

savo ruožtu kreipiasi į vežėją ir sustabdo jam tolesnį TIR knygelių išdavimą. Išieškant mokesčius muitinės kreipiasi ir apdraudusią TIR procedūros vykdytoją draudimo kompaniją, kuri ir privalo sumokėti mokesčius.

Vėliau mokesčiai regreso tvarka išreikalaujami iš pažeidėjo. Vežant krovinius iš ES į Rusijos Federaciją, Baltarusiją, Ukrainą ir kitas Rytų Europos bei Azijos šalis, galima TIR procedūrą pradėti tiek išvykimo šalyje, tiek ES pasienio valstybėje, pavyzdžiui, Lietuvoje. Kur įforminti TIR knygelę, sprendžia transporto paslaugos užsakovas. Praktikoje labai reti atvejai, kai procedūra pradėdama kurioje nors Vakarų Europos šalyje. Pavyzdžiui, pradėti TIR procedūrą Lietuvoje naudinga ne tik finansiška, nes muitinės tarpininkų paslaugos kainuoja žymiai pigiau nei Vakarų Europoje, taip pat lengviau įvykdyti tranzito terminus. Išvykimo valstybėje pildoma TIR knygelė tada, kai vežant krovinius į trečiąsias šalis būtinas trečiųjų šalių transporto priemonės įvažiavimo leidimas. Vežant krovinius iš Italijos į NVS šalis, galima labai griežti reikalavimai, kur būtina turėti trečiųjų šalių ar ETMK leidimus, o, pažeidus tą tvarką, vežėjui gresia labai didelės finansinės baudos.

Neturint tokių leidimų kroviniai iš ES šalių į Lietuvą atvyksta lydimi naudojant specialias deklaracijas, jie dedami į muitinės prižiūrimus sandėlius, o vėliau jau Lietuvos muitinės įstaigos įformina į trečiąją šalį kroviniui vežti vežėjo pateiktą TIR knygelę. Įvardintos specialios deklaracijos yra dokumentas T1. Muitinės deklaracija yra nustatytos formos muitinei skirtas krovinio tvarkytojo ar ekspedicijos dokumentas, kuriame surašomi visi reikiami duomenys apie muitinei pateikiamas prekes (krovinius). Deklaracijos T1 tipas reiškia, kad prekės deklaruojamos išorinio tranzito arba bendrajai tranzito procedūrai. Padedant prekes į muitinės sandėlį tranzito procedūra užbaigiama ir prekės deklaruojamos kitai muitinės procedūrai ar įforminamas laikinasis saugojimas. Tokiu atveju išeina, kad siuntėjas yra Lietuvos juridinis asmuo, o transporto priemonei naudojami dvišaliai įvažiavimo leidimai. Už NVS šalių krovinius muitas gali būti sumokėtas Lietuvoje ir toliau į Vakarų Europą jie vežami be jokios muitinės įstaigų priežiūros. Jeigu vežėjas nera garantuojančiojo susivienijimo (LINAVA) narys ir TIR knygelių neturi, jis gali krovinius į NVS šalis ir iš jų vežti naudodamasis muitinės palyda, deklaracija bei draudimo kompanijos garantija. Tai sudėtingas ir brangus būdas, todėl juo naudojamas tik retais išskirtiniais atvejais.

ES ir ELPA valstybėse įdiegta Naujoji kompiuterizuota tranzito sistema (NCTS), ja privaloma naudotis įforminant Bendrijos ir bendrąsias tranzito procedūras. Tai nustatytai elektroniniai pranešimai perduodant duomenis, reikalingus procedūroms įforminti ir baigti, bei visa informacija apie procedūrų vykdymo eigą. Anksčiau tokie pranešimai ir informacija buvo teikiami popieriniu pavidalu. Lietuva šia sistema naudojasi nuo įstojimo į ES dienos.

