MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
EKONOMIKOS IR FINANSŲ VALDYMO FAKULTETO
MUITINĖS VEIKLOS KATEDRA

INGA CHARČENKO
DIENINIŲ STUDIJŲ TRANSPORTO TEISĖS PROGRAMA

TRANZITINIO KROVINIŲ GABENIMO ANTŽEMINĖMIS TRANSPORTO PRIEMONĖMIS TEISINIAI ASPEKTAI (LIETUVOS RESPUBLIKOS PAVYZDŽIU)

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas_____
Doc.dr. R.P.Minalga

Vilnius, 2006

TURINYS

Į VADAS 3

1. KROVINIŲ GABENIMO YPATUMAI ANTŽ EMINĖMIS TRANSPORTO PRIEMONĖMIS 7

1.1. ANTŽ EMINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ REIKŠMĖ LIETUVOS TRANSPORTO SISTEMOJE 7

1.1.1. Lietuvos transporto integravimasis Į Europos Sąjungos transporto sistemą 7
1.1.2. Antž eminių transporto priemonių samprata 9
1.1.3. Kelių transporto ypatumai 10
1.1.4. Gelež inkelių transporto ypatumai 12
1.1.5. Kombinuotieji vež imai kelių ir gelež inkelių transportu 13

1.2. KROVINIŲ GABENIMAI IR JŲ APLINKA LIETUVOJE 15

1.2.1. Krovinių gabenimo samprata 15
1.2.2. Krovinių gabenimo apimtys antž eminiu transportu 17
a) Krovinių vež imo kelių transportu analizė 17
b) Krovinių vež imo gelež inkelių transportu analizė 19

2. TRANZITINIAI KROVINIŲ GABENIMAI 20

2.1. TRANZITINIŲ GABENIMŲ YPATUMAI 20

2.2. TRANZITINIAI PERVEŽ IMAI TARPTAUTINĖ JE PREKYBOJE 22

2.3. TRANZITINIAI VEŽ IMAI KELIŲ TRANSPORTU 23

2.4. TRANZITINIAI VEŽ IMAI GELEŽ INKELIŲ TRANSPORTU 25

3. TRANZITINIŲ GABENIMŲ TEISINIAI ASPEKTAI 29

3.1. TARPTAUTINĖS TEISĖS NORMOS, REGULIUOJANČIOS TRANZITINĮ KROVINIŲ GABENIMĄ 29

3.2. TRANZITINIO KROVINIŲ GABENIMO KELIŲ TRANSPORTU REGLAMENTAVIMAS 30

3.2.1. CMR konvencija 30
3.2.2. TIR konvencija 38

3.3. TRANZITINIO KROVINIŲ GABENIMO GELEŽ INKELIŲ TRANSPORTU REGLAMENTAVIMAS 42

3.3.1. CIM taisyklės 42
3.3.2. SMGS susitarimas 46
3.3.3. Tarptautinės teisės normų taikymas gabenant krovinius gelež inkeliais tranzitu per Lietuvos teritoriją 48

3.4. TEISĖS NORMOS, REGULIUOJANČIOS TRANZITO MUITINĖS PROCEDŪ RĄ ... 49

3.4.1. Tranzito deklaracija 51

IŠVADOS IR PASIŪ LYMAI 55

SANTRAUKA **62**

SUMMARY **63**

LITERATŪ ROS SĄRAŠAS **64**

PRIEDAI **69**

Į VADAS

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

Darbo aktualumas

Šios temos aktualumą sudaro tai, kad transportas yra viena iš labiausiai integruotų į Europos Sąjungos rinką ūkio šakų. Taip yra dėl to, kad transportas yra neatsiejamas elementas užtikrinant Europos Bendrijos steigimo sutartyje įtvirtintoms laisvėms įgyvendinti.

Patogi Lietuvos geografinė padėtis lemia ir tranzito paslaugų plėtros perspektyvą. Tranzito reikšmė ekonomikai nepasireiškia vien tuo, kad tranzitinio transporto srautas įvairių mokesčių forma (tranzito mokestis, į degalų ir prekių kainą įskaičiuoti kelių mokesčiai) sudaro milžiniškas lėšas, kurios patenka į šalies biudžetą, įtakodamos šalies ekonominio lygio kilimą. Šis krovinių srautas daro poveikį ekonomikai ir kitu būdu – per valstybės teritoriją einant transporto srautams juos yra būtina aptarnauti, taip sukuriamos naujos darbo vietos.

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

Darbo problema

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

stočių infrastruktūra, kombinuoto transportavimo nepakankami pajėgumai, nepakankamai išplėtotas paslaugų, prekybos ir aptarnavimo sferos objektų tinklas prie automagistralių ir kitų valstybės reikšmės kelių.

Šalia transporto infrastruktūros modernizavimo poreikių, ne mažiau svarbiu išlieka tranzitą aptarnaujančios veiklos gerinimas darbo organizavimo, marketingo, pardavimų srityse, siekiant neatsilikti nuo kaimyninių šalių, taip pat liberalizuojančių tranzito verslo sąlygas.

Viena iš pagrindinių tranzitinių krovinių srautų per Lietuvą plėtros sąlygų yra šiai veiklai palankios teisinės bazės sukūrimas. Pastarų jų kelerių metų bėgyje pastebima tranzito reikalavimų griežtinimo, formalumų didėjimo tendencija, neretai būdingas tarpusavyje prieštaringų valstybės interesų derinimas: viena vertus siekiama sukurti liberalias sąlygas transporto srautų skatinimui, kita vertus – stengiamasi užkirsti kelią nelegalių prekių srautams Į Lietuvą. Todėl darbu siekiama atskleisti dabartinę realią tranzito verslą reglamentuojančią juridinę sistemą ir nustatyti ar reglamentavimas yra pakankamai nuoseklus ir stabilus.

Magistro darbo objektas

Tranzitiniai krovinių gabenimai teisiniu aspektu.

Magistro darbo dalykas

Antžeminiu transportu (keliais ir geležinkeliais) tranzitu gabenamų krovinių teisiniai aspektai ir jų ypatumai.

Magistro darbo tikslas

Išanalizuoti teisės aktus, reglamentuojančius tranzitinių krovinių gabenimą antžeminėmis transporto priemonėmis, identifikuoti šiame sektoriuje egzistuojančias problemas, bei pateikti pasiūlymus dėl galimų jų sprendimo būdų.

Magistro darbo užduoties

1. Apžvelgti antžeminio transporto ypatumus.
2. Atlikti antžeminėmis transporto priemonėmis vykdomų tarptautinių krovinių gabenimų rodiklių analizę.
3. Išanalizuoti tranzitinio krovinių gabenimų ypatumus.
4. Išnagrinėti tranzitinius krovinių gabenimus reglamentuojančius teisės aktus.
5. Išskirti esminius teisės aktų, reguliuojančių tranzitinius pervežimus, aspektus.

Darbo hipotezė

Teisinis tranzitinio krovinių gabenimo antžeminėmis transporto priemonėmis reglamentavimas yra pakankamas, siekiant supaprastinti krovinių tranzito procedūros atlikimą Lietuvos Respublikos teritorija.

Darbe naudojami metodai

Darbe naudojami tokie teoriniai metodai:

1. Mokslinės literatūros analizės - kuris remiasi esamos situacijos, transporto mokslo tyrimo rezultatų bei prognozių, tarptautinių, ES ir Lietuvos programinių dokumentų transporto srityje, reglamentuojančių teisės aktų bei politikos nuostatų analize bei iš jų išplaukiančiais pokyčiais žmonių ekonominiuose sprendimuose.

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

Ir tokie empiriniai metodai:

1. Teisinių dokumentų analizė – jis būtinas tiriant esamą teisinę bazę, reglamentuojančią tariamų jų ir apsimestinių sandorių negaliojimą, bei negaliojimo teisines pasekmes.

2. Kontent analizės metodas – kadangi nagrinėjami dokumentų duomenys, o ne subjektyvios nuomonės, leidžiama dirbti su didžiuliu tekstų masyvu ir aiškia struktūra, pakankamas nagrinėjamų duomenų reprezentatyvumas.

3. Statistinių duomenų analizė – šiame darbe yra svarbus, nes statistiniais duomenimis yra grindžiami darbe iškeliama hipotezė.

4. Loginis ir apibendrinimo metodas. Juo bus naudojamasi darbo pabaigoje logiškai apibendrinant ir sisteminant prieštai gautus literatūros, dokumentų analizės bei empirinio tyrimo duomenis ir formuluojant išvadas niekinių ir nuginčijamų sandorių atribojimo bei atribojimo pagrindų nustatymo klausimais.

Darbo struktūra

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

Pagrindinės darbe naudojamos sąvokos

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

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

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

Tarptautinė sutartis - raštu tarp valstybių sudarytas tarptautinis susitarimas, kuriam taikomos tarptautinės teisės normos, įtvirtintas viename ar keliuose susijusiuose dokumentuose, nesvarbu, koks būtų to susitarimo pavadinimas [28].

1. KROVINIŲ GABENIMO YPATUMAI ANTŽEMINĖMIS TRANSPORTO PRIEMONĖMIS

1.1. ANTŽEMINIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ REIKŠMĖ LIETUVOS TRANSPORTO SISTEMOJE

1.1.1. Lietuvos transporto integravimasis Į Europos Sąjungos transporto sistemą

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

Neiš vengiama priemonė š iam siekiui pasiekti paliečia transportą, kaip pagrindinĮ š ių laisvių realizavimo garantą. 1957 m. Europos ekonominės Bendrijos steigimo (Romos) sutarties 70 straipsnis numato būtinybę sukurti Bendrąją transporto politiką (toliau – BTP). BTP patekimo Į rinką , socialiniais, saugos, aplinkosaugos aspektais apima visas transporto š akas, o taip pat horizontaliuosius transporto klausimus, taikomus transporto infrastruktūros plėtrai Trans-europiniuose tinkluose, transporto iš oriniams ryš iams, kombinuotiems vežimams, bei kitoms sritims. BTP nuostatos suteikia galimybes tarpusavyje sujungti Šalių narių rinkas, už tikrinti saugesnĮ , ekonomiš kesnĮ , kokybiš kesnĮ transportą, tuo pač iu skatinant pramonės konkurencingumą, efektyvesnĮ Europos teritorinĮ planavimą, sujungiant Rytų Europą su Vakarų Europa, kas Į galina prekybos plėtotę . BTP Europos vidaus rinkoje yra svarbi dar ir dėl to, kad transporto sektorius pagamina didelę Europos Są jungos bendrojo vidaus produkto (toliau - BVP) dalĮ , be to, transporto pramonė yra vienas iš didž iausių Europos Sąjungos darbdavių .

Lietuvos Respublika 2004 m. geguž ės 1 d. tapo viena iš ES valstybių narių . Nuo narystės Europos Sąjungoje pradž ios Lietuvoje yra taikoma visa Europos bendrijų ir Europos Sąjungos teisė, pradedant steigimo sutartimis, reglamentais, direktyvomis, rekomendacijomis ir baigiant Europos Teisingumo teismo sprendimais bei tarptautinėmis sutartimis (‘acquis communautaire’).

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

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

Stiprybės:

- palanki tranzitui geografinė š alies padėtis (š alies teritoriją kerta du pripaž inti kontinentinės svarbos transporto koridoriai);

- išplėstas automobilių kelių tinklas, labai geros kokybės jų priežiūros ir remonto sistema;
- geri politiniai ir ekonominiai santykiai su kaimyninėmis šalimis;
- kvalifikuotas transporto sektoriaus mokslinis potencialas (Lietuvos mokslininkai vis dažniau kviečiami prisidėti prie tarptautinių programų ir projektų rengimo);
- aukštas automobilizacijos lygis;
- išplėsta transporto specialistų rengimo sistema.

Silpnybės:

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

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

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

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

Šalies teritoriją kerta tarptautiniai multimodaliniai transeuropiniai transporto tinklo koridoriai, patvirtinti antrojoje ir trečiojoje Europos transporto konferencijose, Įvykusiose atitinkamai Kretoje ir Helsinkyje (žr. 1 priedą). Šiais koridoriais gabenami dideli krovinių srautai:

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

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

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

1.1.2. Antžeminių transporto priemonių samprata

Vienas iš pagrindinių nacionalinių teisės aktų, reglamentuojančių transporto veiklą yra LR transporto veiklos pagrindų Įstatymas. Šio Įstatymo 2 str. yra pateikiama ***transporto*** są voka: *„Sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta tenkinti visuomenės ir ūkio subjektų poreikius vežti keleivius, bagažą ir (arba) krovinius”*.

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

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

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

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

Pagal transporto rūšis, transportas yra skirstomas Į:

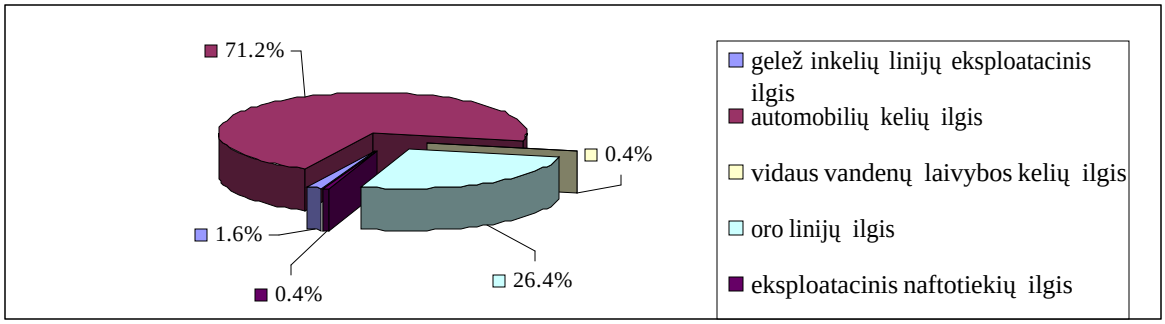
- vandens transportą – bendras vandens transporto pavadinimas, kuris naudoja vandens natūralius (vandenynai, jūros, upės, ežerai) ir dirbtinius (kanalai, tvenkiniai) susisiekimo kelius. Vandens transportą sudaro jūrų ir vidaus vandenų transportas;
- oro transportą – transporto rūšis, kuria kroviniu gabenimas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

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

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

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

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



1.1.2.1 pav. Kelių ilgis pagal transporto rūšis 2005 m., proc.[*]

Sekančiuose poskyriuose autorė pateiks pagrindinius kelių ir geležinkelių transporto rūšių privalumus ir trūkumus.

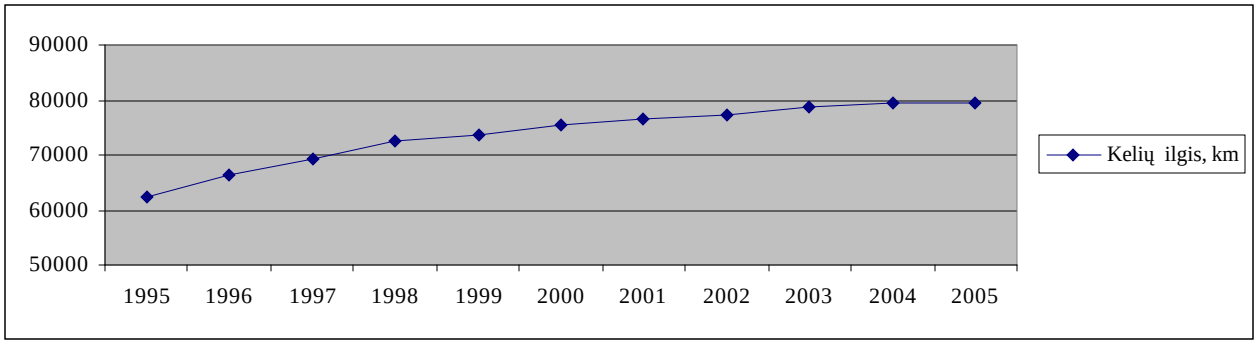
1.1.3. Kelių transporto ypatumai

Pastaraisiais dešimtmečiais visame pasaulyje sparčiai plėtojasi krovinių gabenimas tiek nacionaliniais, tiek tarptautiniais maršrutais kelių transportu. ***Kelių transportas*** - *sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, susijusi su keleivių ir krovinių vežimu keliais* [2]. Kadangi automobilių kelių tinklas yra universalus ir plačiai išvystytas daugelyje pasaulio valstybių, kelių transportas visada yra pirmutinė ir paskutinė transporto grandinės dalis.

Kalbant apie automobilių kelių tankumą Lietuvos teritorijoje, tai šis rodiklis yra pakankamai aukštas – 1000-iui km^2 teritorijos 2004 m. teko 1214,9 km automobilių kelių. Taip pat

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

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



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

Svarbiausias kelių transporto privalumas yra jo manevringumas – galimybė sutelkti reikalingą transporto priemonių skaičių ten, kur yra poreikis, ir galimybė pristatyti krovinį nuo „durų iki durų“. Tačiau pastaruoju metu, didėjant kelių transporto priemonių skaičiui, vis daž niau susiduriama su kelių už imtumo ir ekologiškumo problema, paprasčiausia su kamščiais, dėl kurių atsiranda prastovos, automatiškai vidutinio greičio sumaž ėjimas ir atitinkamai didėjantis krovinių pristatymo laikas.

Pagrindiniai kelių transporto privalumai ir trūkumai pateikiami 3 priede.

Taigi, pagrindinis šio transporto pranašumas yra galimybės pristatyti krovinius ir keleivius į bet kurią vietą. Krovininio transporto neriboja kliento buvimo vieta. Gerai išplėtotas automagistralių tinklas duoda galimybę pasiekti kiekvieną krovinio siuntėją – gamyklas, sandėlius. Kelių transporto darbe nėra tokių operacijų, kaip autotraukinių formavimas, nes dauguma junginių (priekabos, puspriekabės) turi savo vilkiką ir automobilį, todėl gali dirbti nepriklausomai. Taigi transporto priemonė juda tiesiai iš krovinio siuntėjo iki gavėjo. Šiuo metu egzistuojanti krovimo ir transportavimo įranga ir darbo organizavimas padeda sutrumpinti pristatymo laiką, palyginti su geležinkeliu ir vandens transportu. Žinoma, prastovos muitinėse, oro sąlygos ir kelio būklė gali trukdyti pristatyti krovinius laiku. Šios sąlygos daro įtaką visų rūšių vežimams automobiliais, bet konkrečių vežimų stabilumas siejamas su viso darbo efektyvumu ir svyruoja pagal jo pokyčius.

Autotransportu gabenamų prekių įpakavimas gali būti ne toks tvirtas kaip vežamų geležinkeliu, nes padangos, ,,oro pakaba“ ir gana tobula stabdžių sistema sudaro galimybes krovinius vežti saugiai bei minkštai.

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

---

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

reikia stengtis, kad autotransporto vež imų kokybė ir efektyvumas atitiktų transportavimo kainą arba, kitaip tariant, sandėliavimo, Į pakavimo, atsargų laikymo išlaidų taupymas turi būti autotransportu vež imų kainos atsvara.

1.1.4. Gelež inkelių transporto ypatumai

Gelež inkeliai yra viena iš antž eminio transporto šakų , galinti sėkmingai vež ti didelius krovinių srautus, kurių Į vairovės spektras yra labai platus: nuo smulkių supakuotų prekių , sukrautų ant padėklų arba konteineriuose, iki suverstinių ir birių jų krovinių vež imo krovininiais vagonais arba skystų jų krovinių – cisternomis, dideliais nuotoliais. Svarbu ir tai, kad geležinkeliu ir teisiniu ir praktiniu pož iū riu galima vež ti visas prekes. Tai ne visada Į manoma naudojant kitas transporto rū šis.

Gelež inkelių transportas *– Lietuvos Respublikos ū kio ir socialinės infrastruktū ros dalis, skirta visuomenės ir ū kio subjektų poreikiams tenkinti – keleiviams, bagaž ui ir (ar) kroviniams gelež inkeliais vež ti* [5]. Tai yra ekonomiš ka, saugi ir ekologiš kai š vari transporto š aka. Pagrindinė gelež inkelių transporto problema – lankstumo, galimybės pristatyti krovinĮ „nuo durų iki durų" stoka, taip pat nevienodas vėž ės plotis.

Pagrindiniai gelež inkelių transporto privalumai ir trū kumai yra pateikiami 4 priede. Pagrindinis geležinkelio transporto pranaš umas – galima vež ti Į vairių gabaritų didelius krovinių kiekius, be to pakankamai pigiai, jei vež ama ilgais atstumais. Miš ko, statybos pramonės, taip pat labai daž nai ir ž emės ū kio produkcija (grū dai) daž niausia gabenami gelež inkeliais. Ši produkcija apibū dinama kaip maž avertė ir didelio tankio, todėl jos transportavimo kaina, palyginti su pardavimo kaina, yra aukš ta. Gelež inkelio transportas palyginti su kitomis transporto rū šimis, gauna maž iausią pelną už vieną tonkilometrĮ vež ant pagrindinius krovinius. Blogas pasiekiamumas – tai didž iausias gelež inkelio transporto trū kumas. Pasiekiamumo veiksnys rodo vež ėjų gebėjimą už tikrinti krovinių pristatymą Į paskirties vietą. Gelež inkelio tinklas neleidž ia nukrypti nuo nustatyto marš ruto. Jeigu krovinio siuntėjas ar gavėjas yra toli nuo gelež inkelio tinklo, tai š i transporto rū šis klientams nėra labai patraukli. Tada reikia naudotis kitomis transporto rū šimis, pavyzdž iui kelių transportu. Geležinkelio transportas netinka ir tais atvejais, kai prekes reikia paskirstyti ar pristatyti pirkėjams nedideliais kiekiais.

Gana ilgas pristatymo laikas – tai pat didelis gelež inkelių trū kumas. Problema – skirstymo stotys, kuriuose vagonai rū šiuojami ir jungiami Į sąstatus, taip pat atkabinami nuo vieno sąstato ir kabinami prie kito. Š is grupavimas ir pergrupavimas daro Į taką pristatymo laikui.

Kitos svarbios charakteristikos – pristatymų stabilumas ir vež imų saugumas – yra gana palankios. Gelež inkelio transportui ne tiek daug reikš mės, palyginti su kitomis transporto rū šimis, turi oro są lygos ir pristatymo laikas. Vež ant prekes gelež inkeliu, reikia Į vertinti krovinio Į pakavimą ir jo kainą. Pakuojant turi būti atsiž velgta, kad vagonai skirstymo stotyse rū šiuojami ir sukabinami

esant didelėms smū ginėms apkrovoms ir kad tai gali turėti Į takos prekių saugumui. Prekių kokybė gali nukentėti ir nuo nelygaus važ iavimo, kadangi metaliniai ratai dauž osi Į metalinių bėgių sandū ras.

Be to, lyginant su kelių transportu, reikėtų paminėti dar vieną vež imų gelež inkeliu trū kumą – ne visada galima gauti reikiamos rū šies ar reikiamą skaič ių vagonų . Gelež inkelių bendrovės naudoja viena kitos vagonus, ir ne visada tie vagonai bū na ten, kur jų labiausiai reikia. Kartais vagonų pritrū ksta, kadangi tuo metu jie yra kraunami, rū šiuojami ar remontuojami. Pasitaiko, kad vagonai stovi be darbo ar š iaip lieka nepastebėti plač iame gelež inkelių tinkle.

Lietuvoje dėl susidė vėjusių kelių traukinių greitis yra nedidelis. Todėl vienas iš pagrindinių tikslų yra greič io didinimas. Greič io didinimo projektai bus vykdomi siekiant už tikrinti Europos Są jungos teisės aktuose numatytus reikalavimus.

