontrolės sistemai

EISMO JUOSTŲ EKSPLIKACIJA:

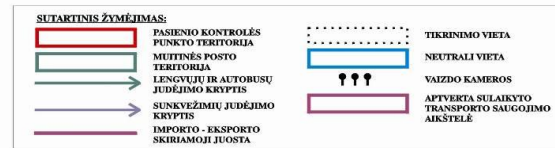
- A) Eismo juosta skirta lengviesiems automobiliams ir autobusams (eksportas);
- B) Eismo juosta skirta kroviniams transporto priemonėms (eksportas);
- R) Eismo juosta skirta negabartinėms transporto priemonėms (eksportas);
- C) Eismo juosta skirta kroviniams transporto priemonėms (importas);
- D) Eismo juosta skirta lengviesiems automobiliams ir autobusams (importas).

DARBO VIETŲ EKSPLIKACIJA:

- 1) 1, 2, 3, 4, 5 - darbo vietos;
- 2) 6 - darbo vieta;
- 3) 7 - darbo vieta;
- 4) - ;
- 5) 8 - darbo vieta;
- 6) 9 - darbo vieta;
- 7) 11 - darbo vieta;
- 8) - ;
- 9) 10 - darbo vieta;
- 10) - ;
- 11) 10 - darbo vieta;
- 12) 10 - darbo vieta;
- 13) - ;

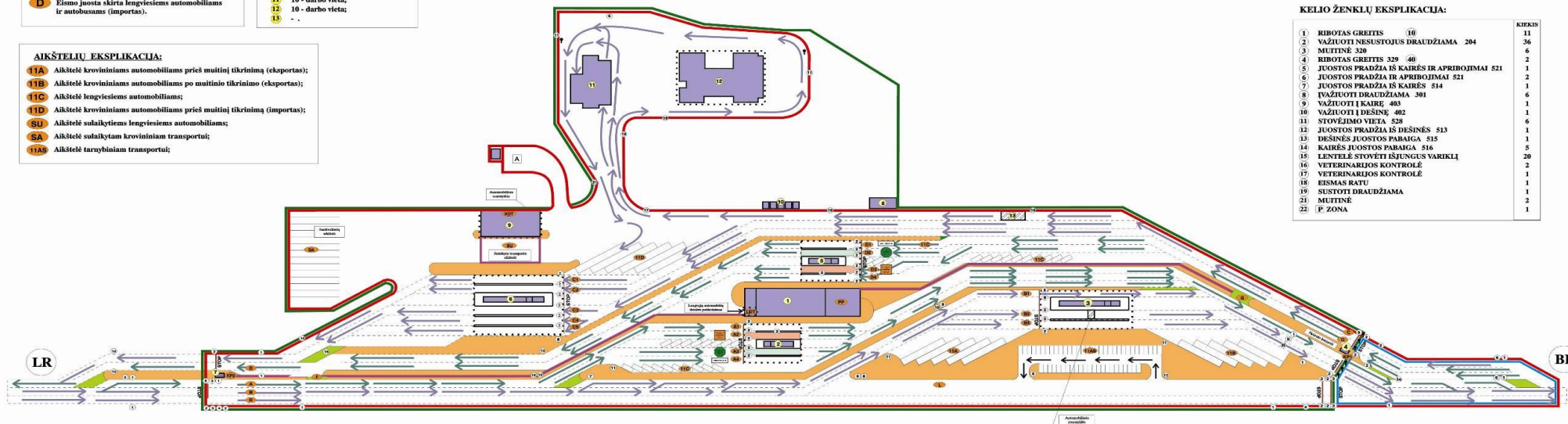
AIKŠTELIŲ EKSPLIKACIJA:

- 11A) Aikštelė kroviniams automobiliams prieš muitinį tikrinimą (eksportas);
- 11B) Aikštelė kroviniams automobiliams po muitinio tikrinimo (eksportas);
- 11C) Aikštelė lengviesiems automobiliams;
- 11D) Aikštelė kroviniams automobiliams prieš muitinį tikrinimą (importas);
- SU) Aikštelė sulauktyms lengviesiems automobiliams;
- SA) Aikštelė sulauktytam kroviniams transportui;
- 11AB) Aikštelė tarvybiniam transportui;



