

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA

DARIUS VALUNTA

AUTOMOBILIŲ IMPORTO IR EKSPORTO
TEISINIO REGLAMENTAVIMO LYGINAMOJI
ANALIZĖ

Magistro baigiamasis darbas

Vadovas

doc. dr. J. Radžiukynas

VILNIUS, 2012

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETAS
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA

AUTOMOBILIŲ IMPORTO IR EKSPORTO
TEISINIO REGLAMENTAVIMO LYGINAMOJI
ANALIZĖ

Teisės ir muitinės bei mokesčių institucijų veiklos magistro baigiamasis darbas
Studijų programa 621M90017

Vadovas

doc. dr. J. Radžiukynas

2012 03

Recenzentas

doc. dr. D. Adomavičiūtė

2012 04

Atliko

TMMmis0-01 gr. stud.

D. Valunta

2012 03

VILNIUS, 2012

TURINYS

IVADAS.....	8
1. AUTOMOBILIŲ IMPORTO IR EKSPORTO TEISINIAI PAGRINDAI.....	11
1.1. Automobilizacijos įtaka ekonomikos plėtrai	11
1.2. Automobilių importo ir eksporto teisinis reglamentavimas ir jo ypatumai.....	15
1.2.1. ES importuojamų ir eksportuojamų prekių teisinis reglamentavimas – sudėtinis ES bendrosios prekybos politikos elementas	15
1.2.2. Automobilių klasifikavimas, jų ypatybės, muitų rūšys ir tarifai	16
1.2.3. Muitinės procedūros taikomos importuojamiems ir eksportuojamiems automobiliams	23
1.2.4. Importuojamų ir eksportuojamų automobilių muitinis įvertinimas	26
1.3. Importuojamų naudotų automobilių muitinės vertės nustatymo ypatumai	32
2. AUTOMOBILIŲ IMPORTO IR EKSPORTO DUOMENŲ ANALIZĖ	41
2.1. ES tarptautinės prekybos statistikos apskaitos sistemos	41
2.2. Automobilių importo ir eksporto analizė	45
2.2.1. Naujų automobilių importas ir eksportas	50
2.2.2. Naudotų automobilių importas ir eksportas	53
2.3. ES ir trečiųjų šalių importuojamiems automobiliams taikomų muitų tarifų palyginamoji analizė.....	59
3. AUTOMOBILIŲ IMPORTO IR EKSPORTO TEISINIO REGLAMENTAVIMO PROBLEMOS IR PERSPEKTYVOS	62
3.1. Netarifinių prekybos reguliavimo priemonių taikymo perspektyvos prekybai su trečiosiomis šalimis.....	62
3.2. Automobilių importo teisinio reglamentavimo ir apmokestinimo tobulinimas	65
IŠVADOS IR SIŪLYMAI	70
LITERATŪRA.....	73
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS.....	79
SANTRAUKA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS.....	81
PRIEDAI	84

PRIEDAI

1 priedas. Extra-EU27 trade, by product group	85
2 priedas. Motorization rate – cars per 1 000 inhabitants	88
3 priedas. Ставки таможенных пошлин на легковые автомобили с 1 июля 2011г. Республика Беларусь, Россия, Казахстан	90
4 priedas. Lietuvos muitinės statistiniai duomenys	95

LENTELĖS

1. lentelė. Lietuvos eksportas ir importas pagal Makroekonomikos kategorijų klasifikaciją (BEC) 2010 m.	14
2. lentelė. Automobilių importas į ES ir eksportas iš ES mln. Lt	49
3. lentelė. Atskirose valstybėse taikomi autonominio importo maito tarifai kai kuriems automobiliams	60

PAVEIKSLAI

1. pav. Individualių lengvųjų automobilių skaičius metų pabaigoje Lietuvoje.....	12
2. pav. ES valstybėse (ES 27) 1000 gyventojų tenkantis vidutinis automobilių kiekis	13
3. pav. Importuojamų prekių apmokestinimo veiksniai	17
4. pav. Automobilių importas ir eksportas Lietuvoje mln. Lt (intrastato ir ekstrastato duomenys)	46
5. pav. Automobilių įvežimas ir išvežimas Lietuvoje mln. Lt (intrastato duomenys)	47
6. pav. Automobilių išleidimas į laisvą apyvartą ir negražinamas eksportas Lietuvoje	48
7. pav. Naujų automobilių išleidimas į laisvą apyvartą Lietuvoje	51
8. pav. Naujų automobilių importas Lietuvoje	52
9. pav. Naujų automobilių eksportas Lietuvoje	53
10. pav. Naudotų automobilių išleidimas į laisvą apyvartą Lietuvoje	54
11. pav. Apskaičiuoti importo mokesčiai už iš trečiųjų šalių į Lietuvą importuotus automobilius	55
12. pav. Naudotų automobilių importas Lietuvoje	56
13. pav. Naudotų automobilių eksportas Lietuvoje	58

SANTRUMPOS

LR – Lietuvos Respublika.

LRV – Lietuvos Respublikos Vyriausybė.

ES – Europos Sąjunga.

BPP – bendrosios prekybos politika.

SS – Suderinta prekių aprašymo ir kodavimo sistema.

PPO – Pasaulio prekybos organizacija.

PMO – Pasaulio muitinių organizacija.

Taisyklės – Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinio įvertinimo taisyklės.

PVM – Pridėtinės vertės mokestis.

NVS – Nepriklausomų valstybių sandrauga.

LPS – laisvosios prekybos susitarimas.

IVADAS

Tyrimo aktualumas ir naujumas. 2004 m. gegužės 1 d. LR tapo pilnateisė ES narė. Lietuva tapo bendros ES rinkos dalimi ir įsijungė į ES bendrąją užsienio prekybos politikos erdvę bei perėmė visus ES sutartinius santykius su trečiosiomis šalimis, o kartu ir ES taikomus prekybos instrumentus trečiosioms valstybėms.

ES – didžiausia pasaulio prekiautoja, kurios importas ir eksportas sudaro 20 proc. pasaulio importo ir eksporto¹. ES eksporte vyrauja mašinų ir automobilių pramonės produkcija, ES taip pat daugiausia importuoja mašinų ir automobilių pramonės gaminių.

Iki įstojimo į ES Lietuva dėl palankių ekonominių prekybos sąlygų buvo viena iš didžiausių Centrinės Europos valstybių, per kurią Vakarų Europos valstybėse panaudoti automobiliai buvo gabenami į Rytų Europos bei Azijos valstybes. Į Lietuvą 2002 m. buvo importuota 259 tūkst. lengvųjų automobilių, 2003 m. – 213 tūkst., tuo tarpu eksportuota atitinkamai 153 tūkst. ir 87 tūkst.² Lietuvai tapus ES nare dėl laisvo prekių judėjimo ES vidaus rinkoje Lietuvoje įforminamų importo muitinės procedūrų automobiliams sumažėjo, tuo tarpu Lietuvoje įforminamų eksporto muitinės procedūrų kiekis automobiliams išliko panašus (žr. 4 priedą).

Automobilių importo ir eksporto pokyčiams didelę reikšmę turi tokie veiksniai kaip muitų tarifų (normų) nustatymo, muitinės procedūrų taikymo, muitinės vertės apskaičiavimo teisinis reglamentavimas ir jų pasikeitimai įtakojantys tarptautinę automobilių prekybą su trečiosiomis šalimis, ypač Rytų Europos ir Azijos šalyse.

Reikia pažymėti, kad daugiau kaip 95 proc. automobilių prekybos Lietuvoje sudaro naudoti automobiliai, taip pat lengvieji automobiliai iki 2 m. senumo sudaro mažiau kaip 1 proc., Lietuvoje eksploatuojamų lengvųjų automobilių, tuo tarpu senesni kaip 10 metų automobiliai sudaro 85 proc., todėl aktuali problema yra automobilių parko atnaujinimas, taikant naujų automobilių importo skatinimo, jų atnaujinimo teises ir ekonomines priemones.

Tyrimo problema. Kadangi iš ES valstybių narių įvežti automobiliai sudaro daugiau kaip 90 proc.³ visų importuotų automobilių kiekio, kuriems importo muto mokestis netaikomas, todėl jų eksportas labai priklauso nuo šalių, į kurias eksportuojami automobiliai, taikomų muitų tarifų,

¹ <http://www.lnks.lt/europos-sajungos-importas-ir-eksportas/>. Žiūrėta 2011-12-01.

² Muitinės departamento duomenys

³ EUROSTAT duomenys

sąlyginio neapmokestinimo muitinės procedūrų taikymo ir muitinės vertės, nuo kurios apskaičiuojami muitai ir kiti importo mokesčiai, nustatymo taisyklių. Būtent šie minėti veiksniai, jų teisinis reglamentavimas lemia ir naujų arba naudotų automobilių importo ir eksporto apimtis pagal valstybes ir jų struktūrą pagal automobilių amžių, galingumą ir kitus parametrus.

Tyrimo objektas – automobilių importo ir eksporto teisinio reglamentavimo analizė ES ir Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungoje.

Magistro baigiamojo darbo **hipotezė** – tarptautinė automobilių prekyba Lietuvoje yra tiesiogiai priklausoma nuo trečiųjų šalių (nepriklausančių ES), į kurias eksportuojami automobiliai iš Lietuvos, automobilių importo teisinio reglamentavimo.

Tyrimo tikslas – išanalizuoti LR ir Rytų Europos valstybių automobilių importo ir eksporto teisinį reglamentavimą, ir nustatyti jo įtaką automobilių tarptautinei prekybai.

Tyrimo uždaviniai. Tyrimo tikslui pasiekti keliami tokie uždaviniai:

1. Apžvelgti automobilizacijos įtaka ekonomikos plėtrai.
2. Išnagrinėti automobilių importo ir eksporto teisinį reglamentavimą ir atskleisti jo ypatumus.
3. Apibūdinti ES intrastato ir ekstrastato prekybos apskaitos sistemas ir jų įtaką automobilių tarptautinės prekybos apskaitai.
4. Atlikti ES ir trečiųjų šalių importuojamiems automobiliams taikomų muitų tarifų palyginamąją analizę.
5. Išanalizuoti automobilių importo ir eksporto apimtis ir jos dinamiką, pokyčius pagal valstybes, automobilių amžių.
6. Pateikti pasiūlymus dėl teisinių ir ekonominių priemonių taikymo eksploatuojamiems automobiliams, kurios turėtų įtakos jų importo struktūros gerinimui ir mokesčių į valstybės biudžetą surinkimui.

Tyrimo metodas. Tyrime nustatytų tikslų pasiekimui buvo naudoti įvairūs tyrimo metodai. Pirmiausia darbe atliekama mokslinės literatūros ir teisės aktų, reglamentuojančių tarptautinę prekybą, analizė. Šiai analizei atlikti buvo naudojamas turinio (content) analizės metodas, kurio dėka buvo gilinimasi į tyrimo šaltinių – specialiosios literatūros, norminių teisės aktų turinį.

Literatūros analizė leido tarptautinį prekybos reglamentavimą suvokti sisteminiu požiūriu. Sisteminis tyrimo metodas leido identifikuoti tarptautinės automobilių prekybos teisinio reglamentavimo ypatumus. Istorinis tyrimo metodas buvo taikomas gilinantis į importuojamų automobilių teisinį reglamentavimą Lietuvoje.

Atliekant naudotų automobilių importo ir eksporto, struktūros, apimties ir pokyčių analizę buvo analizuojami iš Lietuvos muitinės bei ES statistikos tarnybos EUROSTAT gauti duomenys naudojant statistinės analizės metodą.

Apibendrinimo metodo pagalba buvo apibendrinti analizės duomenys, suformuluotos išvados.

Darbo struktūra. Pirmoje darbo dalyje apžvelgiama tarptautinės automobilių prekybos įtaka Lietuvos ekonomikai bei analizuojama automobilių importo ir eksporto metodologija. Šioje dalyje analizuojamas importo ir eksporto teisinis reglamentavimas tarptautiniuose, ES bei LR teisės aktuose.

Antroji dalis apima tarptautinės automobilių prekybos statistinių duomenų, bei taikomų importo muitų tarifų atskirose šalyse analizę.

Trečioji dalis skirta apžvelgti tarifines ir netarifines tarptautinės automobilių prekybos reguliavimo priemones, jų perspektyvas, bei automobilių importo teisinio reglamentavimo ir apmokestinimo tobulinimą.

1. AUTOMOBILIŲ IMPORTO IR EKSPORTO TEISINIAI PAGRINDAI

1.1. Automobilizacijos įtaka ekonomikos plėtrai

ES gamina daugiausia automašinių pasaulyje⁴, todėl automobilių pramonė yra labai svarbi ES ekonomikai. Automobilių pramonė naudoja kvalifikuotą darbo jėgą, taip pat automobilių pramonė daug prisideda prie žinių bei naujovių plėtros. Tai yra didžiausias Europoje privatus investuotojas mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros srityje. Taip pat ši pramonės šaka labai padidina ES bendrąjį vidaus produktą ir eksportuoja žymiai daugiau nei importuoja.

Europos Komisija automobilių sektoriui kelia šiuos pagrindinius tikslus:

1) *stiprinti automobilių pramonės konkurencingumą. Siekiama nustatyti ir įvertinti svarbiausius ES automobilių pramonės konkurencingumo politikos klausimus, ir pasiūlyti ekonominių, socialinių ir aplinkosaugos problemų sprendimus;*

2) *baigti, priderinti ir supaprastinti vidaus rinkos reguliavimo sistemą. Vidaus rinka tobulinama įgyvendinant EB Bendrą transporto priemonių rūšių patvirtinimo sistemą. Ji leis gamintojams patvirtinti transporto priemonės „rūši“ vienoje valstybėje narėje ir pateikti transporto priemonę kitos valstybės narės rinkai be papildomų tikrinimų;*

3) *su Jungtinių Tautų Europos ekonomine komisija skatinti techninės reguliavimo sistemos globalizaciją. Pasaulinis techninis derinimas yra pagrindinis veiksnys stiprinant Europos automobilių pramonės konkurencingumą visame pasaulyje. ES pasirašė dvi sutartis su Jungtinių Tautų Europos ekonomine komisija: 1958 m. Sutartį dėl Vienodų techninių normų priėmimo transporto priemonėms ir 1998 m. Pasaulinį susitarimą.*

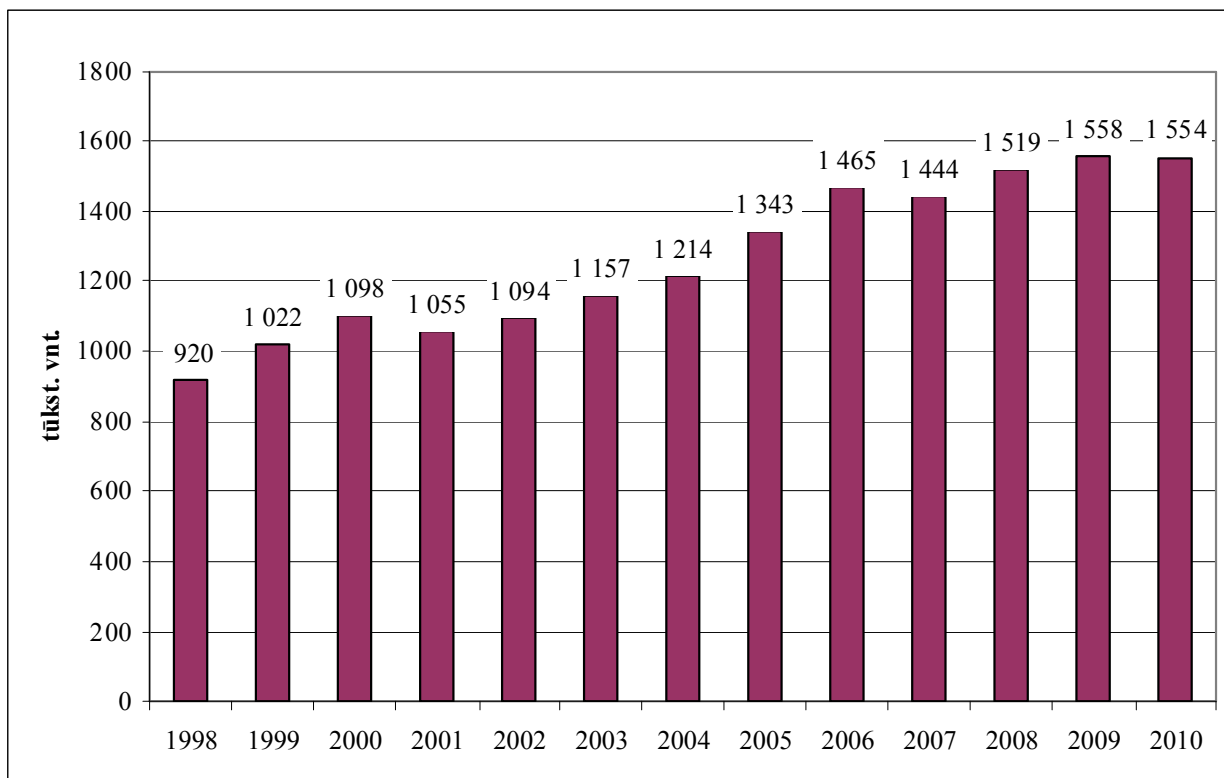
2010 m. įrengimų ir transporto priemonių dalis visame ES eksporte sudarė 42,4 proc., o importe – 29,5 proc. (žr. 1 priedą).

Per praėjusius 30 metų ES valstybėse trigubai pagausėjo keleivinių automobilių⁵. Dabar daugelyje ES valstybių senbuvusių automobilių skaičius stabilizuojasi, tačiau ES valstybėse naujokėse tokia tendencija dar nepastebima. Atsižvelgiant į tai galima prognozuoti, kad naujose ES valstybėse narėse automobilių skaičius ateityje didės.

⁴ Europos Komisijos tinklapis: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_lt.htm. Žiūrėta 2011-12-29.

⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692 „Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2005, Nr.79-2860.

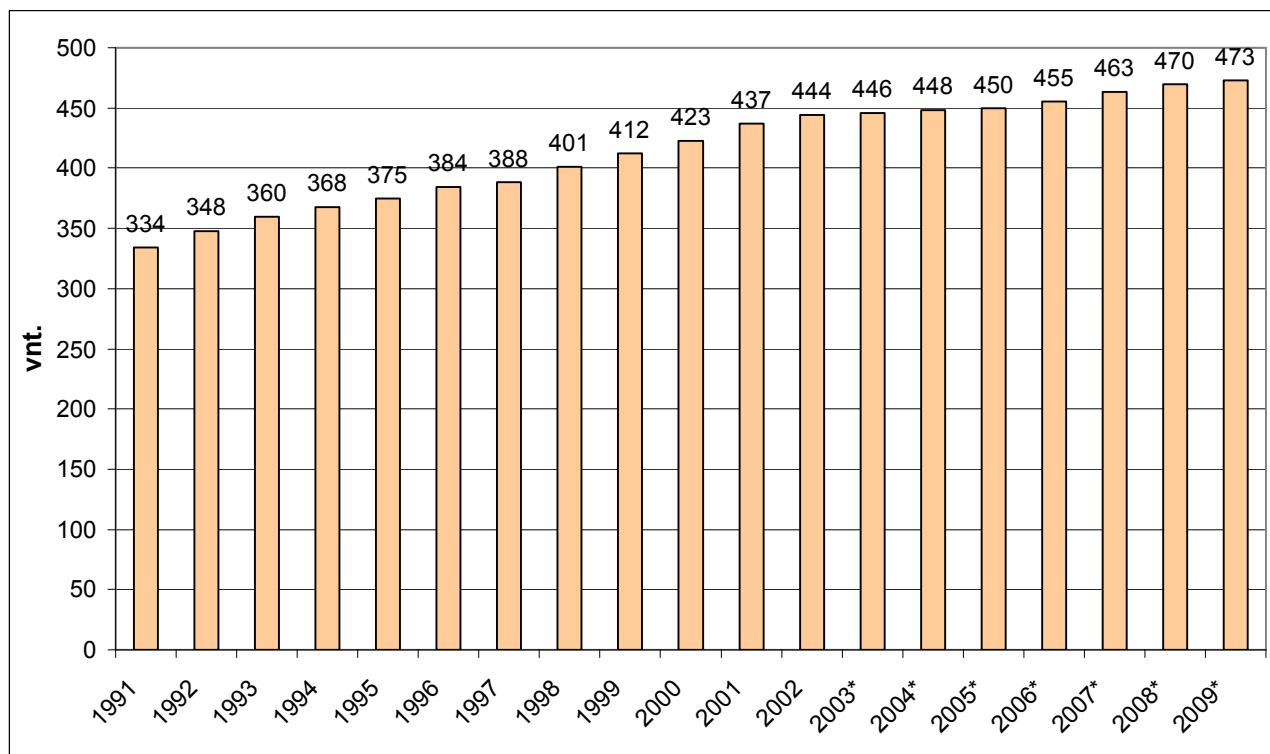
Šią prognozę patvirtina didėjantis automobilių skaičius Lietuvoje. Lietuvoje 2010 m. lyginant su 1998 m. individualių lengvųjų automobilių skaičius išaugo 69 proc., nuo 920 373 vnt. iki 1 554 270 vnt., o Lietuvai įstojus į ES individualių lengvųjų automobilių skaičius išaugo 34 proc., nuo 1 156 988 vnt. 2003 m. iki 1 554 270 vnt. 2010 m. (žr. 1 pav.).



Šaltinis: Statistikos departamentas

1. pav. Individualių lengvųjų automobilių skaičius metų pabaigoje Lietuvoje

Lietuvoje 1000 gyventojų tenkantis keleivinių automobilių skaičius 2006 m. (468 keleiviniai automobiliai) pasiekė ES vidurkį (455 keleiviniai automobiliai), o 2009 m. Lietuvoje 1000 gyventojų tenkantis automobilių skaičius (506 keleiviniai automobiliai) viršijo ES vidurkį (473 keleiviniai automobiliai), tačiau dar atsilieka nuo ES labiausiai automobilizuotų valstybių, tokių kaip Vokietija, Italija, Didžioji Britanija. Tuo tarpu daugumoje kitų naujų ES valstybių 1000 gyventojų tenkantis keleivinių automobilių skaičius daug mažesnis už ES vidurkį. ES valstybėse 1000 gyventojų tenkantis vidutinis automobilių kiekis pateiktas 2 pav.



* – duomenys preliminarūs

Šaltinis: Eurostat

2. pav. ES valstybėse (ES 27) 1000 gyventojų tenkantis vidutinis automobilių kiekis

Lietuvoje 1000 gyventojų tenkantis keleivinių automobilių augimo tempas ir jo palyginimas su ES vidurkiu ir kitomis ES valstybėmis pateiktas 2 priede.

Nors Lietuvoje automobiliai negaminami, lengvųjų automobilių importas ir eksportas 2010 m. sudarė daugiau kaip 3 proc. Lietuvos tarptautinės prekybos (žr. 1 lent.), todėl galima teigti, kad Lietuva yra automobilių tranzito valstybė. Šie skaičiai parodo Lietuvos ekonomikos atvirumą.

Automobilių importas yra naudingas šalies ekonomikai ir gyventojų socialinei plėtrai. Svarbu, kad importas būtų subalansuotas su eksportu, išlaikyta mokėjimų balanso pusiausvyrą. Didėjant eksportui, į šalies ekonomiką įliejama papildomų pajamų. Didelis importo skverbimasis į ekonomiką, nesuderintas su lygiaverčiu eksporto kiekiu, gali sukelti mokėjimų balanso sunkumų, šalies pajamų mažėjimą.

1. lentelė. Lietuvos eksportas ir importas pagal Makroekonomikos kategorijų klasifikaciją (BEC) 2010 m.

Makroekonomikos kategorijų klasifikacija	2010 m. sausis – gruodis	
	eksportas proc.	importas proc.
Iš viso	100	100
Investicinės prekės	9,8	10,4
Tarpinio vartojimo prekės	50,3	64,2
Vartojimo prekės	27,9	21,7
Benzinas	8,5	0,2
Lengvieji automobiliai	3,2	3,4
Kiti	0,3	0,0

Šaltinis: Statistikos departamentas

Lietuvoje naudotais automobiliais prekiaujama automobilių turguose Marijampolėje, Utenoje, Kaune, Rietave, Radviliškyje, Klaipėdoje, Vilkaviškyje. Vilniaus Gariūnų automobilių turgus tapo automobilių prekybos aikštele, taip pat automobilių prekybos aikštelės yra įsikūrę daugelyje kitų Lietuvos miestų.

Taigi, prekyba naudotais automobiliais daugiau ar mažiau apima visus Lietuvos regionus. Šiuose regionuose yra suteikiama daug automobilių prekybos verslą aptarnaujančių paslaugų, tokių kaip automobilių remonto, atvykstančių automobilių pirkėjų apgyvendinimo, maitinimo ir kt. Nors tikslių paskaičiavimų kokia naudotų automobilių prekybą aptarnaujančio verslo sukuriama vertė nėra, tačiau, atsižvelgiant į šio verslo mastą, galima teigti, kad šis verslas yra svarbus ne tik atskirų Lietuvos regionų, bet ir visos Lietuvos ekonomikai.

Populiariausių iš trečiųjų šalių (nepriklausančių ES) importuojamų naudotų lengvųjų automobilių, tokių kaip Volkswagen Passat, Toyota Corolla ar Opel Astra kainos yra santykinai žemos, taip pat nemažai importuojama prabangių apgadintų automobilių, kurių kainos dėl apgadinių yra žemos, o prabangių neapgadintų automobilių, tokių kaip Lexus IS 250, Audi Q7 ar BMW X6 importuojama palyginus nedaug.

1.2. Automobilių importo ir eksporto teisinis reglamentavimas ir jo ypatumai

1.2.1. ES importuojamų ir eksportuojamų prekių teisinis reglamentavimas – sudėtinis ES bendrosios prekybos politikos elementas

ES BPP yra viena iš pagrindinių ES prekybos santykių su trečiosiomis valstybėmis reguliavimo sričių⁶. Vienas iš pagrindinių BPP tikslų yra laipsniškai šalinti tarptautinės prekybos apribojimus ir mažinti muitus bei kitas netarifines prekybos kliūtis ir taip užtikrinti ES ekonominius-prekybinius interesus.

Galima išskirti šias pagrindines ES BPP nuostatas:

- bendra politika trečiųjų šalių atžvilgiu. Visos ES šalys narės taiko bendrą išorinį muitų tarifą, tuos pačius nustatytus apribojimus, rinkos apsaugos priemones;
- išskirtinė ES institucijų kompetencija kuriant ES bendrą prekybos politiką. Šalys narės neturi teisės priimti vienašališkus sprendimus BPP srityje, tačiau jos dalyvauja jos kūrimo procese.

Pagrindinės ES BPP nuostatos yra įtvirtintos Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo⁷ 206 ir 207 straipsniuose (buvusios Europos Bendrijos steigimo sutarties ex 131 ir ex 133 straipsniai). Jos 206 straipsnis nurodo, kad sukurdama muitų sąjungą, ES bendram labui prisideda prie darnaus pasaulio prekybos plėtojimo, laipsniško tarptautinės prekybos ir tiesioginių užsienio investicijų apribojimų panaikinimo bei muitų ir kitų kliūčių mažinimo. Sutarties 207 straipsnio 1 dalis nurodo, kad: „*bendra prekybos politika grindžiama vienodais principais, ypač keičiant muitų normas, sudarant susitarimus dėl muitų tarifų ir prekybos, susijusių su prekyba prekėmis ir paslaugomis bei intelektinės nuosavybės komerciniais aspektais, tiesioginėmis užsienio investicijomis, liberalizavimo priemonių suvienodinimu, eksporto politika ir prekybos apsaugos priemonėmis, pavyzdžiui, taikytinomis dempingo ar subsidijų atveju. Bendra prekybos politika vykdoma vadovaujantis Sąjungos išorės veiksmų principais ir tikslais*“.

Taigi, ES BPP galima apibūdinti kaip teisinių nuostatų ir taisyklių, reglamentuojančių ES prekybos su trečiosiomis šalimis režimą, visumą. Ji apima ES vidaus teisės normas ir dvišalius bei daugiašalius susitarimus su trečiosiomis šalimis.

⁶ Radziukynas J. ir kt. Europos Sąjungos bendroji prekybos politika. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011. P. 22.

⁷ Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos // OL C 83, 2010 03 30, p. 193.

ES vidaus teisės normose yra nustatytos tarifinės ir netarifinės priemonės, kurios kaip instrumentai naudojamos ES BPP kurti ir įgyvendinti.

ES vidaus teisės normos, susijusios su BPP tarifinėmis priemonėmis, apima tarptautinės prekybos su trečiosiomis šalimis reguliavimo priemones (muitus, tarifines kvotas, muitų suspendavimą). Muitų tarifai nustatomi atsižvelgiant į išipareigojimus PPO dėl didžiausių galimų muitų tarifų ir išipareigojimus pagal preferencines prekybos sutartis (laisvosios prekybos ir muitų sąjungos sutartis). Tarifinių reguliavimo priemonių taikymui svarbu prekių muitinės vertės nustatymo taisyklės, kadangi daugumai prekių nustatoma vertybinė muitų norma, t. y. procentinis muitinės vertės dydis.

Netarifinės BPP priemonės apima tokias prekybos apsaugos priemones kaip technines prekybos kliūtis ir sanitarines-fitosanitarines priemones, muitinės procedūras, prekių kilmės nustatymo taisykles, importo ir eksporto licencijavimą ir kitus prekių importui ar eksportui taikomus draudimus, ribojimus ir specialius reikalavimus, kurie užtikrina žmonių ir gyvūnų sveikatą ir saugą, aplinkos apsaugą ir nesudaro papildomų kliūčių tarptautinei prekybai. ES šios priemonės nustatytos vienašališkai, tačiau atsižvelgiant į PPO nuostatas ir kitas tarptautinius prekybos santykius reguliuojančias taisykles.

1.2.2. Automobilių klasifikavimas, jų ypatybės, muitų rūšys ir tarifai

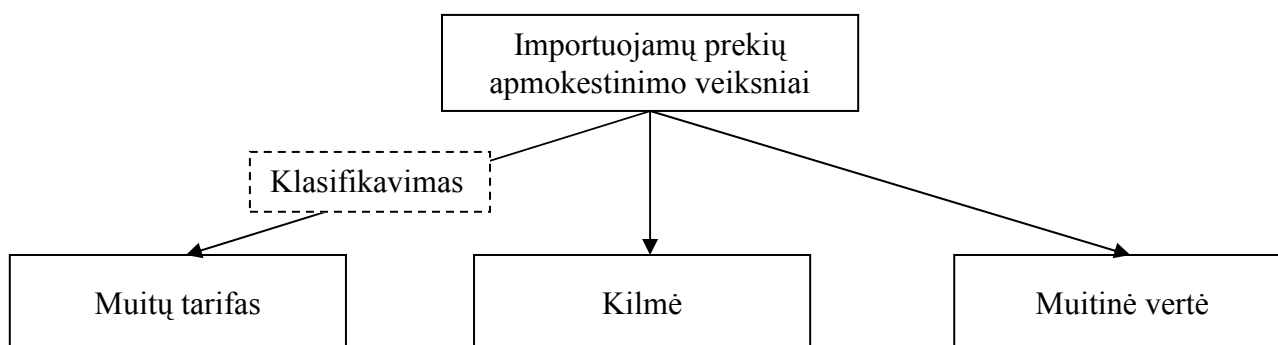
Veiksniai kurias remiantis apskaičiuojami maito mokesčiai už importuojamus automobilius yra muitų tarifas, prekių kilmė ir muitinė vertė (žr. 3 pav.). Šie veiksniai ir jų taikymas apibrėžti Bendrijos muitinės kodekse⁸.

Pirmiausia importuojamos ar eksportuojamos prekės turi būti suklasifikuojamos, nes tik žinant prekės kodą galima sužinoti apie tai prekei nustatytas importo arba eksporto sąlygas (nustatytus muitų tarifus ir kitus reikalavimus).

Prekių klasifikavimas – tai visų prekių, esančių tarptautinėje prekyboje, priskyrimas konkrečiai pozicijai pagal tam tikrą prekių klasifikavimo sistemą⁹. ES valstybėse narėse prekės klasifikuojamos pagal ES Kombinuotąją nomenklatūrą.

⁸ 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92 nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą // Valstybės žinios, 2004, specialusis leidimas.

⁹ Gurevičienė J. J. Tarifinio prekių klasifikavimo sistema // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005, Nr. 73 (65) P. 39.



3. pav. **Importuojamų prekių apmokestinimo veiksniai**

Kombinuotąją nomenklatūrą remiamasi apskaičiuojant importo (eksporto) muitų bei mokesčių dydį ir kaupiant ES prekybos statistikai naudojamus duomenis apie prekes.