Transportavimo technologijų ir technikos tobulinimas padėjo iš sprę sti kai kurias jų naudojimo problemas. Iš tokių patobulinimų galima paminėti marš rutų ir tvarkaraš č ių sudarymą naudojant specialias kompiuterines programas; Į renginių , kelio sankasų ir terminalų tobulinimą; vagonų identifikavimo sistemų gerinimą; tai, kad vagono savininku vis daž niau tampa krovinių siuntėjas; kroviniams vež ti yra naudojami š audykliniai traukiniai (vieno ar kelių siuntėjų produkcijos nepertraukiamas gabenimas). Krovinių siuntėjai, kurie valdo ar nuomoja vagonus, paprastai yra geri geležinkelio naudotojai, ir - dėl unikalios rinkos ar konkurencijos sąlygų – ypač greitai reaguoja Į vagonų stoką.

Santykinis gelež inkelių pranaš umas, lyginant su kelių transportu, energijos suvartojimo prasme ir gelež inkelio sektoriaus reguliavimas leidž ia tikė tis geresnių laikų ir galbū t transportavimo geležinkeliais atgimimo.

Didelė problema Lietuvos gelež inkeliuose yra ta, kad iki š iol AB „Lietuvos gelež inkeliai“ yra nerestruktū rizuota pagal ES direktyvų reikalavimus. Ši Į monė yra monopolistas pervež imų gelež inkelio transportu rinkoje, todėl dėl konkurencijos nebuvimo klientams diktuoja savo sąlygas krovinių gabenimo ir keleivių vež imo tarifų srityje.

Tiek kelių tiek gelež inkelių transportas turi savo pranaš umų ir silpnų jų pusių . Siekiant iš naudoti kiekvienos iš antž eminių transporto rū šių teigiamas puses yra organizuojami kombinuoti krovinių gabenimai, apie kuriuos plač iau - sekanč iame poskyryje.

1.1.5. Kombinuotieji vež imai kelių ir gelež inkelių transportu

Siekiant optimaliai panaudoti kiekvienos iš transporto rū šių pranaš umus, pagreitinti krovinių pristatymą ir sumaž inti gabenimo kaš tus yra organizuojami kombinuotieji vež imai keliais ir geležinkeliais. Automobiliais krovinius galima vež ti atitinkamame ž emyne beveik Į visas vietas – tai yra didž iausias š ios transporto rū š ies pranaš umas. Palyginti nedidelis pervež amų vienu metu

krovinių kiekis gali būti mažinamas kombinuojant kelių transportą su geležinkelių transportu, kurio didžiausias privalumas – galimybė gabenti daug sunkių įvairiarūšių krovinių.

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

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

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

LR Transporto veiklos pagrindų įstatymo 12 str. pateikia tokį kombinuotų jų vežimų apibrėžimą – tai „krovinių gabenimas naudojant ne mažiau kaip dvi transporto rūšis, kai tas pats krovinys esantis sunkvežimyje, priekaboje ar puspriekabėje (su vilkiku ar be jo), keičiamoje talpykloje arba 20 ar daugiau pėdų konteineryje didžiąją maršruto dalį yra gabenamas geležinkelių, vidaus vandenų arba jūrų transportu, o pradinę ir (arba) galutinę maršruto dalį - kelių transporto priemonėmis“.

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

Galimi skirtingų transporto rūšių deriniai, optimatizuojant krovinių pristatymą į paskirties vietą. Svarbiausios iš jų kombinuojantys antžeminės transportą transporto priemones yra šie [48, P. 118]:

1. pakrautų kelių transporto priemonių gabenimas geležinkeliu:
   - automobilių su priekabomis ir puspriekabėmis (“riedantis kelias”);
   - priekabų ir puspriekabių be vilkiko ar automobilio;
   - platforminių kėbulų (keičiamų talpų).
2. gabenant antžeminėmis transporto priemonėmis transportines talpas – konteinerius.

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

Šiuolaikiniuose tarptautiniuose gabenimuose prekių gabenimas be konteinerių tiesiog neįsivaizduojamas. Krovinių gabenimo srautai atskirose vietovėse arba valstybėse nėra vienas nuo kito izoliuoti etapai, todėl norint užtikrinti nenutrūkstamą krovinių gabenimų grandinę, nesugaištant laiko prekių perkrovimui iš vienos transporto priemonės į kitą, naudojami konteineriai, kurie perkeliami iš vieno tipo transporto priemonės į kitą.

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

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

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

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

1.2. KROVINIŲ GABENIMAI IR JŲ APLINKA LIETUVOJE

1.2.1. Krovinių gabenimo samprata

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

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

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

Krovinių gabenimas pastaruoju metu yra plačiai naudojama sąvoka, apibrėžianti didelĮ su kroviniais atliekamų operacijų spektrą [35, P.11]: medžiagų vežimas, sandėliavimas ir saugojimas, komplektavimas ir Įpakavimas, ženklinimas. Taip pat maršruto parinkimas, optimaliausių ir reikalaujančių mažiausių kaštų eismo grafikų sudarymas, transporto priemonių techninis aptarnavimas. Ir visgi pagrindinis uždavinys transportuojant medžiagas, žaliavas, gatavą produkciją iš vienos vietos Į kitą – užtikinti atliekamų operacijų ekonomiškumą. Transporto paslaugos, būdamos sudėtine verslo logistikos sistemos dalimi, kuria vietos ir laiko naudą.

Taigi, **krovinių gabenimas** yra paslauga, kurios pagalba objektas yra perkeliamas iš vienos vietos Į kitą (plačiąja prasme).

Sąvoka **tarptautinis krovinių gabenimas** reiškia, kad transporto priemonė kertamavažiausiai dviejų valstybių – prekę išvežančios ir prekę Įvežančios valstybės - sienas, kartu su kroviniu, skirtu užsienio šalies gavėjui [52, P.152]. Tokių gabenimų objektai yra gatava produkcija, medžiagos ar žaliavos, kurios pervežimo procese vadinamos tarptautiniu kroviniu.

Dažnai mokslinėje literatūroje sutinkama sąvoka “krovinių vežimas”, kuri vienų autorių traktuojama kaip sudedamoji krovinių gabenimų dalis (pvz. prof. A.Baublys rašo, kad viena iš krovinių gabenimo procedūrų yra medžiagų vežimas), kitų – kaip vientisas krovinių perkėlimo iš vienos vietos Į kitą procesas, kurio sudėtinė dalis yra krovinių gabenimas (pvz. J.A.Urbonas rašo, kad krovinių gabenimas yra pervežimų dalis) [52, P.153].

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

Taigi, šiame darbe bus vartojamos vienodą reikšmę turinčios sąvokos: ,,krovinių gabenimas“ ir ,,krovinių vežimas“, suprantamos kaip krovinių fizinio perkėlimo iš vienos vietos Į kitą procesas, kuris atliekamas transporto priemonių pagalba.

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

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

1. tarptautinėje gamyboje, lygiai kaip ir nacionalinėje, sinchroniškai turi veikti gamybos ir jos procesui reikalingą medžiagų aprūpinimo sistemos;

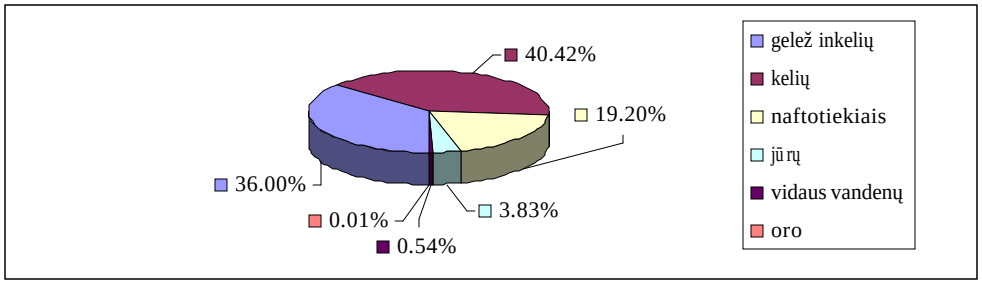
2. jeigu funkcionuoja tarptautinė gamyba, tai būtina ir prekyba, nes gatavos prekės privalo būti parduotos. Jas realizuoti nebūtina toje šalyje, kurioje pagamintos. Norint patenkinti Įvairių pasaulio šalių paklausą atitinkamoms prekėms, jas reikia iš pasiūlos šalies pergabenti Į paklausos šalį.

Transportuojant krovinius, didelę reikšmę Įgauna transporto priemonė, kuria yra transportuojamas krovinys. Krovinys ir transporto priemonė sudaro vieną sistemą. Todėl ypač svarbu parinkti tinkamą transporto rūšĮ ir konkrečiai priemonę.

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

1.2.2. Krovinių gabenimo apimtys antžeminiu transportu

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



1.2.2.1 pav. Krovinių vežimų paskirstymas pagal transporto rūšis 2005 m., tūkst.t. *

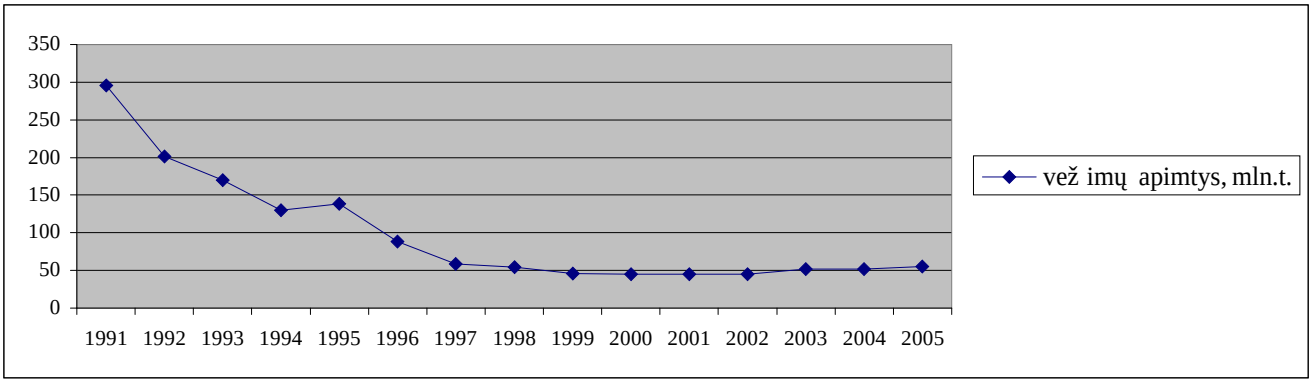
Sekančiuose skyriuose autorės bus nagrinėjamos kiekvienos iš dviejų transporto rūšių tarptautinių krovinių pervežimo apimtys ir tendencijas.

a) Krovinių vežimo kelių transportu analizė

Kelių transportas išlaiko dominuojančią poziciją (40 proc.) krovinių vežimuose Lietuvos transporto sistemoje. Nagrinėjant pastarų jų penkiolikos metų (1991-2005 m.) (ž r. 8 priedą) krovinių

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

vež imo kelių transportu apimtis, matyti, kad po nepriklausomybės atkū rimo iki pat 2000 metų krovinių kiekis kiekvienais metais vis maž ėjo, bet iš laikė dominuojančią poziciją (1.2.2.2 pav.).

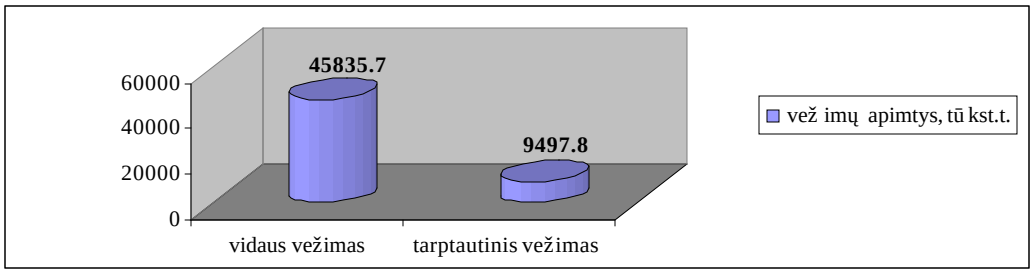


1.1.2.2 pav. Krovinių vež imas kelių transportu 1991-2005 m., mln.t *

Tai atsitiko dėl to, kad po 1991 m. Lietuvai prasidėjo gana nelengvas perėjimo iš planinės Į rinkos ekonomiką laikotarpis. Tai Į takojo rinkos paklausos maž ėjimą bei nestabilią ekonomikos situaciją, kas tiesiogiai palietė ir krovinių gabenimo apimtis. 2000 m. vež imų maž ėjimo tempai stabilizavosi, o nuo 2003 m. vėl ėmė kilti. Augimas vyko dėl to, kad 2001 m. geguž ės 31 d. Lietuva tapo 141-ą ja Pasaulio prekybos organizacijos nare (toliau - PPO). Stojimas Į PPO Į traukė Lietuvą Į bendrąjĮ rinkos liberalizavimo procesą, sudarant palankesnes sąlygas prekybai su kitomis valstybėmis, dėl to padidėjo tarptautinių krovinių vež imų apimtys ir, atitinkamai, bendra pervež imų apimtis, Į skaitant ir vež imus kelių transportu.

Krovinių vež imai kelių transporto priemonėmis yra skirstomi Į *vidaus* i r *tarptautinius* vežimus [61, P. 32]. **Vidaus vež imai** – tai vež imas iš vieno š alyje esanč io punkto Į kitą (iš pakrovimo punkto Į pakrovimo punktą). **Tarptautiniai vež imai** – tai vež imas iš vieno punkto Į kitą (iš pakrovimo Į iš krovimo punktą), esanč ių dviejose skirtingose š alyse.

Kaip jau buvo minėta, kelių transporte vyrauja vidaus krovinių vež imai, kurie sudaro apie 83 proc. visų vež imų apimties (ž r. 1.1.2.3 pav.). Tai paaiš kinama tuo, kad kelių transportas yra neekonomiš ka (t.y. brangi) transporto rū š is gabenant krovinius dideliais atstumais.



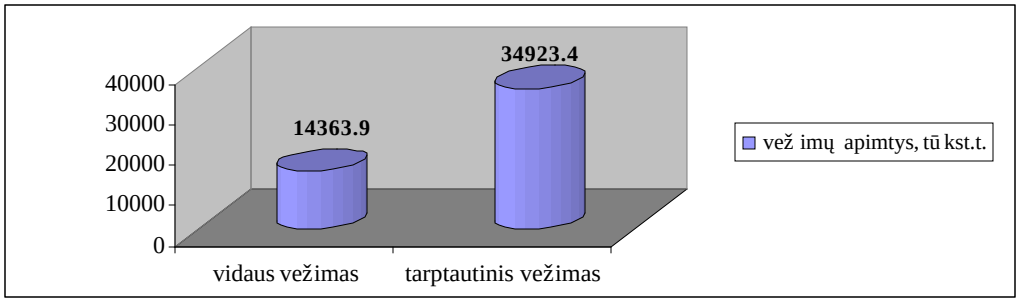
1.1.2.3 pav. Krovinių vež imo struktū ra kelių transportu 2005 m., tū kst.t. *

* Sudaryta autorės, remiantis Statistikos departamento leidiniais “Transportas ir ryš iai” 2004 m. ir “Transporto ir ryš ių Į monių rodikliai” 2006 m. (07).

b) Krovinių vežimo geležinkeliais transportu analizė

Geležinkelio transportas – svarbiausia Lietuvos transporto rūšis pervežant krovinius dideliais atstumais. Lietuvos geležinkeliai turi gerą susitikimą su Baltijos valstybių, NVS šalių geležinkelių tinklais. Per Lietuvą eina trumpiausias susisiekimo kelias tarp Rusijos ir Kaliningrado srities.

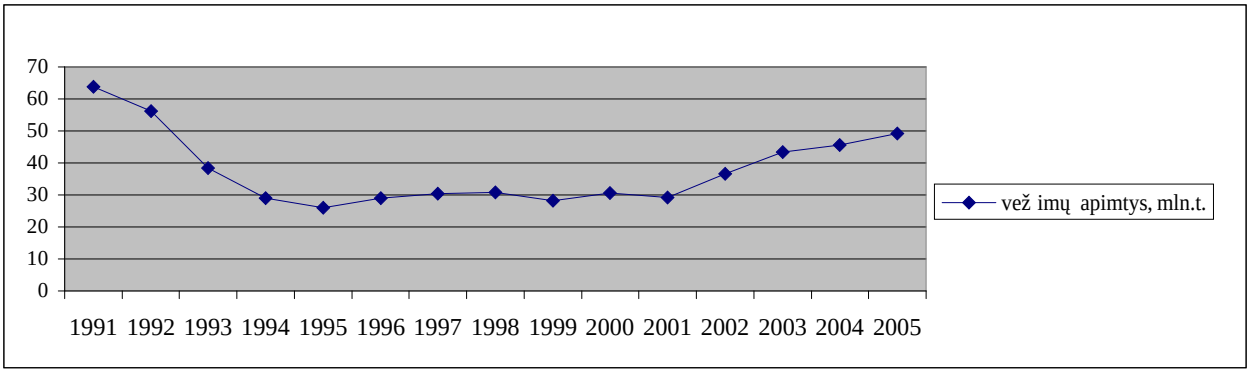
Geležinkelių transportas pasiteisina gabenant krovinius dideliais atstumais. Krovinių vežimai geležinkeliais, kaip ir keliais yra skirstomi Į vidaus ir tarptautinius vežimus. 2005 m. Lietuvos geležinkelių transporte vidaus pervežimams teko 29 proc. krovinių rinkos, likusią dalĮ – apie 71 proc. sudarė tarptautiniai pervežimai (žr. 1.1.2.5 pav.).



1.1.2.5 pav. Krovinių vežimo struktūra geležinkelių transportu 2005 m., tūkst.t. *

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

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



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

Po 1995 m. padėtis krovinių rinkoje žymiai pasikeitė, prasidėjo augimo periodas.

1996 – 2000 m. laikotarpyje pervežimų geležinkeliais svyravimai buvo gana nežymūs. Tačiau jau nuo 2002 m. vežamų krovinių apimtys įgavo didėjimo tendenciją. Esminė šio reiškinio priežastis – tranzitinių krovinių srauto atsigavimas, nulėmęs bendrą krovinių vežimų pakilimą, taip pat bendras ekonomikos augimas, lėmęs importo ir eksporto padidėjimą (žr. 9 priedą).

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

2. TRANZITINIAI KROVINIŲ GABENIMAI

2.1. TRANZITINIŲ GABENIMŲ YPATUMAI

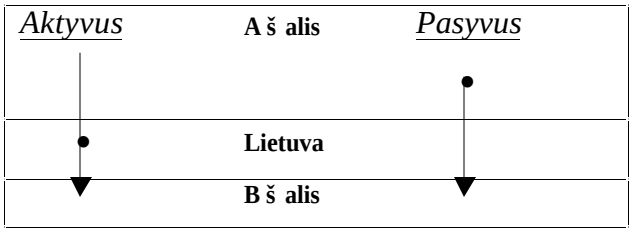
Krovinių srautai yra pagrindinis transporto sistemos funkcionavimo veiksnys. Tranzito srautus lemia rinka, o jų pasiskirstymą transporto koridoriais – konkrečių transporto sistemų ir ypač jungčių techninės, organizacinės ir juridinės sąlygos.

Tranzitas *(lot. tranzitus – perėjimas) – keleivių ir krovinių gabenimas valstybės teritorija į trečią šalį iš vieno punkto į kitą per tarpinius punktus be papildomų operacijų, pavyzdžiui perkrovimo juose* [59].

Tranzitas yra skirstomas į (2.1.4.1 pav.):

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

- aktyvų – kai prekių siuntėjas yra šalies viduje (pvz., Lietuvos Įmonė perka prekes iš Baltarusijos Įmonės, ir per Lietuvos teritoriją prekės yra gabenamos Į Kaliningrado sritį pardavimui);
- pasyvų – kai prekių siuntėjas yra už sienyje (pvz., Baltarusijos Įmonė prekes parduoda Kaliningrado srityje ir prekės juda per Lietuvos) [50, P.11].



2.1.4.1 paveikslas. Tranzitas

Atitinkamai, ***tranzitinis krovinių gabenimas*** *– yra tarptautinių krovinių gabenimų dalis, kai kroviniai, kad pasiektų gavėją, yra gabenami per trečios - tarpinės valstybės teritoriją.*

Tranzitinių vežimų objektu gali būti žmonės, prekės, informacija, pinigai ir kiti ekvivalentai, energija, inovaciniai projektai ir programos. Subjektai yra tie žmonės ir kolektyvai, kurie turi teisę ir galimybę priimti sprendimus, įtakojančius tranzito procesą. Kada tranzitiniams gabenimams naudojamos įvairios transporto priemonės, tranzite dalyvauja daugelio rūšių transportas, t.y. visa šalies transporto sistema [51, P. 251].

Tranzito reguliavimo **tikslas** – palengvinti prekių gabenimo per tam tikrą teritoriją procedūrą, sudarant galimybę nemokėti muitų ir kitų mokesčių , kuriuos reikėtų sumokėti į vež ant prekes į tą teritoriją (arba iš jos išvež ant).

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

Laiku neįgyvendinus su tranzito plėtra susijusių projektų , bus neįmanoma deramai konkuruoti tarptautinėje tranzito paslaugų rinkoje, tuo pačiu prarandant potencialias valstybės pajamas, darbo vietas, įsitvirtinimo ES ekonominėje erdvėje galimybes.

Apibendrinant tranzitinį krovinių gabenimą, yra išskiriami tokie jo ypatumai:

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

- santykio subjektai – fiziniai ir juridiniai asmenys dalyvaujantys tranzitinių gabenimų organizavimo ir atlikimo procesuose;
- sudaro prielaidas sąlyginiam atleidimui nuo importo muitų ir kitų mokesčių, ir muitinės formalumų atlikimo supaprastinimui;
- turi įtakos nacionalinių įplaukų į biudžetą augimui;
- padeda užtikrinti didesnį užimtumą transporto paslaugų ir su juo susijusiuose sektoriuose.

Lyginant tranzitinius gabenimus kelių ir geležinkelių transportu, reikia pastebėti, kad tranzitiniai gabenimai Lietuvos teritorija automobilių transportu turi tam tikrų trūkumų: automobiliai ilgai stovi eilėse kertant Lietuvos – Rusijos ar Lietuvos – Baltarusijos sienas, sudėtingos yra muitinės procedūros; gresia apiplėšimai ar krovinio praradimas ar sugadinimas; yra griežtai reglamentuojamas kelių transporto priemonių vairavimo laikas, kuris negali viršyti teisės aktais nustatytos 9-10 val. kasdieninio vairavimo laikotarpio normos [21], kitą laiką vairuotojas privalo ilsėtis; automobiliai, važiuojantys per miesto ir kaimo gyvenvietes neigiamai veikia aplinką (triukšmas, tarša iš metamosiomis dujomis, išbyrančiu ar nupučiamu kroviniu). Taip pat intensyvėjant krovinių automobilių srautui, sudaromi kamščiai keliuose (ypač Lenkijoje), atitinkamai padidėja avarijų skaičius, kas sudaro ypatingą grėsmę aplinkai ir žmonių sveikatai vežant pavojingus krovinius.

Geležinkelių transporte tokie šalutiniai efektai yra daug mažesni, be to, juos galima mažinti, o kai kuriais atvejais – visiškai šalinti.

Dabartiniu metu pagrindiniai tranzitiniai kroviniai gabenami Lietuvoje IX koridoriumi. DominuojantįvaidmenįturivežimaitarpRusijosirKaliningradosrities bei Klaipėdos. Daugeliu atvejų, tai yra Rusijos ir kitų Nepriklausomų valstybių sąjungos (toliau – NVS) šalių eksporto eismas, keliaujantis tranzitu per Lietuvą.