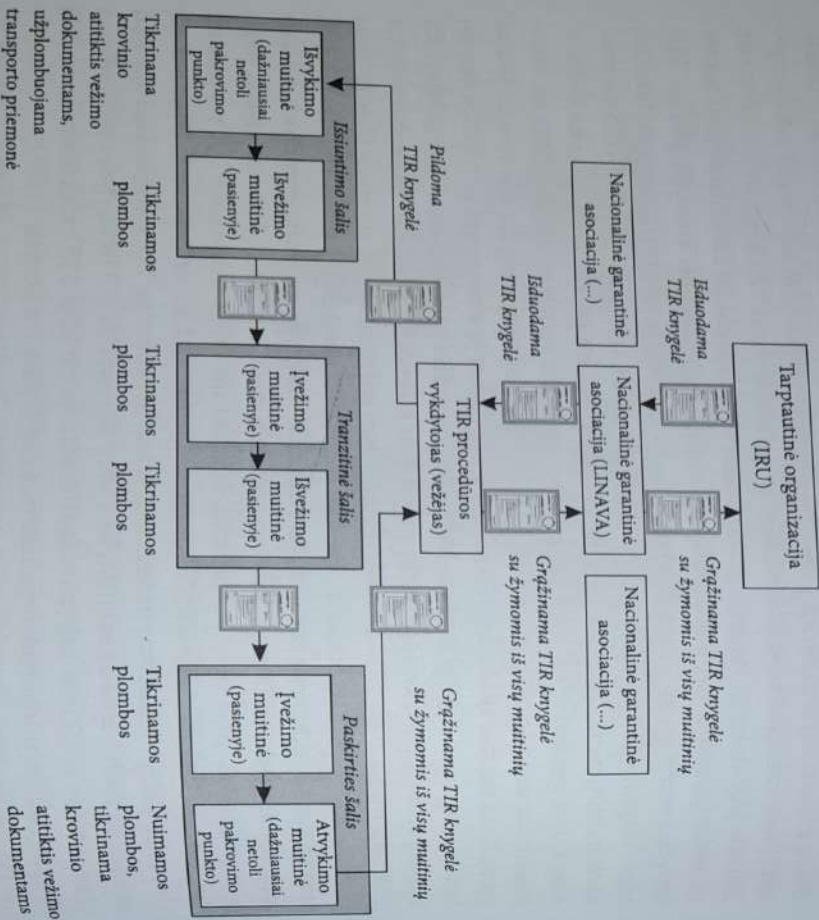
Nauja tvarka sumažino pasienyje laukiančių automobilių eilės, tai prisideda nei prie vairuotojų socialinių sąlygų gerinimo. Duomenimis apie Lietuvos Respublikos prekybos ryšius su ES valstybėmis rinkti Lietuvoje įdiegta „Intrastat“ sistema. Lietuvos įmonės, eksportuojančios prekes į ES, privalo nustatyti tvarką reguliariai teikti „Intrastat“ informaciją.

Siekiant sumažinti muitinės formalumus kerrant valstybių, turinčių skirtingas muitų zonas, sienas ir kartu sumažinti transporto išlaidas trumpalaikių prastorių kelionės metu, muitinės naudoja išankstinę informaciją apie vežamus krovinius, siuntėją, gavėją bei vežėją. Informacija pateikiama į muitinės informacinę sistemą dar prieš transporto priemonių su kroviniu atvykimą į pasienio muitinės įstaigą. Šis informacijos perdavimas vadinamas elektroniniu deklaravimu. Deklaracijos galima pateikti per nacionalines muitinių programas ar Tarpautines vežėjų asociacijos IRU duomenų bazės sistemą IRU TIR-EPD. Muitinėje transporto priemonė su kroviniu gali būti sulaikyta, jeigu atliekant detali patikrinimą bus netvarkinga krovinio deklaracija. TIR knygelė ar kiti dokumentai. Krovinyms gali būti sulaikytas dėl matmenų pažeidimo, jeigu bendra krovinio ir transporto masė neatitiks dokumentuose nurodytos. Transportuojant sunkiasvorius ir nestandartinių matmenų krovinius, muitinės įstaiga gali pareikalauti kartu su kroviniu ir krovinio identifikavimo dokumentų jeigu išankstinės deklaracijos duomenys atitinka vežamo krovinio dokumentus, atvykus į muitinės įstaigą pati muitinės procedūra trunka gana neilgai, transportas su kroviniu gali tęsti toliau savo kelionę ir kartu sumažėja