Antžeminio transporto priemonės, išskyrus geležinkelio ir tramvajaus riedmenis, taip pat jų dalys ir reikmenys klasifikuojami Kombinuotosios nomenklatūros 87 skirsnyje. Šiame darbe analizuojamas importas ir eksportas automobilių, kurie klasifikuojami Kombinuotosios nomenklatūros 8703 pozicijoje (automobiliai ir kitos autotransporto priemonės, daugiausia skirtos žmonėms vežti (išskyrus klasifikuojamas 8702 pozicijoje), įskaitant lengvuosius keleivinius–krovininius automobilius (universalus) ir lenktyninius automobilius).

Kombinuotosios nomenklatūros 8703 pozicijoje klasifikuojami automobiliai priskiriami subpozicijoms priklausomai nuo jų variklio tipo (benzininis ar dyzelinis), toliau automobiliai skirstomi pagal jų variklio cilindų darbinį tūrį. Šitaip suskirstyti automobiliai dar skirstomi į naujus ir naudotus, pvz., naudoti automobiliai, kurių dyzelinio variklio cilindų darbinis tūris didesnis kaip 1 500 cm³, bet ne didesnis kaip 2 500 cm³, klasifikuojami Kombinuotosios nomenklatūros 8703 32 90 subpozicijoje.

Atkreiptinas dėmesys, kad keturračiai motociklai pagal technines charakteristikas gali būti priskiriami Kombinuotosios nomenklatūros 8703 pozicijai arba 8701 pozicijai. SS 8703 pozicijos paaiškinimuose nurodyta, kad į šią poziciją patenkančios transporto priemonės yra visų rūšių autotransporto priemonės, įskaitant plaukti galinčius žmonėms vežti skirtus automobilius

(amfibijas), neatsižvelgiant į jas varančio variklio tipą, kurios pasižymi tam tikromis techninėmis savybėmis, pavyzdžiui, Akermano principu grindžiama automobilinio tipo vairavimo sistema.

SS Klasifikavimo patarimuose¹⁰ pateikiamas paaiškinimas: „*Važiuklę iš vamzdžių turinti keturių varomųjų ratų visureigė transporto priemonė, kurioje įrengtas motociklo tipo balnelis, vairavimui skirtas vairas su rankenomis bei sumontuotos žemo slėgio pneumatinės padangos. Vairavimo sistema pasuka du priekinius ratus, kaip ir tradicinėje autotransporto priemonėje (Akermano principas). Transporto priemonė turi pavarų dėžę su penkiomis dviejų perjungimo intervalų priekinės eigos ir atbulinės eigos pavaromis, du priekinius ir vieną galinį būgninius stabdžius. Varoma vieno cilindro keturtakčiu 386 cm³ darbinio tūrio varikliu, kurio galia priekiniams ir galiniams ratams perduodama velenais. Joje įrengtas prekių gabenimui pritaikytas bagažo dėklas (bendro 120 kg krovumo, neįskaitant vairuotojo) ir buksyravimo kablys. Transporto priemonės masei esant 273 kg, jos buksyravimo galia yra 410 kg. Tokia transporto priemonė klasifikuojama Suderintos sistemos 8703 21 subpozicijoje“.*

Vadovaujantis 1994 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 883/94¹¹ priede pateiktos lentelės 7 punktu KN 8703 21 10 subpozicijai turi būti priskiriamos šį aprašymą atitinkančios prekės.

Tačiau Europos Teisingumo Teismas 2006 m. pripažino¹² 1998 m. lapkričio 23 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 2518/98 priedo lentelės 5 punktą negaliojančiu ir nusprendė, kad naujos keturratės visureigės transporto priemonės, turinčios vienintelę sėdynę, vairu su rankenomis valdomą Akermano tipo vairavimo mechanizmą, buksyravimo kablių ir kurių techniniai požymiai leidžia stumti mažiausiai du kartus jų pačių masę viršijantį krovinį, turi būti klasifikuojamos jų variklių galią atitinkančiose Kombinuotosios nomenklatūros 8701 90 subpozicijose.

Atsižvelgiant į šį Europos Teisingumo Teismo sprendimą buvo priimtas 2007 m. spalio 19 d. Komisijos reglamentas Nr. 1231/2007, kurio 7 punkte nurodyta, kad keturratė kelių transporto priemonė su 132 kW galios dyzeliniu varikliu, kurios maksimalus greitis 40 km/val., o maksimali apkrovimo galia – 32 000 kg, priskiriama Kombinuotosios nomenklatūros 8701 90 90 subpozicijai.

¹⁰ HS Compendium of Classification Opinions, XVII/3 E p.

¹¹ 1994 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 883/94 dėl tam tikrų prekių klasifikavimo Kombinuotojoje nomenklatūroje // OL L 103, 1994 4 22, p. 7-9, specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 02 tomas 05 p. 220-222.

¹² Europos Teisingumo Teismo 2006 m. balandžio 27 d. sprendimas byloje C-15/05, Kawasaki Motors Europe NV prieš Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam.

Muitų tarifuose bendrųjų muitų normos nustatomos kiekvienai kombinuotosios muitų tarifų ir užsienio prekybos statistikos nomenklatūros pozicijos daliai atskirai. Bendrasis muitų tarifas – tai svarbiausias ES šalių užsienio prekybos reguliavimo instrumentas¹³.

Bendrajį muitų tarifą sudaro:

- Kombinuotoji prekių nomenklatūra arba bet kuri kita nomenklatūra, visai arba iš dalies sudaryta remiantis Kombinuotąja prekių nomenklatūra, ar ją papildanti,
- muitų (įskaitant mokesčius, turinčius tą patį poveikį kaip ir muitai, ir žemės ūkio išlyginamuosius mokesčius) tarifai ir kitos užsienio prekybos tarifinio reguliavimo priemonės.

Taigi, Sąvoka „bendrasis muitų tarifas“ reiškia Kombinuotosios nomenklatūros ir muitų tarifų, nustatytų kiekvienai nomenklatūros subpozicijai, kombinaciją.

Importo muitų norma, atsižvelgiant į valstybę, iš kurios yra kilusios prekės, gali būti¹⁴:

- autonominė – taikoma, kai prekės yra kilusios iš valstybių ar jų grupių, su kuriomis nėra sudaryta tarptautinių sutarčių, nustatančių didžiausio palankumo prekybos statusą, ar nėra nustatyta kito prekybos režimo, arba kai prekių kilmė, suteikianti teisę taikyti kitą importo maito normą, neįrodyta.
- konvencinė – taikoma, kai pateikiamas įrodymas, kad prekės kilusios iš valstybių ar jų grupių, su kuriomis yra sudarytos tarptautinės sutartys, nustatančios didžiausio palankumo prekybos statusą;
- preferencinė – taikoma, kai pateikiamas įrodymas, kad prekės kilusios iš valstybių ar jų grupių, su kuriomis yra sudarytos tarptautinės sutartys, nustatančios laisvosios prekybos režimą. Muitų tarifuose preferencinė maito norma nurodoma atskirai kiekvienai valstybei ar jų grupei, su kuria yra sudaryta tarptautinė sutartis, nustatanti laisvos prekybos režimą.

Pažymėtina, kad Vadovaujantis 2002 m. birželio 25 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1147/2002¹⁵ importuojamiems automobiliams, kurie yra skirti orlaivystei autonominis maito tarifas

¹³ 1987 m. liepos 3 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo muitų tarifo // (OL L 256, 7.9.1987, p. 1) (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2011 m. rugsėjo 27 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1006/2011, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo muitų tarifo I priedas) (OL L 282, 2011 10 28, P. 1–912).

¹⁴ Bernatonytė D. Tarptautinės prekybos pagrindai. Kaunas: Technologija, 2007. P. 301.

¹⁵ 2002 m. birželio 25 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1147/2002, laikinai sustabdantis kai kurioms importuojamoms prekėms, turinčioms tinkamumo skraidyti pažymėjimus, taikomus autonominius bendrojo muitų tarifo maitus // OL L 170, 2002 6 29, p. 8-10. Specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 02 tomas 12 p. 266-268.

sustabdytas. Norint taikyti šią priemonę muitinei turi būti pateiktas nustatytas, automobilio paskirtį įrodantis, dokumentas.

Taigi, importo muitų norma, atsižvelgiant į valstybę, iš kurios yra kilusios prekės, gali būti autonominė, konvencinė arba preferencinė, todėl, kad užsienio prekyba vyktų sklandžiai reikalinga nustatyti vieningas taisykles, pagal kurias prekės įgytų atitinkamos šalies kilmės statusą. Tarptautinėje prekyboje kilmė yra traktuojama kaip „ekonominė“ prekių tautybė¹⁶.

Prekės, kad įgytų tiek nepreferencinės, tiek ir preferencinės prekės kilmės statusą, turi atitikti du pagrindinius tarptautinės Kioto¹⁷ konvencijos nustatytus kriterijus:

- 1) „visiškai išgautos“ vienoje šalyje ir iš jų pagamintos prekės (dar vadinami natūralūs produktai);
- 2) jeigu prekės gamyboje dalyvauja keletas šalių, taikomas esminio prekės pakeitimo kriterijus.

Preferencinės prekių kilmės struktūrą sudaro trys pagrindiniai elementai: prekių kilmės statusas, kumuliacija ir kilmės įrodymas.

Prekių kilmės statusas. Kilmės kriterijaus sąvoka apima:

- pilnai gautus produktus, kai tik viena šalis yra įtraukta į „gamybos“ procesą;
- esminį gamybos procesą, kai prekių gamybos procese dalyvauja daugiau nei viena šalis ir atliktos pakankamo perdirbimo ar apdorojimo operacijos.

Kumuliacija. Produkto kilmės nustatymui, kai naudojamos ne vienos šalies žaliavos labai svarbi vykdoma kumuliacija. Kumuliacija tai prekių kilmės statuso įgijimas apjungiant apdirbimo ar perdirbimo operacijas, atliktas dviejose ar daugiau iš susitariančių šalių. Prekę gali įgyti preferencinės kilmės statusą kumuliuojant keliose šalyse vykstančius perdirbimo ar apdorojimo procesus.

Kilmės įrodymas. Laisvosios prekybos sutartyse apspręstą preferencinę prekių kilmę įrodantys dokumentai yra EUR 1, EUR-MED, EUR-MED sąskaitos faktūros deklaracija. Visi šie preferencinę prekių kilmę pagrindžiantys dokumentai yra nustatytos formos ir jų pavyzdžiai bei sąskaitų faktūrų deklaracijų lingvistinės versijos yra pateiktos preferencinių susitarimų kilmės protokolų atitinkamuose prieduose.

Su trečiosiomis šalimis sudarytuose lengvatiniuose susitarimuose visada yra Kilmės protokolas Nr. 4, kuris reglamentuoja:

¹⁶ Radžiukynas J. ir kt. Europos Sąjungos bendroji prekybos politika. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011. P. 63.

¹⁷ Tarptautinė konvencija dėl muitinės procedūrų derinimo ir supaprastinimo (Kioto konvencija), 1974 m. priedas K.

- 1) sąvokos „produkto kilmė“ apibrėžimą;
- 2) lengvatines prekių kilmės įgijimo taisykles, nustatytas Kilmės taisyklių sąrašė, ir kitas prekių kilmės nustatymo nuostatas (kumuliaciją, minimalias operacijas, tolerancijos taisyklę, teritorinius reikalavimus ir kt.);
- 3) kilmės įrodymą ir administracinį bendradarbiavimą.

Muitai už importuojamas ar eksportuojamas prekes apskaičiuojami taikant vertybines, specifines (kiekybines) arba mišriąsias muitų normas.

Vertybiniai muitai. Taikant vertybinį muitų apskaičiavimo metodą, maito dydis apskaičiuojamas importuojamų į ES muitų teritoriją ar eksportuojamų iš jos prekių maitinę vertę dauginant iš šioms prekėms taikomos fiksuotos vertybinės maito normos nurodytos procentais. Mokesčiai nustatomi kasmet.

Specifiniai muitai. Šiais maitais apmokestinamos dauguma ne ES šalių žemės ūkio prekių. Taikant šį metodą paprastai apmokestinamas prekės svoris (pvz., 100 EUR/100 kg). Automobilių specifinė maito norma gali būti išreikšta pinigų suma, tenkančia vienam matavimo vienetui – automobilio variklio darbinio tūrio vienam kubiniam centimetrui. Dauguma mokesčių nustatomi kiekvienais metais, o kai kurie ir dažniau.

Taikant mišriąsias muitų normas, maito dydis apskaičiuojamas derinant vertybinę ir specifinę (kiekybinę) muitų normą:

- kombinuoti muitai. Tai specifinių ir vertybinių muitų suma. Kai kurioms prekėms yra nustatyti muitai, susidedantys iš kelių elementų, pvz., importo maitas konservuotiems pievagrybiams (prekės kodas 2003 10 20 00): 18,4 proc. (vertybinė dalis) + 191 EUR/100 kg/net eda (specifinė dalis) (kg/net eda – kilogramas, nusausinto produkto masės).
- alternatyviniai muitai. Tai vertybinių ir specifinių muitų derinys. Vertybinis maitas taikomas tada, kai mokėtino maito suma didesnė nei minimali suma, apskaičiuota remiantis produkto svoriu. Jeigu vertybinis maitas mažesnis už minimumą, taikomas minimalus specifinis, arba gali būti nustatytas taikomas ir minimalus ir maksimalus maitas, pvz., importo maitas laikrodžiams (prekės kodas 9101 11 00 00): 4,5 proc. (vertybinis) bet mažiausia 0,3 EUR/p/st (specifinis) ir daugiausia 0,8 EUR/p/st (specifinis) (p/st – vienetų skaičius).

Importo muitai už į ES importuojamus automobilius apskaičiuojami taikant vertybinę maito normą.

Muitų tarifai pateikiami ES sukurtoje **integruoto tarifo sistemoje TARIC**. TARIC (TARIC – pranc. Tarif Intégré de la Communauté) – tai centrinė duomenų bazė, sukurta ir prižiūrima Europos Komisijos mokesčiu ir maitu sąjungos Generalinio direktorato (DG TAXUD) ekspertų, kurioje pateikta apibendrinta informacija apie ES taikomas tarifinio ir kai kurias netarifinio reguliavimo priemones reguliuojančias ES valstybių narių prekybą su trečiosiomis šalimis¹⁸.

ES šalims svarbu, kad bendrasis išorinis tarifas būtų vienodai taikomas visose ES šalyse, teisingai būtų taikomos preferencijos, tarifinės kvotos ir kt. Šiam tikslui ir yra sukurtas TARIC, kuris publikuojamas internete¹⁹.

Lietuvos muitinėje yra sukurta pagrindinė **tarifinės ir kai kurios netarifinės informacijos saugykla LITAR**. LITAR sistemą sudaro TARIC duomenys ir LR nacionaliniai duomenys apie akcizą ir PVM, bei kai kuriuos draudimus ir apribojimus. LITAR yra instrumentas, skirtas ES tarifinės ir kai kurios netarifinės informacijos bei nacionalinių mokesčių (akcizo, PVM) tarifų informacijos paieškai, tačiau kompiuterinė duomenų bazė (duomenys yra publikuojami internete²⁰) nėra teisės aktas, LITAR neturi savarankiško teisinio statuso. Todėl norint patikslinti muitų ar mokesčių tarifus bei jų taikymo sąlygas, reikia ieškoti atitinkamo teisės akto t. y. ES reglamento arba LR įstatymo ar kito teisės akto.

ES plačiai taiko informacines sistemas, kurios turi sąsajas su ES duomenų bazėmis ir taip sudaro galimybę operatyviai teikti duomenis vartotojams, didinti surenkamos statistinės informacijos patikimumą, mažina muitinės formalumų atlikimo trukmę ir gerina mokesčių mokėtojų aptarnavimą. Siekiant plačiai ir efektyviai taikyti informacines technologijas ir sukurti elektroninę muitinę ES yra priimtas Modernizuotas Bendrijos muitinės kodeksas²¹, kuris, įsigalios 2013 m. priėmus reglamentą dėl šio kodekso įgyvendinimo nuostatų.

¹⁸ Gurevičienė J. J. Kaip klasifikuoti prekes. Vilnius: Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija, 2008. P. 7.

¹⁹ Integruoto tarifo sistema TARIC. http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp.

²⁰ LITAR. [http://litarweb.cust.lt/taric/web/main LT](http://litarweb.cust.lt/taric/web/main_LT). Žiūrėta 2011-12-14.

²¹ 2008 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 450/2008, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą (Modernizuotas muitinės kodeksas) // OL L 145, 2008 6 4, P. 1–64.

1.2.3. Muitinės procedūros taikomos importuojamiems ir eksportuojamiems automobiliams

ES yra muitų sąjunga, kurios vienas svarbiausių bruožų – bendra muitų teritorija ir bendra užsienio prekybos bei muitų politika, pasireiškianti taikant bendrąjį muitų tarifą ir vienodas muitinės procedūras²². Muitinės procedūros ir jų taikymo sąlygos importuojamoms ir eksportuojamoms prekėms, tame tarpe ir automobiliams, ES yra nustatytos Bendrijos muitinės kodekse²³, Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatose²⁴ ir jų įgyvendinimą reglamentuojančiuose teisės aktuose.

Muitinė, kaip valstybės institucija yra atsakinga už muitų teisės aktų įgyvendinimą, atlikdama jai patikėtas funkcijas, įvežamoms į ES muitų teritoriją bei išvežamoms iš jos prekėms įformina Bendrijos muitinės kodekso 4 straipsnio 16 punkte išvardytas muitinės procedūras ir to paties straipsnio 15 punkte išvardytus kitus muitinės sankcionuotus veiksmus, tai pat prižiūri, kaip šios procedūros arba veiksmai atliekami.

Muitinės procedūromis vadinami šie muitinės sankcionuoti veiksmai (muitinės procedūros įforminimas taip pat laikomas muitinės sankcionuotu veiksmu):

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

Išleidimas į laisvą apyvartą tai viena iš svarbiausių muitinės procedūrų, kurią taikant į Bendrijos muitų teritoriją įvežtos ne Bendrijos prekės išleidžiamos į laisvą apyvartą toje teritorijoje. Išleidus prekes į laisvą apyvartą pripažįstama, kad joms pritaikytos Bendrijos prekybos politikos priemonės, atlikti jų importo formalumai ir prekės apmokestintos visais privalomais sumokėti

²² Radžiukynas J. Ir kt. Europos Sąjungos bendroji prekybos politika. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011. P. 33.

²³ 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92 nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą // Valstybės žinios, 2004, specialusis leidimas.

²⁴ 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93 išdėstantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas // Valstybės žinios, 2004, Specialusis leidimas, 28 priedas.

muitais. Tai atlikus pasikeičia prekių muitinis statusas ir ne Bendrijos prekės įgyja Bendrijos prekių statusą. Muitinės priežiūra toliau tokioms prekėms nebetaikoma (išskyrus atvejus, kai prekėms taikoma galutinio vartojimo procedūra arba jos atleidžiamos nuo muitų dėl prekių paskirties), ir asmuo gali disponuoti jomis be jokių apribojimų.

Eksportas – muitinės procedūra, kurią taikant Bendrijos prekės, joms pritaikius ES BPP priemones ir atlikus eksporto formalumus, išvežamos iš Bendrijos muitų teritorijos į trečiąsias šalis.

Tranzitas – muitinės procedūra, sudaranti galimybę asmenims, gabenantiems prekes per tam tikrą teritoriją, nemokėti mokesčių, kuriuos reikėtų sumokėti įvežant prekes į tą teritoriją (arba iš jos išvežant).

Atsižvelgiant į Bendrijos muitinės kodekso 84 straipsnį muitinės procedūras galima suskirstyti į²⁵:

1. sąlyginio neapmokestinimo muitinės procedūras;
2. ekonominio poveikio turinčias muitinės procedūras;
3. kitas muitinės procedūras.

Kai kurios sąlyginio neapmokestinimo muitinės procedūros tuo pat metu yra ir ekonominio poveikio turinčios muitinės procedūros. Pagrindinis sąlyginio neapmokestinimo muitinės procedūrų požymis yra tai, kad jas taikant prekės sąlygiškai neapmokestinamos už jas kitais atvejais mokėtinais importo muitais ir mokesčiais, daugeliu atvejų reikalaujant, kad asmuo pateiktų muitinei galimai mokėtinų muitų ir mokesčių dydžio garantiją. Taikant šias muitinės procedūras ne Bendrijos prekes galima teisės aktų nustatytais sąlygomis laikyti Bendrijos muitų teritorijoje, gabenti per šią teritoriją, taip pat naudoti arba perdirbti šioje teritorijoje nemokant nustatytų importo muitų ir mokesčių.

Ekonominio poveikio turinčių muitinės procedūrų taikymas suteikia tam tikros ekonominės naudos jų vykdytojams, bet gali padaryti tam tikros žalos kitiems verslo subjektams. Todėl šias procedūras leidžiama taikyti tik gavus muitinės leidimą, kuris duodamas išnagrinėjus jų taikymo ekonomines sąlygas. Pagrindinis šios analizės tikslas – užtikrinti, kad taikant ekonominio poveikio turinčias muitinės procedūras nebūtų padaryta žalos kitiems ES veikiantiems verslo subjektams. Dėl tos priežasties šios muitinės procedūros yra tikslinio ir individualaus pobūdžio. Pagal paskirtį ir tikslus ekonominio poveikio turinčias muitinės procedūras galima skirstyti į:

²⁵ Sarapinienė S., Avižienis J. Š., Muitinės procedūros. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008. P. 12.

- sandėliavimo muitinės procedūras (muitinio sandėliavimo procedūra), kurias taikant prekės gali būti saugomos nepakeičiant jų būklės iki kitų muitinės sankcionuotų veiksmų įforminimo, prireikus atliekant tam tikras jų tvarkymo operacijas, užtikrinančias prekių išsaugojimą sandėliavimo metu ir paruošimą toliau transportuoti (pvz., prekių rūšiavimas, perpakavimas ir kt.);
- perdirbimo muitinės procedūras (laikinojo įvežimo ir išvežimo perdirbti bei muitinės prižiūravimo perdirbimo), kurias taikant su prekėmis gali būti atliekamos leidime numatytos jų perdirbimo, apdirbimo arba remonto operacijos, kurių tikslas – visai arba iš dalies pakeisti prekių būklę;
- laikino naudojimo procedūras (laikinojo įvežimo procedūra), kurias taikant leidžiama tam tikrą laiką naudotis tam tikromis prekėmis, laikantis nustatytų jų naudojimo sąlygų (šių prekių neperdirbant ir nepakeičiant jų būklės, išskyrus natūralų nusidėvėjimą jų naudojimo metu, bei nepažeidžiant apribojimų, susijusių su ekonomine nauda, gaunama dėl tokio prekių naudojimo).

Taikant muitinio sandėliavimo procedūrą muitinės sandėlyje leidžiama laikyti automobilius, kurie neturi Bendrijos prekių statuso, neapmokestinant jų importo muitais ir netaikant jiems prekybos politikos priemonių. Muitinio sandėliavimo procedūra paprastai baigiama automobilius reeksportavus arba juos išleidus į laisvą apyvartą.

Laikinojo įvežimo perdirbti procedūra plačiai taikoma naudotiems automobiliams. Tai viena svarbiausių didelę ekonominę naudą suteikiančių ir automobilių eksportą skatinančių muitinės procedūrų. Naudoti automobiliai įvežami į Bendrijos į muitų teritoriją tam, kad su jais būtų atliktos perdirbimo ar remonto operacijos, kurias atlikus suremontuoti automobiliai būtų reeksportuoti, dažniausiai netiekiant jų vidaus rinkai. Jeigu šie naudoti automobiliai būtų apmokestinami importo muitais, tai įvežti ir suremontuoti automobiliai būtų brangesni ir mažiau konkurencingi užsienio rinkose.

Trečiąją grupę sudaro kitos muitinės procedūros, kurios pagal savo taikymo pobūdį yra bendriausios. Tai – išleidimo į laisvą apyvartą ir eksporto muitinės procedūros. Jas taikant turi būti mokami importo arba eksporto muitai bei mokesčiai, ir prekės arba išleidžiamos į vidaus rinką, arba visam laikui išgabenamos už Bendrijos muitų teritorijos ribų. Išleistos į laisvą apyvartą prekės arba įgyja Bendrijos prekių statusą ir toliau muitinės nebeprižiūrimos (išskyrus prekes, kurioms taikoma jų galutinio vartojimo priežiūra), o eksportuotos prekės Bendrijos prekių muitinį statusą praranda.

1.2.4 Importuojamų ir eksportuojamų automobilių muitinis įvertinimas

Advaliorinių (vertybinių) muitų, kurie atspindi prekių kainų ir valiutos svyravimus, prekių kokybės skirtumus, taikymas prarastų savo privalumus, jeigu tarptautinėje prekyboje ar atskirose šalyse būtų naudojami skirtingi prekių muitinės vertės nustatymo metodai ir taisyklės²⁶. Todėl septintame Daugiašalių derybų dėl muitų ir prekybos raunde (Ženeva, 1973–1979 m.), plačiai žinomam kaip Tokijo raundas, buvo parengtas Susitarimas dėl Bendrojo susitarimo dėl muitų tarifų ir prekybos²⁷ (GATT), (GATT – angl. General Agreement on Tariffs and Trade) VII straipsnio įgyvendinimo, kuris dar vadinamas PPO Muitinio įvertinimo susitarimu.

Taigi, pagrindines muitinio įvertinimo nuostatas tarptautiniu lygmeniu įteisinantis dokumentas yra Pasaulio prekybos organizacijos Muitinio įvertinimo susitarimas, kuriuo nustatytos taisyklės privalo būti integruotos į kiekvienos valstybės, kuri yra PPO narė, nacionalinę muitų teisę.

Kiekviena valstybė PPO narė ar jų muitų sąjunga tarptautinėje prekyboje vadovaujasi PPO priimtais susitarimais ir šalies narės priimtais išipareigojimais šioje organizacijoje. PPO sprendimai dėl muitinio įvertinimo, PMO muitinio įvertinimo komentarai, patarimai, aiškinamosios pastabos ir kita yra publikuojami PMO Muitinio įvertinimo kompendiume.

PPO Muitinio įvertinimo komitetas yra priėmęs septynis sprendimus įvairiais muitinio įvertinimo klausimais. Sprendimai yra privalomi visoms PPO valstybėms narėms ir turi atsispindėti jų nacionaliniuose teisės aktuose. PMO Muitinio įvertinimo techninis komitetas rengia įvairių formų rekomendacinio pobūdžio dokumentus (komentarų, patarimų, aiškinamąsias pastabas, atvejų nagrinėjimo pavyzdžius ir kt.), kurie detaliau išaiškina Muitinio įvertinimo susitarimo nuostatas, remiantis komercinių sandorių faktais, pateikia Muitinio įvertinimo susitarimo praktinio taikymo atvejus. Pvz., PMO Muitinio įvertinimo techninis komitetas yra parengęs išaiškinimą dėl naudotų automobilių muitinio įvertinimo²⁸. Nors šio komiteto rengiami dokumentai neturi teisinės galios, tačiau jie gali būti taikomi šalių narių muitinėms priimant konkrečius sprendimus dėl prekių muitinės vertės nustatymo, rengiant aiškinamojo pobūdžio dokumentus (instrukcijas, tvarkas ir kt.).

²⁶ Radžiukynas J., Belzus A. Importuojamų prekių muitinis įvertinimas ir kontrolė. Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija. Vilnius, 2008. P. 8.

²⁷ Bendrasis susitarimas dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT 1947). Bendrasis susitarimas dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT 1994) // Valstybės žinios, 2001, Nr. 46-1620.

²⁸ Treatment of Used Motor Vehicles. Study 1.1. of WCO Customs Valuation Compendium.

ES valstybių narių užsienio prekyba ir su ja susijusi muitų teisė priklauso išimtinai ES institucijų jurisdikcijai. ES šalių narių užsienio prekybos ir muitinių veikla reglamentuojama teisės aktais – reglamentais. Reglamentai yra visuotinai taikomi, privalomi visa apimtimi ir tiesiogiai taikomi visose ES valstybėse narėse.

Muitinės veiklos taisyklės, susijusios su ES valstybių narių prekyba su trečiosiomis šalimis, nustatytos pagrindiniame teisės akte – Bendrijos muitinės kodekse²⁹. Nors Bendrijos muitinės kodeksas visose ES šalyse narėse taikomas tiesiogiai, visa apimtimi ir visuotinai, tačiau muitinio įvertinimo dalykus, kurių nereglamentuoja ES teisės aktai, kaip pvz., naudotų automobilių muitinės vertės nustatymas, importuojamų prekių muitinio įvertinimo kontrolė ir kt., reglamentuoja LR teisės aktai arba jie tiksliau apibrėžia kaip taikomos ES teisės aktų nuostatos.

Svarbiausi ES teisės aktai, reglamentuojantys muitinės veiklą, yra Europos Tarybos 1992 m. spalio 12 d. reglamentas Nr. 2913/92 „Dėl Bendrijos muitinės kodekso patvirtinimo“. Reglamento 28–36 straipsniai skirti importuojamų prekių muitinės vertės nustatymo reglamentavimui. Europos Tarybos įpareigota Komisija parengė 1993 m. liepos 2 d. reglamentą Nr. 2454/93/EEB „Dėl Tarybos reglamento Nr.2913/92/EEB „Dėl Bendrijos muitinės kodekso patvirtinimo“ įgyvendinimo nuostatų“ kuriame išsamiau muitinės vertės nustatymą reglamentuoja 141–181a straipsniai ir 23–28 priedai. Į šiuos reglamentus perkeltos visos PPO Muitinio įvertinimo susitarimo nuostatos, taip pat muitinės vertės nustatymo metodų taikymo taisyklės.

Prie Europos Komisijos yra įkurtas Muitinės kodekso komitetas, atsakingas už Bendrijos muitinės kodeksui įgyvendinti būtinas priemones. Muitinės kodekso komitetas dėl savo veiklos įvairiapusiškumo skirstomas į pakomitečius. Muitinio įvertinimo pakomitetis padeda Komisijai įgyvendinti Bendrijos muitinės kodekso II antraštinės dalies 3 skyriaus nuostatas (28–36 straipsniai).

Muitinio įvertinimo pakomitetis savo posėdžiuose nagrinėja konkrečius muitinio įvertinimo atvejus, priima sprendimus, pateikia išvadas ir komentarus, kurie pateikiami Europos Komisijos Mokesčių ir muitų sąjungos generalinio direktorato išleistame Muitinio įvertinimo kompendiume³⁰. Kompendiume taip pat pateikiami Europos Teisingumo Teismo sprendimai, susiję su prekių muitiniu įvertinimu, ir PMO Muitinio įvertinimo techninio komiteto nuomonės, komentarai, išaiškinimai. Kompendiumo preambulėje nurodyta, kad jis skirtas ES šalių narių muitinių

²⁹ 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92 nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą // Valstybės žinios, 2004, specialusis leidimas.

³⁰ Compendium of Customs Valuation texts of European Commission. DOC. TAXUD/800/2002-EN. // http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/declared_goods/european/index_en.htm. Žiūrėta 2011-12-15.

administracijoms ir atspindi Muitinio įvertinimo pakomitečio nuomonę dėl muitų teisės aktų taikymo, tačiau jis prieinamas visoms suinteresuotoms šalims. Nors kompendiumas neturi teisinės galios, tačiau Europos Teisingumo Teismas nustatė, kad nacionaliniai teismai, sprenddami bylas, į kompendiume pateiktus išaiškinimus turi atsižvelgti.

Lietuva 2001 m. gegužės 31 d. įstojo į PPO, Lietuvos teisės aktai reglamentuojantys prekių muitinį įvertinimą atitiko PPO Muitinio įvertinimo susitarimo nustatytas taisykles. Nuo 2004 m. gegužės 1 d., Lietuvai įstojus į ES, prekyboje su trečiosiomis šalimis Lietuvos muitinė vadovaujasi ES muitinės teisės aktais.

Jau minėta, kad ES reglamentai yra taikomi tiesiogiai ir ES valstybės narės yra atsakingos už ES reglamentų įgyvendinimą, todėl jos parengia aiškinamojo pobūdžio tvarkas, instrukcijas, metodikas, kurios padeda tinkamai taikyti ES teisės aktus. Taip pat ES reglamentuose gali būti nustatytas reikalavimas valstybėms narėms imtis tam tikrų priemonių jiems įgyvendinti. Tokiu atveju ES valstybės narės taip pat parengia atitinkamus nacionalinius teisės aktus.