KELIO ŽENKLŲ EKSPLIKACIJA:

1	10	KIEKIS
1	RIBOTAS GREITIS	11
2	VAŽIuoti NESUSTOJUS DRAUDŽIAMA	36
3	MUITINĖ	6
4	RIBOTAS GREITIS	2
5	JUOSTOS PRADŽIA IŠ KAIRĖS IR APRIBOJIMAI	1
6	JUOSTOS PRADŽIA IR APRIBOJIMAI	2
7	JUOSTOS PRADŽIA IŠ KAIRĖS	1
8	ĮVAŽIuoti DRAUDŽIAMA	6
9	VAŽIuoti Į KAIRĖ	1
10	VAŽIuoti Į DEŠINĖ	1
11	STOVĖJIMO VIETA	6
12	JUOSTOS PRADŽIA IŠ DEŠINĖS	1
13	DEŠINĖS JUOSTOS PABAIGA	1
14	KAIRĖS JUOSTOS PABAIGA	5
15	LENTELĖ STOVĖTI IŠJUNGUS VARIKLĮ	20
16	VETERINARIJOS KONTROLĖ	2
17	VETERINARIJOS KONTROLĖ	1
18	EISMAS RATU	1
19	SUSTOTTI DRAUDŽIAMA	1
21	MUITINĖ	2
22	P ZONA	1



Medininkų kelio posto infrastruktūra

Medininkų kelio posto infrastruktūra atitinka Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2008 m. balandžio mėn. 17 dienos įsakymu Nr.1B-277 patvirtintiems Reikalavimams muitinės postų infrastruktūrai:

Medininkų kelio poste yra įrengta:

1. posto muitinio tikrinimo vietos, kurios susideda iš dokumentų pateikimo ir tikrinimo bei prekių tikrinimo vietos;
2. transporto priemonių, prekių tikrinimo vietos, aikštelė ir uždaras muitinio tikrinimo anгарas su iškrovimo rampa;
3. aptverta teritorija (kartu su joje esančiais statiniais), asfaltuota arba padengta kita kieta danga (trinkelėmis, betono plokštėmis);
4. uždari, rakinami statiniai (patalpos), kuriuose gali būti atliekamas transporto priemonių ir prekių muitinis tikrinimas bei sulaikytų prekių laikinas saugojimas;
5. asmens apžiūros vieta (patalpa), jeigu prekes deklaruoja fiziniai asmenys;
6. tinkamos darbo, buities ir poilsio patalpos muitinės pareigūnams;
7. tinkama posto infrastruktūra, įskaitant kompiuterinį ir ryšių tinklą, reikalingą tikrinimą atliekančių valstybės institucijų funkcijoms vykdyti, muitinės tarpininkų paslaugoms bei banko operacijoms atlikti;
8. kelio ir patalpų vidiniai žymėjimai, nurodantys transporto priemonių, prekių, keleivių judėjimo kryptis;
9. vietos, skirtos informacijai apie maito režimą keleiviams ir gabenamoms prekėms, vykstant per Lietuvos Respublikos valstybės sieną; Poste platinami informaciniai lankstinukai keleiviams lietuvių ir užsienio kalbomis;
10. įrengta darbuotojų ir pareigūnų asmeninio transporto stovėjimo aikštelė;
11. transporto priemonių ir jomis gabenamų prekių laikinojo saugojimo vietos-aikštelės, skirtos laikinai saugoti transporto priemones ir jomis gabenamas prekes prieš užbaigiant arba pradėdant poste tranzito procedūrą, iki bus įforminta kita pasirinkta muitinės procedūra arba sankcionuotas muitinės veiksmas;
12. aptverta ir saugoma sulaikytų lengvųjų transporto priemonių saugojimo aikštelė;
13. techninė ir technologinė įranga skirta muitiniam tikrinimui atlikti.