6.3.3. Krovinių transporto priemonių vairuotojų darbo laiko reglamentavimas

Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinčiančių tarp tautiniais maršrutais, darbo (AETR). Šio tarptautinio susitarimo sąlygos buvo perkeltos į ES teisinę bazę ir tuo klausimu priimtas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006. Susitarimo bei Reglamento reikalavimai susieti su ekipažų darbo ir poilsio režimo sureglamentavimu vežant keleivius ir krovinius kelių transporto priemonėmis tarptautiniais maršrutais. Tuo siekiama užtikrinti saugų eismą kelių transporte, sumažinti žuvusių ir sužeistų žmonių skaičių avarijose, padaryti mažesnę žalą kroviniams ir kitam turtui. Reikalavimai griežtai nustato, kiek laiko per parą ar savaitę galima vairuoti transporto priemonę, kada ir kiek laiko turi užtrukti minimalus poilsis, kaip kontroliuojamas šių reikalavimų vykdymas ir kokia atsakomybė tenka už pažeidimus. Reikalavimai taikomi kiekvienos šalies teritorijose ir visiems tarptautiniams vežimams keliais.

vazdarastis, krovinių pakrovimo lapas, reikalingi krovinio sertifikatai, leidimai, kiti dokumentai ir visas dokumentų paketas, kartu su pakrautu į transporto priemonę krovinių pateikiamas išvykimo muitinės pareigūnams. Muitinės pareigūnai patikrina dokumentus bei krovinį ir, jeigu neranda pažeidimų, plombuoja transporto priemonę (konteinerį), daro įrašus TIR knygelėje nurodydami plombos numerį ar kitus joje esančius rekvizitus. Jeigu vežti krovinius naudojama transporto priemonė ne kietasone, o kroviniui vežti skirta talpa dengta tentu, plombuojami specialiai tentą apjuosiančio lyno tarpusavyje sujungti kilpiniai galai. Transporto priemonių sąstatui (automobilis ir priekaba) arba kelioms talpoms (konteineriams), pakrautiems ant vienos transporto priemonės arba ant transporto priemonių sąstato, reikalinga tik viena TIR knygelė. Trynimai, perraišymai TIR knygelėje yra draudžiami. Kiekvienas



Schemos autorius: A. Jaržemskis. Parengta pagal TIR konvenciją.

57 pav. TIR sistemos veikimo principas

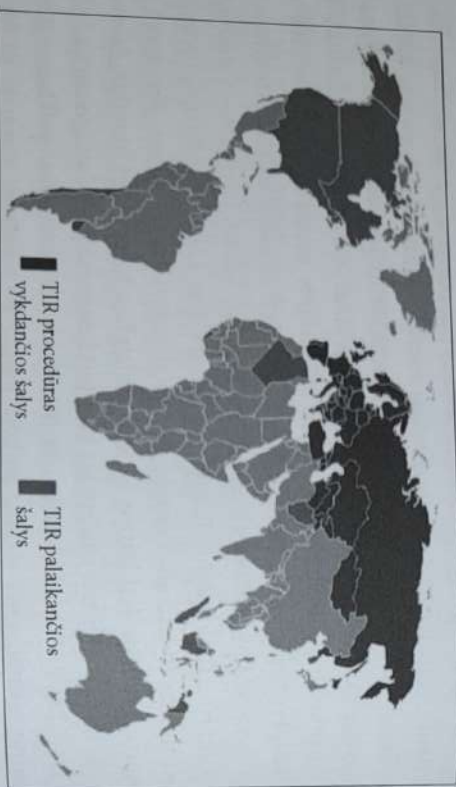
taisyimas atliekamas išbraukiant klaidingus duomenis ir įrašant teisingus. Tai turi būti patvirtinta ji padariusio asmens parašu (pvz., pakeičius sugedusį vilkiką, kito vilkiko valstybiniai numeriai įrašomi ir tai patvirtinama vežėjo įgaliojimo asmens parašu ir įmonės spaudu). Muitinės pareigūnas patalšęs įrašus TIR knygelėje, privado mutinėje pirmą jos lapą nuplėšia ir pasilekia muitinės pareigūnas, o likusioje TIR knygelėje lapo šaknelėje daro reikiamas žymas. Paskui knygelę grąžinama vežėjui ir tada prasideda TIR procedūros vykdyimas. Automobiliniu su kroviniu atvežti ir pasie- mo muitinę (eksporto ir tranzito atveju išorinė, o importo atveju įvažiuavimo mutinė), jos pareigūnai tikrina, ar nepažeistos transporto priemonės talpos plombos, krovinių įdincius dokumentus, o, įtarę galimus kitus pažeidimus, gali atlikti ir išamų krovinių fizini patikrinimą. Atlikę dokumentų ir plombos patikrinimą, muitinės pareigūnai aplėšia antrąjį TIR knygelės lapą ir padaro reikiamus įrašus į to lapo likusią knyge- lėje šaknelę. TIR knygelė su visais dokumentais grąžinama vežėjui ir jis transporto priemonę, pakrauta kroviniu, įvažiuoja jau į kitos valstybės muitų zoną. Tikrinimo procedūros ir TIR knygelės naudojimas analogiškas, kaip ir aprašytas anksčiau abiem atvejais, ir tai bus atliekama įvažiuojant į vis kitos valstybės muitų zoną. Atvykus su kroviniu į galutinę paskirties vietą, tos šalies muitinės pareigūnai patikrina visus dokumentus, reikalui esant, ir pačį krovinį, padaro žymas TIR knygelėje, pasilekia vieną jos lapą sau.