Šiuo metu pagrindinis tranzitinių krovinių vežėjas yra „Lietuvos geležinkeliai". Tranzitiniai kroviniai turi didelę reikšmę, siekiant užtikrinti geležinkelio pajamų augimą ir ūkinės veiklos pelningumą [49, P.27-28].

Kituose skyriuose analizuojami tranzitiniai gabenimai antžeminiu transportu.

2.2. TRANZITINIAI PERVEŽIMAI TARPTAUTINĖJE PREKYBOJE

Vienas iš svarbių tranzitinių pervežimų ypatumų yra tai, kad jie vaidina svarbų vaidmenį tarptautinėje prekyboje. Plėtojant tarptautinius prekybinius santykius tarp valstybių, tranzitas yra neatsiejama šio proceso grandis.

Tarptautinė prekyba – tai pardavimo ir pirkimo procesas, vykdomas tarp įvairių šalių pardavėjų, pirkėjų ir tarpininkų [41, P. 22]. Prekės ir paslaugos importuojamos ir eksportuojamos į įvairias valstybes, kartu juda ir pinigų srautai.

Prekybos balanse atsispindi prekių ***eksportas*** - *prekių pardavimas už sienio pirkėjams, paslaugų teikimas už sienio subjektams* [55] ir ***importas*** – *prekių , paslaugų , darbo ir kapitalo Įvež imas (pirkimas) iš už sienio šalies* [ten pat]. Fiziškai eksportas reiškia, kad dalį šalies vidaus produkto suvartoja užsieniečiai, o importas - šalies gyventojai suvartoja dalį už sienio šalių vidaus produkto. Tačiau yra iš skiriamas ir trečias veiksnys, t.y. tranzitas. Kuo efektyviau funkcionuos tranzitinių pervež imų sistema, tuo patrauklesnė bus sąlygos vež ti krovinius per tam tikos š alies teritoriją .

PPO, reguliuojanti apie 90 proc. pasaulio prekybos, sutartimis siekia 2 pagrindinių tikslų :

- šalinti kliū tis, trukdančias laisvai plėtoti prekybą;
- sukurti reikš mingą tarpvalstybinių prekybos ginčų sprendimo mechanizmą [32].

Tranzito plėtra yra labai svarbus faktorius, siekiant gerinti šalies ekonominio išsivystymo lygį . Todėl reikia siekti maksimalaus šalies galimybių panaudojimo tranzito paslaugų rinkoje, taikyti paprastesnes krovinių ir transporto tranzito procedū ras, tobulinti šalies transporto ir logistikos infrastruktū rą.

Siekiant šių tikslų , svarbus yra muitinės vaidmuo, kuri turi imtis konkrečių priemonių liberalizuojant rinką. Muitinių taikomos tarptautinio tranzito sistemos yra kuriamos siekiant supaprastinti muitinės priež iū ros priemonių taikymo mechanizmus, taikomus gabenant krovinius tarptautiniais marš rutais, ir už tikrinti, kad nebus paž eisti šalių finansiniai ir saugumo interesai.

Paminėtina, kad muitinės teisės aktų pagalba yra sukurtos ir funkcionuoja ir kitos, alternatyvios tranzitui, procedū ros. Šių procedū rų grupė vadinama sąlyginio neapmokestinimo procedū ros, į kurias patenka: laikinasis Įvež imas, sandėliavimas, laikinasis Įvež imas perdirbti, perdirbimas muitinei prižiū rint [58, P.314].

Apibendrinant muitinės vaidmenį pasaulinėje prekyboje, paž ymėtina, kad muitinė aktyviai Įgyvendina vieną iš savo pagrindinių tikslų – muitinės ir verslo aktyvus bendradarbiavimas.

2.3. TRANZITINIAI VEŽ IMAI KELIŲ TRANSPORTU

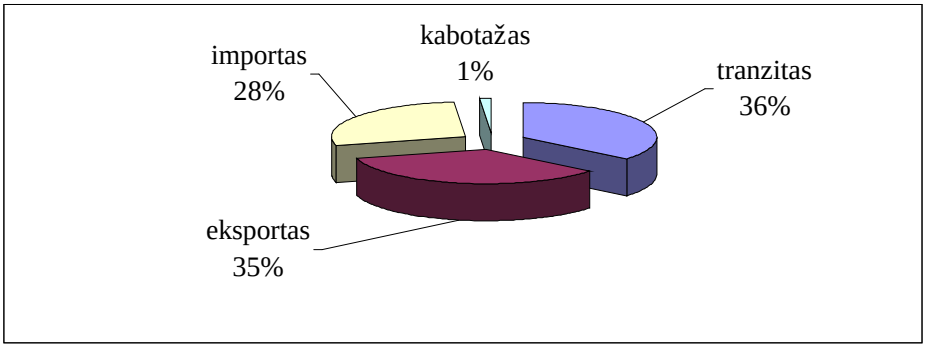
Kaip jau buvo minėta, krovinių gabenimai yra skirstomi į tarptautinius ir vidaus.

Statistikos departamentas, pateikdamas duomenis apie tarptautinius krovinių vež imus kelių transportu, naudoja š ias są vokas:

- Pakrauti - tai kroviniai kurie buvo pakrauti į kelių transporto priemonę mū sų šalyje, išvež ti į kitą šalį ir joje iškrauti, t.y. **eksportas**;
- Iš krauti – tai kroviniai, kurie buvo pakrauti į kelių transporto priemonę kitoje šalyje, Įvež ti į mū sų šalį ir joje iškrauti, t.y. **importas**;
- Tarp kitų šalių – tarptautinis vež imas iš vienos šalies į kitą mū sų šalyje registruotomis transporto priemonėmis, t.y. **tranzitas;**

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

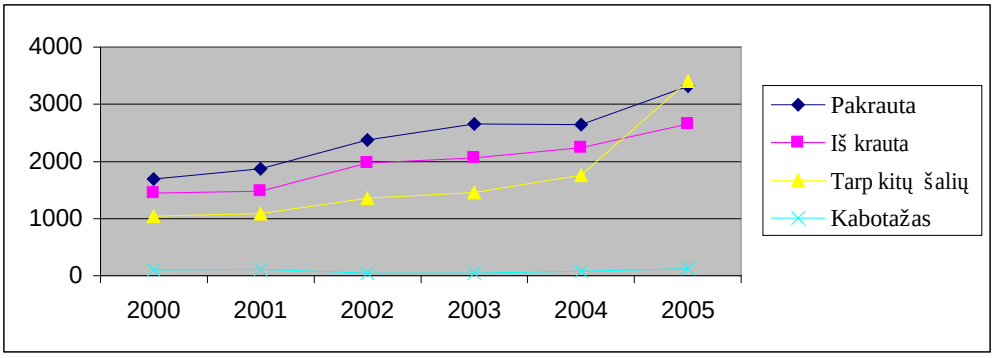
Tarptautinių pervežimų struktūroje 2005 m. Statistikos departamento duomenimis (2.2.1.1 pav.) dominuoja tranzitas (36 proc.), toliau seka eksportas (35 proc.), importas (28 proc.) ir kabotažas (1 proc.) (žr. 10 priedą).



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

Tai paaiškinama tuo, kad po Įstojimo Į ES panaikinti iki tol galioję parko (turimų krovininių automobilių skaičius) apribojimai, dingo leidimų sistema, panaikintos kvotos, muitinės formalumų supaprastinimas, o per Lietuvos teritoriją eina net du tarptautinės reikšmės transporto koridoriai, šių aplinkybių visuma teigiamai paveikė tranzitinio krovinių gabenimo verslą. Reikėtų pabrėžti, kad pagrindiniai tranzitiniai srautai automobilių transportu per Lietuvos teritoriją teko ,,Via Baltica“ magistralei.

Nagrinėjant pastarų jų penkių metų (2000-2004 m.) tarptautinių krovinių gabenimus pagal rūšis (2.2.1.2 pav.), tai visų rūšių vežimuose pastebima didėjimo tendencija. 2001 m. palyginus su 2000 m. tranzitinių (tarp kitų šalių) krovinių vežimai Lietuvos teritorija kelių transportu išaugo nežymiai, tačiau jau 2002 m. išaugo net 24 proc., palyginus su praeitų metų vežimais. 2003 m. tranzitiniai vežimai siekė 1451,8 tūkst.t., 2004 m. – 1755,5 tūkst.t., o 2005 m. padidėjo beveik dvigubai palyginus su 2004 m.



2.2.1.2 paveikslas. Krovinių vežimas kelių transportu pagal rūšis 2000-2005 m., tūkst.t *

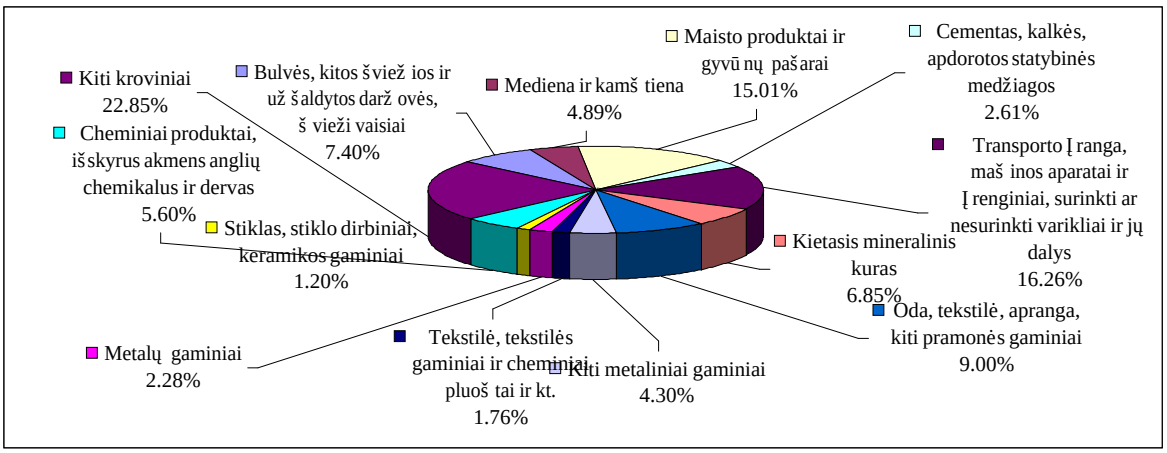
* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu ,,Transportas ir ryšių rodikliai” 2006 (07).
* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu ,,Transportas ir ryšiai” 2006 (07).

Šis augimas iš tiesų Į spū dingas, kita vertus, jis yra gan dėsningas. Minėtų barjerų galiojusių iki Į stojimo Į ES panaikinimas ž enkliai padidino vieno automobilio apyvartumą, vež ėjai su tuo pač iu darbuotojų bei vilkiku skaič iumi atlieka keliais reisais daugiau nei iki Į stojimo Į ES [69].

Tač iau reikėtų pastebėti, kad narystė kartu su teigiamais pokyč iais atneš ė ir problemų . Paspartėjus vež imams ES ir padidėjus vieno automobilio apyvartumui, rinkoje pritrū ko krovinio ir paaš trėjo konkurencija. Be to, buvo panaikintas apribojimas plėtoti Į monės turimą automobilių parką, dėl to Lietuvos vež ėjai staigiai padidino vilkikų skaič ių , tą patĮ padarė ir kaimyninės š alys. Tai ž enkliai padidino pervež imų paslaugų pasiū lą ir dar labiau paaš trino konkurenciją.

Nagrinėjant krovinių pervež imų kelių transportu dinamiką pagal krovinių grupes, matyti, kad 2005 m. (ž r. 11 priedą) didž iausią tranzitinių krovininių pervež imų dalĮ sudarė transporto Į ranga, maš inos aparatai ir Į renginiai, surinkti ar nesurinkti varikliai ir jų dalys (16,26 proc.), antroje vietoje – maisto produktai ir gyvū nų paš arai (15,01 proc.), treč ioje – oda, tekstilė, apranga, kiti pramonės gaminiai (9 proc.), toliau seka bulvės, kitos š vież ios ir už š aldytos darž ovės, š vież i vaisiai (7,40 proc.), kietasis mineralinis kuras (6,85 proc.), Cheminiai produktai, iš skyrus akmens anglių chemikalus ir dervas (5,6 proc.), mediena ir kamš tiena (4,89 proc.), kiti metaliniai gaminiai (4,3 proc.), cementas, kalkės, apdorotos statybinės medž iagos (2,61 proc.). Likę kroviniai sudaro apie ketvirtadalĮ visos tranzitinių kelių transportu pervež amų krovinių rinkos (1.1.2.4 pav.).

Dažniausia tranzitinio gabenimo specifiką pagal krovinių grupes, apsprendž ia prekybos santykiai tarp š alių siuntėjos ir gavėjos, ir parinktos transporto priemonės pajėgumai gabenti vieną ar kitą krovinĮ .



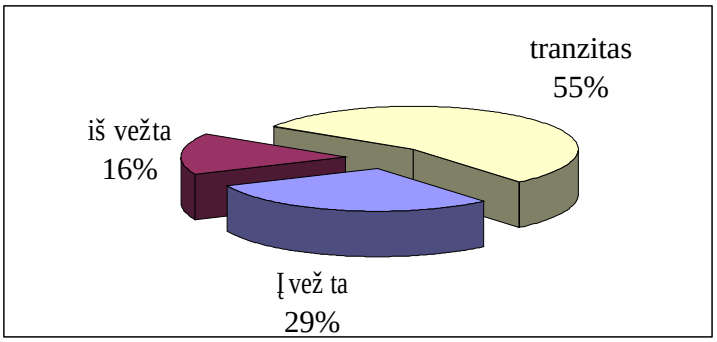
1.1.2.4 paveikslas. Krovinių vež imai kelių transportu 2005 m. pagal krovinių rū š is, proc. *

2.4. TRANZITINIAI VEŽ IMAI GELEŽ INKELIŲ TRANSPORTU

Kaip jau buvo pastebėta, gabenant krovinius tarptautiniais marš rutais antž eminėmis transporto priemonėmis, prioritetas teikiamas gelež inkelių transportui. Tarptautinių pervež imų

* Sudaryta autorės, remiantis Statistikos departamento periodiniu leidiniu "Transportas ir ryš iai", 2005.

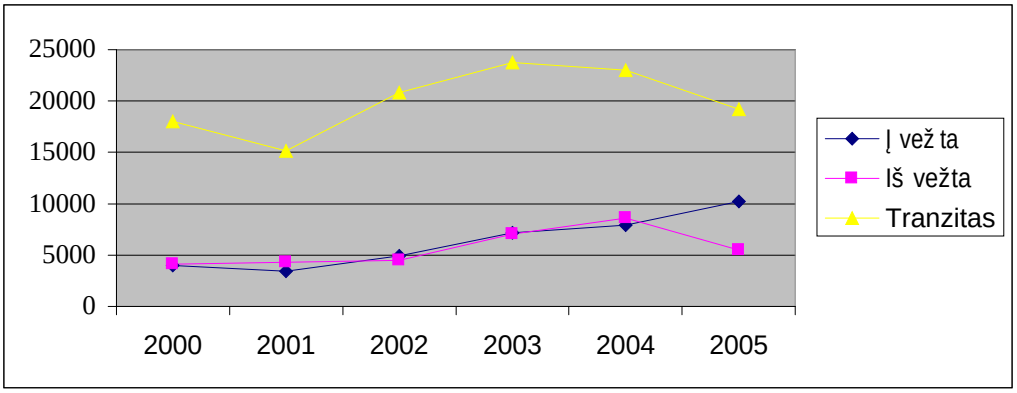
struktūroje 2005 m. Statistikos departamento duomenimis pirmavo tranzitiniai krovinių vežimai, kurie sudarė daugiau negu pusę visų tarptautinių vežimų apimties (55 proc.), toliau seka importas - „Į vežta" (29 proc.) ir eksportas – „iš vežta" (16 proc.) (2.2.2.1 pav.) (12 priedas).



2.2.2.1 paveikslas. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkelių transportu pasiskirstymas 2005 m., proc *

Tranzitiniams gabenimams reikia skirti didžiausią dėmesį siekiant padidinti krovinių vežimo geležinkeliais apimtis.

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



2.2.2.2 paveikslas. Krovinių vežimas geležinkelių transportu pagal rūšis 2000-2005 m., tūkst.t *

2001 m. palyginus su 2000 m. krovinių vežimas geležinkelių transportu sumažėjo 16 proc. Šis smukimas tranzitinių krovinių rinkoje buvo sukeltas nesubalansuota krovinių tarifų politika, lėmusia tranzitinių vežimų Kaliningrado srities kryptimi sumažėjimą 29,6 proc.

Tačiau jau nuo 2002 m. krovinių apimtys padidėjo net 27 proc. palyginus su 2001 m., ir sudarė apie 43 proc. visų geležinkeliais vežtų krovinių srauto. 2002 m. geležinkelio sektoriui pasitarnavo Įtempta tarptautinės naftos rinkos situacija ir išaugęs Rusijos naftos produktų eksportas. Ypač teigiamai tranzitiniam pervežimui atsiliepė 2002 m. 61 proc. padidėjusi krovinių Į Kaliningrado sritį apimtis. Į Kaliningradą labiausiai padidėjo juodųjų metalų , naftos produktų ir

* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu "Transporto ir ryšių rodikliai", 2006 (07).
* Sudaryta autorės, remiantis LR Statistikos departamento periodiniu leidiniu "Transportas ir ryšiai", 2004.

grūdų vežimo apimtys. 2002 m. į Klaipėdą krovinių buvo vežta 10,6 proc. daugiau nei 2001 m. Didžiausią įtaką tokiam augimui turėjo naftos produktų vežimai.

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

2004 m. po įstojimo į ES tranzitinio gabenimo apimtis vėl ėmė mažėti. Reikšmingos įtakos tam turėjo pabrangę krovinių pervežimo geležinkeliu iš Rusijos į Kaliningradą ir Klaipėdą per Lietuvos teritoriją tarifai bei krovinių savininkų netikrumas dėl Lietuvos tranzito taisyklių po įstojimo į ES.

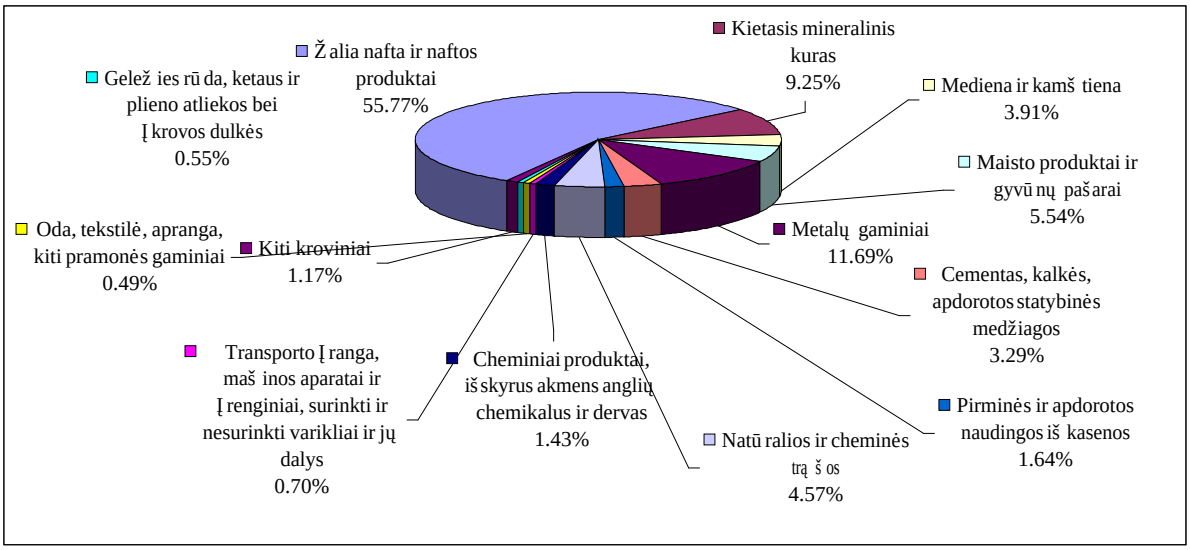
2005 m. geležinkeliais vežamų tranzitinių krovinių apimtis sumažėjo iki 19194 tūkst.t. tai paaiškinama tuo, kad remiantis Susisiekimo ministerijos pateikta informacija, nuo 2005 m. krovinių vežimo geležinkeliais statistinė apskaita tvarkoma pagal naujas Europos Komisijos skaičiavimo taisykles, kurias reglamentuoja Europos Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1192/2003, kurios nulėmė struktūrinius krovinių vežimo pokyčius, t.y. tranzito apimčių mažėjimą ir vietinių krovinių apimčių augimą. Didžiausią lyginamąją tranzitinių krovinių dalį sudarė Kaliningrado kryptimi vežami kroviniai [69].

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

Taip pat didžiausią įtaką geležinkelių transporto pervežamų krovinių srautų kitimo tendencijomis per nagrinėjama laikotarpį turėjo išorinė politinė aplinka, Lietuvos ir kaimyninių valstybių ekonomika. Taip pat turėjo įtakos ir kitų transporto rūšių konkurencija. Be to, nereikėtų pamiršti ir konkurencijos iš kaimyninių valstybių, Latvijos ir Estijos, tranzito geležinkelių transporto srityje.

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

Analizuojant krovinių vež imus geležinkelių transportu 2005 m. pagal krovinių rūšis, matyti, kad pirmąją vietą už ima žalia nafta ir jos produktai (55,77 proc.), antroji vieta tenka metalų gaminiams (11,69 proc.), toliau seka kietasis mineralinis kuras (9,25 proc.) (1.1.2.7 pav.).



1.1.2.7 pav. Krovinių vež imai geležinkelių transportu 2005 m. pagal krovinių rūšis, proc. *

Žalios naftos ir jos produktų, už imančių daugiau kaip pusę visų tranzitinių krovinių gabenimų geležinkeliais apimties, vež imo tendencijos yra labai svarbios tiek tranzito per Lietuvos teritoriją vystymui, tiek visam geležinkelio transportui. Didžiausią įtaką naftos ir jos produktų pervež imų dominavimui geležinkelių transporto sektoriuje turėjo padidėję s naftos produktų, susiję s su iš augusiu Rusijos naftos eksportu, vežimas geležinkeliais. Taip pat reikia paminėti, kad Mažeikių nafta 2004 m. eksportavo rekordiškai daug naftos ir jos produktų, palyginus su ankstesniais metais. Tam įtakos turėjo sėkminga įmonės veikla, taip pat maždaug trečdaliu brangesnė, palyginti su 2003 m. tuo pačiu laikotarpiu, nafta pasaulinėse rinkose.

Metalų gaminių pervež imams didelėmis apimtimis įtakos turėjo Lietuvos ūkio ekonomikos augimas, tranzito Kaliningrado srities kryptimi didėjimas.

Ketvirtąją vietą geležinkelių transportu pervež amų krovinių struktūroje už ima maisto produktai ir gyvūnų pašarai (5,54 proc.), toliau seka natūralios ir cheminės trąšos (4,57 proc.), mediena ir kamštiena (3,91 proc.) bei cementas, kalkės, apdorotos statybinės medžiagos (3,29 proc.), sudarantys vidutiniškai apie šeštadalį visų gabenamų krovinių.

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

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

3. TRANZITINIŲ GABENIMŲ TEISINIAI ASPEKTAI

3.1. TARPTAUTINĖS TEISĖS NORMOS, REGULIUOJANČIOS TRANZITINĮ KROVINIŲ GABENIMĄ

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

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

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

a) tarptautines konvencijas, tiek bendrąsias, tiek specialiąsias, nustatančias normas, kurias aiškiai pripažįsta valstybės-ginčo dalyvės;

b) tarptautinį paprotį, kaip bendros praktikos, kuri pripažįstama teise, įrodymą;

c) bendrus teisės principus, kuriuose pripažįsta civilizuotos tautos;

d) teismų sprendimus ir įvairių tautų labiausiai kvalifikuotų viešosios teisės specialistų doktriną, kaip pagalbinę priemonę teisės normoms nustatyti“.

