



GLIMSTEDT

2016 m. Nr. 4 (26)

TEISĖS ŽINIOS

TRANSPORTO IR LAIVYBOS AKTUALIJOS

2017



Plačiai aptariamoms naujojo Darbo kodekso nuostatom dėl galimybės lengviau atleisti darbuotojus mums nėra ypač aktualios – gerą darbuotoją darbdavys visada norės išlaikyti, o ne atleisti. Didžiausias iššūkis darbo santykiuose šiuo metu – kompetentingų jaunų jūrininkų pritraukimas dirbti laivyne.

”

– teigia „Limarko grupės“ prezidentas ir generalinis direktorius V. Lygnugaris

“



REDAKCIJOS ŽODIS

Transporto ir laivybos sektoriai dėl vienu ar kitu priežasčių šiuo metu Lietuvoje susiduria su dideliais iššūkiais. Apie tai šiose „Teisės žiniuose“ diskutuoja teisininkai ir šių sričių specialistai.

„Limarko grupės“ prezidentas ir generalinis direktorius Vytautas Lygnugaris dalijasi mintimis apie situaciją laivybos sektoriuje, kas svarbu šiuo metu darbo santykiuose, kodėl Lietuvos įmonės nėra konkurencingos, palyginti su kitų ES valstybių laivynais.

Su kokiais iššūkiais tenka susidurti transporto sektoriui? Kas svarbu darbuotojams iš ekonomiškai silpnesnių Rytų kai-

mynių ir kaip juos išlaikyti, pasakoja „Master Class Lietuva“ vadovė Laura Duksaitė-Iškauskienė.

Pastaruoju metu susiduriama ir su sunkumais aiškinant bei taikant teisės aktus, apibrėžiančius teisinius santykius tarp žvejybos laivo savininko ir jame dirbančių žvejų. Nes praktikoje nėra paprasta atriboti darbo teisinius santykius nuo civilinių teisinių santykių, atskirti, kada asmuo dirba pagal darbo sutartį, o kada tai yra civilinės teisės dalykas. Atsakyti į šį klausimą padeda teismų praktika. Susipažinkite!

Įdomaus skaitymo!

„GLIMSTEDT TEISĖS ŽINIŲ“ REDAKCIJA



Suteikime
daugiau galimybių
JAUNIEMS
žmonėms

ATEITIES
ASMENYBĖS

www.ateiciai.lt

**ŽVEJYBOS SEKTORIUS –
link stabilumo
užtikrinimo** **4**

**KONTEINERINĖS
LAIVYBOS MILŽINĖS
privalės keisti
kainodarą** **10**

Klausimas
**EUROPOS SĄJUNGOS
TEISINGUMO TEISME –
valstybės teisių
žuvininkystės
sektoriuje klausimas** **15**

**TRANSPORTO
SEKTORIUS
ATSAKĄ Į DARBO RINKOS
KELIAMUS IŠŠŪKIUS
RANDA UŽSIENYJE** **16**

INTERVIU

**Pokalbis su
„Limarko grupės“
prezidentu ir
generaliniu direktoriumi
Vytautu Lygnugariu** **6**

**DARBAS ŽVEJYBOS
LAIVE – nebūtinai
darbo sutarties
pagrindu** **12**



i.VAZ: *svarbiausia,
ką turi žinoti turintieji
prievolą teikti
važtaraščių duomenis* **18**

**Norėdami
UŽSIPRENUMERUOTI
GLIMSTEDT teisės žinias rašykite:**



naujienos@vipcommunications.lt

Kviečiame Jus prisidėti prie šio leidinio turinio kūrimo. Siųskite klausimus, siūlykite temas, diskutuokite.

El. paštas: **naujienos@vipcommunications.lt**

Sekite mus  tinkle: www.linkedin.com/company/245835

 tinkle: www.facebook.com/LawFirmGlimstedt/



ŽVEJYBOS SEKTORIUS – link stabilumo užtikrinimo

2016 metų pabaiga žvejybos sektoriui buvo ypatinga, kadangi po daugiau nei trejus metus vykusių diskusijų bei institucijų derinimo buvo priimti ir įsigaliojo Žuvininkystės įstatymo pakeitimai, užtikrinantys stabilią, ilgalaikiu planavimu pagrįstą ir Europos Sąjungos reikalavimus atitinkančią tausią žvejybą.