Vienoje šalies muitų zonoje du TIR knygelės lapai yra išplešiami tam, kad būtų galima juos tarpusavyje sutikrinant išsiaiškinti, ar nebuvo padaryta pažeidimų, ve- žant krovinius tarp tų muitinės įstaigų. Pavyzdžiui, iš pasienio muitinės įstaigos TIR knygelės lapo duomenys persiunčiami išvykimo muitinės įstaigai ir, jeigu pirmojo ir antrojo lapo duomenys sutampa, laikoma, kad knygelė įforminta be išlygų. Tągi pristaciūs į galutinę paskirties muitinę krovinius ir TIR knygelę įforminus be išlygų laikoma, kad vežėjas TIR procedūrą atliko be pažeidimų. Krovinio gavėjui sumokėjus nustatyta tvarka mokesčius valstybei, muitinės tarnybos išleidžia prekes disponuoti. Tais atvejais, jeigu įvežant į šalį prekes ar jas vežant per tą šalį buvo nustatyti pažeidimai, vykdančios tos šalies TIR procedūrą, tos šalies muitinės tarnybos išieško mokesčius pagal TIR garantijų sistemą. Pažeidimas gali būti pripažintas, kai kroviniai pristatomi ne tam adresatui arba dalis jų ar visi dingsta transportavimo procese. Tokiu atveju muitinės tarnyba, negavusi reikiamo pranešimo apie tinkamai įvykdytą TIR procedūrą, pateikia pretenzijas TIR procedūros vykdytojui ir šalies garantuojančiai asociacijai. Šalies garantuojančioji asociacija kreipiasi į IRU.

Savo ruožtu IRU kreipiasi į šalies, išdavusios vežėjui TIR knygelę, asociaciją. Tar- nyba mokesstinį reikalavimą pateikia nacionalinei garantuojančiai asociacijai, o ši

iš vienos šalies į kitą, taip pat krovinių vežimas į trečiąją šalį, neatliekant joje jokių operacijų su kroviniu ir nemokant mokesčių, kuriuos reikėtų sumokėti vežant prekes į tą valstybę arba išvežant iš jos.

1. Bendrasis tranzitas pagal susitarimą. Jis taikomas vežamoms prekėms tarp ES valstybių narių ir ELPA šalių (Norvegijos, Islandijos ir Šveicarijos) bei Kroatijos ir Turkijos. Prie susitarimo ateičiai pageidauja prisijungti Rusijos Federacija, Baltarusija ir Ukraina.
2. Bendrijos tranzitas – tai procedūra, taikoma vežant muitinės prižiūrimas prekes tarp ES valstybių narių, taip pat vežant į Andorą ir San Mariną ir iš jų.
3. TIR tranzito sistema apima 68 pasaulio šalis ir taikoma vežant prekes tarp jų (56 pav.). ES šioje sistemoje sudaro vieną derinį; kitos likusios šalys – tai likusios Europos valstybės, Šiaurės Afrikos, Artimųjų ir Vidurio Rytų valstybės, JAV, Kanada, Čilė, Urugvajus. Tranzito sistema taikoma vežant krovinius ne tik kelių transporto priemonėmis, bet ir konteineriais.



