

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO  
TARPTAUTINĖS PREKYBOS IR MUITŲ KATEDRA**

**MANTAS KAUSILAS**

**VEŽĖJO TEISINĖS ATSAKOMYBĖS PAGAL TIR  
KONVENCIJĄ ANALIZĖ**  
Magistro baigiamasis darbas

**Vadovas:  
Doc. dr. Juozas Radžiukynas**

**Vilnius, 2012**

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO  
TARPTAUTINĖS PREKYBOS IR MUITŲ KATEDRA**

**VEŽĖJO TEISINĖS ATSAKOMYBĖS PAGAL TIR  
KONVENCIJĄ ANALIZĖ**

**Teisės ir muitinės bei mokesčių institucijų veiklos magistro baigiamasis  
darbas**

**Studijų programa 621M90017**

**Recenzentas**

**Darbo vadovas:  
Doc.dr.Juozas Radžiukynas  
2012**

**Atliko  
TMMmis0-01 gr. mag.  
Mantas Kaušilas  
2012**

**Vilnius, 2012**

## TURINYS

ĮVADAS	7
1. TIR KONVENCIJOS TEISNIAI PAGRINDAI, ORGANIZACINIAI BEI ADMINISTRAVIMO ASPEKTAI	9
1.1. Krovinių vežimo pagal TIR konvenciją apžvalga	9
1.2. TIR konvencijos tikslai, privalumai	14
1.3. TIR sistemos elementai	15
1.3.1. transporto priemonių ir konteinerių saugumas	16
1.3.2. tarptautinė garantija	19
1.3.3. TIR knygelė	21
1.3.4. muitinės kontrolės priemonių pripažinimas	26
1.3.5. kontroliuojamas patekimas į TIR sistemą	27
1.4. TIR sistemos veikimo funkcinė schema	34
2. KROVINIŲ VEŽIMO PAGAL TIR KONVENCIJĄ TEISINIŲ NUOSTATŲ VERTINIMO ANALIZĖ	36
2.1. Atsakomybės už mokesčių įstatymų pažeidimus gabenant krovinius pagal TIR konvenciją analizė	36
2.1.1. Mokesčių iš vežėjo ir garanto išieškojimo analizė	42
2.1.2. Vežėjo teisinė atsakomybė pagal CMR konvenciją	44
2.1.3. Ginčų sprendimo praktikos gabenant krovinius su TIR knygele analizė. Teismų praktikos analizė	48
2.2. ATP ir BK nuostatų taikymo vežėjams analizė	53
3. PROBLEMINĖS SITUACIJOS GABENANT KROVINIUS PAGAL TIR KONVENCIJĄ IR JŲ SPRENDIMO BŪDAI	61
3.1. Lietuvos vežėjų ir muitinės institucijų sąveikos bei kylančios problemos	61
3.2. Rekomendacijų dėl vieningos praktikos formavimo parengimas	65
IŠVADOS	67
LITERATŪRA	69
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS	73
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA	74
SUMMARY	76
PRIEDAI	78

**PRIEDAI**

<b>1 priedas.</b> TIR konvencijos turinys	<b>78</b>
<b>2 priedas.</b> Susitariančiųjų šalių vežėjams išduotos TIR knygelės	<b>81</b>
<b>3 priedas.</b> Tinkamumo liudijimo pavyzdys	<b>82</b>

**LENTELĖS**

<b>1 lentelė.</b> 10 šalių, kurioms daugiausia išduota TIR knygeliių	12
<b>2 lentelė.</b> Į TIR sistemą priimtų narių skaičius	31
<b>3 lentelė.</b> Iš TIR sistemos pašalintų narių skaičius	31
<b>4 lentelė.</b> Muitinės kriminalinės tarnybos vykdytų TPP skaičius	62

**PAVEIKSLAI**

<b>1 pav.</b> 1975 metų TIR Konvencijos galiojimo zona	11
<b>2 pav.</b> Įformintų TIR procedūrų skaičius	13
<b>3 pav.</b> Įformintų Bendrijos/bendrosios tranzito procedūrų skaičius	13
<b>4 pav.</b> TIR sistemos elementai	15
<b>5 pav.</b> TIR sistemos narių skaičius	33
<b>6 pav.</b> TIR sistemos veikimo schema	34
<b>7 pav.</b> TIR knygelės įforminimas išvykimo muitinėje	63
<b>8 pav.</b> TIR knygelės įforminimas paskirties šalyje	64

## IVADAS

Tarptautinių ryšių plėtojimas, sąlygojamas politinių ir ekonominių faktorių, neįmanomas be transporto veiklos vystimosi. Lietuvai, įvertinant jos geografinę padėtį, palankią tranzitinių krovinių gabenimui, transporto logistikos klausimai turi ypatingą reikšmę. Dėl šios priežasties Lietuvai buvo aktualu tapti tarptautinių transporto organizacijų nare, prisijungti prie įvairaus pobūdžio tarptautinių konvencijų bei sutarčių, reglamentuojančių tarptautinį krovinių gabenimą. Viena iš tokių sutarčių – Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija) [1].

LR Vyriausybės 1993 m. vasario 11 d. potvarkis dėl prisijungimo prie nurodytos konvencijos, įpareigojo parengti eilę norminių aktų, įgyvendinančių konvencijos nuostatas, padedančių įsilieti į tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis sistemą. Vertinant didelius tranzitinių krovinių per Lietuvą srautus ir tai, kad mūsų valstybė ribojasi su išorine Europos Sąjungos siena, aktualus yra ir vežėjų teisinės atsakomybės klausimas. Esant grubiems muitinės įstatymų pažeidimams (pvz., krovinių nepristatymui į paskirties įstaigas, kontrabandos gabenimui), daromas neigiamas poveikis valstybės ir/ar Europos Sąjungos biudžetui, pačioms vežėjų įmonėms, jų darbuotojams taikomos sankcijos, kenčia vežėjų asociacijų autoritetas.

2002, 2009 m. Lietuvos vežėjams Rusijos, Baltarusijos muitinės taikė sustiprintas kontrolės priemones [2] argumentuodamos, kad sustiprintos kontrolės priemonės taikomos dėl Lietuvos vežėjų daromų pažeidimų. Paminėtos vežėjų „križės“ metu Lietuvos vežėjai patyrė daug materialinių nuostolių, vairuotojai buvo priversti po kelias dienas, savaites stovėti eilėse neturėdami normalių poilsio, higienos, maitinimosi sąlygų. Materialinių nuostolių patyrė ir kiti tarptautinių rinkų dalyviai (eksportuotojai, importuotojai).

*Darbo tikslas* – ištirti vežėjų teisinės atsakomybės pagal TIR konvenciją klausimus

*Darbo uždaviniai:*

1. Išnagrinėti veiksnius, sąlygojusius Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija) priėmimą, TIR sistemos esmę, jos elementus ir operacijas.
2. Išnagrinėti atsakomybės už mokesčių įstatymų pažeidimus sampratą, jos atsiradimo pagrindus, su šia atsakomybe susijusias teisinio poveikio priemones.
3. Apžvelgti kylančių ginčų tarp garanto ir muitinės nagrinėjimo teismuose aspektus.

---

[1] Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija). //V.Ž., 2000, Nr.6-155

[2] „Vežėjų žinios“ 2009, Rugpjūtis Nr.14-15 (194-195), [http://www.tp.cargo.lt/content.php?art\\_id=3291](http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=3291).

4. Aptarti administracinės ir baudžiamosios atsakomybės už mokesčių įstatymų pažeidimus vežėjams (TIR procedūros vykdytojams) pagrindus ir taikymo galimybes.

5. Išanalizuoti ar vežėjų daromi pažeidimai sudaro prielaidas Rusijos valstybinėms institucijoms taikyti sustiprintas kontrolės priemones, tokiu būdu formuojant neigiamą, nepatikimo vežėjo statusą bei „išstumiant“ Lietuvos vežėjus iš paklausios Rusijos rinkos.

Magistro darbe keliami *hipotezė* – vežėjų daromi pažeidimai sudaro prielaidas Rusijos valstybinėms institucijoms taikyti sustiprintas kontrolės priemones.

*Darbo dalykas* – teisinės atsakomybės pagal TIR konvenciją vežėjams taikymas, vežėjų asociacijų, valstybinių institucijų veikla, užtikrinanti TIR konvencijos nuostatų įgyvendinimą.

*Darbo metodai* – teisės dokumentų ir tyrinėjimų analizė (analizuojami teisiniai dokumentai, literatūra, moksliniai straipsniai, pažeidimų statistika, teisinės pagalbos prašymai bei kiti šaltiniai susiję su vežėjų, garantinės asociacijos, valstybinių institucijų tarpusavio teisiniais santykiais), lyginimo, sisteminės analizės, apibendrinimo.

*Darbo struktūra* – baigiamasis darbas pradedamas įvadu, po kurio seka dėstomoji dalis, kurią sudaro trys skyriai: TIR konvencijos teisiniai pagrindai, organizaciniai, administravimo aspektai, TIR konvencijos tikslai, privalumai, jos elementai, TIR sistemos veikimo principas, antrajame – nagrinėjama vežėjų atsakomybė už mokesčių įstatymų pažeidimus, susijusi su mokesčių išieškojimu bei finansinėmis sankcijomis, aptariama administracinė bei baudžiamoji atsakomybė už mokesčių įstatymų pažeidimus ir jų taikymo vežėjams galimybės, trečiajame – analizuojama ar vežėjų daromi pažeidimai sudaro prielaidas Rusijos valstybinėms institucijoms taikyti sustiprintas kontrolės priemones, tokiu būdu formuojant neigiamą, nepatikimo vežėjo statusą bei „išstumiant“ Lietuvos vežėjus iš paklausios Rusijos rinkos. Darbo pabaigoje pateikiamos išvados, naudotos literatūros sąrašas, darbo santrauka.



# 1. TIR KONVENCIJOS TEISNIAI PAGRINDAI, ORGANIZACINIAI BEI ADMINISTRAVIMO ASPEKTAI

## 1.1. Krovinių vežimo pagal TIR konvenciją apžvalga

Kai prekės yra įvežamos į valstybę ar teritoriją, muitinė reikalauja sumokėti importo muitus bei kitus mokesčius ir, jei reikia, taiko prekybos politikos priemones (pavyzdžiui, antidempingo muitus). Taip yra net ir tuo atveju, kai prekės tik pervežamos (vežamos tranzitu) per tokią valstybę ar teritoriją, vežant jas į kitą valstybę ar teritoriją. Esant tam tikroms sąlygoms, sumokėti muitai ir mokesčiai įvežant į šalį gali būti gražinami, kai prekės išvežamos iš tos valstybės ar teritorijos. Kitoje valstybėje ar teritorijoje šią procedūrą gali tekti pakartoti. Prekių vežimo per sieną vietose joms gali būti taikomos įvairios administracinės procedūros, kol prekės pasiekia galutinę paskirties vietą.

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). 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 vietos 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 forminant ne Bendrijos prekėms tranzito procedūrą, pavyzdžiui, reeksportuojant jas iš Bendrijos muitų teritorijos [3].

Krovinių vežimams automobiliais, kaip transportavimo rūšiai, yra apie 100 metų, o šiandien neįmanoma be jos įsivaizduoti bet kurios šalies gyvenimo srities [4]. Svarbiausia šio transporto savybė ir pranašumas – manevringumas. Geležinkelio ir vandens transportas priklauso nuo kelių ir jų infrastruktūros įrengimų, o automobilių transportu galima vežti krovinius dangos neturinčiais keliais, taip pat sunkiai pervažiuojamu reljefu. Ryškiausias transportavimo automobiliais pranašumas yra tai, kad automobiliais krovinius galima pristatyti „nuo durų iki durų“. Daugeliu atvejų automobilių transportas užsienio prekyboje yra pirma ir paskutinė priemonė kroviniams pristatyti, be kurios krovinių vežimas būtų neįmanomas.

[3] Tranzito vadovas//TAXUD/801/2004

//[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_lt.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_lt.pdf)

[4] „Transporto pasaulis“ 2003, Birželis Nr. 6 (30),

[http://www.tp.cargo.lt/content.php?art\\_id=151](http://www.tp.cargo.lt/content.php?art_id=151)

Automobilių kelių ypatumas – jų tinklo tankumas. Jais galima pasiekti bet kurį punktą, su jais sujungti pramonės centrai, jūrų ir oro uostai bei geležinkelio stotys.

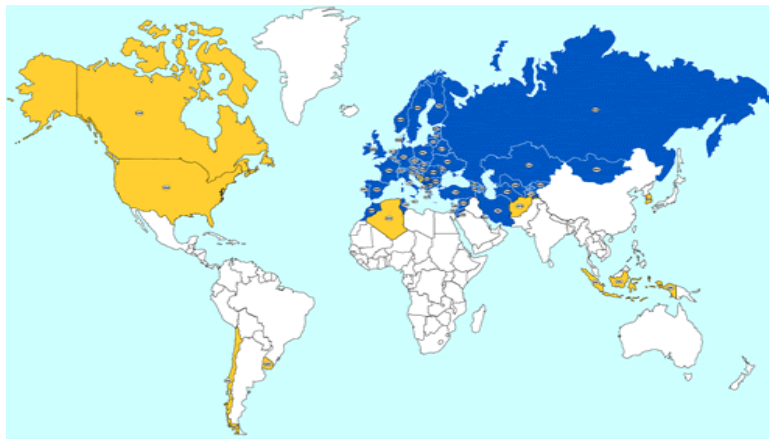
Dar vienu pranašumu galima laikyti didelį šios transporto rūšies lankstumą – reikalui esant, galima greitai keisti tiek prekes, tiek pačią gabenimo priemonę. Pagrindinis trūkumas tas, kad šios transporto priemonės tūris yra santykinai mažas. Dideliais kiekiais gabenamoms prekėms automobilių transportas naudojamas retai. Iš trūkumų būtų galima paminėti ir gana ribotą pakrovimo kiekį, ribotas galimybes gabenti pavojingus krovinius, priklausomybę nuo meteorologinių ir kelio sąlygų. Tačiau šios transporto rūšies privalumai atstojo jos trūkumus ir leido jai užimti tvirtas pozicijas transporto sistemoje.

Pagrindiniai 1975 metų TIR konvencijos principai atsispindėjo ir kitose tranzito sistemose, padėjo supaprastinti tarptautinius pervežimus ne tik automobilių, bet ir kitų rūšių transportu – geležinkelio, upių ir t. t. Aptariamos muitinio tranzito sistemos nuostatos Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (toliau - JT/EEK) iniciatyva buvo pradėtos kurti tik pasibaigus Antrajam pasauliniam karui. Pirmąjį susitarimą dėl TIR sistemos keletas Europos valstybių pasirašė 1949 metais [5]. Šio susitarimo pagrindu 1959 metais JT/EEK Vidaus transporto komitetas priėmė konvenciją, įsigaliojusią 1960 metais. Sukaupta patirtis taikant minėtą tranzito sistemą, transporto techninių galimybių didėjimas, pasikeitusios muitinės bei transporto taisyklės sudarė prielaidas keisti konvencijos nuostatas. Siekiama tarptautinę sutartį padaryti kuo efektyvesnę, paprastesnę ir saugesnę muitinės požiūriu. Dar viena konvencijos tobulinimo priežastis yra atsiradusi nauja transporto įrenginių rūšis – konteineriai. Dėl savo universalaus pobūdžio, patvarumo konteineriai krovinių gabenimui pradami naudoti ir mišriuose pervežimuose. Atsiradę mišrūs krovinių gabenimai sudarė būtinybę, tam tikromis aplinkybėmis, pripažinti konteinerį kaip atskirą transporto vienetą, užtikrinantį muitinės režimą. Tai taip pat reiškė, kad TIR procedūros rėmuose kroviniai gali būti pervežami ne tik automobilių transportu, bet ir geležinkeliu, upių, jūros transportu, su ta sąlyga, jog dalis gabenimo atlikta kelių transporto priemone [6]. Taigi visos šios prielaidos ir sudarė galimybes atsirasti 1975 metų TIR konvencijai. Kaip jau buvo minėta, 1975 metų TIR konvencija tapo viena iš efektyviausiai veikiančių sutarčių, reglamentuojančių tarptautinio krovinių gabenimo klausimus. Šiuo metu ją yra pasirašiusios 68 šalys. Dauguma jų Europos valstybės, tačiau sutartį yra pasirašiusios ir kai kurios Šiaurės Amerikos bei Pietų Amerikos, Šiaurės Afrikos, Artimųjų Rytų, Azijos valstybės.

---

[5] <http://www.cust.lt/web/guest/584>

[6] Ambrazevičius A. Lietuvos transporto sistema, 2008, p. 137.



**1 pav.** 1975 metų TIR Konvencijos galiojimo zona  
(šviesesne spalva pažymėtos šalys, kuriose gali būti atliekama TIR procedūra tamsesne spalva pažymėtos šalys, prisijungę prie TIR sistemos)

Atkūrus nepriklausomą Lietuvos Respubliką (toliau – LR) pakito ir krovinių vežimų keliais teisinės aplinkybės, valstybinės autotransporto įmonės tapo akcinėmis bendrovėmis, tačiau savo funkcijas išlaikė. 1997 metais vežėjo verslo licencijas gavo per 5000 įvairių įmonių bei organizacijų (akcinės, uždarnosios akcinės bendrovės, LR ir užsienio kapitalo, individualios įmonės), gabenančių krovinius vidaus ir tarptautiniais maršrutais. Minėtos įmonės gabendamos įvairios paskirties krovinius, turėjo laikytis ne tik LR teisės aktų, bet ir tarptautinių sutarčių, reikalavimų. Viena iš tokių sutarčių – Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (toliau – TIR konvencija), prie kurios LR prisijungė 1993 m. vasario 11 d. Minėta konvencija buvo svarstyta ir priimta 1975 metų lapkričio mėnesį JT/EEK iniciatyva surengtoje konferencijoje, o įsigaliojo 1978 metais. Nuo įsigaliojimo ji tapo viena iš efektyviausiai veikiančių transporto konvencijų, praktiškai vienintele universalia muitinės tranzito sistema.

Apie TIR sistemos efektyvumą galima spręsti ir iš išduodamų TIR knygelių, naudojamų tarptautiniuose krovinių vežimuose, skaičiaus. Pavyzdžiui, 1952 metais buvo išduota per 3000 TIR knygelių, 1960 metais jų skaičius išaugo iki 100000, o 1970 metais siekė beveik 800000. Vėliau, 1970–1980 metų laikotarpiu išduodamų kasmet knygelių skaičius svyravo nuo 500000 iki 900000. XX a. pabaigoje TIR knygelių paklausa ryškiai padidėjo. Jeigu 1992 metais išduotų knygelių skaičius viršijo 1 mln., tai 1998 - 2,7 mln., 2005-2008 metais pasiekė 3,2 mln. ribą ties ja jų paklausa ir nusistovėjo (2009 metais-2,2 mln.).

Lietuvoje TIR knygelės platinamos Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „LINAVA“, kuri įkurta 1991 m. spalio 4 dieną. Tuomet asociaciją įkūrė 84 Lietuvos transporto įmonės [7].

[7] [http://www.linava.lt/cms/content.aspx?root\\_id=lt&path=/lt/lt\\_about&item\\_id=lt\\_about\\_1](http://www.linava.lt/cms/content.aspx?root_id=lt&path=/lt/lt_about&item_id=lt_about_1)

Nuo pat jos įkūrimo asociacijos narių skaičius ženkliai augo. Šiuo metu yra 849 vežėjų – transporto įmonių, turinčių apie 14500 krovinio transporto priemonių tarptautiniams krovinių vežimams, ir apie 3000 autobusų ir troleibusų yra asociacijos „LINAVAL“ nariai. Pagrindinė asociacijos būstinė įsikūrusi Vilniuje, asociacijos skyriai veikia visuose didžiuosiuose Lietuvos miestuose: Kaune, Klaipėdoje, Šiauliuose, Panevėžyje ir Alytuje.

Asociacijai „LINAVAL“ priklausančios transporto bendrovės keleivius veža 1328 vietinio susisiekimo, 369 tolimojo susisiekimo ir 40 tarptautinio susisiekimo maršrutais. Keleiviai bei kroviniai vežami į 40 Europos, Azijos ir netgi Afrikos valstybių. Pagrindinės šalys, į kurias Lietuvos vežėjai gabena daugiausiai krovinių, yra Rusija, Lenkija, Vokietija, Olandija, Belgija, Italija. Rytų rinka visada buvo ir yra viena svarbiausių Lietuvos vežėjams, todėl labai daug krovinių vežama iš Lietuvos į Rusijos, Baltarusijos, Ukrainos, Kazachstano valstybes.

1992 m. gegužės 23 d. asociacija „LINAVAL“ buvo priimta į Tarptautinę kelių transporto sąjungą (IRU) ir tapo tikrąja jos nare. Šioje tarptautinėje organizacijoje asociacija atstovauja Lietuvos vežėjams keleivinio ir krovinio transporto tarybose.

Per asociacijos „LINAVAL“ veiklos metus Lietuva prisijungė prie pagrindinių kelių transportą reglamentuojančių konvencijų, pasirašytos sutartys dėl tarptautinio kelių transporto su 34 valstybėmis. 1993 m. Lietuva tapo pilnateise Europos Transporto Ministrų Konferencijos (ETMK) nare, nuolat dalyvauja jos skirstomos daugiašalės kvotos tarptautiniams krovinių vežiojimams keliais sistemoje.

Analizuojant krovinių gabenamų pagal TIR konvenciją srautus visų pirma norėčiau apžvelgti kokią vietą pagal išduotų TIR knygelėlių kiekį tarp visų vežėjų užima Lietuvos vežėjai. Pateikti 1 lentelėje atskirų šalių vežėjams išduotų TIR knygelėlių skaičiai leidžia daryti išvadą, kad Lietuvos vežėjai aktyviai naudojami TIR sistema. Remiantis LR Muitinės departamento Muitinės procedūrų skyriaus duomenimis, Lietuva pagal vežėjams išduotų TIR knygelėlių skaičių 2002, 2003 metais – užėmė trečią vietą (atitinkamai 299500, 327200), 2004, 2005, 2006 metais – aštuntą vietą (148700, 151600, 16500), 2007 metais – šeštą (174500), 2008 metais – penktą (218500), 2009 metais – septintą (111500). Taigi mūsų šalies vežėjai vykdydami tranzito su TIR knygelėmis procedūras nė kiek nenusileidžia didžiųjų šalių, tokių kaip Rusijos Federacija, Baltarusija, Ukraina, Turkija, Bulgarija, Lenkija, vežėjams.

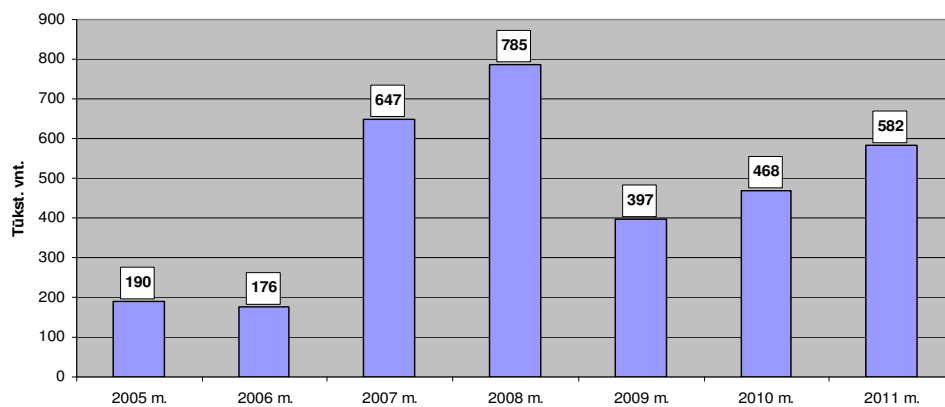
1 lentelė. 10 šalių, kurioms daugiausia išduota TIR knygelėlių

Šalis	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Turkija	412000	419000	544000	589000	689000	788500	765000	490000
Rusija	263700	313550	375650	424000	499900	660900	696600	404800

## 1 lentelės tęsinys

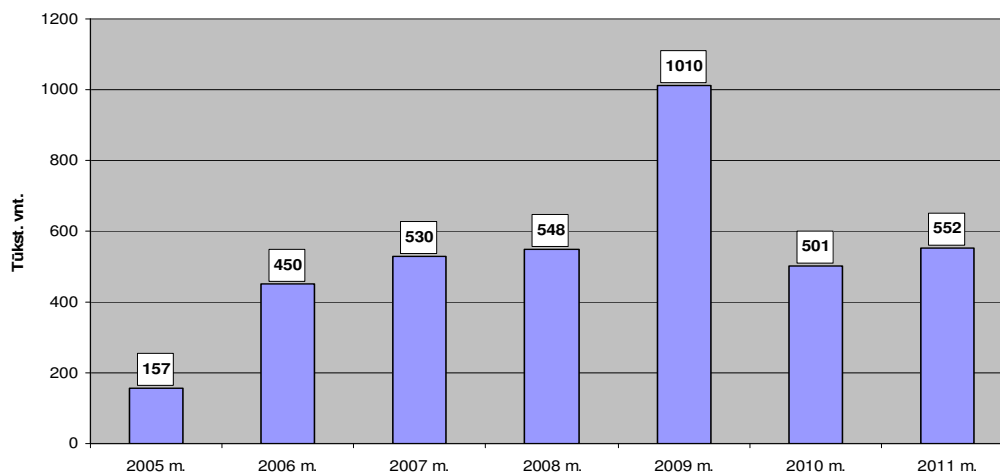
Ukraina	190000	222500	251000	266000	324000	345000	317000	292000
Lenkija	213500	244000	273500	188000	291500	185100	286050	205100
Baltarusija	284200	237600	187000	182200	197500	194300	213600	161400
Bulgarija	252000	303000	313000	34900	394500	140000	148200	124200
Lietuva	299500	327200	148700	151600	165000	174500	218500	111500
Moldavija	24450	46800	46900	58500	61050	77100	77850	65950
Iranas	20000	33000	33000	33000	48000	52000	48000	58000
Latvija	132000	154500	91000	90000	105500	90600	108900	57000

Kitas svarbus kriterijus, apibūdinantis tranzito pagal TIR konvenciją intensyvumą tai TIR procedūrų įformintų Lietuvoje skaičius [8]:



2 pav. Įformintų TIR procedūrų skaičius

Iš palyginimui 3 pav. pateiktų duomenų matome, kad TIR procedūrų įformintų Lietuvoje skaičius 2005-2011 metų laikotarpiu atitinka Bendrijos/bendrosios tranzito procedūrų kiekį [9]. Po įstojimo į ES tiek TIR procedūrų kiekis buvo pakankamai mažas lyginant su 2007, 2008 metais. 2009 metais jis ženkliai nukrito, o pastaraisiais metais palaipsniui auga



3 pav. Įformintų Bendrijos / bendrosios tranzito procedūrų skaičius

Vertinant pateiktus skaičius galima darytina išvada, kad geografinė mūsų šalies padėtis sąlygoja, kad Lietuvoje įforminama didelis tranzito procedūrų kiekis, o tranzito procedūros, kurios vykdomos su TIR knygelėmis, sudaro apie 50 % dalį. Didžioji dalis tranzito procedūrų įforminamų su TIR knygelėmis yra nukreipiama į Rusijos Federaciją.

## **1.2. TIR konvencijos tikslai, privalumai**

TIR konvencijos tikslus nustato (TIR konvencijos preambulė, TIR konvencijos 5 straipsnis):

- Maksimaliai supaprastinti muitinės prižiūrimų tranzitinių krovinių tarptautinį gabenimą, užtikrinant muitinės kontrolę ir 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.

Atsižvelgiant į TIR sistemos populiarumą norėtuši įvertinti ir į jos privalumus. 1975 metų TIR konvencijos preambulėje kalbama apie siekius supaprastinti tarptautinių krovinių gabenimą kelių transporto priemonėmis bei administracinius formalumus tarptautinio kelių transporto srityje, ypač pasienyje. Ir iš tikrųjų, kiekvienos tranzito sistemos sėkmingo funkcionavimo būtina sąlyga – jos paprastumas ir aiškumas kiekvienam tranzitinio krovinio gabenimo dalyviui, taip pat pareigūnams, įgyvendinantiems muitinės kontrolę. Kartu būtina išlaikyti tam tikrą balansą tarp muitinės reikalavimų ir vežėjų pageidavimų. Tradiciškai, atliekant tarptautinį krovinio gabenimą kelių transportu, tranzito valstybių muitinės institucijos reikalauja laikytis tos valstybės įstatymų. Neretai valstybių reikalavimai tranzitinių krovinių gabenimui skiriasi. Vis dėlto dažniausiai, reikalavimai pasireiškia tranzitinių krovinių, juos gabenančių transporto priemonių apžiūra kirtus tranzito valstybės sieną ir tam tikros garantijos reikalavimu, siekiant užtikrinti muitinės mokesčių sumokėjimą (pvz., pažeidus tranzito tvarką). Minėtos kontrolės priemonės, taikomos kiekvienoje tranzito valstybėje, susijusios su papildomomis išlaidomis vežėjams, transporto priemonių prastovomis. Vadinasi, 1975 metų TIR konvencijos nuostatomis siekiama sudaryti sąlygas vežėjams išvengti minėtų kliūčių, o muitinės institucijoms įgyvendinti norimus reikalavimus, pakeičiant tradicines kontrolės priemones. Taigi TIR sistemos privalumus galima būtų išskirti į dvi grupes:

1) privalumai muitinės tarnyboms pasireiškia tuo, kad krovinius gabenant su TIR knygele muitinės institucijos transporto priemonėms ir jomis gabenamiems kroviniams turi galimybę taikyti tik būtiniausias intervencijos priemones [10].

[10] <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0587:FIN:LT:PDF>

Tai reiškia, kad taikomos paprastesnės paremtos rizikos kriterijais kontrolės priemonės, kartu racionaliau paskirstomi muitinės resursai (dažniausiai užtenka patikrinti plombų, spaudų dokumentuose tikrumą, trosų vientisumą, transporto priemonės krovininės dalies ar konteinerio išorinę būklę), nereikalaujama nacionalinių garantijų ir tokiu būdu paprastėja dokumentų įforminimas;

2) privalumai transporto verslui pasireiškia tuo, kad transporto priemonės ir kroviniai paprasčiau kirsdami valstybių sienas, taupo laiką, krovinio gabenimo išlaidas, tuo pačiu ir krovinio kainą, tokiu būdu skatinama intensyvesnė tarptautinė prekyba; pataisytos 1975 metų TIR konvencijos nuostatos krovinų gabenimams leidžia plačiai naudoti ir konteinerius (prielaidos derinti kelias transporto rūšis).