Pagrindiniai naujo teisinio reguliavimo principai

Lietuvos Respublikos jūrinės žvejybos sektoriuje įtvirtinta perleidžiamųjų žvejybos teisių sistema, kuri užtikrins ilgalaikį veiklos planavimą bei žvejybos stabilumą.

Remiantis ES parengtais dokumentais bei

atliktomis studijomis, perleidžiamųjų žvejybos teisių sistema valstybėse yra diegiama, kadangi ja yra mažinami žvejybos pajėgumai, skatinamas ekonominis gyvybingumas, užtikrinamas socialinis sprendimas norintiesiems pasitraukti iš sektoriaus – jie gali savo perleidžiamąsias žvejybos teises parduoti rinkos kaina, leidžiančia žveji-



VYRESNYSIIS TEISININKAS
JUSTINAS PODERIS

bos įmonėms ilgalaikėje perspektyvoje planuoti savo ūkinę-komercinę veiklą bei vykdyti ilgalaikes investicijas, išvengiama „žvejybos lenktynių“.

Perleidžiamųjų žvejybos teisių sistema jau seniai įtvirtinta kitose stiprias žvejybos tradicijas turinčiose Europos Sąjun-

“

Žuvininkystės įstatymas skatina konkurenciją žuvininkystės sektoriuje. Žuvininkystės įstatyme įtvirtintas dalies perleidžiamųjų žvejybos teisių bei žvejybos kvotų paskirstymas aukcionu ir taip sudaroma galimybė naujiems ūkio subjektams ateiti į jūrinės žvejybos rinką.

”

gos valstybėse – Danijoje (2003 metais), Estijoje (2003 metais), Ispanijoje (1997 metais).

Įstatymų lygmeniu įtvirtinti pagrindiniai perleidžiamųjų žvejybos teisių nustatymo principai, pagrįsti ES teisės aktais bei kitų valstybių praktika. Pagal ES 2013 m. gruodžio 11 d. reglamentą Nr. 1380/2013 dėl bendros žuvininkystės politikos, ES valstybės narės turi teisę nustatyti objektyvius ir skaidrius kriterijus perleidžiamųjų žvejybos teisių paskirstymo ūkio subjektams (Reglamento 17 straipsnis). Būtent remiantis minėto reglamento 17 punkte nustatytais siūlomais perleidžiamųjų žvejybos teisių nustatymo kriterijais (istoriškumo, aplinkosauginiu,

ekonominiu), Žuvininkystės įstatyme numatytas perleidžiamųjų žvejybos teisių paskirstymas. Europos Komisijos atlikti tyrimai rodo, kad istoriškumas šiuo metu yra pagrindinis kriterijus, pagal kurį ES valstybės narės paskirsto ūkio subjektams perleidžiamąsias žvejybos teises. Pavyzdžiui, istoriškumo kriterijus taikytas Estijoje, Olandijoje, Islandijoje, JAV, Ispanijoje. 158 valstybėse atliktas tyrimas atskleidė, kad tik istoriškumo kriterijus taikomas 54 proc. valstybių.

Žuvininkystės įstatymas skatina konkurenciją žuvininkystės sektoriuje. Žuvininkystės įstatyme įtvirtintas dalies perleidžiamųjų žvejybos teisių bei žvejybos kvotų paskirstymas aukcionu ir taip su-

daroma galimybė naujiems ūkio subjektams ateiti į jūrinės žvejybos rinką.

Žuvininkystės įstatymu atsižvelgta į atskirtų jūrinės žvejybos sektorių veiklos specifiką ir nustatytos specialiosios žvejybos Baltijos jūroje, tolimuosiuose žvejybos rajonuose bei priekrantėje nuostatos. Pagrindinės tokio reguliavimo atskyrimo priežastys yra skirtingos žvejybinės veiklos sąlygos, istoriškai susiklostęs specifinis, skirtingas teisinis reguliavimas, taip pat skirtingi žuvų išteklių bei jų kiekiai.