LRV 2004 m. spalio 27 d. nutarimu Nr. 1332 patvirtino Bendrijos muitinės kodekso ir Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimų nuostatų taikymo LR taisykles³¹ (visas nutarimo pavadinimas – „Dėl 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, ir 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, taikymo Lietuvos Respublikoje taisyklių patvirtinimo“). Šiose taisyklėse nustatytos atskirų muitinio įvertinimo atvejų, tame tarpe ir naudotų automobilių, muitinės vertės deklaravimo ir kontrolės nuostatos, kurios detalizuotos Muitinės departamento prie LR finansų ministerijos generalinio direktoriaus patvirtintoje instrukcijoje. Šio nutarimo 18 punktą nustato, kad jeigu importuojamų (eksportuojamų) naudotų, taip pat apgadintų transporto priemonių pardavimui arba kainai turėjo įtakos sąlygos arba aplinkybės, kurių poveikio sandorio vertei neįmanoma nustatyti, jų muitiniam įvertinimui, vadovaujantis Bendrijos muitinės kodekso 31 straipsniu, naudojami Muitinės departamento aprobuoti naudotų transporto priemonių kainų žinynai.

³¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. spalio 27 d. nutarimas Nr. 1332 „Dėl 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, ir 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, taikymo Lietuvos Respublikoje taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 158-5774.

Muitinės departamento prie LR finansų ministerijos generalinio direktoriaus įsakymu³² yra patvirtintos Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinio įvertinimo taisyklės, kurios detalai reglamentuoja importuojamų naudotų automobilių muitinį įvertinimą.

Toliau panagrinėsime prekių muitinės vertės nustatymo metodus. Šie metodai taikomi nustatant importuojamų prekių, kartu ir importuojamų automobilių, muitinę vertę. Remiantis PPO Muitinio įvertinimo susitarimu muitinė vertė nustatoma taikant šešis skirtingus metodus:

1. sandorio vertės,
2. tapačių prekių sandorio vertės,
3. panašių prekių sandorio vertės,
4. dedukcinis,
5. sumavimo,
6. kiti priimtini būdai muitinei vertei nustatyti.

Šie metodai taikomi griežtai hierarchine tvarka. Toliau muitinio įvertinimo metodai nagrinėjami detaliau. Kadangi ES šalys narės tiesiogiai vadovaujasi ES teisės aktais, nagrinėjant muitinės vertės nustatymo klausimus bus remiamasi ES reglamentais: Bendrijos muitinės kodekso³³ ir Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų³⁴ atitinkamais straipsniais.

Pirmasis muitinės vertės nustatymo metodas yra sandorio vertės metodas. Pagal Bendrijos muitinės kodekso 29 straipsnį importuojamų prekių muitine verte laikoma sandorio vertė, tai yra kaina, faktiškai sumokėta ar mokėtina už prekes, parduotas eksportui į ES muitų teritoriją, prireikus patikslinta vadovaujantis Bendrijos muitinės kodekso 32 ir 33 straipsniais. Bendrijos muitinės kodekso 32 straipsnyje numatytos transporto paslaugų, tarpininkavimo, įpakavimo išlaidos, tenkančios pirkėjui, bei importuojamų prekių gamybai panaudotų medžiagų ir paslaugų, kurias pirkėjas pateikė pardavėjui nemokamai ar sumažinta kaina, vertė pridedama prie prekių sandorio kainos, o Bendrijos muitinės kodekso 33 straipsnyje numatytos išlaidos atimamos iš prekių sandorio kainos.

³² Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2009 m. birželio 26 d. įsakymas Nr. 1B-361 „Dėl Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinio įvertinimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 78-3259.

³³ 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92 nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą // Valstybės žinios, 2004, specialusis leidimas.

³⁴ 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93 išdėstantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas // Valstybės žinios, 2004, Specialusis leidimas.

Sandorio vertės metodas yra įprastinis ir dažniausiai taikomas vertinimo būdas, kuris ES valstybėse narėse taikomas daugiau kaip 90 proc., Japonijoje – 96,6 proc., JAV – 94,0 proc. importo atvejų³⁵.

Jei importuojamų prekių muitiniam įvertinimui netaikomas sandorio vertės muitinio įvertinimo metodas, taikomi alternatyvūs muitinio įvertinimo metodai griežtai hierarchine tvarka.

Bendrijos muitinės kodekso 30 straipsnis nustato, kad pirmoji alternatyva yra tapačių prekių sandorio vertės metodas, o antroji alternatyva yra panašių prekių sandorio vertės metodas. Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 142 straipsnio 1 dalies c ir d punktai apibrėžia kas yra laikoma tapačiomis ir panašiomis prekėmis muitinio įvertinimo tikslams:

c) „tapačios prekės“ – toje pačioje valstybėje pagamintos prekės, kurios visais atžvilgiais yra tapačios, įskaitant fizines charakteristikas, kokybę ir reputaciją. Nedideli prekių išoriniai skirtumai netrukdo jas laikyti tapačiomis;

d) „panašios prekės“ – toje pačioje valstybėje pagamintos prekės, kurios nors ir nėra visais atžvilgiais vienodos, tačiau yra panašių charakteristikų, ir pagamintos iš panašių sudėtinių medžiagų, gali atlikti tas pačias funkcijas ir būti komerciškai pakeistinos. Prekių kokybė, reputacija, prekių ir paslaugų ženklai – tai dalis veiksnių, į kuriuos turi būti atsižvelgiama nustatant, ar prekės yra panašios.

Jeigu negalima taikyti sandorio vertės metodo, negalima rasti tapačių ar panašių prekių priimtinos sandorio vertės, kitas muitinio įvertinimo metodas yra dedukcinis vertės metodas. Dedukciniu metodu prekių muitinė vertė nustatoma remiantis prekės vieneto kaina, kuria importuojamas arba tapačias ar panašias importuotas prekes, pardavus importuojančios šalies muitų teritorijoje, iš kurios atimama importuotojo pelnas ir administracinės bei kitos išlaidos, susijusios prekių pardavimu, muitai ir kiti mokesčiai, nustatyti importuojamoms prekėms. Tokiu būdu gaunama „prekės kaina prie sienos“, nuo kurios apskaičiuojami mokėtini muitai ir kiti mokesčiai.

Bendrijos muitinės kodekso 30 straipsnio 2 dalies c punktas nustato, kad importuojamų prekių muitinei vertei nustatyti laikoma „vertė, nustatyta pagal prekių vieneto kainą, už kurią ES su pardavėjais nesusijusiems asmenims parduotas didžiausias bendras importuotų prekių ar tapačių arba panašių importuotų prekių kiekis“. Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 152

³⁵ Radžiukynas J., Belzus A. Importuojamų prekių muitinis įvertinimas ir kontrolė. Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija. Vilnius, 2008. P. 20.

straipsnio 1-5 dalies nuostatos detalizuoja Bendrijos muitinės kodekso 30 straipsnio 1 dalies c punkto taikymą.

Kai importuojamos prekės muitinės vertės negalima nustatyti dedukciniu metodu, taikoma apskaičiuotoji prekės vertė sumavimo metodu, arba, jei importuotojas pageidauja šį metodą jis gali taikyti anksčiau nei dedukcinį. Sumavimo metodas gali būti pritaikytas tik eksportuotojui sutikus, kadangi jokia šalis negali reikalauti arba priversti kurį nors asmenį, negyvenantį savoje teritorijoje, teikti patikrinimui arba leisti prieiti prie finansinių arba kitokių dokumentų, siekiant nustatyti apskaičiuotąją vertę.

Bendrijos muitinės kodekso 30 straipsnio 2 dalies d punktas nustato, kad importuotų prekių muitinei vertei nustatyti taikoma apskaičiuotoji vertė, gauta susumavus:

- *medžiagų ir gamybos arba kitokio perdirbimo, atlikto gaminant importuotas prekes, išlaidas arba vertę;*

- *pelną ir bendrąsias išlaidas, kurių dydis lygus pelnui ir bendrosioms išlaidoms, kurios paprastai atsispindi šalies eksportuotojos gamintojų vykdomoje prekyboje prekėmis, parduodamomis eksportui į Bendriją, kurios yra tos pačios klasės ar rūšies kaip ir prekės, kurių vertė nustatinėjama.*

Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 153 straipsnio 2-4 dalys detalizuoja Bendrijos muitinės kodekso 30 straipsnio 2 dalies d punkto taikymą.

Bendrijos muitinės kodekso 31 straipsnis, į kurį yra perkeltos PPO Muitinio įvertinimo susitarimo 7 straipsnio nuostatos, nurodo, kad „jeigu importuojamų prekių muitinės vertės neįmanoma nustatyti vadovaujantis 29 arba 30 straipsniais, ji nustatoma remiantis duomenimis, kuriuos galima gauti Bendrijoje, ir naudojant priimtinas priemones, atitinkančias principus ir bendrąsias nuostatas, kurie išdėstyti Sutartyje dėl Bendrojo susitarimo dėl muitų tarifų ir prekybos VII straipsnio įgyvendinimo“.

Taip pat Bendrijos muitinės kodekso 31 straipsnio 2 dalyje yra nurodyta kuo negalima remtis nustatant prekių muitinę vertę pagal šį straipsnį:

- (a) *Bendrijoje pagamintų prekių pardavimo Bendrijoje kaina;*
- (b) *Sistema, pagal kurią muitinė pasirenka didesniąją iš dviejų alternatyvių verčių;*
- (c) *prekių kaina šalies eksportuotojos vidaus rinkoje;*
- (d) *gamybos išlaidomis, išskyrus tapačių arba panašių prekių apskaičiuotąsias vertes, nustatytas vadovaujantis 30 straipsnio 2 dalies d punktu;*

- (e) *prekių, eksportuojamų į Bendrijos muitų teritorijai nepriklausančią šalį, kainomis;*
- (f) *minimaliomis muitinėmis vertėmis; arba*
- (g) *sutartinėmis arba fiktyviomis vertėmis.*

Pažymėtina, kad Bendrijos muitinės kodeksas reglamentuoja tik importuojamų prekių muitinės vertės nustatymą. Nuorodą dėl eksportuojamų prekių muitinės vertės pateikia LRV nutarimu patvirtintų Bendrijos muitinės kodekso ir Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimų nuostatų taikymo LR taisyklių 17 punktą, kuriame sakoma, kad eksportuojamų prekių muitine verte laikoma jų statistinė vertė, nustatyta taikant atitinkamus Bendrijos reglamentus. Taigi, eksportuojamų automobilių muitinė vertė yra prilyginama eksportuojamų automobilių statistinei vertei.

1.3. Importuojamų naudotų automobilių muitinės vertės nustatymo ypatumai

Nors importuojamų naudotų automobilių muitinei vertei nustatyti taikomi tie patys muitinio įvertinimo principai ir metodai, kurie taikomi ir kitų importuojamų prekių muitiniam įvertinimui, tačiau naudotų automobilių muitinės vertės nustatymas turi savo specifiką.

Dėl skirtingo naudotų automobilių nusidėvėjimo, techninės būklės sudėtinga taikyti tapačių ar panašių prekių muitinio įvertinimo metodus, daugelį naudotų automobilių importuotojai perka iš fizinių asmenų, todėl jų pirkimo – pardavimo dokumentai yra nepatikimi, dažnai nurodomos netikros (nerealios) automobilių sandorių kainos.

PPO ir PMO parengė išaiškinimą dėl naudotų automobilių muitinio įvertinimo³⁶. Remiantis išaiškinimo nuostatomis, tais atvejais, kai neįmanoma taikyti konkretaus muitinio įvertinimo metodo, naudotų automobilių muitinei vertei nustatyti gali būti taikomi naudotų automobilių katalogo duomenys. Tokiame kataloge pateiktų automobilių importo kainos yra apskaičiuojamos taikant dedukcinio metodo nuostatas, t. y. iš importuojančios šalies automobilių rinkos kainos atimamas įmonių, prekiaujančių automobiliais, vidutinis pelnas ir kitos išlaidos, susijusios su jų pardavimu, sumokėtas importo maitas ir mokesčiai.

Įvertinus minėtas muitinio įvertinimo ypatybes ir tai, kad LR naudotų automobilių importas sudaro 96,4 proc. importuojamo viso automobilių kiekio³⁷, importuojamų naudotų automobilių

³⁶ Treatment of Used Motor Vehicles. Study 1.1. of WCO Customs Valuation Compendium.

³⁷ Radžiukynas J., Belzus A. Importuojamų prekių muitinis įvertinimas ir kontrolė. Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija. Vilnius, 2008. P. 93.

muitinio įvertinimo detaliam reglamentavimui iki 2009 m. liepos 1 d. buvo naudojama Muitinės departamento prie LR finansų ministerijos generalinio direktoriaus patvirtinta Importuojamų naudotų automobilių muitinio įvertinimo metodika³⁸, o nuo 2009 m. liepos 1 d. yra naudojamos Muitinės departamento prie LR finansų ministerijos generalinio direktoriaus patvirtintos Taisyklės.

Taisyklėse nustatytos sąlygos ir aplinkybės muitinio įvertinimo metodų ir naudotų automobilių importo kainų, pateiktų Muitinės departamento prie LR finansų ministerijos aprobuotame naudotų automobilių kainų žinyne, taikymui.

Taisyklėse, skirtingai nuo naudotų automobilių klasifikavimo pagal Kombinuotąją nomenklatūrą, naudotais automobiliais yra laikomi automobiliai nuo kurių eksploatavimo pradžios praėjo daugiau kaip 6 mėnesiai (arba jų rida iki pateikimo išleidimo į laisvą apyvartą arba laikinojo įvežimo perdirbti muitinės procedūrai įforminti buvo didesnė kaip 6 000 km), taip pat apgadinti eismo įvykio metu ar dėl kitų priežasčių automobiliai. Tuo tarpu klasifikuojant automobilius pagal Kombinuotąją nomenklatūrą naudotais automobiliais laikomi automobiliai, kurie buvo eksploatuoti, t. y. buvę užregistruoti automobilių registraciją vykdančioje įstaigoje.

Jeigu importuojamų naudotų automobilių muitiniam įvertinimui taikomas sandorio vertės metodas, jų muitinė vertė yra sandorio vertė, t. y. pinigų suma, sumokėta ar mokėtina už automobilį, pridėjus pirkėjui tenkančias Bendrijos muitinės kodekso 32 straipsnyje nurodytas išlaidas, įskaitant automobilių gabenimo iki įvežimo Bendrijos muitų teritoriją vietos, draudimo ir kitas su jų gabenimu susijusias išlaidas. Šiuo atveju importuojamų naudotų automobilių sandorio vertė apskaičiuojama remiantis automobilio pirkimo–pardavimo dokumentais, t. y. sąskaita faktūra, sutartimi, transporto paslaugų sąskaita faktūra ir kt.

Muitinė, vadovaudamasi Bendrijos muitinės kodekso 29 straipsnio 1 dalies b punktu ir Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 181a straipsniu, importuojamo naudoto automobilio muitiniam įvertinimui sandorio vertės metodo netaiko, jeigu:

- kyla abejonių, ar deklaruojama naudotų transporto priemonių sandorio vertė lygi visai sumokėtai arba mokėtinai pinigų sumai; arba
- muitiniam tikrinimui pateikti dokumentai, kuriuose nurodyti neišsamūs duomenys arba jų teisingumas kelia abejonių (pvz., pateikti pirkimo–pardavimo sandorio, sudaryto tarp fizinių asmenų, dokumentai, kuriuose nurodyta, kad atsiskaitoma grynaisiais pinigais ir pan.) ir

³⁸ Maitinės departamento generalinio direktoriaus 2004 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 1B-1198 „Dėl Importuojamų naudotų automobilių muitinio įvertinimo metodikos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 188-7044.

deklaruota importuojamų naudotų transporto priemonių sandorio vertė gerokai skiriasi nuo tapačių ar panašių naudotų transporto priemonių importo kainų, nurodytų naudotų transporto priemonių importo kainų žinyne (kataloge), o importuotojas nepateikia informacijos (pvz., turto vertintojų ar ekspertų išvadų arba kitų dokumentų), pagrindžiančios deklaruotą sandorio vertę, arba pateiktos informacijos nepakanka deklaruotos sandorio vertės pagrindimui.

Todėl, jeigu muitinei kyla pagrįstų abejonų ar deklaruojama naudoto automobilio sandorio vertė lygi visai sumokėtai arba priklausančiai sumokėti kainai, deklaruota naudoto automobilio sandorio vertė nėra artima atitinkamos markės ir modelio bei atitinkamo senumo naudoto automobilio importo kainai, pateiktai kataloge, ir deklarantas nepateikia informacijos, pagrindžiančios deklaruotos sandorio kainos teisingumą, naudoto automobilio muitiniam įvertinimui sandorio vertės metodas netaikomas.

Jeigu importuojamo naudoto automobilio muitiniam įvertinimui sandorio vertės metodas netaikomas, importuojamo naudoto automobilio muitinė vertė nustatoma vadovaujantis Bendrijos muitinės kodekso 30 straipsnio 2 dalies a) ir b) punktais, jeigu turima duomenų apie tapačių arba panašių naudotų automobilių, parduotų eksportui iš trečiųjų šalių į ES muitų teritoriją ir eksportuotų tuo pačiu arba maždaug tuo pačiu metu, kaip ir automobiliai, kurių muitinė vertė turi būti nustatyta, sandorio vertes.

Kadangi dėl skirtingo naudotų automobilių nusidėvėjimo, jų techninės būklės, papildomai automobilyje įrengtos įrangos sudėtinga nustatyti, ar automobilis atitinka tapačios ar panašios prekės apibrėžimą, pateiktą Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 142 straipsnyje, tapačių ir panašių prekių muitinio įvertinimo metodai naudotų automobilių muitiniam įvertinimui gali būti taikomi tik įmonių, kurių pagrindinė veikla yra automobilių prekyba, kai importuotojai pateikia patikimą informaciją (anksčiau įformintą muitinės deklaraciją, sąskaitą faktūrą arba sutartį (kontraktą) ir pan.) apie jų importuotų tapačių ar panašių naudotų automobilių sandorio vertes. Įvertinus šias aplinkybes, tapačių ar panašių prekių sandorio vertės metodai praktikoje taikomi retai.

Dedukcinis muitinio įvertinimo metodas gali būti taikomas tik importuotojų, kurių pagrindinė veikla yra automobilių prekyba, kai jie pateikia informaciją apie naudoto automobilio pardavimą ES muitų teritorijoje: sąskaitą faktūrą, remonto išlaidų kalkuliaciją, jeigu automobilis buvo remontuojamas, įmonės registracijos pažymėjimą, liudijantį, kad įmonės pagrindinė veikla yra automobilių prekyba ir pan.

Jeigu importuojamų naudotų automobilių muitinės vertės neįmanoma nustatyti minėtais muitinio įvertinimo metodais, jų muitiniam įvertinimui taikomos atitinkamų markių ir modelių automobilių importo kainos, pateiktos naudotų automobilių importo kainų žinyne (kataloge).

Naudotų automobilių importo kainų žinyne automobilių importo kainų apskaičiavimas. Iki 2002 m. balandžio mėn. 1 d. naudotų automobilių muitiniam įvertinimui, kai sandorio vertės metodas nepripažįstamas, būdavo taikomos Lietuvos konkurencijos tarybos nustatytos Importuojamų automobilių vidutinės importo kainos, įvertinant jų nusidėvėjimą³⁹. Šios vidutinės naudotų automobilių importo kainos buvo apskaičiuotos tokiu būdu: iš naujų automobilių pagal variklių galingumo grupes rinkos kainų, padauginus iš automobilio vertės koeficiento, atėmus įmonių, prekiaujančių automobiliais, vidutinį pelną, ir nustatytus mokėti importo maitus bei mokesčius. Vienas iš didžiausių šių vidutinių importo kainų trūkumų buvo tai, kad jos buvo nustatomos neatsižvelgiant į automobilių klases, jų markes ir modelius. Pavyzdžiui, to paties galingumo ir amžiaus Mercedes ar BMW markių automobilių apskaičiuotos importo kainos prilygo žemesnės klasės FIAT ar Daewoo markių automobilių kainoms. Antra, apskaičiuojant automobilio vertės koeficientą visiems didesnio kaip 7 metų amžiaus automobiliams buvo nustatytas 94 proc. automobilių nusidėvėjimas. Tokiu būdu visų automobilių, kurių amžius 7 ir daugiau metų, likutinė vertė sudarė tik 6 proc. naujo automobilio kainos.

Siekiant pašalinti minėtus trūkumus, nuo 2002 m. balandžio 1 d. importuojamų naudotų automobilių muitinei vertei nustatyti ir importo maitams bei mokesčiams apskaičiuoti, kai sandorio metodo neįmanoma pritaikyti, yra taikomos automobilių importo kainos, kurios apskaičiuojamos remiantis naudotų automobilių rinkos kainų žinyne. Naudotų automobilių importo kainų apskaičiavimą reglamentuoja Taisyklės.

Naudotų automobilių importo kainos apskaičiuojamos remiantis Muitinės departamento prie LR finansų ministerijos generalinio direktoriaus aprobuotu automobilių rinkos kainų žinyne (katalogu). Muitinės departamento generalinis direktorius automobilių rinkos kainų žinyną (katalogą) aprobuoja remdamasis Naudotų automobilių kainų žinynuose (kataloguose) aprobavimo komisijos⁴⁰ pateiktomis išvadomis.

³⁹ Valstybinės konkurencijos ir vartotojų teisių gynimo tarnybos prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. balandžio 23 d. raštas Nr. 02/4-469 // Valstybės žinios, 1996, Nr. 63.

⁴⁰ Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2008 m. birželio 13 d. įsakymas Nr. 1B-413 „Dėl Naudotų automobilių kainų žinynuose (kataloguose) aprobavimo komisijos sudarymo ir Darbo reglamento patvirtinimo“ // Neskelbtas.

Muitinė transporto priemonių žinytus (katalogus) įsigyja vadovaudamasi Viešųjų pirkimų įstatymu. Nuo 2002 iki 2011 m. muitinė importuojamų naudotų automobilių muitiniam įvertinimui ir muitinio įvertinimo kontrolės tikslams naudojo UAB „Transporto mokslinis–tiriamasis centras“ leidžiamą žinyną „Transporto priemonių importo kainos“. O nuo 2012 m. sausio 1 d. Lietuvos muitinė naudoja VŠĮ „Emprekis“ leidžiamą elektroninį žinyną „Autotransporto kainos Lietuvoje“⁴¹.

Naudotų automobilių importo kainos apskaičiuojamos taikant dedukcinį muitinio įvertinimo metodą. Apskaičiuojant naudoto automobilio importo kainą iš automobilių rinkos kainų žinyne nurodytos atitinkamo naudoto automobilio rinkos kainos atimama:

- Lietuvoje registruotų įmonių, kurių pagrindinė veikla yra automobilių prekyba, vidutinis pelnas. Įmonių, prekiaujančių automobiliais, vidutinis pelnas nustatomas pagal Statistikos departamento prie LRV apskaičiuoto bendrojo pelningumo ataskaitinio laikotarpio duomenis. Šis rodiklis atnaujinamas vieną kartą į metus (nuo 2011 m. balandžio 1 d. naudotų automobilių importo kainoms apskaičiuoti taikoma 13,37 proc. vidutinė pelno norma⁴²);
- vidutinės išlaidos, susijusios su naudotų automobilių pardavimu Lietuvos rinkoje. Šios išlaidos nustatomos ekspertiniu būdu, remiantis įmonių, kurių pagrindinė veikla yra automobilių prekyba, Lietuvos turto vertintojų asociacijos ir Muitinės departamento duomenimis. Šis rodiklis atnaujinamas vieną kartą į metus (nuo 2010 m. balandžio 1 d. šios išlaidos sudaro 1 000 litų);
- už į ES muitų teritoriją importuojamus naudotus automobilius, kilusius iš trečiųjų šalių, nustatyti importo muitai bei LR nustatyti importo mokesčiai.

Tam tikros markės ir modelio bei amžiaus naudoto automobilio importo kaina apskaičiuojama pagal šią formulę:

$$IK_{ij} = RK_{ij} - P - Z - Mpvm - Mim; \quad (1)$$

Čia: IK_{ij} – tam tikros markės ir modelio bei amžiaus naudoto automobilio importo kaina litais;

RK_{ij} – naudotų transporto priemonių rinkos kainų žinyne (kataloge) nurodyta tam tikros markės ir modelio naudoto automobilio rinkos kaina litais;

P – apskaičiuotas vidutinis įmonių, kurių pagrindinė veikla yra transporto priemonių prekyba, pelnas litais;

⁴¹ Autotransporto kainos Lietuvoje <http://www.emprekis.lt>. Žiūrėta 2012-01-15.

⁴² Lietuvos Respublikos muitinės tinklapis: <http://www.cust.lt/web/guest/verslui/muitinisiwertinimas/duomenys/pelningumas>. Žiūrėta 2011-12-21.

Z – vidutinės išlaidos, susijusios su naudotų automobilių pardavimu Lietuvos rinkoje;

M_{pvm} – pridėtinės vertės mokesčio suma litais;

M_{im} – importo maito suma litais.

Naudoto automobilio importo kainos elementai apskaičiuojami tokia tvarka:

- vidutinis įmonių, kurių pagrindinė veikla yra automobilių prekyba, pelnas litais:

$$P = \frac{RKij * Pk}{100}; \quad (2)$$

Čia: Pk – įmonių, kurių pagrindinė veikla yra automobilių prekyba, vidutinio pelno norma nustatoma pagal Statistikos departamento prie LRV apskaičiuoto įmonių, kurių veikla klasifikuojama Ekonominės veiklos rūšių klasifikatoriaus 50.10 pozicijoje, bendrojo veiklos pelningumo ataskaitinio laikotarpio duomenis;

- PVM suma litais apskaičiuojama atitinkamo naudoto automobilio PVM apmokestinamąją vertę padauginus iš LR pridėtinės vertės mokesčio įstatymo nustatyto PVM tarifo:

$$M_{pvm} = \frac{(RKij - P - Z) * PVM}{100 + PVM}; \quad (3)$$

Čia: PVM – PVM tarifas, nustatytas už importuojamus keleivinius ir krovininius automobilius;

- importo maito suma litais apskaičiuojama atitinkamo automobilio apmokestinamąją vertę padauginus iš ES maitų teisės aktų nustatytos importo maito normos, taikomos atitinkamam naudotam automobiliui:

$$M_{im} = \frac{(RKij - P - Z - M_{pvm}) * IM}{100 + IM}; \quad (4)$$

Čia: IM – importo maito norma procentais, nustatyta už į ES maitų teritoriją importuojamus naudotus automobilius kilusius iš trečiųjų šalių.

Naudotų automobilių maitiniam įvertinimui taikomos importo kainos, apskaičiuotos remiantis periodiškai išleidžiamu katalogu, turi šiuos privalumus⁴³:

- apskaičiuota importo kaina remiasi realiais duomenimis – naudotų automobilių rinkos kainomis, įmonių apskaičiuotu pelnu, nustatytais importo maitais ir mokesčiais. Tai suteikia verslininkams aiškumo, apskaičiavimo skaidrumo;

⁴³ Radžiukynas J., Belzus A. Importuojamų prekių maitinis įvertinimas ir kontrolė. Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija. Vilnius, 2008. P. 97.

- importo kaina apskaičiuota pagal automobilio markę ir modelį, todėl importuojamo automobilio vertei kontroliuoti ir jai nustatyti galima surasti tapatų ar panašų automobilį;
- importo kainos apskaičiavimas pagal rinkos kainas nežlugdo sąžiningo automobilių verslo, kadangi jo vidutinis pelnas ir išlaidos, susijusios su automobilio realizavimu, sumokėti importo muitai ir mokesčiai atimamos iš jo pardavimo kainos.

Naudotų automobilių importo kainų žinyne apskaičiuotos importo kainos taikymas naudoto automobilio muitinei vertei nustatyti. Jeigu importuojamo naudoto automobilio muitinės vertės neįmanoma nustatyti sandorio vertės, tapačių ar panašių prekių sandorio vertės metodais ar dedukciniu metodu, jo muitinei vertei nustatyti taikoma atitinkamos markės ir modelio naudoto automobilio importo kaina, pateikta naudotų automobilių importo kainų žinyne. Jeigu atitinkamos markės ir modelio bei senumo automobilio naudotų automobilių importo kainų žinyne nepateikta, importuojamo naudoto automobilio muitinei vertei nustatyti taikoma minėtame žinyne pateikta panašaus (atitinkamo galingumo, panašių techninių charakteristikų ir senumo) automobilio importo kaina.

Tais atvejais, kai importuojamas naudotas automobilis yra senesnis ar naujesnis už tos pačios markės ir modelio automobilį, kurio importo kaina pateikta žinyne, jo importo kaina gali būti nustatoma ekstrapoliacijos būdu: apskaičiuojant vieneriems metams tenkantį dviejų pagal savo amžių šiam automobiliui artimiausių tos pačios markės ir modelio automobilių importo kainų skirtumą, išreikštą procentais, jį padauginant iš pagal amžių artimiausio automobilio importo kainos, ir priklausomai nuo to, ar šis automobilis senesnis, ar naujesnis, pridedant prie šios kainos arba iš jos atimant.

Jeigu naudoto automobilio, pagal savo technines charakteristikas, senumą ir galingumą panašaus į importuojamą naudotą automobilį, kurio muitinę vertę reikia nustatyti, importo kaina žinyne nepateikta, importuojamo naudoto automobilio muitinė vertė nustatoma remiantis muitinės turimais duomenimis (kitais automobilių rinkos kainų katalogais ar kitais duomenimis) ir apskaičiuojama taikant Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 152 straipsnio nuostatas tokiu būdu: iš tos pačios markės ir modelio naujo automobilio arba į jį panašaus naujo automobilio rinkos kainos priklausomai nuo automobilio senumo pakoreguotos vertės koeficientu, išreikštu procentais, atėmus įmonių, kurių pagrindinė veikla yra automobilių prekyba, vidutinį pelną, vidutines išlaidas, susijusias su automobilių pardavimu Lietuvos rinkoje, ir už atitinkamą automobilį ES nustatytus importo muitus bei LR taikomus importo mokesčius. Pavyzdžiui, iš JAV

importuojamų senų automobilių muitiniam įvertinimui Lietuvos muitinė naudoja katalogo „Oldtimer“, kuriame pateikiamos automobilių nuo 1926 m. laidos kainos ES rinkoje, duomenis.

Jeigu automobiliai per laikotarpį nuo jų pardavimo iki importo deklaracijos išleidimo į laisvą apyvartą muitinės procedūrai informinti pateikimo buvo naudojami daugiau kaip 6 mėnesius ne ES muitų teritorijoje ir nusidėvėję, deklaranto prašymu vietoj sandorio vertės jų muitiniam įvertinimui gali būti taikomi kiti muitinio įvertinimo metodai, taip pat naudotų automobilių importo kainos, pateiktos žinyne.

Jeigu atskiras automobilių importo kainų žinynas neparengiamas, importuojamų automobilių muitiniam įvertinimui naudojamas Muitinės departamento aprobuotas automobilių rinkos kainų žinynas, o automobilių importo kainos kiekvieną kartą apskaičiuojamos taikant Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 152 straipsnio nuostatas.

Importuojamų apgadintų automobilių muitinės vertės nustatymas. Muitinio įforminimo metu nėra galimybių (specialistų, laiko, techninių priemonių) nustatyti apgadintų automobilių vertę (remonto kaštus ar jų likutinę vertę), importuotojai naudodavosi tokia padėtimi ir deklaruodavo nerealiai mažas sandorio kainas, todėl buvo priimtas Muitinės departamento sprendimas importuojamų apgadintų automobilių vertei nustatyti naudoti turto vertintojų sudarytas automobilių vertinimo ataskaitas.

Jeigu sandorio vertės muitinio įvertinimo metodas negali būti taikomas importuojamų apgadintų automobilių muitiniam įvertinimui jų muitinė vertė nustatoma remiantis turto vertintojų apskaičiuota importuoto automobilio rinkos verte ir taikant Bendrijos muitinės kodekso įgyvendinimo nuostatų 152 straipsnio nuostatas. Turto vertintojai apgadintų automobilių rinkos vertę, kuria remiamasi apskaičiuojant šių automobilių muitinę vertę, nustato laikydamiesi Lietuvos Respublikos turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatymo reikalavimų ir vadovaudamiesi Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarkos bei Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijos⁴⁴ bei Taisyklių nuostatomis. Turto vertinimo ataskaitos pateikiamos iki apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių išleidimo į laisvą apyvartą.

Taisyklėse yra nustatyti specialūs reikalavimai turto vertintojų sudaromoms automobilių vertinimo ataskaitoms, kurios pateikiamos muitinei importuojamų apgadintų automobilių muitinei vertei nustatyti.

⁴⁴ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. balandžio 17 d. įsakymas Nr. 120 ir Lietuvos Respublikos finansų ministro 2000 m. balandžio 14 d. įsakymas Nr. 101 „Dėl Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarkos bei Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 33-946.