### 1.3. TIR sistemos elementai

Šią sistemą galima apibūdinti penkiais pagrindiniais elementais [11]:

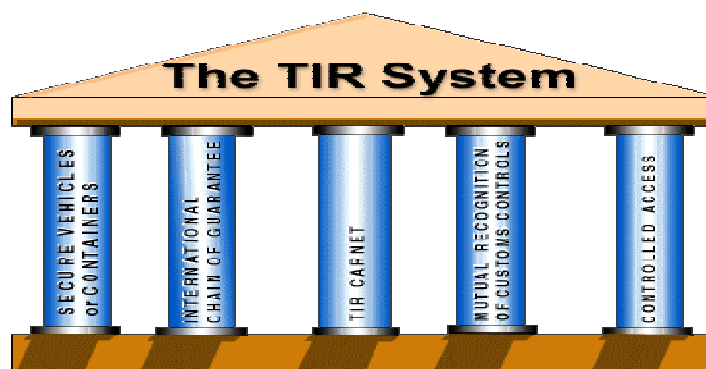
1. leidimas krovinius gabenti tik transporto priemonėmis ir konteineriais, atitinkančiais nustatytus reikalavimus (transporto priemonių krovininiai skyriai arba konteineriai privalo būti paruošti taip, kad gabenimo metu krovinio neįmanoma būtų pasiekti nepaliekant matomų žymių ar nepažeidžiant muitinės plombų ir spaudų);

2. tarptautinė garantijų sistema, leidžianti užtikrinti, kad nacionalinis garantijų susivienijimas sumokės visus muitus bei mokesčius, jeigu jų nesumokės vežėjas;

3. TIR knygelė, patvirtinanti tai, kad transporto priemonės krovininėje dalyje arba konteineryje gabenamam kroviui taikoma tarptautinė garantija;

4. muitinės kontrolės priemonių pripažinimas reiškia tai, kad paskirties ar tranzito valstybės muitinės institucijos pripažįsta kitos tranzito valstybės muitinės institucijų uždėtas plombas, spaudus;

5. kontroliuojamas patekimas į TIR sistemą pasireiškia tam tikrų reikalavimų taikymu fiziniams ar juridiniams asmenims, norintiems naudotis šia garantine sistema.



4 pav. TIR sistemos elementai

[11] <http://www.cust.lt/web/guest/584>

### 1.3.1. Transporto priemonių ir konteinerių saugumas

Tarptautinių pervežimų saugumui užtikrinti 1975 metų TIR konvencijoje įtvirtinti reikalavimai transporto priemonėms bei konteineriams, jų konstrukcijai. Pagal konvenciją tarptautiniais maršrutais gabenti krovinius su muitinės spaudais ir plombomis leidžiama tik tokiomis transporto priemonėmis bei konteineriais, kurie sukonstruoti taip:

a) kad nebūtų galima iš užplombuotos transporto krovinės dalies ar konteinerio išimti ar į juos sukrauti krovinių nepaliekant matomų įsilaužimo ar muitinės spaudų ir plombų pažeidimo žymių;

b) kad muitinės spaudus ir plombas būtų galima uždėti nesudėtingu ir patikimu būdu;

c) kad juose nebūtų slaptaviečių kroviniams slėpti;

d) kad visas vietas, kuriose gali būti sukrauti kroviniai, muitinės pareigūnai galėtų lengvai patikrinti.

Tai pagrindiniai principai, kuriais remiasi techninių sąlygų ir taisyklių, taikomų transporto priemonėms bei konteineriams, sistema. 1975 metų TIR konvencijos 2–7 prieduose įvardijamos konkrečios techninės sąlygos ir taisyklės, kurios turi būti taikomos transporto priemonėms bei konteineriams, skirtiems gabenti krovinius su TIR knygelėmis, tokių transporto priemonių ar konteinerių tinkamumo nustatymo tvarka ir t. t. Pavyzdžiui, konvencijos 2 priedo 2 straipsnyje nustatyti transporto priemonių kėbulo konstrukcijos reikalavimai:

- krovinių skyriaus sudedamosios dalys (sienelės, grindys, durys, stogas, statramsčiai, skersiniai elementai ir t. t.) turi būti sujungtos tokiais įtaisais, kurių nebūtų galima iš išorės nuimti ir vėl sumontuoti nepaliekant matomų žymių, arba taip sukonstruotos, kad nebūtų galima konstrukcijos keisti nepaliekant matomų žymių. Sienelės, grindys, durys ir stogas, pagaminti iš skirtingų elementų, turi atitikti tuos pačius reikalavimus ir būti gana atsparūs;

- durys ir kiti uždarymo mechanizmai (uždaromieji kranai, landų dangteliai, jungiamosios movos ir t. t.) turi būti su įtaisais, ant kurių gali būti uždėtos muitinės plombos ir spaudai. Įtaisai turi būti tokie, kad būtų neįmanoma jų iš išorės nuimti ir vėl uždėti nepaliekant matomų žymių. Durys ir užrakinimo mechanizmai negali būti atidaromi nepažeidžiant muitinės plombų ir spaudų. Jie turi būti tinkamai apsaugoti. Leidžiama įrengti atidaromuosius stogus;

- vėdinimo ir kanalizacijos angos turi būti sutvirtintos įrenginiais, kurie neleistų patekti į transporto priemonės krovinių skyriaus vidų. Jie turi būti taip sukonstruoti, kad nebūtų galima jų iš išorės nuimti ir atgal įstatyti nepaliekant matomų žymių.



Analogiškos techninės sąlygos taikomos ir konteineriams, jų konstrukcijai (jos numatytos konvencijos 7 priedo 2 straipsnyje).

2002 m. spalio 29 d. LR Vyriausybės nutarimo Nr.1711 1.5 punktu Muitinės departamentui buvo pavesta nustatyti transporto priemonių tinkamumo liudijimų išdavimo, tvirtinimo ir pratęsimo pagal 1975 metų TIR konvenciją tvarką.

2003 m. gegužės 19 d. Muitinės departamento direktoriaus įsakymu Nr.1B-459 patvirtintos „Kelių transporto priemonių, skirtų kroviniams gabenti muitinės plombomis, tinkamumo liudijimų pildymo bei registravimo taisyklės“ šiuo metu galioja aukščiau nurodyto įsakymo nauja redakcija 2011 m. sausio 17 d. Muitinės departamento generalinio direktoriaus įsakymas Nr. 1B-19 „Dėl Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2003 m. gegužės 19 d. įsakymo Nr. 1B-459 „Dėl Kelių transporto priemonių, skirtų kroviniams gabenti su muitinės plombomis, tinkamumo liudijimų pildymo bei registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“. Reikia paminėti, kad iki nurodyto įsakymo priėmimo, tinkamumo liudijimus kelių transporto priemonėms išduodavo Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „LINAVA“. Tokia korekcija turėjo turėti teigiamą įtaką kontroliuojant transporto priemonių tinkamumą gabenti krovinius su TIR knygelėmis.

Minėtų taisyklių bendrojoje dalyje akcentuota tai, kad vadovaujantis 1975 metų TIR konvencijos 13 straipsnio nuostatomis, konteineriai, pripažinti tinkamais prekėms gabenti su muitinės plombomis pagal 1972 metų Muitinės konvenciją dėl konteinerių, taip pat laikomi tinkamais prekėms gabenti su TIR knygelėmis. Pastarosios konvencijos nuostatose, kaip ir 1975 metų TIR konvencijoje, numatyti pagrindiniai konteinerių tinkamumo tarptautiniams vežimams su muitinės plombomis principai – konteineriai turi būti sukonstruoti ir įrengti tokiu būdu, kad nebūtų galima iškrauti prekių iš užplombuotos konteinerio dalies arba pakrauti į ją prekes nepaliekant matomų sugadinimo žymių arba nesugadinant muitinės plombų, muitinės plombos būtų nesudėtingai ir patikimai prie jų pritvirtinamos ir panašiai.

„Kelių transporto priemonių, skirtų kroviniams gabenti muitinės plombomis, tinkamumo liudijimų pildymo bei registravimo taisyklių“ 7 punkte numatyta, kad tinkamumo liudijimas išduodamas individualia tvarka kelių transporto priemonės savininkui arba naudotojui, pateikus laisvos formos prašymą, transporto priemonės registracijos liudijimą arba transporto priemonės naudotojo pažymėjimą. Tinkamumo liudijimus išduoda Muitinės departamento paskirtų muitinės įstaigų postų nepriklausomai nuo transporto priemonės savininko arba naudotojo buveinės vietos muitinės pareigūnai, įsitikinę, kad transporto priemonė atitinka 1975 m. TIR konvencijos 2, 3, 5 ir 6 priedų reikalavimus. Tinkamumo galiojimo laikas nustatomas iki 2 metų.

Tinkamumo liudijimo galiojimo laiką pratęsia (iki 2 metų) Taisyklių 7 punkte nurodytos muitinės įstaigos pareigūnai. Taisyklių 19 punkte numatyta, kad Muitinės įstaigos pareigūnas, atlikdamas TIR operacijos įforminimą ir transporto priemonės tikrinimą bei nustatęs grubų (tyčini) transporto priemonės plombuojamosios dalies pažeidimą (perpjautą tentą, sujungtą plombavimo lyną, nulaužtas plombavimo lyno pravėrimo kilpas ir t. t.) ar aptikęs įrengtą slėptuvę, perbraukia visus muitiniam tikrinimui pateikto Tinkamumo liudijimo 10 langelius, 12 langelyje pažymi B grupės spaudu „NEGALIOJA“, nurodo priežastį, pasirašo, nurodo datą ir patvirtina muitinės pareigūno asmeninio naudojimo spaudu ir numeruotu muitinės įstaigos antspaudu. Šiuo atveju Tinkamumo liudijimas vežėjui negražinamas, o jo pripažinimą negaliojančiu muitinės pareigūnas tuoj pat užfiksuoja TILIU (Lietuvos muitinės sukurta programinė įranga, skirta Tinkamumo liudijimams registruoti, taisymams juose Taisyklėse numatytais atvejais atlikti ir reikiamoms ataskaitoms spausdinti) ir su lydraščiu perduoda teritorinės muitinės Procedūrų priežiūros skyriui. Jei Tinkamumo liudijimas išduotas kitoje TIR konvencijos susitariančioje šalyje (ne Lietuvoje), jis perduodamas į Muitinės departamentą ir persiunčiamas į tą TIR konvencijos susitariančiąją šalį. „Kelių transporto priemonių, skirtų kroviniams gabenti muitinės plombomis, tinkamumo liudijimų pildymo bei registravimo taisyklių“ 18 punkte nustatyta, kad tinkamumo liudijimas pripažįstamas negaliojančiu, kai baigiasi jo galiojimo laikas, jis prarandamas (pavagiamas, pametamas, sunaikinamas nenugalimos jėgos (*force majeure*) aplinkybių), pasikeičia pagrindiniai transporto priemonės parametrai (svoris) ar jos savininkai (naudotojai).

Pažymėtina tai, kad 1975 metų TIR konvencijos susitariančiosios šalys pripažįsta kitų šalių kompetentingų institucijų išduotus tinkamumo liudijimus.

Remiantis Muitinės departamento Muitinės procedūrų skyriaus turima informacija, pripažintų negaliojančiais tinkamumo liudijimų per metus gaunama vos keletą. Lietuvoje dažnai taikoma ir tokia praktika, kad pripažinti negaliojančiais transporto priemonių (taip pat ir užsienio vežėjų) tinkamumo liudijimai tiesiog gražinami vežėjui. Jeigu negaliojančiu pripažįstamas tinkamumo liudijimas, priklausantis užsienio šalies vežėjui, apie tai informuojama tos šalies centrinė muitinės įstaiga, o esant galimybei transporto priemonei nėra leidžiama įvažiuoti į šalį. Vežėjai, norintys gauti naują tinkamumo liudijimą, transporto priemonės patikrą turi praeiti iš naujo.

Remiantis 21 minėtų taisyklių punktu, teritorinė muitinė, nustačiusi piktnaudžiavimą Tinkamumo liudijimais (nevienkartinis įrašų taisymas, praradimas, atžymos 10 langelyje, slėptuvių įrengimas, tyčinis plombuojamosios dalies pažeidimas ir t. t.), rašo teikimą dėl įmonės svarstymo TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo komitete.

### 1.3.2. Tarptautinė garantija

Antruoju TIR sistemos elementu laikoma tarptautinė garantijų sistema. TIR sistema garantuoja tai, kad nacionaliniai garantiniai susivienijimai sumokės visus muitus bei mokesčius, kuriuos gali nesumokėti vežėjas, vykdydamas tranzito su TIR knygele procedūrą.

Aptariamos tarptautinės garantijų sistemos veikimo principas gana paprastas. Kiekvienas garantinis susivienijimas (kitaiip garantinė asociacija), atstovaujantis transporto sektoriaus interesus valstybėje – 1975 metų TIR konvencijos narėje – garantuoja, kad bus sumokėti visi muitai ir mokesčiai, kurie gali atsirasti dėl tos šalies teritorijoje nustatyto kokio nors TIR procedūros pažeidimo. Vadinasi, nacionalinis garantinis susivienijimas (mūsų šalyje – asociacija „LINAVA“), dėl netinkamai įvykdytų valstybėje-narėje TIR procedūrų, garantuoja sumokėti visus muitus ir mokesčius ne tik už nacionalinius, bet ir užsienio šalių vežėjus.

Ši garantinių asociacijų pareiga įtvirtinta 1975 metų TIR konvencijos 8 straipsnyje – garantinė asociacija įsipareigoja sumokėti visus importo ir eksporto muitus ir mokesčius, taip pat delspinigius, kurie gali būti priskaičiuoti pagal muitinės įstatymus ir taisykles tos šalies, kurioje buvo nustatytas TIR procedūros pažeidimas. Asociacija nurodytas sumas įsipareigoja sumokėti kartu su tiesioginiais skolininkais.

Kaip numato konvencijos 8 straipsnis, jeigu vienos ar kitos susitariančiosios šalies įstatymais ir taisyklėmis nėra nustatytas importo ir eksporto muitų ir mokesčių mokėjimas, garantinė asociacija įsipareigoja tomis pačiomis sąlygomis sumokėti sumą, lygią importo ir eksporto muitų ir mokesčių sumai, įskaitant galimus delspinigius.

Komisijos reglamentas (EB) Nr. 881/2003 2003 m. gegužės 21 d. iš dalies pakeičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 2454/93, išdėstantį Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/93, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas apibrėžęs, kad „Didžiausia suma, kurią Bendrijos garantuojančiosios asociacijos turi sumokėti prisiimdamos atsakomybę, turėtų būti nurodyta eurais ir siekti 60 000 eurų už TIR knygelę“. Kiekviena šalis nustato savo garantijos ribą, bet rekomenduojama maksimali suma, kurios galima pareikalauti iš kiekvienos nacionalinės asociacijos pažeidimo atveju yra 50 000 JAV dolerių [12].

Garantinė asociacija tampa atsakinga kompetentingoms tarnyboms tos šalies, kurioje yra išvykimo muitinė, nuo tada, kai TIR knygelė priimama įforminti toje muitinėje. Atsakomybė kitoms šalims, kurių teritorija kroviniai gabenami pagal TIR procedūrą, prasideda nuo krovinio įvežimo arba, jei TIR procedūra buvo laikinai sustabdyta, kai TIR knygelę priima muitinė, kurioje TIR procedūra atnaujinama.

---

[12] Tranzito vadovas//TAXUD/801/2004 p. 42.

Pagal konvencijos 26 straipsnį TIR procedūra gali būti sustabdoma dviem atvejais:

- jeigu dalis maršruto eina šalies, kuri nėra 1975 metų TIR konvencijos susitariančioji šalis (tokiu atveju susitariančiosios šalies, kurios teritorija krovinyms toliau gabenamas, muitinės tarnybos priima TIR knygelę TIR procedūrai atnaujinti, jei muitinės plombos arba identifikavimo ženklai nepažeisti);
- kai TIR knygelės savininkas vienos susitariančiųjų šalių teritorijoje knygelės nenaudoja dėl paprastesnių muitinio tranzito procedūrų arba kai muitinio tranzito režimas nebūtinas.

Aukščiau minėta, kad garantinė asociacija atsako ne tik už prekes, išvardytas TIR knygelėje, bet ir už tas, kurios TIR knygelėje nenurodytos, bet yra užplombuotoje transporto priemonės dalyje arba užplombuotame konteineryje. Nustatant nesumokėtų muitų ir mokesčių sumas, TIR knygelėje pateikti duomenys apie prekes pripažįstami teisingi, jei nėra įrodoma kitaip.

Konvencijos 8 straipsnyje taip pat nurodyta, kad pasibaigus nesumokėtų sumų mokėjimo terminui, kompetentingos tarnybos, prieš pateikdamos pretenziją garantinei asociacijai, turi pirmiausia kiek galėdamos reikalauti, kad jas apmokėtų tiesioginis skolininkas ar skolininkai.

Taigi, esant nesumokėtiems muitams ir mokesčiams, šių skolų išieškojimas pirmiausia turi būti nukreiptas į konkrečius vežėjus. Šio reikalavimo laikomasi ir 2006 m. rugpjūčio 16 d. LR Muitinės departamento generalinio direktoriaus įsakymu Nr. 1B-522 patvirtintose „Nebaigtos, neteisėtai ar apgaulės būdu įvykdytos TIR operacijos tyrimo atlikimo taisyklėse“. Minėtos taisyklės parengtos vadovaujantis ne tik Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija) nuostatomis, bet ir 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą bei 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatomis.

Tarptautinės garantijų sistemos esmė ta, kad kiekviena valstybė (jeigu jos teritorijoje vykdoma tranzito su TIR knygele procedūra) yra apdrausta tam tikra garantija. Kitaip tariant, visada egzistuoja nacionalinis partneris, į kurį gali kreiptis muitinės institucijos nustačius kokius nors TIR procedūros pažeidimus.

Visi nacionaliniai garantiniai susivienijimai sudaro savotišką garantijų grandinę, jungiančią visas valstybes – 1975 metų TIR konvencijos nares. Minimimi susivienijimai sukuria

funkcionuojančią garantijų sistemą, kurios finansavimas ir valdymas įgyvendinamas per Tarptautinę kelių transporto sąjungą, įsikūrusią Ženevos mieste, Šveicarijoje.

### 1.3.3. TIR knygelė

TIR knygelė – visos TIR sistemos ašis. Ji patvirtina tai, kad atliekamos tranzito procedūros metu taikoma tarptautinė garantija. Šiuo metu Tarptautinė automobilių transporto sąjunga yra vienintelė tarptautinė organizacija, gavusi įgaliojimus gaminti bei platinti TIR knygeles per nacionalinius garantinius susivienijimus (Lietuvoje jos platinamos per asociaciją „LINAVAL“).

Kiekviena garantinė asociacija vežėjams TIR knygeles išduoda tik esant tam tikram jų rašytiniam įsipareigojimui. Tarkime Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „LINAVAL“ nariai privalo laikytis įsipareigojimų, numatytų šios asociacijos prezidiumo 2011 m. vasario 24 d. nutarimu Nr. 08 – 10, narių ir kandidatų į narius priėmimo, dalyvavimo ir šalinimo iš asociacijos taisyklėse:

- laikytis asociacijos įstatų;
- laikytis asociacijai prisiimtų įsipareigojimų;
- laikytis kongreso ir prezidiumo priimtų nutarimų;
- laiku mokėti kandidatavimo mokesčius;
- būti nepriekaištingos reputacijos;
- informuoti asociaciją apie įmonės registravimo dokumentų pasikeitimą (adresas, vadovas ir pan.)
- vykdyti kitas teisės aktuose nustatytas pareigas.

„TIR knygelių išdavimo TIR garantinės sistemos dalyviams bei grąžinimo asociacijai „LINAVAL“ tvarka“, patvirtinta asociacijos „LINAVAL“ generalinio sekretoriaus 2003 m. kovo 7 d. įsakymu Nr. 32 numato, kad TIR knygelės išduodamos LR registruotoms vežėjų įmonėms, kurioms TIR procedūros vykdytojo leidimo išdavimo ir panaikinimo komitetas suteikė tokį leidimą. TIR knygelių išdavimas Lietuvos vežėjų įmonėms sustabdomas tą pačią dieną, kai gaunama informacija apie tai, kad:

- TIR procedūros vykdytojo leidimo išdavimo komitetas sustabdo joms suteikto leidimo galiojimą;
- TIR procedūros vykdytojo leidimo išdavimo komitetas panaikina joms suteiktą leidimą;
- gauta informacija iš užsienio šalių ar LR valstybės institucijų apie teisės aktų pažeidimus, susijusius su vežėjo vykdytomis TIR operacijomis;

- gauta informacija iš muitinės įstaigų pagal TIR konvencijos 38 straipsnį bei Supratimo memorandumą, pasirašyto 2002 m. vasario 22 d. tarp Muitinės departamento ir asociacijos, 4.1 punktą (informacija apie muitinės įstatymų ar kitų teisės aktų pažeidimus);
- vežėjas per nustatytą laiką negrąžino TIR knygelių ir nepateikė deklaracijos dėl TIR knygelės negrąžinimo asociacijai;
- Safe TIR sistemoje nėra patvirtinimo apie TIR operacijos užbaigimą, o vežėjas per 30 parų nuo TIR operacijos užbaigimo datos nepateikė patvirtinančių dokumentų, kad susitariančiojoje šalyje TIR operacija buvo tinkamai baigta;
- vežėjas turi finansinių išskolinimų asociacijai, UAB „Linavos servisas“, draudimo organizacijoms;
- vežėjas vykdo TIR gabenimus nepateikęs transporto priemonių licencijos ir transporto priemonės registracijos liudijimo kopijų;
- išnaudota TIR knygelių gavimo kvota.

Kaip numato tvarka, TIR knygelės išduodamos tik LR vežėjo įgaliotam asmeniui, pateikus įgaliojimą bei asmens dokumentą. LR vežėjas asociacijai turi pateikti, o asociacija patvirtinti jo įgaliotų asmenų (ne daugiau 3 asmenų), turinčių teisę gauti TIR knygeles, sąrašą. Prieš išduodamas TIR knygeles, asociacijos atsakingas darbuotojas patikrina vežėjo įmonės registravimo duomenis ir vežėjo įgalioto asmens, norinčio gauti TIR knygeles tapatumą, pateiktame įgaliojime bei asmens dokumente nurodytų duomenų atitikimą asociacijos patvirtintų vežėjo įgaliotų asmenų, turinčių teisę gauti TIR knygeles, duomenims. Tvarkos 8 punktas numato, kad asociacijos atsakingas darbuotojas, išduodamas TIR knygelę, jos viršelyje nurodo TIR knygelės galiojimo terminą (iki 60 parų), uždeda vežėjo duomenų spaudą (pavadinimas, adresas, šalis bei TIR kodas) ir asociacijos „LINAVAL“ antspaudą su jos įgalioto asmens parašo spaudu. TIR knygelių išdavimo apskaitai bei kontrolei užtikrinti kiekvienas garantinis susivienijimas diegia su IRU (Tarptautinės kelių transporto sąjungos) suderintas kompiuterines programas. Informaciją apie kiekvieną išduotą TIR knygelę asociacija „LINAVAL“ kasdien siunčia į IRU elektroninėmis ryšio priemonėmis pagal IRU nustatytą formą.

Pažymėtina tai, kad garantinė asociacija „LINAVAL“ gali kreiptis į kitos susitariančiosios šalies asociaciją su prašymu išduoti TIR knygelę LR vežėjui. Toks prašymas pateikiamas raštu ir jame turi atsispindėti tam tikri duomenys: vežėjo pavadinimas, adresas, telefono ir fakso numeriai, TIR kodas, transporto priemonės, kuriai prašoma išduoti TIR knygelę, registracijos numeris bei informacija apie Lietuvos vežėjo atstovą (įgaliotą asmenį), gausiantį TIR knygelę iš prašomos šalies asociacijos. Analogiškus duomenis pateikę užsienio šalių vežėjai gali TIR knygeles gauti ir asociacijoje „LINAVAL“. Vis dėlto praktika rodo, kad tiek mūsų, tiek ir užsienio šalių vežėjai mažai naudojami šia galimybe ir TIR knygelėmis iš anksto apsirūpina savo šalies asociacijose.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad su paprasta TIR knygele griežtai draudžiama gabenti „padidintos rizikos“ prekes (alkoholį, tabaką ir jų produktus). Prieš gabenant tokias prekes su TIR knygele, vežėjas turi pateikti papildomą 50000 JAV dolerių garantiją. Gabenant „padidintos rizikos“ prekes naudojamos TIR knygelės su raidėmis MHR/HVG, kurios įrašomos knygelės geltonojo lapo manifeste.

TIR knygelių gražinimo asociacijai nuostatose numatyta, kad vežėjai, nutraukę arba užbaigę TIR gabenimą, kuo greičiau gražina TIR knygelę asociacijai (ne vėliau kaip po 15 parų nuo vairuotojo sugrįžimo su patvirtinimu apie teisingą TIR knygelės įforminimą paskutinėje paskirties muitinės įstaigoje). Asociacija patikrina, ar teisingai panaudotos gražintos TIR knygelės. Tačiau šį patikrinimą galima būtų laikyti tik formaliu. Abejotina ar asociacijos atsakingi darbuotojai turi galimybes patikrinti bei įsitikinti TIR knygelėje sudėtų muitinės paskirties įstaigų spaudų autentiškumu.

Gražinus TIR knygelę į asociaciją, jos atsakingas darbuotojas surašo TIR knygelės gražinimo aktą ir išbraukia ją iš vežėjo negražintų knygelių sąrašo. Pagal 27 tvarkos punktą TIR knygelė laikoma negražinta laiku, jeigu ji negražinama asociacijai per 30 parų po TIR knygelės galiojimo termino pabaigos. Jeigu per nustatytą terminą vežėjas negražina TIR knygelės asociacijai ir nepateikia deklaracijos dėl TIR knygelės praradimo, asociacija sustabdo TIR knygelių išdavimą šiam vežėjui. Tokie apribojimai netaikomi, jeigu vežėjas per 90 parų nuo TIR knygelės išdavimo:

- gražina TIR knygelę;
- pateikia tinkamai užpildytą deklaraciją dėl TIR knygelės praradimo ir nurodo aplinkybes, dėl kurių TIR knygelė buvo pamesta, pavogta, sunaikinta arba muitinės tarnybų sulaikyta.

Jeigu Asociacijos netenkina vežėjo pateiktas paaiškinimas dėl TIR knygelės negražinimo, taip pat visais kitais atvejais, kai pamesta, sulaikyta, pavogta ar sunaikinta TIR knygelė nebuvo panaudota, vežėjui galima tęsti TIR knygelių išdavimą, jeigu jis pateikia garantiją. Asociacija savo nuožiūra sprendžia, ar vežėjas privalo pateikti garantiją, ar ne, o TIR knygelių kvota vežėjui sumažinama viena TIR knygele. Pateikiama garantija turi būti ne mažesnė kaip 2000 JAV dolerių ir ne didesnė nei 50 000 JAV dolerių vienai TIR knygelei. Garantija pateikiama Asociacijos naudai. Ši garantija dengia kiekvieną pamestą, pavogtą ar sunaikintą TIR knygelę atskirai ir nustoja galioti, kai ta TIR knygelė surandama ir gražinama, arba jeigu informacija apie TIR knygelės įforminimą paskirties muitinės įstaigoje, atitinkanti deklaracijos duomenis, perduodama SafeTIR (ATIRS 98) sistema. Ji taip pat nustoja galioti visais atvejais, pasibaigus 27 mėnesių terminui, skaičiuojant jį nuo TIR knygelės išdavimo dienos, jeigu negaunama pranešimų apie pažeidimus arba mokėjimo pretenzijos.

Jeigu vežėjas pateikia deklaraciją dėl TIR knygelės pametimo, praradimo, pavogimo, Asociacija tą pačią dieną siunčia deklaraciją IRU, kad IRU galėtų informuoti apie tai Susitariančiąsias Šalis per CUTE-Wise programą (SafeTIR programos dalis, pateikianti duomenis muitinei). Apie TIR knygelės praradimą vežėjas nedelsiant turi informuoti Asociaciją. Jeigu TIR procedūros vykdytojo leidimo suteikimo komitetas sustabdo leidimo galiojimą arba panaikina leidimą, Asociacija turi pareikalauti iš vežėjo, kuriam buvo sustabdytas leidimo galiojimas arba panaikintas leidimas, nedelsiant grąžinti Asociacijai visas jam išduotas (panaudotas ir nepanaudotas) TIR knygeles. Asociacija turi nedelsiant kreiptis į IRU dėl visų šiam vežėjui išduotų, bet jo negrąžintų TIR knygelių paskelbimo negaliojančiomis.