Tikimasi, jog naujas teisinis reguliavimas užtikrins veiklos žuvininkystės sektoriuje stabilumą, verslo plėtrą bei naujas investicijas.





Pokalbis su „Limarko grupės“ prezidentu ir generaliniu direktoriumi Vytautu Lygnugariu

Esate Klaipėdos miesto Garbės pilietis, Jūsų gyvenimas ir darbas susiję su jūra. Ką Jums reiškia Klaipėda?

Klaipėda – mano gimtasis miestas, kuriame praleidau vaikystę ir paauglystę, o pabaigęs studijas Sankt Peterburge grįžau dirbti į tuometinę Lietuvos jūrų laivininkystės įmonę. Klaipėda man artima ir brangi, čia susiformavo mano vertybės, požiūris į gyvenimą. Šiame mieste gyvena puikūs, tolerantiški žmonės, gerbiantys skirtingas nuomones, nesuvaržyti dogmų ar stereotipinio požiūrio į supantį pasaulį. Iš tiesų jūros kvė-

pavimas jaučiamas visame mieste, nors, manau, kad tiesiogiai su jūrine industrija susiję ne daugiau nei 30 procentų Klaipėdos gyventojų. Klaipėda – tai mano namai, kur sukūriau šeimą ir kur užaugo bei mokyklą dar tebelanko mano vaikai. Jeigu kada nors ir sumanyčiau laikinai pakeisti gyvenamąją vietą, tai padaryti nebūtų lengva, nes mano profesinė veikla labai konkrečiai susijusi su jūra. Bet tikrai sutikčiau su teiginiu, kad dabartiniame pasaulyje atstumai nėra svarbūs, svarbiausia – geras ryšys ir greitas internetas. Prieš keletą metų pardaviau erdvų butą Vilniaus senamiestyje, nes

labai retai juo naudojomės. Dar 1992 m. Klaipėdoje pradėjau kurti verslą, kuris ilgainiui išaugo į „Limarko“ grupę, šiuo metu vienijančią penkias įmones.

Be abejo, „Limarko“ įmonių grupė miestui reikšminga ne tik dėl socialinės atsakomybės projektų. Esate vienas didžiausių miesto darbdavių. Kiek žmonių dirba „Limarko“ grupėje?

Kaip minėjau, „Limarko“ grupę sudaro penkios įmonės. Savo veiklą vystome jūrų ir sausumos transporto, logistikos projektų valdymo, sadėliavimo ir nekilnojamojo turto srityse. Grupės įmonėse



šiuo metu dirba apie 300 darbuotojų. Jų skaičius keičiasi priklausomai nuo vykdomos veiklos. Esame socialiai atsakingų įmonių grupė. Turime keletą svarbių, jau daug metų vykdomų socialinių projektų. Remiame neįgalių vaikų mokyklą „Medeinė“, krepšinio komandą „Neptūnas“, esame Klaipėdos koncertų salės mecenatai. Kiekvieną rugpjūtį vieną savaitgalį 8–14 metų vaikams organizuojame buriavimo čempionatą „Limarko“ taurei laimėti. Per pastaruosius metus šios taurės varžybos išaugo į neoficialų Lietuvos vaikų buriavimo čempionatą ir yra įtrauktos į Lietuvos buriuotojų sąjungos varžybų tvarkaraštį.

Didžiausia grupės įmone išlieka AB „Limarko laivininkystės kompanija“, kuri nuosavybės teise valdo šešis okeaninius laivus ir vykdo veiklą visuose pasaulio vandenynuose. Turime planų šią veiklą plėsti ir jau ateinančiais metais planuojame laivyną atnaujinti.

Kur šiandien dirba jūsų laivai?