Žemėlapis autorius: A. Jazėmskis

56 pav. Šalys, kuriose TIR procedūros gali būti vykdomos, ir palaikančios šalys

TIR sistema (56 pav.). Vežant krovinius tarptautiniais maršrutais kelių transportu tarp skirtingų muitų zonų taikoma TIR sistema. Ši sistema taikoma ir vežant krovinius įvairiarūšiū būdu jūrų ir geležinkelių transportu, tačiau su sąlyga, kad bent dalį kelio krovinius buvo vežamas kelių transportu. Nepriklausomai nuo to, ar prekės buvo eksportuojamos, ar importuojamos, jos bent vieną kartą vežamos per bent vieną muitinę. Visos muitinės kertančios prekės yra apmuitinamos ir pereina į toje

teritorijoje esančios muitinės priežiūra. Tokį statusą prekės turi iki bus sumokėti visi importo mokesčiai, o tais atvejais, kai jos vežamos per šalį tranzitu, iki bus išvežtos iš tos šalies teritorijos. Vežamus krovinius tarptautiniais maršrutais turi lydėti visi iš tos šalies susitariančiųjų šalių pripažinti dokumentai – TIR knygelės, kurių išdavimą kontroliuoja nacionalinė muitinė. TIR knygelė būna 4 ir 14 lapų. Šiuo metu, kai pagrindinis krovinių vežimas vyksta tarp valstybių, kurios sudaro dvi atskiras muitų zonas, daugiausia naudojamos 4 lapų (apie 80 proc. visų panaudojimo atvejų) TIR knygelės. TIR knygelės yra dvielių rūšių pagal garantijų dydžius. Vežant įprastinius krovinius su TIR knygelė garantija yra 50 000 JAV dolerių, o ES nustatyta garantijos suma sudaro 60 000 eurų. Dar 2009 m. ES, Rusijos Federacija ir Baltarusija susitarė vežant krovinius tarp šių šalių garantijų talpyti iki 60 000 eurų. Vežant tabako gaminius ir alkoholinius gėrimus, kuriems yra nustatyti dideli muitų mokesčiai, o padarius pažeidimus nustatytos garantijų sumos gali nepažengti reikalingų valstybei sumokėti mokesčių, garantinė suma TIR knygelėi nustatyta nei 200 000 JAV dolerių. Praktikoje vežti anksčiau pamirėtais kroviniams naudojama ne tokia garantija, bet papildomas garantinis draudimas bei krovinių palvda. TIR knygelės vežėjams kiekvienoje šalyje išduoda garantuojančią susivienijimą (asociaciją). Tarptautinė kelių transporto asociacija (IRU), valdanti ir finansuojanti vieną nacionalinių garantinių susivienijimų sistemą, pati nusprendžia ir pasirenka kiekvienoje šalyje garantinį susivienijimą. Lietuvoje tokiu susivienijimu dar 1993 m. buvo pasirinkta asociacija „Linava“. IRU yra labai įtakinga organizacija transporto plėtros pasauliniu mastu. IRU administruojama TIR garantijų sistema yra gyvybiškai svarbi, todėl ši organizacija kai kuriuos klausimus sprendžia gana radikaliai. Pavyzdžiui, dėl Uzbekistano valstybės institucijų nepagrįsto kėlimosi į šios šalies administruojamą TIR sistemos veiklą IRU asamblėja vienbalsiai pašalino iš TIR sistemos Uzbekistano nacionalinę vežėjų asociaciją. Tai rodo, kad IRU netoleruoja jokių trukdžių, kurie sumažintų patikėjimą šia sistema, neleidžia susilpnėti garantijų grandinei. Garantuojantysis susivienijimas užtikrina sumokėti muitus ir mokesčius tuo atveju, jeigu bus nustatytas koks nors pažeidimas, vykdamas tos šalies teritorijoje TIR procedūras. Tai reiškia, kad jis mokesčius ir muitus sumokės tiek už savo šalies vežėjų, tiek už kitų šalių vežėjų padarytus pažeidimus vežant krovinius su TIR knygelė, kuri gali būti išduota jo paties arba analogiškų kitų šalių susivienijimų. TIR knygelės forminimas Pradedamas išvykimo šalyje (vidaus muitinėje), o kaip TIR procedūros kontrolės dokumentas naudojamas išvykimo, tranzito ir paskirties šalyse.