Vežėjai privalo grąžinti panaudotas TIR knygeles asociacijai su visais joje likusiais nepanaudotais lapais. Kiekvienoje garantinėje asociacijoje turi būti atliekamas ir grąžintų TIR knygelių tikrinimas. Kaip numato asociacijoje „LINA“ priimta „TIR knygelių išdavimo TIR garantinės sistemos dalyviams bei grąžinimo asociacijai „LINA“ tvarka“, tikrinimas atliekamas TIR knygelės grąžinančio asmens akivaizdoje, ypač atkreipiant dėmesį į tai, ar:

- TIR gabenimas buvo pradėtas TIR knygelės galiojimo metu;
- TIR knygelėje yra visos atplėšiamųjų lapų šaknelės, geltonasis lapas ir protokolas;
- vežėjo pavadinimas, jo adresas, TIR kodas įrašyti viršelyje, geltonajame lape bei protokole;
- paskutinė žaliojo lapo šaknelė (*souche*) pažymėta muitinės antspaudu;
- nėra įrašų TIR knygelės protokole, dėl kurių asociacija turėtų imtis veiksmų;
- užpildyti transporto priemonės tinkamumo liudijimo duomenys ir jo galiojimo data;
- galutinis TIR knygelės įforminimas atliktas be išlygų;
- SafeTIR sistemoje yra patvirtinimas apie TIR knygelės įforminimą paskirties muitinės įstaigoje.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad teisėtas TIR knygelių panaudojimas priklauso ne tik nuo garantinėse asociacijose sudarytų jų išdavimo, grąžinimo, užbaigtų TIR operacijų tikrinimo sąlygų, bet ir nuo TIR knygelių įforminimo, šių procedūrų užbaigimo kompetentingose muitinės įstaigose tvarkos. LR TIR procedūros įforminimas reglamentuotas Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2006 m. gruodžio 28 d. įsakymu Nr.1B-889 patvirtinta „TIR knygelės muitinio įforminimo instrukcija“ (su 2008-04-29 įsakymas 1B-305 ir 2009-06-30 įsakymas 1B-376 pakeitimais). Instrukcijos 7 punkte išvardintos TIR knygelės patikrinimo sąlygos muitinės įstaigoje prieš jos įforminimą. Numatyta, prieš TIR knygelės muitinį įforminimą būtina patikrinti:

- 1) ar nepažeistas knygelės įrišimas;



- 2) ar TIR knygelės viršelis ir lapai bei šaknelės pažymėti tais pačiais identifikavimo numeriais;
  - 3) ar knygelės viršelis ir lapai yra su vandens ženklais „IRU“ ir ar turi visus apsauginius ženklus;
  - 4) ar TIR knygelės lapai numeruoti eilės tvarka;
  - 5) knygele naudojasi jos turėtojas ir ar jo įmonei nėra panaikintas TIR procedūros vykdytojo leidimas, arba sustabdytas jo galiojimas (įmonių sąrašas kompiuteryje, atitinkamoje programoje);
  - 6) ar TIR knygelės numeris neįtrauktas į negaliojančių TIR knygelių sąrašą. Negaliojančių TIR knygelių sąrašas kompiuteryje, atitinkamoje programoje);
  - 7) ar TIR knygelėje nurodytas garantuojančiosios asociacijos pavadinimas viršelio 2 eilutėje ir jos antspaudas su parašu (viršelio 4 eilutėje);
  - 8) ar transporto priemonės (plombuojamosios dalies) registracijos numeris atitinka nurodytąjį TIR knygelės viršelio 8 eilutėje (konteinerio žymėjimo numeris 10 eilutėje) bei jos lapų 7 langelyje;
  - 9) ar nurodytas viršelio 3 eilutėje bei atplėšiamųjų lapų 4 langelyje TIR knygelės turėtojo (vežėjo) TIR kodas (pvz.: LTU/032/0000; RUS/053/0000 ir t. t.);
  - 10) ar pateiktas muitiniam tikrinimui transporto priemonės (plombuojamosios dalies) galiojantis tinkamumo liudijimas ir jo numeris įrašytas TIR knygelės viršelio 9 eilutėje;
  - 11) ar TIR gabenimas pradėtas pirmoje išvykimo įstaigoje nepasibaigus TIR knygelės galiojimo terminui, kuris nurodytas viršelio 1 eilutėje;
  - 12) ar TIR knygelės geltonojo bei visų atplėšiamųjų lapų 2 langelyje nurodytos visos išvykimo muitinės įstaigos;
  - 13) ar pridėti visi TIR knygelėje nurodyti dokumentai.
- Tais atvejais, kai TIR knygelė neužpildyta, užpildyta nesilaikant nustatytos tvarkos, neteisingai ar neįskaitomai, ji muitinės įstaigoje nepriimama.

Minėtos instrukcijos 6 punkte nurodyta: jeigu įforminant TIR operacijos pradžią ar pabaigą nustatoma, kad muitiniam tikrinimui pateikta TIR knygelė, kurios numeris yra toks pat, kaip Tarptautinės autokelių transporto sąjungos (IRU) nurodytame negaliojančių TIR knygelių sąrašė, arba kurios viršelio 1 eilutės duomenys (galiojimo laikas) taisyti, pažeistas įrišimas, viršelis ir (arba) lapai bei šaknelės pažymėti ne tais pačiais identifikavimo numeriais, viršelis ir (arba) lapai yra be apsauginių ženklų, lapai numeruoti ne eilės tvarka, nenurodytas garantuojančiosios asociacijos pavadinimas, nėra jos antspaudas, TIR knygele naudojasi ne jos turėtojas, ji laikoma negaliojančia, neiforminama ir ją pateikusiam asmeniui negražinama. TIR knygelė turi būti perduota garantuojančiajai asociacijai – Lietuvos nacionalinei vežėjų automobiliais asociacijai „LINAVA“.

Jeigu pradant TIR operaciją nustatoma, kad muitiniam tikrinimui pateikta TIR knygelė yra negaliojanti, tokia TIR knygelė ir kroviny sulaikomi, kol bus atliekamas tyrimas. Be abejo, tokiais atvejais, kai muitiniam įforminimui pateikiama negaliojanti TIR knygelė, su taisytais joje duomenimis, be apsauginių ženklų ir panašiai, gali būti sprendžiamas klausimas ir dėl vežėjo, jo atstovų patraukimo baudžiamojon atsakomybėn dėl dokumento suklastojimo ar suklastoto dokumento panaudojimo. Vežėjo užpildyta ir nustatyta tvarka muitinės įstaigoms pateikta TIR knygelė (su garantinės asociacijos spaudu ir parašu) įrodo tarptautinės garantijos buvimą. Konvencijos 9 straipsnyje numatyta, kad garantinė asociacija nustato TIR knygelės galiojimo terminą, nuroydamą paskutinę galiojimo dieną, po kurios TIR knygelės jau nebegalima pateikti išvykimo muitinei. Jei TIR knygelė išvykimo muitinėje buvo įforminta paskutinę jos galiojimo dieną, tokiu atveju knygelė paskirties muitinėje galioja iki TIR procedūros pabaigos. TIR knygelės viršelio puslapis, taip pat jos atplėšiami lapai ir šaknelės yra svarbiausios TIR knygelės dalys, kuriomis užtikrinama muitinės kontrolė bei visos garantinės sistemos veikimas. Kiekvienoje valstybėje, kurios teritorijoje atliekama ši tranzito procedūra, atplėšiami du TIR knygelės lapai (baltas ir žalias), kuriais, taip pat ir jų šaknelėmis, įrodoma, kad kroviny į tranzito valstybę įvažiavo bei iš jos buvo išvežtas.

#### **1.3.4. Muitinės kontrolės priemonių pripažinimas**

Ketvirtojo TIR sistemos elemento esmė ta, kad visos tranzito valstybės ir paskirties įstaigos valstybė pripažįsta muitinės kontrolės priemones, kurių ėmėsi išvykimo įstaigos valstybės kompetentingos institucijos. Aiškumo dėlei, reikėtų pateikti išvykimo ir paskirties įstaigų sąvokas. Remiantis S. Sarapinienės, J. Š. Avižienio vadovėliu „Muitinės procedūros“, išvykimo muitinės įstaiga – muitinės įstaiga, kuri priima muitinės deklaraciją tranzito procedūrai įforminti (mūsų atveju – muitinio tranzito su TIR knygele procedūra), paskirties įstaiga – muitinės įstaiga, kuriai turi būti pateiktos prekės, gabenamos taikant tranzito procedūrą, norint šią procedūrą baigti [13].

Taigi muitinės kontrolės priemonių pripažinimas reiškia tai, kad gabenami užplombuotuose transporto priemonių krovinių skyriuose ar konteineriuose kroviniai paprastai kelyje netikrinami. Be abejo, vežėjams tai ir yra pats didžiausias privalumas.

Vis dėlto TIR sistemoje egzistuojanti muitinės kontrolės priemonių pripažinimo sąlyga neatmeta su TIR knygelėmis gabenamų krovinių tikrinimo galimybės. Jeigu muitinės institucijos įtaria pažeidimus, jos turi teisę transporto priemones, konteinerius ir juose gabenamus krovinius patikrinti. Tai pripažįstama ir 1975 metų TIR konvencijos 5 straipsnyje įtvirtintose nuostatose.

---

[13] Sarapinienė S., Avižienis Š. Muitinės procedūros. Vilnius, 2008, p. 133.

Jose teigiama, kad kroviniai, gabenami pagal TIR procedūrą užplombuotomis kelių transporto priemonėmis, autotraukiniais arba konteineriais, tranzito šalių pasienio muitinėse paprastai netikrinami. Tačiau norint išvengti piktnaudžiavimo, muitinės tarnybos išimties tvarka gali šiose muitinėse krovinį patikrinti.

Anksčiau minėtoje „TIR knygelės muitinio įforminimo instrukcijoje“ taip pat kalbama apie muitinės kontrolės priemonių pripažinimo sąlygą. Instrukcijos 10 punkte įtvirtinta, kad Muitinė pripažįsta kitų Susitariančiųjų šalių muitinės įstaigų uždėtas plombas, jeigu jos atitinka plombų pavyzdžius, nurodytus Jungtinių Tautų Tarptautiniame plombų registre. Jeigu nėra šių plombų arba jos nenurodytos TIR knygelės 16 langelyje, TIR knygelė įforminimui priimama tik atlikus prekių muitinį tikrinimą ir nustatyta tvarka užpildžius Prekių ir (arba) transporto priemonės tikrinimo aktą.

Instrukcijos 22 punkte kalbama apie plombų ar transporto priemonės krovinų sekcijos paviršiaus pažeidimo atvejus. Jeigu nustatoma, kad pažeistas transporto priemonės plombuojamosios dalies paviršius, vyriai, kilpos, plombavimo lynas ir (arba) plombos neatitinka aprašymo TIR knygelės 16 langelyje arba yra pažeistos, atliekamas prekių muitinis tikrinimas, užpildomas TIR knygelėje esantis protokolas. Visi pažeidimai, susiję su transporto priemonės plombuojamąja dalimi, įrašomi Tinkamumo liudijimo 10 langelyje. Tokiu atveju gali būti sprendžiamas ir patraukimo atsakomybėn pagal LR ATPK klausimas. Šio kodekso 209(5) straipsnyje numatyta atsakomybė už muitinės pareigūno uždėtų plombų, spaudų ir kitų žymų padirbimą, nuplėšimą, sugadinimą ar praradimą.

Taigi TIR sistemoje egzistuojantis muitinės kontrolės priemonių pripažinimo elementas leidžia teigti, kad tranzito ir paskirties valstybių muitinės įstaigos pasitiki muitinės kontrolės priemonių, kurias atlieka išvykimo valstybės muitinės įstaigos, kokybe. Vadinasi, sėkmingam TIR sistemos funkcionavimui lemiamą reikšmę turi atliktos muitinės kontrolės kokybė išvykimo įstaigose. Todėl labai svarbu, kad ta kontrolė būtų išsami, visapusiška, įgyvendinama laikantis visų formalumų – transporto priemonės, konteinerio, juose esančio krovinio detalus patikrinimas, pateiktų muitiniam įforminimui dokumentų, taip pat ir TIR knygelės patikrinimas.

### **1.3.5. Kontroliuojamas patekimas į TIR sistemą**

Kontroliuojamas patekimas į TIR sistemą reikšmingas kaip ir kiti šios tranzito sistemos elementai. Reikšmingas ta prasme, kad su minimu elementu siejami vežėjų dalyvavimo TIR sistemoje bei šalinimo iš jos klausimai. Asociacijoms ir vežėjams, norintiems dalyvauti TIR sistemoje taikomos minimalios sąlygos ir reikalavimai (įsigaliojo 1999 m. vasario

17 d., patvirtinus 1975 m. TIR konvencijos 9 priedą). Pataisų tikslas – TIR pažeidimų, taip pat ir tarptautinio organizuoto nusikalstamumo prevencija.

Konvencijos 9 priedo II dalies 3 punkte nurodyta, kad susitariančiosios šalys, remdamosi konvencijoje nurodytų sąlygų ir reikalavimų minimumu, nustato, kiek leidžia nacionaliniai įstatymai, priėmimo į TIR sistemą procedūrą.

Lietuvoje priėmimo į TIR sistemą bei šalinimo iš jos procedūra reglamentuojama Muitinės departamento generalinio direktoriaus įsakymais ir asociacijos „LINAVAL“ 2003 m. balandžio 30 d. Nr. 05 – 06 patvirtintomis „Priėmimo ir dalyvavimo TIR garantinėje sistemoje bei šalinimo iš jos taisyklėmis“. Šių taisyklių bendrojoje dalyje numatyta, kad jos nustato narių priėmimo į TIR garantinę sistemą, dalyvavimo joje ir pašalinimo iš šios sistemos tvarką. Taisyklės numato, kad TIR gabenimus gali vykdyti įmonė, kuri yra asociacijos „LINAVAL“ narė arba kandidatė į jos nares, bei atitinka minimalius reikalavimus, nurodytus 1975 m. TIR Konvencijos 9 priedo II dalyje ir nustatytus Muitinės departamento. Įmonė, pageidaujanti gauti TIR procedūros vykdytojo leidimą, pateikia asociacijos „LINAVAL“ TIR departamento Kontrolės ir priežiūros skyriui prašymą su visais reikalaujama dokumentais, kuris nustatyta tvarka įregistruojamas. Jeigu yra pateikti neišsamūs duomenys arba ne visi reikalaujami dokumentai, minėtas skyrius grąžina juos pateikusiai įmonei, nurodydamas atsisakymo priimti šiuos dokumentus motyvus.

Aptariamų taisyklių 9 punkte įtvirtinta nuostata, kad sprendimas leisti įmonei stoti į TIR sistemą arba atmesti prašymą yra priimamas asociacijos „LINAVAL“ TIR ir muitų komisijos posėdyje, kuris vyksta kartą per mėnesį. TIR ir muitų komisijai priėmus sprendimą patenkinti įmonės prašymą priimti ją į TIR sistemą, TIR departamento Kontrolės ir priežiūros skyrius parengia asociacijos „LINAVAL“ teikimą TIR procedūrų vykdytojo leidimų išdavimo komitetui, kurio veiklą aptarsime vėliau. Suteikus įmonei TIR procedūros vykdytojo leidimą, jai suteikiamas ir TIR procedūros vykdytojo leidimo identifikavimo numeris. Pagal taisyklių nuostatas įmonė privalo pasirašyti vežėjo išipareigojimų deklaraciją bei įmokėti garantinį finansinį depozitą asociacijos „LINAVAL“ naudai.

Kaip nurodo taisyklių 18 punktas, vežėjas privalo kasmet asociacijos „LINAVAL“ TIR departamentui pateikti:

- akcinės (uždarnosios akcinės) bendrovės – praėjusių finansinių metų įmonės balansą, pelno – nuostolių ataskaitą, patvirtintus Valstybinės mokesčių inspekcijos ir įmonės likvidumo (mokumo) rodiklius, apskaičiuotus pagal įmonės balansą ir pelno (nuostolio) ataskaitą. Individualios įmonės atitinkamai pristato įmonės pajamų deklaraciją, patvirtintą Valstybinės mokesčių inspekcijos, bei įmonės likvidumo (mokumo) rodiklius, apskaičiuotus pagal įmonės pajamų deklaraciją;

- vežėjai, kuriems pagal įstatymą privalu atlikti auditą – praėjusių finansinių metų audito išvadas;
- informaciją apie visus vežėjo įmonės akcininkus, nurodant jų vardus, pavardes bei asmens kodus (pasikeitus šiai informacijai vežėjas apie tai turi raštu pranešti);
- raštą, patvirtintą vežėjo įmonės vadovo parašu ir apvaliu antspaudu, kuriame nurodomi ne daugiau kaip 3 įmonės darbuotojai, įgalioti pirkti TIR knygeles;
- pažymą, kad vežėjas neturi nesumokėtų Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos administruojamų mokesčių (įskaitant baudas ir delspinigius), arba jų mokėjimas atidėtas (išieškojimas sustabdytas) teisės aktų nustatyta tvarka bei per paskutinius vienerius metus (iki kreipimosi į teritorinę valstybinę mokesčių inspekciją dienos) nenustatytas nė vienas piktybinis mokesčių įstatymų pažeidimas, nurodytas LR Mokesčių administravimo įstatymo 49 straipsnyje, išskyrus pažeidimą, dėl kurio vyksta mokestinis ginčas;
- pažymą, kad įmonė neturi nesumokėtų muitinės administruojamų mokesčių (įskaitant baudas ir delspinigius), arba jų mokėjimas atidėtas (išieškojimas sustabdytas) teisės aktų nustatyta tvarka, neturi išsiskolinimų muitinei bei per paskutinius vienerius metus (iki kreipimosi į teritorinę muitinę dienos) nenustatytas muitinės procedūrų, kitų muitinės sankcionuotų veiksmų atlikimo tvarkos arba kitų teisės aktų, už kurių įgyvendinimą atsakinga muitinė, pažeidimų;
- LR Valstybinio socialinio draudimo fondo (VSDF) valdybos teritorinio skyriaus pažymą dėl Vežėjo išsiskolinimų VSDF biudžetui.

„Priėmimo ir dalyvavimo TIR garantinėje sistemoje bei šalinimo iš jos taisyklių“ 23 punktas numato, kad įmonės, vykdančios TIR gabenimus, gali būti papildomai tikrinamos dėl atitikimo dalyvauti TIR garantinėje sistemoje. Tokie tikrinimai gali būti atliekami asociacijos „LINAVAL“ generalinio sekretoriaus arba TIR departamento direktoriaus pavedimu.

Remiantis taisyklėmis, vežėjo dalyvavimas TIR garantinėje sistemoje gali būti laikinai apribotas esant penkioms sąlygoms:

- 1) gavus pranešimą iš LR valstybės institucijų apie teisės aktų pažeidimus, susijusius su vežėjo vykdytais TIR gabenimais;
- 2) gavus pranešimą iš TIR Konvencijos susitariančios šalies apie priimtą sprendimą sustabdyti vežėjui leidimo galiojimą nurodytam laikotarpiui;
- 3) neįvykdžius vežėjui mokestinių reikalavimų LR muitinei;
- 4) vežėjui neįvykdžius vežėjo įsipareigojimų deklaracijoje nustatytų reikalavimų;
- 5) gavus pranešimą apie kitus vežėjo padarytus TIR sistemos pažeidimus.

Teikimą dėl laikino vežėjo apribojimo dalyvauti TIR sistemoje gali pateikti asociacijos „LINAVAL“ prezidiumas, generalinis sekretorius, TIR departamento direktorius, asociacijos struktūriniai padaliniai, Tarptautinė kelių transporto sąjunga (IRU) arba

suireruosos LR valstybės institucijos (pavyzdžiui, Valstybinė mokesčių inspekcija, muitinės įstaigos).

Taisyklių 27 punkte įtvirtinta nuostata leidžia teigti, kad asociacija turi teisę apriboti vežėjo dalyvavimą TIR sistemoje ir nesant vienai iš anksčiau nurodytų sąlygų. Nurodytame punkte teigiama, kad vadovaujantis asociacijos TIR vadovu, transporto įmonės įsipareigojimų deklaracija ir IRU nurodytomis prevencinėmis priemonėmis prieš organizuotą nusikalstamumą, kurias turi įgyvendinti garantinės asociacijos, asociacijos „LINAVAL“ TIR departamentas pasilieka teisę svarstyti ir apriboti vežėjo įmonės veiklą, jeigu ši veikla prieštarauja dalyvavimo TIR garantinėje sistemoje reikalavimams.

Kaip numato „Priėmimo ir dalyvavimo TIR garantinėje sistemoje bei šalinimo iš jos taisyklės“, Lietuvos vežėjai iš TIR sistemos gali būti šalinami esant šiems pagrindams:

- Tarptautinės kelių transporto sąjungos (IRU) sprendimu;
- muitinės institucijoms panaikinus TIR procedūros vykdytojo leidimą;
- pagal TIR Konvencijos 38 straipsnį;
- vežėjas pašalinamas iš asociacijos „LINAVAL“ narių arba kandidatų į narius;
- asociacijai „LINAVAL“ pateikti melagingi ar tikrovės neatitinkantys duomenys;
- 6 (šešis) mėnesius iš eilės nepirko arba nenaudojo TIR knygelių;
- vežėjas nesilaiko deklaracijoje prisiimtų įsipareigojimų;
- pažeidė TIR knygelių naudojimo tvarką, nustatytą vežėjo įsipareigojimų deklaracijoje bei TIR knygelių išdavimo ir grąžinimo taisyklėse;
- nesilaiko šiose Taisyklėse nustatytų reikalavimų;
- vežėjo prašymu.

Tais atvejais, kai Lietuvos vežėjai iš TIR sistemos pašalinami ne muitinės institucijų iniciatyva, asociacija „LINAVAL“ apie tai informuoja Muitinės departamentą.

Aptarus „Priėmimo ir dalyvavimo TIR garantinėje sistemoje bei šalinimo iš jos taisyklių“ nuostatas galima teigti, kad daug atvejų teisę vienašališkai šalinti Lietuvos vežėjus iš TIR sistemos turi asociacija „LINAVAL“.

Negalima sutikti su ta taisyklių nuostata, kuri teigia, kad vežėjai šalinami iš TIR garantinės sistemos muitinės institucijoms panaikinus TIR procedūros vykdytojo leidimą. Teisę panaikinti Lietuvos vežėjui TIR procedūros vykdytojo leidimą turi tik TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo komitetas. Šis komitetas nėra muitinės institucija, greičiau tai kolegiali institucija, kadangi ji sudaryta iš įvairių institucijų atstovų: Muitinės departamento, Muitinės kriminalinės tarnybos, Susisiekimo ministerijos, Valstybinės kelių transporto inspekcijos bei asociacijos „LINAVAL“. Todėl paminėta taisyklių nuostata koreguotina. TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo komitetas buvo sudarytas Muitinės departamento direktoriaus 2002 m. birželio 4 d. įsakymu Nr. 319, kuriuo patvirtinti ir šio komiteto nuostatai

(pakeistas 2006 m. rugpjūčio 30 d. Muitinės departamento generalinio direktoriaus įsakymu Nr. 1B-548 su 2010 m. kovo 23 d. įsakymu Nr. 1B-181 patvirtintais pakeitimais). Kaip numato šio komiteto nuostatų 1 punktą, komiteto tikslas – suteikti leidimus juridiniams ir fiziniams asmenims vykdyti TIR pervežimus, o nesilaikantiems TIR konvencijos bei neatitinkantiems TIR konvencijos 9 priedo II dalies reikalavimų – juos panaikinti.

TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo komitetas, įgyvendindamas jam pavestus uždavinius, vykdo šias funkcijas:

- 1) suteikia TIR procedūros vykdytojo leidimą LR registruotam asmeniui;

2 lentelė. Į TIR sistemą priimtų narių skaičius

<b>Metai</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Skaičius (vnt.)</b>	<b>28</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>53</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>49</b>

- 2) laikinai sustabdo leidimo galiojimą asmeniui, kai vežėjo įmonė padarė muitų teisės aktų pažeidimą;

- 3) panaikina TIR procedūros vykdytojo leidimą, kai LR registruotas asmuo neatitinka Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2005 m. sausio 25 d. įsakymu Nr. 1B-68 patvirtintų „Reikalavimų asmenims, norintiems gauti TIR procedūros vykdytojo leidimą“ nuostatų;

3 lentelė. Iš TIR sistemos pašalintų narių skaičius

<b>Metai</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Skaičius (vnt.)</b>	<b>92</b>	<b>46</b>	<b>18</b>	<b>29</b>	<b>106</b>	<b>103</b>	<b>78</b>

Komiteto nuostatų 11 punkte numatyta, kad Asmuo, norintis gauti TIR procedūros vykdytojo leidimą, pateikia asociacijai „LINAVAL“ prašymą. Užregistravus (žurnale ir (arba) kompiuteryje) asmens prašymą, formuojama dokumentų byla, kuri saugoma asociacijoje „LINAVAL“. Asociacija „LINAVAL“ patikrina, ar įmonė atitinka minimalius reikalavimus, ir kreipiasi su prašymu į Muitinės kriminalinę tarnybą, Susisiekimo ministeriją bei Valstybinę kelių transporto inspekciją dėl išvados TIR procedūros vykdytojo leidimui gauti. Čia norėtuși sugrįžti prie 1975 metų TIR konvencijos 9 priedo II dalies 2 punkto nuostatos, teigiančios, kad susitariančiųjų šalių kompetentingos institucijos ir asociacijos gali nustatyti papildomas ir griežtesnes sąlygas bei reikalavimus, susijusius su TIR procedūra.

Atitinkamai su minėta konvencijos nuostata, „Reikalavimuose asmenims, norintiems gauti TIR procedūros vykdytojo leidimą“, patvirtintuose Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2005 m. sausio 25 d. įsakymu Nr. 1B-68 (su 2007 m. balandžio 27 d. įsakymu Nr. 1B-310 ir 2009 m. vasario 10 d. Nr. 1B-84 pakeitimais), vežėjams numatyti papildomi reikalavimai (3 skyrius), konkrečiai, kad asmens vadovas arba jo įgaliotas darbuotojas, kuriam pavesta vadovauti krovinių vežimo veiksniui, turi būti geros reputacijos:

- 1) negali būti teistas už tyčinius nusikaltimus ir baudžiamuosius nusižengimus arba turi būti išnykęs teistumas;
- 2) neturi būti atleistas iš pareigų dėl jo paties kaltės, pagal LR darbo kodekso (Žin., 2002, Nr. 64-2569) 136 straipsnį, per paskutinius 5 metus;
- 3) privalo turėti atitinkamą profesinę kompetenciją;
- 4) asmuo finansinį pajėgumą turi užtikrinti savo turto;
- 5) asmuo garantuojančios asociacijos veikloje turi dalyvauti ne trumpiau kaip tris mėnesius;
- 6) asmuo turi turėti nuosavybės arba išperkamosios nuomos teise bent vieną transporto priemonę.

Analogiškos nuostatos yra įtvirtintos ir vežimo veiklos licencijavimo reikalavimuose [14]. Europos Sąjungos teisė numato, kad šalys narės privalo licencijuoti krovinių ir keleivių gabenimo keliais tvarką.

Reikalavimus licencijuotai veiklai reglamentuoja 1996 m. balandžio 29 d. Europos Sąjungos Tarybos direktyva „Dėl leidimo verstis krovinių vežėjo bei keleivių vežėjo keliais veikla ir diplomų, pažymėjimų bei kitų oficialių kvalifikaciją patvirtinančių dokumentų, skirtų padidinti šių vežėjų steigimosi laisvę nacionalinių ir tarptautinių transporto operacijų srityje, tarpusavio pripažinimo“ 96/26EB, bei 1998 spalio 1 d. priimta ją pataisanti direktyva 98/76EB. Direktyva nustato, kad įmonės, norinčios verstis vežėjo automobiliais verslu, privalo būti geros reputacijos, tinkamos finansinės padėties, atitikti profesinei kompetencijai keliamas sąlygas. Pastebėtina, kad Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos dažniausiai panaikina bankrutavusių arba išregistruotų vežėjų kelių transporto veiklos licencijas, tačiau nėra susiformavusi praktika licencijas naikinti už padarytus pažeidimus, susijusius su stambaus masto kontrabanda [15].

Remiantis „TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo komiteto darbo nuostatų“ 22 punktu, komitetas, vykdydamas savo funkcijas, priima sprendimą atmesti prašymą dėl TIR procedūros vykdytojo leidimo suteikimo arba suteikti TIR procedūros vykdytojo leidimą; arba atmesti teikimą dėl TIR procedūros vykdytojo leidimo panaikinimo kaip nepagrįstą; arba panaikinti TIR procedūros vykdytojo leidimo galiojimą; arba įpareigoti asociaciją „LINA VA“ arba muitinę įvykdyti Komiteto nurodymą; arba sustabdyti (kuriam laikui) TIR procedūros vykdytojo leidimo galiojimą;

---

[14] Butkevičius J. Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtrai//Technika. Vilnius, 2008, p. 16-18.

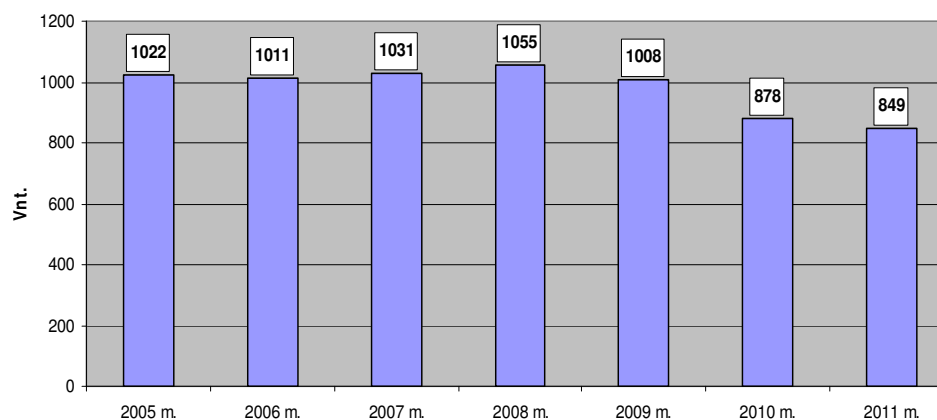
[15] Komisijos valstybės ekonominės bei finansinės kontrolės ir teisėsaugos institucijų bendradarbiavimui koordinuoti 2012 vasario 14 d. posėdžio protokolas.



arba atstatyti sustabdytą (kuriam laikui) TIR procedūros vykdytojo leidimo galiojimą; arba pavesti asociacijai „LINAVAL“ spręsti klausimą dėl teisės gauti TIR knygeles; arba pavesti Muitinės departamento skyriui (tarnybai) arba asociacijai „LINAVAL“ atlikti papildomą tyrimą.

Jeigu asociacija „LINAVAL“, remdamasi „Priėmimo ir dalyvavimo TIR garantinėje sistemoje bei šalinimo iš jos taisyklėmis“, priima sprendimą vežėjo įmonę pašalinti iš TIR garantinės sistemos, TIR procedūros vykdytojo leidimas panaikinamas supaprastinta tvarka – nešaukiant posėdžio.