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

- Sutartis gali būti sudaroma ir žodžiu (taip vadinami „džentelmeniški susitarimai“ – gentelmen’s agreements);
- Tarptautinės sutarties subjektų ratas yra daug platesnis, negu pateiktas Vienos konvencijoje dėl sutarčių teisės – tai gali būti tarptautinės organizacijos, valstybiniai-teritoriniai vienetai ir kt.

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

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

unifikuojančios [45, P.51-60]: civilinį procesą ir arbitražą, atsiskaitymus, civilinę atsakomybę, intelektinę nuosavybę, sutarčių teisę, šeimos teisę, transporto teisę ir ryšius, muitų teisę.

Skirtini trys sutarčių teisės harmonizavimo ir unifikavimo lygiai – pasaulinis, regioninis ir nacionalinis [46, P.85].

Kadangi tarptautiniai pervežimai yra ypatingai svarbūs tarptautinėje prekyboje, transporto sritis yra bene labiausiai unifikuota pasauliniu mastu tarptautinių privatinių santykių sritis – transporto srityje priimta nemažai tarptautinių sutarčių, konvencijų, pasirašyta dvišalių tarpvalstybinių sutarčių, reguliuojančių tarptautinius vežimus, tuo tarpu ir tranzitinius.

Šio darbo kontekste yra svarbios dvi tarptautinių konvencijų rūšys:

1. Unifikuojančios teisės normas, reglamentuojančias teisinius ir organizacinius santykius, atsirandančius tarp tranzitiniuose vežimuose dalyvaujančių subjektų – **transportavimo dokumentai.**

2. Siekiančios pagerinti ir palengvinti tranzitinių pervežimų atlikimą, tai pagrinde muitinės formalumų supaprastinimą reguliuojančios normos – **muitinės dokumentai.**

Pagrindinės tarptautinės sutartys, reglamentuojančios tranzitinį krovinių gabenimą yra šios:

a) Tarptautinis susitarimas dėl Rytų Europos valstybių geležinkelių transporto– (SMGSsusitarimas), 1951 m.;

b) Tarptautinė krovinių vežimo keliais konvencija (CMR konvencija), 1956 m.;

c) Tarptautinė muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo konvencija (Kioto konvencija), 1973 m.;

d) Muitinės konvencija dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis (TIR konvencija), 1975 m.;

e) Susitarimas dėl tarptautinio geležinkelių transporto (COTIF), 1980 m., bei jo B priedas - Vieningos tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliu sutarties taisyklės (CIM).

Kituose poskyriuose pateikiama detalesnė konvencijų analizė.

3.2. TRANZITINIO KROVINIŲ GABENIMO KELIŲ TRANSPORTU REGLAMENTAVIMAS

3.2.1. CMR konvencija

Viena iš svarbiausių tarptautinių sutarčių, reglamentuojanti tarptautinius vežimus kertant valstybės sienas, – 1956 m. Tarptautinė krovinių vežimo keliais konvencija (toliau – CMR [*] konvencija), pasirašyta Ženevoje [27]. CMR konvencija įsigaliojo 1961 m. liepos 2 d. Konvencija buvo papildyta 1978 m. liepos 15 d. protokolu, kuriuo pakeistas 23 str.

[*] Santrumpa CMR – iš prancūziško Konvencijos pavadinimo reikšminių žodžių – ***Convention*** *relative au contrat de transport international de* ***merchandise*** *par* ***route.***

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

CMR konvencija pirmą kartą įtvirtino bendras tarptautinės privatinės teisės nuostatas tarptautiniams vežimams automobiliais. Šių nuostatų tikslas buvo pirmiausia unifikuoti:

1. vežimo dokumentus;
2. atsakomybės reguliavimą;
3. reikalavimus dėl žalos atlyginimo;
4. santykių tarp siuntėjo ir vežėjo, kaip vežimo sutarties šalių, teisinį reguliavimą;
5. daugelį nuostatų, reglamentuojančių krovinio gavėjo, nesančio vežimo sutarties šalimi, teises ir pareigas.

Ši Konvencija taikoma kiekvienai kelių transporto priemonėmis vežamo krovinio už užmokestį sutarčiai, kai krovinys perduodamas ir yra priimamas (pristatytas) valstybės - Konvencijos narės teritorijoje [70]. Paž ymėtinas netikslus šio straipsnio vertimas į lietuvių kalbą, kuris skamba taip: „kai gavėjas ir siuntėjas yra skirtingų šalių teritorijose ir kai bent viena iš jų yra Konvencijos narė.“

Pagrindiniai kriterijai, nustatant ar CMR konvencija taikoma yra šie:

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

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

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

Sutarties dalykas

Krovinių tarptautinis vežimas keliais.

Sutarties šalys

Siuntėjas – fizinis ar juridinis asmuo, savo vardu sudaręs sutartį su vežėju, bet nebūtinai prekių pardavėjas, jei pastarasis pats nesudarė sutarties su vežėju.

Vežėjas – asmuo, kuris įsipareigoja atlikti tarptautinį vežimą. Pagal LR kelių transporto kodeksą, vežėju, vežančiu krovinius tarptautiniais maršrutais, gali būti tiktai įmonės, turinčios licenciją, išduotą Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos. Dažnai pats vežėjas yra ir ekspeditorius, į kurio funkcijas įeina ne tik vežimas, bet ir prekių iš siuntėjo priėmimas, saugojimas, tvarkymas, draudimas, muitinės formalumų atlikimas ir kiti veiksmai.

Vežimo sutartis

CMR konvencija nereguliuoja pervežimo sutarties turinio bei formos, tai reiškia, kad vežimo sutartį nebūtinai turi sudaryti abiejų šalių pasirašytas nustatytos formos dokumentas, vežimo sutarties sudarymo faktą įrodymu gali būti ir apsikeitimas raštais, įsakymais, telegramomis, ar kitais būdais, taip pat susitarta gali būti žodžiu.

Konvencija reglamentuoja vežimo sutartį patvirtinančio dokumento – **važtaraščio** – turinį bei galiojimą. Reikia paminėti, kad teismai turi vadovautis važtaraščiu kaip dokumentiniu įrodymu tais atvejais, kai nėra rašytinės vežimo sutarties.

Važtaraštis turi būti pasirašytas abiejų šalių – krovinio siuntėjo ir vežėjo. Priešingu atveju, jis neturės įrodomosios reikšmės, t.y. nebus dokumentiniu įrodymu, kad krovinys perėjo vežėjo dispozicijon. Bet parašo nebuvimas važtaraštyje nepadaro negaliojančios pačios vežimo sutarties. Jai vistiek taikomos CMR konvencijos nuostatos. Tokiu atveju tikrieji šalių ketinimai turi būti įrodinėjami kitais vežimo sutarties sudarymo faktą patvirtinančiais įrodymais.

Vežėjo atsakomybės pagrindai

Pagrindiniai sunkumai tarptautinio krovinių gabenimo praktikoje, taikant CMR konvenciją, susiję su vežėjo atsakomybės ribų ir dydžio nustatymu. Daugiausia ginčų Lietuvos teismuose kyla būtent dėl vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, jo sugadinimą ir pristatymą.

CMR konvencijos IV skyrius vadinasi „Vežėjo atsakomybė“. Kaip ir daugelyje valstybių Lietuvoje atsakomybė už vežimo sutarties pažeidimą, krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą laikytina sutartine, bet ne deliktine atsakomybe. Pagal Lietuvos Respublikos Civilinį kodeksą, *sutartinė atsakomybė* suprantama kaip: turtinė prievolė, kuri atsiranda dėl to, kad neįvykdoma ar netinkamai įvykdoma sutartis, kurios viena šalis turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo ar netesybų, o kita šalis privalo atlyginti dėl sutarties neįvykdymo ar netinkamo įvykdymo padarytus nuostolius arba sumokėti netesybas; *deliktinė atsakomybė:* turtinė prievolė, atsirandanti dėl žalos, kuri nesusijusi su sutartiniais santykiais.

Taigi, vežėjo atsakomybė pagal CMR konvencija turi būti traktuojama kaip sutartinė, nors vežėjo atsakomybės už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą prezumpcija yra

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Galimi atvejai, kai nukrypstama nuo įprastos krovinio perdavimo praktikos. Gavėjas gali pagrįstai reikalauti, kad pristatytas krovinys būtų perduotas vėliau (pvz., krovinys atgabentas vėlų vakarą). Tokiu atveju vežėjas lieka atsakingas už krovinio saugojimą. Taip pat gali būti susitarta, kad pristatytas krovinys bus saugomas iki pareikalavimo atvykus į paskyrimo vietą. Vežėjas lieka krovinio vežėju CMR konvencijos prasme iki krovinio pareikalavimo, nebent krovinio nebūtų pareikalauta per „protingą" laiką.

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

17 str. 1 p. numato, kad vežėjas atsako tiek už viso, tiek ir už dalies krovinio praradimą ar jo sugadinimą, taip pat už pavėluotą krovinio pristatymą. Atsakomybė už krovinio praradimą ar sugadinimą reiškia, kad vežimo metu vežėjas atsakingas už krovinio praradimą ar sugadinimą, bet ne už šalutinius nuostolius, pvz., negautą pelną. Tik pavėlavus pristatyti krovinį yra kompensuojami netiesioginiai nuostoliai, kurie negali būti didesni už vežimo už mokestį (23 str. 5 p.).

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

Tais atvejais, kai pervežant dalyvauja keli vežėjai, viena pervežimo dalis (paprastai paskutinė) vykdoma tik vienoje atskiroje valstybėje, gali kilti klausimas, ar šią pervežimo dalį reglamentuoja CMR konvencija ar nacionaliniai tos valstybės įstatymai. Kadangi visas pervežimas vykdomas pagal vieningą sutartį, paskutinė vežimo atkarpa taip pat yra reglamentuojama

Konvencijos nuostatų , o paskutinis vež ėjas yra ,,kiekvienas kitas" vež ėjas CMR 34 straipsnio prasme.

Ž alos nustatymo dydis

Ž alos suma krovinio praradimo atveju apskaič iuojama pagal krovinio vertę toje vietoje ir tuo laiku, kai jis buvo priimtas vež ti. Krovinio vertė nustatoma pagal birž os kainas, o jeigu tokių nėra, - pagal rinkos, o jei nėra ir tokių , tai pagal to paties asortimento ir kokybės prekių vertę (23 str. 1 ir 2 punktai).

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

Praktikoje daž nai kyla problemų nustatant tikrąją krovinio vertę , nes neretai ieš kovo nurodyta (ir pirkimo-pardavimo sutartyje Į tvirtinta) prekių kaina skiriasi nuo tos kainos, kuri yra są skaitoje-faktū roje ir lydi krovinĮ drauge su kitais vež imo dokumentais. Atsitinka ir taip, kad ieš kovas pateikia ne tuos dokumentus. Tai vyksta dėl to, kad siuntėjas siekdamas sumokėti maž esnius muitus, sumaž ina deklaruojamos prekės mutinę vertę . Tač iau Į vykus nelaimingam atsitikimui, t.y. krovinio praradimo atveju, vertės sumaž inimas atsigrę ž ia prieš patĮ siuntėja, nes visais atvejais, nustatant krovinio kainą , yra vadovaujamasi tais dokumentais, kurie lydi krovinĮ ir yra pateikiami muitinei.

Civilinėje byloje Nr. 2(3)-134/1999 Ieš kovas, eksportuojantis refrižeratorius ir tentuotus treilerius Į NVS ir Baltijos š alis, kreipėsi Į Š iaulių apygardos teismą, praš ydamas iš Į monės, vykdž iusios mėsos pervež imą iš Klaipėdos Į Rusiją, iš ieš koti 683888 Lt, nes Rusijos teritorijoje krovinys buvo pavogtas. Tokia suma buvo nurodyta apkaltinamajame Maskvos srities teismo nuosprendyje baudž iamojoje byloje dėl plėš imo ir atvirosios vagystės. Atsakovas pateikė iš Klaipėdos teritorinės muitinės archyvo gautus dokumentus, kad krovinio vertė pagal krovinĮ lydėjusią sąskaitą-faktū rą buvo 97025 Lt. [12].

Kaip matyti, sumos akivaizdž iai skiriasi, ir teismas, sprę sdamas krovinio vertės klausimą, š iuo atveju turėjo vadovautis ta suma, kuri figū ravo važ taraš tyje arba sąskaitoje-faktū roje, lydėjusioje krovinĮ .

Tuo atveju, kai krovinio pristatymo terminas yra viršijamas, ir pagal sutartĮ Į galiojimus turintis asmuo Į rodo, kad dėl to padaryta ž ala, vež ėjas privalo kompensuoti nuostolius, kurie neturi bū ti didesni kaip už mokestis už vež imą (23 str. 5 p.).

Krovinio praradimo atveju turi bū ti kompensuojamas visas už mokestis už vež imą, muitų rinkliavas ir mokesč ius bei kitos su krovinio vežimu susijusios iš laidos, o jei prarasta dalis krovinio - proporcingai nuostolio dydž iui; kiti nuostoliai nekompensuojami (23 str. 4 p.).

Paž ymėtina, kad išlaidos, susijusios su krovinio gabenimo paruošimu ir Į pakavimu, nors jos daugeliu atveju tikrai yra didelės, kroviniui neatvykus Į pristatymo vietą, nėra atlyginamos.

Pagal CMR konvencijos 27 str. Į galiojimus pagal sutartĮ turintis asmuo taip pat gali pareikalauti sumokėti palū kanas.

Vež ėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai

Siekiant subalansuoti vež ėjo ir siuntėjo teisinę padėtĮ, CMR konvencijoje yra numatomi atvejai, kai vež ėjas yra atleidž iamas nuo atsakomybės. 17 str. 2 p. reglamentuoja 4 aplinkybių grupes:

1. krovinio praradimas, sugadinimas ar pavėluotas pristatymas Į vyko dėl siuntėjo netinkamų veiksmų ar aplaidumo (pvz.: siuntėjas pakrauna šlapias darž oves Į polietileninius maišus, tai paspartina jų puvimą vež imo metu; arba pakraunamos nepakankamai gerai sušaldytos prekės, kurios atitirpsta vež imo metu; arba siuntėjas neparuošia prekių sutartu laiku, ir dėl to jos buvo pavėluotai pristatytos; siuntėjas pateikia netinkamai už pildytus dokumentus, dėl to krovinys sulaikomas muitinės poste);
2. krovinio praradimas, suž alojimas ar pavėluotas pristatymas Į vyko dėl veiksmų , kuriuos vež ėjas atliko vadovaudamasis siuntėjo duotais nurodymais;
3. krovinio paslėpti defektai (kalbama apie tokĮ defektą, kuris yra nebū dingas tokios rū šies kroviniams; defekto buvimo Į rodinėjimo naš ta tenka vež ėjui);
4. aplinkybės, kurių vež ėjas negalėjo iš vengti, o pasekmėms, dėl tokių aplinkybių , negalėjo užkirsti kelio. Tarptautinėje praktikoje tokios aplinkybės paprastai vadinamos *force majeure*.

Pagal tarptautinę teismų praktiką neiš vengiamos aplinkybės yra tokios [10]:

- kilus gaisrui ir nustačius, kad tai buvo tyčinis padegimas, gaisro padaryta žala vertintina kaip negalėta numatyti, nes vež ėjas negali imtis kokių nors priemonių prieš tyčinĮ tokio pobū dž io nusikaltimo padarymą;
- sprogusi padanga tik tada vertinama kaip aplinkybė, atleidž ianti nuo atsakomybės, jei tai Į vyko dėl iš orės poveikio (stiklo šukės, vinies ir pan.);
- ginkluotas automobilio su vienu vairuotoju užpuolimas trumpai sustojus automagistralėje vertintinas kaip aplinkybė, atleidž ianti nuo atsakomybės už tokiu už puolimu kroviniui padarytą žalą ar jo pagrobimą ;
- Į vykus autoĮ vykiui, kurio net ir ypatingo atsargumo atveju vež ėjui nebuvo galima iš vengti ir kurio metu krovinys prarastas ar sugadintas, padaryta žala laikytina neiš vengiama. Antai jeigu apš viestas tinkamai automobilis yra tvarkingai pastatytas kelkraš tyje, bet jĮ sudauž o naktĮ kitas automobilis, vež ėjas nėra kaltas, nes trečiojo asmens veikos jis negalėjo iš vengti; ir kt.

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

sugadinimo atvejais, bet ne pavėluoto pristatymo atveju. Esant vienai iš straipsnyje nustatytų aplinkybių , vež ėjui už tenka ją nurodyti, bet ne Į rodinėti – t.y. vež ėjo nekaltumas dėl krovinio praradimo ar sugadinimo yra preziumuojamas.

Civilinėje byloje Nr. 2-623/2000 vež ėjas-atsakovas UAB „Vasto" buvo atleistas nuo atsakomybės pagal 17 str. 2 p. UAB „Vasto" automobilis vež ė s krovinĮ buvo apiplėš tas Lenkijoje. Tai Į vyko, kai du policijos pareigū nais apsirengę asmenys, vairuotojui R.Stagiui liepė pasiimti dokumentus ir sėsti Į jų automobilĮ ; po to vairuotoją suriš o ir, grasindami panaudoti ginklą, jĮ iš vež ė Į mišką. Vilkikas buvo rastas apiplėš tas už kelių š imtų kilometrų nuo Į vykio vietos. Teismas nurodė, jos vairuotojas, suvokdamas, kad yra stabdomas policijos pareigū nų , privalėjo sustoti ir paklusti jų reikalavimams, o vėliau prieš intis negalėjo, nes grėsė pavojus jo gyvybei [14].

Vež ėjo atsakomybės dydis

Konvencijos 23-29 str. reglamentuoja vež ėjo atsakomybės dydĮ , apskaič iavimo tvarką ir pan. Ši nuostata yra skirta tam, kad vež imo kaš tai nebū tų Į skaič iuoti Į krovinio vertę .

Konvencijos 23 str. numato vež ėjo atsakomybės pagrindus ir krovinio Į vertinimo bū dus, nustatant kompensavimo ribas. CMR konvencijos 24 ir 26 str. numatomi susitarimai dėl papildomos krovinio vertės tuo atveju, jei susitariama dėl už mokesč io už vež imą priedo ir tai nurodoma važtaraš tyje.

Konvencijos 28 str. skirtas vež ėjo ir kitų asmenų , už kuriuos vež ėjas atsako pagal CMR konvenciją, gynimui, jeigu pagal valstybės, kurioje nagrinėjama byla, Į statymus, iš tokio pervež imo galėtų bū ti keliami papildomi reikalavimai nei tie, kurie numatyti vež imo sutartyje. Tokiu atveju vež ėjas arba asmenys, už kuriuos vež ėjas atsako pagal CMR konvencijos 3 str. galėtų remtis Konvencijos nuostatomis, atleidž ianč iomis nuo atsakomybės, ją apibrėž ianč iomis arba apribojanč iomis ž alos atlyginimo dydĮ .

Skirtingai nuo 28-ojo straipsnio, 29-asis straipsnis numato atvejus, kada vež ėjas negali vadovautis Konvencijos nuostatomis, atleidž ianč iomis vež ėją nuo atsakomybės arba ją ribojanč iomis, arba atsakomybę perkelianč iomis kitai pusei.

Apibendrinant kas pasakyta apie CMR konvenciją yra pažymima, kad:

1. CMR konvencija yra pagrindinis tarptautinis teisės aktas, reglamentuojantis tarptautinĮ krovinių gabenimą kelių transportu, kertant valstybines sienas;
2. Pagrindinis dokumentas, naudojamas vež ant krovinius pagal minėtąją Konvenciją yra CMR važtaraš tis;
3. Konvencija reguliuoja tarptautinius pervež imus atliekanč ių vež ėjų atsakomybės ir jos dydž io nustatymo klausimus;

4. Reguliuoja iš tarptautinių pervež imų kilusių ginčų sprendimo tvarką, bei ieš kinių padavimo terminus.

Tarp CMR konvencijos trū kumų paminėtini:

1. Ne visais atvejais tikslus Konvencijos teksto vertimas Į lietuvių kalbą, dėl ko kyla neaiš kumų ;

2. Teismų praktika, nagrinėjant š ios kategorijos bylas, yra nevienoda. Teismai ne visada taiko CMR konvenciją, kai ją yra bū tina taikyti, be to, atskiras konvencijos nuostatas (ypač dėl vež ėjo atsakomybės) aiš kina skirtingai [10].

Todėl bū tina kiekvienu atveju, organizuojant tranzitinĮ krovinių gabenimą, nustatyti, ar vežimas atitinka CMR konvencijos taikymo kriterijus, ar teisingai iš skirtos vežimo š alys, ar tinkamai Į formintas vež imo sutartĮ patvirtinantis dokumentas – CMR važtaraš tis. Bet svarbiausia, kad kilus teisminiam ginčui, bū tų atsiž velgta Į konkrečios bylos aplinkybes, siekiant teisingai iš sprę sti su Konvencijos taikymu susijusius klausimus, pagrindiniai iš kurių liečia atsakomybės už tarptautinius vežimus klausimus.

3.2.2. TIR konvencija

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

Š iuo metu TIR konvencija jungia 64 susitariančias š alis. Konvencijos galiojimo sritis apima visą Europą, dalĮ Šiaurės Afrikos, Artimuosius ir Vidurio Rytus, taip pat Kanadą, Jungtines Amerikos Valstijas, Čilę , Urugvajų , Japoniją.

Pagrindinis š ios konvencijos ***tikslas***, k aip jau buvo minėta, muitinės formalumų , gabenant prekes tranzitu, supaprastinimas.

TIR vežimą sudaro kelios operacijos. Kiekvienoje susitariančioje š alyje TIR pradedama iš vykimo (Į važ iavimo) muitinės Į staigoje, o baigiama paskirties (iš važ iavimo) muitinės Į staigoje. Kiekviena TIR operacija kontroliuojama panaš iai, kaip ir atliekant Į prasto tranzito procedū rą, naudojant TIR knygelės 1-ąjĮ ir 2-ąjĮ iš plėš iamus lapus. Iš vykimo ar Į važ iavimo muitinės Į staiga iš TIR knygelės iš plėš ia 1-ąjĮ lapą. Tos pačios susitariančios š alies paskirties ar iš važ iavimo muitinės Į staiga iš plėš ia 2-ąjĮ lapą ir grąž ina jĮ iš vykimo arba centrinei muitinės Į staigai, kad jĮ galima bū tų

* Santrumpa TIR is angliš kojo Konvencijos pavadinimo ž odž ių pirmų jų raidž ių – ***T**ransit **I**nternational **R**outier*

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

Atliekant šią procedūrą Europos Bendrijos muitų teritorija laikoma viena bendra teritorija.

TIR sistemos pagrindą sudaro 5 pagrindiniai ramsčiai [29]:

1. Transporto priemonių arba konteinerių patikimumo ir saugumo užtikrinimas

TIR konvencija numato, kad prekės turi būti gabenamos konteineriuose arba transporto priemonių krovinių sekcijose, sukonstruotuose taip, kad nebūtų įmanoma pasiekti krovinį, nepalikus matomų pėdsakų ar nepažeidus muitinės plombų.

2. Tarptautinė garantijų grandinė

Tokia sistema užtikrina, kad tuo atveju, jei muitų ir mokesčių bus neįmanoma išieškoti iš TIR knygelė turėtojo (vežėjo), juos sumokės nacionalinė garantuojančioji asociacija.