Mūsų laivyną sudaro dviejų tipų laivai – konteineriniai ir refrižeratoriniai (skirti šal-

Didžiausia grupės įmone išlieka AB „Limarko laivininkystės kompanija“, kuri nuosavybės teise valdo šešis okeaninius laivus ir vykdo veiklą visuose pasaulio vandenynuose. Turime planų šią veiklą plėsti ir jau ateinančiais metais planuojame laivyną atnaujinti.

dytiems, atšaldytiems ir greitai gendantiems maisto produktams gabenti). Šiuo metu konteineriniai laivai dirba Viduržemio ir Karibų jūrų regionuose. Esame pasirašę ilgalaikes bendradarbiavimo sutartis su pasaulinėmis konteinerinėmis linijomis ir vykdomė reguliarius maršrutus tarp Ispanijos, Italijos ir Alžyro bei Tuniso, taip pat tarp keturių valstybių Centrinėje Amerikoje. Refrižeratorinių laivų plaukiojimo geografija įvairesnė. Iš esmės dirbame visame pasaulyje, bet pagrindinės kryptys būtų šios:

Šiaurės rytų Atlantas–Vakarų Afrika, Brazilija–Kuba, Pietvakarių Atlantas arba Pietryčių Ramusis vandenynas–Tolimieji Rytai, Argentina ar Urugvajus–Europa ir t. t. Yra buvę atvejų, kai per tris ar keturis mėnesius apiplaukėme aplink pasaulį. Pavyzdžiui, Folklandų salose pasikrauname užšaldytų kalmarų krovinį ir plukdome jį į Korėją ar Kiniją, po to Japonijoje krauname į laivą naudotus automobilius Meksikos ar Peru rinkai, na ir galiausiai plukdome Ekvadoro bananų krovinį Artimųjų Rytų valstybėms.

Kokios nuotaikos globalioje rinkoje? Kiek jos veikia jūsų priimamus verslo sprendimus?

Laivybos rinkoms būdingas cikliškumas. Paprastai vienas ciklas trunka 5–7 metus, tačiau po pastarosios krizės, prasidėjusios 2008 metais, laivybos rinka, galima sakyti, taip ir nėra atsigavusi. Tai ypač aktualu sausakrūvių laivų segmentui. Tanklaivių rinkoje situacija yra geresnė, bet ir joje pastaruosiu metu stebimas frachtų mažėjimas. Konteinerinių laivų rinka yra stabili, bet ir ją neseniai sudrebino pasaulinės konteinerinės linijos „Hanjin“ bankrotas. Atsirado daug laivų be darbo, o tai iš karto lėmė frachtų mažėjimą. Be to, ir toliau vyksta verslo konsolidacija, pavyzdžiui, trečioji pagal dydį pasaulyje prancūzų konteinerinė linija CMA-CGM įsigijo Singapūro kompaniją „Neptune Orient Line“, o danų gigantas „Maersk Line“ planuoja prisijungti vokiečių „Hamburg-Sud“. Prieš kurį laiką vokiečių „Happag Lloyd“ įsigijo Dubajaus „United Arab Shipping Co“. Trys didžiausios japonų konteinerinės linijos taip pat jungiasi į aljansą, t. y. NYK, MOL ir K-Line.

Tuo tarpu refrižeratorinių laivų rinka yra labai nišinė, taigi mes puikiai pažįstame savo konkurentus, o jie mus. Taip pat vyrauja

tendencijos jungtis į didesnius ekonominius junginius ar susivienijimus (angl. Pool). Galiu pasidžiaugti, kad 2014–2015 metai šiam segmentui buvo geri, tačiau šiais metais įvyko korekcija, po kurios tikimės frach-

Laivybos rinkoms būdingas cikliškumas. Paprastai vienas ciklas trunka 5–7 metus, tačiau po pastarosios krizės, prasidėjusios 2008 metais, laivybos rinka, galima sakyti, taip ir nėra atsigavusi. Tai ypač aktualu sausakrūvių laivų segmentui. Tanklaivių rinkoje situacija yra geresnė.

tų didėjimo 2017 metais. Refrižeratoriniai laivai patiria didelę konteinerinių laivų konkurenciją, tačiau yra krovinių, kuriems reikalingi tradiciniai laivai-refrižeratoriai, todėl į ateitį žvelgiame viltingai. Šios tendencijos lemia ir tai, kad šiuo metu laikomės konservatyvios pozicijos dėl laivyno plėtros. Laivybos versle reikia nuolatos atidžiai stebėti rinką ir veikti, kai pasitaiko palanki proga. Manome, kad tolesnė laivyno plėtra ir atnaujinimas yra tik laiko klausimas.