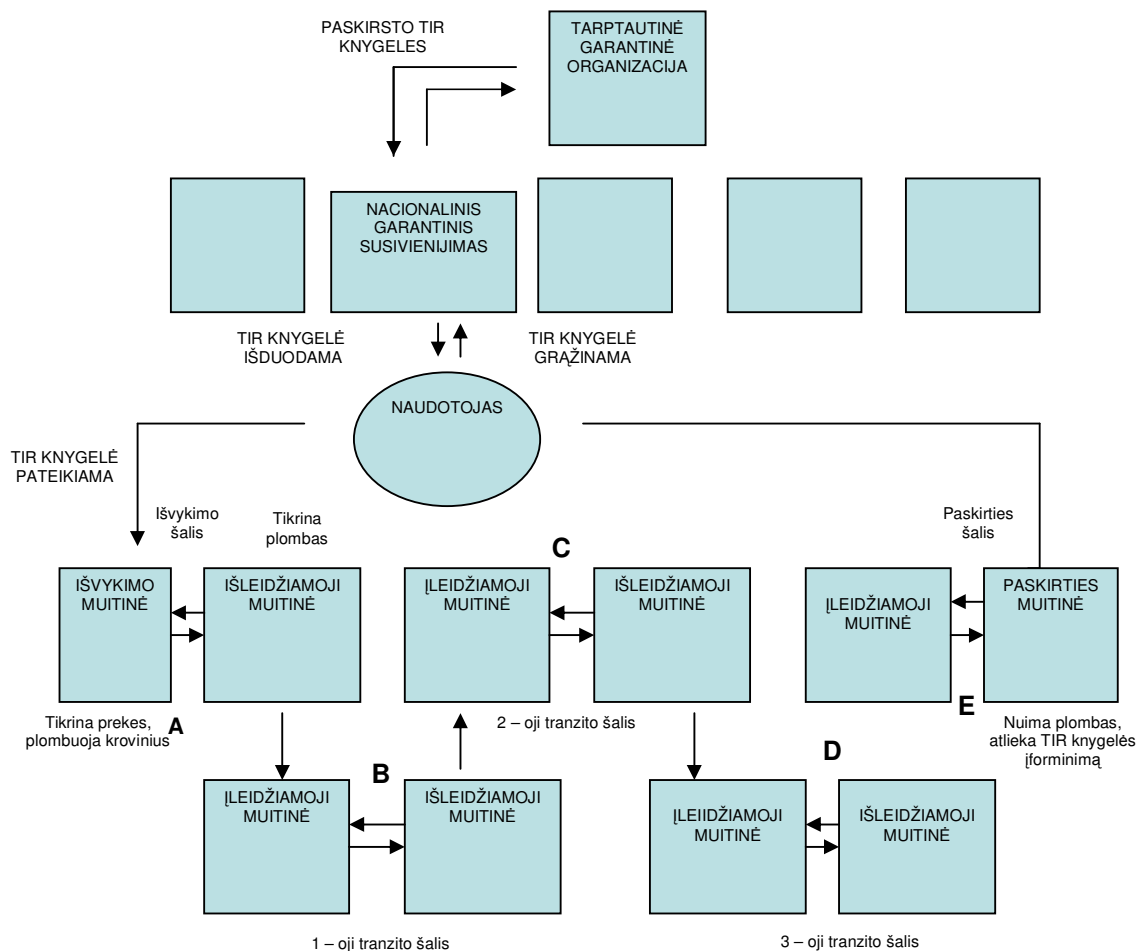
Remiantis minėtų teisės aktų analize galima teigti, kad mūsų šalies vežėjai gali naudotis 1975 metų TIR konvencijos lengvatomis tik gavę TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo komiteto leidimą. Tačiau pašalinti iš TIR sistemos vežėjus gali ne tik komitetas, bet ir asociacija „LINAVAL“.



5 pav. TIR sistemos narių skaičius

Kaip rodo pateiktas 5 pav. TIR sistemos narių skaičius nuo 2005 iki 2009 metų keitėsi nežymiai ir tik 2010 metais sumažėjo daugiau kaip šimtu narių. Tam įtakos galėjo turėti tolimesniuose skyriuose aprašytos „Rusijos krizės“ įvertinimas priimančiam TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo komitetui atitinkamus sprendimus.

## 1.4. TIR sistemos veikimo funkcinė schema



6 pav. TIR sistemos veikimo schema

Su gabenamomis prekėmis turi būti pateikiama TIR knygelė. Ji įforminama šalyje siuntėjoje ir atlieka kontrolės dokumento funkciją gabenamų prekių išvykimo, tranzito ir paskirties valstybėse.

2006 m. rugpjūčio 16 d. LR Muitinės departamento generalinio direktoriaus įsakymu Nr. 1B-522 patvirtintose „Nebaigtos, neteisėtai ar apgaulės būdu įvykdytos TIR operacijos tyrimo atlikimo taisyklių“ 4 punkte nustatyta, kad teritorinė muitinė, kuriai priklauso išvykimo muitinės įstaiga, yra atsakinga už TIR operacijos baigimo kontrolę ir tyrimų dėl nebaigtos, baigtos su išlyga, baigtos neteisėtu ar apgaulės būdu TIR operacijos inicijavimą bei vykdymą. Su šiuo tyrimu tiesiogiai siejamas garantinių įsiskolinimų išieškojimas.

Kaip nurodyta taisyklėse, teritorinės muitinės, atsakingas pareigūnas pradeda TIR operacijos bylą, jeigu nuo TIR operacijos įforminimo išvykimo (įvežimo) muitinės įstaigoje dienos, negauna

TIR knygelės žaliojo lapo atplėšiamosios dalies iš paskirties (išvežimo) muitinės įstaigos, kuri yra kitoje ES valstybėje, – per 2 mėnesius;

a) informacijos programinėmis priemonėmis iš paskirties (išvežimo) muitinės įstaigos, kuri yra LR, – per 10 darbo dienų, ar;

b) gauna pranešimą apie TIR operacijos baigimą su išlyga, ar:

c) gauna pranešimą arba nustato, kad TIR operacija baigta neteisėtu ar apgaulės būdu. TIR operacijos baigimas neteisėtu ar apgaulės būdu turi būti patvirtintas įrodymais.

Teritorinės muitinės, atsakingas pareigūnas ne vėliau kaip per 10 darbo dienų nuo a) ir b) punktuose nustatytų terminų informuoja asociaciją „LINAVAL“, TIR knygelės turėtojas ir asociacija „LINAVAL“ taip pat informuojami ir c) punkte nurodytais atvejais.

TIR knygelės turėtojas ir/arba kitas asmuo (pvz., asociacija „LINAVAL“) turi pateikti muitinei priimtinius įrodymus, kad TIR operacija baigta arba kad šio gabenimo metu jokių pažeidimų nepadaryta, per 2 mėnesius nuo pranešimo gavimo dienos.

Teritorinė muitinė, kuriai priklauso muitinės įstaiga, vadovaudamasi Bendrijos muitinės kodekso nuostatomis priima sprendimą, kuris rengiamas laikantis LR viešojo administravimo įstatymo 8 straipsnio nuostatų dėl skolos muitinei atsiradimo, jeigu TIR knygelės turėtojas, tiesioginis(-iai) skolininkas(-ai)) ir/arba asociacija „LINAVAL“ nepateikė muitinei priimtinių įrodymų, kad TIR operacija baigta arba kad šio gabenimo metu jokių pažeidimų nepadaryta.

Muitinei priimtinais įrodymais šiuo atveju laikomi dokumentai, nurodyti Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 455 straipsnyje.

Teritorinė muitinė, priėmusi sprendimą dėl skolos muitinei atsiradimo, išsiunčia jį tiesioginiam(-s) skolininkui(-ams) bei jo kopija informuoja asociaciją „LINAVAL“. Jeigu per 10 dienų nuo sprendimo gavimo dienos tiesioginis(-iai) skolininkas(-ai) nesumoka muitinės apskaičiuotos mokesstinės prievolės, teritorinė muitinė LR teisės aktų nustatyta tvarka vykdo šio skolininko mokesčių ir su jais susijusių sumų administravimą. Teritorinė muitinė, administruojanti skolininko(-ų) mokesčius, negavusi informacijos, kad tiesioginis skolininkas (-ai) sumokėjo mokesčius (pinigai neįplaukė į muitinės sąskaitą), vadovaudamasi Bendrosios garantijos sutarties Nr. 11B-82 nuostatomis, pateikia asociacijai „LINAVAL“ sprendimą (mokestinę pretenziją). Jeigu asociacija „LINAVAL“ per 3 mėnesius nuo sprendimo (mokestinės pretenzijos) išsiuntimo dienos nesumoka muitinei muitų, mokesčių ir kitų susijusių sumų, teritorinė muitinė, administruojanti mokesčių išieškojimą iš asociacijos „LINAVAL“, įgyja teisę pirmiau nurodytas sumas iš jos išieškoti LR teisės aktų nustatyta tvarka. Tokiu būdu

nacionalinis garantinis susivienijimas – asociacija „LINAVA“, dėl netinkamai įvykdytų valstybėje-narėje TIR procedūrų, garantuoja sumokėti visus muitus ir mokesčius ne tik už nacionalinius, bet ir užsienio šalių vežėjus. Analogiškai sistema veikia ir kitose prie TIR konvencijos prisijungusiose šalyse.

## **2. KROVINIŲ VEŽIMO PAGAL TIR KONVENCIJĄ TEISINIŲ NUOSTATŲ VERTINIMO ANALIZĖ**

### **2.1. Atsakomybės už mokesčių įstatymų pažeidimus gabenant krovninius pagal TIR konvenciją analizė**

Tradiciškai teisės teorijoje teisinė atsakomybė skirstoma į baudžiamąją, administracinę, civilinę, drausminę ir materialiąją atsakomybę, tačiau pastaruoju metu kai kurie autoriai kaip savarankišką teisinės atsakomybės rūšį išskiria ir mokesčią atsakomybę. Tačiau už mokesčių įstatymų pažeidimus taikomų atsakomybės priemonių analizė leidžia teigti, kad teisinė atsakomybė už mokesčių įstatymų pažeidimus yra kompleksinis teisinis institutas, apjungiantis atskiras atsakomybės rūšis (administracinės, baudžiamosios), ir jam būdingi bendri teisinės atsakomybės požymiai. Kartu pažymėtina, kad ji turi ir specifines savybes, kai be tradicinių atsakomybės rūšių yra taikomos ir finansinės sankcijos.

A. Marcijono ir B. Sudavičiaus knygoje „Mokesčių teisė“ atsakomybė už mokesčių įstatymų pažeidimus įvardijama kaip mokesčių ir kitų įstatymų nustatytų valstybinės prievartos priemonių taikymas mokesčių įstatymų pažeidėjams, siekiant nubausti juos ir pašalinti atsiradusias neigiamas pasekmes [16].

Teisinės atsakomybės priemonės už mokesčių įstatymų pažeidimus gali būti atstatančios teisės ir baudžiamosios [17]. Atstatančios teisės priemonės skirtos užtikrinti, kad mokesčio mokėtojas sumokės visus mokesčius, taip pat garantuoti žalos, atsiradusios dėl laiku nesumokėtų mokesčių valstybei, atlyginimą. Šios priemonės įvardijamos finansinėmis sankcijomis.

---

[16], [17] Marcijonas A. Sudavičius B. Mokesčių teisė//Teisinės informacijos centras. Vilnius, 2003, p. 208 .

Autoriai A. Marcijonas ir B. Sudavičius finansine sankcija laiko – mokesčių įstatyme numatyta pinigų sumą, kurią mokesčio administratoriaus sprendimu privalo sumokėti asmuo, laiku neįvykęs mokesstinės prievolės ar padaręs kitus mokesčių įstatymų pažeidimus [18]. Finansinės sankcijos gali pasireikšti baudų skyrimu ir delspinigių skaičiavimu. Jomis siekiama atlyginti valstybės išdo nuostolius, atsiradusius dėl laiku nesumokėtų mokesčių.

Pažymėtina, kad LR Mokesčių administravimo įstatymo 141 straipsnyje numatytos atleidimo nuo baudų pagal nurodytą įstatymą aplinkybės, susijusios su mokesčių mokėtojo kaltumu:

- 1) jei mokesčių mokėtojas įrodo, kad nėra kaltas dėl padaryto pažeidimo;
- 2) jei mokesčio įstatymas pažeistas dėl aplinkybių, kurios nepriklausė nuo mokesčių mokėtojo valios ir kurių jis nenumatė ir negalėjo numatyti. Tokiomis aplinkybėmis nelaikomi mokesčių mokėtojo ar jo darbuotojų veiksmai ar neveikimas, taip pat mokesčių mokėtojo nemokumas;
- 3) kai mokesčių mokėtojo atskira veika, nors ir pažeidžiančia mokesčio įstatymo nuostatas, nepadaro žala biudžetui;
- 4) kai mokesčio mokėtojas mokesčio įstatymą pažeidė dėl klaidingo apibendrinto mokesčio įstatymo paaiškinimo arba mokesčių administratoriaus raštu pateiktos klaidingos konsultacijos mokesčių mokėjimo klausimais.

Tuo tarpu baudžiamosios priemonės pasireiškia įvairiomis administracinėmis bei baudžiamosiomis sankcijomis – įspėjimu, bauda, administraciniu areštu, teisės dirbti tam tikrą darbą arba užsiimti tam tikra veikla atėmimu, viešaisiais darbais, areštu, laisvės apribojimu, terminuotu laisvės atėmimu ir t. t.

Bet kokiu atveju už mokesčių įstatymų pažeidimus taikyti tiek atstatančias, tiek baudžiamąsias priemones būtinas vienas iš teisinės atsakomybės atsiradimo pagrindų – teisės pažeidimas.

Autoriai A. Marcijonas ir B. Sudavičius mokesčių įstatymų pažeidimu vadina neteisėtą elgesį (veikimą ar neveikimą), kuriuo pažeidžiami mokesčių įstatymų reikalavimai ir padaroma žala valstybės finansiniams interesams [19].

LR Mokesčių administravimo įstatymo 138 straipsnyje pateiktas abstraktesnis apibrėžimas – mokesčių įstatymų pažeidimu laikomas neteisėtas asmenų elgesys, kuriuo pažeidžiami mokesčių įstatymų reikalavimai.

---

[18] Marcijonas A. Sudavičius B. Mokesčių teisė//Teisinės informacijos centras. Vilnius, 2003, p. 214.

[19] Marcijonas A. Sudavičius B. Mokesčių teisė//Teisinės informacijos centras. Vilnius, 2003, p. 209.

Kiekvieną mokesčių įstatymų pažeidimą apibūdina pavojingumo, priešingumo teisei, baudžiamumo ir kaltumo požymiai. Nurodyto pobūdžio pažeidimų pavojingumas pasireiškia tuo, kad jais kėsiamasi į valstybės finansinius interesus. Esant šiems pažeidimams, valstybė negauna tam tikrų įplaukų į biudžetą arba jas gauna pavėluotai. Bet koks mokesčių įstatymų pažeidimas vertinamas kaip atitinkamas juridinis veiksmas, lemiantis teisinės atsakomybės santykių atsiradimą. Teisės teorijoje skiriami du teisinių santykių atsiradimo pagrindai – juridiniai veiksmai ir įvykiai. Mokesčių įstatymų pažeidimai priklauso neteisėtų veiksmų kategorijai. Mokestinių teisinių santykių dalyvių elgesys, neatitinkantis mokesčių įstatymų ir su jais susijusių teisės aktų reikalavimų, pripažįstamas neteisėtu ir lemia teisinės atsakomybės santykių atsiradimą. Aptariamų pažeidimų pavojingumo ir priešingumo teisei požymiai lemia ir jų baudžiamumą. Mokesčių įstatymų pažeidėjams taikomos įstatymuose numatytos priemonės (anksčiau minėtos – atstatančios teisės bei baudžiamosios). Kaltumo požymis reiškia tai, kad mokestinė atsakomybė gali būti traukiami tik dėl pažeidimo kalti asmenys (pažeidimo padarymo metu turi suvokti, kad nesilaiko mokesčių įstatymų reikalavimų).

Taigi pavojingumo, priešingumo teisei, baudžiamumo ir kaltumo požymiai būdingi visiems mokesčių įstatymų pažeidimams. Tačiau mokesčių įstatymų pažeidimai yra labai įvairūs. Jie skiriasi pagal objektą, dalyką, padarymo būdą, subjektą ir t. t. Mums aktualūs mokesčių įstatymų pažeidimai, susiję su muitais, tiksliau – mokesčių įstatymų pažeidimai, susiję su TIR procedūrų vykdymu, sąlygojantys muitų nesumokėjimą. Todėl kalbant apie teisinę atsakomybę už nurodyto pobūdžio pažeidimus, tikslinga būtų aptarti ir šių pažeidimų sudėties elementus: objektą, objektyviają pusę, subjektą bei subjektyviają pusę.

Objektu laikomos tam tikros vertybės, pavyzdžiui, asmeninės, socialinės. Teisės teorijoje išskiriamas bendrasis objektas – visuma vertybių, saugomų įstatyme, ir rūšinis (specialusis) – vienu ar keliais teisinių vertybių grupė.

Pavyzdžiui, mokesčių įstatymų pažeidimų bendrasis objektas yra valstybės mokesčių sistema, o rūšiniu objektu reikėtų laikyti teisinius santykius atskirų mokesčių srityse – pridėtinės vertės mokesčio, akcizų, nekilnojamojo turto, žemės, pelno, muitų ir t.t. Pagal A. Marcijoną ir B. Sudavičių mokesčių įstatymų pažeidimų objektu yra mokesčių teisės normų reguliuojami visuomeniniai santykiai, atsirandantys mokesčių nustatymo ir administravimo srityje, valstybės, visuomenės ir atskirų asmenų interesais [20]. Kalbant apie mokesčių įstatymų pažeidimus, susijusius su TIR procedūrų vykdymu, tokių pažeidimų bendruoju objektu laikytina valstybės mokesčių sistema, o rūšiniu (arba specialiuoju) – teisiniai santykiai muitų srityje.

---

[20] Marcijonas A. Sudavičius B. Mokesčių teisė//Teisinės informacijos centras. Vilnius, 2003, p. 212.

Pažeidimo dalyku pagal 1975 metų TIR konvencijos nuostatas reikėtų laikyti gabenamus su TIR knygele krovinius, apmokestinamus importo ir eksporto muitais ir mokesčiais. Siekiant jų išvengti, daromas neigiamas poveikis valstybės mokesčių sistemai, o konkrečiai – teisiniams santykiams muitų srityje. LR Mokesčių administravimo įstatymo 2 straipsnyje muitų sąvoka galutinai neapibrėžta ir daroma nuoroda į Bendrijos muitinės kodekso 4 straipsnį. Jame nurodoma, kad importo muitais laikomi:

- muitai ir mokesčiai, kurių poveikis lygiavertis už importuojamas prekes mokamiems muitams;

- žemės ūkio produktų išlyginamieji mokesčiai ir kiti importo mokesčiai, nustatyti įgyvendinant bendrąją žemės ūkio politiką arba sudarius atitinkamus susitarimus, kurie taikomi tam tikroms prekėms, gaunamoms perdirbant žemės ūkio produktus.

Atitinkamai eksporto muitai, tai:

- muitai ir mokesčiai, kurių poveikis lygiavertis už eksportuojamas prekes mokamiems muitams;

- žemės ūkio produktų išlyginamieji mokesčiai ir kiti eksporto mokesčiai, nustatyti įgyvendinant bendrąją žemės ūkio politiką arba sudarius atitinkamus susitarimus, kurie taikomi tam tikroms prekėms, gaunamoms perdirbant žemės ūkio produktus.

Teisės pažeidimo objektyviosios pusės požymiai – tai pažeidimų išorinė išraiška. Teisės teorijoje teisės pažeidimo objektyviosios pusės požymiais laikoma veika (veikimas ar neveikimas), padariniai (pasekmės), priežastinis veikos ir jų padarinių ryšys, veikos padarymo būdas, vieta, laikas, priemonės. Mokesčių teisės normos, reguliuodamos mokesčius santykius, įtvirtina mokesčio mokėtojų pareigas, draudimus, reikalavimus, kurių jis privalo laikytis. Šių reikalavimų ar draudimų nesilaikymas gali pasireikšti tiek veikimu, tiek ir neveikimu. Vertinant mokesčių įstatymų pažeidimų, susijusių su muitais, objektyviosios pusės požymius, reikėtų paanalizuoti tam tikras LR ATPK bei LR BK specialiosios dalies normas.

Pavyzdžiui, LR ATPK numatyta atsakomybė už muitinio tikrinimo tvarkos pažeidimą (209<sup>(1)</sup> str.), prekių (daiktų) deklaravimo tvarkos pažeidimą (209<sup>(2)</sup> str.), prekių (daiktų) gabenimo tvarkos pažeidimą (209<sup>(3)</sup> str.), muitinės pareigūno uždėtų plombų, spaudų ir kitų žymų padirbimą, nuplėšimą, sugadinimą ar praradimą (209<sup>(5)</sup> str.), kontrabandą (210 str.). LR BK įtvirtintos kontrabandos (199 str.), muitinės apgaulės (199<sup>(1)</sup> str.), neteisėto disponavimo akcizais apmokestinamomis prekėmis (199<sup>(2)</sup> str.), neteisėto prekių ar produkcijos neišvežimo iš LR (200 str.) sudėtys. Pažymėtina tai, kad ne visų išvardytų pažeidimų padarymas galimas atliekant tranzito su TIR knygelėmis procedūras. Todėl atkreipsime dėmesį tik į mums aktualių pažeidimų analizę.

LR ATPK 209<sup>(1)</sup> str. 1 dalyje numatyto muitinio tikrinimo tvarkos pažeidimas pasireiškia tokiais veikomis:

- 1) *neatvykimu* per nustatytą muitinės procedūros vykdymo terminą į muitinės įstaigą ar kitą muitinės nustatytą vietą, kad būtų atliktas muitinis tikrinimas;
- 2) laikinai saugomų prekių arba prekių, kurioms buvo įforminti muitinės sankcionuoti veiksmai, ar prekių, kurioms neįforminti muitinės sankcionuoti veiksmai, *nepateikimas* muitiniam tikrinimui arba jų *nedeklaravimas* nustatyta tvarka;
- 3) laikinojo prekių (daiktų) įvežimo (tarp jų – perdirbti) į LR arba laikinojo prekių išvežimo iš LR (tarp jų – perdirbti) *nustatytos tvarkos nesilaikymas*.

Matyti, kad šiame straipsnyje įtvirtinta teisės norma yra blanketinė, tai yra joje suformuluoti terminai „muitinės procedūra“, „muitinis tikrinimas“, „muitinės sankcionuoti veiksmai“ aprašomi kituose teisės aktuose. Sakykime, muitinės procedūra, muitinės sankcionuoti veiksmai, muitinis tikrinimas apibrėžti Bendrijos muitinės kodekso 4 straipsnyje. Atitinkami veiksmai (pvz., atvykimas per nustatytą muitinės procedūros vykdymo terminą į muitinės įstaigą) reglamentuojami Bendrijos muitinės kodekso, LR Muitinės įstatymo normomis, Muitinės departamento generalinio direktoriaus įsakymais, kitais teisės aktais. 1975 metų TIR konvencijos 20 straipsnyje nustatyta, kad muitinės tarnybos kroviniams, gabenamiems jų šalies teritorija, gali nustatyti tranzito terminą ir reikalauti, kad kelių transporto priemonė, autotraukinys ar konteineris važiuotų nustatytu maršrutu. Remiantis šia konvencijos nuostata, „TIR knygelės muitinio įforminimo instrukcijoje“, patvirtintoje 2006 m. gruodžio 28 d. įsakymu Nr.1B-889, numatyta, kad muitinės pareigūnas, įformindamas TIR knygelę, 20 jos langelyje nurodo muitinio tranzito terminą, 22 langelyje – paskirties įstaigą, į kurią nukreipiamas krovins, ir gabenimo maršrutą.

LR BK 199 str. 1 dalyje numatyta veika pasireiškia per LR valstybės sieną gabenamų privalomų pateikti muitinei daiktų, kurių vertė viršija 250 MGL dydžio sumą, *nepateikimu* muitinės kontrolei ar kitokiu šios kontrolės *vengimu*. Taigi vėl susiduriame su blanketine norma, kurioje esantys terminai „privalomi pateikti muitinei daiktai“, „muitinės kontrolė“ paaiškinami muitinės veiklą, muitus reglamentuojančiuose teisės aktuose. Remiantis Bendrijos muitinės kodekso 38 str. 1 dalimi, asmuo, gabendamas į Bendriją prekes, įvežtas į Bendrijos muitų teritoriją, turi nedelsdamas, laikydamasis muitinės nustatyto maršruto ir vykdydamas jos nurodymus, jeigu jie duoti, šias prekes pristatyti į muitinės nustatytą muitinės įstaigą arba į bet kurią kitą muitinės nustatytą arba muitinei priimtina vietą. Remiantis LR Muitinės įstatymo 46 str., prekės turi būti pateikiamos muitinei muitinės postų muitinio tikrinimo vietose. Todėl norint nustatyti objektyviosios pusės požymį – veiką, kitus požymius (pasekmes, priežastinį ryšį tarp veikos ir pasekmių, veikos padarymo būdą, laiką, vietą, priemones), būtinus konkretaus mokesčių įstatymų pažeidimo sudėčiai, reikalinga remtis teisės aktais, reglamentuojančiais muitus, jų mokėjimo tvarką ir pan. Atliekant TIR procedūrą galimas



ir muitinės apgaulės (199<sup>(1)</sup> str.) neteisėto disponavimo akcizais apmokestinamomis prekėmis (199<sup>(2)</sup> str.) ar neteisėto prekių ar produkcijos neišvežimo iš LR (200 str.) veikų padarymas.

Pažymėtina tai, kad dauguma aptariamų pažeidimų sudėčių formalios. Tokioms sudėtims objektyviosios pusės požymis–pasekmės nebūdingas.

Mokesčių įstatymų pažeidimų subjektas – mokesčių mokėtojas (asmuo, kuriam pagal mokesčio įstatymą yra nustatyta prievolė mokėti mokesť) [21]. Muitų atžvilgiu mokesčių mokėtoju laikomas asmuo, privalantis sumokėti skolą muitinei (skolininkas). Vadinas, mokesčių įstatymų pažeidimų, vykdanč TIR procedūrą, atvejais subjektu laikytinas TIR procedūros vykdytojas – vežėjas. Kadangi pagal Bendrijos muitinės kodeksą, LR teisės aktus, reglamentuojančius muitų mokėjimą, atliekant TIR operaciją prievolė sumokėti visus mokesčius atitenka vežėjui.

Subjektyviosios pusės požymiai – kaltė, motyvas ir tikslas [22]. Kaltė – tai asmens psichinis santykis su daroma veika ir jos pasekmėmis, kuri gali pasireikšti tyčios bei neatsargumo formomis. Motyvas apibūdinamas kaip paskatos, kurios stumia vežėją daryti priešingus teisės aktams veiksmus. Tikslas apibrėžiamas kaip siekis. Mūsų aptariamu atveju siekis – vykdanč TIR procedūrą sumokėti mažesnius importo ir eksporto maitus bei mokesčius arba jų išvengti. Šių požymių buvimas nurodo vežėjo kaltės formą – tyčią arba neatsargumą.

1975 metų TIR konvencijoje minimas „TIR procedūros pažeidimo“ terminas, tačiau jis neapibrėžtas. Konvencijos 1 straipsnyje TIR procedūra apibrėžiama kaip krovinių gabenimas nuo išvykimo muitinės įstaigos iki paskirties muitinės įstaigos pagal procedūrą, nustatytą šioje konvencijoje. Jos nuostatose įtvirtinta eilė reikalavimų, kurių privalo laikytis vežėjas, gabenantis krovinį nuo muitinės išvykimo iki paskirties įstaigos.

Pavyzdžiui, 20 straipsnyje sakoma, kad muitinės tarnybos kroviniams, gabenamiems jų šalies teritorija, gali nustatyti tranzito terminą ir reikalauti, jog kelių transporto priemonė, autotraukinys ar konteineris važiuotų nustatytu maršrutu. 21 straipsnyje kalbama apie vežėjo pareigą kiekvienoje *en rou* ir paskirties muitinėje kelių transporto priemonę, autotraukinį ar konteinerį kartu su gabenamu kroviniu ir įforminta to krovinio TIR knygele pateikti muitinės kontrolei.

---

[21], [22] Marcijonas A. Sudavičius B. Mokesčių teisė//Teisinės informacijos centras. Vilnius, 2003, p. 210.

Konvencijos 2 priede įtvirtintos techninės sąlygos ir taisyklės, taikomos transporto priemonėms, tarptautiniais maršrutais gabenančioms krovinius su muitinės plombomis ir spaudais, kurių TIR procedūros vykdytojas taip pat privalo laikytis. Pažymėtina, kad konvencijos 39 straipsnyje įtvirtintos nuostatos, nurodančios kokiais atvejais TIR procedūras reikėtų pripažinti, nepaisant tam tikrų konvencijos pažeidimų:

1. Susitariančiosios Šalys nekreipia dėmesio į nežymius nukrypimus nuo nustatytų terminų ir maršrutų.

2. Taip pat ir tada, kai nustatoma, kad duomenys TIR knygelės krovinio manifeste neatitinka kelių transporto priemonės, autotraukinio arba konteinerio turinio, nelaikoma, kad TIR knygelės savininkas pažeidė šios konvencijos nuostatas, jeigu pateikiama įrodymų, įtikinančių kompetentingas tarnybas, kad tie skirtumai atsirado ne dėl klaidų, padarytų tyčia, arba ne dėl aplaidumo pakraunant ar išsiunčiant krovinį, arba pildant minėtąjį manifestą.

Vadinasi, pagal konvencijos nuostatas, TIR procedūros pažeidimu galima būtų traktuoti bet kokį reikalavimų, nustatytų konvencijos ir kompetentingų muitinės tarnybų bei taikomų gabenant krovinius su TIR knygelėmis, nesilaikymą, išskyrus 39 straipsnyje numatytus atvejus. Tačiau atsakomybės už mokesčių įstatymų pažeidimus taikymo faktinis pagrindas – teisės pažeidimas. Tokio pažeidimo sudėtis įtvirtinta įstatyme – LR ATPK arba LR BK.

Kaip buvo anksčiau minėta, teisinei atsakomybei, taigi ir atsakomybei už mokesčių įstatymų pažeidimus, atsirasti reikalingas ir procesinis pagrindas (valstybės institucijų procesinė veikla, tiriant pažeidimą, nagrinėjant bylą ir skiriant nuobaudą, taip pat užtikrinant nuobaudos įvykdymą).

### **2.1.1. Mokesčių iš vežėjo ir garanto išieškojimo analizė**

Šioje darbo dalyje taip pat aptarsime mokesčių pagal 1975 metų TIR konvenciją, kitus muitų teisės aktus iš vežėjų bei garanto išieškojimą bei finansinių sankcijų taikymą. LR Mokesčių administravimo įstatymo 15 str. 2 dalyje nustatyta, kad už muitų administravimą LR yra atsakinga LR muitinė. Šio Įstatymo 13 straipsnio 1 ir 2 punktuose išvardytus mokesčius (pridėtinės vertės bei akcizo) muitinė administruoja tiek, kiek jai pavesta pagal Pridėtinės vertės mokesčio ir Akcizų įstatymus. Administruojanti muitus ir šioje dalyje nurodytus mokesčius muitinė laikoma mokesčių administratoriumi, Muitinės departamentas – centriniu mokesčių administratoriumi, o teritorinė muitinė – vietos mokesčių administratoriumi, jeigu šis Įstatymas nenustato kitaip.