Nustatant apgadintų automobilių muitinę vertę, iš turto vertintojų apskaičiuotos importuoto automobilio rinkos vertės atimami Taisyklėse nurodyti naudoto automobilio importo kainos elementai. Jeigu turto vertintojo sudarytoje automobilio vertinimo ataskaitoje vertinamos importuojamo naudoto automobilio rinkos vertė nustatyta pagal jo likutinę vertę, vidutinės išlaidos, susijusios su naudotų transporto priemonių pardavimu Lietuvos rinkoje, iš importuojamo naudoto automobilio rinkos kainos neatimamos.

Įformindamas išleidimo į laisvą apyvartą muitinės procedūrą importuojamiems apgadintiems automobiliams muitinės pareigūnas, išnagrinėjęs jam pateiktus dokumentus, priima vieną iš šių sprendimų:

- apgadintų importuojamų naudotų automobilių muitine verte laikyti deklaruotą transporto priemonių sandorio vertę, jeigu remiantis automobilio vertinimo ataskaita apskaičiuota jų muitinė vertė pagrindžia deklaruotos sandorio vertės teisingumą (yra ne mažesnė arba jai artima); arba
- apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių muitine verte laikyti remiantis automobilio vertinimo ataskaita apskaičiuotą importuojamų transporto priemonių muitinę vertę, jeigu ji yra didesnė už deklaruotą apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių sandorio vertę ir nėra šiai vertei artima; arba
- transporto priemonių muitinę vertę nustatyti remiantis automobilių importo kainomis, pateiktomis žinyne, jeigu:
 - muitiniam tikrinimui kartu su bendrojo administracinio dokumento importo rinkiniu nepateikta turto vertintojo surašyta automobilio vertinimo ataskaita; arba
 - muitiniam tikrinimui pateikta turto vertintojo surašyta turto vertinimo ataskaita parengta nesilaikant nustatytų reikalavimų; arba
 - jeigu nėra pateikti dokumentai, kuriuose laikinojo įvežimo perdirbti muitinio įforminimo metu būtų užfiksuoti importuojamų naudotų transporto priemonių defektai.

Pradėjus taikyti turto vertintojų duomenis importuojamų apgadintų automobilių muitinei vertei nustatyti, šių automobilių vieneto muitinė vertė 2004 m., palyginti su 2002 m., padidėjo 68,8 proc.⁴⁵

⁴⁵ Radžiukynas J., Belzus A. Importuojamų prekių muitinis įvertinimas ir kontrolė. Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija. Vilnius, 2008. P. 100.

2. AUTOMOBILIŲ IMPORTO IR EKSPORTO DUOMENŲ ANALIZĖ

2.1. ES tarptautinės prekybos statistikos apskaitos sistemos

Statistika – tai kiekybinių duomenų apie įvairiausių visuomeninius ir gamtinius reiškinius rinkimas ir apdorojimas. Iš surenkamų statistinių duomenų išvedami rodikliai, padedantys analizuoti socialinius ir ekonominius reiškinius bei procesus⁴⁶.

ES iki 1993 m. pagrindinis užsienio prekybos statistikos informacijos šaltinis buvo muitinės deklaracijų duomenys⁴⁷. 1993 m. sausio 1 d., susiformavus bendrai ES rinkai, buvo įdiegta nauja duomenų surinkimo sistema, pavadinta intrastatu. Prekybos prekėmis tarp valstybių narių statistiniai duomenys yra renkami vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu „Dėl prekybos prekėmis tarp valstybių narių Bendrijos statistinių duomenų“⁴⁸ ir Komisijos reglamentu įgyvendinančiu Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą „Dėl prekybos prekėmis tarp valstybių narių Bendrijos statistinių duomenų“⁴⁹. Intrastato sistemos tikslas yra tiesiogiai iš įmonių rinkti duomenis apie prekybos srautus tarp ES šalių narių ir teikti informaciją apie prekių srautus tarp ES valstybių.

Nuo įstojimo į ES dienos LR taip pat buvo įdiegta intrastato sistema. Lietuvos užsienio prekybos duomenys buvo išskaidyti į dvi dalis: ekstrastatą ir intrastatą.

Intrastatas – duomenų apie Lietuvos prekybą su ES valstybėmis surinkimo sistema⁵⁰. Įmonės įpareigosotos teikti duomenis apie išvežtų į ES šalis ir įvežtų iš jų prekių apimtį. Intrastato deklaracija yra muitinės deklaracijos supaprastinta forma.

⁴⁶ <http://www.std.lt/>. Žiūrėta 2011-12-03.

⁴⁷ Lietuvos statistikos departamentas <http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1139>. Žiūrėta 2011-11-15.

⁴⁸ 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 638/2004 dėl prekybos prekėmis tarp valstybių narių Bendrijos statistinių duomenų, panaikinantį Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3330/91 // OL L 102, 2004 4 7, p. 1-8, specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 02 tomas 16 p. 64-71.

⁴⁹ 2004 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1982/2004, įgyvendinantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 638/2004 dėl prekybos prekėmis tarp valstybių narių Bendrijos statistinių duomenų, panaikinantį Komisijos reglamentus (EB) Nr. 1901/2000 ir (EEB) Nr. 3590/92 // OL L 343, 2004 11 19, p. 3-19.

⁵⁰ Eksperto kainų indekso sudarymo metodika, patvirtinta Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės generalinio direktoriaus 2009 m. gegužės 5 d. įsakymu Nr. DĮ-128 (neskelbtas). 8.15 p.

Pagal galiojančius LR teisės aktus⁵¹ Lietuvoje intrastato duomenų rinkimo ir kaupimo funkcijas atlieka Muitinės departamentas prie Finansų ministerijos. Statistikos departamentas prie LRV vadovauja visiems darbams, susijusiems su intrastato duomenų rinkimu.

Intrastato duomenų naudojimo paskirtis⁵²:

- naudojama sudarant LR mokėjimų balansą ir nacionalines sąskaitas;
- valstybės institucijos (Ūkio ministerija, Žemės ūkio ministerija, Finansų ministerija ir kt.) šiuos duomenis naudoja vertindamos Lietuvos ekonominę raidą, sudarydamos ūkio plėtros programas, nustatydamos prekybos politikos kryptis;
- verslo struktūros šiuos duomenis naudoja vertindamos savo padėtį rinkoje, kurdamos verslo planus, ieškodamos naujų rinkų savoms prekėms;
- ES institucijos (Europos centrinis bankas ir kt.) šiuos duomenis naudoja vidaus rinkos integracijai tirti, agrarinei ir prekybos politikai planuoti, antidempingo priemonėms įgyvendinti, deryboms dėl prekybos su PPO. ES Taryba deklaravo, kad informacija apie prekybą tarp ES narių yra labai svarbi plėtojant bendrą rinką;
- tarptautinės organizacijos (Jungtinės Tautos, Tarptautinis valiutos fondas, Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacija, PPO ir kt.) intrastato duomenis naudoja pasaulinės prekybos tendencijoms tirti, šalies ekonominiam potencialui nustatyti.

Lietuvoje intrastato ataskaitas teikia Lietuvos PVM registre registruoti PVM mokėtojai, kurių metinė išvežtų / įvežtų prekių vertė viršijo nustatytas intrastato įvežimo / išvežimo ataskaitų teikimo ribas. Šias ribas kasmet iki spalio 30 d. apskaičiuoja ir leidinyje „Valstybės žinios“ skelbia Statistikos departamentas. Statistikos departamento generalinio direktoriaus įsakymu⁵³ nustatytos 2010 m. intrastato ataskaitų teikimo ir statistinės vertės teikimo ribos yra:

- nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2010 m. gruodžio 31 d. intrastato įvežimo ataskaitos teikimo riba, t. y. praėjusiais kalendoriniais metais iš ES šalių įvežtų prekių vertė buvo 450 tūkst. litų;

⁵¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. liepos 10 d. nutarimas Nr. 1086 „Dėl užsienio prekybos ir pridėtinės vertės mokesčio duomenų rinkimo tvarkos“ // Valstybės žinios, 2002 m., Nr. 72-3034 ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugpjūčio 19 d. nutarimas Nr. 1048 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. liepos 10 d. nutarimo Nr. 1086 „Dėl užsienio prekybos ir pridėtinės vertės mokesčio duomenų rinkimo tvarkos“ pakeitimo“ // Valstybės žinios, 2003, Nr. 81(1)-3695.

⁵² Radžiukynas J. Ir kt. Europos Sąjungos bendroji prekybos politika. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011. P. 81.

⁵³ Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės generalinio direktoriaus 2009 m. spalio 29 d. įsakymas Nr. DĮ-248 „Dėl 2010 m. intrastato ribų nustatymo“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 131-5726.

- nuo 2010 m. sausio 1 d. iki 2010 m. gruodžio 31 d. intrastato išvežimo ataskaitos teikimo riba, t. y. praėjusiais kalendoriniais metais į ES šalis išvežtų prekių vertė buvo 500 tūkst. litų. Šių nustatytų intrastato įvežimo ir (arba) išvežimo ataskaitų teikimo ribų neviršiję Lietuvoje PVM mokėtojai registruoti asmenys atleidžiami nuo prievolės teikti intrastato įvežimo ir (arba) intrastato išvežimo ataskaitas.

Ekstrastatas – duomenų apie Lietuvos prekybą su ne ES šalimis surinkimo sistema⁵⁴. Ši sistema apima duomenų apie ES importuojamas ir eksportuojamas prekes surinkimą, apdorojimą ir paskleidimą, jos pagrindinis duomenų šaltinis yra muitinės deklaracijos duomenys.

ES teisės aktai⁵⁵ derina svarbiausius ES valstybių duomenų rinkimo apie tarptautinę prekybą ir perdavimo Eurostatui aspektus, o ES valstybės narės gali nustatyti nacionalinės statistikos duomenų skelbimo tvarką, jos išleidimo instrukcijas ar teisės aktus, padedančius įgyvendinti ES teisės aktus.

Eksportuojamų ir importuojamų prekių apskaitai naudojama LR Kombinuotoji muitų tarifų ir užsienio prekybos statistikos nomenklatūra, sudaryta ES Kombinuotosios prekių nomenklatūros pagrindu, pridėjus papildomą 9-tą prekių kodo ženklą Lietuvos muitų ar mokesčių politikos arba užsienio prekybos statistikai aktualioms prekėms išskirti.

Tarptautinė prekyba tarp valstybių apskaičiuojama dviem būdais, kurie grindžiami įvežamų ar išvežamų į / iš valstybės muitų teritorijos įvertinamu prekių srautu ir muitinės procedūromis. Tai bendroji prekybos sistema ir specialioji prekybos sistema⁵⁶.

Taikant bendrąją prekybos sistemą apskaičiuojama visos prekės, kurios įvežamos ar išvežamos į / iš valstybės muitų teritorijos (išskyrus prekių tranzitą). Prekių, kurios įvežamos į muitinės sandėlį (įforminama sandėliavimo muitinės procedūra), duomenys yra apskaičiuojami kaip importas, nesvarbu, ar jos bus išleistos į laisvą apyvartą. Išvežamos prekės iš muitinės sandėlių įtraukiamos į eksportą pagal bendrąją prekybos sistemą.

⁵⁴ Eksperto kainų indekso sudarymo metodika, patvirtinta Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės generalinio direktoriaus 2009 m. gegužės 5 d. įsakymu Nr. DĮ-128 (neskelbtas). 8.14 p.

⁵⁵ 1995 m. gegužės 22 d. Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 1172/95 dėl statistinių duomenų apie Bendrijos ir jos valstybių narių prekybą su valstybėmis, kurios nėra narės // OL Specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 11 tomas 23 p. 61-65. 2000 m. rugsėjo 7 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1917/2000, nustatantis tam tikras Tarybos reglamento (EB) Nr. 1172/95 dėl statistinių duomenų apie užsienio prekybą įgyvendinimo nuostatas // OL Specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 11 tomas 34 p. 84-96.

⁵⁶ Radžiukynas J. Ir kt. Europos Sąjungos bendroji prekybos politika. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011. P. 84.

Pagal specialiąją prekybos sistemą, prekės, kurios įvežamos į muitinės sandėlį nėra apskaičiuojamos. Taip pat pagal specialią prekybos sistemą prekių išvežimas iš muitinės sandėlių nėra apskaitomas kaip eksportas.

ES ekstrastato duomenys renkami ir apdorojami ir skelbiami pagal specialią prekybos sistemą. Tačiau atskiros ES valstybės narės (Danija, Airija ir kt.) savo ekstrastato nacionalinius duomenis skelbia tik pagal bendrąją prekybos sistemą, o ekstrastato duomenis Eurostatui pateikia pagal specialią prekybos sistemą. Lietuva, iki įstojant į ES, prekybos statistikos duomenis rinko ir publikavo pagal bendrąją prekybos statistikos sistemą, o nuo įstojimo į ES ekstrastato duomenis Statistikos departamentas skelbia ir publikuoja pagal specialią prekybos sistemą.

Eurostatas skelbia oficialius suderintus ES, euro zonos, Europos ekonomikos statistinius rodiklius ir pateikia palyginamą. Kad parengtų šią statistinę informaciją, Eurostatas renka duomenis iš nacionalinių statistikos institucijų ir suderina juos pagal vieną metodiką.

Europos statistikos sistema yra atitinkamų nacionalinių institucijų ir Eurostato veiklos partnerystė ES statistikai rengti. Todėl Eurostatas vaidina vadovaujantį vaidmenį inicijuodamas teisės aktus ir koordinuodamas nacionalinių institucijų vaidmenis bei užtikrina nacionalinių institucijų bendradarbiavimą nustatydamas bendrus metodus ir standartus.

Šiame darbe analizuojami automobilių intrastato ir ekstrastato statistiniai duomenys, taip pat išsamesnei analizei atlikti naudojami Muitinės departamento duomenys apie įformintas importo ir eksporto muitinės procedūras.

Darbe taip pat naudojami suklasifikuoti statistiniai duomenys pagal BEC ir SITC klasifikatorius.

Visi stebėjimo vienetai, kuriuos reikia apibūdinti statistikos požiūriu, turi būti sistemingai klasifikuojami. 1989 m. Jungtinių Tautų Statistikos komisija pasiūlė klasifikatorių, sudarančių integruotą sistemą veiklos rūšims, prekėms ir paslaugoms klasifikuoti, rinkinį, kuris gali būti naudojamas įvairiomis ekonominės statistikos rūšimis pasaulio lygmeniu.

SITC klasifikatorius yra viena iš pagrindinių minėtos sistemos dalių, tai agreguotas pervežamų prekių klasifikatorius tarptautinės prekybos statistikai rinkti palyginimo tikslais.

BEC yra prekių klasifikatorius pagal makroekonomikos kategorijas, skirtas ekonominei analizei. BEC yra sukurtas kaip priemonė konvertuoti SITC pagrindu paskaičiuotus duomenis į reikšmingus junginius, skirtus ekonominei analizei.

2.2. Automobilių importo ir eksporto analizė

Šiame poskyryje analizuosime automobilių importą ir eksportą iš trečiųjų šalių, automobilių įvežimą į LR iš ES valstybių narių ir jų išvežimą iš LR į ES valstybes nares, taip pat jų reeksportą iš LR į trečiąsias šalis. Taip pat apžvelgsime automobilių importą į ES iš tokių automobilius gaminančių valstybių kaip JAV, Pietų Korėja, Rusija, Japonija ir Kinija, bei automobilių eksportą iš ES į šias valstybes.

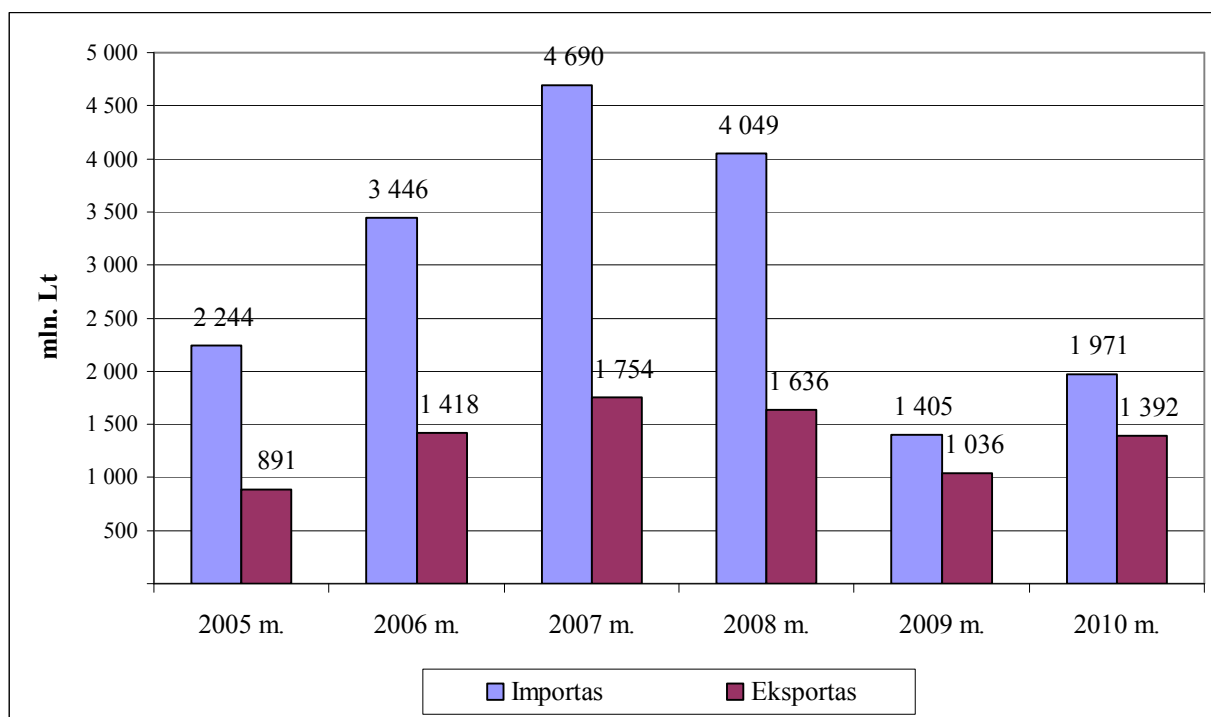
Automobilių importo ir eksporto įtaka Lietuvos ekonomikai apžvelgta 1.1 poskyryje. Šiame poskyryje analizuojami Lietuvos muitinės duomenys apie automobilių importą ir eksportą, taip pat Lietuvoje sukaupti duomenys apie prekybą automobiliais tarp Lietuvos ir kitų ES valstybių.

Analizuosime duomenis apie automobilius, kurie klasifikuojami Kombinuotosios nomenklatūros 8703 pozicijoje, išskyrus automobilius ir kitas transporto priemones klasifikuojamas Kombinuotosios nomenklatūros 8703 21 subpozicijoje, kadangi daugiau kaip 90 proc. šioje subpozicijoje klasifikuojamų importuojamų ir eksportuojamų transporto priemonių sudaro keturračiai motociklai⁵⁷ (keturračių motociklų klasifikavimas išnagrinėtas 1.2.2 skyrelyje). Dėl teisinio reglamentavimo ir automobilių importo pagal jų eksploatavimo amžių ypatumų išskirsime naujus ir naudotus automobilius atskirai.

Nagrinėsime automobilių importo ir eksporto duomenis pagal įformintas išleidimo į laisvą apyvartą, negražinamo eksporto ir reeksporto muitinės procedūras, pagal šalis siuntėjas/gavėjas, taip pat automobilių įvežimo iš ES valstybių narių ir išvežimo į ES valstybes nares duomenis 2005 – 2010 m laikotarpiu.

Remiantis Eurostat duomenimis Lietuvoje automobilių importas ir eksportas (įskaitant ir prekybą su ES valstybėmis narėmis) 2005 – 2007 m. augo (žr. 4 pav.). Daugiausia automobilių importuota ir eksportuota 2007 m., atitinkamai už 4 690 mln. Lt ir 1 754 mln. Lt. Tokį skirtumą tarp automobilių importo ir eksporto būtų galima paaiškinti tuo, kad į Lietuvą buvo įvežama daugiau naujų, taip pat naujesnių ir brangesnių naudotų automobilių, o iš Lietuvos išvežami buvę Lietuvoje eksploatuoti senesni ir pigesni automobiliai.

⁵⁷ Muitinės departamento duomenys

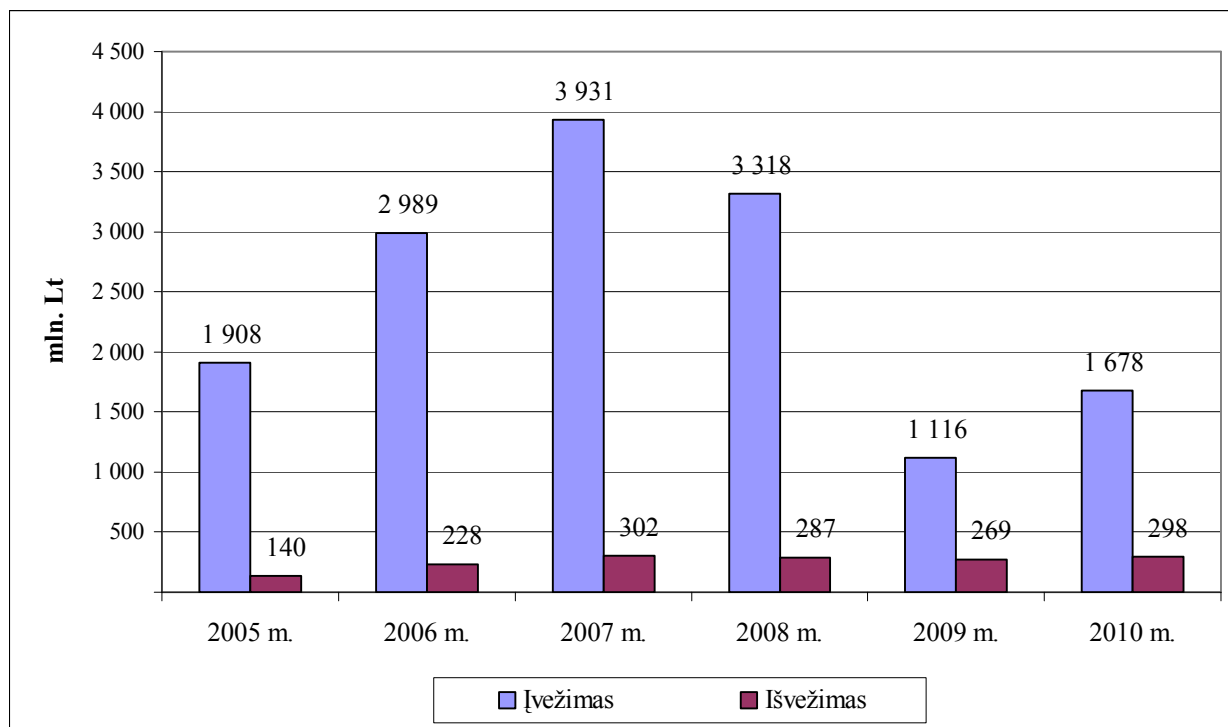


Šaltinis: Eurostat

4. pav. Automobilių importas ir eksportas Lietuvoje mln. Lt (intrastato ir ekstrastato duomenys)

Tuo tarpu prasidėjus pasauliniam ekonomikos nuosmukiui, 2008 m. automobilių importas ir eksportas Lietuvoje pradėjo mažėti ir 2009 m. į Lietuvą buvo automobilių importuota tik už 1 405 mln. Lt, o eksportuota už 1 036 mln. Lt. 2010 m., lyginant su 2009 m., automobilių importas ir eksportas nežymiai padidėjo.

Palyginus automobilių įvežimo į Lietuvą iš ES valstybių narių ir išvežimo į ES valstybes nares duomenis (žr. 5 pav.) matyti, kad išvežamų automobilių kiekis sudaro tik apie 10 proc. išvežamų automobilių kiekio. Lyginant automobilių įvežimo duomenis ir Lietuvoje įformintų negražinamo eksporto muitinės procedūrų duomenis (žr. 6 pav.) matyti, kad iš ES valstybių narių įvežamų ir Lietuvoje eksportuojamų automobilių kiekio pokyčiai atitinkamai metais sutampa. Galima daryti išvadą, kad automobilių eksportas iš Lietuvos į trečiąsias šalis ir automobilių įvežimas į Lietuvą iš kitų ES valstybių narių yra tiesiogiai susiję.

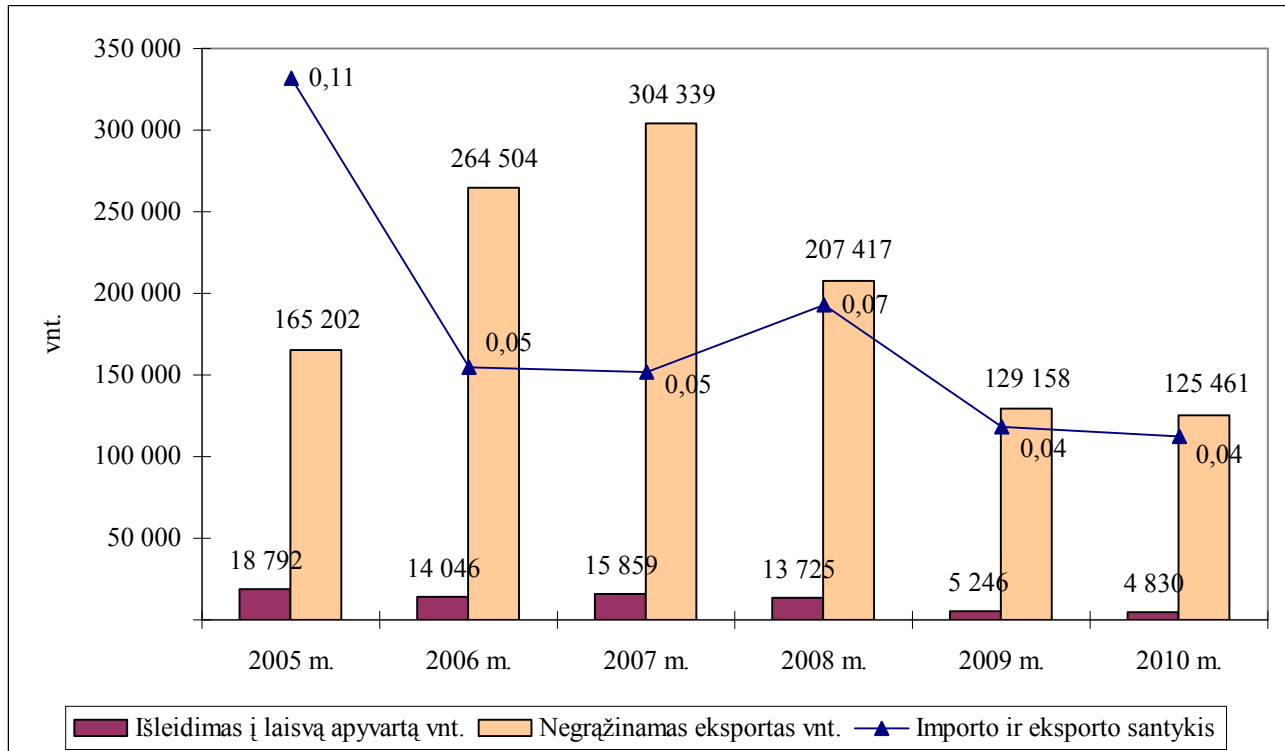


Šaltinis: Eurostat

5. pav. Automobilių įvežimas ir išvežimas Lietuvoje mln. Lt (intrastato duomenys)

Lengvųjų automobilių užsienio prekybos efektyvumui vertinti panaudosime eksporto ir importo apimtys santykio kitimą. Šio santykio didėjimas reiškia verslo ekonominės aplinkos ir tarptautinės prekybos sąlygų gerėjimą. Jeigu eksportuojamų lengvųjų automobilių apimtis palyginti su importuojama į Lietuvą apimtimi didėja, tai reiškia, kad prekybos sąlygos yra palankios, verslininkai gali įsigyti daugiau importuojamų prekių.

Analizė rodo, kad šis lengvųjų automobilių užsienio prekybos efektyvumo rodiklis nuo 2005 iki 2010 metų mažėjo (žr. 6 pav.). Šio koeficiento dydis priklauso nuo automobilių importavimo sąlygų Rytų rinkose. Pvz., 2009 m. padidėjus įvairiems importo apribojimams Rusijoje, Baltarusijoje ir Kazachstane sumažėjo ir lengvųjų automobilių eksportas iš Lietuvos.



Šaltinis: Muitinės departamentas prie LR finansų ministerijos

6. pav. Automobilių išleidimas į laisvą apyvartą ir negrąžinamas eksportas Lietuvoje

Lietuvoje automobilių eksporto dalis bendroje eksporto apimtyje 2005 – 2010 m. laikotarpiu variavo nuo 3,2 proc. iki 4,8 proc., tuo tarpu atitinkami importo rodikliai – nuo 3,3 proc. iki 7,7 proc.⁵⁸ Galima daryti išvadą, kad automobilių eksportas daugiau nei kitų prekių yra įtakojamas trečiųjų šalių nustatytų importo tarifinių ir netarifinių reguliavimo priemonių.

Taip pat reikia įvertinti tai, kad nagrinėjamu laikotarpiu naudotų automobilių išleidimas į laisvą apyvartą (vienetais) sudarė 94 proc., viso automobilių išleidimo į laisvą apyvartą, negrąžinamas eksportas (vienetais) sudarė 99 proc. viso automobilių negrąžinamo eksporto. Taigi, galima daryti išvadą, kad tarptautinę automobilių prekybą su trečiosiomis šalimis Lietuvoje daugiausia įtakoja naudotų automobilių importas ir eksportas.

Automobilių importo ir eksporto struktūrą atitinka ir Lietuvos automobilių parkas, kuriame lengvieji automobiliai iki 2 m. senumo sudaro mažiau kaip 1 proc. visų lengvųjų automobilių skaičiaus, tuo tarpu senesni kaip 10 metų automobiliai sudaro 85 proc. visų lengvųjų automobilių

⁵⁸ Statistikos departamento duomenys

skaičiaus. Iš šių skaičių matyti, kad naudotų automobilių prekyba Lietuvoje vyrauja ir automobilių vidaus prekyboje.

Toliau panagrinėsime automobilių importą į ES iš trečiųjų šalių – JAV, Pietų Korėjos, Rusijos, Japonijos ir Kinijos kurios ES gamina automobilius, tai pat automobilių eksportą iš ES į šias valstybes (žr. 2 lent.).

Iš nurodytų trečiųjų šalių į ES daugiausia automobilių importuojama iš Japonijos, nes joje yra plačiai išvystyta automobilių pramonė, todėl nepaisant tai, kad Japonijos automobilių gamintojų gamyklos pagamina nemažai automobilių gamyklose esančiose ES⁵⁹, tai pat nepaisant iš Japonijos į ES importuojamiems automobiliams taikomo 10 proc. importo muto, automobiliai pagaminti Japonijoje į ES yra importuojami. Iš ES į Japoniją eksportuojama mažiau automobilių nei importuojama.

2. lentelė. Automobilių importas į ES ir eksportas iš ES mln. Lt

Metai/Šalis	Japonija		Pietų Korėja		Kinija		JAV		Rusija	
	Importas	Eksportas	Importas	Eksportas	Importas	Eksportas	Importas	Eksportas	Importas	Eksportas
2005	38 833	16 385	21 750	2 286	556	4 868	13 181	93 288	164	8 266
2006	42 211	14 584	25 114	3 515	1 081	7 775	19 106	93 481	148	14 912
2007	41 540	14 229	23 102	3 365	1 744	11 550	22 081	85 469	124	22 992
2008	37 351	11 234	13 622	3 149	1 941	15 916	20 842	70 942	109	30 337
2009	28 925	9 377	9 012	2 782	1 423	18 910	10 325	44 166	143	8 900
2010	25 961	13 286	8 458	5 807	1 665	42 067	12 203	66 111	100	14 097

Šaltinis: Eurostat

Iš Pietų Korėjos į ES 2005 m. buvo importuota automobilių už 21,7 mlrd. Lt, o 2010 m. importuota automobilių tik už 8,4 mlrd. Lt. Toks automobilių importo sumažėjimas gali būti paaiškinamas tuo, kad Pietų Korėjos įmonės gaminančios automobilius pastatė naujas automobilių gamyklas ES (Slovakijoje ir Čekijoje). Tuo tarpu automobilių eksportas iš ES į Pietų Korėją didėjo nuo 2,3 mln. Lt 2005 m. iki 5,8 mln. Lt 2010 m.