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

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

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

Ginčas administracinėje byloje Nr. A[14]–1479/2005 kilo tarp Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ prieš Muitinės departamentą prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Kauno teritorinės muitinės. Buvo sprendžiami klausimai susiję su garantinės asociacijos įsipareigojimais pagal bendrosios garantijos sutartį, sudarytą su Muitinės

departamentu, dėl teisinių santykių, susiklosčiusių tarp muitinės ir garantinės asociacijos pobūdžio, dėl bendrosios garantijos sutarties tarp muitinės ir garantinės asociacijos teisinės prigimties.

Teismas pažymėjo, kad galiojančiuose teisės aktuose nėra nuostatų, kurios garanto prievolės muitinei atsiradimą sietų su muitinės sprendimo dėl skolos Įregistravimo muitinės procedūros vykdytojui priėmimu. Iki reikalavimo (pretenzijos) pateikimo garantinė asociacija yra informuojama apie TIR procedūros pažeidimą, tačiau toks muitinės pranešimas neįpareigoja garantinę asociaciją mokėti mokesčius, kadangi faktinė ir teisinė situacija dar lieka neapibrėžta ir nevienareikšmė: skola muitinei gali būti iš viso neįregistruota, jeigu bus įrodyta, kad TIR procedūros pažeidimo nebuvo ir prievolė mokėti muitus bei importo-eksporto mokesčius neatsiras nei muitinės procedūros vykdytojui, nei garantinei asociacijai; skolą muitinei gali sumokėti pats muitinės procedūros vykdytojas, šiuo atveju garantinei asociacijai taip pat nekils prievolė mokėti muitus ir mokesčius. Tik tuo atveju ir nuo to momento, kai muitinė pateikia garantinei asociacijai reikalavimą (pretenziją) mokėti muitus ir mokesčius, garantinė asociacija privalo šį reikalavimą vykdyti teisės aktų bei sutarties nustatyta tvarka ir terminais, o jai šios prievolės neįvykdžius ar įvykdžius netinkamai, muitinė įgyja teisę ieškoti skolą įstatymo nustatyta tvarka prieš garantinės asociacijos valią [11].

Taigi, prašosi išvada, kad TIR sistemos antrojo ramsčio veikimo mechanizmas yra ne visai subalansuotas. Vis dar kyla neaiškumų dėl TIR procedūros taikymo, kaip pvz. minėtoje byloje, kai ginčas kilo dėl skolos muitinei padengimo (TIR procedūros pažeidimo atveju) tvarkos, dėl kurios nustatymo reikėjo kreiptis į apeliacinę instanciją.

3. TIR knygelė

Prekės yra vežamos su tarptautiniu lygiu pripažįstamu dokumentu – TIR knygele, kuri patvirtina garantijos egzistavimą ir išvykimo, tranzito ir paskirties šalyse yra naudojama kaip muitinės kontrolės dokumentas.

TIR knygeles nacionalinėms garantuojančiosioms asociacijoms išduoda Tarptautinė kelių transporto sąjunga (angl. – IRU). Analizuojant TIR knygelių išdavimo statistiką, pažymėtina, kad TIR procedūros taikymas, palyginus su pirmais jos gyvavimo metais, žymiai išaugo. 1952 m. buvo išduota tik apie 3 000 knygelių, 1960 m. šis skaičius išaugo iki 10 000 TIR knygelių, 1970 m. staigiai šoktelėjo iki 800 000. Laikotarpiu tarp septyniasdešimtų jų ir aštuoniasdešimtų jų metų šis skaičius svyravo nuo 500 000 iki 900 000 TIR knygelių [72].

Kiekviena nacionalinė garantuojančioji asociacija TIR knygeles savo šalies vežėjams išduoda IRU ir tos asociacijos sutartyje bei vežėjo įsipareigojimų deklaracijoje nustatytomis sąlygomis. Lietuvoje TIR knygeles išduoda asociacija LINAVA pagal nustatytą ir su muitine suderintą tvarką [19].

Nagrinėjant Lietuvos vež ėjų asociacijos parduotų TIR knygelių statistiką, paž ymėtina, kad TIR knygelių pardavimas, Lietuvai tapus ES, kaip ir buvo prognozuojama, ž ymiai sumaž ėjo. 2004 m. jų buvo parduota 1,8 karto maž iau nei 2003 m., kadangi TIR procedū ra vež ant krovinius tranzitu tarp Bendrijos valstybių narių yra negalima (15 priedas).

Kiekviena TIR knygelė turi savo numerį, kuris nepasikartoja. Viena TIR knygelė galioja tik vienam TIR vežimui.

Svarbiausios TIR knygelės sudėtinės dalys yra pirmais viršelio puslapis, atplėš iamieji lapai ir š aknelės, skirtos muitinės priež iū rai, TIR procedū rų kontrolei ir garantijų sistemos veikimui užtikrinti. Kiekvienoje š alyje, kurioje vykdoma atitinkama TIR operacija, panaudojami du atplėš iamieji lapai ir š aknelės. Dabar naudojamos TIR knygelės susideda iš 4, 6, 14 arba 20 atplėš iamų jų lapų ir š aknelių . Atitinkamai, viena TIR knygelė gali bū ti panaudota ne daugiau kaip 7 ar 10 š alių .

Tinkamai už pildytos TIR knygelės, patvirtintos IRU ir knygelę iš davusios garantuojanč iosios asociacijos antspaudais ir paraš ais pateikimas yra ir garantijos galiojimo Į rodymas. TIR knygelė galioja iki TIR operacijos už baigimo paskirties Į staigoje, su sąlyga, kad TIR operacija iš vykimo Į staigoje pradėta iki garantuojanč iosios asociacijos nurodytos datos.

4. Muitinės priež iū ros (prekių identifikavimo) priemonių pripaž inimas

Tranzito ir paskirties š alys pripaž Į sta iš vykimo š alyje taikomas muitinės kontrolės priemones. Dėl to muitinės Į staigos tranzito metu paprastai netikrina prekių , pagal TIR procedū rą vež amų už plombuotose transporto priemonėse ar konteineriuose.

5. TIR knygelių iš davimo kontrolė

Šios kontrolės tvarką reglamentuoja TIR konvencijos pataisa, galiojanti nuo 1999 m. Ji numato, kad nacionalinė garantuojanč ioji asociacija, turinti teisę iš duoti TIR knygeles, privalo veikti ilgiau nei vienerius metus, turėti stabilią finansinę bū klę ir kvalifikuotą personalą, nebū ti padariusi reikš mingų (arba kartotinių) muitų ar mokesč ių teisės aktų paž eidimų . Be to, muitinė turi kontroliuoti kaip nacionalinė garantuojanč ioji asociacija iš duoda leidimus naudotis TIR procedū ra (TIR knygeles) vež ėjams.

Apibendrinant, norėtų si paminėti TIR sistemos ***privalumus:***

1. Palengvina muitinės pasienio postų darbą, kadangi nėra atliekama kiekvienos prekių siuntos detali fizinė apž iū ra, iš skyrus atvejus, kai yra pagrį stas Į tarimas manyti, kad yra tvarkos paž eidimas;
2. Nereikalaujama muitinio tranzito deklaracijos, ją atstoja TIR knygelė, t.y. sutaupomas laikas ir lėš os.

Tač iau yra ir ***trū kumų :***

1. Nors TIR konvencijoje yra nustatytas garantinių asociacijų veikimo mechanizmas, kai yra padaromas paž eidimas vež ant su TIR knygelėmis, jis nėra deramai sureglamentuotas, dėl ko vis dar kyla ginčų tarp garantinių asociacijų ir muitinės administracijų .

2. Pagal TIR procedū rą leidž iama gabenti ne visas prekes (pvz., neleidž iama gabenti alkoholio, iš skyrus alų ir vyną, taip pat tabako ir jo produktų , iš skyrus ž aliavą). Taip pat, gabenant „padidintos rizikos“ prekes, kurias prie tokių priskyrė IRU, reikalaujama prie pagrindinės pateikti papildomą garantiją .

3.3. TRANZITINIO KROVINIŲ GABENIMO GELEŽ INKELIŲ TRANSPORTU REGLAMENTAVIMAS

3.3.1. CIM taisyklės

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

Vienas iš svarbiausių teisės aktų , reglamentuojančių tarptautinį krovinių gabenimą geležinkeliais yra **Susitarimas dėl tarptautinio geležinkelių transporto** (toliau – COTIF*), bei jo B priedas - **Vieningos tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliu sutarties taisyklės** (toliau – CIM). Idėja sukurti tokį dokumentą buvo aktyviai diegiama dar XIX amž iaus pabaigoje. 1980 m. COTIF konvencija buvo pasiraš yta Berne (Š veicarija), taigi š i Konvencija dar kartais vadinama Berno konvencija. COTIF susitarimą yra pasiraš iusios visos 25 ES valstybės narės, tuo tarpu ir Lietuva, taip pat kai kurios Vidurž emio jū ros š alys. COTIF apjungė anksčiau galiojusias konvencijas ir nustatė tarptautinės organizacijos – OTIF, kurios narėmis bus susitariančios valstybės, sukū rimą ir sandarą. Šios organizacijos pagrindinis tikslas yra „sukurti vieningą teisės sistemą, kuri būtų taikoma krovinių , keleivių ir bagaž o tarptautiniams pervež imams geležinkelio transportu tarp valstybių – narių , bei palengvinti š ios sistemos taikymą ir vystymą si“.

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

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

COTIF pakeitimų būtinumą sąlygojo poreikis suderinti COTIF teisės normas su Europos Sąjungos teisės aktų paketu dėl geležinkelių transporto paslaugų rinkos liberalizavimo. 1999 metų

* Santrumpa COTIF iš prancūziško Konvencijos pavadinimo reikšminių žodžių – ***Convention*** *relative aux* ***transports internationaux ferroviares.***

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

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

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

1. vežimas yra tarptautinis (t.y. krovinys yra vežamas mažiausia per dviejų valstybių teritorijas);
2. kroviniai yra vežami tam tikromis, COTIF konvencijoje išvardintomis, geležinkelių linijomis;
3. visai krovinių siuntai yra surašomas lydintis dokumentas – važtaraštis.

CIM *netaikomos* kai:

1. krovinys vežamas tarp dviejų valstybių, tačiau tomis geležinkelių linijomis, kurios nėra įtrauktos į COTIF konvencijos linijų sąrašą;
2. krovinio siuntėjas ir gavėjas yra toje pačioje valstybėje;
3. nėra atitinkamos žymos, kad vežimas atliekamas vadovaujantis CIM taisyklėmis.

Sutarties šalys

Krovinio siuntėjas ar jo atstovai ir krovinio vežėjas geležinkelių transportu.

Vežimo sutartis

Vežimo sutartį patvirtinantis dokumentas yra CIM važtaraštis.

Vežėjo atsakomybės pagrindai

CIM 36 straipsnyje nustatyta, kad tuo atveju, jei yra pateikta įrodymų, kad krovinio dalinis ar pilnas praradimas, ar žala kroviniui, buvo padaryti laikotarpiu tarp krovinio priėmimo vežti ir pristatymo, ar kad pervežimo trukmė buvo viršyta, vežėjo atsakomybė už dėl to patirtus nuostolius yra preziumuojama.

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

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

Krovinio priėmimas pervežimui yra reguliuojamas CIM 11 straipsnio 1 paragrafu – vežimo sutartis laikoma sudaryta ir krovinys priimtas pervežimui tuo atveju, jei ant važtaraščio dedamas geležinkelio antspaudas ar kasos aparato įrašas, kuriuose nurodyta krovinio priėmimo data. Šis momentas turi būti skiriamas nuo ***krovinio perdavimo*** (20 str. 1 paragrafas), kai kitas geležinkelis tampa vežimo sutarties šalimi. Tuo tarpu pristatymo momentas nėra apibrėžiamas CIM taisyklėse bei nustatomas remiantis taikytina teise. Pagal CIM 28 straipsnį, ***pristatymas*** įvyksta, kai gavėjas priima krovinį ir jam yra perduodamas važtaraštis. Teismų praktikoje laikoma, kad krovinys pristatomas tada, kai gavėjas perima kontrolę krovinio atžvilgiu iš vežėjo.

Vežėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai

Vežėjas gali paneigti visiškos atsakomybės prezumpciją remdamasis 36 straipsnio 2 ir 3 paragrafuose nustatytomis aplinkybėmis. Bet kokiu atveju, vežėjas turi ir bendrą pareigą rūpintis kroviniu, pvz., imantis priemonių užkirsti kelią žalai, daromai kroviniui net ir tuo atveju, jei ši žala atsiranda dėl aplinkybių, eliminuojančių vežėjo atsakomybę.

Aplinkybės, kurioms esant vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, yra suskirstytos į 2 grupes. *Pirmoji grupė* aplinkybių nustatyta 36 str. 2 paragrafe:

- krovinio praradimas, sugadinimas, ar vėlavimas įvyksta ne dėl vežėjo kaltės, bet dėl siuntėjo ar gavėjo duotų nurodymų;
- krovinio vidinis defektas. Tai atvejis, kai krovinys netinka pervežimui, taip pat naudojimui ir vartojimui protingą laiką po pristatymo. Tai defektas, kuris vystydamasis daro žalą pačiam kroviniui. Nedaug tokių defektų vystosi be išorinių aplinkybių poveikio (temperatūra, drėgmė);
- aplinkybės, kurių nebuvo galima išvengti, o jų pasekmėms nebuvo galima užkirsti kelio. Ši nuostata yra analogiška CMR konvencijos 17 str. 2 dalies nuostatai. Neišvengiamos aplinkybės skiriamos nuo nenugalimos jėgos aplinkybių, todėl jei CIM tikslas būtų apriboti vežėjo atsakomybę būtent *force majeure* atvejais, tai ši sąvoka ir būtų panaudota. Ši sąvoka ir buvo naudota ankstesnėse CIM versijose. Skirtumas tas, kad minėta sąvoka nėra tokia griežta kaip *force majeure*. Be to, būtent dėl šios nuostatos yra laikoma, kad vežėjo atsakomybė nėra griežta arba absoliuti. Žodžiai „negalėjo išvengti“ reiškia „negalėjo išvengti net ir būdamas ypatingai rūpestingas“, bet rūpestingas proto ribose. Skirtumas nuo *force majeure* yra ir tas, kad *force majeure* taikymui yra būdingas negalėjimas numatyti aplinkybių, tuo tarpu šiai sąvokai jis nebūtinas, svarbiausia, kad aplinkybių nebūtų galima išvengti. Tokių aplinkybių pavyzdžiai – žemės drebėjimai, potvyniai, uraganai ir t.t., trečių jų asmenų neišvengiama veika, bet paprastai blogas oras ir vagystė nelaikomi tokiomis aplinkybėmis. Tuo tarpu streikas nebūtų *force majeure*, bet būtų gynyba pagal šį straipsnį, jei krovinio nebūtų galima pervežti.

Antrą ją grupę aplinkybių reglamentuoja straipsnio 3 paragrafas. Reikėtų atkreipti dėmesį, kad šios dalies nuostatos nėra taikomos vėlavimui, o tik praradimui ir sugadinimui. Šios ypatingos

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

a) Vež imas atviruose vagonuose, jei taip buvo susitarta ir atitinkamai atž ymėta važ taraštyje. Ši sąlyga taikoma tada, kai važ taraštyje yra atž yma apie tokios rūšies pervež imą arba paminėtas tarifas, naudojamas tokiam pervežimui. Tačiau kita pusė gali paneigti nustatytą prezumpciją remdamasi tuo, kad vež ėjas nebuvo pakankamai rūpestingas – pvz., gretimi vagonai – vienas su koroziją sukeliančiais chemikalais, kitas – su metalu. Taip pat gali būti Į rodinėjama, kad ž ala būtų padaryta bet kokiu atveju, ir ji nesusijusi su šia rizika. Vež ėjas negali remtis šia aplinkybe tuo atveju, jei buvo prarastas nenormaliai didelis krovinio kiekis ar krovinio vieta. Vagystė ir vandalizmas taip pat negalėtų būti rizika pagal 3 paragrafą, tokiais atvejais vež ėjui reikėtų gintis remiantis 2 paragrafu.

b) Netinkamas krovinių Į pakavimas arba jo nebuvimas. Vež ėjas turi Į rodyti, kad krovinio prigimtis reikalavo geresnio Į pakavimo nei buvo panaudotas, grĮ sdamas savo poziciją egzistuojančia praktika bei teisės normomis, galiojusiomis išsiuntimo vietoje. Tačiau tam tikrais atvejais daiktas gali būti laikomas ne Į pakavimu, bet krovinio dalimi (cisternos, kuriose pervež ami skysčiai). Į pakavimo tinkamumas taip pat priklauso nuo vagono, kuriame krovinys yra vežamas. Konteineriai yra laikomi krovinio dalimi, išskyrus atvejus, kai jie priklauso vež ėjui. Pastaruoju atveju kartais yra laikoma, kad vež ėjas konteinerius tiekia ne vež imo sutarties pagrindu, bet atskiros sutarties pagrindu.

Į pakavimas laikomas nepakankamu ar neadekvačiu tuo atveju, jei taip Į pakuotas krovinys negali atlaikyti normalaus pervež imo. Pvz., trapių krovinių atveju siuntėjas negali tikėtis, kad jis bus gabenamas ypatingai švelniai. Pervež imų bylose teismai paprastai konstatuoja, kad tuo atveju, jei netinkamas Į pakavimas vež ėjui buvo akivaizdus, ir jis priima krovinĮ be išlygų , tai vež ėjas negali būti atleidž iamas nuo atsakomybės, jei krovinys sugadinamas dėl netinkamo Į pakavimo. Teismai, remdamiesi CIM 19.2 straipsniu, konstatavo, kad vež ėjas netgi neturi Į spėti siuntėjo dėl netinkamo Į pakavimo. Tačiau vež ėjas yra atsakingas, jei ši aplinkybė trukdo siuntėjui apsaugoti krovinĮ . Vež ėjas taip pat privalo už kirsti kelią ž alos atsiradimui ar didėjimui tuo atveju, jei pervež imo metu jis aptinka Į pakavimo defektą .

c) Pakrovimas ir iškrovimas. Tam, kad ši aplinkybė būtų nustatyta, vež ėjas turi Į rodyti, kad krovinĮ pakrovė siuntėjas ar iškrovė gavėjas. Vež ėjas gali naudoti šią aplinkybę ir prieš siuntėją, ir prieš gavėją. Vež ėjas neturi Į rodyti, kad šios operacijos buvo netinkamos, ar kad žala buvo padaryta operacijų metu, tik kad ji galėjo būti padaryta tada. Šios operacijos taip pat apima krovinių tvirtinimą. Netinkamu pakrovimu negali būti laikomas pakrovimas Į netinkamą vagoną. Tačiau jei siuntėjas pakrovimo metu matė, kad vagonas netinkamas, ir nereikalavo kito vagono, šalių atsakomybė tampa daline. Ši aplinkybė taikoma tuo atveju, jei siuntėjas krauna krovinĮ ar gavėjas jĮ iškrauna atitinkamai susitarę s su vež ėju ar jei tai numato vietos poĮ statyminiai aktai.

d) Muitinės formalumų už baigimas, kai tai daro siuntėjas ar gavėjas, ar jų atstovai.

e) Krovinio ypatinga prigimtis, kuri Įtakoja jų praradimą ar sugadinimą. Šia ypatinga prigimtimi gali būti krovinio jautrumas. Taip pat prie šių aplinkybių galima priskirti tai, kad siuntėjas neinformavo vežėją apie krovinio jautrią prigimtį, arba informavęs, nedavė nurodymų, kaip turėtų būti elgiamasi su tokios rūšies kroviniais.

f) Gyvų jų gyvūnų gabenimas.

g) Gabenimas sutinkamai su sudaryta sutartimi arba vadovaujantis imperatyviosiomis normomis turėjo būti lydimas. Palydą turėjo atlikti atitinkamą kvalifikaciją turintis asmuo, tačiau jis krovinio nelydėjo, dėl ko krovinys buvo prarastas ar sugadintas.

Minėto straipsnio dalyse nurodytų aplinkybių esminis skirtumas yra Įrodinėjimo pareigos skirtingumas. 2 dalies aplinkybes turi Įrodyti vežėjas, ir tik tuo atveju, jei vežėjas Įrodys, kad žala atsirado būtent dėl šių aplinkybių, jis bus atleistas nuo atsakomybės. Tuo tarpu pagal 3 dalį vežėjo Įrodinėjimo našta yra lengvesnė – visų pirma vežėjas turi Įrodyti, kad ypatingos rizikos aplinkybės egzistavo, antra, jis turi Įrodyti, kad šios aplinkybės galėjo sukelti žalą, bet ne tai, kad būtent jos tokią žalą sukėlė. Tačiau jei vežėjas turi Įrodymų, kad tarp priežasčių ir pasekmių yra tiesioginis priežastinis ryšys, jis gali pateikti tokius Įrodymus, kuo sustiprins savo poziciją. Be to, šios rizikos apima aplinkybes, daugiau susijusias su siuntėju ar gavėju negu su vežėju. Todėl būtent šie asmenys turi nešti riziką, susijusią su žala, padaryta dėl šių aplinkybių, nebent jie sugeba Įrodyti, kad žala buvo padaryta dėl vežėjo veiksmų.

3.3.2. SMGS susitarimas

Kitas svarbus dokumentas yra **Tarptautinis susitarimas dėl Rytų Europos valstybių geležinkelių transporto – SMGS** [26].

Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSŽD*, toliau - Organizacija) buvo pirmoji tarptautinio pobūdžio organizacija geležinkelio transporto srityje tarp Rytų Europos valstybių. Šios Organizacijos pagrindinis tikslas – ekonominių ryšių vystymasis organizuojant ir užtikrinant tarptautinius vežimus geležinkeliais tarp valstybių Organizacijos narių.

Pirmasis susitarimas, priimtas šios Organizacijos buvo Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (toliau – SMGS*). Susitarimo tikslas – suvienodinti tarptautinio vežimo geležinkeliais reglamentavimą, nustatant vienodas teises ir pareigas vežimo sutartį pasirašiusioms šalims, vienodas vežimo sąlygas ir vienodus pervežimo dokumentus valstybėms Susitarimo dalyvėms. SMGS susitarimas Įsigaliojo 1951 m. lapkričio 1 d. Lietuvos Respublikai Susitarimas Įsigaliojo 1992 m. birželio 5 d.

---

* Santrumpa OSŽD iš rusiškojo Organizacijos pavadinimo žodžių pirmųjų raidžių - ***О**рганизация **с**отрудничества **ж**елезных **д**орог*.

* Santrumpa SMGS iš rusiškojo Susitarimo pavadinimo reikšminių žodžių - ***Соглашение** о **международном** железнодорожном **грузовом сообщении***.

Be pagrindinio SMGS susitarimo, yra priimti ir jo papildomi priedai: Dėl pavojingų krovinių vež imo, Tarnybinė SMGS instrukcija, ir kt.

SMGS *taikymo* sąlygos yra tapačios CIM taisyklių taikymo są lygoms, t.y:

1. visai krovinių siuntai yra surašomas lydintis dokumentas – SMGS važtaraš tis;
2. vež imas yra tarptautinis (t.y. krovinys yra vež amas maž iausia per dviejų valstybių teritorijas);
3. kroviniai yra vež ami tarp stočių , nurodytų SMGS susitarimo 3 str. 2 paragrafe.

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

1. jeigu pradinė ir galinė stotys yra toje pačioje šalyje bei tranzitu per kitos šalies teritoriją vež ama pradinio geležinkelio šalies traukiniais;
2. jeigu iš vienos šalies stoties Į kitą šalies stotĮ tranzitu per trečiosios šalies teritoriją vež ama pradinio arba galinio geležinkelio šalies traukiniais;
3. jeigu visą kelią tarp stočių , kurios yra kaimyninėse šalyse, krovinys vež amas vienos šalies kroviniais pagal galiojančias šiame geležinkelyje taisykles.