1975 metų TIR konvencijos 8 straipsnyje nustatyta, kad garantinė asociacija įsipareigoja sumokėti visus importo ir eksporto muitus ir mokesčius, taip pat delspinigius, kurie gali būti priskaičiuoti pagal muitinės įstatymus ir taisykles tos šalies, kurioje buvo nustatytas

TIR procedūros pažeidimas. Garantinė asociacija nurodytas sumas įsipareigoja sumokėti kartu su tiesioginiais skolininkais. Jeigu vienos ar kitos Susitariančiosios Šalies įstatymais ir taisyklėmis nėra nustatytas importo ir eksporto muitų ir mokesčių mokėjimas, kaip nurodyta 1 straipsnio dalyje, garantinė asociacija įsipareigoja tomis pačiomis sąlygomis sumokėti sumą, lygią importo ir eksporto muitų ir mokesčių sumai, įskaitant galimus delspinigius. Šis garanto įsipareigojimas įtvirtintas ir 2004 m. balandžio 29 d. Bendrosios garantijos sutarties Nr 11B-82 2.1 punkte.

Muitų išieškojimo iš garantinės asociacijos procedūrai reikšingos konvencijos 10 str. nuostatos. Jose numatyta, kad TIR knygelė gali būti muitinėje įforminama su išlygomis arba be jų. Jei daromos išlygos, jos turi būti pagrįstos faktais, susietais su TIR procedūra. Šie faktai turi būti nurodyti TIR knygelėje. Jeigu šalies muitinė įformino TIR knygelę be išlygų, ji negali reikalauti, kad garantinė asociacija sumokėtų sumas, nurodytas 8 straipsnio 1 ir 2 dalyse, išskyrus atvejį, jei muitinėje TIR knygelė buvo įforminta neteisėtai arba apgaulės būdu.

Konvencijos 11 straipsnyje nustatyta, kad jei TIR knygelė nebuvo įforminta arba įforminta su išlygomis, kompetentingos institucijos neturi teisės reikalauti, kad garantinė asociacija sumokėtų sumas, nurodytas 8 straipsnio 1 ir 2 dalyse, jeigu per metus nuo TIR knygelės įforminimo šioje muitinėje dienos jos raštu nepranešė garantinei asociacijai, kad TIR knygelė neįforminta arba įforminta su išlyga. Ši nuostata taikoma ir tada, kai buvo įforminta neteisėtai arba apgaulės būdu, tik tokiu atveju numatytas dvejų metų terminas. Reikalavimas sumokėti mokesčius, nurodytus 8 straipsnio 1 ir 2 dalyse, garantinei asociacijai pateikiamas ne anksčiau kaip po trijų mėnesių nuo tos dienos, kai asociacijai buvo pranešta, kad TIR knygelė neįforminta, įforminta su išlyga arba neteisėtai ar apgaulės būdu, ir ne vėliau kaip per dvejus metus nuo tos pačios dienos. Jei bylos per tuos dvejus metus buvo perduotos teismui, mokesstinė pretenzija turi būti pateikta per metus nuo teismo sprendimo įsigaliojimo dienos. Reikalaujamą sumą garantinės asociacijos privalo sumokėti per tris mėnesius nuo tos dienos, kai buvo gautas reikalavimas. Sumokėta suma bus grąžinta asociacijai, jei per dvejus metus nuo tos dienos, kai buvo pateiktas reikalavimas, muitinės tarnybos gaus svarius įrodymus, kad šios transporto operacijos metu jokių pažeidimų nepadarėta.

Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2006 m. rugpjūčio 16 d. įsakymu Nr.1B-522 patvirtintos „Nebaigtos, neteisėtai ar apgaulės būdu įvykdytos TIR operacijos tyrimo atlikimo taisyklės“. Šiomis taisyklėmis, suderintomis su 1975 metų TIR konvencijos nuostatomis, liečiančiomis muitų išieškojimo procedūrą, numatyta konkrečiai nesumokėtų muitų išieškojimo iš tiesioginio skolininko (vežėjo) ir asociacijos „LINAVAL“ tvarka. Detalus praktiniai LR muitinės veiksmai išieškant mokesčius iš vežėjo ir garantuojančios asociacijos aprašyti „TIR sistemos veikimo funkcinė sistema“ (žr. 1.4. poskyrį).

### 2.1.2. Vežėjo teisinė atsakomybė pagal CMR konvenciją

1956 m. Tarptautinė krovinių vežimo keliais sutarties konvencijos (toliau – CMR 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 CMR konvencijos narė [23]. CMR konvencijos 17 straipsnio 2 dalyje yra norma, kad „Vežėjas neatsako už krovinio praradimą, jo sugadinimą ar pavėlavimą pristatyti, jei tai įvyko ne dėl vežėjo, o dėl kroviniu disponuojančio asmens kaltės, kaip jo nurodymų pasekmė, dėl krovinio defektų ar aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti“, taigi vežėjas yra atleidžiamas nuo atsakomybės už krovinio sugadinimą, praradimą ar pavėluotą pristatymą jei tai įvyko dėl aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti. Analizuojant šią nuostatą, darytina išvada, kad įrodinėjimo objektu, yra du dalykai: 1) negalėjimas išvengti tam tikrų aplinkybių ir 2) negalėjimas užkirsti kelio tam tikrų žalingų pasekmių atsiradimui.

Vyraujanti pozicija, kuriai Lietuvos Aukščiausiasis Teismas siūlo pritarti, yra ta, kad vežėjas galėtų būti šiuo pagrindu atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad jis padarė viską, ką galėtų padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas tam, kad galima būtų išvengti žalos toje vietoje ir tuo metu [24]. Tai nustatoma, kiekvienu konkrečiu atveju ištyrus ir įvertinus konkretaus įvykio aplinkybes, šių aplinkybių pasekmes, pobūdį ir poveikį kroviniui, taip pat vežėjo elgesį tokioje situacijoje. Šiuo atveju svarbu įvertinti tiek vežėjo kaip įmonės veiksmus, teik su įmone susijusių, jos atsakingų asmenų, vykdančių vežėjo pavedimus, elgesį įvykio metu, kai kroviniui padaryta žala, ir po įvykio. Pažymėtina, kad remiantis CMR konvencijos 18 straipsnio 1 punktu, įrodinėjimo našta, kad vežėjas ėmėsi visų saugumo priemonių, padarė viską ką galėjo padaryti, yra sąžiningas ir pareigingas vežėjas ir kad nuostolių negalima buvo išvengti, tenka būtent vežėjui. Įrodžius šias aplinkybes yra paneigiama CMR konvencijoje įtvirtinta vežėjo kaltės prezumpcija ir vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės.

Vilniaus apygardos teismas 2000 m. lapkričio 15 d. civilinėje byloje dėl nuostolių priteisimo iš vežėjo, nurodė, kad vežėjas–atsakovas pagal CMR konvencijos 17 str. 2 p. už krovinio praradimą neatsako, nes krovinyms prarastas dėl aplinkybių, kurių pasekmių vežėjas negalėjo išvengti; vežėjas šias aplinkybes įrodė:

---

[23] Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR), //V.Ž., 1998-12-04, Nr. 107-2932.

[24] <http://www.versum.lt/transporto-teise/vezejo-atleidimas-nuo-atsakomybes-pagal-cmr-konvencijos-17-straipsnio-2-punkta-teismu-praktikos-analize>

Vežėjui priklausantis automobilis buvo apiplėštas Lenkijos teritorijoje kai du policijos pareigūnų uniformomis apsirengę asmenys, vairavę automobilį su įjungtais švyturėliais, sustabdė vilkiką, vairuotojui liepė pasiimti dokumentus ir sėsti į jų automobilį, po to vairuotoją surišo ir, grasindami panaudoti ginklą, jį išvežė į mišką ir t.t. Šias aplinkybes įrodė Lenkijos Respublikos rajoninės prokuratūros sprendimas apie baudžiamosios bylos iškėlimą ir liudytojo parodymai. Teismas nurodė, jog vairuotojas, suvokdamas, kad yra stabdomas policijos pareigūnų, privalėjo sustoti ir paklusti jų reikalavimams, o vėliau priešintis smurtui negalėjo, nes grėisė pavojus jo gyvybei. Be to, tiek stabdymo, tiek pagrobimo metu pasipriešinimas, rizikuojant gyvybe, būtų beprasmis, nes užpuolusiųjų agresijos mastas viršijo vairuotojo galimybes priešintis.

Atsižvelgiant į susiformavusią, tiek Lietuvos tiek tarptautinę teismų praktiką, vežėjams reikėtų atkreipti dėmesį į tai kaip teismams rekomenduojama vertinti tam tikras aplinkybes, sprendžiant vežėjo atleidimo nuo atsakomybės CMR konvencijos 17 straipsnio 2 punkto atveju, klausimą:

1) Gaisrai kaip neišvengiama aplinkybė. Lietuvos Aukščiausiasis teismas yra pažymėjęs, kad vien tai, kad žala padaryta dėl padegimo savaime neatleidžia vežėjo nuo atsakomybės. Yra būtina aiškintis visas su krovinio praradimu dėl šios priežasties susijusias aplinkybes. Vertinant gaisrus kaip neišvengiamą aplinkybę reikia atsižvelgti į tai, dėl ko kilo gaisras ir kas yra gaisro židiny. Tai labai svarbu, nes jei gaisras kilo dėl to, kad transporto priemonės būklė buvo netinkama, vežėjas negalės pasinaudoti šiuo atleidimo nuo atsakomybės pagrindu. Pavyzdžiui, jei gaisras kilo dėl to, kad subyrėjęs pusprikabės rato guoliui dėl trinties įkaista ašis, užsidega ratlankis bei padanga ir ugnis pasiekia pusprikabę ir taip padaroma žala kroviniui, vežėjas negalės būti atleistas nuo atsakomybės, nes CMR konvencijos 17 straipsnio 3 punktas neleidžia išvengti vežėjui atsakomybės už tai, kad sugedo transporto priemonė. Kitaip yra kai padegimas yra tyčinis. Lietuvos Aukščiausiasis teismas, aiškindamas CMR konvenciją, konstatavo, kad kilus gaisrui ir nustačius, kad tai buvo tyčinis padegimas, gaisro padaryta žala vertinama kaip negalėta numatyti, nes vežėjas negali imtis kokių nors priemonių prieš tyčinį tokio pobūdžio nusikalstamos veikos padarymą.

2) Kelio būklė ir oro sąlygos kaip neišvengiama aplinkybė. Remiantis Lietuvos Aukščiausiojo teismo praktika, kelio būklė ir oro sąlygos paprastai nelaikomos neišvengiamomis aplinkybėmis. Teismas konstatavo, kad vairuotojas negali remtis tuo, kad bloga kelio būklė atitinkamoje valstybėje neišvengiamai lėmė krovinio pristatymo terminų pažeidimą. Tačiau lūžusi transporto priemonės ašis gali būti laikoma neišvengiama aplinkybe jei lūžį lėmė gilūs plyšiai buvę kelio dangoje. Tai pat Teismas pažymėjo, kad jei pristatymo pavėlavimui kelia grėsmę klimato sąlygos, vežėjas turi išvykti ankščiau, nukelti važiavimo datą arba apvažiuoti blogą klimato zoną. Pavyzdžiui, sniego pūgos Turkijoje gruodžio mėnesį

laikytinos išvengiama aplinkybe ir nesudaro pagrindo atleisti vežėją nuo civilinės atsakomybės. Tiek Lietuvos tiek Vokietijos teismai sprogusią padangą vertina kaip neišvengiama aplinkybę tik tuo atveju, jei padanga sprogo dėl išorės faktoriaus poveikio (stiklo šukės, vinies ir kt.).

3) Autoavarija kaip neišvengiama aplinkybė. Vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės įvykus autoįvykiui tik tuo atveju, jei to eismo įvykio neįtakėjo net menkiausia vežėjo kaltė. Tai reiškia, kad vežėjas negali padaryti net menkiausio kelių eismo taisyklių pažeidimo. Net vairuotojo užsnūdimas už vairo, sukėles avariją ir krovinio sugadinimą, jokiais atvejais negali būti traktuojamas kaip neišvengiama aplinkybė. Vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės jei krovininui padaryta žala eismo įvykio metu tik tuomet, jei įvyko autoįvykis, kurio net ir ypatingo atsargumo atveju vežėjui nebuvo galima išvengti. Pavyzdžiui jei tinkamai apšviestas automobilis yra tvarkingai pastatytas kelkraštyje, bet nakties metu jį sudaužo kitas automobilis, vežėjas dėl tokio įvykio nėra kaltas, nes jis negalėjo išvengti trečiojo asmens veiksmų.

4) Muitinės tarnybų ir kitų valdžios institucijų nurodymai kaip neišvengiama aplinkybė. Muitinės tarnybų ir kitų valdžios institucijų veiksmai yra laikomi aplinkybėmis, kurių vežėjas negalėjo išvengti tik tada, kai tokių veiksmų nesąlygojo paties vežėjo veiksmai, t.y. jo kaltė. Tai reiškia, kad vežėjas negali pasiteisinti teisinių žinių trūkumu, pavyzdžiui teigdamas, kad jis nežinojo, kad gabenamų prekių civilinė apyvarta valstybėje, per kurią yra vežamas krovinys, yra uždrausta, nes kaip profesionalui atliekančiam pervežimo paslaugas jam yra keliami rūpestingumo pareiga, kuri suponuoja tokių žinių turėjimo privalomumą. Taigi jei krovinys bus konfiskuotas valstybės institucijų, tai bus pripažinta neišvengiama aplinkybe tik tuomet, jei toks konfiskavimas bus neteisėtas. Kitaip vežėjo atsakomybės klausimas turėtų būti sprendžiamas tuo atveju jei jam pateikiamas užplombuotas krovinys ir jis negali žinoti, kad veža tam tikras prekes, kurių civilinė apyvarta yra draudžiama arba ribojama. Tokiu atveju, vežėjas negali patikrinti vežamo krovinio nepažeisdamas plombų, o tai lemia ir jo kaltės nebuvimą.

5) Vagystė, kaip neišvengiama aplinkybė. Vagystė teismų praktikoje paprastai nelaikoma neišvengiama aplinkybe. Tokia praktika vadovaujasi ir LR teismai. Dar 2001m. Lietuvos Aukščiausiasis teismas nustatė tam tikras taisykles, kada vagystė nebus pripažįstama neišvengiama aplinkybe. Taip pat Teismas yra pažymėjęs, kad vežėjas privalo atsižvelgti į tai, kokias realias kliūtis sudaro asmenims siekiantiems neteisėtai užvaldyti jo gabenamą krovinį, ir ar šios kliūtys yra pakankamai veiksmingos, kad užtikrintų krovinio saugumą. Nuo to laiko Lietuvos teismai formuoja vis griežtesnius vežėjo atsakomybės standartus. Pavyzdžiui, Lietuvos Apeliacinis teismas civilinėje byloje Nr. 2A-267/2007 nusprendė, kad palikęs transporto priemonę su krovinium nesaugomoje aikštelėje vežėjas tinkamai nepasirūpino krovinium, nesiėmė reikiamų atsargumo priemonių, kad apsaugotų krovinį. Toks sprendimas buvo priimtas

nepaisant to, kad vairuotojas bandė įrodyti, jog aikštelėje buvo įrengtos stebėjimo kameros ir jam buvo būtina sustoti toje aikštelėje dėl darbo ir poilsio režimo ir dėl to, kad jis pasijuto blogai. Teismas pažymėjo, kad vien tai, jog aikštelėje, yra įrengtos vaizdo stebėjimo kameros, dar nesuteikia jai saugomos aikštelės statuso. Kitoje byloje dėl krovinio vagystės vežėjas buvo pripažintas kaltu, nes nesiėmė tinkamų atsargumo priemonių, o paliko krovinį nesaugomoje degalinės „Shell“ aikštelėje, nors pakeliui pravažiavo saugomą automobilių aikštelę, kurioje turėjo galimybę pastatyti mašiną. Teismas pabrėžė, kad aplinkybė, jog vairuotojas naktį nepaliko krovinio, o liko miegoti vilkiko kabinoje, taip pat negali būti vertinama kaip tinkamas vairuotojo apdairumo, rūpestingumo įrodymas. Teismai šiose bylose sprendė, kad vairuotojas nesielgė net minimaliai atsargiai, apdairiai ir rūpestingai, nesiėmė visų įmanomų priemonių krovinio saugumui užtikrinti bei krovinio praradimo rizikos faktoriams pašalinti. Teismų vertinimu, kroviniai buvo prarasti dėl faktinio vežėjo didelio neatsargumo, kuris lemia neribotos civilinės atsakomybės vežėjui taikymą.

Taigi Lietuvos teismai krovinio palikimą nesaugomoje aikštelėje prilygina tyčiniams vežėjo veiksams ir kvalifikuoja juos pagal CMR konvencijos 29 straipsnio 1 punktą, kuris nustato, kad Vežėjas negali vadovautis šios Konvencijos nuostatomis, kurios jį atleistų nuo atsakomybės ar ją ribotų arba kurios įrodinėjimo našta perkeltų kitai pusei, jeigu žala buvo padaryta sąmoningai arba dėl jo kaltės, kuri pagal įstatymus, taikomus šią bylą nagrinėjančio teismo, prilyginama tyčiniams veiksams.

Remiantis teismų praktika, neišvengiamomis Teismai nelaiko ir tokių aplinkybių, kai:

- vežėjai, vežę prekes, pastatė mašiną nesaugomoje aikštelėje ir abu išėjo papietauti. Vienintelė saugoma aikštelė buvo už 150 km. Važiavimas ten būtų reiškęs vežimo instrukcijų pažeidimą. Nepaisant to, kad mašinoje buvo įjungta apsauginė signalizacija, mašina su kroviniu buvo pavogta. Vežėjas pripažintas kaltu, nes žalos buvo galima išvengti, jei vairuotojai būtų pietavę atskirai;

- jei vežėjas nors trumpam paliko be priežiūros krovinį tos valstybės teritorijoje, kur ypač didelis krovinių vagysčių skaičius, ir krovinyms dingo, nebus neišvengiamumo;

- jei vairuotojas palieka užrakintą automobilį muitinės teritorijoje, nors muitinė tuo metu jau nedirba, palieka salone automobilio ir muitinės dokumentus, vagystė nelaikoma neišvengiama aplinkybe;

Tik retais atvejais, kai krovinyms pavogiamas ypatingomis sąlygomis, vagystė gali būti laikoma neišvengiama aplinkybe.

Valstybių praktika, kai krovinyms prarandamas dėl užpuolimo ir apiplėšimo, yra skirtinga. Ginkluotas užpuolimas savaime nėra aplinkybė, kurios vežėjas negalėjo išvengti, ir CMR konvencijoje neįvardinta kaip besąlygiškai atleidžianti vežėją nuo atsakomybės. Skirtingų

valstybių teismai, tarp jų ir Lietuvos teismai, laikosi pozicijos, kad vežėjas šiuo pagrindu gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad padarė viską, ką galėjo padaryti ypač sąžiningas ir pareigingas vežėjas.

Taigi vežėjo veiksmai turi būti vertinami per atsargaus, rūpestingo, protingo ir sąžiningo vežėjo prizmę. Kaip jau minėta, aplinkybė, kad krovinys gabenamas tokiais maršrutais, kurie tarptautinėje praktikoje pripažįstami itin pavojingais (pvz. Rusija, Lenkija ir kt.), paprastai nėra laikoma aplinkybe, kurios vežėjas negalėjo išvengti, nuo atsakomybės vežėjas galėtų būti atleistas tik tuo atveju, jei įrodys, kad plėšimas ar užpuolimas įvykdytas tikrai išimtinėmis aplinkybėmis, nes jis būdamas savo srities profesionalas privalo imtis adekvačių priemonių kroviniumi išsaugoti ir žalai išvengti.

### **2.1.3. Ginčų sprendimo praktikos gabenant krovinis su TIR knygele analizė. Teismų praktikos analizė**

Aptarus teisinės atsakomybės už mokesčių (tiksliau muitų) įstatymų pažeidimus pagrindus, tikslinga būtų apžvelgti atsakomybės, susijusios su mokesčių išieškojimu bei finansinėmis sankcijomis, taikymo vežėjams ir garantinei asociacijai praktinį aspektą. Mokesčių išieškojimo ir finansinių sankcijų taikymo klaidos, arba atvirkščiai skundų dėl jų taikymo nepagrįstumas dažniausiai išaiškėja mokestinių ginčų nagrinėjimo metu. Teisės aktais numatytos dvi alternatyvios mokestinius ginčus nagrinėjančios institucijos – Mokestinių ginčų komisija bei apygardų administraciniai teismai. Galutinius ir neskundžiamus sprendimus dėl mokestinių ginčų priima Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas. Atsižvelgiant į tai, reikėtų panagrinėti mokestinių ginčų administraciniuose teismuose praktiką.

Vienas iš ginčytinų klausimų – tai ginčų tarp garanto ir muitinės priskyrimo administracinių teismų kompetencijai klausimas. Teismų praktikos departamentas prie Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (toliau LVAT) nurodė, kad pagal LR Administracinių bylų teisenos įstatymo prasmę, administracinio teismo ir bendrosios kompetencijos teismo jurisdikcijos atribojimo kriterijus yra teisinio santykio, *iš kurio kilo ginčas*, prigimtis ir pobūdis. Tais atvejais, kai ginčas yra susijęs su keliais teisiniais santykiais, ginčo teisingumą lemia pagrindinio santykio teisinė prigimtis ir pobūdis. Ginčijamais atvejais administracinio ir civilinio teisinio pobūdžio santykiai yra susiję, tačiau siekiant visapusiškai išnagrinėti keliamą ginčą, turi būti įvertinamos ne tik teisės normos, susijusios su garantija, kaip civilinės teisės institutu, bet iš esmės įvertinti *administraciniai teisiniai santykiai*, susiklostantys tarp skolininko ir muitinės, kurie reglamentuojami administracinės teisės normų. Atsižvelgiant į tai, kad



pagrindiniai teisiniai santykiai, iš kurių kyla ginčas, yra *administracinio pobūdžio*, ginčai tarp garanto ir muitinės priskiriami administracinių teismų kompetencijai.

Galima pridurti, kad LR Administracinių bylų teisenos įstatymo 3 str. numatyta, jog administracinis teismas sprendžia ginčus dėl teisės viešojo administravimo srityje. Teismas nevertina ginčijamo administracinio akto bei veiksmų (ar neveikimo) politinio ar ekonominio tikslingumo požiūriu, o tik nustato, ar konkrečiu atveju nebuvo pažeistas įstatymas ar kitas teisės aktas, ar administravimo subjektas neviršijo kompetencijos, taip pat ar aktas (veika) neprieštarauja tikslams bei uždaviniams, dėl kurių institucija buvo įsteigta ir gavo atitinkamus įgaliojimus. Pagal minėto įstatymo 2 str. administraciniais-teisiniais santykiais vadinami įstatymais ir kitais norminiais teisės aktais reglamentuoti visuomeniniai santykiai, atsirandantys atliekant viešąjį administravimą. Teorijoje nurodoma, kad šiuolaikinio viešojo administravimo turinį sudaro administracinis reguliavimas, vidinis administravimas bei viešosios paslaugos. Būtent mokesčių administravimas priskiriamas administraciniam reguliavimui, kuris apibūdinamas, kaip viešojo administravimo veikla kuomet priimant administracinius sprendimus taikomi arba įgyvendinami įstatymai bei kiti teisės aktai [25].

Europos Bendrijų Teisingumo teismas preliminariniame nutarime, priimtame byloje C-266/01 aiškinant 1968 Briuselio konvencijos dėl jurisdikcijos ir teismų sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose vykdymo nuostatų taikymą ginčams tarp valstybės ir privataus asmens, kylantiems iš TIR konvencijos reguliuojamų santykių nurodė, kad kvalifikuojant šiuos teisinius santykius, turi būti įvertintos tiek Briuselio konvencijos nuostatos, tiek nacionalinės teisės sistemos pagrindiniai principai [26]

Europos Teisingumo teismas šiame nutarime taip pat išaiškino, kad sąvoka civilinis ir komercinis ginčas pagal Briuselio konvenciją apima ieškinį, kurio valstybė narė iš privataus asmens reikalauja įvykdyti garantijos sutartį, sudarytą siekiant užtikrinti trečiojo asmens galimybę pateikti valstybės reikalaujamą ir nustatytą prievolės įvykdymo užtikrinimą, jei teisinis santykis tarp kreditoriaus ir garanto, susiklostantis remiantis garantijos sutartimi, nereiškia valstybės institucijų valdingų įgaliojimų panaudojimo, ir nėra sudarytas pagal taisykles, kurios skirtųsi nuo taisyklių, taikomų analogiškiems teisiniams santykiams tarp privačių asmenų.

Nurodytų aplinkybių visumos pagrindu konstatuotina, kad bendrosios garantijos sutartis tarp muitinės ir garantinės asociacijos nėra civilinė sutartis ir jos pagrindu susiklostę teisei santykiai yra viešosios, o ne civilinės teisės reguliavimo dalykas.

---

[25] Bakaveckas A., Dziegoraitis A., Dziegoraitienė A. ir kt. Lietuvos administracinė teisė//Mykolo Romerio universitetas. Vilnius, 2005, p. 230 .

[26] Administracinių bylų praktika Nr. 8 //http://www.lvat.lt/media/10963/lvat\_biuletis\_8.pdf.

Tokia santykių tarp viešojo administravimo institucijos ir privataus asmens forma, kai valstybės institucija, siekdama įgyvendinti savo įstatymines funkcijas ir patenkinti viešą visuomenės interesą, sudaro sutartis su privačiais asmenimis, Europos šalių teisinėje praktikoje ir teisės doktrinoje yra vadinama administracine sutartimi.

2005 LVAT išnagrinėjo daugiau nei 10 bylų pagal pareiškėjo – garantinės asociacijos – skundus dėl teritorinių muitinės įstaigų bei Muitinės departamento priimtų sprendimų. Išplėstinės kolegijos priimtoje nutartyje administracinėje byloje Nr. A14-1479/2005 Lietuvos nacionalinė vežėjų asociacija „LINAVA“ prieš Muitinės departamentą prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Kauno teritorinę muitinę buvo išspręsti pagrindiniai klausimai, kilę nagrinėjant šį ir ankstesnius ginčus, susiję su garantinės asociacijos įsipareigojimais pagal bendrosios garantijos sutartį, sudarytą su Muitinės departamentu, jos galimybe ginčyti sprendimą dėl skolos įregistravimo muitinės procedūros vykdytojui, šiam netinkamai įvykužius (nebaigus vykdyti) muitinio tranzito procedūras bei kitus įsipareigojimus pagal TIR knygeles [27]. Buvo sprendžiami klausimai dėl teisinių santykių, susiklėsusių tarp muitinės ir garantinės asociacijos pobūdžio, dėl bendrosios garantijos sutarties tarp muitinės ir garantinės asociacijos teisinės prigimties.

LVAT išplėstinė kolegija atsakė į klausimą, ar garantinė asociacija, siekdama nuginčyti muitinės reikalavimą dėl muitinės procedūros vykdytojo nesumokėtų mokesčių ir muitų mokėjimo, turi nuginčyti muitinės sprendimą dėl skolos įregistravimo muitinės procedūros vykdytojui. Vadovaujantis TIR konvencija bei bendrosios garantijos sutartimi, sudaryta tarp garantinės asociacijos ir muitinės, konstatuotina, kad teisinė prievolė (pareiga) mokėti muitų ir importo mokesčius garantinei asociacijai atsiranda nuo to momento, kai muitinė jai pateikia atitinkamą reikalavimą (pretenzija).

Galiojančiuose teisės aktuose nėra nuostatų, kurios garanto prievolės muitinei atsiradimą sietų su muitinės sprendimo dėl skolos įregistravimo muitinės procedūros vykdytojui priėmimu. Iki reikalavimo (pretenzijos) pateikimo garantinė asociacija yra informuojama apie TIR procedūros pažeidimą, tačiau toks muitinės pranešimas neįpareigoja garantinę asociaciją mokėti mokesčius, kadangi faktinė ir teisinė situacija dar lieka neapibrėžta ir nevienareikšmė: skola muitinei gali būti iš viso neįregistruota, jeigu bus įrodyta, kad TIR procedūros pažeidimo nebuvo ir prievolė mokėti muitus ir importo mokesčius neatsiras nei muitinės procedūros vykdytojui, nei garantinei asociacijai; skolą muitinei gali sumokėti pats muitinės procedūros vykdytojas, šiuo atveju garantinei asociacijai taip pat nekils prievolė mokėti muitus ir mokesčius.

---

[27] Administracinių bylų praktika Nr. 8 // [http://www.lvat.lt/media/10963/lvat\\_biuletenis\\_8.pdf](http://www.lvat.lt/media/10963/lvat_biuletenis_8.pdf).

Tik tuo atveju ir nuo to momento, kai muitinė pateikia garantinei asociacijai reikalavimą (pretenziją), garantinė asociacija privalo šį reikalavimą vykdyti teisės aktų bei sutarties nustatyta tvarka ir terminai, o jai šios prievolės neįvykdžius ar įvykužius netinkamai, muitinė įgyja teisę išieškoti skolą įstatymo nustatyta tvarka prieš garantinės asociacijos valią.

Taip pat pažymėtina, kad skolos muitinei įregistravimo ir reikalavimo garantinei asociacijai pateikimo pagrindai nėra tapatūs, antra vertus, garantinė asociacija gali nuginčyti savo prievolę ne tik remdamasi aplinkybėmis, kurios patvirtina, kad TIR knygelės turėtojo skola muitinei neatsirado, bet ir muitinės padarytais reikalavimo (pretenzijos) pateikimo tvarkos bei terminų pažeidimais. Muitinės sprendimas įregistruoti skolą muitinės procedūros vykdytojui neįgalina garantinės asociacijos mokėti muitus ir mokesčius, tuo pačius reiškia, kad garantinė asociacija neturi teisės ginčyti muitinės sprendimo dėl skolos įregistravimo TIR procedūros vykdytojui teismine tvarka ir neprivalo jo ginčyti, siekdama paneigti savo prievolės mokėti muitus ir mokesčius buvimą.

LVAT išplėstinės kolegijos priimtoje nutartyje taip pat pateiktas atsakymas į klausimą dėl teisnių santykių tarp muitinės ir garantinės asociacijos prigimties bei nustatyta, kokios teisės šakos normos reglamentuoja šalių veiksmus, atliekamus bendrosios garantijos sutarties pagrindu. Teisėjų kolegija padarė šias išvadas:

- 1) suinteresuotas subjektas laisva valia gali pasirinkti, ar siekti įgyti garantinės asociacijos statusą;
- 2) sutartį su muitine dėl garantijos TIR procedūroms teikimo gali sudaryti tik subjektas, kuriam valstybė savo sprendimu suteikia garantinės asociacijos statusą, valstybė vienašališkai gali atimti iš subjekto teisę būti garantine asociacija;
- 3) tarptautinėse ir vidaus teisės normose yra numatyti reikalavimai, kuriuos turi atitikti subjektas, siekiantis tapti garantine asociacija;
- 4) muitinė turi teisės aktų suteiktus įgalinimus kontroliuoti garantinės asociacijos veiklą ir atitikimą TIR konvencijoje nustatytiems reikalavimams;
- 5) Lietuvos Respublikos įstatymai nustato neginto tvarką, kuria muitinė išieško iš garantinės asociacijos jos garantuotas muitų ir mokesčių sumas.