Esate minėjęs, kad dėl situacijos laivybos sektoriuje „Limarko“ kol kas susilauko nuo planuotos laivyno plėtros. O ką manote apie kitų verslų plėtrą?

Šiuo metu pagrindinė plėtra vyksta UAB „Baltkonta“, kuri užsiima negabaritinių ir sunkiasvorių krovinių gabenimu. 2016 m. ši bendrovė įsigijo naujų specializuotų vilkikų, taip pat ir specializuotų priekabų negabaritiniams ir sunkiasvoriams kroviniams gabenti. Tai tikrai dar ne paskutiniai bendrovės planuojami įsigijimai. UAB „Limarko jūrų agentūra“ svarsto apie nuosavų sandėlių ir logistikos centro plėtros galimybes. Tiek Vakarų, tiek Rytų valstybių klientai ir partneriai kreipiasi su konkrečiais pasiūlymais ir prašymais pasirūpinti jų krovinių sandėliavimu ir tolesne distribucija. Siū-





lydami jiems konkurencingas bendradarbiavimo sąlygas, matome galimybių šiuos verslus ateityje plėsti.

Naujasis darbo kodeksas, tikimasi, paskatins užsienio investicijas ir prisidės prie darbo rinkos mūsų šalyje suaktyvinimo. Su kokiais iššūkiais tenka susidurti darbo santykių reguliavimo srityje dirbant globalioje rinkoje?

Nors „Limarko“ grupės įmonės veikia globalioje rinkoje, visi darbuotojai dirba lietuviškose įmonėse. Darbuotojų kaita grupės įmonėse yra minimali, todėl plačiai aptariamos naujojo Darbo kodekso nuostatos dėl galimybės lengviau atleisti darbuotojus mums nėra ypač aktualios – gerą darbuotoją darbdavys visada norės išlaikyti, o ne atleisti. Didžiausias iššūkis darbo santykiuose šiuo metu – kompetentingų jaunų jūrininkų pritraukimas dirbti laivyne. Nors Europos Komisija yra patvirtinusi valstybės pagalbos priemones jūrininkų socialinių įmokų atžvilgiu, mūsų valdžios institucijoms visgi pritrūko politinės valios jas įtvirtinti teisės aktuose. Jaunesni jūrininkai yra linkę dirbti kitų valstybių laivynuose, kuriuose gali uždirbti daugiau, nes jų darbdaviai už jūrininkus tiesiog nemoka arba moka daug mažesnes socialinio draudimo įmokas. Tuo tarpu laivybos bendrovės, vykdančios veiklą Lietuvoje, jūrininkų socialinio draudimo mokesčius praktiškai sumoka du kartus. Pirmasis – tai standartinis mokesčiai, kurį

Didžiausias iššūkis darbo santykiuose šiuo metu – kompetentingų jaunų jūrininkų pritraukimas dirbti laivyne.

”

moka visi Lietuvos gyventojai, o antrą kartą laivų savininkai dar moka tarptautiniams P&I (*Protection and Indemnity*) klubams, t. y. laivų savininkų savitarpio draudimo klubams, kurie padengia medicininės pagalbos išlaidas jūrininkams susirgus atviroje jūroje ir vėliau patekus į ligoninę užsienyje ar būtinosios reparaacijos atvejais.

Ar Lietuva pakankamai padeda verslui?

Kaip jau minėjau, tenka apgailestauti, kad valdžios institucijos Lietuvos teisės aktuose neįtvirtino su Europos Komisija suderintų valstybės pagalbos priemonių jūrininkų socialinių įmokų atžvilgiu. Dėl šios priežasties nesame konkurencingi, palyginti su kitų ES valstybių laivynais. Bet kasdieniame darbe

“

vyksta gana konstruktyvus darbas su tiesiogiai mūsų įmonių veiklą kuruojančiomis institucijomis (pavyzdžiui, Susisiekimo ministerija, Lietuvos saugios laivybos administracija, Maisto ir veterinarijos tarnyba).

Kas šiuo metu Jums atrodo aktualiausia verslus reguliuojančioje įstatymų bazėje?