Vež imo š alys

Krovinio siuntėjas ir krovinio vež ėjas.

Vež imo sutartis

Vež imo sutartis Į forminama tam tikros formos ir turinio dokumentu – SMGS važtaraš čiu.

Vež ėjo atsakomybės pagrindai

Paminėtina, kad vež ėjo atsakomybės nuostatos, vež ant su SMGS važ taraš čiais, yra analogiškos nuostatoms, vež ant pagal CIM taisykles, t.y. gelež inkelis, kuris priėmė vež ti krovinĮ pagal SMGS važ taraštĮ , atsako už vež imo sutarties vykdymą nuo ***krovinio priėmimo*** vež ti pradinėje stotyje iki jo ***iš davimo*** galinėje stotyje, o tais atvejais, kai krovinys vež amas Į šalis, kurių gelež inkeliai nėra Susitarimo dalyviai, - iki vež imo Į forminimo pagal kito susitarimo dėl tiesioginio tarptautinio gelež inkelių susisiekimo važ taraštĮ ; jeigu kroviniai vež ami iš šalių , kurios nėra šio Susitarimo dalyviai, - po SMGS važ taraščio Į forminimo kroviniui vež ti (22 str.).

Vež ėjo atleidimo nuo atsakomybės pagrindai

Atleidimo nuo atsakomybės nuostatos iš esmės sutampa su nagrinėtais atleidimo pagrindais pagal CIM taisykles, taigi autorės jos pakartotinai nebus nagrinėjamos. Tačiau reikėtų atkreipti dėmesĮ Į tai, kad SMGS susitarimas detaliau reglamentuoja atleidimo nuo atsakomybės klausimą, pvz. 24 straipsnyje Į vardintos konkrečios normos, išreikštos procentais, kurioms krovinys gali sumaž ėti vež imo metu, ir toks sumaž ėjimas neuž trauks vež ėjo atsakomybės už krovinio masės dalies praradimą .

Taigi, apibendrinant, paž ymėtina, kad abi teisinės sistemos, unifikuojančios santykius, atsirandančius gabenant krovinius tarptautiniais marš rutais geležinkeliais, reguliuoja svarbiausius

tokio vež imo klausimus. Prie detaliausios reglamentacijos reikalaujančių nuostatų CIM taisyklės ir SMGS susitarimas priskiria: vež ėjo atsakomybės, atleidimo nuo jos klausimus, ž alos nustatymo dydž ius, bei ginčo sprendimo procedū ras. Pagrindinis skirtumas, egzistuojantys tarp minėtų sistemų , tai prie susitarimų prisijungę nariai. SMGS taisyklės labiau orientuojasi Į Rytų Europą ir Azijos š alis, CIM – jungia Vakarų Europos valstybes.

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

Kadangi Lietuvos Respublikoje galioja dvi aptartos tarptautinio gelež inkelių transporto teisinės sistemos, vež ant krovinius tranzitu per Lietuvos teritoriją, derėtų vadovautis SMGS susitarimo 12.6 priedu, reglamentuojančiu važtaraš čio performinimo tranzitiniame geležinkelyje taisykles. Pagal siuntėjo nurodymą vienos sistemos važ tos dokumentų važ taraš čio performinimas Į kitos sistemos tarptautinės transporto teisės tranzitinio gelež inkelio važ tos dokumentus, taikančio abi š ias sistemas, sukuria betarpiš ką ryš Į ir tarpusavio priklausomybę tarp dviejų važ tos dokumentų , o tai suteikia š iam vežimui kai kuriuos tiesioginio važtaraš čio požymius.

Krovinio vež imai Rytai-Vakarai kryptimi

Krovinių vež imams iš š alies, kurioje taikomos tik SMGS Į š alĮ , kurioje taikomos tik CIM tranzitu Lietuvos ir Lenkijos geležinkeliais per Mockavos – Trakiš kių valstybių sienų perėją Į forminamas SMGS važ tos dokumentais iki Lietuvos gelež inkelių Šeš tokų stoties. SMGS važtaraš tyje nurodomas tranzitinio gelež inkelio pavadinimas, taip pat gelež inkelis ir galinė stotis, Į kurią turi bū ti pristatytas krovinys. Tuo pač iu, tranzitinio gelež inkelio pasienio stotyje visi duomenys iš SMGS važ taraš čio yra perkeliami Į naują Į forminamą CIM važ taraš tĮ ir SMGS važtaraš tis pridedamas prie naujo CIM važtaraš čio.

Krovinio vež imai Vakarai-Rytai kryptimi

Vež ant iš š alies, kurioje taikomos tik CIM taisyklės, Į š alĮ , kurioje taikomas tik SMGS susitarimas taisyklės yra analogiš kos toms, kurios taikomos gabenant krovinius Rytai-Vakarai kryptimis, turint omeny, kad pradinis važtaraš tis, su kuriuo vežamas krovinys yra CIM, o naujai Į forminamas – SMGS.

Tač iau performinimas irgi atima nemaž ai laiko, kas apsunkina krovinių tarptautinĮ gabenimą tarp š alių , taikančių CIM ir taikančių SMGS. Siekiant iš sprę sti š ią problemą, OSŽ D ir Tarptautinis gelež inkelių transporto komitetas sudarė jungtinę darbo grupę , atsakingą už dviejų teisinių sistemų nuostatų suderinimą ir unifikuoto važ taraš čio parengimą [73].

Vienas iš esminių klausimų derinant vež imo dokumentus – atsakomybės klausimas. Buvo ypač svarbu reglamentuoti tuos atvejus, kai krovinys prarandamas viename iš punktų , kur keičiasi vež ės plotis.

Vieningo važtaraš čio rengimas vyko 2003-2006 metais. Sprendimas taikyti vieningą CIM/SMGS važ taraštĮ buvo priimtas 34-os OSŽ D transporto ministrų pasitarimo sesijos metu, kuri Į vyko 2006 m. birž elio 13-15 d. Sofijoje. Pirmas eksperimentinis krovininis są statas iš vyko iš Donecko (Ukraina) Į Vokietiją 2006 m. liepos 21 d. antruoju transeuropiniu transporto koridoriumi. Pirmasis krovinių gabenimas, vež ant krovinius su vieningu CIM/SMGS važ taraš čiu praėjo sėkmingai. Oficialiai važ taraštis Į sigaliojo 2006 m. rugsėjo 1 d. [74].

Su vieningo važ taraš čio pagalba taps Į manoma likviduoti prastovas pasienio ruožuose. Š i aplinkybė leis sutaupyti eksploatacines lėš as, ir tai, be abejo, teigiamai paveiks valstybių ekonomikos rodiklius.

3.4. TEISĖS NORMOS, REGULIUOJANČIOS TRANZITO MUITINĖS PROCEDŪ RĄ

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

Poreikis sukurti specialią tranzito procedū rą Europos Bendrijai sustiprėjo 1968 metais, kai buvo Į gyvendintas Bendrijos muitų tarifas. Bendrijos tranzito sistema buvo Į gyvendinta 1968 metais. Ji palengvino Bendrijos ir ne Bendrijos prekių vež imą Europos Bendrijoje.

Nuo 1993 metų , kai buvo sukurta viena bendra rinka, atsirado ES iš orinės muitų sienos.

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

Vadovaujantis ES teisės aktų klasifikaciją pagal subjektus, steigimo sutartys yra traktuojamos kaip pirminės teisės aktai, t.y. visi Bendrijai skirti dokumentai, kurie yra tarpvyriausybinių veiksmų padarinys ir nacionalinių Į statymų leidėjų ratifikuoti pagal jų konstitucines procedū ras [40, P.99].

Antra teisės aktų rū š is, klasifikuojama pagal juos priėmusius subjektus, - iš vestinės teisės aktai (arba antrinės teisės aktai), t.y. Bendrijos normų , priimtų pagal steigiamą sias sutartis, visuma. Prie š ios kategorijos priskiriami: reglamentai, direktyvos, nuomonės ir rekomendacijos. Pagrindinis teisės aktas, kuriuo pagrindu yra atliekama muitinės tranzito procedū ra yra Tarybos reglamentas Nr. 2913/92 nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą [24]. ES teisėje apibū dinamas kaip teisės aktas, turinčius tokius pož ymius: visuotinis galiojimas (privalomas visiems ES subjektams),

privalomas visa apimtimi (nepaliekama laisvė pasirinkti jo Į gyvendinimo priemonių ; jis negali būti Į gyvendinamas dalimis; privaloma reglamento, kaip teisės akto, visuma) ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse-narėse (t.y. jiems nereikalinga jokia nacionalinė priemonė, inkorporuojanti juos Į valstybės-narės teisinę sistemą) [40, P.103-104].

Nuo 2004 metų gegužės 1 dienos Lietuva, tapusi ES nare, Įsipareigojo laikytis visų ES institucijų leidžiamų imperatyvių teisės normų reikalavimų .

Lietuvoje atsirado dvi muitų sienų rūšys. Tarp ES šalių esančios sienos vadinamos vidinėmis sienomis (tai Lietuvos sienos su Lenkija ir Latvija), sienos su trečiosiomis šalimis vadinamos išorinėmis ES muitų sienomis (tai sienos su Baltarusija ir Rusijos Kaliningrado sritimi). Atitinkamai skiriasi ir galiojančios tranzito sistemos. Muitinės tranzitas yra skirstomas Į :

- bendrąjĮ tranzitą, ir
- Bendrijos tranzitą .

Bendrasis tranzitas vyksta pagal dvi konvencijas: konvenciją dėl bendrojo tranzito procedūros (toliau – Konvencija) [22], kur ES ir Europos laisvosios prekybos Asociacijos (toliau - ELPA*) šalys yra Konvencijos susitariančios šalys; ir konvenciją , nustatančią importo, eksporto ir tranzito formalumų supaprastinimą, naudojant BendrąjĮ administracinĮ dokumentą (toliau – BAD Konvencija) [23].

Bendrojo tranzito procedūra numatoma sustabdyti muitų ir akcizų , PVM bei kitų mokesčių už prekes mokėjimą vež ant jas iš susitariančios šalies išvykimo muitinės Įstaigos Į susitariančios šalies paskirties Įstaigą.

Bendrojo tranzito procedūra yra dviejų rūšių – T1 ir T2, jos atspindi skirtingą vežamų prekių statusą:

T1 procedūra – tai ne Bendrijos prekių vežimas sustabdžius priemonių , kurios paprastai taikomos tokių prekių importui, taikymą;

T2 procedūra – tai Bendrijos prekių vežimas sustabdžius priemonių , kurios paprastai taikomos tokių prekių importui Į ELPA šalis, taikymą.

Bendrijos tranzito teisinis pagrindas yra Bendrijos muitinės kodeksas (toliau - Kodeksas) [24] ir Kodekso Įgyvendinimo nuostatas [25]. Bendrijos tranzito susitarimai buvo išplėsti pagal muitų sąjungos susitarimus su Andora ir San Marinu.

Bendrijos tranzito sistema taikoma ne Bendrijos (tam tikrais atvejais ir Bendrijos) prekes vežant iš vienos Bendrijos vietą Į kitą.

---

* ELPA šalys – Šveicarija, Norvegija, Islandija ir Lichtenšteinas.

Bendrijos tranzito procedūrų yra dviejų rūšių:

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

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

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

3.4.1. Tranzito deklaracija

Gabenant krovinius kelių ar geležinkelių transportu tranzitu per Lietuvos teritoriją yra įforminama tranzito deklaracija – t.y. muitinės deklaracija, kurioje nurodoma, kad prekės deklaruojamos muitinės tranzito procedūrai, pateikiant muitinės reikalaujamą informaciją, būtiną šiai procedūrai įforminti. Tokia tranzito deklaracija gali būti:

- *Bendrasis administracinis dokumentas*

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

- *TIR knygelė*

Gabenant prekes pagal TIR konvenciją , ir remiantis Kodekso 91.2 (b) ir 163.2 (b) straipsniais, TIR knygelė yra naudojama kaip tranzito deklaracija tranzitiniams vež imams kelių transportu, kai: toks gabenimas pradedamas arba numatomas baigti ne Bendrijoje; arba susiję s su prekių siuntomis, kurias būtina iškrauti Bendrijos muitų teritorijoje ir kurios gabenamos kartu su prekėmis, numatomomis iškrauti trečioje šalyje; arba vykdomas tarp dviejų Bendrijos vietų per trečiosios šalies teritoriją .

- *Transportavimo dokumentai*

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

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

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

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

Kadangi Lietuvoje yra taikomos dvi teisinės sistemos, unifikuojančios tarptautinius vež imus geležinkeliais, todėl po Įstojimo Į ES reikėjo suderinti prieš tai galiojusias nuostatas,

susijusias su tranzito procedūros atlikimu su SMGS važtaraščiu, su ES teisės normomis. Lietuvos Respublikos Vyriausybė ėmėsi priemonių sureguliuoti šį klausimą. 2004 m. balandžio 28 d. buvo priimtas nutarimas Nr. 507 ,,Dėl Bendrijos tranzito procedūros atlikimo supaprastinta tvarka gabenant prekes Lietuvos Respublikos geležinkelių transportu su SMGS važtaraščiais", kuris buvo pakeistas 2006 m. spalio 12 d. nutarimu Nr. 998. Nutarimu buvo nustatyta, kad gabenant prekes, neturinčias Bendrijos prekių muitinio statuso, geležinkelių transportu su SMGS važtaraščiais iš Lietuvos Respublikos muitų teritorijoje esančios išvykimo muitinės įstaigos į toje teritorijoje esančią paskirties muitinės įstaigą ir nevykstant per kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritoriją, Bendrijos tranzito procedūra atliekama supaprastinta tvarka, taikant Bendrijos Kodeksą , ir jo įgyvendinimo nuostatų 412–425 straipsnių nuostatas ir atleidžiant geležinkelio įmonę (vežėją) nuo prievolės pateikti garantiją.

Taigi, Lietuvos teritorijoje šios supaprastintos muitinio tranzito procedūros taikymas galimas su CIM ir su SMGS važtaraščiais. Vykdant tranzitą su minėtais transportavimo dokumentais, CIM ir SMGS važtaraščiai laikomi tranzito deklaracija, o geležinkelio įmonei suteikiama teisė Muitinės departamento nustatyta tvarka įforminti muitinio tranzito procedūrą ir kontroliuoti jos užbaigimą. Geležinkelio įmonė, pageidaujanti taikyti šią supaprastintą procedūrą, kaip jau buvo minėta, turi būti atleista nuo prievolės pateikti garantiją. Papildomas reikalavimas, kurį turi atitikti vežėjas, norintys taikyti supaprastintą deklaravimo procedūrą buvo numatytas Muitinės departamento direktoriaus Įsakyme dėl papildomų reikalavimų apskaitai, taikant supaprastintą muitinio tranzito procedūrą, gabenant prekes su SMGS arba CIM važtaraščiais [17]. Jame buvo nustatyta, kad įmonės, kurioms teisės aktų nustatyta tvarka suteikta teisė taikyti Bendrijos tranzito procedūrų supaprastinimus, gabenant prekes geležinkelių transportu su SMGS arba CIM važtaraščiais, privalo turėti apskaitos centrą, kuriame kaupiami visų įmonės atliekamų ir atliktų Bendrijos tranzito procedūrų dokumentai ir duomenys, taip pat sudaryti galimybes muitinei bet kuriuo metu, geležinkelio įmonės apskaitos centro darbo laiku, šiuos dokumentus ir duomenis patikrinti.

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

Naujųjų technologijų pagalba yra naudojama dar viena tranzito deklaracijos forma. Siekiant padidinti tranzito procedūrų efektyvumą ir veiksmingumą, sustiprinti pažeidimų prevenciją ir kovą su sukčiavimu, paspartinti tranzito procedūrų užbaigimą ir užtikrinti informacijos, susijusios su tranzito procedūromis, apsaugą Lietuvoje nuo įstojimo į ES momento yra įdiegta ir naudojama Naujoji kompiuterizuota tranzito sistema (toliau – NKTS*). ES ir ELPA valstybėse NKTS taikoma

* Angliškai - NCTS – *New Computerized Transit System*

nuo 2003 m. liepos 1 d. NKTS esmė – Bendrijos ir bendrojo tranzito procedūrų įforminimui ir kontrolei vietoj ,,popierinių" tranzito deklaracijų ir kitų dokumentų naudojami elektroniniai pranešimai, kuriais pateikiami duomenys, reikalingi šioms procedūroms įforminti ir užbaigti, bei informacija apie šių procedūrų eigą.

Elektroninės tranzito deklaracijos naudojimas yra analogiškas ,,popierinės" deklaracijos naudojimui. Tačiau elektroninė deklaracija yra daug patogesnė ir efektyvesnė verslui ir muitinės administracijoms. Jos pagalba mažiau laiko reikia praleisti muitinėje, dėl ko, atitinkamai, sumažėja operacijų kaštai. Paskirties įstaiga, gavus išankstinį pranešimą apie atgabenamas prekes, turi galimybę iš anksto atlikti su jų gabenimu susijusius rizikos įvertinimą ir priimti sprendimą, ar atitinkamas prekes būtina tikrinti. Išvykimo įstaigai greičiau gaunant informaciją apie prekių pateikimą paskirties įstaigai greičiau užbaigiamos ir tranzito procedūros, sumažėja atvejų, kai dėl įvairių priežasčių laiku negaunama informacija apie tranzito procedūros užbaigimą.

Apibendrinant, pažymėtina, kad teisės normų pagalba yra sureguliuojamos ir supaprastinamos tranzitinių krovinių gabenimų antžeminėmis transporto priemonėmis ne tik teoriniame lygmenyje, tačiau minėti supaprastinimai yra aktyviai diegiami praktikoje: yra sudaromos palankesnės sąlygos verslui ir palengvinama tarptautinė prekyba

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

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

1. Lietuvos ūkio struktūroje transporto sektorius atlieka svarbų vaidmenį, nes sukuria maždaug dešimtadalį bendrosios pridėtinės vertės ir jau daug metų demonstruoja gan sparčią plėtrą. Antri narystės ES metai (t.y. 2005 m.) Lietuvai buvo labai sėkmingi – transporto sektorius tapo absoliučiu ūkio lyderiu pagal augimo tempus. Krovinių vežimai visų rūšių transportu 2005 m., palyginus su 2004 m., padidėjo 8 proc., kelių transportu – 7,4 proc., geležinkelių – 8,1 proc. Be to, transporto sektoriuje dirba apie 5 proc. visų užimtų jų šalies gyventojų.

2. Lietuvos teritoriją kerta du tarptautinės reikšmės transporto koridoriai (I ir jo atšaka IA bei IX ir jo atšakos IXB ir IXD). Šių koridorių integravimas į transeuropinius tinklus yra ypatingai svarbus Lietuvos tarptautinių gabenimų antžeminiu transportu tranzitui. Todėl sektoriui skiriama daug dėmesio ir lėšų. 2004 m. buvo patvirtinti dokumentai finansinei paramai iš ES gauti, pagal kuriuos tik iš ES lėšų Lietuvos transporto sektoriui 2004-2006 m. buvo skirta 1,5 mlrd. Lt.

3. Antžeminio transporto vystymasis yra prioritetinis Lietuvos transporto sistemoje, tai patvirtina Statistikos departamento duomenis: labiausia Lietuvos teritorijoje yra išvystytas antžeminio transporto tinklas, kurį sudaro: kelių tinklas – net 71,2 proc. visų valstybės teritorijoje esančių kelių, bei geležinkelių tinklas – 1,6 proc. Be to, krovinių gabenimai antžeminiu transportu užima pirmaujančias pozicijas Lietuvos vežimuose. 2005 m. 40,42 proc. visų krovinių buvo pervežta kelių transportu, 36 proc. – geležinkelių.

4. Pažymėtina, kad gabenimuose kelių transportu dominuoja vidaus pervežimai, kurie 2005 m. sudarė 83 proc. visų vežimų kelių transportu apimties. Tuo tarpu vežimuose geležinkeliais struktūroje, atvirkščiai, dominuoja tarptautiniai pervežimai, 2005 m. sudarę 71 proc. krovinių rinkos.

5. Siekiant panaudoti antžeminio transporto rūšių pranašumus, pagreitinti krovinių pristatymą bei sumažinti gabenimo kaštus, yra organizuojami multimodaliniai vežimai, kurie suprantami kaip krovinių transportavimas kombinuojant kelias transporto rūšis. Multimodaliniai vežimai pastaruoju metu tampa viena iš perspektyviausių tendencijų krovinių vežimo srityje, kadangi dėl pranašumų derinio leidžiama užtikrinti greitesnį, pigesnį, stabilesnį krovinio pristatymą.

6. Taip pat yra kitas būdas, palengvinantis krovinių pristatymą ir sumažinantis pristatymo kaštus, tai yra konteinerių gabenimas antžeminėmis transporto priemonėmis. Didžiausias konteinerių kiekis yra pervežamas vandens transportu, tačiau svarbu paminėti projektus, kurie įgyvendina ir tobulina konteinerių pervežimo geležinkeliais technologijas. Tai yra konteinerinis

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

7. Lietuvos geopolitinė padėtis suponuoja tranzito, kaip prioritetinės krypties transporto sektoriuje, vystymą. Tranzitas yra suprantamas kaip krovinių gabenimas valstybės teritorija į trečią šalį iš vieno punkto į kitą per tarpinius punktus be papildomų operacijų. Tai Lietuva kaip tik ir vaidina to „tarpinio punkto“ vaidmenį, plėtojantis prekybos santykiams tarp Rytų ir Vakarų svarbiausiais transporto koridoriais. Statistika patvirtina šį teiginį: 2005 m. tarptautinių pervež imų struktū roje kelių transportu tranzitui teko 36 proc., gabenimų gelež inkeliais struktū roje – 55 proc. visų vež imų apimties. Kadangi sparčiai plėtojasi prekyba tarp NVS ir Azijos šalių su Vakarų Europos šalimis, tai pagrindiniai krovinių srautai tarp jų ir toliau judės per Rusijos teritoriją, o po to – Lietuvos teritorijoje esančiais transporto koridoriais.

8. Tranzito reguliavimo tikslas – palengvinti prekių gabenimo per tam tikrą teritoriją procedū rą. „Palengvinimas“ apima politinių, teisinių, techninių, technologinių, ekonominių sąlygų, už tikrinančių supaprastintos tranzito procedū ros atlikimą, sukū rimą ir gerinimą. Prie techninių ir technologinių sąlygų už tikrinančių Lietuvos, kaip tranzito valstybės, konkurencingumą priskiriami transporto infrastruktū ros gerinimo, modernizavimo darbai, naujieji projektai, pritraukiantys daugiau klientų į Lietuvos tranzito rinką (pvz. multimodalinių vež imų panaudojimo galimybės, logistikos centrai, be kurių neįmanoma už tikrinti kokybiškos tranzito procedū ros, tačiau kurių kol kas Lietuvoje trū ksta). Prie tokių projektų, turinčių didž iulę įtaką tranzitinių krovinių gabenimų plėtros perspektyvoms, svarbu paminėti dar du:

a) Pirmas iš jų – tarptautinės magistralės „Via Baltica“ tiesimas. Ši magistralė leis autotransporto priemonėmis perimti dalį tranzitinių krovinių tarp Skandinavijos ir Rytų bei Vidurio Europos šalių, kryptimi Šiaurė – Pietū s, ji padės padidinti krovinių srautus ir išplės Lietuvos tranzito galimybes. Be to, siekiant per Lietuvos teritoriją pritraukti tranzitinius krovinių srautus, numatoma didelį dėmesį skirti pakelės infrastruktū ros vystymui, ypač automagistralėse ir tarptautinio transporto eismo keliuose.

b) Antras – europinės vėž ės gelež inkelio linijos „Rail Baltica“ tiesimas I-ame transporto koridoriuje. Nutiesus naująją vėž ę, į terminalus atvež ti kroviniai bus kraunami į gelež inkelio vagonus ir be trukdymų iš Lietuvos per Lenkiją gabenami į Vakarų Europą. Europinius standartus atitinkantis gelež inkelis, pagreitintų Lietuvos gelež inkelių integravimąsi į ES gelež inkelių tinklus, leistų teikti kokybiškas ir greitas krovinių vež imo paslaugas, jo dėka atsirastų galimybė padidinti tarptautinių krovinių pervež imo apimtis bei padidėtų I-ojo transporto koridoriaus patrauklumas.