Konstatuotina, kad muitinės garantijos sutarties šalys nėra lygiateisės – muitinė turi valdingus įgalinimus garantinės asociacijos atžvilgiu, o dalis bendrosios garantijos sutarties sąlygų yra apspręstos ne šalių susitarimo, o galiojančių teisės aktų normų; šalys negali susitarti kitaip negu nustatyta įstatyme. Išplėstinės teisėjų kolegijos nuomone, tai yra požymiai, kurie būdingi ne civilinei, o viešajai teisei.

Iš to kas pasakyta pirmiau seka išvada, kad muitinė nagrinėjamuose teisiniuose santykiuose veikia ne kaip civilinių teisinių subjektas, o kaip viešojo administravimo institucija,

todėl jos veiksmai ir sprendimai yra administraciniai aktai, kurių apskundimo tvarką ir terminus nustato administracinės teisės normos.

Teismų praktikos departamentas nurodė, kad pagal konvencijos 8 str. 7 dalį kompetentingos tarnybos, prieš pateikdamos pretenziją garantinei asociacijai, turi pirmiausia kiek galėdamos reikalauti, kad jas apmokėtų tiesioginis skolininkas ar skolininkai, nustato tik bendro pobūdžio nurodymą muitinei pareikalauti skolos įvykdymo iš pagrindinio skolininko ir nesukuria teisės garantui reikalauti, kad į jį reikalavimas būtų nukreiptas tik po to, kai muitinė ėmėsi visų įmanomų priemonių išieškoti skolą iš pagrindinio skolininko. Ši nuostata tik pasako, kad pagrindinis skolininkas esant galimybei turėtų sumokėti pirmiau už garantą, bet tai nesukuria muitinei pareigų garanto atžvilgiu. Todėl negalima teigti, kad nesiėmimas visų įmanomų priemonių išieškoti skolą iš pagrindinio skolininko, pažeidžia įstatymo reikalavimus, tuo labiau, kad tai suponuoja mokestinės pretenzijos neteisėtumą. Tai, kad muitinė nesiėmė visų įmanomų priemonių išieškoti skolą pirma iš pagrindinio skolininko, nedaro įtakos mokestinės pretenzijos, pareikštos garantui, teisėtumui, nes pagal konvenciją turi būti bandoma išreikalauti skolą muitinei iš pagrindinio skolininko tik esant galimybei.

Pavyzdžiui LVAT 2005 m. vasario 2 d. nutartyje administracinėje byloje Nr.A2-691-2005 teisėjų kolegija dėl konvencijos 8 str. 7 d. (pasibaigus sumų mokėjimo terminui, kompetentingos tarnybos, prieš pateikdamos pretenziją garantinei asociacijai, turi pirmiausia kiek galėdamos reikalauti, kad jas apmokėtų tiesioginis skolininkas ar skolininkai) taikymo nurodė, kad pirmos instancijos teismas aiškindamas nurodytą konvencijos normą pagrįstai vadovavosi oficialiu jos išaiškinimu. Teismas nusprendė, kad normos įvykdymui užtenka to, jog muitinė muitinio tranzito procedūros vykdytojui (Rusijos Federacijos įmonei) raštu buvo pateikusi reikalavimą sumokėti muitinės skolą. Teismas nurodė, kad antra vertus aptariama norma negali būti aiškinama kitaip, nes LR viešojo administravimo subjektas neturi ir negali vykdyti priverstinį muitinės skolos išieškojimą kitos šalie teritorijoje [28].

LVAT Teismų praktikos departamentas taip pat išaiškino, kad mokestinė pretenzija būtų pateikta pažeidžiant įstatymo reikalavimus tik tuo atveju, jei būtų ypač grubus ir akivaizdus tyčinis muitinės pareigūnų pareigų pažeidimas (pav. jei pareigūnai skatintų skolininką nemokėti skolos muitinei).

---

[28] Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2005 m. vasario 2 d. nutartis administracinėje byloje Nr.A2-691/2005

## 2.2. ATP ir BK nuostatų taikymo vežėjams analizė

1975 metų TIR konvencijos 36 str. numato, kad šios konvencijos nuostatų pažeidėjas baudžiamas tos šalies, kurioje padarytas pažeidimas, įstatymų nustatyta tvarka. Be mokesčių išieškojimo ir finansinių sankcijų vežėjui taikymo, galimas ir administracinės bei baudžiamosios atsakomybės taikymas.

Paminėtina, kad šioms atsakomybės rūšims būdingi bendrieji teisinės atsakomybės bruožai. Jie buvo aptarti ankstesnėse dalyse. Šioje darbo dalyje iš pradžių atkreipsime dėmesį į specifinius administracinės ir baudžiamosios atsakomybės bruožus.

Administracinė atsakomybė pasižymi šiais specifiniais požymiais:

1) administracinės atsakomybės teisinis pagrindas yra administracinės teisės normos, kuriose išvardytas išsamus administracinės teisės pažeidimų, nuobaudų ir jas skiriančių institucijų (pareigūnų) sąrašas;

2) administracinės atsakomybės faktiniu pagrindu laikomas administracinės teisės pažeidimas (administracinė atsakomybė gali būti taikoma tik už tokias veikas, už kurių pažeidimą atsakomybę nustato administracinės teisės normos);

3) administracinė atsakomybė už administracinės teisės pažeidimus juos padariusiems asmenims taikoma ne tarnybinio pavaldumo, ne darbo santykių pagrindu. Tai reiškia, kad administracinės teisės pažeidimų bylas tiria, nagrinėja ir administracines nuobaudas pažeidėjams skiria ne įstaigų, įmonių, kuriose dirba pažeidėjas, vadovai, bet tam įgaliotos valstybinio valdymo institucijos (pareigūnai) – policija, muitinė, valstybinės inspekcijos, teismas;

4) administracinės nuobaudos yra baudžiamojo pobūdžio valstybės prievartos priemonės, tačiau švelnesnės už kriminalines bausmes, jų taikymas teisės pažeidėjui nesukelia teistumo;

5) administracinė atsakomybė yra taikoma tam tikra procesine tvarka, kurią nustato LR ATPK ir kitų teisės aktų normos. Lyginant su baudžiamuoju ar civiliniu procesu, ši tvarka daug paprastesnė, kartais nuobauda teisės pažeidėjui yra skiriama teisės pažeidimo padarymo vietoje.

Atsižvelgiant į šios atsakomybės rūšies specifinius bruožus, galima suformuluoti ir jos sąvoką.

Autorius S.Šedbaras administracinę atsakomybę apibrėžia kaip savarankišką teisinės atsakomybės rūšį, taikomą administracinio proceso teisės normų nustatyta tvarka administracinės teisės pažeidimus padariusiems fiziniams ir juridiniams asmenims, skiriant jiems įstatymo numatytas administracines nuobaudas, kuriomis siekiama užtikrinti teisinę

tvarką įgyvendinant valstybinį valdymą [29].

Kaip ir bet kuriai kitai teisinės atsakomybės rūšiai atsirasti, administracinės atsakomybės atsiradimo pagrindai yra norminis, faktinis bei procesinis. Pirmasis administracinės atsakomybės pagrindas – tai galiojančių teisės normų sistema, įtvirtinanti administracinių pažeidimų sudėtis, administracinių nuobaudų sistemą ir jų skyrimo taisykles, subjektų, įgaliotų tirti administracinius pažeidimus ir skirti nuobaudas sąrašą, administracinės atsakomybės taikymo procesą bei paskirtų administracinių nuobaudų vykdymą.

Antrasis administracinės atsakomybės pagrindas – faktinis (teisės pažeidimas). Administracinės teisės pažeidimo sąvokos apibrėžimas, jo pagrindinių požymių nustatymas turi labai svarbią teorinę bei praktinę reikšmę. Tinkamai nustačius šio pažeidimo požymius, galima teisingai jį kvalifikuoti, atriboti nuo nusikaltimo, drausminio nusižengimo. LR ATPK 9 straipsnyje pateikta administracinio teisės pažeidimo sąvoka – tai priešingas teisei, kaltas (tyčinis arba neatsargus) veikimas arba neveikimas, kuriuo kėsinama į valstybinę arba viešąją tvarką, nuosavybę, piliečių teises ir laisves, į nustatytą valdymo tvarką, už kurią įstatymai numato administracinę atsakomybę. Konkrečių administracinių teisės pažeidimų požymiai apibrėžiami LR ATPK ypatingosios dalies normų dispozicijose. Teorijoje formuluojama pažeidimo sudėties sąvoka tai mokslinė abstrakcija, jos sudėties elementai bei požymiai, padeda nustatyti (identifikuoti) konkretaus pažeidimo įtvirtinto įstatyme, požymius bei šį pažeidimą kvalifikuoti. Pažymėtina, kad teisės pažeidimo sudėties sąvoka atsirado baudžiamosios teisės srityje kaip nusikaltimo sudėtis.

Kalbant apie vežėjų administracinę atsakomybę už mokesčių įstatymų pažeidimus, aktualu būtų aptarti kai kurių LR ATPK 14 skirsnyje numatytų administracinių teisės pažeidimų požymius. Iš karto paminėtina, kad šio skirsnio pavadinimas „Administraciniai teisės pažeidimai, kuriais kėsinama į nustatytą valdymo tvarką“, nusako apie pažeidimų objektą. Administracinės teisės pažeidimai, susiję su muitinės veikla, jos administruojamais mokesčiais numatyti 163<sup>(2)</sup>, 163<sup>(11)</sup>, 208, 209, 209<sup>(1)</sup>, 209<sup>(2)</sup>, 209<sup>(3)</sup>, 209<sup>(4)</sup>, 209<sup>(5)</sup>, 209<sup>(6)</sup>, 210, 211 straipsniuose. Tačiau ne visų šių pažeidimų padarymas galimas atliekant tranzito su TIR knygele procedūrą. Manychiau, atliekant minėtą procedūrą galimas pažeidimų, numatytų 163<sup>(2)</sup>, 163<sup>(11)</sup>, 208, 209, 209<sup>(1)</sup>, 209<sup>(3)</sup>, 209<sup>(5)</sup>, 210, 211 straipsniuose padarymas, todėl tikslinga būtų aptarti būtent šių pažeidimų požymius.

---

[29] Šedbaras S. Administracinė atsakomybė//Justitia. Vilnius, 2005, p. 72.

Minėtų pažeidimų bendroju objektu laikytinos vertybės, išvardintos LR ATPK 1 straipsnyje: visuomeninė santvarka, nuosavybė, socialinės ekonominės, politinės ir asmeninės piliečių teisės bei laisvės, taip pat įmonių, įstaigų ir organizacijų teisės bei teisėti interesai, nustatyta valdymo tvarka, valstybinė ir viešoji tvarka. Administracinės teisės pažeidimų rūšinis arba specialusis objektas yra vienaarūšių arba tapačių teisinių vertybių grupė. Tokie rūšiniai objektai numatyti LR ATPK ypatingoje dalyje, pačių skirsnių pavadinimuose. Todėl pažeidimų, numatytų 163<sup>(2)</sup>, 163<sup>(11)</sup>, 208, 209, 209<sup>(1)</sup>, 209<sup>(3)</sup>, 209<sup>(5)</sup>, 210, 211 straipsniuose rūšinis objektas yra nustatyta valdymo tvarka. Tiesioginiu objektu laikoma vertybė, kuri pažeidžiama konkrečia veika. Pavyzdžiui 209 ir 209<sup>(1)</sup> straipsniuose numatytomis veikomis pažeidžiama muitinio tikrinimo tvarka, 209<sup>(2)</sup> str. – prekių (daiktų) deklaravimo tvarka, 209<sup>(3)</sup> str.- prekių (daiktų) gabenimo tvarka, 210 str. – prekių, pinigų, meno vertybių ar kitų privalomų pateikti muitinei daiktų, išskyrus šaunamuosius ginklus, šaudmenis, sprogmenis, sprogstamąsias, radioaktyvias medžiagas ar kitas strategines prekes, nuodingąsias ir stipriai veikiančias, psichotropines ar narkotines medžiagas, jų pirmtakus (prekursorius), gabenimo per LR valstybės sieną tvarka. Pažeidimo dalykas dažniausiai aprašomas normos dispozicijoje. Pavyzdžiui 209<sup>(3)</sup> str. – gabenamos prekės (daiktai), 209<sup>(5)</sup> str. – plombos, spaudai, kitos žymos, 210 str. – prekės, pinigai, meno vertybės ar kiti privalomi pateikti muitinei daiktai. Tam tikrais atvejais dalyką apibūdina vertė, kuri gali būti administracinės ir baudžiamosios atsakomybės, taip pat tapačių administracinės teisės pažeidimų atribojimo kriterijumi. Tarkime pagal 210 str. 1 dalį prekių, pinigų, meno vertybių ar kitų privalomų pateikti muitinei daiktų vertė neturi viršyti 250 MGL (minimalių gyvenimo lygių) sumos, 2 dalį – 50 MGL sumos.

Kaip jau minėta požymiai, apibūdinantys išorinį teisės pažeidimo pasireiškimą – sudaro objektyviosios pusės požymius. Į nurodyto pobūdžio administracinės teisės pažeidimų objektus kėsiamasi tam tikra veika (veikimu ar neveikimu). Šie veiksmai vienaip ar kitaip nurodomi straipsnių dispozicijose. Pavyzdžiui 209<sup>(1)</sup> str. numatytas pažeidimas gali pasireikšti trejopo pobūdžio neveikimu:

- *neatvykimu* per nustatytą muitinės procedūros vykdymo terminą į muitinės įstaigą ar kitą muitinės nustatytą vietą, kad būtų atliktas muitinis tikrinimas;

- laikinai saugomų prekių arba prekių, kurioms buvo įforminti muitinės sankcionuoti veiksmai, ar prekių, kurioms neiforminti muitinės sankcionuoti veiksmai, *nepateikimu* muitiniam tikrinimui arba jų *nedeklaravimu* nustatyta tvarka;

- laikinojo prekių (daiktų) įvežimo (tarp jų - perdirbti) į LR arba laikinojo prekių išvežimo iš LR (tarp jų - perdirbti) nustatytos tvarkos *nesilaikymu*.

LR ATPK 210 str. numatyto pažeidimo veika pasireiškia tiek aktyviais veiksmais, tiek ir neveikimu – gabenimas ir nepateikimas. Prekių, pinigų, meno vertybių ar kitų privalomų pateikti muitinei daiktų, išskyrus šaunamuosius ginklus, šaudmenis, sprogmenis,

sprogstamąsias, radioaktyviasias medžiagas ar kitas strategines prekes, nuodingąsias ir stipriai veikiančias, psichotropines ar narkotines medžiagas, jų pirmtakus (prekursorius), *gabenimas* per LR valstybės sieną *nepateikiant* jų muitinės kontrolei arba kitaip išvengiant šios kontrolės.

Dauguma iš aptariamų administracinės teisės pažeidimų sudėčių – formalios. Jų padarymas nesiejamas jokiais padariniais (163<sup>(2)</sup>, 163<sup>(11)</sup>, 208, 209, 209<sup>(1)</sup>, 209<sup>(3)</sup>, 210 straipsniuose numatyti pažeidimai). Tuo tarpu LR ATPK 209<sup>(5)</sup> ir 211 straipsniuose įtvirtintų pažeidimų padarymas siejamas su tam tikrų pasekmių atsiradimu – uždėtų plombų, spaudų ir kitų žymų padirbimas, nuplėšimas, sugadinimas ar praradimas, antspaudo (plombos) sužalojimas arba nuplėšimas. Šiuose dviejuose straipsniuose numatytus pažeidimus reikia laikyti materialiais. Tokiu atveju jiems būdingas ir kitas objektyviosios pusės požymis – priešastinis ryšys tarp veikos ir jos padarinių. Tiriant šiuos pažeidimus reikės nustatyti, kad būtent ta asmens veika buvo padirbtos muitinės pareigūno plombos, spaudai, kitos žymos, arba nuplėštos, sugadintos, prarastos ar sužalotos kompetentingo pareigūno uždėtos plombos, spaudai, kitos žymos bei antspaudai.

Kiti objektyviosios pusės požymiai – būdas, vieta, laikas ir priemonės yra būdingi kiekvienai veikai. Tačiau veiką kvalifikuojant, šie požymiai turės reikšmės tik tuo atveju, jeigu bus įvardinti teisės normoje. Pavyzdžiui 209<sup>(1)</sup> str. 1d. 1) punkte laiko požymis siejamas su muitinės procedūros vykdymo terminu, vietos – su muitinės įstaiga ir muitinės nustatyta vieta. Kadangi norma blanketinio pobūdžio, nustatant laiko ir vietos požymius, reikės remtis TIR knygelės muitinio įforminimo instrukcija. Jų 13.3 punkte numatyta, kad tranzito terminas nustatomas TIR knygelės lapų 20 langelyje, jį nurodo išvykimo muitinės įstaigos pareigūnas. Minėtas pareigūnas įforminamos TIR knygelės lapų 22 langelyje nurodo ir paskirties įstaigą, į kurią nukreipiamas kroviny, taip pat krovinio gabenimo maršrutą (13.5 punktas).

Svarbus administracinės teisės pažeidimo elementas – subjektas. Tai asmuo, pažeidęs administracinės teisės normų reikalavimus. Subjekto požymiai išvardinti LR ATPK 12-16 ir 19 str. Remiantis šių bendrosios dalies normų analize, galima padaryti išvadą, kad LR ATPK ypatingosios dalies normos gali būti taikomos tik fiziniams asmenims. Tačiau LR ATPK 2 str. 1 dalyje yra numatyta, jog administracinę atsakomybę nustato ne tik LR ATPK, bet ir kiti įstatymai. To paties straipsnio 2 dalyje numatyta, kad šie įstatymai, kol jie neištraukti iš kodeksą, taikomi tiesiogiai. Autoriai A.Abramavičius, D.Mickevičius bei G.Švedas rašo, kad juridinių asmenų atsakomybės už teisės pažeidimus, tradiciškai pripažįstamus nusikalstamomis veikomis arba administraciniais nusižengimais, institutas Lietuvoje šiuo metu yra tik vystimosi stadijoje. Jeigu juridinių asmenų baudžiamoji atsakomybė už nusikalstamas veikas pakankamai tiksliai reglamentuota baudžiamuosiuose įstatymuose (nors praktikoje tokių bylų pradeda labai mažai), administracinė atsakomybė už administracinius nusižengimus reglamentuota



fragmentiškai, nustatant skirtingas taisykles įvairiuose įstatymuose, kuriuose numatytos ekonominės sankcijos juridiniams asmenims už šiuose įstatymuose nurodytus pažeidimus, pavyzdžiui: Mokesčių administravimo įstatyme, Konkurencijos įstatyme, Elektroninių ryšių įstatyme. Tačiau bendrų juridinių asmenų administracinės atsakomybės sąlygų (kurias teoriškai turėtų reglamentuoti ATPK LR įstatymai šiuo metu nenustato [30]. Vadinasi, už TIR procedūros vykdymo metu padarytus pažeidimus, numatytus LR ATPK 208, 209, 209<sup>(1)</sup>, 209<sup>(3)</sup>, 209<sup>(5)</sup>, 210, 211 straipsniuose, administracinės atsakomybės taikymas vežėjui, kaip juridiniam asmeniui, negalimas. Tokiais atvejais pažeidimo subjektu būtų pripažįstamas tik fizinis asmuo.

Administracinės teisės pažeidimo subjektyvioji pusė yra visi tie požymiai, kurie apibūdina vidinį, atsispindintį psichikoje, teisės pažeidėjo santykį su daroma veika (jos padariniais). Jau buvo minėta, kad subjektyviosios pusės požymiai: kaltė, motyvas ir tikslas. Nustatyti veikos motyvą bei tikslą būtina tada, kai minėti požymiai aprašyti LR ATPK ypatingosios dalies normoje. Veikų numatytų 163<sup>(2)</sup>, 163<sup>(11)</sup>, 208, 209, 209<sup>(1)</sup>, 209<sup>(3)</sup>, 209<sup>(5)</sup>, 210, 211 straipsniuose, analizė leidžia teigti, kad motyvas ir tikslas tarp šias veikas kvalifikuojančių požymių nefigūruoja. Tačiau šie požymiai nustatytini, kadangi leidžia tiksliau parinkti administracinę nuobaudą.

Kaltės požymis įtvirtinamas jau minėtame administracinės teisės pažeidimo apibrėžime, suformuluotame LR ATPK 9 str. Panašiai kaltė apibūdinama ir baudžiamojoje teisėje. Taikant tiek baudžiamąją, tiek administracinę atsakomybę, skiriamos dvi kaltės formos: tyčia ir neatsargumas. Kaltės formos nustatymas kartais padeda tiksliau kvalifikuoti nusizengimą, kai objektyviosios pusės požymiai panašūs. LR ATPK 10 straipsnyje pateikiamas tyčios apibrėžimas: administracinės teisės pažeidimas laikomas padarytu tyčia, jeigu jį padaręs asmuo suprato priešingą teisei savo veikimo arba neveikimo pobūdį, numatė žalingas jo pasekmes ir jų norėjo arba nors ir nenorėjo šių pasekmių, bet sąmoningai leido joms kilti. Tuo tarpu neatsargumas reiškia, kad pažeidimą padaręs asmuo numatė, jog jo veikimas ar neveikimas gali sukelti žalingas pasekmes, bet lengvabūdiškai tikėjosi jų išvengti, arba nenumatė tokių pasekmių, nors turėjo ir galėjo jas numatyti (LR ATPK 11 str.).

Trečiasis administracinės atsakomybės pagrindas – procesinis. Procesas – tai nuoseklių veiksmų, kuriais siekiama tam tikro rezultato, visuma. Teisiniu požiūriu proceso paskirtis yra materialinės teisės normų įgyvendinimas. Veiklą, skirtą įgyvendinti materialinės administracinės teisės normas, galima vertinti kaip administracinį procesą. Taigi, jo paskirtis yra užtikrinti minėtų teisės normų taikymą valstybinio valdymo srityje, norint pasiekti teisės normos dispozicijoje numatytą rezultatą.

---

[30] Abramavičius A., Mickevičius D., Švedas G. Europos Sąjungos teisės aktų įgyvendinimas Lietuvos baudžiamojoje teisėje//Teisinės informacijos centras, 2005, p. 57.

Pavyzdžiui taikyti LR ATPK 163<sup>(2)</sup>, 163<sup>(11)</sup>, 208, 209, 209<sup>(1)</sup>, 209<sup>(3)</sup>, 209<sup>(5)</sup>, 210, 211 str. dispozicijose numatytas sankcijas.

Atsakomybės sąvoka baudžiamojoje teisėje, kaip ir administracinėje teisėje, paprastai vartojama retrospektyvine prasme. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad baudžiamosios teisės teorijoje baudžiamosios atsakomybės sąvoka diskutuotina. Šiuo klausimu išskiriamos trys pozicijos:

1) baudžiamoji atsakomybė suprantama kaip asmens, padariusio nusikaltimą, pareiga atsakyti už šį nusikaltimą pagal baudžiamąjį įstatymą;

2) baudžiamoji atsakomybė suprantama kaip faktinis aukščiau nurodytos asmens pareigos realizavimas, tai yra sankcijos, numatytos baudžiamajame įstatyme, pritaikymas;

3) baudžiamoji atsakomybė paskutiniu metu pradedama vertinti ir pozityvine prasme, kaip atsakomybė, kuri pasireiškia asmens sąmonėje, kaip pareiga nedaryti nusikalstamų veikų, numatytų baudžiamajame įstatyme.

Kadangi šioje darbo dalyje analizuojame administracinės ir baudžiamosios atsakomybės už mokesčių įstatymų pažeidimus taikymo vežėjams galimybes, aptariant baudžiamosios atsakomybės klausimą remsimės pirmąja bei antrąja pozicija.

Baudžiamosios atsakomybės, kaip ir kitų teisinės atsakomybės rūšių (pav. administracinės) specifika pasireiškia valstybinės prievartos priemonių taikymu pažeidėjui (nusikaltimą padariusiam asmeniui).

Baudžiamosios atsakomybės atsiradimo pagrindais, kaip ir administracinės, laikomi norminis, faktinis bei procesinis pagrindas. Pažymėtina, kad norminis ir faktinis šios atsakomybės rūšies pagrindai nurodyti LR BK bendrosios dalies 2 str. Štai straipsnio 1 dalyje numatyta, kad asmuo atsako pagal šį kodeksą tik tuo atveju, jeigu jo padaryta veika buvo uždrausta baudžiamojo įstatymo, galiojusio nusikalstamos veikos padarymo metu. Taigi, baudžiamąją atsakomybę norminiu pagrindu sąlygoja veikos padarymo metu galiojęs baudžiamasis įstatymas, įtvirtinantis nusikalstamų veikų sudėtis, bausmių, taip pat baudžiamojo poveikio priemonių sistemą ir jų skyrimo taisykles, bausmės vykdymo atidėjimo, atleidimo nuo bausmės pagrindus ir pan.

Nurodyto straipsnio 4 dalyje sakoma, kad pagal baudžiamąjį įstatymą atsako tik tas asmuo, kurio padaryta veika atitinka baudžiamojo įstatymo numatytą nusikaltimo ar baudžiamojo nusižengimo sudėtį.

Manychiau, aktualu būtų aptarti nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 199, 199<sup>(1)</sup>, 199<sup>(2)</sup> ir 200 straipsniuose požymius, kadangi teoriškai ir praktiškai TIR procedūros vykdymo metu galimas šių veikų padarymas. Iš karto galima pažymėti, kad LR BK 199, 199<sup>(1)</sup>, 199<sup>(2)</sup> ir 200 str., kaip ir aptartų LR ATPK straipsnių normos – blanketinio pobūdžio.

Bendrasis šių veikų objektas – visuomenės ir valstybės interesai (LR BK 1 str.). Rūšinis objektas apibrėžtas skyriaus pavadinime – ekonomika bei verslo tvarka. Tiesioginiai aptariamų nusikaltimų objektai skiriasi. Pavyzdžiui 199 str. 1 dalyje numatytos veikos tiesioginis objektas yra tam tikra per LR valstybės sieną gabenamų privalomų pateikti muitinei daiktų tvarka, 2 dalyje – šaunamųjų ginklų, šaudmenų, sprogmenų, sprogstamųjų, radioaktyviųjų medžiagų, kitų strateginių prekių, nuodingųjų, stipriai veikiančių, narkotinių, psichotropinių medžiagų, narkotinių ar psichotropinių medžiagų pirmtakų (prekursorių) gabenimo per LR valstybės sieną tvarka. Pažymėtina, kad pastarojoje dalyje numatyta veikai būdingas ir papildomas objektas – visuomenės saugumą, žmonių sveikatą. Tuo tarpu 199<sup>(2)</sup> straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos objektas yra akcizais apmokestinamų prekių įgijimo, laikymo, gabenimo, siuntimo, naudojimo ar realizavimo tvarka.

Aptariant šių nusikaltimų objektą buvo paminėti ir jų dalykai: 199 str. 1 dalyje numatyto nusikaltimo – privalomi pateikti muitinei daiktai; 2 dalyje - šaunamieji ginklai, šaudmenys, sprogmenys, sprogstamosios, radioaktyviosios medžiagos, kitos strateginės prekės, nuodingosios, stipriai veikiančios, narkotinės, psichotropinės medžiagos, jų pirmtakai (prekursoriai); 199<sup>(2)</sup> str. – akcizais apmokestinamos prekės, 200 str. – prekės ar produkcija. Svarbus dalyko požymis vertė - 199 str. 1 dalyje, 199<sup>(2)</sup> str., 200 str. numatyta, kad dalyko vertė turi viršyti 250 MGL. Remiantis Lietuvos aukščiausiojo teismo senato 2003 m. gruodžio 29 d. nutarimu Nr.43 „Dėl teismų praktikos kontrabandos bylose“, mažesnės nei nurodyta 199 str. 1 d. vertės daiktų gabenimas užtraukia administracinę atsakomybę. Kvalifikuojant veiką, atsižvelgiama į MGL dydį ir daiktų vertę, nustatytą nusikaltimo padarymo metu. Kontrabandos dalyko vertė nustatoma pagal prekių muitinę vertę LR įstatymų nustatyta tvarka (šiuo metu prekių muitinį įvertinimą reglamentuoja Bendrijos muitinės kodekso, LR Muitinės įstatymo, kitų teisės aktų nuostatos). Minėtame nutarime taip pat nurodyta, kad šaunamųjų ginklų, šaudmenų, sprogmenų, sprogstamųjų, radioaktyviųjų medžiagų, kitų strateginių prekių, nuodingųjų, stipriai veikiančių, narkotinių, psichotropinių medžiagų, narkotinių ar psichotropinių medžiagų pirmtakų (prekursorių) kontrabanda visais atvejais užtraukia baudžiamąją atsakomybę nepriklausomai nuo jų gabenimo masto ir kiekio.

199, 199<sup>(1)</sup>, ir 199<sup>(2)</sup> straipsniuose numatytos veikos pasireiškia aktyviais veiksmais. Pavyzdžiui 199 str. nurodytų daiktų gabenimu, 199<sup>(1)</sup> str. – daiktų įvežimu, 199<sup>(2)</sup> str. alternatyviais veiksmais (akcizais apmokestinamų prekių įgijimu, laikymu, gabenimu, siuntimu, naudojimu ar realizavimu). Tuo tarpu 200 str. numatyta veika pasireiškia neveikimu – prekių ar produkcijos neišvežimu. Aptariamų nusikalstamų veikų sudėtys formalios.