Nors JAV yra plačiai išvystyta automobilių pramonė, tačiau JAV gaminami automobiliai daugiausia skirti pačios JAV rinkai, kuri yra viena iš didžiausių pasaulyje. Todėl tik nedidelė dalis

⁵⁹ Azijos markės tirpdo europiečių pranašumą namų rinkoje. <http://www.autotyrimai.lt/autoverslas/analize/azijos-markes-tirpdo-europieciu-pranasumn-namu-rinkoje>. Žiūrėta 2012-01-25.

JAV pagamintų automobilių importuojama į ES valstybes nares. Automobilių eksportas iš ES į JAV yra daug didesnis nei importas. Tai rodo, kad ES automobilių pramonė sėkmingai konkuruoja su JAV automobilių pramone. Nagrinėjamu laikotarpiu ES automobilių eksporto į JAV sumažėjimą nuo 93 mln. Lt 2005 ir 2006 m. iki 44 mln. Lt 2009 m. galima sieti su dėl ekonomikos nuosmukio sumažėjusia automobilių paklausa JAV rinkoje.

Pastaraisiais metais Kinijos automobilių pramonė kartu su automobilių rinka sparčiai augo ir tapo viena didžiausių pasaulyje⁶⁰. Kinijoje gaminami automobiliai daugiausia skirti augančios Kinijos automobilių rinkos paklausos tenkinimui. Iš 2 lentelės matyti, kad automobilių importas iš Kinijos į ES nuo 2005 iki 2010 m. padidėjo tris kartus, tačiau jis išlieka mažas palyginus su automobilių importu iš kitų valstybių. Tuo tarpu automobilių eksportas iš ES į Kiniją išaugo nuo 4,8 mln. Lt 2005 m. iki 42 mln. Lt 2010 m. Taigi, Kinija tampa viena iš pagrindinių ES automobilių eksporto rinkų.

Rusijos automobilių gamybos technologijos nuo Vakarų valstybių atsilieka⁶¹, todėl nors Rusijoje ir yra automobilių pramonė, automobilių eksportas į ES iš Rusijos yra mažas, o iš ES į Rusiją automobilių eksportas yra gan didelis.

2.2.1. Naujų automobilių importas ir eksportas

Lietuvoje daugiausia naujų automobilių išleidimo į laisvą apyvartą muitinės procedūrai deklaruota 2006 m. – 1 051 vnt., tuo tarpu 2010 m. deklaruotas mažiausias kiekis – 225 vnt. (žr. 7 pav.). Vidutinė deklaruota naujo automobilio muitinė vertė nuo buvusios daugiau kaip 50 tūkst. Lt 2007 ir 2008 m. sumažėjo iki 23 tūkst. Lt 2009 ir 2010 m.

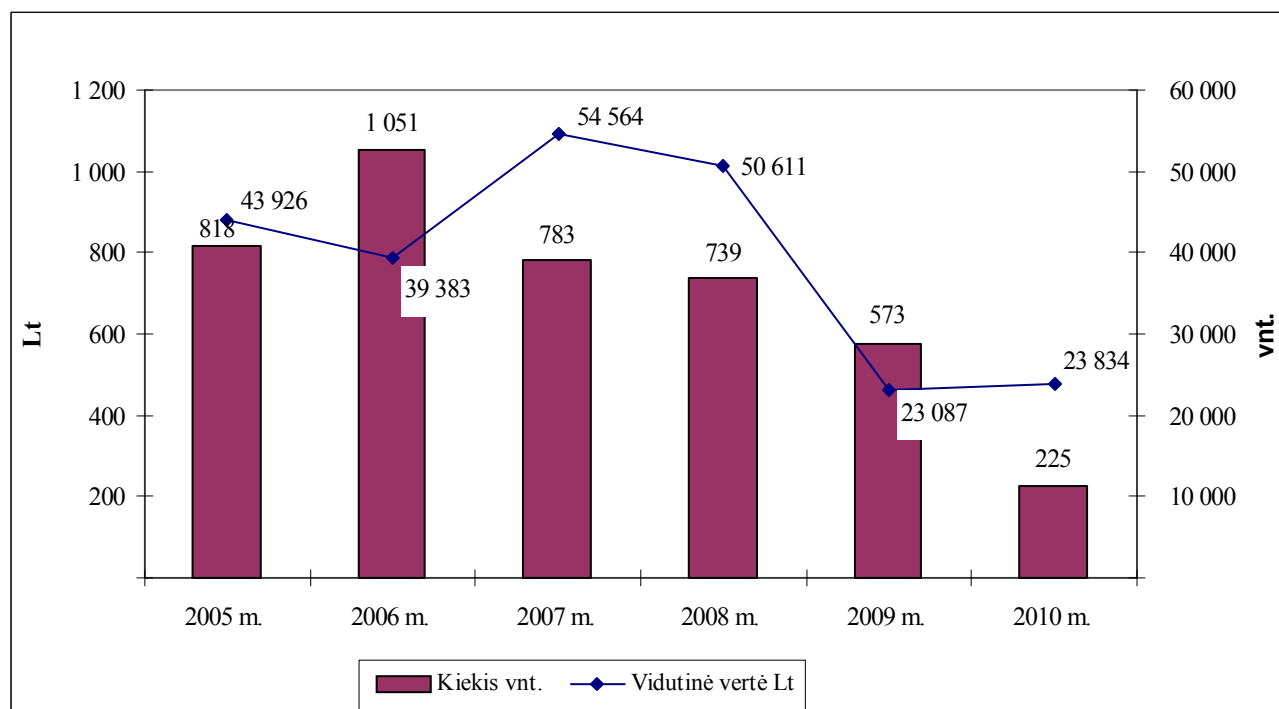
Lietuvos rinkoje naujų automobilių pardavimai sumažėjo nuo 24,9 tūkst. vnt. 2008 m. iki 8 tūkst. vnt. 2009 m. ir 9 tūkst. vnt. 2010 m.⁶² Taigi, sumažėję naujų automobilių pardavimai Lietuvos rinkoje lėmė 2009 ir 2010 m. sumažėjusį naujų automobilių importo kiekį iš trečiųjų šalių, taip pat ir žemės klasės pigesnių naujų automobilių importą.

⁶⁰ Kinija - didžiausia mašinų gamintoja.

<http://www.lzinios.lt/Pasaulis/Kinija-didziausia-masinu-gamintoja>. Žiūrėta 2012-01-28.

⁶¹ Ar Rusijos automobilių pramonė taps pasauline? http://www.zebra.lt/lt/mokslas_it/automobiliai/ar-rusijos-automobiliu-pramone-taps-pasauline-208175.html. Žiūrėta 2012-01-25.

⁶² Autoplus Ketvirtinė automobilių rinkos tendencijų apžvalga, 2011 m. IV ketvirtis. http://auto.plius.lt/tyrimai/automobiliu-rinkos-apzvalga-2011-iv-ketv?page_nr=1. Žiūrėta 2012-01-25.



Šaltinis: Muitinės departamentas

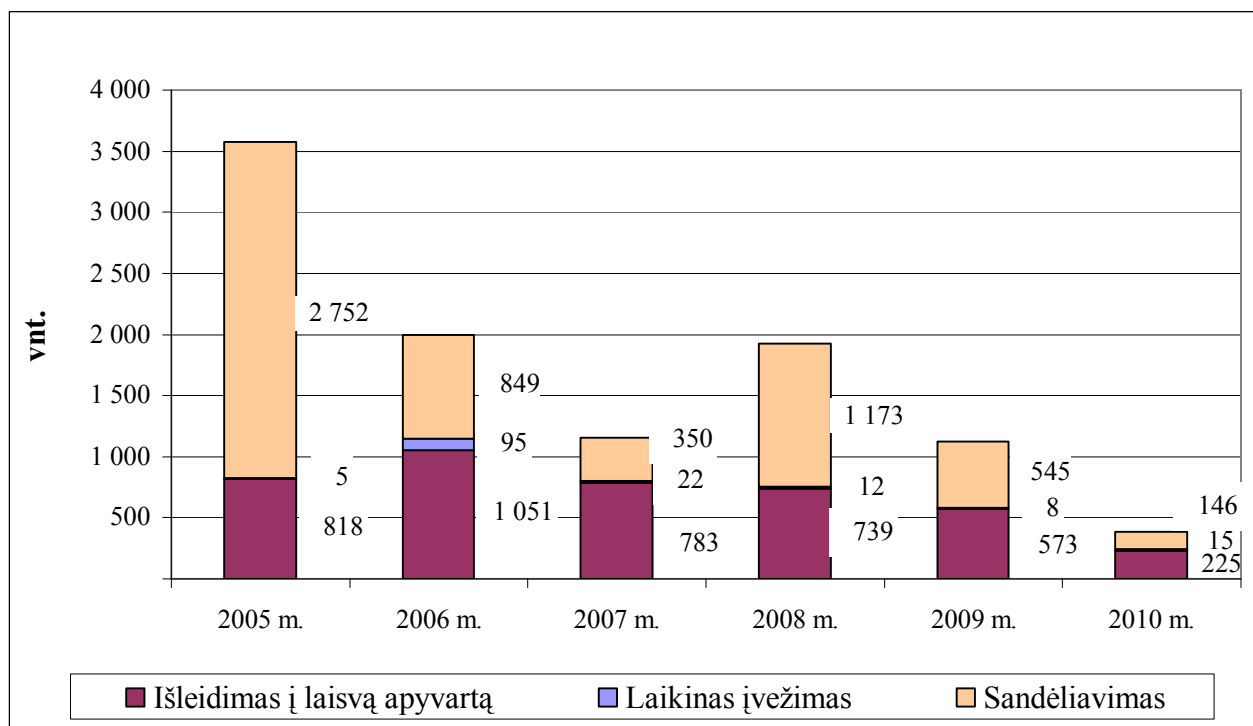
7. pav. Naujų automobilių išleidimas į laisvą apyvartą Lietuvoje

Daugiausia naujų automobilių 2005 – 2010 m. laikotarpiu deklaruota išleidimui į laisvą apyvartą iš Japonijos (57 proc.), Rusijos (27 proc.) ir Pietų Korėjos (8 proc.). Iš Japonijos buvo importuojami nauji Mitsubishi markės automobiliai, o iš Rusijos nauji LADA (VAZ) markės automobiliai. Didžiausias kiekis naujų automobilių iš Pietų Korėjos importuotas 2005 ir 2006 m. (atitinkamai 141 ir 148 vnt.) (žr. 4 priedą).

Kadangi Lietuvos rinkoje parduodami daugelio pasaulio gamintojų automobiliai, o Lietuvoje išleidžiami į laisvą apyvartą tik keleto markių automobiliai, darytina išvada, kad kitų markių Lietuvos rinkoje parduodami nauji automobiliai išleidžiami į laisvą apyvartą kitose ES valstybėse, arba pagaminti ES valstybėse ir į Lietuvą buvo įvežami kaip ES prekių statusą turinčios prekės.

Už importuotus naujus automobilius 2005 – 2010 m. buvo apskaičiuota 183 mln. Lt importo mokesčių (žr. 11 pav.).

Nagrinėjant naujų automobilių importą pagal muitinės procedūras iš 8 pav. matyti, kad naujiems automobiliams Lietuvoje daugiausia įforminama muitinio sandėliavimo ir išleidimo į laisvą apyvartą muitinės procedūrų. Tuo tarpu laikinojo įvežimo muitinės procedūros naujiems automobiliams nėra plačiai taikomos.



Šaltinis: Muitinės departamentas

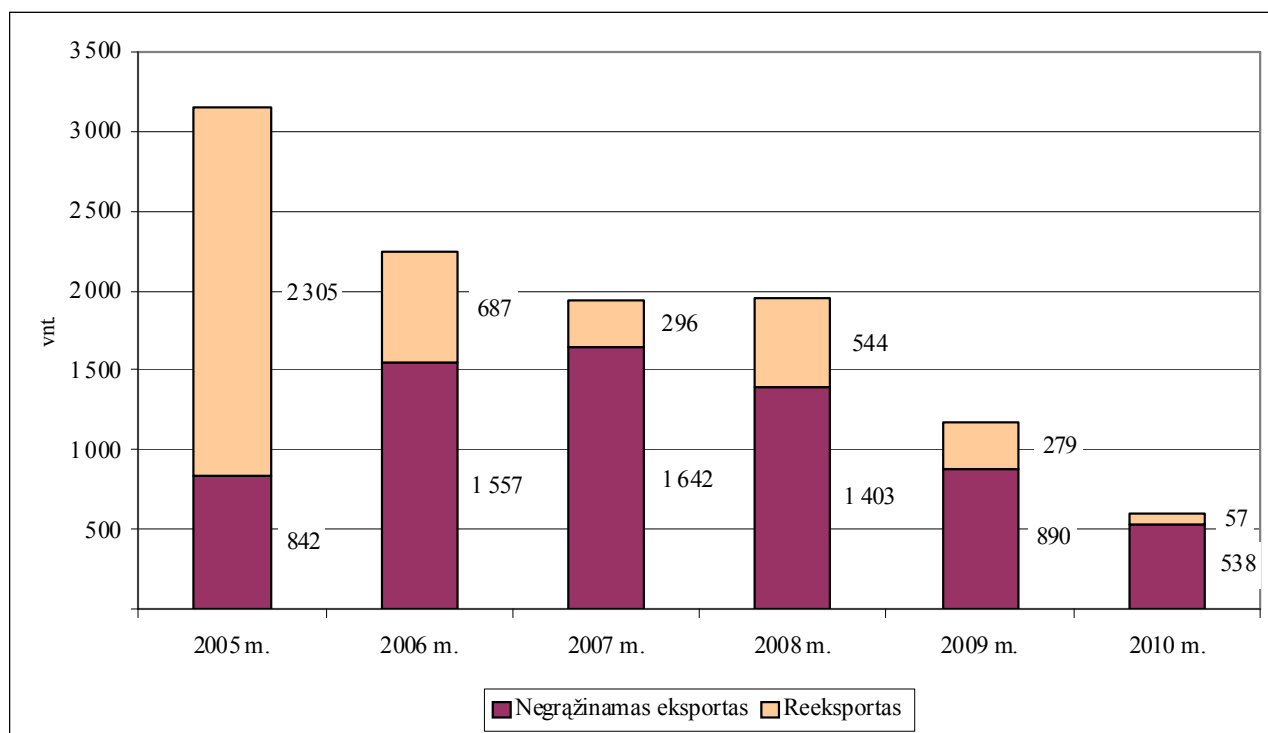
8. pav. Naujų automobilių importas Lietuvoje

Taikant muitinės sandėliavimo muitinės procedūrą automobiliai, nemokant importo maito, gali būti saugomi nepakeičiant jų būklės iki kitų muitinės sankcionuotų veiksmų įforminimo, prireikus atliekant tam tikras jų tvarkymo operacijas, užtikrinančias prekių išsaugojimą sandėliavimo metu, paruošimą toliau transportuoti ir kt.

Kaip ir išleidimo į laisvą apyvartą muitinės procedūrai, taip ir sandėliavimo muitinės procedūrai deklaruotas naujų automobilių kiekis nagrinėjamu 2005 – 2010 m. laikotarpiu sumažėjo nuo 2 752 vnt. 2005 m. iki 146 vnt. 2010 m. Ši sumažėjimą galima paaiškinti dėl ekonominio nuosmukio sumažėjusia naujų automobilių paklausa kitų Europos valstybių rinkose⁶³.

2005 – 2010 m. naujų automobilių eksportą iš Lietuvos nagrinėsime pagal įformintas negražinamo eksporto ir reeksporto muitinės procedūras, kuri taikoma užbaigiant sandėliavimo ir laikinojo įvežimo perdirbti muitinės procedūras (žr. 9 pav.).

⁶³ Automobilių pardavimai Europoje mažėja ketvirtus metus iš eilės. DELFI auto. <http://auto.delfi.lt/autonews/automobiliu-pardavimai-europoje-mazeja-ketvirtus-metus-is-eiles.d?id=54294627>. Žiūrėta 2012-03-10.



Šaltinis: Muitinės departamentas

9. pav. Naujų automobilių eksportas Lietuvoje

Nuo 2005 m. iki 2010 m. naujų automobilių eksportas sumažėjo 81 proc. (nuo 3 147 vnt. 2005 m. iki 595 vnt. 2010 m.).

Didžiąją dalį naujiems automobiliams įformintų eksporto procedūrų sudaro negražinamo eksporto muitinės procedūros, išskyrus 2005 m., kai daugiau buvo įforminta reeksporto muitinės procedūrų.

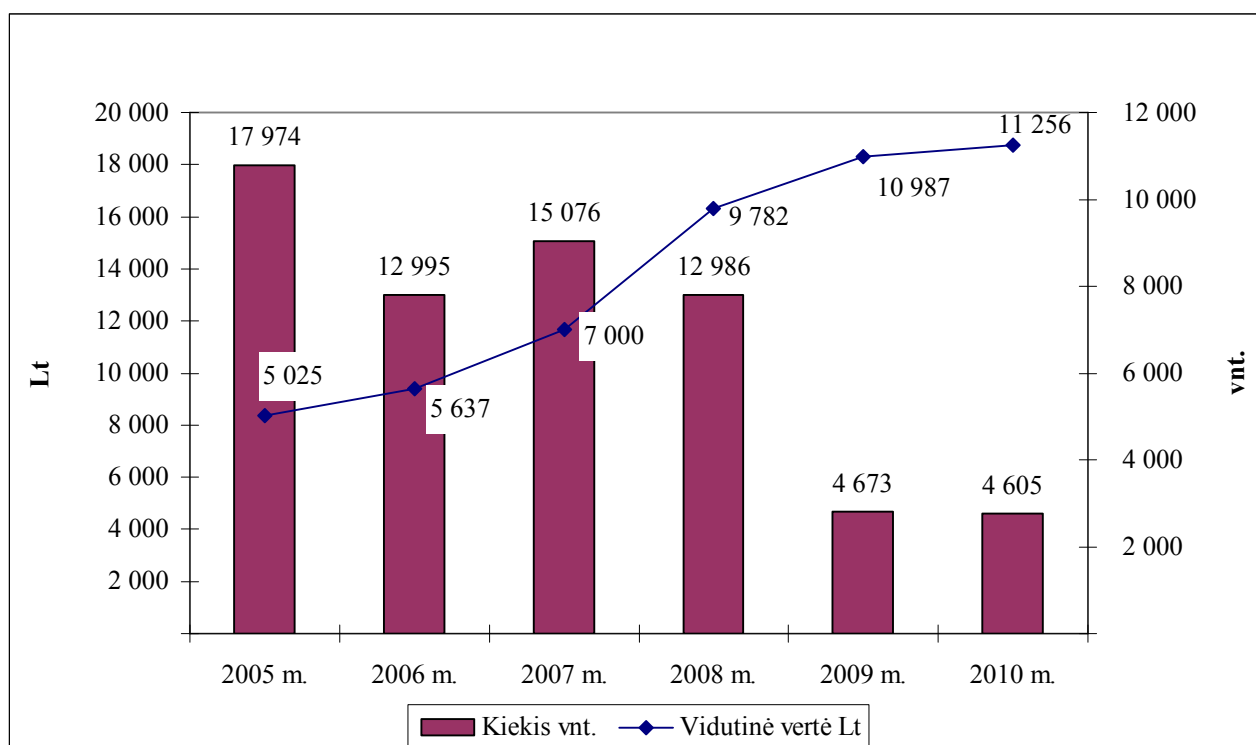
2005 – 2010 m. laikotarpiu daugiausia naujų automobilių buvo eksportuota (įformintos negražinamo eksporto ir reeksporto muitinės procedūros) į Baltarusiją (65 proc.) ir Rusiją (19 proc.). Mažiau automobilių eksportuota į Ukrainą (6 proc.), Tadžikistaną (4 proc.) ir Kazachstaną (2 proc.).

2.2.2. Naudotų automobilių importas ir eksportas

Naudotų automobilių, kaip ir naujų automobilių, išleidimas į laisvą apyvartą 2009 – 2010 m. laikotarpiu lyginant su 2005 – 2008 m. laikotarpiu sumažėjo (žr. 10 pav.), tačiau vidutinė deklaruota

naudoto automobilio muitinė vertė 2010 m. lyginant su 2005 m. padidėjo, nuo 5 025 Lt iki 11 256 Lt (124 proc.).

Naudotų automobilių vidutinės deklaruotos muitinės vertės padidėjimas gali būti paaiškinamas Lietuvos muitinės taikytomis griežesnėmis importuojamų naudotų automobilių muitinio įvertinimo kontrolės priemonėmis.



Šaltinis: Muitinės departamentas

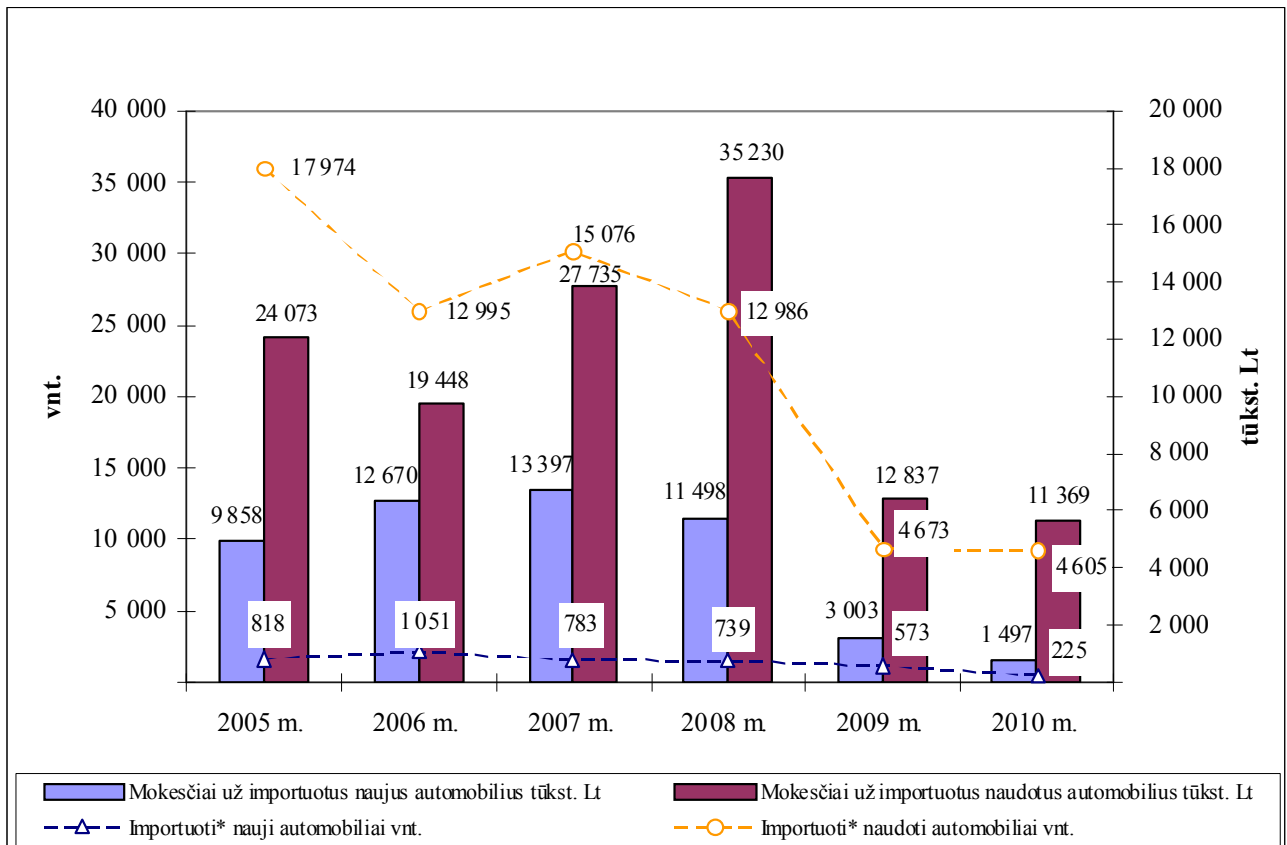
10. pav. Naudotų automobilių išleidimas į laisvą apyvartą Lietuvoje

Viena iš taikytų priemonių – nuo 2008 m. išleidžiant į laisvą apyvartą apgadintus naudotus automobilius, kurių deklaruojama muitinė vertė tikrinama muitinio įforminimo metu, reikia pateikti įrodymus pagrindžiančius muitinę vertę (pvz., turto vertintojų sudarytas automobilių vertinimo ataskaitas) ir atlikti automobilių fizinį tikrinimą (sitikrinti automobilių turimus defektus su dokumentuose (automobilių vertinimo ataskaitose) nurodytais defektais).

Taip pat 2005 – 2010 m. laikotarpiu Lietuvos muitinė, atlikdama tyrimus dėl importuotų naudotų automobilių muitinės vertės ir bendradarbiaudama su trečiųjų šalių muitinių

administracijomis (daugiausia JAV), nustatė eilę importuotų naudotų automobilių muitinės vertės mažinimo apgaulės būdu atvejų.

Naudotų automobilių 2005 – 2010 m. laikotarpiu daugiausia importuota iš JAV (75 proc.) ir Šveicarijos (22 proc.). Išsamūs Lietuvos muitinės statistiniai duomenys apie importuotus ir eksportuotus automobilius pateikiami 4 priede.



Šaltinis: Muitinės departamentas

11. pav. Apskaičiuoti importo mokesčiai už iš trečiųjų šalių į Lietuvą importuotus automobilius

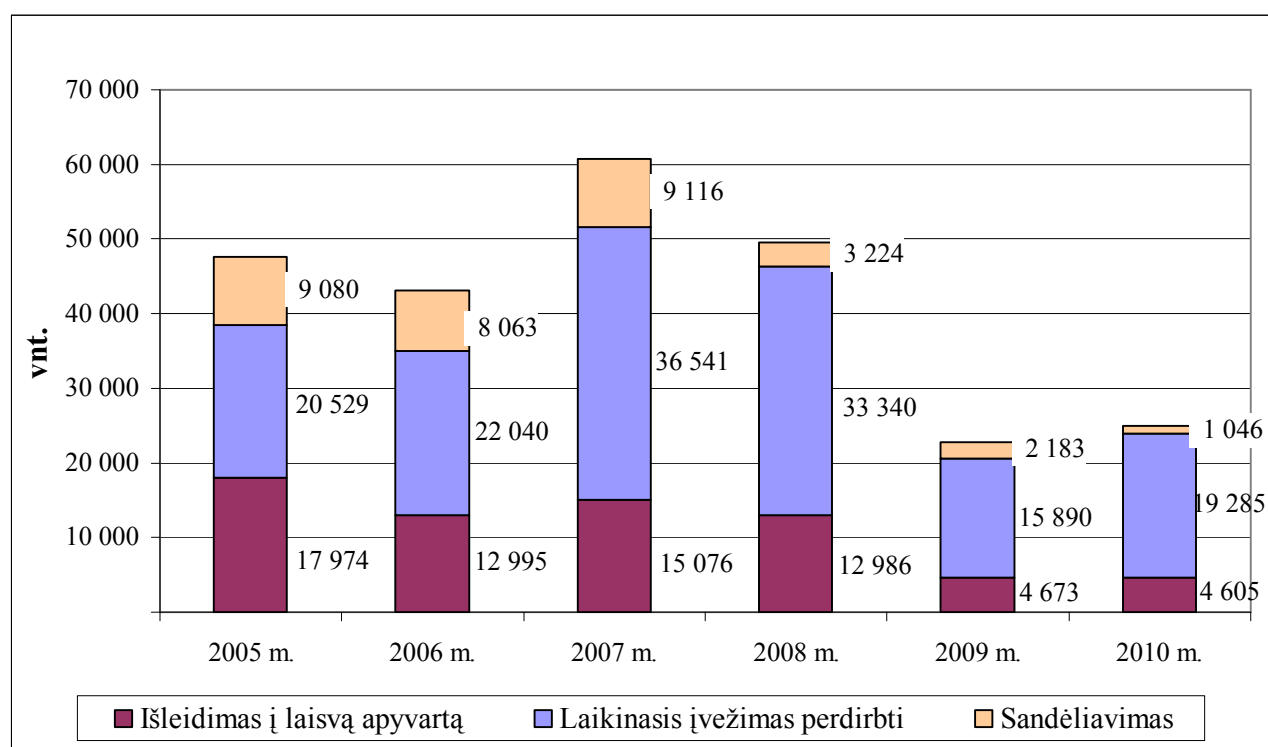
Tuo tarpu remiantis 2011 m. spalio – gruodžio mėn. statistiniais duomenimis daugiausiai naujai į Lietuvą įvežamų automobilių nuolatinei registracijai buvo įvežta iš Vokietijos (44 proc.), nes tai labai didelį automobilių parką turinti ir geografiškai patogioje vietoje esanti valstybė⁶⁴. Taip pat į Lietuvą daug automobilių įvežta iš kitų ES valstybių: Prancūzijos (12 proc.), Italijos (12 proc.),

⁶⁴ Autoplusius Ketvirtinė automobilių rinkos tendencijų apžvalga, 2011 m. IV ketvirtis. http://auto.plius.lt/tyrimai/automobiliu-rinkos-apzvalga-2011-iv-ketv?page_nr=1. Žiūrėta 2012-01-25.

Belgijos (8 proc.), Olandijos (6 proc.). Taigi, didžiąją dalį į Lietuvą įvežamų automobilių sudaro iš kitų ES valstybių narių įvežami automobiliai, kuriems importo muitinės procedūros neforminamos ir importo muitai netaikomi.

Iš 11 pav. matyti, kad importo mokesčių suma už iš trečiųjų šalių importuotus naudotus automobilius yra didesnė nei už importuotus naujus automobilius dėl didesnio importuojamo naudotų automobilių kiekio. Tačiau apskaičiuotų mokesčių dydis vienam 2005 – 2010 m. laikotarpiu importuotam naujam automobiliui (12 395 Lt) žymiai didesnis nei naudotam automobiliui (1 913 Lt) dėl didesnės naujų automobilių muitinės vertės.

Taigi, 2005 – 2010 m. laikotarpiu naujų automobilių importas sudarė tik 6 proc. viso automobilių importo kiekio, tačiau apskaičiuoti importo mokesčiai už naujus automobilius sudarė 28 proc. visų apskaičiuotų importo mokesčių už automobilius.



Šaltinis: Muitinės departamentas

12. pav. Naudotų automobilių importas Lietuvoje

Nagrinėjamu laikotarpiu importuojami naudoti automobiliai daugiausia (55 proc.) buvo deklaruojami laikinojo įvežimo perdirbti muitinės procedūrai (žr. 12 pav.). Taikant šią procedūrą į

Lietuvą daugiausia iš JAV importuojami apgadinti automobiliai, kurie vėliau suremontuoti reeksportuojami į Rytų Europos ir Azijos valstybes. Išleidimo į laisvą apyvartą muitinės procedūrai naudotų automobilių buvo deklaruota mažiau. Naudotų automobilių išleidimas į laisvą apyvartą priklausio nuo naudotų automobilių paklausos Lietuvos ir kitų ES valstybių narių rinkose (išleisti į laisvą apyvartą Lietuvoje automobiliai be muitinės kontrolės gali būti vežami į kitas ES valstybes nares).

Tam, kad taikyti laikinojo įvežimo perdirbti muitinės procedūrą importuotojas turi turėti teritorinės muitinės išduotą leidimą. Taikant procedūrą importo maitas nemokamas, ir jos metu gali būti atliekamos leidime numatytos perdirbimo (remonto) operacijos, kurių tikslas – automobilių būklės atstatymas. Atsižvelgiant į tai, kad didelė dalis importuojamų naudotų automobilių būna apgadinti, dėl muitinės procedūros metu leidžiamų perdirbimo (remonto) operacijų gali būti paaiškinama kodėl importuotojai renkasi ne sandėliavimo, o laikinojo įvežimo perdirbti muitinės procedūrą.