TIR procedūrų eiliškumas pateiktas 57 pav. TIR knygelę užpildo vežėjas joje nustatytose grafose surašomi duomenys apie vežėją, nurodoma transporto priemonė ir visos žinios apie vežamą krovinį. Prie TIR knygelės pridedamas krovinio CMR

vežimą tuo metu, kai atsitiko tai, kas lėmė minėtus atsitikimus. Ieškinyms gali būti pareikštas ir keliems vežėjams, kurie vežė tą patį krovinį.

39) Vežėjas, atlyginęs nuostolius, turi regreso teisę kitų vežimo procese dalyvavusių vežėjų atžvilgiu. Jeigu žala atsirado dėl dviejų ar daugiau vežėjų kaltės, kiekvienas iš jų turi sumokėti savo atsakomybės dalį atitinkancią sumą; jeigu atsakomybės dalies nustatyti neįmanoma, kiekvienas vežėjas atsako proporcingai sumai, kuriai jam priklausancio atlygio už vežimą. Jeigu vienas iš vežėjų yra nemokus, tai jam tenkanti, bet nesumokėta nuostolių atlyginimo dalis paskirstoma visiems kitiems vežėjams proporcingai nuo jiems priklausancių atlygių už vežimą.

6.3.2. Muitinės procedūros ir TIR konvencija

Valstybės, gindamos savo gamintojus nuo kitų valstybių gamintojų, įveda maito mokesčius įvežamoms prekėms. Kiekviena valstybė – tai atskira maitų zona, o ES šalys narės sudaro vieną maitų zoną. Tai reiškia, kad ES viduje visos prekės juda laisvai ir maito mokesčiais jos neapmokestinamos. Visos valstybės, neįeinančios į ES, yra jos atžvilgiu trečiosios šalys su savo maitų zonomis. Pastaraisiais metais, kai kurios likusios Europos (Baltarusija, Rusijos Federacija) ir Azijos valstybės (Kazachstanas) susijungė dar į vieną maitų zoną ir prekių judėjimas joje taip pat tapo laisvas. Taigi dabar Europos ir Azijos žemynuose yra dvi atskiros maitų zonos. Krovinius vežti galima nuo Portugalijos iki Kinijos sienos praktiškai atliekant tik vieną maitinės procedūrą – išvežant juos iš vienos maitų zonos į kitą. Šalims, kurių sienos sutampa su maitų zonų riba (pavyzdžiui, Lietuvos ir Baltarusijos, Lietuvos ir Rusijos Federacijos pasienis), tenka didelė atsakomybė tinkamai kontroliuoti vežamus krovninius maitų sistemose atžvilgiu. Kai kurios Europos valstybės, tokios kaip Islandija, Norvegija, Šveicarija, Lichtenšteinas, susijungė į Europos laisvosios prekybos asociaciją (ELPA). Tačiau trys ELPA šalys (Islandija, Lichtenšteinas ir Norvegija) priklauso Europos Ekonominėi zonai, kuri vidaus rinkoje jungia ES valstybes narės ir ELPA šalis. Šveicarija su ES yra pasirašiusi atskiras sutartis. Kiekviena šalis yra įsteigusi maitinės tarnybas (muitines), kurių pareiga yra kontroliuoti, kad būtų deklaruojamos visos į tą šalį (maitų zoną) įvežamos ar vežamos tranzitu prekės ir būtų sumokėti visi reikiami mokesčiai. Taigi maitinės prižiūrimais kroviniais (prekėmis) reikia laikyti visus krovninius, vežamus tarptautiniais maršrutais nuo jų išsiuntimo iki pristatymo į paskirties šalį momento ir iki tada, kai bus sumokėti visi mokesčiai, o kroviniai (t. y. prekės) bus išleisti laisvai disponuoti.

Kroviniai gali būti iš šalies išvežami (eksportas), įvežami (importas) arba vykti tranzitu per šalį. Muitiniu tranzitu laikomas bet koks apmuitintų krovinijų vežimas