Vertinant kitus šių veikų objektyviosios pusės požymius, pažymėtina, kad kontrabandos ir neteisėto prekių ar produkcijos neišvežimo iš LR atvejais būtinasis požymis yra vieta – LR valstybės siena. Kontrabandai būdingas ir būdo požymis, jis straipsnio 1 dalyje

įvardijamas kaip daiktų nepateikimas muitinės kontrolei ar kitoks šios kontrolės išvengimas. Jau minėtame Lietuvos aukščiausiojo teismo senato nutarime „Dėl teismų praktikos kontrabandos bylose“ išaiškinta, kad daiktų nepateikimas muitinės kontrolei yra tada, kai kontrabandos dalykas gabenamas ne per muitinę arba per muitinę, tačiau jo nedeklaruojant, nerodant muitinio tikrinimo metu (pav. daiktų paslėpimas iš anksto tam paruoštose slėptuvėse). Kitokiu muitinės kontrolės išvengimu laikomas neteisingų duomenų apie gabenamus daiktus pateikimas, suklastotos muitinės deklaracijos pateikimas, taip pat kitų suklastotų dokumentų, reikalingų muitinės procedūrai atlikti, pateikimas. Kaip teismas nurodė, tai apima ir daiktų deklaravimą žodžiu arba veiksmu, taip pat naudojantis automatinio duomenų apdorojimo techninėmis priemonėmis atvejus.

Veikų, numatytų LR BK 199, 199<sup>(1)</sup>, 199<sup>(2)</sup> ir 200 straipsniuose subjektu gali būti tiek fizinis, tiek ir juridinis asmuo. Kaip jau buvo minėta juridinių asmenų baudžiamoji atsakomybė už nusikalstamas veikas pakankamai tiksliai reglamentuota LR baudžiamuosiuose įstatymuose, patraukimo atsakomybėn galimybė numatyta LR BK bendrosios ir specialiosios dalies normose. Pavyzdžiui 199 str. 3 d. numatyta, kad už kontrabandą atsako ir juridinis asmuo. Tokio pobūdžio normos įtvirtintos ir 199<sup>(1)</sup>, 199<sup>(2)</sup>, 200 straipsnių antrose dalyse.

LR BK bendrosios dalies normose numatytos juridinio asmens baudžiamosios atsakomybės tam tikros sąlygos. 20 str. 1 d. numatyta, kad juridinis asmuo atsako tik už nusikalstamas veikas, už kurių padarymą šio kodekso specialiojoje dalyje numatyta juridinio asmens atsakomybė. 2 dalyje sakoma, kad juridinis asmuo atsako už fizinio asmens padarytas nusikalstamas veikas tik tuo atveju, jeigu nusikalstamą veiką juridinio asmens naudai arba interesais padarė fizinis asmuo, veikęs individualiai ar juridinio asmens vardu, jeigu jis, eidamas vadovaujančias pareigas juridiniame asmenyje, turėjo teisę:

- atstovauti juridiniam asmeniui arba
- priimti sprendimus juridinio asmens vardu, arba
- kontroliuoti juridinio asmens veiklą.

Šio straipsnio 3 dalyje numatyta, kad juridinis asmuo gali atsakyti už nusikalstamas veikas ir tuo atveju, jeigu jas juridinio asmens naudai padarė juridinio asmens darbuotojas ar įgaliotas atstovas dėl 2 dalyje nurodyto asmens nepakankamos priežiūros arba kontrolės.

Taigi, remiantis nurodytomis sąlygomis, galima vežėjo (TIR knygelės turėtojo), kaip juridinio asmens, baudžiamoji atsakomybė. Pagal LR BK 20 str. juridinio asmens baudžiamoji atsakomybė nepašalina fizinio asmens, kuris padarė, organizavo, kurstė arba padėjo padaryti nusikalstamą veiką, baudžiamosios atsakomybės. Vadinasi, galimi tokie atvejai, kuomet už LR BK 199, 199<sup>(1)</sup>, 199<sup>(2)</sup> ir 200 straipsniuose numatytas nusikalstamas veikas baudžiamojon atsakomybėn kaip juridinis asmuo bus traukiamas vežėjas (įmonė), kaip fiziniai asmenys jos darbuotojai (vadovas, vadybininkas, vairuotojas).

Pažymėtina, kad kontinentinės teisės sistemos valstybėse juridinių asmenų baudžiamoji atsakomybė numatyta baudžiamuosiuose įstatymuose, atsiranda tik už tam tikrą nusikaltimų padarymą (pav. ekonominių). Tuo tarpu anglosaksų teisės sistemos valstybėse (Anglijoje, Airijoje, JAV) juridinių asmenų baudžiamoji atsakomybė sprendžiama teismų precedentais, tarp kurių pasitaiko ir tokių atvejų, kai juridinis asmuo traukiamas baudžiamojon atsakomybėn už neatsargų nužudymą ar kūno sužalojimą.

Subjektyvioji kontrabandos, muitinės apgaulės, neteisėto disponavimo akcizais apmokestinamomis prekėmis, neteisėto prekių ar produkcijos neišvežimo iš LR pusė pasireiškia tiesiogine tyčia. Tiesioginės tyčios apibrėžimas suformuluotas LR BK 15 str. 2 dalyje. Nusikaltimas ar baudžiamasis nusižengimas yra padarytas tiesiogine tyčia, jeigu:

jį darydamas asmuo suvokė pavojingą nusikalstamos veikos pobūdį ir norėjo taip veikti;

jį darydamas asmuo suvokė pavojingą nusikalstamos veikos pobūdį, numatė, kad dėl jo veikimo ar neveikimo gali atsirasti šiame kodekse numatyti padariniai, ir jų norėjo.

Paminėtina, kad tiek administracinei, tiek ir baudžiamajai teisei būdingi atleidimo nuo atsakomybės institutai. Pavyzdžiui pagal LR ATPK reglamentuojamas atleidimas nuo administracinės atsakomybės esant būtinajam reikalingumui (17 str.) ir būtinajai ginčiai (18 str.). Baudžiamąją atsakomybę šalinantis institutas apima daugiau atleidimo nuo baudžiamosios atsakomybės sąlygų. Be jau minėtų būtiną reikalingumą, būtinosios ginties, baudžiamąją atsakomybę gali eliminuoti teisėsaugos institucijos užduoties vykdymas, įsakymo vykdymas, pateisinama profesinė ar ūkinė rizika.

### **3. PROBLEMINĖS SITUACIJOS GABENANT KROVINIUS PAGAL TIR KONVENCIJĄ IR JŲ SPRENDIMO BŪDAI**

#### **3.1. Lietuvos vežėjų ir muitinės institucijų sąveikos bei kylančios problemos**

2002, 2009 m. Lietuvos vežėjams Rusijos muitinė taikė sustiprintas kontrolės priemones argumentuodama, kad sustiprintos kontrolės priemonės taikomos dėl Lietuvos vežėjų daromų pažeidimų [31].

Paminėta vežėjų „Rusijos krizė“ svarbi dėl to, kad jos metu Lietuvos vežėjai patyrė daug materialinių nuostolių, vairuotojai buvo priversti po kelias dienas, savaites stovėti eilėse neturėdami normalių poilsio, higienos, maitinimosi sąlygų. Materialinių nuostolių patyrė ir kiti tarptautinių rinkų dalyviai (eksportuotojai, importuotojai).

[31] <http://verslas.delfi.lt/automoto/nuo-rusijos-sienos-grazinama-dalis-lietuvos-vilkiku.d?id=41549361>

Dėl sustiprintų kontrolės priemonių taikomų Lietuvos vežėjams tarptautinių rinkų dalyviai, reaguojant į tai, krovinių tarptautiniams pervežimams, rinkdavosi kitų šalių vežėjus, kuriems sustiprintos kontrolės priemonės nebuvo taikomos.

Siekiant išanalizuoti ir atsakyti ar sustiprintos kontrolės priemonės buvo iššauktos padidėjusių įvykdytų Lietuvos vežėjų pažeidimų skaičiumi Rusijoje, ar tai buvo Rusijos teisėsaugos institucijų jokiais objektyviais kriterijais nepagrįstos pretenzijos ar net įvykius lėmė politiniai motyvai, pateikiu statistinius duomenis iš Muitinės kriminalinės tarnybos administruojamos Nacionalinė bylų valdymo ir žvalgybos sistemos apie Muitinės kriminalinės tarnybos vykdytus teisinės pagalbos prašymus gautus iš Rusijos teisėsaugos institucijų.

Muitinės kriminalinė tarnyba 2004-2009 m. laikotarpyje vykdė 98 Teisinės pagalbos prašymų (toliau - TPP) gautus iš Rusijos teisėsaugos institucijų. Statistinėje lentelėje Nr. 4. pateiktas vykdytų TPP pasiskirstymas pagal atskirus metus. Pateikti TPP yra apie Lietuvos vežėjų TIR sistemos narių įvykdytus nusikaltimus Rusijoje. Atkreiptinas dėmesys, kad tikslaus vežėjo vaidmens iš paklausimo turinio dažniausiai nepavyksta nustatyti.

4 lentelė. Muitinės kriminalinės tarnybos vykdytų TPP skaičius

Metai	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TPP skaičius	2 *	54*	36	15	6	5

\* Lietuvos muitinė duomenis apie vykdomus TPP pradėjo sisteminti duomenų bazėse tik nuo 2006 m., todėl duomenys apie 2004 m. ir 2005 m. gali būti netikslūs.

Paminėti tyrimai Rusijoje pradėti dėl „Kontrabandos“ straipsnio, tačiau pati nusikaltimo sudėtis dažniausiai buvo ta, kad dalis krovinio būdavo nedeclaruota – 76 atvejai, deklaruotos ne tos prekės, negu gabentos – 34 atvejai, vertės amžinimas – 6 atvejai, užfiksuotas didesnis svoris negu deklaruota – 1 atvejis, vežta neegzistuojančiai įmonei – 1 atvejis. Bendra sulaikytų prekių vertė visuose aukščiau nurodytuose TPP sudaro apie 200 mln rublių (apie 7 mln. USD arba 18 mln.Lt.).

Vertinant pateiktus duomenis darytina išvada, kad Lietuvos vežėjų daromų nusikaltimų pikas buvo 2005 ir 2006 m., o Rusijos muitinė sustiprintas kontrolės priemones taikė 2002 ir 2009 m., todėl teigti, kad yra tiesioginis ryšys tarp vežėjų daromų pažeidimų intensyvumo ir Rusijos muitinės taikomų sugriežtintų kontrolės priemonių, nėra pagrindo.

Išanalizuoti Lietuvos vežėjų padaryti pažeidimai Rusijoje ir katrais neadekvačios sugriežtintos kontrolės priemonės taikytos iš Rusijos muitinės ir kitų teisėsaugos institucijų, leidžia įvardinti kelias esmines priežastis, kurios įtakojo Lietuvos vežėjų „išstūmimą“, iš Rusijos rinkos [32].

[32] <http://verslas.delfi.lt/business/kaip-laimeti-maratona-rusijos-naryste-ppo.d?id=55994377>

1. Visų pirma reikėtų įvardinti kaip vieną iš svarbiausių priežasčių tai, kad kai kurie vežėjai, norėdami išsaugoti intensyvų krovinių srautą į Rusiją, sutinka su tikėtina krovinių gavėjų reikalavimais keisti duomenis apie gabenamą krovinį ir tokiu būdu sudaromos prielaidos krovinio gavėjams išvengti realių mokesčių, kuriuos reikėtų sumokėti už atgabentą krovinį.

Iš esmės krovinius gabenant su TIR knygelėmis dažniausiai pritaikoma tokia daugelyje šalių nusikalstama laikoma schema.

Išvykimo muitinės įstaigoje įforminat TIR knygelę 10 langelyje, kur yra aprašoma prekė, yra įrašomas prekės pavadinimas, kuris neleidžia aiškiai identifikuoti pačios prekės, pvz. „plataus vartojimo prekės“, „įvairios paskirties“ ir pan. (7 pav.) Atvykus į paskirties šalį, muitinės įstaiga esanti pasienyje TIR knygelės 10 langelyje atžymi, kad gabenamos mažavertės prekės, nuo kurių mokesčių suma kelis ar keliasdešimt kartų yra mažesnė nei nuo realiai gabenamų prekių (8 pav.). Be jokių abejonių paminėta nusikalstama schema nebūtų įmanoma be neteisėtų Rusijos muitinės pareigūnų, tikėtina korupcinių veiksmų.

VOLET N° 1		1. CARNET TIR RX54639490	
2. Bureau(s) de douane de départ 1. KAUNAS		3. Nom de l'organisation internationale <b>IRU</b> Union Internationale des Transports Routiers	
3. Pays usager officiel 6102/005 02.36 Rimantas Slasaitis KN 0045 Algirdas Šakalinis		4. Titulaire du carnet (numéro d'identification, nom, adresse et pays) UAB "Itebeva" Imonės kodas: 300000000 Tel.: 8 37 3000000	
7. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) BEK 508 AM 573		5. Pays de départ LITHUANIA	6. Pays de destination RUSSIA
MANIFESTE DE MARCHANDISES		8. Documents joints au manifeste CMR HA 0074967 2007 05 09 INV ATL-05-137 2007 05 09	
9. a) Compartiments de chargement ou conteneur(s) b) Marques et Noms des colis ou objets		10. Nature et nature dans colis ou objets; désignation des marchandises 416 CU ECONOMIC OUTPUT	
		11. Poids brut en Kg 27333	16. Scelléments ou marques d'identification apposés (nombre, identification)
12. Total des colis figurant sur le manifeste Destinataire: 1. Bureau de douane MOSCOW 2. Bureau de douane 3. Bureau de douane		13. Nombre 416	14. Lieu de destination MOSCOW 15. Signature et tampon du destinataire "HOPTRANS" KAUNO RAJONAS
15. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'entrée) LITHA 1000		17. Bureau de douane de départ Signature du destinataire et tampon à date du bureau de douane KN 0127 Algirdas Šakalinis	
19. Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts 20. Délai de transit 2007 05 15		21. Enregistré par le bureau de douane de destination 076TKH 1000 720 9851	
22. Divers (itinéraire fixé, bureau où le transport doit être effectué) EE 4900 EE		23. Signature de l'agent et tampon à date du bureau de douane KN 0127 Algirdas Šakalinis	
		Bendrijų reikalų skyrius KOPĖJA TIKRA 2007-09-12 Bendrijų reikalų skyriaus vyresnioji archyvarė Mąrytė Glazunovienė	

7 pav. TIR knygelės įforminimas išvykimo muitinėje

AB 01653900		3880	
Получатель		CARNET TIR RX54639490	
Дата "08" "05" 2007		de l'organisation internationale	
Union Internationale des Transports Routiers		LITHUANIA	
MANIFESTE DE MARCHANDISES		RUSSIA	
476 CUL ECONOMIC OUTPUT 21335		CHM HA 0014967 2004 05 09	
32 CUL METAL TRIMMED C15 46 010		MVA ATL-05-157 2007 05 09	
2500 x 1190 x 0,45 mm			
МЕТАЛЛ. ПРОФИЛИРОВАННЫЕ (РЕБРИСТЫЕ)			
34 CUL METAL TRIMMED C15 5323			
3000 x 1190 x 0,45 mm			
12. Total des colis figurant sur le manifeste		17. Bureau de douane de départ	
1. Bureau de douane		Signature de l'agent et timbre à date	
2. Bureau de douane		KN 0127	
3. Bureau de douane		Algirdas Sakalinis	
18. Certificat de prise en charge		24. Scellés	
20. Date de transit		27. Réserve	
23. Signature de l'agent		28. Signature de l'agent	

8 pav. TIR knygelės įforminimas paskirties šalyje

2. Kita priežastis būtų komercinė arba savos rinkos apsaugos [33], t.y., kad eliminavus Lietuvos vežėjus, jų rinkos dalį užimtų pačios Rusija vežėjai.

3. Tikėtina pagrindinė priežastis būtų politinė [34]. Rusija tokiu būdu parodo, kad atskiri politiniai klausimai gali būti sprendžiami ir tokiais priemonėmis, kaip Lietuvos vežėjų eliminavimas iš Rusijos pervežimų rinkos arba mėsos, daržovių, pieno produktų uždraudimas Rusijos paklausioje rinkoje prisidengiant rastais „dideliais kiekiais“ pesticidų, antibiotikų ir kitų, regis, tik Rusijos vartotojams skirtų kenksmingų medžiagų [35].

[33] <http://www.lrytas.lt/-13286837191328669844-rusai-ve%C5%BE%C4%97jams-rengia-tikrinimo-akcij%C4%85.htm>

[34] <http://www.delfi.lt/news/daily/lithuania/avalinskas-politiniu-sprendimu-lietuvos-vezėjai-issstumti-is-rusijos-rinkos.d?id=23636958>

[35] Žurnalas „Valstybė“ 2012, Vasaris Nr.2 p. 59



### 3.2. Rekomendacijų dėl vieningos praktikos formavimo parengimas

Ankstesniame skyriuje aprašyti Lietuvos vežėjų daromi pažeidimai buvo nukreipti į Rusijos „šešėlinio“ verslo stiprinimą, tačiau analogiški nusikaltimai yra fiksuojami ir Lietuvos muitinės.

Lietuvos muitinei nuo 2001 m. pradėjus taikyti papildomas kontrolės priemonės įvežamų plataus vartojimo prekių teisingai deklaruojamai vertei nustatyti bei taikyti užstatų sistemą, 2002 – 2003 m. laikotarpyje tendencingai mažėjo šių prekių importas, nors plataus vartojimo prekių vartojimas šalies viduje nemažėjo. Tai paaiškinama tuo, kad įmonės siekdamos nemokėti reikalaujamų piniginių užstatų ir siekdamos išvengti didelių piniginių sumų „iššaldymo“ ėmėsi kontrabandos ar prekių neišvežimo iš Lietuvos [36]. Muitinės kriminalinei tarnybai pradėjus intensyviai tirti jų veiklą, 2003 bei 2004 m. laikotarpyje buvo išaiškintos ir užkardytos pagrindinės kontrabandos gabenimo bei prekių neišvežimo schemos ir mechanizmai, nustatytos pagrindinės asmenų grupės, besiverčiančios šiuo nusikalstamu verslu. Vykdam tikslines priemones minėto laikotarpio metu buvo sulaikyta virš 160 tonų kontrabanda gabentų plataus vartojimo prekių, kurių vertė viršijo 10 mln. Lt. Paminėtos nusikalstamos veikos buvo vykdomos „pasitelkiant“ į pagalbą vežėjus TIR sistemos narius.

Kaip pavyzdį galima pateikti charakteringiausias vežėjų daromus pažeidimus. 2003 rugsėjo mėn. buvo sulaikyti du krovininiai automobiliai, į LR kontrabandos būdu atgabėję plataus vartojimo prekių krovinius. Tyrimo metu nustatyta, kad iki paminėto sulaikymo asmenų grupė įveždama prekes į LR pasienio Kalvarijos kelio poste muitinei pateikdavo dokumentus TIR knygelę, sąskaitas, pagal kurias negalima buvo identifikuoti įvežamo krovinio (TIR knygelėje ir sąskaitose nurodyta prekė – „įvairios paskirties prekės“). Išleidimo laisvai cirkuliuoti metu buvo deklaruojama, kad įvežta kopijavimo popierius, dviračiai ir jų dalys, keraminės plytelės, dažai, nors realiai buvo įvežami tekstilės gaminiai, t.y. kroviniai, kurių muitinė vertė tuo metu nebuvo kontroliuojama griežčiau, o mokesčiai nuo jų buvo minimalūs (buvo pateikiama, kad pvz. keraminių plytelių 20 t. vertė sudaro keliasdešimt tūkstančių litų ir nuo tos sumos sumokama vos keli tūkstančiai PVM mokesčio, kai tikroji krovinio vertė pagal tuo metu galiojusias palyginamąsias vertes sudarydavo kelis milijonus, o maito ir PVM mokesčiai sudarydavo kelis šimtus tūkstančių litų). Pagal aukščiau nurodytą mechanizmą per 2003 m. įvežta apie 2500 tonų plataus vartojimo prekių deklaruojant jas kitais pavadinimais.

---

[36] [http://info.cust.lt/web/guest/veikla/veiklos\\_ataskaitos](http://info.cust.lt/web/guest/veikla/veiklos_ataskaitos).

Pasinaudojant šiuo nelegalu mechanizmu į valstybės biudžetą nesumokėta nuo 30 iki 60 mln. litų (8,5 – 17 mln. Eurų). Anksčiau paminėtoje schemoje svarbus vaidmuo priklausė vežėjams, kurie gavėjų „įtakoje“ sutikdavo sukeisti prie TIR knygelės komplekte buvusias sąskaitas. Taip pat minėtame mechanizme svarbus vaidmuo buvo ir muitinės pareigūno neteisėti veiksmai.

Kita plačiai naudota nusikalstama schema – neteisėtas prekių ar produkcijos neišvežimas iš LR. Pasinaudojant šia nusikalstama schema per 2002–2003 m. atliekant tyrimus nustatyti 59 tranzitu gabentų plataus vartojimo prekių neišvežimo iš Lietuvos atvejai (bendras neišvežtų prekių svoris virš 700 tonų, muitinė vertė yra apie 22 – 28 mln. Lt.). Paminėti neišvežimo atvejai buvo vykdomi gabenant krovinius su TIR knygelėmis ir paskirties įstaigoje, esančioje Lietuvos pasienyje fiktyviai užbaigiant tranzito procedūrą.

Dėl visų aprašytų nusikalstamų veikų Muitinės kriminalinėje tarnyboje buvo pradami ikiteisminiai tyrimai, kalti asmenys patraukiami atsakomybėn, o įmonės vežėjos – šalinamos iš TIR vežėjų sąrašų. Darbe paminėtos nusikalstamos schemas ir konkretūs nusikaltimai dėl kurių ikiteisminiai tyrimai šiuo metu yra baigti, tačiau aprašytos schemas yra aktualios ir šiuo metu, tačiau plačiau pritaikomos gabenant krovinius į Rusiją, Baltarusiją, Ukrainą, Kazachstaną ir kt. trečiąsias šalis.

Apibendrinant dažniausiai pasitaikomus vežėjų daromus pažeidimus ir siekiant išvengti tokiu būdu daromos žalos Lietuvos, Europos Sąjungos biudžetams, taip pat siekiant išvengti aukščiau aprašytų „Rusijos krizių“, kuomet visiems Lietuvos vežėjams taikomos kartais nepagrįstos sustiprintos kontrolės priemonės, tikslinga parengti atitinkamas rekomendacijas, kurios galėtų būti pristatytos TIR Vykdomajai tarybai (toliau – TIRExB) ir/arba Jungtinių Tautų Ekonomikos komisijos Europai (toliau – JT EKE) *Vidaus transporto komitetui*. Komiteto paskirtis – plėtoti bendradarbiavimą regioniniu mastu visų vidaus transporto rūšių srityje. Komitetas turi garantuoti pasikeitimą informacija apie transporto problemas, taip pat būti institucija, kurios kompetencijoje sudaryti tarptautinius susitarimus ir parengti tarptautines rekomendacijas.

## IŠVADOS

1. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis prie kurios LR prisijungė 1993 m. vasario 11 d. yra viena iš efektyviausiai veikiančių transporto konvencijų ir vienintelė universalioji muitinės tranzito sistema, turinti dvejopo pobūdžio privalumus:

a) privalumai muitinės tarnyboms: krovinius gabenant su TIR knygele, muitinės institucijos, transporto priemonėms ir jomis gabunamiems kroviniams turi galimybę taikyti tik būtiniausias intervencijos priemones, (dažniausiai užtenka patikrinti plombų, spaudų dokumentuose tikrumą, trosų vientisumą, transporto priemonės krovininės dalies ar konteinerio išorinę būklę), nereikalaujama nacionalinių garantijų ir tokiu būdu paprastėja dokumentų įforminimas;

b) privalumai transporto verslui: transporto priemonės ir kroviniai paprasčiau kirsdami valstybių sienas, taupo laiką, krovinių gabenimo išlaidas, tuo pačiu ir krovinių kainą, tokiu būdu skatinama intensyvesnė tarptautinė prekyba. Pataisytos 1975 metų TIR konvencijos nuostatos krovinių gabenimams leidžia plačiai naudoti ir konteinerius (prielaidos derinti kelias transporto rūšis).

2. TIR sistemos funkcionavimas remiasi penkiais pagrindiniais elementais: 1) transporto priemonių ir konteinerių tinkamumo tarptautiniam krovinių gabenimui, 2) tarptautine garantijų sistema, 3) TIR knygele, 4) muitinės kontrolės priemonių pripažinimu, 5) kontroliuojamu patekimu į TIR sistemą.

3. Apie TIR sistemos efektyvumą galima spręsti pagal išduodamų TIR knygelių, naudojamų tarptautiniuose krovinių vežimuose, skaičių. 1970–1980 metų laikotarpiu išduodamų kasmet knygelių skaičius svyravo nuo 500000 iki 900000, tai XX a. X dešimtmetyje TIR knygelių paklausa ryškiai padidėjo. 2005-2008 metais pasiekė 3,2 mln. ribą ties ja jų paklausa ir nusistovėjo.

Lietuvos vežėjai aktyviai naudojami TIR sistema ir pagal vežėjams išduotų TIR knygelių skaičių 2002 ir 2003 metais – užėmė trečią vietą (atitinkamai 299500 vnt., 327200vnt), 2007 metais – šeštą (174500vnt), 2009 metais – septintą (111500vnt). TIR procedūrų įformintų Lietuvoje skaičius 2005-2011 metų laikotarpiu atitinka Bendrijos/bendrosios tranzito procedūrų kiekį.

4. Teisinės atsakomybės už mokesčių įstatymų pažeidimus institutas – kompleksinis. Atliktos analizės pagrindu nustatyta, kad dauguma teisinės atsakomybės priemonių už TIR procedūros taikymo pažeidimus apima mokesčių iš skolininkų išieškojimą, finansinių sankcijų, administracinio bei baudžiamojo poveikio priemonių jiems taikymą.

5. Mokesčių įstatymų pažeidimų subjektas – mokesčių mokėtojas (asmuo, kuriam pagal mokesčio įstatymą yra nustatyta prievolė mokėti mokestį). Muitų atžvilgiu mokesčių mokėtoju laikomas asmuo, privalantis sumokėti skolą muitinei (skolininkas). Atliktos analizės pagrindu nustatyta, kad mokesčių įstatymų pažeidimų, vykdant TIR procedūrą, atvejais subjektu laikytinas TIR procedūros vykdytojas – vežėjas.

6. 1975 metų TIR konvencijos 8 straipsnyje nustatyta, kad garantinė asociacija įsipareigoja sumokėti visus importo ir eksporto muitus ir mokesčius, taip pat delpinigių, kurie gali būti priskaičiuoti pagal muitinės įstatymus ir taisykles tos šalies, kurioje buvo nustatytas TIR procedūros pažeidimas. Išanalizavus administracinių teismų ir Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo praktiką konstatuotina, kad Garantinė asociacija nurodytas sumas įsipareigoja sumokėti kartu su tiesioginiais skolininkais. Remiantis Lietuvos teismų praktika, ginčai dėl 1975 m. TIR konvencijos 8 str. 1 dalyje minimų mokesčių sumų tarp garanto ir muitinės priskiriami administracinių teismų kompetencijai.

7. Atliktos analizės pagrindu konstatuotina, kad juridinių asmenų baudžiamoji atsakomybė už nusikalstamas veikas yra pakankamai tiksliai reglamentuota baudžiamuosiuose įstatymuose (nors praktikoje tokių bylų pradedama labai mažai), administracinės atsakomybės taikymas vežėjui, kaip juridiniam asmeniui, negalimas, tokiais atvejais pažeidimo subjektu pripažįstamas tik fizinis asmuo (pvz. vairuotojas). Siūlytina papildomai įvertinti teisės aktų bei susiformavusios praktikos aspektus, siekiant atsakomybę taikyti ir juridinio asmens atžvilgiu.

8. Siūlytina pereiti prie praktinio sankcijų taikymo už padarytus pažeidimus, numatytų licencijavimo užsiimti tarptautiniais pervežimais taisyklėse.

9. Lietuvos vežėjų daromi pažeidimai sudaro prielaidas trečiųjų šalių muitinėms taikyti sustiprintas kontrolės priemones. Tokiais atvejais dėl pavienių, tikėtina ir sąmoningų atskirų vežėjų pažeidimų, sustiprintos kontrolės priemonės dažniausiai taikomos visų Lietuvos vežėjų atžvilgiu.

10. Kitų šalių ir Lietuvos vežėjų daromi pažeidimai dėl sustambinto (neleidžiančio tiksliai identifikuoti) prekių pavadinimų deklaravimo, prekių vertės sumažinimo yra įprastinė negatyvi tarptautinės prekybos praktika, dažnai susitarus su muitinėmis. Siekiant išvengti tik vienos šalies vežėjams taikomų sustiprintos kontrolės priemonių, siūloma parengti vieningos praktikos formavimo taikant TIR konvencijos nuostatas vadovą (rekomendacijas) ir jį pateikti TIRExB ir/arba JT EKE.

## LITERATŪRA

**I. Teisės aktai:**

1. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija) //Žin., 2000, Nr.6-155.
2. Tarybos reglamentas (EEB) Nr.2913/92 nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą //http://www3.lrs.lt/c-bin/eu/preps2?Condition1=35216&Condition2=.
3. LR Civilinis kodeksas //http://www3.lrs.lt/cgi-bin/preps2?Condition1=246124&Condition2=.
4. LR Baudžiamasis kodeksas  
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\_l?p\_id=416522&p\_query=&p\_tr2=2.
5. LR Administracinių teisės pažeidimų kodeksas  
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\_l?p\_id=416992&p\_query=&p\_tr2=2.
6. LR Muitinės įstatymas  
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\_l?p\_id=386887&p\_query=&p\_tr2=2.
7. LR Mokesčių administravimo įstatymas  
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\_l?p\_id=416580.
8. LR Administracinių bylų teisenos įstatymas  
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\_l?p\_id=411832&p\_query=&p\_tr2=2.
9. LR Vyriausybės 2001 m. vasario 27 d. nutarimas Nr. 224 „Dėl Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija) nuostatų įgyvendinimo“.  
//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\_l?p\_id=191808&p\_query=&p\_tr2=.
10. LR Vyriausybės 2002 m. spalio 29 d. nutarimas Nr.1711 „Dėl LR Vyriausybės 2001 m. vasario 27 d. nutarimo Nr.224 „Dėl Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (1975 m. TIR konvencija) nuostatų įgyvendinimo“ pakeitimo“ // Žin., 2002, Nr.104-4669.
11. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2009 m. vasario 10 d. įsakymas 1B-84 „Dėl Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2005 m. sausio 25 d. įsakymo Nr. 1B-68 „Dėl Reikalavimų asmenims, norintiems gauti TIR procedūros vykdytojo leidimą, patvirtinimo“ pakeitimo“ // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\_l?p\_id=337547&p\_query=&p\_tr2= .
12. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2008 m. kovo 7 d. įsakymas Nr. 1B-165 „Dėl TIR procedūros vykdytojo leidimo sustabdymo arba

panaikinimo“

[//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=316245&p\\_query=&p\\_tr2=2](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=316245&p_query=&p_tr2=2).

13. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2006 m. rugpjūčio 16 d. įsakymas Nr. 1B-522 „Dėl Nebaigtos, neteisėtai ar apgaulės būdu įvykdytos TIR operacijos tyrimo atlikimo taisyklių patvirtinimo“  
[//http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=281573&p\\_query=&p\\_tr2=2](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=281573&p_query=&p_tr2=2).
14. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2006 m. rugpjūčio 30 d. įsakymas 1B-548 „Dėl TIR procedūros vykdytojo leidimų išdavimo ir panaikinimo komiteto darbo nuostatų patvirtinimo“.
15. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2011 m. sausio 17 d. įsakymas Nr. 1B-19 „Dėl Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos direktoriaus 2003 m. gegužės 19 d. įsakymą Nr. 1B-459 „Dėl Kelių transporto priemonių, skirtų kroviniams gabenti su muitinės plombomis, tinkamumo liudijimų pildymo bei registravimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“.
16. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2006 m. gruodžio 28 d. įsakymas Nr. 1B-889 „Dėl TIR knygelės muitinio įforminimo instrukcijos patvirtinimo“.

## II. Specialioji literatūra:

17. Marcijonas A. Sudavičius B. Mokesčių teisė//Teisinės informacijos centras. Vilnius, 2003.
18. Vaišvila A. Teisės teorija//Justitia. Vilnius, 2004.
19. Šedbaras S. Administracinė atsakomybė//Justitia. Vilnius, 2005.
20. Bakaveckas A., Dziegoraitis A., Dziegoraitienė A. ir kt. Lietuvos administracinė teisė//Mykolo Romerio universitetas. Vilnius, 2005.
21. Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė// Justitia. Vilnius, 2006
22. Abramavičius A., Mickevičius D., Švedas G. Europos Sąjungos teisės aktų įgyvendinimas Lietuvos baudžiamojoje teisėje//Teisinės informacijos centras, 2005.
23. Ambrasienė D., Baranauskas E., Bublienė D. ir kt. Civilinė teisė. Prievolių teisė//Lietuvos teisės universitetas. Vilnius, 2004.
24. Tranzito vadovas//TAXUD/801/2004  
[//http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_lt.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_lt.pdf).
25. Sarapiniene S., Avižienis Š. Muitinės procedūros. Vilnius, 2008.
26. Ambrazevičius A. Lietuvos transporto sistema, 2008.
27. Minalga R. Tarptautinė logistika//Vilnius, 2004.

28. Butkevičius J. Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtrai//Technika. Vilnius, 2008
29. The IRU road transport security guidelines.//IRU, 2005.

### III. Kiti šaltiniai.

30. Lietuvos aukščiausiojo teismo senato nutarimas Nr.23 „Dėl teismų praktikos kontrabandos bylose“//Teismų praktika Nr.20, 2003.
31. Lietuvos aukščiausiojo teismo Teisės tyrimų ir apibendrinimo departamento 2010 m. spalio 18 d. „Teismų praktikos skiriant bausmes už kontrabandą (baudžiamojo kodekso 199 straipsnis) Tyrimas“  
[http://www.infolex.lt/lat\\_web\\_test/4\\_tpbiuletiniai/senos/nutartis.aspx?id=34913](http://www.infolex.lt/lat_web_test/4_tpbiuletiniai/senos/nutartis.aspx?id=34913)
32. Lietuvos aukščiausiojo teismo civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos nutartys „Dėl muitinės procedūros vykdytojo prievolės sumokėti muitus ir mokesčius bei skolos muitinei“//Teismų praktika Nr.15, 2001.
33. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo konsultacija „Dėl muitinės bylų priskyrimo atitinkamiems administraciniam teismam“, aprobuota 2003 m. sausio 15 d.//  
<http://www.lvat.lt/?item=konsult#>.
34. Teismų praktikos departamento prie Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo išvada „Dėl ginčų, kylančių tarp muitinės įstaigos bei asmenų, garantavusių už prievolių muitinei įvykdymą“//2005.
35. Europos Bendrijų Teisingumo teismo nutarimas byloje Nr.C-266/01 // <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62001CJ0266:EN:PDF>
36. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2005 m. vasario 15 d. nutartis administracinėje byloje Nr.P7-55-05.
37. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2005 m. vasario 2 d. nutartis administracinėje byloje Nr.A2-691/2005.
38. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2005 m. vasario 2 d. nutartis administracinėje byloje Nr.A10-157/2005.
39. Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „LINAVA“ įstatai//Asociacijos „LINAVA“ kongreso 2007-05-18 nutarimas Nr.17-01.
40. Priėmimo ir dalyvavimo TIR garantinėje sistemoje bei šalinimo iš jos taisyklės//Asociacijos „LINAVA“ prezidiumo 2003-04-30 nutarimas Nr.05-06.
41. Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „LINAVA“ narių ir kandidatų į asociacijos narius priėmimo, dalyvavimo ir šalinimo iš asociacijos taisyklės//Asociacijos „LINAVA“ prezidiumo 2011-02-24 nutarimas Nr.08-10.

42. TIR knygelių išdavimo TIR garantinės sistemos dalyviams bei gražinimo asociacijai „LINA VA“ tvarka//Asociacijos „LINA VA“ generalinio sekretoriaus 2003-03-07 įsakymas Nr.32.
43. Žurnalas „Transporto pasaulis“//[http://tp.cargo.lt/content.php?art\\_id=151](http://tp.cargo.lt/content.php?art_id=151).
44. Žurnalas „Valstybė“ 2012, Vasaris Nr.2
45. [http://info.cust.lt/web/guest/veikla/veiklos\\_ataskaitos](http://info.cust.lt/web/guest/veikla/veiklos_ataskaitos).
46. <http://www.iru.org>
47. <http://www.cargo.ru>



Kaušilas M. Vežėjo teisinės atsakomybės pagal TIR konvenciją analizė/ Teisės ir muitinės bei mokesčių institucijų veiklos magistro baigiamasis darbas. Vadovas Doc. dr. Juozas Radziukynas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2012

### ANOTACIJA

Baigiamajame magistro darbe analizuojama TIR konvencijos teisiniai pagrindai, tikslai, privalumai, jos elementai, TIR sistemos veikimo principas, nagrinėjama vežėjų atsakomybė už mokesčių įstatymų pažeidimus, susijusi su mokesčių išieškojimu, aptariama administracinė bei baudžiamoji atsakomybė už mokesčių įstatymų pažeidimus ir jų taikymo vežėjams galimybės. Remiantis konkrečiais pavyzdžiais analizuojama ar vežėjų daromi pažeidimai sudaro prielaidas Rusijos valstybinėms institucijoms taikyti sustiprintas kontrolės priemones.

**Pagrindiniai žodžiai:** TIR konvencija, TIR knygelė, teisinė atsakomybė, mokesčiai, išieškojimas, sustiprintos kontrolės priemonės

### ANOTATION

Kausilas M. Analysis of the carrier's legal liability under the TIR Convention/ MA thesis on the activities of law, customs and tax authorities. Tutor Assoc. Prof. Juozas Radziukynas. – Vilnius: Mykolas Romeris University, Faculty of Economics and Finance Management, 2012

MA Thesis analyzes the legal framework of the TIR Convention, the objectives, advantages, its elements, principles of operation of the TIR system, the liability of carriers for violations of tax laws relating to the recovery of taxes, deals with administrative and criminal liability for violations of tax laws and possibilities of their application to carriers. Based on specific examples it was analyzed whether the irregularities committed by carriers give basis to the Russian state authorities to apply strengthened control measures.

**Key words:** the TIR Convention, the TIR Carnet, legal liability, taxes, tax recovering, strengthened control measures

## SANTRAUKA

Krovinių vežimo automobiliais svarbiausios savybės ir pranašumai lyginant su kitomis transporto rūšimis – automobilių kelių tinklo tankumas, transporto priemonių manevringumas, galimybė krovinius pristatyti „nuo durų iki durų“ lėmė intensyvių krovinių vežimo automobiliais kaip transporto rūšies plėtojimąsi. Siekiant palengvinti krovinių transportavimą tarp kelių šalių būtina buvo reglamentuoti procedūras tarptautinėmis normomis. Vienas iš tokio reglamentavimo pavyzdžių – Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (toliau 1975 metų TIR konvencija) parengimas bei priėmimas. Minėtos konvencijos nuostatų pagrindu egzistuojanti TIR sistema funkcionuoja remiantis penkiais pagrindiniais elementais:

- leidimu krovinius gabenti tik transporto priemonėmis ir konteineriais, atitinkančiais nustatytus reikalavimus (transporto priemonių krovinių skyriai arba konteineriai privalo būti paruošti taip, kad gabenimo metu krovinių neįmanoma būtų pasiekti, nepaliekant matomų žymių ar nepažeidžiant muitinės plombų ir spaudų);

- tarptautine garantijų sistema, kuri leidžia užtikrinti, kad nacionalinis garantijų susivienijimas sumokės visus muitus bei mokesčius, jeigu jų nesumokės vežėjas;

- TIR knygele, patvirtinančia tai, kad transporto priemonės kroviniuose dalyje arba konteineryje gabenamam kroviniui taikoma tarptautinė garantija;

- muitinės kontrolės priemonių pripažinimu, kuris reiškia, kad paskirties ar tranzito valstybės muitinės institucijos pripažįsta kitos tranzito valstybės muitinės institucijų uždėtas plombas, spaudus;

- kontroliuojamu patekimu į TIR sistemą, kuris pasireiškia tam tikrų reikalavimų taikymu fiziniams ar juridiniams asmenims, norintiems naudotis šia garantine sistema.

Platų 1975 m. TIR konvencijos taikymą lemia:

1. privalumai muitinės tarnyboms: krovinius gabenant su TIR knygele, muitinės institucijos, transporto priemonėms ir jomis gabenamiems kroviniams turi galimybę taikyti mažesnius kontrolės reikalavimus, tai reiškia, kad taikomos paprastesnės paremtos rizikos kriterijais kontrolės priemonės, kartu racionaliau paskirstomi muitinės resursai (dažniausiai užtenka patikrinti plombų, spaudų dokumentuose tikrumą, troso vientisumą, transporto priemonės kroviniuose dalies ar konteinerio išorinę būklę), nereikalaujama nacionalinių garantijų ir tokiu būdu paprastėja dokumentų įforminimas;

2. privalumai transporto verslui: transporto priemonės ir kroviniai paprasčiau kirsdami valstybių sienas, taupo laiką, krovinių gabenimo išlaidas, tuo pačiu ir krovinių kainą, tokiu būdu skatinama intensyvesnė tarptautinė prekyba; pataisytos 1975 metų TIR konvencijos

nuostatos krovinių gabenimams leidžia plačiai naudoti ir kontenerius (prielaidos derinti kelias transporto rūšis).

TIR procedūros vykdymas, susijęs su mokesčių įstatymų pažeidimais kelia grėsmę valstybės mokesčių sistemai, todėl ji negali funkcionuoti be atsakomybės instituto. Atsižvelgiant į tai, mokesčių mokėtojų įsipareigojimai užtikrinami tam tikromis valstybės prievartos priemonėmis, pasireiškiančiomis finansinių sankcijų taikymu, patraukimu administracinėn ir baudžiamojon atsakomybėn. Bet kokios teisinės atsakomybės atsiradimui būtini pagrindai (sąlygos): norminis (teisės aktas, numatantis atsakomybę), faktinis (teisės pažeidimas) ir procesinis (valstybės institucijų procesinė veikla, tiriant pažeidimą, nagrinėjant bylą ir skiriant nuobaudą, taip pat užtikrinant nuobaudos įvykdymą). Šie pagrindai sąlygoja ir atsakomybės už mokesčių įstatymų pažeidimus taikymą vežėjams (TIR procedūros vykdytojams).

Pažymėtina, kad Lietuvoje ginčai dėl 1975 m. TIR konvencijos 8 str. 1 dalyje minimų mokesčių sumų tarp garantinės asociacijos ir muitinės nagrinėjami administraciniuose teismuose.

Lietuvos vežėjų daromi pažeidimai sudaro prielaidas trečiųjų šalių muitinėms taikyti sustiprintas kontrolės priemones. Tokiais atvejais dėl pavienių, tikėtina ir sąmoningų atskirų vežėjų pažeidimų, sustiprintos kontrolės priemonės dažniausiai taikomos visų Lietuvos vežėjų atžvilgiu. Siekiant išvengti Lietuvos vežėjams taikomų sustiprintos kontrolės priemonių, tikslinga parengti atitinkamas rekomendacijas, kurios galėtų būti pristatytos TIRExB ir/arba JT EKE.

## SUMMARY

The main features and advantages of carriage of goods by road vehicles compared to other modes of transport - road network density, vehicles maneuverability, ability to deliver cargo „from door to door“, intensified the development of freight carriage by roads as a separate mean of transport. In order to facilitate the transportation of goods across countries, it was necessary to regulate the procedures under international standards. One example of such a regulation - preparation and adoption of the Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR carnets (TIR Convention 1975). TIR system which operates following the provisions of the said Convention is based on the five key elements:

permission to carry freight only by vehicles and containers that shall comply with the set requirements (the load compartments of the vehicles or containers must be constructed to transport the cargo in such a manner that it would not be possible to reach the cargo without leaving obvious traces or without breaking the Customs seals and stamps);

international guarantee system, which helps to ensure that the national guarantee association will pay all duties and taxes, if the carrier has failed to pay them;

the TIR carnet, certifying that cargo which is carried in the load compartment of vehicle or container is subject to the international warranty;

recognition of means of Customs controls, which means that the destination or transit country Customs authorities accept the seals, stamps of customs authorities of other transit States;

controlling access to the TIR system, which occurs by the application of certain requirements for natural or legal persons wishing to use the mentioned guarantee system.

Wide application of the 1975 TIR Convention is determined by:

1. the advantages to the customs authorities: when carrying goods with a TIR carnet, the customs authorities have the possibility to apply the lower control requirements to vehicles and transported goods, which means that, based on risk criteria, simpler control measures can be used, with a more rational allocation of customs resources (usually it is sufficient to check the seals, authenticity of stamps in the documents, integrity of cable, the outer part of the load compartment of vehicle or container), national guarantees are not required and therefore a clearance of the documents is much more simple;

2. advantages to the transport industry: vehicles and freight while easier crossing the borders, saves time, transportation costs, thereby decreases the cargo price and promotes more intensive international trade; revised provisions of 1975 TIR Convention regarding cargo transportation allows wide use of freight containers (preconditions for a combination of several modes of transport).

Implementation of the TIR procedure in connection with tax law violations threatens State tax system therefore it can not function without the liability institute. In this context, taxpayers' obligations are secured by certain State enforcement measures in the presence of financial sanctions, prosecution and administrative liability. The necessary bases (conditions) for any legal liability: normative (legal act providing liability), the actual (violation of law) and procedural (procedural activities of public authorities to investigate violation, the proceedings and imposition of penalty, as well as ensuring the execution of sanction). These grounds determine carriers' (TIR procedure operators) liability for the violations of tax laws.

It should be noted that in Lithuania, disputes regarding the tax amounts referred in 1975 TIR Convention, Article 8 paragraph 1, between the guaranteeing associations and Customs are examined in the administrative courts.

Irregularities executed by Lithuanian Carriers create preconditions for third States' customs authorities to strengthen their control measures. In such cases, due to single and likely conscious violations of certain carriers, enhanced control measures are generally applied to all Lithuanian carriers. In order to avoid enhanced control measures that are applied to the Lithuanian carriers it is appropriate to develop adequate recommendations that could be presented in TIRExB and/or the UN ECE.

## PRIEDAI

**1. Priedas. TIR konvencijos turinys**

I SKYRIUS „BENDROSIOS NUOSTATOS“

a. SAŲOKŲ APIBRĖŽIMAI (1 STRAIPSNIS);

b. TAIKYMO SRITIS (2, 3 STRAIPSNIAI);

c. PAGRINDINĖS NUOSTATOS (4, 5 STRAIPSNIAI)

II skyrius „TIR KNYGELIŲ IŠDAVIMAS GARANTINIŲ ASOCIACIJŲ ATSAKOMYBĖ“ (6-11 straipsniai)

III SKYRIUS „Krovinių gabenimas naudojant TIR knygeles“

a) Transporto priemonių ir konteinerių tinkamumas (12-14 straipsniai)

b) Krovinių gabenimo su TIR knygele procedūros (15-28 straipsniai)

c) Sunkiasvorių ir nestandartinio dydžio krovinių gabenimo nuostatos (29-35 straipsniai)

IV SKYRIUS „Konvencijos nuostatų pažeidimas“ (36-42 BIS STRAIPSNIAI)

V SKYRIUS „Aiškinamosios pastabos“ (43 STRAIPSNIS)

VI skyrius „KITOS NUOSTATOS“ (44-51 straipsniai)

VII SKYRIUS „baigiamosios nuostatos“

52 straipsnis „Pasirašymas, ratifikavimas, pritarimas, patvirtinimas ir prisijungimas“

53 straipsnis „Įsigaliojimas“

54 straipsnis „Denonsavimas“

55 straipsnis „Konvencijos galiojimo nutraukimas“

56 straipsnis „1959 m. TIR konvencijos galiojimo nutraukimas“

57 straipsnis „Ginčų sprendimas“

58 straipsnis „Išlygos“

58 bis straipsnis „Administracinis komitetas“

58 ter straipsnis „TIR valdyba“

59 straipsnis „Šios konvencijos pakeitimo tvarka“

60 straipsnis „Speciali 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 ir 9 priedų pakeitimo tvarka“

61 straipsnis „Prašymai, pranešimai ir prieštaravimai“

62 straipsnis „Konferencija, skirta šiai konvencijai peržiūrėti“

63 straipsnis „Pranešimai“

64 straipsnis „Autentiškas tekstas“

1 priedas „TIR KNYGELĖS PAVYZDYS 1 VARIANTAS, 2 VARIANTAS“

**2 priedas „TECHNINĖS SĄLYGOS IR TAISYKLĖS, TAIKOMOS TRANSPORTO PRIEMONĖMS, TARPTAUTINIAIS MARŠRUTAIS GABENANČIOMS KROVINIUS SU MUITINĖS PLOMBOMIS IR SPAUDAIS“**

**1 straipsnis „Bendrieji principai“**

**2 straipsnis „Kėbulo konstrukcija“**

**3 straipsnis „Dengtos transporto priemonės“**

**3 priedas „KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ, ATITINKANČIŲ 2 PRIEDE PATEIKTUS TECHNINIUS REIKALAVIMUS, NUMATYTUS TAISYKLĖSE, TINKAMUMO NUSTATYMO TVARKA“**

**DALYS: „bendrosios nuostatos“, „individuali tinkamumo nustatymo TVARKA“, „tinkamumo Nustatymo pagal konstrukcijos tipą (kelių transporto priemonių seriją) TVARKA“, „tinkamumo liudijimo TVIRTINIMO TVARKA“**

**4 priedas „TRANSPORTO PRIEMONĖS TINKAMUMO LIUDIJIMO PAVYZDYS“**

**5 priedas „TIR LENTELĖ“**

**6 priedas „AIŠKINAMOSIOS PASTABOS“**

**7 priedas „SUSIJĘS SU KONTEINERIŲ TINKAMUMO NUSTATYMU“**

**I dalis „TECHNINIŲ SĄLYGŲ, TAIKOMŲ KONTEINERiams, KURIAIS GALIMA GABENTI KROVINIUS TARPTAUTINIAIS MARŠRUTAIS SU MUITINĖS SPAUDAIS IR PLOMBOMIS, TAISYKLĖS“**

**1 straipsnis „Pagrindiniai principai“**

**2 straipsnis „Konteinerių konstrukcija“**

**3 straipsnis „Surenkamieji ir išrenkamieji konteineriai“**

**4 straipsnis „Dengti konteineriai“**

**5 straipsnis „Pereinamojo laikotarpio nuostatos“**

**7 priedas**

**II dalis „KONTEINERIŲ, ATITINKANČIŲ I DALYJE NUMATYTŲ TAISYKLIŲ TECHNINIUS REIKALAVIMUS, TINKAMUMO NUSTATYMO TVARKA“**

**Dalys:** „Bendrosios nuostatos“, „Bendrosios nuostatos abiem tinkamumo nustatymo atvejams“, „Ypatingosios nuostatos tinkamumui pagal konstrukciją gamybos etape nustatyti“, „Ypatingosios nuostatos konteinerio tinkamumui po pagaminimo nustatyti“,

Šio priedo II dalies 2 papildymas

**II pavyzdys „1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygele Tinkamumo pagal konstrukciją liudijimas“**

**Privalu žinoti „(1975 m. Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygele 7 priedo II dalies 6 ir 7 Punktai)“**

Priedo II dalies 3 papildymas

III pavyzdys „1975 m. Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygele Tinkamumo liudijimas, išduotas bet kuriame etape po pagaminimo“

Privalu žinoti „(1975 m. Muitinės konvencijos dėl tarptautinio krovinių Gabenimo su TIR knygele 7 priedo II dalies 6 ir 7 Punktai)“

8 priedas

Dalys: „Administracinio komiteto IR tir valdybos SUDĖTIS, FUNKCIJOS ir DARBO taisyklės Administracinio komiteto sudėtis, funkcijos ir darbo tvarkos taisyklės“ (1-8 straipsniai), „Valdybos sudėtis, funkcijos ir darbo tvarkos taisyklės“ (9-13 straipsniai).

9 priedas „TIR PROCEDŪROS TAIKYMAS“

I dalis „LEIDIMAS ASOCIACIJOMS IŠDUOTI TIR KNYGELES“ Sąlygų ir reikalavimų minimumas

II dalis „LEIDIMAS FIZINIAMS IR JURIDINIAMS ASMENIMS NAUDOTI TIR KNYGELES“ Sąlygų ir reikalavimų minimumas, Procedūra



## 2. Priedas. Susitariančiųjų šalių vežėjams išduotos TIR knygelės

Šalis	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Austrija	18100	20900	19850	21700	14150	9850	11150	8550
Azerbaidžanas	1300	1900	3950	5000	5500	9000	9500	7600
Albanija	500	400	400	800	800	800	950	950
Armėnija	100	250	200	300	550	300	500	350
Baltarusija	284200	237600	187000	182200	197500	194300	213600	161400
Belgija/Liuksemburgas	1150	1300	1200	800	500	300	500	500
Bulgarija	252000	303000	313000	34900	394500	140000	148200	124200
Makedonija	29300	27400	27400	27700	31550	20300	23900	18200
Didžioji Britanija	7650	6000	4400	2600	1650	1350	1100	550
Vengrija	95450	67650	44900	34300	35800	16000	26100	14500
Vokietija	42950	39950	42050	35200	32300	40450	31400	7650
Graikija	29400	23600	40500	33200	30700	19800	21900	9550
Gruzija	500	2000	1050	3600	4300	4100	4000	4000
Danija	6550	5100	2600	300	1000	1000	800	300
Jordanija	100	150	-	100	50	-	50	50
Iranas	20000	33000	33000	33000	48000	52000	48000	58000
Ispanija	2200	2000	3000	2000	3000	3100	3000	3500
Italija	44000	45500	37000	25000	19500	0	3550	4050
Kazachstanas	6400	17400	17000	19600	32650	39050	32150	31000
Kipras	950	1100	1000	450	750	400	-	-
Kirgistanas	1250	2700	4900	6250	11450	18100	17050	15050
Kuveitas	-	500	50	300	-	50	-	-
Latvija	132000	154500	91000	90000	105500	90600	108900	57000
Libanas	50	50	-	-	50	100	-	-
Lietuva	299500	327200	148700	151600	165000	174500	218500	111500
Marokas	-	-	100	-	100	-	100	100
Mongolija	-	-	150	-	-	50	-	-
Olandija	30950	22600	22200	15600	21000	7250	8200	8700
Norvegija	500	-	-	100	100	50	200	500
Lenkija	213500	244000	273500	188000	291500	185100	286050	205100
Portugalija	200	200	700	3000	1300	150	-	50
Moldavija	24450	46800	46900	58500	61050	77100	77850	65950
Rusija	263700	313550	375650	424000	499900	660900	696600	404800
Rumunija	462600	472900	486300	514700	397200	17800	27300	25900
Serbia	-	2050	5350	-	8800	12100	15300	12400
Sirija	900	1300	900	1500	800	2150	2400	2400
Slovakija	28050	34800	18450	20900	23050	22550	21850	12550
Slovėnija	17800	18600	22000	6550	16400	12000	14350	5750
Tadžikija	-	-	-	50	300	500	400	900
Turkmėnija	-	150	200	400	1000	1000	1000	2000
Turkija	412000	419000	544000	589000	689000	788500	765000	490000
Uzbekistanas	500	900	2400	1800	4500	7000	5000	6500
Ukraina	190000	222500	251000	266000	324000	345000	317000	292000
Suomija	19700	20050	16300	17200	13300	20100	17600	10700
Prancūzija	13700	13050	12300	10000	8200	5000	4700	2700
Kroatija	9800	7650	9700	9500	9300	6300	5300	2900
Juodkalnija	-	-	-	-	-	-	150	150
Čekija	34850	38950	39700	37850	42500	17800	22200	14250
Šveicarija	2400	2600	1600	1450	1600	550	550	800
Švedija	2600	3400	1500	1550	1200	850	900	300
Estija	90000	91000	56000	43000	47000	51000	39000	24500

### 3. Priedas. Tinkamumo liudijimo pavyzdys

Kelių transporto priemonių, skirtų kroviniams gabenti su muitinės plombomis, tinkamumo liudijimų pildymo bei registravimo taisyklių priedas

**Kelių transporto priemonės, skirtos kroviniams gabenti su muitinės plombomis,**

## **TINKAMUMO LIUDIJIMAS**

## *APPROVAL CERTIFICATE*

**of a road vehicle for the transport of goods  
under Customs seal**

**Liudijimo Nr.**

**Certificate No**

**1975 m. lapkričio 14 d. TIR konvencija  
TIR Convention of 14 November 1975**

**Išduota LIETUVOS RESPUBLIKOS MUITINĖ**

**Issued by CUSTOMS OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA**

**Data:**

**Date:**

**IDENTIFIKACIJA****IDENTIFICATION**

1. Registracijos Nr.  
Registration No
2. Transporto priemonės tipas  
Type of vehicle
3. Važiuklės Nr.  
Chassis No
4. Transporto priemonės prekinis ženklas  
(gamykla gamintoja)  
Trade mark (or name of manufacturer)
5. Kiti duomenys  
Other particulars
6. Pridedamų dokumentų skaičius  
Number of annexes

Tinkamumo liudijimo Nr.  
Certificate of approval No

**7. PATVIRTINIMAS**  
**APPROVAL**

Galioja iki

until

Valid

Individualus  
Individual approval

Pagal konstrukcijos tipą  
Approval by design type  
(mark applicable alternative with an "X")

Leidimo Nr. (jeigu reikia)  
Authorization (if applicable)

Vieta  
Place  
Data  
Date

Parašas  
Signature

Antspaudas  
Stamp

8. Transporto priemonės savininkas ir adresas  
(tik neregistruotoms transporto priemonėms)  
Holder (for unregistered vehicles only), name and address

**9. PRATĖSIMAS**  
**RENEWALS**

Galioja iki Valid until			
Vieta Place			
Data Date			
Parašas Signature			

Antspaudas Stamp			
---------------------	--	--	--

**PASTABOS  
REMARKS**

Tinkamumo liudijimo Nr.  
Certificate of approval No

10. Nustatyti defektai Defects noted		11. Defektų pašalinimas Rectification of defects	
Atsakingas asmuo Authority	Antspaudas Stamp	Atsakingas asmuo Authority	Antspaudas Stamp
Parašas Signature		Parašas Signature	
10. Nustatyti defektai Defects noted		11. Defektų pašalinimas Rectification of defects	
Atsakingas asmuo Authority	Antspaudas Stamp	Atsakingas asmuo Authority	Antspaudas Stamp
Parašas Signature		Parašas Signature	
10. Nustatyti defektai Defects noted		11. Defektų pašalinimas Rectification of defects	
Atsakingas asmuo Authority	Antspaudas Stamp	Atsakingas asmuo Authority	Antspaudas Stamp

Parašas Signature		Parašas Signature	
12. Kitos pastabos Other remarks			

### SVARBI INFORMACIJA IMPORTANT NOTICE

1. Kai kompetentinga tarnyba, išdavusi tinkamumo liudijimą, mano, jog tai būtina, prie liudijimo pridedamos nuotraukos arba brėžiniai. Tokiu atveju šių dokumentų skaičių nurodo tarnyba 6 skiltyje.

When the authority which has granted the approval deems it necessary, photographs or diagrams authenticated by the authority shall be attached to the approval certificate. The number of those documents shall then be inserted by the competent authority, under item No. 6 of the certificate.

2. Šis liudijimas (originalas) turi būti kelių transporto priemonėje.

The certificate shall be kept on the road vehicle. This must be the original of the certificate, not, however, a photocopy.

3. Kelių transporto priemonės kas dveji metai ir, prireikus Tinkamumo liudijimo galiojimui pratęsti, pateikiama įregistravusios šalies kompetentingai tarnybai tikrinti. Jeigu kelių transporto priemonė neregistruota, ji pateikiama šalies, kurioje gyvena transporto priemonės savininkas arba naudotojas, kompetentingai tarnybai.

Road vehicles shall be produced every two years, for the purposes of inspection and of renewal of approval where appropriate, to the competent authorities of the country in which the vehicle is registered or, in the case of unregistered vehicles, of the country in which the owner or user is resident.

4. Jeigu kelių transporto priemonė jau neatitinka techninių reikalavimų, kuriuos numato tinkamumo išdavimo procedūra, tuomet prieš naudojant ją kroviniams vežti su TIR knygele, reikia suremontuoti taip, kad ji vėl būtų pripažinta tinkama ir atitiktų nustatytus techninius reikalavimus.

If a road vehicle no longer complies with the technical conditions prescribed for its approval, it shall, before it can be used for the transport of goods under cover of TIR Carnet, be restored to the condition which had justified its approval so as to comply again with the said technical conditions.

5. Jeigu pakeistos kelių transporto priemonės pagrindinės techninės charakteristikos, tinkamumo liudijimas tampa negaliojančiu, todėl prieš naudojant kroviniams vežti su TIR knygele, kompetentingos tarnybos turi vėl pripažinti transporto priemonę tinkama eksploatuoti.

If the essential characteristics of road vehicle shall cease to be covered by the approval and shall be re-approved by the competent authority before it can be used for the transport of goods under cover of TIR Carnets.

Darbas baigtas

Mantas Kaušilas

[mantas.kausilas@gmail.com](mailto:mantas.kausilas@gmail.com)