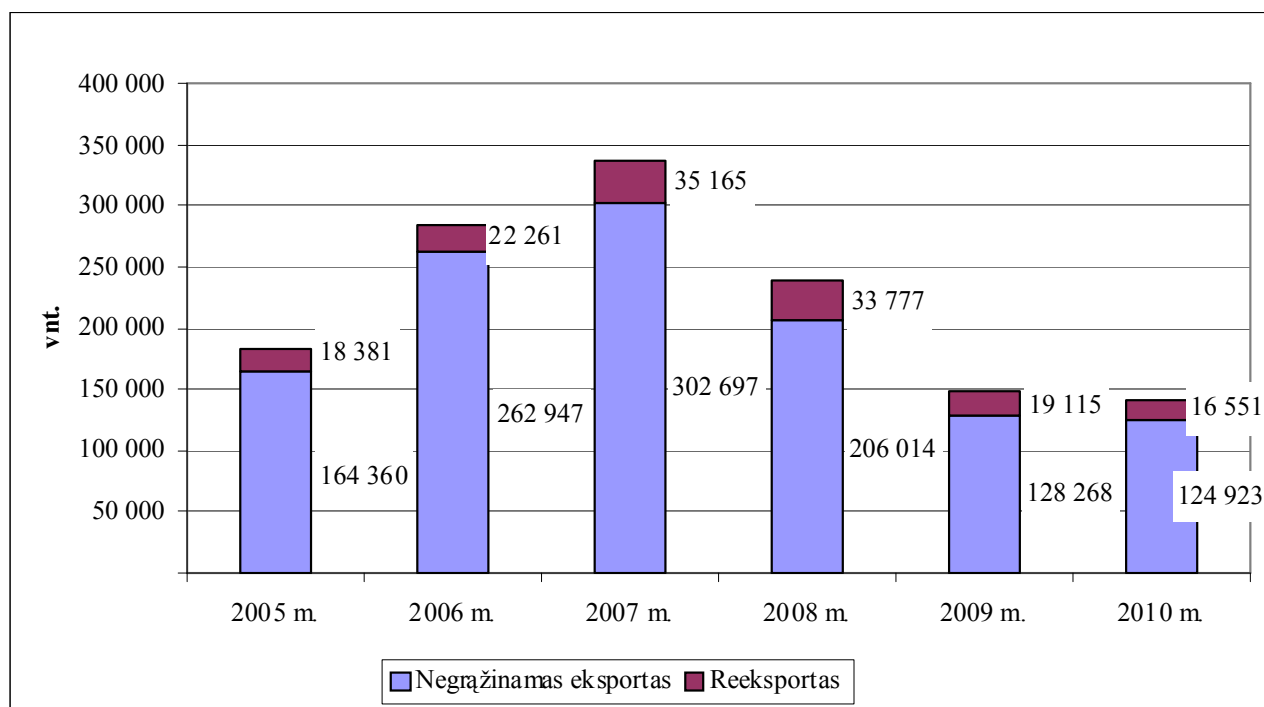
Tuo tarpu naudotų automobilių eksportas 2005 – 2010 m. laikotarpiu didėjo iki 2007 m., kuomet buvo eksportuota daugiausia automobilių (337 862 vnt.) (žr. 13 pav.). Naudotų automobilių eksportas pradėjo mažėti 2008 m. dėl prasidėjusio ekonominio nuosmukio trečiosiose šalyse į kurias buvo eksportuojami automobiliai. Taip pat 2009 m. trečiosios šalys, į kurias buvo eksportuojami automobiliai, padidino importo muitų tarifus už importuojamus automobilius. Šie veiksniai lėmė tai, kad automobilių eksportas 2010 m. sumažėjo iki 141 474 vnt. ir buvo mažiausias nagrinėjamu laikotarpiu.

Taigi, 2010 m. lyginant su 2007 m., kuomet naudotų automobilių buvo eksportuojama daugiausia, naudotų automobilių eksportas Lietuvoje sumažėjo 58 proc. Kadangi prasidėjęs ekonomikos nuosmukis sutapo su importo muitų tarifų padidinimu automobiliams pagrindinėse valstybėse, į kurias buvo eksportuojami automobiliai iš Lietuvos, išskirti kiek importo muitų tarifų padidinimas įtakojo Lietuvos automobilių eksportą nėra galimybės.

Eksportuojami naudoti automobiliai nagrinėjamu laikotarpiu daugiausia (89 proc.) buvo deklaruojami negražinamo eksporto muitinės procedūrai. Reeksporto muitinės procedūrai, kuria užbaigiamos laikinojo įvežimo arba sandėliavimo muitinės procedūros, buvo deklaruota 10 proc. eksportuotų automobilių.

Daugiausia naudotų automobiliu nagrinėjamu 2005 – 2010 m. laikotarpiu eksportuota į rytų šalis: Kazachstaną (39 proc.), Baltarusiją (27 proc.), Rusiją (14 proc.), Tadžikistaną (11 proc.) ir Kirgiziją (8 proc.).

Pažymėtina, kad naudotų ir naujų automobilių eksporto trečiųjų šalių rinkos yra tos pačios, tuo tarpu nauji ir naudoti automobiliai importuojami iš skirtingų trečiųjų šalių rinkų.



Šaltinis: Muitinės departamentas

13. pav. Naudotų automobilių eksportas Lietuvoje

Atsižvelgiant į įformintas importo ir eksporto muitinės procedūras galima daryti išvadą, kad naudotų automobilių prekybos verslas daugiausia orientuotas į automobilių eksportą į trečiąsias šalis. Verslas plačiai naudojami lengvata (importo mokesčių mokėjimo sąlyginu atidėjimu) kuri yra taikoma laikinojo įvežimo perdirbti ir muitinio sandėliavimo muitinės procedūroms.

Taip pat įvertinus tai, kad 2005 – 2010 m. iš trečiųjų šalių importuotas naudotų automobilių kiekis sudarė tik 6 proc. eksportuotų automobilių kiekio, taip pat tai, kad nagrinėjamu laikotarpiu Lietuvoje registruotų lengvųjų automobilių skaičius padidėjo 6 proc. (žr. 1 pav.), galima daryti išvadą, kad naudotų automobilių importas iš trečiųjų šalių automobilių prekybos verslą Lietuvoje

įtakoja minimaliai, nes didžioji dalis į trečiąsias šalis eksportuojamų naudotų automobilių į Lietuvą atvyksta iš kitų ES valstybių narių.

2.3. ES ir trečiųjų šalių importuojamiems automobiliams taikomų muitų tarifų palyginamoji analizė

Šiame skyriuje panagrinėsime ES ir kitose valstybėse automobiliams, klasifikuojamiems KN 8703 pozicijoje taikomus importo muitų tarifus. Apžvelgsime į Pietų Korėją, JAV, Japoniją ir ES importuojamiems automobiliams taikomus importo muitų tarifus, taip pat Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungos, į kurią iš ES eksportuojama nemaža dalis naudotų automobilių, taikomus importo muitų tarifus lengviesiems automobiliams.

Autonominė maito tarifų norma taikoma importuojant lengvuosius automobilius, turinčius 1 300 cm³ ir 2000 cm³ darbinio tūrio benzininius variklius, į Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungą, Pietų Korėją, JAV, Japoniją ir ES pateikta 3 lentelėje. Iš lentelės matyti, kad Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjunga importuojamiems automobiliams taiko daugiau kaip 3 kartus didesnę importo maito tarifą nei dauguma lyginamųjų valstybių. Tai pat atkreiptinas dėmesys, kad į Japoniją importuojami automobiliai neapmokestinami importo maitu, tuo tarpu Pietų Korėja taiko 8 proc., o JAV ir ES 10 proc. importo maito tarifą.

Didžiausio palankumo statuso maitai taikomi ES prekybai su Australija, Kanada, Taivanu, Honkongu, Japonija, Naująja Zelandija, Singapūru, JAV⁶⁵. Toks prekybos su šiomis šalimis statusas įtvirtintas pagal PPO nuostatas. Kitoms PPO narėms ES taiko arba vienašališkai suteiktas, arba pagal regionines ir preferencines prekybos sutartis numatytas preferencijas.

Didžiausio palankumo statuso maitai taip pat taikomi ES ir NVS šalių prekybai. Ši prekybos režimą įtvirtina ES ir NVS šalių Partnerystės ir Bendradarbiavimo sutartys.

ES ir Pietų Korėjos LPS įsigaliojo 2011 m. liepos 1 d. Tai pirmasis ES prekybos susitarimas su Azijos šalimi. Pasibaigus LPS numatytiems pereinamiesiems laikotarpiams bus pašalinti praktiškai visi importo maitai, taikomi ES ir Pietų Korėjos tarpusavio prekybai. Pagal jį turi būti panaikinti beveik visų produktų importo maitai (per penkerius metus bus panaikinti 98,7 proc. muitų prekybos verte), taip pat labai liberalizuota prekyba paslaugomis. LPS yra nustatyti konkretūs

⁶⁵ Kaip ES reglamentuoja prekybos ryšius su trečiosiomis šalimis?
<http://www.verslobanga.lt/lt/leidinys.NextPage.12/3e802250aae77.1>. Žiūrėta 2012-01-28.

įsipareigojimai šalinti netarifines prekybos kliūtis įvairiuose sektoriuose, pvz., automobilių, farmacijos produktų ir elektronikos, bei užkirsti kelią naujoms. Taip pat yra atsižvelgta į ES automobilių pramonės interesus – LPS pateiktos nuostatos dėl netarifinių kliūčių, kuriomis ES trukdoma eksportuoti prekes į Korėją.

Taigi, remiantis LPS, prekyboje tarp ES ir Korėjos automobiliams, klasifikuojamiems KN 8703 pozicijoje, importo muitai panaikinami per keturis arba per šešis metinius etapus (priklausomai nuo prekės kodo), pradedant nuo šio susitarimo įsigaliojimo datos, ir toliau netaikomi⁶⁶.

3. lentelė. Atskirose valstybėse taikomi autonominio importo maito tarifai kai kuriems automobiliams

Prekės kodas ir aprašymas/Valstybė		RU BY ir KZ muitų sąjunga*	Pietų Korėja	JAV	Japonija	ES
8703 22 (automobiliai benzininiu varikliu kurių cilindų darbinis tūris 1 300 cm ³)	Nauji	30 proc., bet ne mažiau kaip 1,45 EUR už 1 cm ³ variklio tūrio	8 proc.	10 proc.	0 proc.	10 proc.
	Naudoti iki 5 m. senumo	35 proc., bet ne mažiau kaip 1,45 EUR už 1 cm ³ variklio tūrio	8 proc.	10 proc.	0 proc.	10 proc.
	Naudoti virš 5 m. senumo	2,7 EUR už 1 cm ³ variklio tūrio	8 proc.	10 proc.	0 proc.	10 proc.
8703 23 (automobiliai benzininiu varikliu kurių cilindų darbinis tūris 2 000 cm ³)	Nauji	30 proc., bet ne mažiau kaip 2,15 EUR už 1 cm ³ variklio tūrio	8 proc.	10 proc.	0 proc.	10 proc.
	Naudoti iki 5 m. senumo	35 proc., bet ne mažiau kaip 2,15 EUR už 1 cm ³ variklio tūrio	8 proc.	10 proc.	0 proc.	10 proc.
	Naudoti virš 5 m. senumo	4 EUR už 1 cm ³ variklio tūrio	8 proc.	10 proc.	0 proc.	10 proc.

* – importo maito tarifas taikomas juridiniams asmenims

Šaltiniai: ES ir Pietų Korėjos LPS; www.tsouz.ru; www.customs.go.jp/english/; www.usitc.gov

Rusija, į kurią Lietuvos naudotų automobilių eksportas sudaro 14 proc., jau 18 metų siekia narystės PPO⁶⁷. PPO ministrų konferencija 2011 m. gruodžio 16 dieną pritarė Rusijos narystei šioje

⁶⁶ Europos Sąjungos bei jos valstybių narių ir Korėjos Respublikos Laisvosios prekybos susitarimas. ES šalies muitų tarifų sąrašas. // OL L 127, 2011 5 14, p. 525-1132.

⁶⁷ Užsienio reikalų ministerija. Rusijai tapus PPO nare, bus sudarytos palankesnės sąlygos Lietuvos prekių ir paslaugų eksportui į šią šalį. <http://www.urm.lt/index.php?565192435>. Žiūrėta 2012-02-01.

organizacijoje. Rusija formaliai organizacijos nare taps ir įgyvendinti stojimo metu duotus įsipareigojimus pradės tik po to, kai ratifikuos stojimo dokumentų paketą. Prognozuojama, kad tai įvyks 2012 m. liepos mėn.

Stodama į PPO Rusija įsipareigojo imtis svarbių įsipareigojimų: liberalizuoti savo prekybos režimą bei sukurti skaidrią ir prognozuojamą aplinką prekybai ir užsienio investicijoms. Užsienio šalių prekės ir paslaugos negalės būti diskriminuojamos, o patekusios į Rusijos rinką, turės būti traktuojamos taip pat, kaip vietinės. Rusija beveik visus PPO susitarimų reikalavimus taikys nuo pirmosios narystės dienos. Vienintelis jų išsiderėtas pereinamasis laikotarpis taikomas investicijoms į automobilių pramonę.

Kadangi Rusija yra sudariusi muitų sąjungą su Baltarusija ir Kazachstanu, Rusijos narystė PPO pagerins eksporto sąlygas ir į Baltarusiją bei Kazachstaną, kurios turės taikyti daugelį Rusijos stojimo į PPO įsipareigojimų.

Rusija įsipareigoja, įstojusi į PPO, per aštuonerius metus nuo įstojimo palaipsniui mažinti importo mokesčius⁶⁸. Pramoninių prekių maito vidurkis Rusijoje nuo 9,5 sumažės iki 7,3 proc. Naujų lengvųjų automobilių mokestis palaipsniui mažės nuo 25 proc. iki 15 proc. Naudotų automobilių maito mokestis po pereinamojo laikotarpio bus 20 proc. Taip pat turėtų būti panaikintas šiuo metu taikomas maito mokestis apskaičiuojamas pagal automobilio variklio kubatūrą.

Visi į Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungą importuojamiems ne Rusijoje pagamintiems automobiliams taikomi importo mokesčiai pateikti 3 priede.

⁶⁸ Rusijos Federacijos stojimas į Pasaulio prekybos organizaciją (PPO). Lietuvos Užsienio reikalų ministerijos Išorinių ekonominių santykių departamentas. Vilnius 2011.

3. AUTOMOBILIŲ IMPORTO IR EKSPORTO TEISINIO REGLAMENTAVIMO PROBLEMOS IR PERSPEKTYVOS

3.1. Netarifinių prekybos reguliavimo priemonių taikymo perspektyvos prekybai su trečiosiomis šalimis

Šiame skyriuje apžvelgsime ES taip pat Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungos bei Pietų Korėjos taikomas netarifinio reguliavimo priemones automobilių prekyboje.

Visos naujos ES valstybės nuo narystės ES pradžios privalo taikyti tuos pačius prekybos apribojimus ir priemones, kurias tam tikrų prekių importui iš trečiųjų šalių taiko ES.

ES taiko įvairias rinkos apsaugos priemones, įskaitant antidempingo, apsaugos (protekcinės) bei kompensacines (antisubsidines) priemones. Antidempingo priemonės taikomos tuomet, kai trečiosios šalies eksportuotojas naudoja tarptautinės prekybos taisyklių netoleruojamą kainodaros politiką – dempingą, taip darydamas žalą ES pramonei.

Kompensacinės priemonės taikomos tuomet, kai trečiosios šalies vyriausybė teikia eksportuotojui subsidijas, kurios iškreipia prekybą, rinkos kainas ir daro žalą ES pramonei. Protekcinės priemonės gali būti taikomos išimtiniais atvejais, kai ES pramonė dėl padidėjusio importo patiria žymią žalą.

Netarifiniai užsienio prekybos reguliavimo metodai pagrįsti yra susiję su tam tikrais papildomais arba specifiniais reikalavimais, pavyzdžiui, licencijos ar leidimo, sertifikato ar atitikties deklaracijos pateikimu, tam tikrų sąlygų laikymosi įrodymų pateikimu. Netarifinės priemonės yra taikomos siekiant apsaugoti vietos gamintojus, taip pat apsaugoti ES šalių vartotojų sveikatą, užtikrinti sveiką aplinką ir nacionalinį saugumą.

Importuojant automobilius į ES nėra taikomos netarifinio reguliavimo priemonės ar kitokie apribojimai. Vienintelis reikalavimas kuris gali būti priskiriamas prie tarptautinės automobilių prekybos ribojimo yra reikalavimas, ES parduodamiems automobiliams atlikti sertifikavimą (atitikties vertinimą) patvirtinantį, kad automobiliai atitinka ES nustatytus standartus. Tačiau reikia pažymėti, kad skirtingi automobilių standartai atskirose valstybėse yra įprasta praktika tarptautinėje automobilių prekyboje. Tokį reikalavimą taiko daugelis valstybių: JAV, Pietų Korėja, Kinija ir kt.

Automobilių gamintojai prisitaiko prie šio reikalavimo gamindami automobilius tam tikrai numatyta rinkai, todėl tai daugiau riboja naudotų automobilių tarptautinę prekybą.

Rusija stodama į PPO prisiėmė svarbius ir konkrečius įsipareigojimus daugelyje ekonomikos sričių, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai įtakoja tarptautinę prekybą. Todėl Rusija kartu su savo muitų sąjungos, įsigaliojusios nuo 2010 m. sausio 1 d., partnerėmis Baltarusija ir Kazachstanu (kurios yra kandidatės į PPO narius) rinkos apsaugai galės naudoti tik PPO numatytas prekybinių ginčų sprendimo ar rinkos apsaugos priemones.

Tačiau Rusijos narystė PPO nereiškia, kad ateityje su šia prekybos partnere neliks prekybinių problemų ar kad jos greitai bus išspręstos. Taip pat būtina pažymėti, kad Rusija tokias pat ginčų sprendimo procedūras galės pradėti prieš ES ar kitas šalis.

Rusija taiko daug įvairių netarifinių patekimo į rinką barjerų – nuo sudėtingų muitinės procedūrų ir diskriminuojančių importą licencijų iki įvairių techninių reikalavimų⁶⁹.

Muitinės procedūros. Eksportuotojai, įveždami prekes į Rusijos teritoriją, dažnai susiduria su sudėtingomis ir brangiai kainuojančiomis muitinės procedūromis, įskaitant savavališką importuojamų prekių vertinimą ir minimalių kainų taikymą. Kai kuriuose sienos kirtimo punktuose yra ribojimas muitinės procedūrų forminimas. Sukurta Rusijos, Kazachstano ir Baltarusijos muitų sąjunga padėtį šioje srityje dar labiau pablogino. Pavyzdžiui, iš Azijos valstybių tekstilės gaminiai ir elektronikos prekės gali būti įvežami tik per tam tikrus sienos su Azijos valstybėmis kirtimo punktus, uostus ir oro uostus. Toks apribojimas reiškia, kad iš Azijos kilusios prekės negali būti eksportuojamos į Rusiją per ES valstybes nares.

Teisės aktų ir sprendimų nenuoseklumas (neskaidrumas). Eksportuojant prekes į Rusiją susiduriama su įvairių Rusijos valstybinių institucijų priimamų teisės aktų ir sprendimų nenuoseklumu. Pasitaiko neatitikimų ir prieštaravimų tarp įstatymų, papildomų taisyklių ir įvairių valdžios institucijų, kaip antai Valstybinio muitinės komiteto, priimtų kitų teisės aktų.

Standartai ir kiti techniniai reikalavimai. Į Rusijos muitų teritoriją įvežamus produktus reikalaujama sertifikuoti. Problemos dažniausiai iškyla dėl nepastovaus ir prieštaringo Rusijos teisinio proceso ir nepakankamo standartų suderinimo su tarptautiniais standartais. Reikalavimas sertifikuoti iš trečių šalių į Rusijos rinką įvežamą produkciją didina ES eksportuotojų patekimo į Rusijos rinką kaštus. Privalomi techniniai reikalavimai produktams dažnai yra netgi detalesni negu

⁶⁹ Lietuvos užsienio prekybos pokyčių ir plėtros analizė. UAB „ETKC“. Kaunas 2005 m. p. 15-16.

ES, o privalomas trečiųjų šalių produktų sertifikavimas taikomas kur kas didesniai skaičiui produktų, nei reikalaujama ES. Sertifikavimo reikalavimai dažnai keičiami.

Intelektinės nuosavybės teisės apsaugos klausimai⁷⁰ Rusijoje vis dar nelaikomi prioritetiniais. Piratavimo lygmuo šioje šalyje tebėra aukštas. Padirbtos prekės plačiai parduodamos įvairiose prekybos vietose. Taip pat, nuolatiniai patentų, su komercine paslaptimi ir praktinėmis žiniomis susiję pažeidimai inovacijų sektoriuose kenkia ES konkurencingumui. 2010 m. sausio mėn. pradėjus veikti Rusijos, Kazachstano ir Baltarusijos muitų sąjungai kyla pavojus, kad prekių ženklų apsaugos užtikrinimas gali dar labiau susilpnėti. Pavojus susijęs su silpna intelektinės nuosavybės teisės apsauga Kazachstane, per kurio silpnai saugomas sienas neteisėtai patenka padirbtos prekės iš Azijos šalių, visų pirma Kinijos.

Su sanitariniais ir fitosanitariniais reikalavimais susiję klausimai toliau kliudo prekių eksportui į Rusiją. Dauguma Rusijos sanitarinių ir fitosanitarinių priemonių yra nesuderinamos su tarptautiniais standartais ir nėra pagrįstos jokiais moksliniais įrodymais.

Taigi, Rusija, Baltarusija ir Kazachstano muitų sąjunga specialiai automobiliams netaiko atskirų netarifinio reguliavimo priemonių, tačiau bendri taikomi patekimo į rinką netarifiniai barjerai kartu riboja ir automobilių importą į šią muitų sąjungą.

Tikimasi, kad ES ir Pietų Korėjos LPS paskatins prekybą prekėmis ir paslaugomis bei investicijas. LPS užtikrinamos naujos patekimo į rinkas galimybės dar labiau sustiprins ES tiekėjų padėtį Pietų Korėjos rinkoje. Į Susitarimą įtrauktos nuostatos dėl investicijų į paslaugų ir į pramonės sektorius, reglamentuojamos tokios sritys kaip intelektinės nuosavybės (taip pat geografinių nuorodų) teisių apsauga ir viešieji pirkimai.

LSP nustatyti konkretūs įsipareigojimai šalinti netarifines prekybos kliūtis įvairiuose sektoriuose, pvz., automobilių, farmacijos produktų ir elektronikos, bei užkirsti kelią naujoms. Susitarime atsižvelgta į ES automobilių pramonės interesus – LPS pateiktos nuostatos dėl netarifinių kliūčių, kuriomis ypač trukdoma eksportuoti prekes į Korėją. Susitarime nustatyta, kad Korėja pripažins daugelį Europos vartojimo elektronikos prekių standartų lygiaverčiais, taip pat pripažins Europos sertifikatus išduotus automobiliams, taigi ši prekybos kliūtis bus panaikinta.

⁷⁰ 2011 m. prekybos ir investavimo kliūčių ataskaita. Bendradarbiavimas su strateginiais ekonominiais partneriais siekiant geresnių patekimo į rinką sąlygų. Prekybos kliūčių šalinimo veiksmų prioritetai. Komisijos ataskaita Europos Vadovų Tarybai. Europos Komisija. Briuselis 2011 m. p. 10-11.

3.2. Automobilių importo teisinio reglamentavimo ir apmokestinimo tobulinimas

Apžvelgus importuojamų ir eksportuojamų automobilių apmokestinimo veiksnius (žr. 1.2 poskyrį) matyti, kad naudotų automobilių muitinio įvertinimo klausimai yra aktualūs, nes dėl importuojamų automobilių muitinio įvertinimo PPO ir PMO yra parengusios išaiškinimą⁷¹, taip pat Lietuvoje importuojamų naudotų automobilių muitiniam įvertinimui yra parengtos atskiros Taisyklės⁷².

Importuojamų naudotų automobilių muitinis įvertinimas yra aktualus todėl, kad naudoti automobiliai dažnai perkami iš fizinių asmenų, taip pat parduodami fiziniams asmenims, už automobilius atsiskaitoma grynais pinigais, todėl pagal importuotojų muitinei pateiktus dokumentus ne visada galima nustatyti visą sumokėtą kainą už automobilius, taip pat nustatyti ar pateiktuose dokumentuose nurodytos visos į importuojamų prekių muitinę vertę įskaitomos išlaidos, nurodytos Bendrijos muitinės kodekso⁷³ 32 straipsnyje (importuojamų prekių vežimo, draudimo, apmokėjimo tarpininkams išlaidos ir kt.). Taigi, importuojant naudotus automobilius dažnai stengiamasi dirbtinai (apgaulės būdu) sumažinti jų muitinę vertę, o kartu ir priklausančių mokėti importo mokesčių (importo maito ir PVM) sumą, todėl naudoti automobiliai muitinio įvertinimo požiūriu yra rizikinga prekė.

Lietuvos muitinėje aktuali problema buvo importuojamų apgadintų automobilių muitinis įvertinimas (Lietuvos muitinės duomenimis daugiau kaip 90 proc. iš JAV importuojamų automobilių būna apgadinti). Dažnai iš JAV importuojamų apgadintų automobilių deklaruojama sandorio vertė yra maža, automobiliai įsigijami per įvairius tarpininkus, o muitinė muitinio įforminimo metu neturi galimybių (specialistų, laiko, techninių priemonių) nustatyti apgadinimų įtaką automobilių vertei (nustatyti jų atstatymo kaštus ar likutinę vertę). Todėl, kai importuojamų apgadintų automobilių muitinės vertės negalima nustatyti taikant sandorio vertės muitinio įvertinimo metodą, Lietuvos muitinė apgadintų automobilių muitiniam įvertinimui naudoja importuotojo pateiktą informaciją apie automobilio apgadinimus (turto vertintojų sudarytas automobilių vertinimo

⁷¹ Treatment of Used Motor Vehicles. Study 1.1. of WCO Customs Valuation Compendium.

⁷² Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2009 m. birželio 26 d. įsakymas Nr. 1B-361 „Dėl Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinio įvertinimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 78-3259.

⁷³ 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92 nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą // Valstybės žinios, 2004, specialusis leidimas.

ataskaitas). Taip pat Lietuvos muitinė Taisyklėse nustatė atskirus reikalavimus turto vertintojų sudaromoms automobilių vertinimo ataskaitoms.

Jau minėjome 1.3 poskyryje, kad dėl tokių Lietuvos muitinės taikytų kontrolės priemonių importuojamų automobilių muitinė vertė ženkliai padidėjo.

Tuo tarpu importuojamiems automobiliams į Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungą daugeliu atvejų taikomas mišrus muitų apskaičiavimo metodas (žr. 3 priedą). Apskaičiuojant importo maitus priklausomai nuo importuojamų automobilių variklio kubatūros muitų sąjungoje išvengiama automobilių muitinio įvertinimo problemų.

Tokio apmokestinimo trūkumas yra tas, kad automobiliai apmokestinami neatsižvelgiant į jų klases, markes, modelius, todėl tos pačios variklio kubatūros prabangūs automobiliai ir žemesnės klasės automobiliai apmokestinami vienodai.

Taip pat į Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungą importuojamiems automobiliams apskaičiuojant importo maitą yra svarbi automobilio pagaminimo data, kurią nustatyti dažnai būna sudėtinga, nes daugumoje Vakarų Europos valstybių automobilių registracijos dokumentuose nurodoma automobilio pirmos registracijos data, o JAV automobilių registracijos dokumentuose nurodomi automobilio modelio metai.

Tačiau, Rusijai įstojus į PPO, į Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungą importuojamiems automobiliams turėtų būti panaikintas šiuo metu taikomas maito mokestis apskaičiuojamas pagal automobilio variklio kubatūrą, t. y. bus taikomas tik vertybinis maitas. Todėl tikėtina, kad įsigaliojus minėtai nuostatai, Rusija, Baltarusija ir Kazachstanas susidurs su panašiomis automobilių muitinio įvertinimo problemomis kaip ir Lietuva.

Nemažai ginčų ES šalyse kyla dėl automobilių vidinio apmokestinimo ir tai didele dalimi susiję su automobilių muitiniu įvertinimu.

Europos Sąjungos Sutarties 110 str.⁷⁴ (Europos Bendrijos Steigimo Sutarties ex 90 straipsnis) draudžia diskriminuojantį kitų valstybių narių prekių bei protekcionistinį vietos kilmės prekių apmokestinimą. Šis draudimas taikomas ir trečiųjų šalių prekėms, esančioms laisvojoje apyvartoje ES.

Europos Sąjungos Sutarties 110 str. nustatyta: „*Jokia valstybė narė tiesiogiai ar netiesiogiai neapmokestina kitų valstybių narių gaminių jokiais savo vidaus mokesčiais, didesniais už tuos, kuriais ji tiesiogiai ar netiesiogiai apmokestina panašius vietos gaminius. Be to, jokia valstybė narė*

⁷⁴ Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos // OL C 83, 2010 03 30, p. 93.

neapmokestina kitų valstybių narių gaminių tokio pobūdžio vidaus mokesčiais, kurie suteiktų netiesioginę apsaugą kitiems gaminiams“.

Europos Teisingumo Teismas nagrinėjo daug bylų, susijusių su ES sutarties 110 straipsniu, t. y. su ES valstybių narių nacionaliniais mokesčiais, kuriais apmokestinami iš kitų ES valstybių narių įvežti naudoti lengvieji automobiliai. Europos Teisingumo Teismo praktika šiuo klausimu yra nusistovėjusi ir gerai žinoma.

Europos Teisingumo Teismas 1990 m. gruodžio 11 d. sprendime Nr. C-47/88 Komisija prieš Daniją nagrinėjo mokestį, kuriuo apmokestinama pirma lengvųjų automobilių registracija Danijoje. Naujiems automobiliams (visi buvo įvežti, nes Danijoje negaminami) taikomas tarifas buvo didesnis nei 100 proc. automobilių kainos. Į Daniją įvežami naudoti automobiliai apmokestinami 100 proc. naujo automobilio kainos, jei automobilis yra mažiau nei šešių mėnesių senumo, ir 90 proc. kainos, jei jis yra senesnis nei šeši mėnesiai. Danijoje parduodant jau registruotus naudotus automobilius dar kartą registracijos mokestis nerenkamas.

Europos Teisingumo Teismas pažymėjo, kad nors Danijoje lengvieji automobiliai negaminami, naudotų automobilių rinka joje egzistuoja. Prekė tampa vidaus preke, kai tik ji importuojama ir pateikiama į rinką. Importuoti ir šalies viduje pirkti naudoti automobiliai yra panašios arba konkuruojančios prekės. Todėl Europos Bendrijos Steigimo sutarties 90 straipsnis taikomas registracijos mokesčiui, kuriuo apmokestinamas naudotų automobilių importas. Šiuo atveju reikėjo atsižvelgti ne tik į vietos ir importuotų prekių vidaus mokesčio tarifą, bet ir į apmokestinimo pagrindą bei išsamias šio mokesčio nustatymo taisykles. Teismas pripažino, kad mokesčio, kuriuo apmokestinami nauji automobiliai, dydis yra labai didelis, palyginus su mokesčiais kitose ES valstybėse narėse. Įvežamų naudotų automobilių apmokestinimas bent 90 proc. naujo automobilio vertės yra akivaizdžiai per didelis, palyginti su likutine anksčiau registruotų ir Danijos rinkoje pirktų automobilių verte. Taigi, importuojamų naudotų automobilių apmokestinimas Danijoje buvo diskriminuojantis.

1997 m. spalio 23 d. byloje Nr. C-375/95 Komisija prieš Graikiją Europos Teisingumo Teismas nagrinėjo Graikijoje taikomus mokesčius automobiliams. Graikijoje pirmojo pardavimo ar įvežimo metu automobiliai buvo apmokestinami specialiu naudojimo mokesčiu, o papildomas mokestis mokamas registruojant automobilius pirmą kartą. Abu mokesčiai renkami kaip procentinė kainos dalis (atsižvelgiant į variklio darbinį tūrį). Importuotų naudotų automobilių apmokestinamoji vertė nustatoma sumažinant 5 proc. atitinkamo naujo automobilio kainą už kiekvienus naudojimo

metus, daugiausia galint sumažinti 20 proc. specialaus naudojimo mokesčio tarifai buvo sumažinti už automobilius, kuriuose naudojamos tam tikrus kriterijus atitinkančios ir taršą mažinančios technologijos. Tačiau naujai įvežtiems naudotiems automobiliams, kuriuose naudojamos tokios technologijos, mokesčiai nebuvo sumažinti.