Vienareikšmiškai šiuo metu mums aktualiausias klausimas yra fiksuoto pelno mokesčio (tonažo mokesčio) laivybos bendrovėms pratęsimas. Įstatymo projektas yra pateiktas Seimui ir derinamas su Europos Komisija. Pirmą kartą Lietuvos istorijoje tonažo mokestis buvo patvirtintas 2007 metais. Aiškumo dėlei reikia paminėti, kad, bendrovei pasirinkus mokėti tonažo mokestį, ši prievolė galioja 10 metų ir, nepriklausomai nuo uždirbto pelno ar patirtų nuostolių, laivybos bendrovės moka fiksuotą tonažo mokestį, kuris priklauso tik nuo laivų skaičiaus ir dydžio. Net jeigu bendrovė dirbtų nuostolingai, pasirinkus tonažo mokestį, jis privalo būti sumokėtas.

Kokią „Limarko“ įmonių grupę įsivaizduojate po 10 metų?

Dešimt metų versle yra labai ilgas laikotarpis, o prognozės labai nedėkingas užsiėmimas, tačiau įsivaizduoju, kad „Limarko Grupė“ ir toliau išliks aktyvi tuose segmentuose, kuriuose šiuo metu dirbame, t. y. pirmiausia laivybos ir logistikos srityje, taip pat, gali būti, ir plėtojant nekilnojamoji turtą.



PARTNERIS, ADVOKATAS
ANDRIUS IVANAUSKAS



TEISININKAS
JONAS ŠALNA

Pranešimai apie tarifų pakeitimus

Patvirtinus įsipareigojimus, Europos Komisija nutraukė tyrimą dėl giliavandenės konteinerinės laivybos bendrovių praktikos, kai apie atskiro maršruto transportavimo tarifo padidinimą viena bendrovė pranešdavo likus penkioms savaitėms ar anksčiau iki tarifo įsigaliojimo, o kitos bendrovės sekdavo iš paskos ir pranešdavo apie panašius to paties maršruto transportavimo tarifo padidinius panašiu metu. Galiausiai, atsižvelgdama į konkurentų reakcijas, pirmoji bendrovė kartais dar kartą suspėdavo patikslinti tarifo dydį prieš pat jam įsigaliojant.

Be to, laivybos bendrovės didindavo transportavimo tarifus keliais šimtais dolerių vienam konteineriui (TEU), todėl transportavimo kaštai klientams neplanuotai išsipūsdavo.

KONTEINERINĖS LAIVYBOS MILŽINĖS privalės keisti kainodarą

Europos Komisija šią vasarą priėmė sprendimą, kuriuo patvirtino giliavandenės konteinerinės laivybos bendrovių (CMA CGM, COSCO, Evergreen, Hamburg Süd, Hanjin, Hapag Lloyd, HMM, Maersk, MOL, MSC, NYK, OOCL, UASC ir ZIM) įsipareigojimus dėl konteinerių transportavimo kainodaros.

Europos Komisija įtarė, kad ankstyvais pranešimais apie numatomą transportavimo tarifų padidinimą, nurodant ne galutinę konteinerio transportavimo kainą, o tik padidinimo dydį, laivybos bendrovės galimai vykdė informacijos mainus dėl kainodaros, taip pažeisdamos ES teisę, draudžiančią susitarimus ir veiksmų derinimą tarp konkurentų. Tokius įtarimus Europos Komisija grindė tuo, jog klientams svarbi galutinė kaina, o ne transportavimo kainos padidinimo dydis. Todėl galimas pranešimų apie numatomus tarifų pakeitimus tikslas – priartėti prie vienodos kainodaros.

Europos Komisija vadovaujasi požiūriu, jog informacija apie planuojamus kainos pokyčius yra itin komerciškai jautri informacija ir jos atskleidimas pašalina nežinomybę dėl konkurentų veiksmų bei stabdo kainų konkurenciją. Sutapimas ar ne, tačiau Europos Komisijos tirtu laikotarpiu (2009–2015 m.) giliavandenės konteinerinės laivybos bendrovių taikomos kainos mažėjo globaliu mastu, tačiau augo ir nė karto nemažėjo tų maršrutų, kurių bendrovės pranešdavo apie transportavimo tarifo padidinius.