9. Tačiau pagrindinės priemonės, padedančios vykdyti kryptingą politiką tranzito srityje, yra teisinės. Teisės normos yra visų visuomeninių santykių , kuriuose dalyvauja civilizuotos tautos, pagrindas. Tranzitiniai krovinių pervež imai, esantys neatsiejama tarptautinių pervež imų dalis, bei jų plėtra yra tarptautinės teisės nagrinėjimo dalykas. Tarptautinė teisė yra efektyviausias instrumentas, kurio pagalba siekiama sureguliuoti ir suvienodinti svarbiausius, bei ginčytinus klausimus, kylančius tarptautinių vež imų kontekste, kas leistų vykdyti tarptautinius vež imus paprastesnėmis sąlygomis bei tvarka. Reikėtų paminėti, kad transporto sritis yra labiausia reglamentuota ir unifikuota pasauliniu mastu tarptautinių privatinių santykių sritis.

10. Yra išskiriamos dvi pagrindinės tarptautinių konvencijų rūšis, kuriomis siekiama supaprastinti tranzitinius gabenimus, suderinant skirtingų politinių paž iūrų , ekonominio išsivystymo lygio valstybių interesus. Tai yra:

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

2) konvencijos, siekiančios pagerinti ir palengvinti tranzitinių pervež imų atlikimą, tai pagrinde muitinės formalumų supaprastinimą reguliuojančios normos – muitinės dokumentai (pagrindinės iš jų – TIR konvencija, Kioto konvencija).

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

12. Svarbiausias tarptautinės teisės aktas, reguliuojantis tarptautinius vež imus gelež inkelių transportu, kurio pagrindinės dalyvės yra Vakarų Europos valstybės – 1980 m. COTIF susitarimas, bei jo B priedas CIM taisyklės, reglamentuojančios vieningos tarptautinio krovinių vež imo geležinkeliu sutarties taisykles. Pagrindiniu transportavimo dokumentu tokiu atveju yra CIM važ taraštis. CIM taisyklės yra analogiškos CMR konvencijai, tik su skirtumu, kad reguliuoja pervežimus geležinkeliu transportu. Beveik identiš kos COTIF susitarimo nuostatoms yra OSŽD organizacijos – SMGS susitarimo nuostatos, kuriomis taip pat siekiama suvienodinti tarptautinio vežimo geležinkeliais reglamentavimą , nustatant vienodas teises ir pareigas vež imo sutartį pasirašiusioms šalims, vienodas vež imo sąlygas ir vienodus pervež imo dokumentus valstybėms Susitarimo dalyvėms. Vež imo sutarties sudarymo pagal SMGS susitarimą patvirtinančiu dokumentu

yra SMGS važtaraš tis. Pagrindinis skirtumas tarp SMGS ir CIM yra tai, kad SMGS taikymas orientuotas Į Rytų ir Centrinės Europos ir daugelĮ Azijos šalių , o CIM taisyklės – Į Vakarų Europą, Afrikos ir kelias Azijos š alis.

13. Lietuvos Respublika yra dviejų susitarimų , reglamentuojančių vieningų tarptautinių krovinių vež imų gelež inkeliais taisyklių sukū rimą, dalyvė. Todėl Lietuvos Respublikos teritorijoje vykdomas važ taraščių performinimas iš SMGS Į CIM ir atvirkščiai. Dokumentų perraš ymas atima nemažai laiko, taip pat tai yra papildomos są naudos. Siekiant minimalizmuoti š iuos rodiklius, yra diegiamas naujas vieningas CIM/SMGS važtaraš tis, kuris leidžia krovinius gabenti iš vienai teisinai sistemai priklausančios valstybės Į kitą be papildomų performinimų tranzitiniuose punktuose. Š is važtaraš tis 2006 m. pradėjo sėkmingai funkcionuoti II-ame transeuropiniame transporto koridoriuje.

14. Kita svarbi tarptautinių teisės aktų grupė, supaprastinti tranzitinių krovinių pralaidumą tarptautiniais marš rutais, yra muitinio tranzito procedū ros supaprastinimą reglamentuojančios normos. Viena iš pagrindinių tarptautinių konvencijų š ioje srityje – 1975 m. TIR konvencija. TIR konvencijos tikslas yra muitinės formalumų supaprastinamas atliekant tranzito procedū rą, gabenant kroviniu kelių transportu. TIR konvencija jungia 64 viso pasaulio valstybes, ir atliekant tranzito procedū ras tokia tvarka, iš tikrų jų palengvinamas muitinės pasienio postų darbas, kadangi nėra atliekama kiekvienos prekių siuntos detali fizinė apž iū ra, be to TIR knygelė atstoja muitinės tranzito deklaracija. Tačiau reikėtų pastebėti, kad TIR konvencijos nuostatomis taip pat nepavyko absoliučiai tobulai sureguliuoti tranzitinių gabenimų . Silpna Konvencijos vieta lieka santykių tarp garantinių asociacijų ir muitinės administracijų reglamentavimas, kuris nėra pakankamai detalus ir aiš kus.

15. Po Į stojimo Į ES Lietuvoje atliekamas muitinės tranzitas buvo suskirstytas Į dvi procedū ras: Bendrijos ir bendrąjĮ tranzitą. Tokios klasifikacijos pagrindas yra vež amų prekių muitinis statusas ir krovinio vežimo geografija. Pagrindinis tikslas, kurio siekė teisės normų leidėjai, Į vedant š ias dvi tranzito są vokas, vėl gi – tranzito procedū ros supaprastinimas, siekiant už tikrinti laisvą prekių judėjimą.

16. Taip pat skiriasi teisės š altiniai, reglamentuojantys minėtų procedū rų vykdymą. Prie pagrindinių bendrojo tranzito procedū rą reguliuojančių teisės aktų priskiriamos dvi konvencijos: Konvencija dėl bendrojo tranzito procedū ros ir Konvencija, nustatanti importo, eksporto ir tranzito formalumų supaprastinimą, naudojant BendrąjĮ administracinĮ dokumentą. Konvencijų pagrindu siekiama supaprastinti tranzito atlikimo procedū rą per muitų , akcizų , PVM bei kitų mokesčių sustabdymą .

17. Svarbiausi teisės aktai reglamentuojantys Bendrijos tranzito procedū rą – EB muitinės kodeksas, bei jo Į gyvendinimo nuostatos. Bendrijos tranzitas yra dviejų rū š ių – vidinis (kai iš vienos EB teritorijos dalies yra gabenamos Bendrijos prekės Į kitą Bendrijos teritorijos dalĮ vykstant per trečios š alies teritoriją) ir iš orinis (procedū ra, kuri taikoma neapmuitinamoms ne Bendrijos, t.y.

trečių jų šalių prekėms, gabenamiems per Bendrijos muitų teritoriją). Išorinio tranzito procedūra vadinama T1, o vidinio - T2.

18. Siekiant panaikinti skirtumus tarp taikomų muitinės procedūrų ir jų taikymo praktikos, kurie gali kliudyti tarptautinei prekybai ir kitiems tarptautiniams mainams ir patenkinti tarptautinės prekybos ir muitinės reikmes, susijusias su muitinės procedūrų ir praktikos palengvinimu, supaprastinimu ir suderinimu 1973 m. gegužės 18 d. Kiote buvo priimta Tarptautinė muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo konvencija, kuri buvo pakeista Kioto konvencijos pakeitimo protokolu. Lietuva yra šios Konvencijos narė nuo 2003 m. Analogiškos nuostatos, liečiančios supaprastintas procedūras yra Įtvirtintos EB muitinės kodekse ir jo Įgyvendinimo nuostatuose. Konvencijos narės ir ES valstybės-narės, prisijungdamos prie šias taisykles reglamentuojančių teisės aktų garantuoja, kad jų normų bus laikomasi. Lietuvos teritorijoje, naudojantis supaprastinta deklaravimo procedūra, tranzito deklaraciją sėkmingai atstoja TIR knygelė, vežant prekes pagal TIR konvenciją automobilių transportu, CIM arba SMGS važtaraščiai, gabenant prekes geležinkeliais.

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

20. Statistiniai duomenys pagrindžia teiginĮ, kad po Lietuvos Įstojimo Į ES, kai išnyko vidinės ES sienos ir buvo supaprastinta tranzito vykdymo procedūra, padaugėjo tranzitinių pervežimų Lietuvos teritorija apimtis kelių transportu. 2005 m. jie siekė 3403,5 tūkst.t., kas beveik dvigubai daugiau nei per tokĮ pat laikotarpĮ 2004 m. Kalbant apie geležinkelių transportu atliekamus tranzitinius pervežimus, tai jų apimtis po Įstojimo Į ES šiek tiek sumažėjo nuo 22994,8 tūkst.t. iki 19194,0 tūkst.t. Reikšmingos Įtakos tam turėjo pabrangę krovinių pervežimo tarifai, bei netikrumas dėl Lietuvos tranzito taisyklių po Įstojimo Į ES.

21. Tačiau reikėtų atkreipti dėmesĮ Į tai, kad padidėjus krovinių tranzito srautams, supaprastinus ES vidinių sienų kirtimo tvarką didėja pažeidimų rizika ir muitinės apgaulių. Šengeno erdvėje užtikrinamas laisvas asmenų (tarp jų ir nusikaltėlių) judėjimas, o tai sudaro prielaidas naujoms nusikaltimų rūšims atsirasti.

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

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

1. Siekdama didinti tarptautinius pervežimus, Lietuva vis dar privalo skirti didelį dėmesį transporto infrastruktūros tobulinimui ir modernizavimui. Tai teigiamai atsilieptų tarptautinių pervežimų veiklos konkurencingumo didinimui bei sudarytų patrauklios tranzitui šalies įvaizdį. Pagrindinės iš priemonių, kurios turi būti įgyvendinamos, siekiant nurodytų tikslų yra projektai „Via Baltica“ ir „Rail Baltica“.

2. Siekiant sudaryti sąlygas tranzitinių krovinių srautų pritraukimui iš ES ir tuo padidinti tranzito apimtis, Lietuva turi sukurti modernius logistikos centrus, kurie teiks sandėliavimo, įvairialypės paskirties (multimodalinio) transporto, transporto administravimo paslaugas. Tam turi būti įgyvendinti trys perspektyvūs projektai, susiję su modernių logistikos centrų sukūrimu Kauno (siekiant išnaudoti šio regiono pranašumus – dviejų tarptautinių transporto koridorių sankryžą), Vilniaus (siekiant aptarnauti labiausiai besiplečiantį Lietuvos verslo centrą) ir Klaipėdos (praplečiant jūrų uosto pajėgumus ir jo patrauklumą) regionuose.

3. Svarbus tranzito paslaugų plėtojimo faktorius – transporto šakų efektyvi sąveika. Vertinant Lietuvos transporto plėtros perspektyvas, siekiama taikyti multimodalinį požiūrį, t.y. prioritetą teikti kompleksiniam transporto infrastruktūros, technologijų ir transportavimo paslaugų plėtojimui visose transporto šakose ir pirmiausia – tarptautinės reikšmės tranzitą aptarnaujančiose transporto koridoriuose. Suderintas antžeminio transporto šakų rinkų integralumas, logistikos principais pagrįsta sąveika daro didžiulę įtaką transporto sektoriaus teikiamų paslaugų efektyvumui. Todėl multimodalinio transporto paslaugų plėtra ir skatinimas turi tapti vienu iš pagrindinių Lietuvos nacionalinės transporto politikos tikslų. Multimodalinių vežimų sėkminga plėtra įmanoma tik organizavus kompleksinį teisinių, organizacinių, techninių informacinių ir technologinių priemonių diegimą. Remiantis ES teisės aktais reikalinga parengti norminius aktus, kurie skatintų privačią iniciatyvą ir leistų pritraukti investicijas kombinuoto transporto logistinių centrų, kurie turės svarbią reikšmę tranzitinių vežimų plėtojimui, steigimą.

4. Vež ant krovinius, vadovaujantis CMR konvencija, siūloma vadovautis ne tik Konvencijos tekstu, tačiau ir Aukščiausiojo Teismo senato nutarimu Nr. 31 ,,Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)“, kuriame suvienodinama Konvencijos aiškinimo ir taikymo praktika.

5. Siekiant supaprastinti ir suvienodinti tranzito procedūros atlikimą pasauliniu mastu, taikant vieningą tarptautinę konvenciją – TIR, reikėtų plėsti Konvencijos taikymo geografiją. Potencialios valstybės, norinčios prisijungti prie Konvencijos, kas leistų ją laikyti beveik universalia, yra Kinija, Saudo Arabija ir Pakistanas. Be to, siūloma rengti teisės aktus, reglamentuojančius perėjimą prie elektroninių TIR procedūrų.

6. Tobulinant supaprastintos deklaravimo procedūros atlikimą su CIM ir SMGS važtaraščiais, atsižvelgiant į kitų valstybių patirtį, siūloma rengti teisinę bazę, padėsiančią apjungti dvi teisines sistemas, reglamentuojančias krovinių vežimo geležinkelių transportu taisyklių suvienodinimą. Tarptautinio pobūdžio teisės akto vienas iš tikslų – maksimaliai suvienodinti tam tikros procedūros vykdymą, priimant optimaliausią tame santykyje dalyvaujantiems subjektams sprendimo variantą, suderinus subjektų interesus ir atsižvelgiant į tai, kad tarptautiniame santykyje dalyvauja skirtingo politinio, ekonominio išsivystymo lygio subjektai. Taigi, įvedus vieningą CIM/SMGS važtaraštį tikimasi maksimaliai supaprastinti krovinių gabenimo procedūrą geležinkelių transportu, atliekant ją minimaliomis laiko ir lėšų sąnaudomis.

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

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

SANTRAUKA

Tranzitinio krovinių gabenimo antžeminėmis transporto priemonėmis teisiniai aspektai (Lietuvos Respublikos pavyzdžiu)

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

Santraukos turinys: Magistro baigiamojo darbo pavadinimas „Tranzitinio krovinių gabenimo antžeminėmis transporto priemonėmis teisiniai aspektai (Lietuvos Respublikos pavyzdžiu)“. Minėtą darbą sudaro Įvadas, trys pagrindinės dalys ir išvados bei pasiūlymai. Analizuojant tranzitinio krovinių gabenimo teisinius aspektus autorė remiasi teisės normomis, įtvirtintomis tarptautiniuose, ES ir Lietuvos nacionaliniuose teisės aktuose.

Magistro baigiamojo darbo „Tranzitinio krovinių gabenimo antžeminėmis transporto priemonėmis teisiniai aspektai (Lietuvos Respublikos pavyzdžiu)“ Įvade autorė nurodo minėtos temos problematiką, tikslus bei pagrindinius metodus, kuriais remiamasi analizuojant tranzitinio gabenimo teisinius aspektus, taip pat yra iškeliama darbo hipotezė.

Pirmojoje dalyje autorė aptaria krovinių gabenimo ypatumus antžeminėmis transporto priemonėmis. Nurodomi antžeminio transporto ypatumai, pateikiami statistiniai duomenys, kurių pagalba atliekama krovinių vežimo kelių ir geležinkelių transportu analizė.

Antroje dalyje – daugiausia dėmesio skiriama tranzitiniams krovinių gabenimams, analizuojami jų ypatumai, remiantis Statistikos departamento duomenimis nustatomos tranzitinių gabenimų kitimo tendencijos Lietuvoje.

Trečioje dalyje nagrinėjami teisės aktai, reglamentuojantys tranzitinius krovinių gabenimus kelių ir geležinkelių transportu. Didžiausią dalį analizuojamų dokumentų sudaro tarptautinės teisės aktai, kadangi jų dėka yra unifikuojamos tam tikrą visuomeninį santykį reguliuojančios taisyklės.

Magistro baigiamasis darbas baigiamas išvadomis bei pasiūlymais.

SUMMARY

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

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

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

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

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

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

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

The final master thesis finishes with conclusions and propositions.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Lietuvos Respublikos teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų Įstatymas // Valstybės žinios. 1991, Nr. 30-804, aktuali red. - Valstybės žinios. 2002, Nr. 29-1034;
2. Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 119-2772;
3. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262;
4. Lietuvos Respublikos Įstatymas ,,Dėl 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) pakeitimo 1999 m. birželio 3 d. Protokolo ratifikavimo" // Valstybės žinios. 2003, Nr. 97-4313;
5. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodeksas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 72-2489;
6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 gruodžio 19 d nutarimas Nr. 1284 „Dėl prisijungimo prie 1980 m. gegužės 9 d. Tarptautinio vežimo geležinkeliais (COTIF)" // Valstybės žinios. 1994, Nr. 99-1989;
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 2 d. nutarimas Nr. 935 "Dėl Lietuvos 2004-2006 metų bendrojo programavimo dokumento patvirtinimo"//Valstybės žinios. 2004, Nr. 123 – 4486;
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas 2005 m. birželio 23 d. Nr. 692 "Dėl ilgalaikės (iki 2025 m.) transporto sistemos plėtros strategijos patvirtinimo"//Valstybės žinios. 2005, Nr. 79-2860;
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. spalio 12 d. nutarimas Nr. 998 ,,Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. balandžio 28 d. nutarimo Nr. 507 ,,Dėl Bendrijos tranzito procedūros atlikimo supaprastinta tvarka gabenant prekes Lietuvos Respublikoje geležinkelių transportu su SMGS važtaraščiais" pakeitimo" // Valstybės žinios. 2006. Nr. 111-4211;
10. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2001 m. birželio 15 d nutarimas Nr. 31 ,,Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR)" // Teismų praktika. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. 2001, Nr. 15;
11. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2005 m. lapkričio 25 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A^{14}–1479/2005 Lietuvos nacionalinė vežėjų automobiliais asociacija „Linava" *v.* Muitinės departamentą prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos ir Kauno teritorinę muitinę ;
12. Šiaulių apygardos teismo 1999 m. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2(3)-134/1999;
13. Vilniaus apygardos teismo 1998 m. nutartis, priimta civilinėje byloje Nr. 2-3-98;

14. Vilniaus apygardos teismo 2000 m. lapkričio 15 d. nutartis, priimta civilinėje byloje *UAB „L&P“ v. UAB „Vasto“* Nr. 2-623/2000;

15. Valstybės ilgalaikės raidos strategijos Įgyvendinimo ataskaita, parengta pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. balandžio 1 d. nutarimą Nr. 393 “Dėl Valstybės ilgalaikės raidos strategijos Įgyvendinimo analizės ir stebėsenos (monitoringo) priežiūros komisijos sudarymo ir jos nuostatų patvirtinimo”//Valstybės žinios. 2003, Nr. 33-1377;

16. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos direktoriaus 2004 m. balandžio 13 d. Įsakymas Nr. 1B-329 ,,Dėl Bendrojo administracinio dokumento pildymo instrukcijos patvirtinimo” // Valstybės žinios. 2003, Nr. 57-2037;

17. Muitinės departamento prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos direktoriaus 2004 m. rugsėjo 15 d. Įsakymas Nr. 1B-840 ,,Dėl Muitinės departamento direktoriaus 2003 m. rugpjūčio 14 d. Įsakymo Nr. 1B-727 ,,Dėl papildomų reikalavimų prekių apskaitai ir šioms funkcijoms atlikti naudojamai informacinei sistemai, privalomų geležinkelio Įmonei, kuriai išduotas leidimas taikyti supaprastintas muitinio tranzito procedūras, gabenant prekes geležinkelių transportu su SMGS arba CIM važtaraščiais, patvirtinimo” pakeitimo // Valstybės žinios. 2004. Nr. 140-5151;

18. Muitinės departamento prie Lietuvos respublikos finansų ministerijos generalinio direktoriaus 2006 m. balandžio 12 d. Įsakymas 1B-254 ,,Dėl supaprastintų procedūrų taikymo tvarkos” // Valstybės žinios. 2006. Nr. 43-1579;

19. Lietuvos nacionalinės vežėjų automobiliais asociacijos LINAVA generalinio sekretoriaus 2003 m. kovo 7 d. Įsakymas Nr. 32 „Dėl TIR knygelių išdavimo TIR garantinės sistemos dalyviams bei grąžinimo asociacijai LINAVA tvarkos”.