Dėl specialaus naudojimo mokesčio ir papildomo mokesčio teismas pažymėjo, kad mokestis už įvežamus naudotus automobilius kiekvienais metais buvo mažinamas tik 5 proc. nuo viso už naują automobilį renkamo mokesčio dydžio, negalint sumažinti daugiau kaip 20 proc., nesvarbu, kokio senumo automobilis. Atvirksčiai, likutinė mokesčio, kuris įeina į Graikijoje pirktu automobilio vertę, dalis mažėjo proporcingai automobilio nuvertėjimui. Be to, paprastai automobilių vertė sumažėja gerokai daugiau nei 5 proc. per metus, o pirmaisiais metais net daugiau, ir tai trunka ilgiau nei ketverius metus. Todėl mokestis už importuotus naudotus automobilius paprastai būdavo didesnis nei mokesčio, kuris įeina į jau registruotų ir Graikijos rinkoje pirktų naudotų automobilių vertę, dalis. Graikijos vyriausybė teigė, kad nustatant didžiausią 20 proc. lengvatą buvo siekiama sumažinti senų, pavojingų ir aplinką teršiančių automobilių eksploatavimą. Tačiau Europos Teisingumo Teismas nurodė, kad tai, jog valstybės narės siekia šio tikslo, neatleidžia jų nuo pareigos laikytis EB 90 straipsnyje nustatytos nediskriminavimo taisyklės. Mokesčių sistema gali būti laikoma suderinama su šiuo straipsniu tik tada, jei pašalinama bet kokia galimybė importuojamoms prekėms taikyti didesnius mokesčius nei vidaus prekėms, t. y., kad bet kuriuo atveju ji negalėtų turėti diskriminacinio poveikio. Dėl sumažinto mokesčio, taikomo taršą mažinančias technologijas naudojantiems automobiliams, Teisingumo Teismas nurodė, kad valstybės narės, suteikdamos mokesčių lengvatas mažiau aplinką teršiantiems tos šalies automobiliams, bet netaikydamos jų kitų valstybių narių automobiliams, kurie atitinka tuos pačius kriterijus, pažeidžia EB sutarties 90 straipsnį. Nei šias priemones patvirtinantis Europos Komisijos pareiškimas, nei techniniai sunkumai, nustatant, ar importuoti naudoti automobiliai atitinka minėtus kriterijus, negali pakeisti šios išvados.

2005 metais Europos Komisija pateikė siūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių priėmimo⁷⁵. Pasiūlytame projekte siekiama dviejų tikslų:

⁷⁵ Proposal for a Council directive on passenger car related taxes (presented by the Commission). Commission of the European Communities. Brussels, 2005.

1. iki panaikinti registracijos mokestį ES valstybėse narėse, kuriose jis egzistuoja tam, kad pagerinti vidaus rinkos veikimą, išvengti dvigubo apmokestinimo;
2. įgyvendinti ES strategiją, skirtą sumažinti lengvųjų automobilių CO₂ išmetimus, nustatyti, kad 50 proc. ES valstybių narių lengvųjų automobilių apmokestinimo pajamų būtų susieta su CO₂ tarša.

Nors visos Europos Komisijos pasiūlyme numatytų priemonių įgyvendinimas užtruko, tačiau į šį siūlymą reikia atsižvelgti planuojant automobilių apmokestinimo politiką.

Šiuo metu 23 ES valstybės narės taiko automobilių mokesčius⁷⁶. Išimtis yra tik Čekija, Estija, Slovakija ir Lietuva. 19 ES valstybių narių yra nustačiusios mokesčius transporto priemonėms pagrįstus CO₂ emisijos parametru (CO₂ emisija arba kuro sunaudojimas). Kitos ES valstybės taiko mokesčius, kurie yra pagrįsti įvairiais kitokiais parametrais: automobilio amžiumi, automobilio galia, automobilio kaina, automobilio svoriu, automobilio variklio darbinio tūriu arba keleto tokių parametru kombinacija. Pažymėtina, kad šie visi parametrai savo daroma įtaka netiesiogiai susiję su CO₂ emisija, pvz., kuo galingesnis, arba kuo sunkesnis, arba kuo didesnio darbinio tūrio, arba kuo senesnis automobilis tuo jo CO₂ emisija bus didesnė.

⁷⁶ CO₂, transporto priemonių mokesčiai. Lietuvos autoverslininkų asociacija. <http://www.laa.lt/co2>. Žiūrėta 2012-03-02.

IŠVADOS IR SIŪLYMAI

Remdamasis šiame darbe išnagrinėta mokslinė ir teisine literatūra, atlikta tarptautinės automobilių prekybos duomenų analize, taip pat atsižvelgdamas į magistrinio darbo tikslą ir tyrimo uždavinius, autorius daro išvadas:

1. ES gamina daugiausia automobilių pasaulyje, todėl automobilių pramonė yra labai svarbi ES ekonomikai. Šį teiginį patvirtina ES tarptautinės prekybos statistiniai duomenys: 2010 m. įrengimų ir transporto priemonių dalis visame ES eksporte sudarė 42,4 proc., o importe – 29,5 proc.

2. Lietuvos ekonomika yra atvira, nes Lietuvoje automobiliai negaminami, o lengvųjų automobilių importas ir eksportas sudaro daugiau kaip 3 proc. Lietuvos tarptautinės prekybos. Prekyba naudotais automobiliais apima visus Lietuvos regionus, kuriuose yra suteikiama daug automobilių prekybos verslą aptarnaujančių paslaugų. Atsižvelgiant į naudotų automobilių prekybos verslo mastą, galima teigti, kad šis verslas yra svarbus ne tik atskirų Lietuvos regionų, bet ir visos Lietuvos ekonomikai.

3. Importuojamiems automobiliams taikomas toks pat teisinis reglamentavimas kaip ir kitoms prekėms, nustatytas tarptautiniuose, ES ir Lietuvos teisės aktuose, tačiau, atsižvelgiant į tai, kad naudoti automobiliai turi savo specifiką, importuojamų naudotų automobilių teisinis reglamentavimas turi savo ypatumus: dėl skirtingo automobilių nusidėvėjimo, skirtingos techninės būklės sudėtinga taikyti tapačių ar panašių prekių muitinio įvertinimo metodus, jų muitiniam įvertinimui negali būti taikomas sumavimo metodas, naudoti automobiliai dažnai perkami iš fizinių asmenų ir už automobilius atsiskaitoma grynais pinigais (todėl pagal importuotojų muitinei pateiktus dokumentus ne visada galima nustatyti visą sumokėtą kainą už automobilius), naudotų automobilių muitiniam įvertinimui gali būti naudojami naudotų automobilių rinkos kainų katalogų arba turto vertintojų sudarytų automobilių vertinimo ataskaitų duomenys.

4. Lietuvoje 2005 – 2010 m. laikotarpiu naujų automobilių importuotas ir eksportuotas kiekis, ir vidutinė deklaruota muitinė vertė sumažėjo, nes dėl ekonomikos nuosmukio 2009 ir 2010 m. sumažėjo naujų automobilių pardavimas Lietuvoje ir valstybėse į kurias buvo eksportuojami nauji automobiliai, buvo importuojami pigesni, žemesnės klasės, nauji automobiliai, taip pat 2009 m. Rusija ir Baltarusija padidino importo muitų tarifus už importuojamus automobilius. Daugiausia nagrinėjamu laikotarpiu naujų automobilių importuota iš Japonijos, Rusijos ir Pietų Korėjos, o eksportuota į Baltarusiją, Rusiją ir Ukrainą.

5. Naudotų automobilių, kaip ir naujų automobilių, importas 2005 – 2010 m. laikotarpiu mažėjo, tačiau vidutinė deklaruota naudoto automobilio muitinė vertė išaugo 124 proc. dėl pasiteisinusių Lietuvos muitinės taikytų importuojamų naudotų automobilių muitinio įvertinimo kontrolės priemonių: sustiprinta muitinio įvertinimo kontrolė muitinio įforminimo metu, atlikti sėkmingi tarptautiniai tyrimai dėl importuotų naudotų automobilių muitinės vertės mažinimo apgaulės būdu. Naudotų automobilių daugiausia importuojama iš JAV ir Šveicarijos.

6. 2005 – 2010 m. laikotarpiu naujų automobilių importas sudarė 6 proc. viso automobilių importo kiekio, tačiau apskaičiuoti importo mokesčiai už naujus automobilius dėl didesnės jų muitinės vertės sudarė 28 proc. visų apskaičiuotų importo mokesčių už automobilius. Taigi, nors importuojamas palyginus nedidelis naujų automobilių kiekis, tačiau mokestine prasme naujų automobilių importas užima svarbią vietą.

7. 2005 – 2010 m. laikotarpiu 55 proc. importuotų naudotų automobilių deklaruoti laikinojo įvežimo perdirbti (sąlyginio neapmokestinimo sistema) muitinės procedūrai (procedūros kodas – 51). Prekių, kurių tiekimui netaikomas atleidimas nuo PVM, išleidimas į laisvą apyvartą ir vidaus vartojimą vienu metu muitinės procedūrai (procedūros kodas – 40) nagrinėjamu laikotarpiu buvo deklaruota 20 proc. automobilių, o automobiliai, kuriems buvo įforminta muitinio sandėliavimo procedūra (procedūros kodas – 71), sudarė 11 proc. viso naudotų automobilių importo. Iš šių duomenų matyti, kad verslas plačiai naudojami ekonominio poveikio turinčioms muitinės procedūroms taikoma lengvata. Taikant ekonominio poveikio muitinės procedūras, pateikus garantiją, importuojamoms prekėms maito mokesčių mokėjimas yra atidedamas. Importuotas prekes, kurioms taikomos minėtos procedūros, reeksportavus, prievolė mokėti importo mokesčius ir garantija panaikinama.

8. 2005 – 2010 m. laikotarpiu iš trečiųjų šalių importuotas automobilių kiekis sudarė tik 6 proc. eksportuoto kiekio, o registruotų lengvųjų automobilių skaičius nagrinėjamu laikotarpiu Lietuvoje padidėjo 6 proc., todėl galima daryti išvadą, o kartu ir patvirtinti iškeltą hipotezę, kad automobilių importas iš trečiųjų šalių automobilių prekybos verslą Lietuvoje įtakoja minimaliai, nes didžioji dalis į trečiąsias šalis eksportuojamų naudotų automobilių į Lietuvą atvyksta iš kitų ES valstybių narių, tad tarptautinė automobilių prekyba Lietuvoje daugiausia priklauso nuo trečiųjų šalių nustatytų tarifinių ir netarifinių reguliavimo priemonių, bei šių šalių ekonomikų vystimosi.

9. Valstybės, stodamos į PPO ir vykdydamos prisiimtus įsipareigojimus, privalo mažinti tarifinius ir netarifinius tarptautinės prekybos ribojimus. Rusija stodama į PPO prisiėmė svarbius ir

konkrečius įsipareigojimus daugelyje ekonomikos sričių, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai įtakoja tarptautinę prekybą. Todėl Rusija kartu su savo muitų sąjungos partnerėmis Baltarusija ir Kazachstanu (kurios yra kandidatės į PPO narius) privalės sumažinti importo muitų tarifus ir rinkos apsaugai galės naudoti tik PPO numatytas prekybinių ginčų sprendimo ar rinkos apsaugos priemones. Todėl tikėtina, kad Rusijai įgyvendinus stojimo į PPO įsipareigojimus, automobilių eksportas iš Lietuvos į Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungą išaugs.

10. Tarifiniai ir netarifiniai tarptautinės prekybos reguliavimo ribojimai gali būti sumažinami sudarant laisvosios prekybos susitarimus (LPS). Pasibaigus ES ir Pietų Korėjos LPS numatytiems pereinamiesiems laikotarpiams bus pašalinti praktiškai visi importo muitai, taikomi ES ir Pietų Korėjos tarpusavio prekybai. Taip pat pašalinta daugelis netarifinių prekybos ribojimų, tame tarpe ir nuostatos dėl netarifinių kliūčių, kurios ES trukdo eksportuoti automobilius į Pietų Korėją.

11. Neproporcingai dideli vidiniai mokesčiai riboja automobilių prekybą ne tik tarp ES valstybių narių, bet ir prekybą su trečiosiomis šalimis. Europos Sąjungos Sutarties 110 str. (Europos Bendrijos Steigimo Sutarties ex 90 straipsnis) draudžia diskriminuojantį kitų valstybių narių prekių bei protekcionistinę vietos kilmės prekių apmokestinimą. Šis draudimas taikomas ir trečiųjų šalių prekėms, esančioms laisvojoje apyvartoje ES. Europos Teisingumo Teismas, nagrinėdamas bylas susijusias su ES sutarties 110 straipsniu, t. y. su ES valstybių narių nacionaliniais mokesčiais, kuriais apmokestinami iš kitų ES valstybių narių įvežti automobiliai, konstatavo, kad dideli mokesčiai automobiliams atskirose ES valstybėse narėse (pvz., Danijoje taikytas mokestis sudarė 100 proc. naujo automobilio kainos) pažeidžia Europos Sąjungos Sutarties 110 str.

12. Šiuo metu 23 ES valstybės narės taiko vidinius automobilių mokesčius (išimtis yra tik Čekija, Estija, Slovakija ir Lietuva). Taikomi vidiniai mokesčiai yra pagrįsti CO₂ emisijos parametru (CO₂ emisija arba kuro sunaudojimu), arba yra netiesiogiai susiję su CO₂ emisija. 2005 metais Europos Komisija pateikė siūlymą dėl Europos Parlamento Tarybos direktyvos dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių priėmimo pasiūlydama panaikinti registracijos mokestį ES valstybėse narėse, kuriose jis egzistuoja, ir nustatyti, kad 50 proc. ES valstybių narių lengvųjų automobilių apmokestinimo pajamų būtų susieta su CO₂ tarša. Nors visų Europos Komisijos pasiūlyme numatytų priemonių įgyvendinimas užtruko, tačiau Lietuvai reikia atsižvelgti į šį siūlymą planuojant vidaus mokesčių automobiliams politiką. Toks mokestis ne tik papildytų valstybės biudžetą, bet ir skatintų automobilių parko atnaujinimą naujais, mažiau aplinką teršiančiais automobiliais.

LITERATŪRA

Norminė literatūra

1. **Bendrasis susitarimas dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT 1947)** // Valstybės žinios, 2001, Nr. 46-1620.
2. **Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymas** // Valstybės žinios, 2004, Nr. 63-2243.
3. **Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės mokesčio įstatymas** // Valstybės žinios, 2002, Nr.35-1271.
4. **Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. spalio 27 d. nutarimas Nr. 1332** „Dėl 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, ir 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas, taikymo Lietuvos Respublikoje taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2004, Nr. 158-5774.
5. **Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. birželio 23 d. nutarimas Nr. 692** „Dėl Ilgalaikės (iki 2025 metų) Lietuvos transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2005, Nr.79-2860.
6. **Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. liepos 10 d. nutarimas Nr. 1086** „Dėl užsienio prekybos ir pridėtinės vertės mokesčio duomenų rinkimo tvarkos“ // Valstybės žinios, 2002 m., Nr. 72-3034.
7. **Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. rugpjūčio 19 d. nutarimas Nr. 1048** „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. liepos 10 d. nutarimo Nr. 1086 „Dėl užsienio prekybos ir pridėtinės vertės mokesčio duomenų rinkimo tvarkos“ pakeitimo“ // Valstybės žinios, 2003, Nr. 81(1)-3695.
8. **Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2009 m. birželio 26 d. įsakymas Nr. 1B-361** „Dėl Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinio įvertinimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 78-3259.

9. **Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2008 m. birželio 13 d. įsakymas Nr. 1B-413** „Dėl Naudotų automobilių kainų žinynuose (kataloguose) aprobavimo komisijos sudarymo ir Darbo reglamento patvirtinimo“ (neskelbtas).
10. **Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000 m. balandžio 17 d. įsakymas Nr. 120 ir Lietuvos Respublikos finansų ministro 2000 m. balandžio 14 d. įsakymas Nr. 101** „Dėl Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarkos bei Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijos patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 33-946.
11. **Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės generalinio direktoriaus 2009 m. gegužės 5 d. įsakymas Nr. DĮ-128** „Dėl Eksporto kainų indekso sudarymo metodikos patvirtinimo“ (neskelbtas).
12. **Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės generalinio direktoriaus 2009 m. spalio 29 d. įsakymas Nr. DĮ-248** „Dėl 2010 m. intrastato ribų nustatymo“ // Valstybės žinios, 2009, Nr. 131-5726.
13. **Valstybinės konkurencijos ir vartotojų teisių gynimo tarnybos prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. balandžio 23 d. raštas Nr. 02/4-469** // Valstybės žinios, 1996, Nr. 63.
14. **1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92** nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą // Valstybės žinios, 2004, specialusis leidimas.
15. **1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamentas (EEB) Nr. 2454/93** išdėstantis Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas // Valstybės žinios, 2004, Specialusis leidimas.
16. **2008 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 450/2008**, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą (Modernizuotas muitinės kodeksas) // OL L 145, 2008 6 4, P. 1–64.
17. **2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 638/2004** dėl prekybos prekėmis tarp valstybių narių Bendrijos statistinių duomenų, panaikinantį Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3330/91 // OL L 102, 2004 4 7, p. 1—8, specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 02 tomas 16 p. 64 - 71.

18. **1994 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 883/94** dėl tam tikrų prekių klasifikavimo Kombinuotojoje nomenklatūroje // OL L 103, 1994 4 22, p. 7-9, specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 02 tomas 05 p. 220-222.
19. **2004 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1982/2004** įgyvendinantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 638/2004 dėl prekybos prekėmis tarp valstybių narių Bendrijos statistinių duomenų, panaikinantį Komisijos reglamentus (EB) Nr. 1901/2000 ir (EEB) Nr. 3590/92 // OL L 343, 2004 11 19, p. 3-19.
20. **1995 m. gegužės 22 d. Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 1172/95** dėl statistinių duomenų apie Bendrijos ir jos valstybių narių prekybą su valstybėmis, kurios nėra narės // OL specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 11 tomas 23 p. 61-65.
21. **2000 m. rugsėjo 7 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1917/2000** nustatantis tam tikras Tarybos reglamento (EB) Nr. 1172/95 dėl statistinių duomenų apie užsienio prekybą įgyvendinimo nuostatas // OL specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 11 tomas 34 p. 84-96.
22. **1987 m. liepos 3 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2658/87** dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo maitų tarifo // OL L 256 , 7.9.1987, p. 1.
23. **2011 m. rugsėjo 27 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1006/2011** iš dalies keičiantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo maitų tarifo I priedą // OL L 282, 2011 10 28, P. 1-912.
24. **2002 m. birželio 25 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1147/2002**, laikinai sustabdantis kai kurioms importuojamoms prekėms, turinčioms tinkamumo skraidyti pažymėjimus, taikomus autonominius bendrojo maitų tarifo maitus // OL L 170, 2002 6 29, p. 8-10. Specialusis leidimas lietuvių kalba: skyrius 02 tomas 12 p. 266-268.
25. **1983 m. birželio 14 d. Tarptautinė suderintos prekių aprašymo ir kodavimo sistemos konvencija** // Valstybės žinios, 2003, Nr. 61-2772.
26. **Tarptautinė konvencija dėl maitinės procedūrų derinimo ir supaprastinimo (Kioto konvencija)**, 1974 m. // http://www.wcoomd.org/Kyoto_New/Content/content.html.
27. **Europos Sąjungos bei jos valstybių narių ir Korėjos Respublikos Laisvosios prekybos susitarimas** // OL L 127, 2011 5 14, p. 6-1343.
28. **Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinės redakcijos** // OL C 83, 2010 03 30, p. 1-403.

Specialioji literatūra

1. **Bernatonytė D.** Tarptautinė prekyba. Kaunas: Technologija, 2007. – 456 p. ISBN 9955251751
2. **Europos Komisija.** Bendradarbiavimas su strateginiais ekonominiais partneriais siekiant geresnių patekimo į rinką sąlygų. Prekybos kliūčių šalinimo veiksnių prioritetai. 2011 m. prekybos ir investavimo kliūčių ataskaita. Komisijos ataskaita Europos Vadovų Tarybai. Briuselis 2011 m.
3. **Europos Komisija.** Europos Sąjungos ir Pietų Korėjos laisvosios prekybos susitarimo įgyvendinimas. Europos Sąjungos leidinių biuras. Liuksemburgas 2011 m.
4. **UAB „ETKC“.** Lietuvos užsienio prekybos pokyčių ir plėtros analizė. Mokslinio tyrimo darbo ataskaita. Vykdytojas Kaunas 2005 m.
5. **Gurevičienė J. J.** Tarifinio prekių klasifikavimo sistema // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005, Nr. 73 (65) – 39 p.
6. **Gurevičienė J. J.** Kaip klasifikuoti prekes. Vilnius: Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija, 2008. – 7 p.
7. **Lietuvos Užsienio reikalų ministerijos Išorinių ekonominių santykių departamentas.** Rusijos Federacijos stojimas į Pasaulio prekybos organizaciją (PPO). Vilnius 2011.
8. **Radžiukynas. J., Belzus A.** Importuojamų prekių muitinis įvertinimas ir kontrolė. – Vilnius: Lietuvos prekybos, pramonės ir amatų rūmų asociacija, 2008. – 143 p. – ISBN 9986121388
9. **Radžiukynas J. ir kt.** Europos Sąjungos bendroji prekybos politika. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2011. – 466 p. ISBN 9789955193104
10. **Sarapinienė S., Avižienis J. Š.,** Muitinės procedūros. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2008. – 254 p. ISBN 978-9955-19-091-2
11. **Stoma J.** Transporto priemonių importo kainos 2011 m. IV ketvirtis. – Vilnius: UAB Transporto mokslinis-tiriamasis centras, 2011. – 251 p. ISSN 2029-0853
12. **Commission of the European Communities.** Proposal for a Council directive on passenger car related taxes (presented by the Commission). Brussels, 2005.
13. **European Commission.** Compendium of Customs Valuation texts of European Commission. DOC. TAXUD/800/2002-EN.
14. **Heel Verlag GmbH,** Oldtimer Katalog Nr. 25. 2011. – 382 p. ISBN 978-3-86852-347-8

15. **HS Explanatory Notes and the Compendium of Classification Opinions.** World Customs Organization.
16. **World Customs Organization.** Treatment of Used Motor Vehicles. Study 1.1. of WCO Customs Valuation Compendium.

Teismų praktika

1. **Europos Teisingumo Teismo 2006 m. balandžio 27 d. sprendimas byloje C-15/05,** Kawasaki Motors Europe NV prieš Inspecteur van de Belastingdienst/Douane district Rotterdam.
2. **Europos Teisingumo Teismo 1990 m. gruodžio 11 d. sprendimas byloje C-47/88** Komisija prieš Daniją.
3. **Europos Teisingumo Teismo 1997 m. spalio 23 d. sprendimas byloje Nr. C-375/95** Komisija prieš Graikiją.

Elektroniniai šaltiniai

1. **Įmonės ir pramonė, automobilių pramonė (Europos Komisija).**
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/index_lt.htm.
2. **Lietuvos statistikos departamentas.** <http://www.std.lt>.
3. **Intrastato sistema (Lietuvos statistikos departamentas).**
<http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1139>.
4. **Lietuvos Respublikos integruotas tarifas (LITAR).**
http://litarweb.cust.lt/taric/web/main_LT.
5. **Lietuvos muitinė.** <http://www.cust.lt>.
6. **Autoplius Ketvirtinė automobilių rinkos tendencijų apžvalga, 2011 m. IV ketvirtis.**
http://auto.plius.lt/tyrimai/automobiliu-rinkos-apzvalga-2011-iv-ketv?page_nr=1.
7. **ES integruotas tarifas TARIC.**
http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/taric/taric_consultation.jsp.

8. **Prekių muitinis įvertinimas Europos Sąjungoje.**

http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_duties/declared_goods/european/index_en.htm.

9. **Europos sąjungos importas ir eksportas.** <http://www.lnks.lt/europos-sajungos-importas-ir-eksportas>.

10. **Lietuvos Užsienio reikalų ministerija.** <http://www.urm.lt>.

11. **Lietuvos autoverslininkų asociacija.** <http://www.laa.lt>.

ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS

Valunta D. Automobilių importo ir eksporto teisinio reglamentavimo lyginamoji analizė / Teisės ir muitinės bei mokesčių institucijų veiklos magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. J. Radžiukynas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2012. – 102 p.

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe apžvelgtas automobilių importo ir eksporto teisinis reglamentavimas, jo ypatumai ir perspektyvos ES, Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungoje bei Pietų Korėjoje, išanalizuotos Lietuvos ir ES automobilių importo-eksporto apimtys ir pokyčiai bei juos įtakojantys veiksniai. Pirmoje darbo dalyje aptariama tarptautinės automobilių prekybos svarba ES ir Lietuvos ekonomikai, nagrinėjami pagrindiniai teisiniai automobilių importo ir eksporto aspektai, aptariami importuojamų naudotų automobilių muitinio įvertinimo ypatumai. Antroje darbo dalyje aptariamos ES tarptautinės prekybos statistikos apskaitos sistemos, nagrinėjami ES ir Lietuvos tarptautinės automobilių prekybos statistiniai duomenys, analizuojami importuojamiems automobiliams taikomi muitų tarifai ES ir kai kuriose trečiosiose šalyse, į kurias eksportuojami automobiliai iš ES. Trečioje dalyje aptariamos tarptautinės automobilių prekybos netarifinės reguliavimo priemonės, jų taikymo perspektyvos, bei pateikiami siūlymai automobilių importo teisinio reglamentavimo ir vidinio apmokestinimo tobulinimui.

Pagrindiniai žodžiai: automobiliai, importas, eksportas, teisinis reglamentavimas, apmokestinimas.

Valunta D. Comparative analysis of car import and export legal regulation / Master's work in Law and Customs and Tax Institution Activities. Supervisor Assoc. prof. dr. J. Radžiukynas. – Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris university, 2012. – 102 p.

ANNOTATION

Master's final thesis reviews legal regulation of import and export of cars, its peculiarities and perspectives in the EU, customs union of the Russia, Belorussia and Kazakhstan as well as in the South Korea, analyzes the volumes and changes of Lithuanian and EU car import-export and their influencing factors. The first part of the work provides the review of international car trade importance for the economy of the EU and Lithuania, the analysis of the main legal aspects of import and export of cars, the review of customs valuation characteristics of imported used cars. The second part of the work reviews the EU international trade statistics accounting systems, analyzes the statistical data of the EU and Lithuanian international car trade, analyzes the customs tariffs applied for the imported cars in the EU and some third countries, to which cars from the EU are exported. The third part of the work is intended for the review of non-tariff regulation measures of international car trade, their application perspectives, and for offering suggestions for the improvement of car import legal regulation and internal taxation.

Key words: cars, import, export, legal regulation, taxation.

SANTRAUKA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS

Valunta D. Automobilių importo ir eksporto teisinio reglamentavimo lyginamoji analizė / Teisės ir muitinės bei mokesčių institucijų veiklos magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. J. Radžiukynas. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Ekonomikos ir finansų valdymo fakultetas, 2012. – 102 p.

SANTRAUKA

Lietuva iki įstojimo į ES buvo viena iš didžiausių valstybių, per kurią Vakarų Europos valstybėse naudoti automobiliai buvo gabenami į Rytų Europos bei Azijos valstybes. Lietuvai tapus ES nare automobilių tarptautinė prekyba išliko svarbi Lietuvos ekonomikai ir gyventojų socialinei plėtrai. Į Lietuvą iš ES valstybių narių įvežami automobiliai sudaro daugiau kaip 90 proc. visų importuotų automobilių kiekio ir jiems netaikomas importo maito mokestis, taip pat kitos netarifinio reguliavimo priemonės, todėl Lietuvos tarptautinei automobilių prekybai aktualu valstybių, į kurias eksportuojami automobiliai, nustatytos tarifinės ir netarifinės tarptautinės prekybos reguliavimo priemonės.

Kitas aktualus klausimas yra Lietuvos automobilių parko atnaujinimas, nes lengvieji automobiliai iki 2 m. senumo sudaro mažiau kaip 1 proc. Lietuvoje eksploatuojamų lengvųjų automobilių, tuo tarpu senesni kaip 10 metų automobiliai sudaro 85 proc.

Magistro baigiamojo darbo objektas yra automobilių importo ir eksporto teisinio reglamentavimo analizė ES ir Rusijos, Baltarusijos ir Kazachstano muitų sąjungoje. Šiame darbe iškelta hipotezė, kad tarptautinė automobilių prekyba Lietuvoje yra tiesiogiai priklausoma nuo trečiųjų šalių, į kurias eksportuojami automobiliai iš Lietuvos, automobilių importo teisinio reglamentavimo.

Pagrindinis tyrimo tikslas yra išanalizuoti LR ir Rytų Europos valstybių automobilių importo ir eksporto teisinį reglamentavimą, ir nustatyti jo įtaką automobilių tarptautinei prekybai. Tikslui pasiekti buvo iškelti šie uždaviniai: apžvelgti automobilizacijos įtaka ekonomikos plėtrai, išnagrinėti automobilių importo ir eksporto teisinį reglamentavimą ir atskleisti jo ypatumus, apibūdinti ES tarptautinės prekybos apskaitos sistemas, atlikti ES ir trečiųjų šalių importuojamiems automobiliams taikomų muitų tarifų palyginamąją analizę, išanalizuoti automobilių importo ir eksporto apimtis,

pateikti siūlymus dėl teisinių ir ekonominių priemonių taikymo eksploatuojamiems automobiliams, kurios turėtų įtakos jų importo struktūros gerinimui ir mokesčių į valstybės biudžetą surinkimui.

Tyrimo nustatyto tikslo pasiekimui buvo naudoti įvairūs tyrimo metodai: turinio (content) analizės metodas, sisteminis tyrimo metodas, istorinis tyrimo metodas, statistinės analizės metodas ir apibendrinimo metodas.

Darbą sudaro trys dalys. Pirmoji darbo dalis skirta tarptautinės automobilių prekybos įtakos Lietuvos ekonomikai apžvalgai ir teoriniams tarptautinės automobilių prekybos reguliavimo aspektams. Šioje dalyje nagrinėjamos tarptautinei prekybai taikomos tarifinio ir netarifinio reguliavimo priemonės ES bendrosios prekybos politikos kontekste, taip pat išanalizuoti importuojamų automobilių muitinio įvertinimo ypatumai. Antroji darbo dalis apima tarptautinės automobilių prekybos statistinių duomenų, bei taikomų importo muitų tarifų atskirose šalyse analizę. Trečioji dalis skirta apžvelgti netarifines tarptautinės automobilių prekybos reguliavimo priemones, jų perspektyvas, bei automobilių importo teisinio reglamentavimo ir apmokestinimo tobulinimą.

Valunta D. Comparative analysis of car import and export legal regulation / Master's work in Law and Customs and Tax Institution Activities. Supervisor Assoc. prof. dr. J. Radžiukynas. – Vilnius: Faculty of Economics and Finance Management, Mykolas Romeris university, 2012. – 102 p.

SUMMARY

Before entering the EU, Lithuania was one of the largest countries, through which cars used in the countries of Western Europe were transported to the countries of East Europe and Asia. When Lithuania became member of the EU, international car trade remained important for the Economy of Lithuania as well as social development of the residents. Cars imported into Lithuania from the EU make more than 90 percent of the amount of all imported cars and import customs duty as well as other non-tariff regulation measures are not applied for them, therefore tariff and non-tariff international trade regulation measures established by countries, to which cars are exported, are important for Lithuanian international car trade.

Another relevant issue is the renovation of Lithuanian car park, because cars up to 2 years old make less than 1 percent of cars exploited in Lithuania, meanwhile cars older than 10 years make 85 percent.

The object of the Master's final thesis is the analysis of car import and export legal regulation in the customs union of the EU and Russia, Belorussia and Kazakhstan. Hypothesis, that international car trade in Lithuania directly depends on third countries, to which cars are exported from Lithuania, and on legal regulation of import of cars, was raised in this work.

The main aim of the research is to analyze legal regulation of the Republic of Lithuania and East Europe car import and export, and to establish its influence on the international car trade. In order to achieve the aim, the following goals were set: to review the impact of automobilization on the development of economics, to analyze legal regulation of car import and export and to reveal its peculiarities, to describe the EU international trade accounting systems, to carry out the comparative analysis of customs tariffs applied for the EU and third countries imported cars, to analyze the volumes of car import and export, to offer suggestions about the application of legal and economic measures on exploited cars, which would influence the improvement of their import structure and tax collection into the state's budget.

Various research methods were used to achieve the aim set out in the research: content analysis method, system research method, historical research method, statistic analysis method, and generalization method.

The work consists of three parts. The first part is intended for the review of the influence of international car trade on Lithuanian economy and for theoretical aspects of international car trade regulation. Tariff and non-tariff regulation measures applied for international trade in the EU general trade policy context as well as customs valuation peculiarities of imported cars are analyzed in this part. The second part of the work includes the analysis of statistical data of international car trade and import customs tariffs applied in particular countries. The third part is intended to review non-tariff regulation measures of international car trade, their perspectives, and the improvement of car import legal regulation and taxation.