Konteinerinės laivybos bendrovės prisiėmė, be kita ko, šiuos privalomus įsipareigojimus dėl pranešimų apie transportavimo tarifų pakeitimus, kurių turės laikytis 3 metus:

- Skelbti visą galutinio tarifo dydį, o ne tik tarifo pokytį;
- Nurodyti bent penkis pagrindinius kainos elementus (bazinį dydį, bunkeravimo mokesčius (BAF), saugojimo mokesčius, konteinerių pakrovimo ir iškrovimo mokesčius (THC) bei sezoninę priemoką, jei yra didelė paklausa);

- Negalės būti skelbiami anksčiau nei likus 31 dienai iki tarifo pakeitimo įsigaliojimo;
- Tarifų dydžiai negalės būti didinami pranešimuose nurodytais laikotarpiais ir bendrovės negalės reikalauti didesnių kainų iš klientų nei nurodyta pranešimuose.

Europos Komisija atlaidesnė nei Konkurencijos taryba?

Grįžtant prie Lietuvos aktualijų, galima prisiminti, jog Lietuvos konkurencijos priežiūros institucija 2011 m. didelėmis pinigėmis baudomis nubaudė laivų agentavimo paslaugas teikiančias Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacijos nares ir pačią asociaciją už susitarimą dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifo nustatymo.

“

Europos Komisija vadovaujasi požiūriu, jog informacija apie planuojamus kainos pokyčius yra itin komerciškai jautri informacija ir jos atskleidimas pašalina nežinomybę dėl konkurentų veiksmų bei stabdo kainų konkurenciją.

”

“

Priešingai nei Konkurencijos taryba Laivų agentų bylos atveju, Europos Komisija neskubėjo skirti baudų konteinerinės laivybos bendrovėms ir, patvirtindama įsipareigojimus, siekė, jog laivybos bendrovės pakeistų ydingą praktiką savo noru.

”

Priešingai nei Konkurencijos taryba Laivų agentų bylos atveju, Europos Komisija neskubėjo skirti baudų konteinerinės laivybos bendrovėms ir, patvirtindama įsipareigojimus, siekė, jog laivybos bendrovės pakeistų ydingą praktiką savo noru. Europos Komisijai šiuo atveju buvo svarbiau užtikrinti, kad pasikeistų viso sektoriaus bendrovių elgesys, o ne pasinaudoti proga paskirti dideles baudas visam konteinerinės laivybos sektoriui.

Dar ne pabaiga?

Nutrauktas tyrimas paliko atvirą klausimą, ar visgi ankstesnė laivybos kompanijų praktika pažeidė konkurencijos teisę. Jei taip, Lietuvos ir kitų valstybių bendrovės, kurių transporto sąnaudos padidėjo dėl galimų konteinerinės laivybos bendrovių suderintų veiksmų, galėtų reikalauti žalos atlyginimo iš pirmiau nurodytų bendrovių, tačiau dėl laivybos kompanijų pasiek-

to susitarimo su Europos Komisija žalą patyrusių asmenų prieiga prie Europos Komisijos surinktų įrodymų bus ribota. Todėl savarankiškai teisme įrodyti laivybos kompanijų pažeidimą ieškovams būtų itin sudėtinga. Šio tyrimo pabaiga rodo, kad konkurencijos taisyklių pažeidėjai tampa jautresni potencialiems privatiems ieškiniams, kurių turėtų padaugėti, įgyvendinus ES direktyvą dėl žalos atlyginimo už konkurencijos teisės pažeidimus.





ASOCIUOTOJI PARTNERĖ, ADVOKATĖ
INGA KLIMAŠAUSKIENĖ

DARBAS ŽVEJYBOS LAIVE – nebūtinai darbo sutarties pagrindu

Pastaruoju metu susiduriama su sunkumais aiškinant ir taikant teisės aktus, apibrėžiančius teisinius santykius tarp žvejybos laivo savininko ir jame dirbančių žvejų. Yra nuomonių, kad laive dirbantys žvejai tai daryti gali tik darbo teisiųjų santykių pagrindu, t. y. atlikti tam tikras funkcijas pagal sudarytą su darbdaviu – laivo savininku – darbo sutartį. Vis dėlto tam aiškaus teisinio pagrindo nėra.