Europos Sąjungos teisės aktai:

20. Konsoliduota Europos Bendrijos steigimo sutartis // Valstybės žinios. 2004, Nr. 2-2;

21. 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos Reglamentas dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (EEB) 3820/85 // OL L 1989, Nr. 390;

22. 1987 m. gegužės 20 d. EB/ELPA Konvencija dėl bendrosios tranzito procedūros // OL L 226. 1987, su pakeitimais;

23. EB/ELPA konvencija dėl prekybos prekėmis formalumų supaprastinimo // OL L 1987, Nr.134, su pakeitimais;

24. 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2913/92, nustatantis Bendrijos muitinės kodeksą (su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2005 m. balandžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 648/2005) // OL L 2005, Nr. 117;

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

Tarptautiniai teisės aktai

26. 1951 m. Tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais susitarimas (SMGS) // Valstybės žinios. 2002, Nr. 88-3773;

27. 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvencija (CMR) // Valstybės žinios. 1998, Nr. 107-2932;

28. 1969 m. Vienos konvencija „Dėl sutarčių teisės“ // Valstybės žinios. 2002, Nr. 13-480;

29. 1975 m. Muitinės konvencija „Dėl tarptautinio krovinių gabenimo su TIR knygelėmis” // Valstybės žinios. 2000, Nr. 6-155;

30. 1980 m. gegužės 9 d. tarptautinio vežimo geležinkeliais sutarties (COTIF) pakeitimo 1999 m. birželio 3 d. protokolas (1999 m. protokolas) // Valstybės žinios. 2003, Nr. 97-4318;

31. 1999 m. Tarptautinės muitinės procedūrų supaprastinimo ir suderinimo konvencijos pakeitimo protokolas // Valstybės žinios. 2004, Nr. 77-2664;

32. Pasaulio prekybos organizacijos steigimo sutartis // Valstybės žinios. 2001, Nr. 46-1620.

Specialioji literatūra:

33. Ambrasienė D. Krovinių tarptautinio vežimo keliais teisinis reguliavimas // Jurisprudencija. 2004, Nr. 55(47). P. 19-31;

34. Baublys A. Krovinių vežimai. – Vilnius: Technika, 2002. P. 431;

35. Baublys A. Krovinių vežimai geležinkelių, vandens ir oro transportu. – Vilnius: Technika, 1995. P. 381;

36. Baublys A., Griškevičienė D., Lazauskas J. ir kt. Transporto ekonomika. – Vilnius: Technika, 2003. P. 477;

37. Baublys A., Vasilis Vasiliauskas A. Transporto infrastruktūra. – Vilnius: Technika, 2005. – P. 463;

38. Bazaras Ž., Markšaitis D., Sapragonas J. Europos transporto sistemos: mokomoji knyga. – Kaunas: Technologija, 1999. P. 159;

39. Butkevičius J. Kelių transporto veiklos teisinis reguliavimas. Mokomoji knyga. – Vilnius: Technika, 2005. P. 180;

40. Cairns W. Europos Sąjungos teisės Įvadas. – Vilnius: Eugrimas, 1999. P. 407;

41. Ginevičius R., Rakauskienė O.G., Patalavičius R. ir kt. – Eksporto ir investicijų plėtra Lietuvoje. Vilnius: Technika, 2005. P. 363;

42. Jarašūnienė A. Transporto geografija. – Vilnius: Technika, 2003. P. 84;

43. Jurkauskas A. Transporto sistemų analizė. – Kaunas: Technologija, 2006. P. 412;

44. Lietuvos Respublikos Civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga: prievolių teisė. – Vilnius: Justitia, 2003. P. 531;

45. Mikelėnas V. Tarptautinės privatinės teisės Įvadas. – Vilnius: Justitia, 2001. P. 300;

46. Mikelėnas V. Sutarčių teisė. Bendrieji sutarčių teisės klausimai: lyginamoji studija. – Vilnius: Justitia, 1996. P. 607;

47. Minalga R. Krovinių transporto sistema: mokomoji priemonė. – Vilnius: VU l-kla, 1998. P. 138;

48. Minalga R. Tarptautinė logistika. – Vilnius: Homo liber, 2004. P. 159;

49. Palšaitis R. Tranzitinių krovinių vežimo per Lietuvą problemos ir sprendimo kryptys // Konferencijos "Transbaltica" mokslinių pranešimų rinkinys. – Vilnius: Technika. 2006. P. 23-33;

50. Startienė G. Tarptautinės prekybos finansavimas. – Kaunas: Technologija, 2002. P. 318;

51. Šveikauskas R., Liuvčaitis S. Lietuvos tranzitinio transporto Įvertinimas ir jo reikšmė Europos transportui // 5-osios Lietuvos jaunųjų mokslininkų konferencijos "Lietuva be mokslo – Lietuva be ateities" medžiaga. – Vilnius: Technika. 2002. P. 249-258;

52. Urbonas J.A. Tarptautinė logistika. Teorija ir praktika. – Kaunas: Technologija, 2005. P. 311;

53. Vadapalas V. Tarptautinė teisė. Bendroji dalis. – Vilnius: Eugrimas, 1998. P. 371;

54. Vansevičius S. Valstybės ir teisės teorija. – Vilnius: Justitia, 2000. P. 256;

55. Vainienė R. Ekonomikos terminų žodynas. – Vilnius: Tyto Alba, 2005. P. 326;

56. Vengrauskas V., Langvinienė N. Tarptautinis verslas. – Kaunas: Technologija, 2005. T.1. P.185;

57. Carr I. International Trade Law. Third edition.– London-Sydney- Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited, 2005. P. 702;

58. Lux M. Guide to Community Customs Legislation. – Brussels: Bruylant, 2002. P.621;

59. Tarptautinių žodžių žodynas. – Vilnius: Vyriausioji enciklopedijų redakcija.

Periodiniai leidiniai:

60. Marinecas V. „TransRussia" galėtų tapti pažangios minties tribūna // Tarptautinis verslo žurnalas Jūra-Mope-Sea, 2006, Nr. 2;

61. Transportas ir ryšiai, 2004. Vilnius: Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2005;

62. Transportas ir ryš iai, 2005. Vilnius: Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2006;

63. Transporto ir ryšių Įmonių rodikliai, 2006/07. Vilnius: Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2006;

64. Užsienio prekyba, 2005. Vilnius: Lietuvos Respublikos Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2006.

Internetiniai puslapiai:

65. LR Susisiekimo ministerijos internetinė svetainė // www.transp.lt; prisijungimo laikas: 2006-11-12;

66. Lietuvos nacionalinės vež ėjų automobiliais asociacijos ,,Linava" internetinė svetainė // www.linava.lt; prisijungimo laikas: 2006-11-15;

67. Tranzito vadovas. – Briuselis, 2004 m. // http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_lt.pdf; prisijungimo laikas: 2006-09-20;

68. Lietuvos ūkio sektorių apž valga Nr. 3. – DnBNord, 2005 m. // http://www.dnbnord.lt/lt/about/review/; prisijungimo laikas: 2006 –09-11.

69. Consolidated Text of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) with Appendixes. Appendix B – Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM). Berne, 1980 // http://www.unece.org/trade/cotif/Welcome.html; prisijungimo laikas: 2006-10-15;

70. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Geneva, 1956 // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=130126&p_query=&p_tr2; prisijungimo laikas: 2006-11-10;

71. The Statute of International Court of Justice // http://www.icj-cij.org/icjwww/ibasicdocuments/ibasictext/ibasicstatute.htm; prisijungimo laikas: 2006 –09-20;

72. The TIR customs Transit system // http://www.unece.org/trans/bcf/tir/div/docs/historybg.pdf; prisijungimo laikas: 2006-11-14;

73. Руководство по накладной ЦИМ/СМГС. – Bern, 2006 m. // http://www.uz.gov.ua/ci/org/osjd/GLV_CIM_SMGS.pdf; prisijungimo laikas: 2006-10-15;

74. Денисенко И. От Берлина до Нижнего Новгорода – без переоформления. – 2006 г. // http://www.transsystem.kz/rus/mdl_arch_year.asp?idx=26&i=2557&lang=rus.

PRIEDAI

1 Priedas. Transeuropiniai transporto koridoriai



2 priedas. Į vairių transporto rū šių kelių ilgis LR teritorijoje (metų pabaigoje, km)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gelež inkelių linijų eksploatacinis ilgis	2002	1997	1997	1997	1905	1905	1696	1775	1774	1782	1771
Automobilių keliai	62513	66212	69243	72459	73650	75517	76573	77148	78893	79331	79497
Vidaus vandenų laivybinių kelių ilgis	369	369	369	369	369	380	436	477	425	425	425
Eksploatacinis naftotiekio ilgis	400	399	399	399	500	500	500	500	500	500	500
Oro linijų ilgis	29877	29877	29877	29877	29877	25556	25531	22892	24453	29434	29434

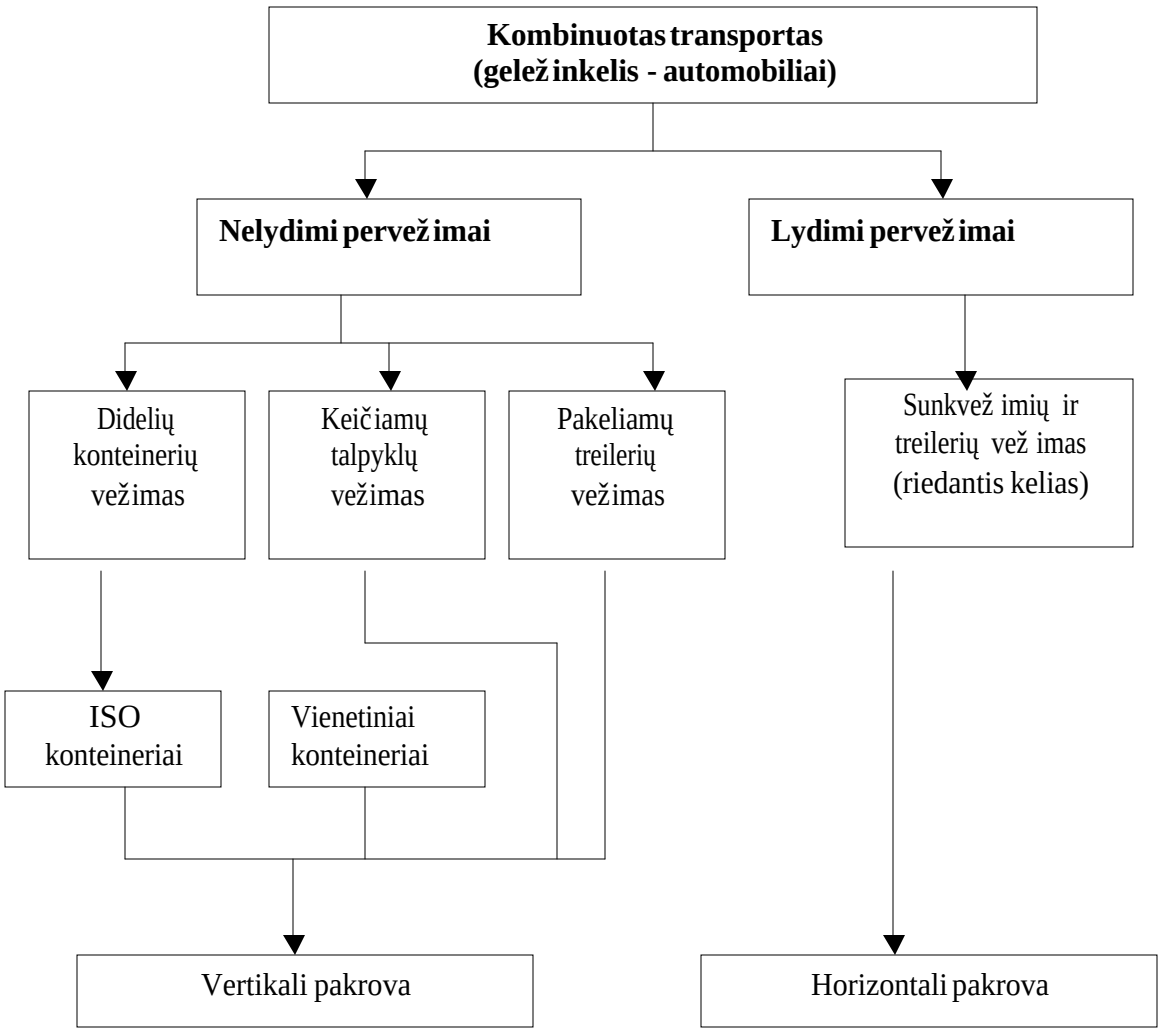
3 priedas. Kelių transporto privalumai ir trūkumai (remiantis 34, 37 ir 38 literatūros šaltiniais)

Kelių transporto privalumai	Kelių transporto trūkumai
1.Manevringumas. Automobilis juda savarankiškai. Krovinių surinkimas ir pristatymas gali būti atliktas be perkrovimo, į visus punktus, kur tik galima privažiuoti automobiliais. Galimybė gabenti krovinius keliais su sunkiai pravažiuojamu reljefu, arba visai neturinčiais dangos.	*1.Ribotas Įkrovumas*. Kelių transporto priemonės Įkrovumas yra mažas, lyginant su kitomis transporto rūšimis.
2.Galimybė sudaryti optimaliai lankstų vežimų grafiką . Krovinių surinkimas ir vežimas gali būti nustatytas pakankamai tiksliai, paskiriant jį atitinkamam dienos laikui ir atstumui, kas leidžia maksimaliai sumažinti pakrovimo ir iškrovimo darbų kaštus, kai tai susiję su žmogiškų jų išteklių panaudojimu.	*2.Aplinkos tarša*. Lietuvoje, kaip ir kitose Europos šalyse, kelių transportas- vienas pagrindinių oro taršos šaltinių . Didžiausiuose miestuose apie 75 proc. visų į orą patenkančių teršalų išmeta automobiliai. Ypač taršos yra senos transporto priemonės, kurių Lietuvoje yra gausu. Šalyje vidutinis eksploatuojamų automobilių amžius - 13- 14 metų .
3.Lankstumas. Galimybė keisti vieną transporto priemonę kita, labiau tinkančia pagal tam tikrus parametrus.	*3.Priklausomumas nuo eismo trukdymų* . Kai susidaro kamščiai keliuose, kelių transporto eismas tampa lėtas ir neefektyvus. Taip pat eismą sulėtina draudimai judėti poilsio ir švenčių dienomis.
4.Galimybė pasirinkti transporto priemonę pagal prekių specifiką. Dėl didelės automobilių parko įvairovės (pvz. savivarčiai, cisternos, refrižeratoriai), kelių transportas yra tinkamas įvairiausių krovinių gabenimui, užtikrinančiam jų saugumą (pvz. birūs produktai, naftos produktai, pavojingi kroviniai, statybinės medžiagos).	*4.Meteorologinių sąlygų įtaka.* Esant blogoms oro sąlygoms, krovinių gabenimas kelių transportu tampa pavojingesnis, kaip neigiamas pasekmės – atitrukimas nuo nustatyto grafiko, avarijų keliuose didėjanti tikimybė.
5.Pigumas. Šis privalumas yra pastebimas, kai kroviniai yra gabenami nedideliais atstumais (iki 325 km), arba aptarnaujant tam tikrą teritoriją .	*5.Didelė kaina*. Transportavimas kelių transportu yra nepateisinamai brangus, palyginus su kitomis transporto rūšimis, gabenant krovinius tolimais maršrutais.
6.Terminalų paprastumas. Galimybė saugoti ir atlikti kitas operacijas su kroviniais vietose, kurių įrengimas ir išlaikymas reikalauja mažiau sąnaudų negu kitoms transporto rūšims skirti terminalai (pvz. geležinkelio stotys, uostai, dokai, oro uostai).	*6.*Ribota galimybė gabenti pavojingus krovinius.
7.Įpakavimas. Pakuotė paprasta.Dažnai įpakuoti reikia tik nedidelį kiekį krovinių , ar to visai nereikia	*7.Grobstymas.* Kroviniai iš automobilio gali būti grobstomi, o patys automobiliai nuvaryti, jeigu jie paliekami be priežiūros.

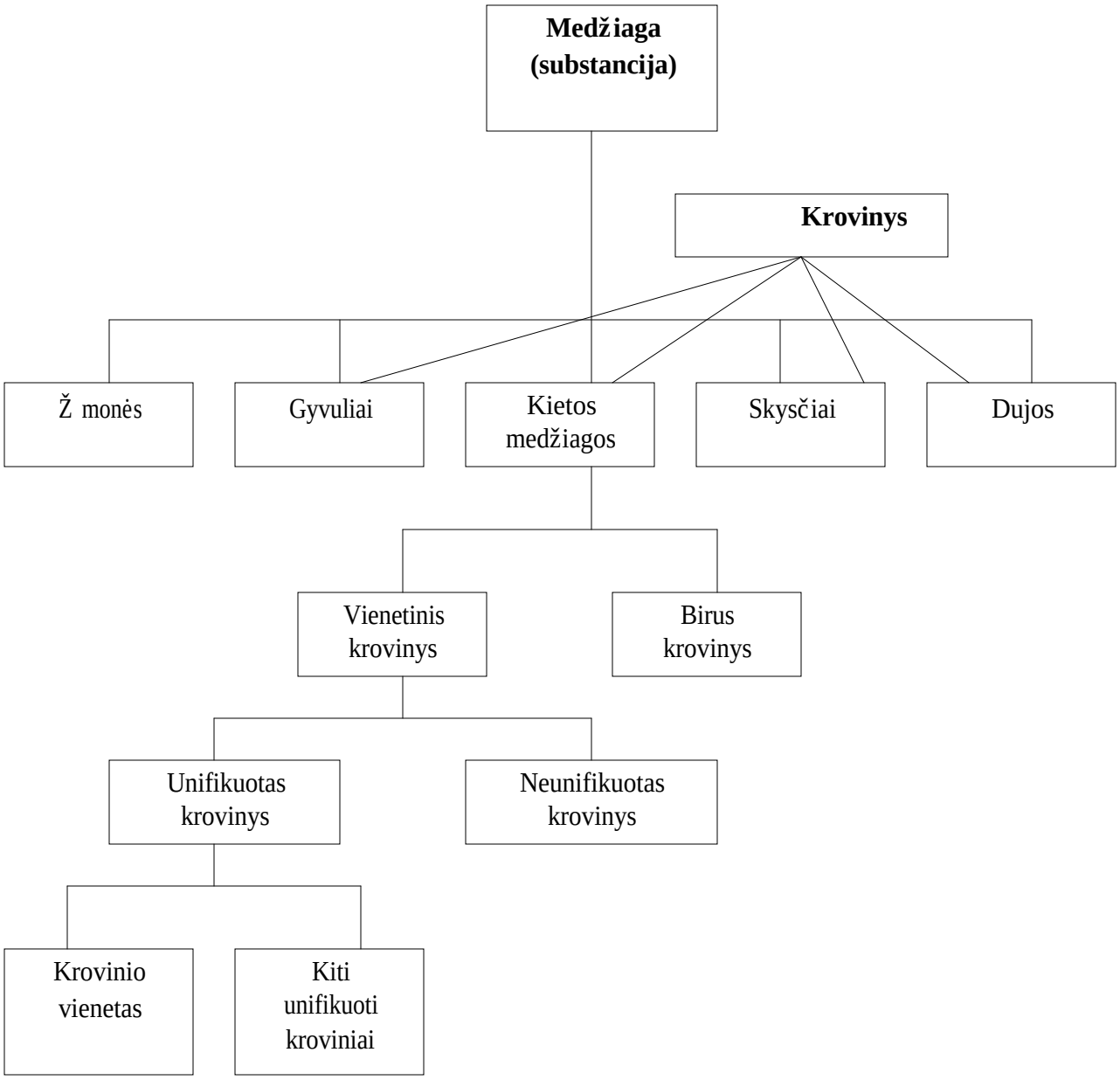
4 priedas. Geležinkelių transporto privalumai ir trūkumai (remiantis 34, 36, 37, 38 literatūros šaltiniais)

Geležinkelių transporto privalumai	Geležinkelių transporto trūkumai
1.Didelis gabenamų krovinių svoris. Geležinkelių transportas patogus reguliariam didelių kiekių ir svorių krovinių vežimui, kadangi jo Įkrovumas daug didesnis, negu kelių transporto, taip pat geležinkelių tinklas yra plačiai išvystytas.	*1.Perkrovimai*. Dėl nevienodo vėžės pločio Rytų ir vakarų Europoje sugaištama daug laiko keičiant vėžės plotį. Reikalingi perkrovimo stotys, terminalai, dėl ko atsiranda laiko nuostoliai. Reikalingi kaštai specialių jų automobilių nuomai.
2.Greitumas. Greitas krovinių gabenimas dideliais atstumais. Nėra kliūčių eismui, susijusių su tam tikros paros metu ar savaitės dienos buvimu, kadangi traukinių judėjimas vyksta visą parą.	*2.Lankstumo stoka.* Geležinkelių transportu neįmanoma pasiekti bet kokią vietovę, tai yra pristatyti krovinį "nuo durų iki durų", kadangi juo eismas ribojasi bėgiais, o geležinkelių atšakas neįmanoma nutiesti visur.
3.Pigumas. Geležinkelių transportavimo kaštai yra, palyginus su kitomis transporto rūšimis, nedideli, ypač tai yra pastebima gabenant krovinius dideliais atstumais.	*3.Ilgas vežimo laikas.* Iš skyrus magistralines linijas, aptarnavimas retas ir kroviniai užsilaiko ant pravažiavimo kelių.
4.Tikslumas. Galimybė sudaryti tikslų gabenimo grafiką, dėl to kad kamščių ir prastovų susidarymo tikimybė yra palyginus nedidelė.	*4.Įpakavimas.* Reikalingas daug stipresnis Įpakavimas, norint kompensuoti stiprius smūgius manevravimo metu.
*5.*Galimybė vežti Įvairiarūšius krovinius: pavojingus, birius, skystus, konteineriuose.	*5.*Dideli kaštai geležinkelių transporto parko ir kelių remontui.
*6.*Neribojamas eismas švenčių ir poilsio dienomis.	

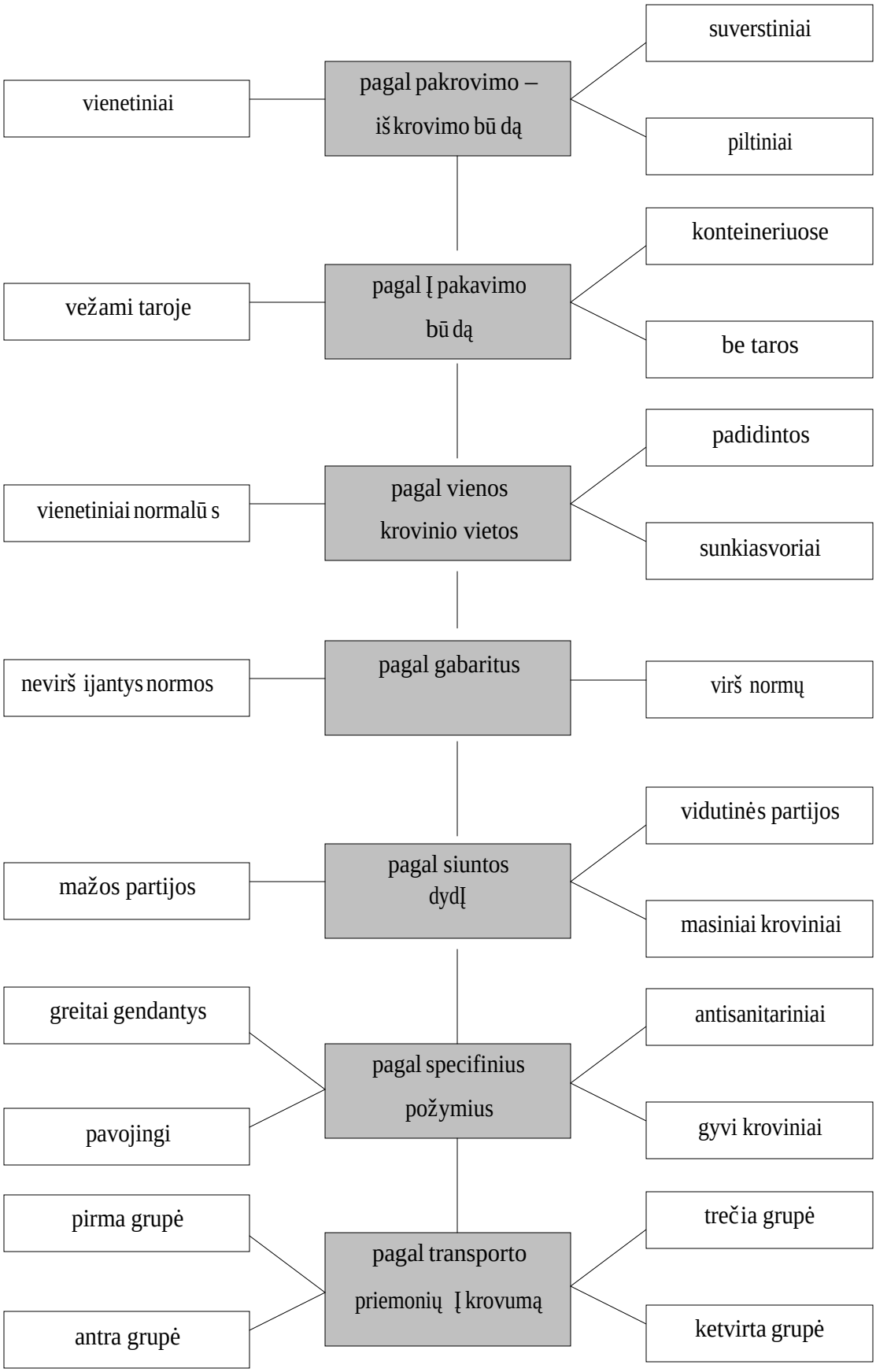
5 priedas. Kombinuoto transporto rūšys (Bazaras Ž., Markšaitis D., Sapragonas J.)



6 priedas. Krovinių klasifikavimas (Minalga R.)



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



8 priedas. Krovinių vež imas kelių transportu 1991-2005 m., mln.t.

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

9 priedas. Krovinių vež imas gelež inkelių transportu 1991-2005 m., mln.t.

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

10 priedas. Tarptautinių gabenimų kelių transportu struktū ra 2000-2005 m., tū kst.t.

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

11 priedas. Tranzitinių krovinių vežimas kelių transportu pagal krovinių grupes 2005 m., tūkst.t.

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

12 priedas. Tarptautinių gabenimų geležinkeliais struktūra 2000-2005 m., tūkst.t.

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

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

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

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

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

15 priedas. TIR knygelių pardavimo statistika

u