PRIEDAI

1 PRIEDAS

EXTRA-EU27 TRADE, BY PRODUCT GROUP

value in EUR mio and share

Share of imports by product (%)

timesitc06	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total - All products	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Food, drinks and tobacco	6.8	5.5	5.9	6.2	6.1	5.7	5.3	5.0	5.3	5.2	6.1	5.4
Raw materials	5.2	5.0	4.9	4.8	4.6	4.7	4.5	4.7	4.9	4.8	3.9	4.7
Mineral fuels, lubricants and related materials	11.3	16.2	16.1	15.9	16.9	17.9	23.1	25.1	23.5	29.2	24.7	25.4
Chemicals and related products, n.e.s.	7.9	7.1	7.9	8.6	8.6	8.6	8.2	8.1	8.4	7.9	9.3	9.1
Machinery and transport equipment	38.8	37.4	36.0	35.1	34.9	34.5	32.1	29.8	29.9	26.5	28.3	29.5
Other manufactured goods	26.9	25.2	25.9	26.1	25.5	25.5	24.6	25.2	26.7	23.9	24.5	24.1
Commodities and transactions not classified elsewhere in the SITC	3.1	3.5	3.3	3.3	3.3	3.1	2.2	2.1	1.4	2.4	3.2	1.9

value in EUR mio and share

Imports in million of ECU/EURO

timesitc06	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total - All products	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Food, drinks and tobacco	6.1	5.6	5.6	5.6	5.6	5.1	4.9	5.0	5.0	5.2	5.7	5.7
Raw materials	2.1	2.1	1.9	2.1	2.1	2.2	2.3	2.5	2.4	2.4	2.5	2.8
Mineral fuels, lubricants and related materials	2.3	3.4	2.8	2.9	3.2	3.5	4.4	5.1	5.3	6.4	5.1	5.6
Chemicals and related products, n.e.s.	14.3	14.0	14.7	15.8	16.2	16.0	15.7	15.9	16.0	15.2	17.9	17.4
Machinery and transport equipment	46.0	46.3	46.6	45.0	45.0	45.1	44.7	43.5	44.3	43.5	41.6	42.4
Other manufactured goods	26.5	26.4	26.3	26.3	25.8	25.8	25.3	25.3	25.0	24.2	23.6	23.1
Commodities and transactions not classified elsewhere in the SITC	2.6	2.2	2.1	2.2	2.1	2.3	2.9	2.7	2.0	3.1	3.5	2.9

value in EUR mio and share

Imports in million of ECU/EURO

timesitc06	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total - All products	743295	992695	979143	936967	935265	1027522	1179569	1352787	1435015	1566309	1206495	1506934
Food, drinks and tobacco	50307	54823	58100	58124	57297	58821	63007	67992	75614	80821	73780	80711
Raw materials	38914	49220	48039	44543	43092	48476	52714	63212	70397	75565	47505	70820

Mineral fuels, lubricants and related materials	84119	161114	157768	149112	157870	183437	272576	339652	336526	457724	297713	382631
Chemicals and related products, n.e.s.	58654	70495	76903	80757	80506	88529	96443	109218	120704	124295	112490	137035
Machinery and transport equipment	288163	371539	352031	329057	326763	354499	378709	403033	428410	415549	341331	445218
Other manufactured goods	200263	250502	253517	244268	238534	262299	290289	341199	382690	374923	295569	362475
Commodities and transactions not classified elsewhere in the SITC	22875	35001	32785	31106	31204	31461	25830	28481	20675	37433	38107	28044

value in EUR mio and share

Exports in million of ECU/EURO

timesitc06	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total - All products	683083	849740	884707	891899	869237	952955	1052720	1160101	1240556	1309885	1097142	1347948
Food, drinks and tobacco	41818	47720	49296	50085	48532	48558	51995	57925	62027	68373	62776	76437
Raw materials	14486	17780	16951	18478	18270	21033	23800	28548	30275	32088	27786	37916
Mineral fuels, lubricants and related materials	15665	29116	24928	26173	27410	32935	45871	59024	65629	83952	56281	75665
Chemicals and related products, n.e.s.	97424	118911	130186	141135	141103	152621	164852	184570	197917	198793	196223	234962
Machinery and transport equipment	314548	393457	411970	401504	391583	430096	470323	504301	549705	569185	456655	572014
Other manufactured goods	181146	224083	232690	234699	223857	246192	265846	293853	310109	316758	259445	311236
Commodities and transactions not classified elsewhere in the SITC	17996	18672	18686	19825	18483	21520	30031	31879	24895	40736	37977	39717

value in EUR mio and share

Trade balance in million ECU/EURO

timesitc06	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total - All products	-60212	-142956	-94436	-45068	-66028	-74567	-126849	-192686	-194459	-256424	-109353	-158986
Food, drinks and tobacco	-8489	-7103	-8804	-8039	-8765	-10262	-11012	-10067	-13588	-12448	-11004	-4274
Raw materials	-24429	-31439	-31088	-26065	-24821	-27443	-28914	-34663	-40122	-43477	-19718	-32903
Mineral fuels, lubricants and related materials	-68454	-131998	-132841	-122939	-130460	-150502	-226705	-280627	-270897	-373772	-241433	-306965
Chemicals and related products, n.e.s.	38770	48416	53283	60377	60597	64092	68409	75352	77213	74499	83733	97927
Machinery and transport equipment	26385	21918	59939	72448	64819	75596	91614	101268	121295	153636	115324	126797
Other manufactured goods	-19116	-26420	-20827	-9569	-14677	-16107	-24443	-47347	-72581	-58165	-36125	-51240
Commodities and transactions not classified elsewhere in the SITC	-4879	-16330	-14099	-11281	-12722	-9941	4201	3398	4220	3303	-130	11672

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/web/_download/

Source of Data:: Eurostat

Last update: 16.12.2011

Date of extraction: 12 Jan 2012 13:13:30 MET

Hyperlink to the table: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tet00061>

General Disclaimer of the EC: http://europa.eu/geninfo/legal_notices_en.htm

Code: tet00061

2 PRIEDAS

MOTORISATION RATE – CARS PER 1 000 INHABITANTS

time/geo	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
EU27	334	348	360	368	375	384	388	401	412	423	437	444	446 ^(e)	448 ^(e)	450 ^(e)	455 ^(e)	463 ^(e)	470 ^(e)	473 ^(e)
EU25	352	366	378	385	393	402	406	419	429	441	454	461	:	:	:	:	:	:	:
BE	398	401	408	417	422	428	237	441	449	457	462	464	466	469	471	473	477	481	483
BG	157	164	177	188	196	204	207	218	232	243	256	276	294	313	327	229 ^(b)	271	310	329
CZ	248	254	274	283	295	309	329	339	334	335	344	357	363	374	387	401	416	426	424
DK	310	311	312	310	322	331	338	343	347	348	350	352	:	:	:	457	469	471	:
DE	393	437	479	489	496	501	504	508	516	533	540	542	545	550	559	565	500	503	509
EE	167	182	210	229	265	285	304	324	333	338	298	294	320	349	366	412	390	412	407
IE	238	242	250	262	275	292	310	324	340	349	366	377	387	393	404	:	437	:	:
GR	174	177	188	197	208	219	233	248	270	293	313	332	349	:	:	:	:	:	:
ES	322	336	343	350	361	374	387	405	423	436	448	457	449	461	471	481	489	489	480
FR	408	410	414	421	423	428	437	447	457	463	471	475	478	480	480	483	482	:	:
IT	503	518	522	522	533	536	541	555	563	572	584	591	:	587	593	601	603	:	606
CY	324	328	328	332	341	346	353	369	376	388	401	408	424	459	474	487	528	563	579
LV	124	132	142	99	133	154	177	199	219	234	248	264	278	296	322	358	397	411	400
LT	143	153	162	178	197	217	246	275	308	334	325	340	363	382	425	468	469	496	506
LU	522	536	552	572	571	575	586	600	617	630	640	646	654	657	666	672	676	678	:
HU	194	198	202	211	217	219	223	216	220	231	243	258	274	280	286	319	324	:	300
MT	342	348	420	466	490	447	491	461	483	497	499	512	:	:	:	:	:	:	568
NL	371	374	358	364	367	375	381	391	402	412	420	426	427	430	435	443	452	460	462
AT	402	416	427	439	452	464	475	488	502	512	521	494	500	505	507	509	513	515	522
PL	160	170	176	186	195	209	221	230	240	258	275	288	294	314	323	351	383	422	433
PT	183	206	225	245	261	280	300	320	342	352	540	560	:	:	:	:	:	:	:
RO	62	70	79	89	97	103	108	115	120	124	144	136	:	149	:	149	164	187	197
SI	297	304	317	330	351	366	392	410	429	437	445	459	446	456	:	489	504	520	521
SK	171	180	187	186	190	197	211	222	229	236	240	247	252	222	242	247	266	286	294
FI	385	385	371	369	373	380	380	393	404	413	417	423	437	450	464	477	487	509	521
SE	421	415	410	411	412	414	419	428	439	451	452	454	456	458	461	464	467	466	465
UK	362	365	369	376	379	393	403	410	420	426	437	447	453	465	471	461	464	464	459

:=Not availablee=Estimated valueb=Break in series

e – estimated; b – break in series

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/web/_download/

Source of Data: Eurostat

Last update: 16.12.2011

Date of extraction: 06 Jan 2012 12:31:53 MET

Hyperlink to the table: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=en&pcode=tsdpc340>

General Disclaimer of the EC: http://europa.eu/geninfo/legal_notices_en.htm

Short Description: This indicator is defined as the number of passenger cars per 1 000 inhabitants. A passenger car is a road motor vehicle, other than a motorcycle, intended for the carriage of passengers and designed to seat no more than nine persons (including the driver); the term "passenger car" therefore covers microcars (need no permit to be driven), taxis and hired passenger cars, provided that they have fewer than 10 seats; this category may also include pick-ups.

Code: tsdpc340

3 PRIEDAS

**Ставки таможенных пошлин на легковые автомобили с 1 июля 2011г.
Республика Беларусь, Россия, Казахстан**

Ввоз физическими лицами

Возраст автомобиля	Стоимость автомобиля/ Рабочий объем двигателя, см ³	Единая ставка (% от таможенной стоимости либо в Евро за 1 см ³ объема двигателя)
Не более 3 лет	не превышает 8500 евро в эквиваленте	54%, но не менее 2,5 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 8500 евро в эквиваленте, но не превышает 16700 евро в эквиваленте	48%, но не менее 3,5 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 16700 евро в эквиваленте, но не превышает 42300 евро в эквиваленте	48%, но не менее 5,5 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 42300 евро в эквиваленте, но не превышает 84500 евро в эквиваленте	48%, но не менее 7,5 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 84500 евро в эквиваленте, но не превышает 169000 евро в эквиваленте	48%, но не менее 15 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 169000 евро в эквиваленте	48%, но не менее 20 Евро за 1 см ³ объема двигателя
Старше 3, но не старше 5 лет (включительно)	не превышает 1000 см ³	1,5 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 1000 см ³ , но не превышает 1500 см ³	1,7 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 1500 см ³ , но не превышает 1800 см ³	2,5 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 1800 см ³ , но не превышает 2300 см ³	2,7 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 2300 см ³ , но не превышает 3000 см ³	3 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 3000 см ³	3,6 Евро за 1 см ³ объема двигателя
Старше 5 лет	не превышает 1000 см ³	3 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 1000 см ³ , но не превышает 1500 см ³	3,2 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 1500 см ³ , но не превышает 1800 см ³	3,5 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 1800 см ³ , но не превышает 2300 см ³	4,8 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 2300 см ³ , но не превышает 3000 см ³	5 Евро за 1 см ³ объема двигателя
	более 3000 см ³	5,7 Евро за 1 см ³ объема двигателя

Šaltinis: www.tks.ru

**Ставки таможенных пошлин на легковые автомобили с 1 июля 2011г.
Республика Беларусь, Россия, Казахстан**

Ввоз юридическими лицами

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Доп. ед. изм.	Ставка ввозной таможенной пошлины (в процентах от таможенной стоимости либо в евро, либо в долларах США)
8703	Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили:		
8703 10	– транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу; автомобили для перевозки игроков в гольф и аналогичные транспортные средства:		
8703 10 110 0	– – транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу	шт	5
8703 10 180 0	– – прочие	шт	5
	– транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием с возвратно-поступательным движением поршня прочие:		
8703 21	– – с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см ³ :		
8703 21 10	– – – новые:		
8703 21 101 0	– – – – автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 21 109 0	– – – – прочие	шт	30, но не менее 1,2 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 21 90	– – – бывшие в эксплуатации:		
8703 21 901 0	– – – – автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 21 909	– – – – прочие:		
8703 21 909 2	– – – – – автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	2,5 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 21 909 8	– – – – – прочие	шт	35, но не менее 1,2 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 22	– – с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см ³ , но не более 1500 см ³ :		
8703 22 10	– – – новые:		
8703 22 101 0	– – – – автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 22 109	– – – – прочие:		
8703 22 109 1	– – – – – моторные транспортные средства, оборудованные для проживания	шт	30, но не менее 1,45 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 22 109 9	– – – – – прочие	шт	30, но не менее 1,45 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 22 90	– – – бывшие в эксплуатации:		
8703 22 901 0	– – – – автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Доп. ед. изм.	Ставка ввозной таможенной пошлины (в процентах от таможенной стоимости либо в евро, либо в долларах США)
8703 22 909	----- прочие:		
8703 22 909 2	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	2,7 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 22 909 8	----- прочие	шт	35, но не менее 1,45 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23	-- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 3000 см ³ :		
	--- новые:		
8703 23 110 0	---- моторные транспортные средства, оборудованные для проживания	шт	30, но не менее 1,9 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 19	---- прочие:		
8703 23 191 0	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 1800 см ³	шт	30, но не менее 1,5 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 192	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1800 см ³ , но не более 3000 см ³ :		
8703 23 192 1	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1800 см ³ , но не более 2300 см ³	шт	30, но не менее 2,15 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 192 2	----- прочие	шт	30, но не менее 2,15 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 199 0	----- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 23 90	--- бывшие в эксплуатации:		
8703 23 901	---- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 1800 см ³ :		
8703 23 901 2	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	2,9 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 901 8	----- прочие	шт	35, но не менее 1,5 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 902	---- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1800 см ³ , но не более 3000 см ³ :		
	----- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1800 см ³ , но не более 2300 см ³ :		
8703 23 902 1	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	4 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 902 4	----- прочие	шт	35, но не менее 2,15 евро за 1 см ³ объема двигателя
	----- прочие:		
8703 23 902 5	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	4 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 902 6	----- прочие	шт	35, но не менее 2,15 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 23 909 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 24	-- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см ³ :		
8703 24 10	--- новые:		

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Доп. ед. изм.	Ставка ввозной таможенной пошлины (в процентах от таможенной стоимости либо в евро, либо в долларах США)
8703 24 101 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 24 109 0	---- прочие	шт	30, но не менее 2,8 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 24 90	--- бывшие в эксплуатации:		
8703 24 901 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 24 909	---- прочие:		
8703 24 909 2	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	5,8 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 24 909 8	----- прочие	шт	35, но не менее 2,8 евро за 1 см ³ объема двигателя
	— транспортные средства с поршневым двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) прочие:		
8703 31	-- с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1500 см ³ :		
8703 31 10	--- новые:		
8703 31 101 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 31 109 0	---- прочие	шт	30, но не менее 1,45 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 31 90	--- бывшие в эксплуатации:		
8703 31 901 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 31 909	---- прочие:		
8703 31 909 2	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	2,7 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 31 909 8	----- прочие	шт	35, но не менее 1,45 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 32	-- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см ³ , но не более 2500 см ³ :		
	--- новые:		
8703 32 110 0	---- моторные транспортные средства, оборудованные для проживания	шт	30, но не менее 1,9 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 32 19	---- прочие:		
8703 32 191 0	----- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 32 199 0	----- прочие	шт	30, но не менее 2,15 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 32 90	--- бывшие в эксплуатации:		
8703 32 901 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 32 909	---- прочие:		
8703 32 909 2	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	4 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 32 909 8	----- прочие	шт	35, но не менее 2,15 евро за 1 см ³

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Доп. ед. изм.	Ставка ввозной таможенной пошлины (в процентах от таможенной стоимости либо в евро, либо в долларах США)
			объема двигателя
8703 33	-- с рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см ³ :		
	--- новые:		
8703 33 110 0	---- моторные транспортные средства, оборудованные для проживания	шт	30, но не менее 2,5 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 33 19	---- прочие:		
8703 33 191 0	----- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 33 199 0	----- прочие	шт	30, но не менее 2,8 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 33 90	--- бывшие в эксплуатации:		
8703 33 901 0	---- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 33 909	---- прочие:		
8703 33 909 2	----- автомобили, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	шт	5,8 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 33 909 8	----- прочие	шт	35, но не менее 2,8 евро за 1 см ³ объема двигателя
8703 90	- прочие:		
8703 90 10	-- с электродвигателями:		
8703 90 101 0	--- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 90 109 0	--- прочие	шт	20
8703 90 90	-- прочие:		
8703 90 901 0	--- автомобили, специально предназначенные для медицинских целей	шт	0
8703 90 909 0	--- прочие	шт	20

Šaltinis: www.tsouz.ru

4 PRIEDAS

Lietuvos muitinės statistiniai duomenys

2005 m. importuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso			Muitinės procedūros								
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	Mokesčiai Lt	K_4	V_4	M_4	K_5	V_5	K_6	V_6	K_7	V_7
US	35799	310412605	20576514	12004	73302736	20576514	16144	189102944	0	0	7651	48006925
CH	10781	67002826	3909580	5437	19753602	3909580	4091	37698822	0	0	1253	9550402
JP	642	31194394	5670733	412	18967401	5670733	0	0	0	0	230	12226993
RU	2367	29423388	696777	216	2729777	696777	4	316273	1	210528	2146	26166810
FI	299	18583321	24448	1	81962	24448	0	0	0	0	298	18501359
KR	188	8074756	1558730	141	5259597	1558730	0	0	0	0	47	2815159
CA	529	6618133	463250	213	1577082	463250	272	4113187	0	0	44	927864
BY	116	3428491	67360	54	529743	67360	1	148470	2	39968	59	2710310
EE	23	1028591	275888	21	924638	275888	0	0	0	0	2	103953
DE	72	1134435	82821	45	373148	82821	1	26400	0	0	23	700289
Kitos	349	4965982	604265	248	2742292	604265	21	110518	0	0	79	1984002
Viso	51165	481866922	33930366	18792	126241978	33930366	20534	231516614	3	250496	11832	123694066

2006 m. importuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso			Muitinės procedūros								
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	Mokesčiai Lt	K_4	V_4	M_4	K_5	V_5	K_6	V_6	K_7	V_7
US	31941	396847147	15392386	8785	53442224	15392386	16996	305180554	0	0	6160	38224369
CH	10686	86724480	3756888	3785	17394147	3756888	5017	54572468	0	0	1884	14757865
JP	916	41004474	9359307	744	29563592	9359307	0	0	24	1376361	148	10064521
KR	215	9851476	1980742	148	6640164	1980742	3	88756	0	0	64	3122556
RU	749	10933160	708407	214	2908472	708407	27	413844	0	0	508	7610844
CA	180	2181269	165560	55	663790	165560	85	1010187	0	0	40	507292
BY	80	1366420	8522	55	413422	8522	0	0	3	131002	22	821996
EE	16	880128	220198	15	738238	220198	0	0	0	0	1	141890
HU	21	809121	222652	20	746300	222652	0	0	0	0	1	62821
NO	145	818545	161453	137	766726	161453	4	29577	0	0	4	22242
Kitos	171	3582161	141586	88	1362449	141586	3	57666	0	0	80	2162046
Viso	45120	554998381	32117701	14046	114639524	32117701	22135	361353052	27	1507363	8912	77498442

2007 m. importuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso			Muitinės procedūros								
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	Mokesčiai Lt	K_4	V_4	M_4	K_5	V_5	K_6	V_6	K_7	V_7
US	46425	681373615	23342764	11554	85167732	23342764	28608	552737953	0	0	6263	43467930
CH	13804	124066238	3843542	3073	17299522	3843542	7852	85242634	0	0	2879	21524082
JP	931	49830082	12678665	769	39912030	12678665	1	79201	157	9446141	4	392710
KR	103	6222595	332463	19	1112125	332463	0	0	0	0	84	5110470
RU	179	3133865	450949	116	2100945	450949	2	47000	0	0	61	985920
CA	158	2041090	75198	33	348813	75198	89	1318171	0	0	36	374106
NO	194	715829	157243	181	620060	157243	1	19335	0	0	12	76434
QW	7	640102	19519	1	65500	19519	0	0	0	0	6	574602
BY	37	634426	19646	27	379245	19646	0	0	1	55511	9	199670
CY	29	470476		0	0	0	0	0	0	0	29	470476
Kitos	179	3216363	212238	86	1247826	212238	10	221900	0	0	83	1746637
Viso	62046	872344682	41132227	15859	148253798	41132227	36563	639666194	158	9501652	9466	74923038

2008 m. importuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso			Muitinės procedūros								
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	Mokesčiai Lt	K_4	V_4	M_4	K_5	V_5	K_6	V_6	K_7	V_7
US	40626	664798458	32272380	10689	113948499	32272380	27763	530086816	0	0	2174	20763143
CH	8512	78618169	2469160	1954	10355000	2469160	5542	61399925	0	0	1016	6863244
JP	729	39287752	10221200	632	32587281	10221200	0	0	84	5327567	13	1372904
RU	980	15906764	475966	122	2179005	475966	4	121600	0	0	854	13606159
KR	86	4545598	314876	18	1046749	314876	0	0	0	0	68	3498849
AE	65	3527825	518118	31	1772279	518118	11	255415	0	0	23	1500131
PL	78	1800199	0	0	0	0	0	0	0	0	78	1800199
HU	59	1177194		0	0	0	0	0	0	0	59	1177194
DE	25	1139244	4565	3	23559	4565	0	0	0	0	22	1115685
CA	54	1023656	60452	25	239841	60452	13	358447	0	0	16	425368
Kitos	344	4830685	390859	251	2277603	390859	19	585446	0	0	74	1967636
Viso	51558	816655544	46727576	13725	164429816	46727576	33352	592807649	84	5327567	4397	54090512

2009 m. importuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso			Muitinės procedūros								
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	Mokesčiai Lt	K_4	V_4	M_4	K_5	V_5	K_6	V_6	K_7	V_7
US	16799	267000595	11521926	3817	41953084	11521926	11317	209722246	0	0	1665	15325266
CH	5679	43692758	812857	637	2966356	812857	4555	37899003	0	0	487	2827399
RU	918	18127783	1398113	465	10839001	1398113	2	59831	0	0	451	7228951
JP	133	4587179	1504542	133	4587179	1504542	0	0	0	0	0	0
BY	43	5589003	71907	26	407071	71907	2	358922	14	4810900	1	12110
DE	46	1835427	0	0	0	0	0	0	0	0	46	1835427
AE	21	1036031	138883	12	562349	138883	4	177800	0	0	5	295882
TH	18	809082	233892	18	809082	233892	0	0	0	0	0	0
UA	43	994789	10917	8	247024	10917	0	0	1	12835	34	734930
PL	33	824221	0	33	824221	0	0	0	0	0	0	0
Kitos	154	2204212	146732	97	1373807	146732	18	352500	0	0	39	477905
Viso	23887	346701080	15839769	5246	64569174	15839769	15898	248570302	15	4823735	2728	28737870

2010 m. importuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso			Muitinės procedūros*								
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	Mokesčiai Lt	K_4	V_4	M_4	K_5	V_5	K_6	V_6	K_7	V_7
US	19532	261285783	10694333	4154	48505653	10694333	14652	202970868	0	0	726	9809262
CH	5191	51130239	459738	328	1543073	459738	4585	46689730	0	0	278	2897436
RU	362	7174442	983975	215	4217907	983975	13	512084	2	175650	132	2268801
BY	61	3203358	32249	14	195816	32249	13	59619	31	2891856	3	56067
JP	56	1682751	531005	47	1599606	531005	0	0	0	0	9	83145
KR	14	666738	17748	2	53518	17748	0	0	0	0	12	613220
CA	34	567088	15720	3	126832	15720	21	286463	0	0	10	153793
AE	11	302698	57130	10	297872	57130	0	0	0	0	1	4826
UA	7	166722	0	6	139100	0	0	0	1	27622	0	0
KZ	12	142603	193	3	19792	193	1	64600	3	21100	5	37111
Kitos	80	836137	73645	48	496279	73645	15	130024	1	27184	16	182650
Viso	25360	327158559	12865736	4830	57195448	12865736	19300	250713388	38	3143412	1192	16106311

2005 m. eksportuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso		Muitinės procedūros*					
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	K_10	V_10	K_23	V_23	K_31	V_31
RU	45698	459558926	32274	355189440	0	0	13424	104369486
BY	38178	287094951	36101	240205144	0	0	2077	46889807
KZ	74817	164693964	70370	141658853	0	0	4447	23035111
TJ	13034	26843733	12904	25142148	0	0	130	1701585
KG	11593	22077315	11473	21602434	2	11000	118	463881
UA	903	13938698	513	6452827	0	0	390	7485871
US	1059	4719529	1038	4558744	0	0	21	160785
AM	23	1938747	23	1938747			0	0
MD	31	637936	24	387227	0	0	7	250709
UZ	195	518941	192	488791			3	30150
Kitos	361	3221946	290	2298387	2	96056	69	827503
Viso	185892	985244686	165202	799922742	4	107056	20686	185214888

2006 m. eksportuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso		Muitinės procedūros*					
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	K_10	V_10	K_23	V_23	K_31	V_31
RU	49558	580019846	36363	471978377	0	0	13195	108041469
BY	57247	460365474	55454	430052251	4	187026	1789	30126197
KZ	140770	323378335	133335	276326865	0	0	7435	47051470
TJ	19409	38782392	19314	37504943	0	0	95	1277448
KG	17715	34359958	17582	33311038	0	0	133	1048920
UA	1723	17273412	1598	16018634	0	0	125	1254778
UZ	308	3145275	304	3070275	0	0	4	75000
HR	92	1588260					92	1588260
AM	25	1544382	23	1529742			2	14640
AZ	134	986445	126	926645			8	59800
Kitos	475	3808322	405	2723592	0	0	70	1084730
Viso	287456	1465252101	264504	1273442363	4	187026	22948	191622712

2007 m. eksportuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso		Muitinės procedūros*					
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	K_10	V_10	K_23	V_23	K_31	V_31
BY	66262	594391128	63805	566866574	1	5800	2456	27518754
RU	47374	579787915	30156	441609483	0	0	17218	138178432
KZ	162156	454824502	147346	344782433	1	1000	14809	110041069
TJ	30341	69577948	30185	68275523	0	0	156	1302425
KG	30189	64579263	29757	61535594	0	0	432	3043669
UA	1722	18537660	1468	15668775	0	0	254	2868885
UZ	1358	8326694	1324	8062095	0	0	34	264599
AZ	60	435801	56	405171			4	30630
HR	24	406056					24	406056
MD	28	390488	17	315879			11	74609
Kitos	288	2184234	225	1473115	0	0	63	711119
Viso	339802	1793441689	304339	1508994641	2	6800	35461	284440248

2008 m. eksportuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso		Muitinės procedūros*					
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	K_10	V_10	K_23	V_23	K_31	V_31
BY	69750	727583273	66016	683624828	1	26932	3733	43931513
RU	41924	535495295	20800	340149957	1	5000	21123	195340338
KZ	58673	199313337	50674	134010326	4	119091	7995	65183920
TJ	39482	102670022	39137	98103163	0	0	345	4566859
KG	29996	80130247	29289	73786903	0	0	707	6343344
UA	505	6758998	413	5800023	0	0	92	958975
UZ	506	6020637	482	5763164	0	0	24	257473
MD	149	1920814	72	739288	5	36150	72	1145376
AZ	98	1119257	60	505043	0	0	38	614214
HR	45	1086871	0	0	1	331051	44	755820
Kitos	624	5782213	474	3097201	2	187660	148	2497352
Viso	241752	1667880964	207417	1345579896	14	705884	34321	321595184

2009 m. eksportuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso		Muitinės procedūros*					
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	K_10	V_10	K_23	V_23	K_31	V_31
BY	63217	644344936	59633	607391010	17	4907069	3567	32046857
KZ	53857	260717046	40258	141219868	6	255473	13593	119241705
TJ	21302	57195727	21160	55675626	0	0	142	1520101
RU	2301	31854266	1203	20029285	0	0	1098	11824981
KG	5312	27340034,03	4865	23460038,03			447	3879996
UA	187	3617374	121	2059064	1	12085	65	1546225
MD	273	3588882	158	2054830	2	9668	113	1524384
TM	1393	3243780	1310	2806022	0	0	83	437758
XS	92	1560647	2	77861	0	0	90	1482786
UZ	49	1346999	44	1278899			5	68100
Kitos	596	7208726,8	404	4210010,8	1	80000	191	2918716
Viso	148579	1042018418	129158	860262514	27	5264295	19394	176491609

2010 m. eksportuoti automobiliai

Šalis siuntėja	Iš viso		Muitinės procedūros*					
	Kiekis vnt.	Vertė Lt	K_10	V_10	K_23	V_23	K_31	V_31
BY	77268	883879848	73057	839376321	11	2462240	4200	42041287
KZ	24127	263243411	15789	173041162	0	0	8338	90202249
RU	7726	137733094	5170	114545039	4	259581	2552	22928474
TJ	23313	61606390	23065	58832091	1	65235	247	2709063
KG	7012	32763673	6108	25243808	0	0	904	7519865
UA	351	6573507	306	5374816	0	0	45	1198691
TM	1260	5362700	1123	4470029	0	0	137	892671
MD	237	3091662	171	2505214	1	5524	65	580924
GE	406	2968639	390	2763848			16	204791
NO	27	786544	25	654668			2	131876
Kitos	359	3569199	257	2706589	0	0	102	862610
Viso	142086	1401578667	125461	1229513585	17	2792580	16608	169272501

* K_4 – prekių išleidimas į laisvą apyvartą (įskaitant įvežimą vidaus vartojimui), deklaruotas kiekis vnt.;

V_4 – prekių išleidimas į laisvą apyvartą (įskaitant įvežimą vidaus vartojimui), deklaruota vertė Lt;

M_4 – prekių išleidimas į laisvą apyvartą (įskaitant įvežimą vidaus vartojimui), apskaičiuoti importo mokesčiai (importo muitas ir importo PVM) Lt;

K_5 – laikinas įvežimas, deklaruotas kiekis vnt.;

V_5 – laikinas įvežimas, deklaruota vertė Lt;

K_6 – prekių reimportas, deklaruotas kiekis vnt.;

V_6 – prekių reimportas, deklaruota vertė Lt;

K_7 – muitinis sandėliavimas, deklaruotas kiekis vnt.;

V_7 – muitinis sandėliavimas, deklaruota vertė Lt;

K_10 – negražinamas eksportas, deklaruotas kiekis vnt.;

V_10 – negražinamas eksportas, deklaruota vertė Lt.;

K_23 – laikinas išvežimas, deklaruotas kiekis vnt.;

V_23 – laikinas išvežimas, deklaruota vertė Lt;

K_31 – reeksportas, deklaruotas kiekis vnt.;

V_31 – reeksportas, deklaruota vertė Lt.

Importuotų naujų automobilių skaičius pagal muitinės procedūras

Procedūros kodas	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
4000	611	876	696	615	172	108
4051	5	1	5	9	2	0
4071	198	174	82	115	189	70
4200	0	0	0	0	207	47
4271	1	0	0	0	3	0
4300	1	0	0	0	0	0
4371	2	0	0	0	0	0
5100	3	93	8	12	8	4
5171	0	0	14	0	0	0
5300	2	2	0	0	0	11
6110	0	0	0	0	0	3
6121	0	24	157	84	0	0
6123	0	0	0	0	0	9
7100	2752	758	348	1146	545	146
7151	0	91	0	0	0	0
7171	0	0	2	27	0	0

Importuotų naudotų automobilių skaičius pagal muitinės procedūras

Procedūros kodas	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
4000	13054	10108	12132	9384	2708	2212
4010	10	37	21	15	8	
4051	3667	2336	2277	3328	1698	1094
4053		2				
4071	1170	497	605	253	53	34
4171	1					
4200	4		29		186	1077
4251				2	14	185
4271					5	3
4300	20	2				
4351	38	1				
4371	4		1			
4900	6	11	10	4	1	
4971		1	1			
5100	18134	18827	33378	32741	15441	19128
5151	172	384	392	337	419	132
5171	2222	2829	2771	262	30	25
5300	1					
6100	1					
6110						23
6123	2	3	1		15	2
6310						1
7100	8300	7019	8081	2112	765	660
7151	780	1035	1032	1091	1411	384
7171		9	3	21	7	2

Eksportuotų naujų automobilių skaičius pagal muitinės procedūras

Procedūros kodas	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
1000	842	1557	1642	1403	890	538
2300						10
3151	1	88	10	3	4	
3153	2	2				11
3171	2302	597	286	541	275	46

Eksportuotų naudotų automobilių skaičius pagal muitinės procedūras

Procedūros kodas	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.	2009 m.	2010 m.
1000	164360	262947	302697	206014	128268	124923
2300	4	4	2	14	27	7
3151	13925	18542	30306	31693	18361	16010
3153		1				
3171	4456	3718	4859	2084	754	541

Šaltinis: Muitinės departamentas