Darbo teisiųjų santykių esminiai požymiai

Pirmiausia reikia pažymėti, kad pagal galiojančią Lietuvos Respublikos darbo

kodeksą (toliau – DK) darbo sutartis yra darbuotojo ir darbdavio susitarimas, kuriuo darbuotojas įsipareigoja dirbti tam tikros profesijos, specialybės, kvalifikacijos darbą arba eiti tam tikras pareigas

paklusdamas darbovietėje nustatytai darbo tvarkai, o darbdavys įsipareigoja suteikti darbuotojui sutartyje nustatytą darbą, mokėti sulygtą darbo užmokesį ir užtikrinti darbo sąlygas, nustatytas



“

Darbas žvejybos laivuose galimas tiek darbo teisinių santykių, tiek civilinių teisinių santykių pagrindu. Tokią išvadą daryti leidžia galiojantys teisės aktai ir teismų praktika.

”

darbo įstatymuose, kituose norminiuose teisės aktuose, kolektyvinėje sutartyje ir šalių susitarimu. Praktikoje nėra paprasčia atriboti darbo teisinius santykius nuo civilinių teisinių santykių. Kitaip tariant, atskirti, kada asmuo dirba pagal darbo sutartį, o kada tai yra civilinės teisės dalykas – susitarimas dėl tam tikrų paslaugų teikimo ar darbų atlikimo. Atsakyti į šį klausimą padeda teismų praktika.

Kasacinio teismo praktikoje, aiškinant darbo sutarties teisinę prigimtį, konstatuota, kad esminiai DK 93 straipsnyje nustatyti darbo sutarties požymiai, skiriantys ją nuo kitų atlygintinų sutarčių, yra šie: 1) darbuotojas dirba tam tikros profesijos, specialybės, kvalifikacijos darbą arba eina tam tikras pareigas; 2) darbuotojas dirba paklusdamas darbovietėje nustatytai darbo tvarkai. Pirmasis iš išvardytų požymių reiškia, kad darbuotojas vykdo tam tikrą rūšiniams požymiais apibrėžtą darbo funkciją, o ne atlieka konkrečią užduotį. Antrasis iš požymių reiškia, kad darbuotojas, vykdydamas darbo funkciją, nėra savarankiškas, jis privalo paklusti teisėtiems darbdavio nurodymams (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. birželio 27 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-387/2006). Taigi, esant darbo santykiams, darbuotoją ir darbdavį sieja pavaldumo

santykiai, ko nėra civilinėse sutartyse, tai reiškia, jog darbo funkcijų vykdymas yra neatskiriamas nuo darbdavio kontrolės ir jo nurodymų vykdymo (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. kovo 15 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-114/2011).

Darbo teisinis pagrindas žvejybos laivuose

Darbas žvejybos laivuose galimas tiek darbo teisinių santykių, tiek civilinių teisinių santykių pagrindu. Tokią išvadą daryti leidžia galiojantys teisės aktai ir teismų praktika.

Lietuvos Respublikos prekybinės laivobos įstatyme išaiškinta, kad jūrininkas yra bet kuris asmuo, įskaitant laivo kapitoną, įdarbintas, pasamdytas ar dirbantis bet kokią darbą laive, išskyrus asmenis, kurių pagrindinis darbas yra atliekamas kranter ir laive jie dirba tik nenuolatinį darbą, nesusijusį su kasdiene laivo veikla. Taigi, įstatymas numato įvairias jūrininko veiklos laive pagrindų teises formas. Jūrininkas laive gali būti tiek „įdarbintas“, kas suprantama kaip darbo teisiniai santykiai, tiek „pasamdytas ar dirbantis“, kas numatyta civilinės teisės. Esant tokiems savarankiškiems teisės pagrindams, jūrininkas laive gali atlikti atitinkamas funkcijas. Tokia argumentacija yra patvirtinta

ir teismų praktika. Klaipėdos apygardos teismas 2015 m. gegužės 27 d. administracinio teisės pažeidimo byloje Nr. ATP-352-255/2015 yra pažymėjęs, jog nei Lietuvos Respublikos prekybinės laivobos įstatymas, nei joks kitas norminis aktas nedraudžia laivo savininkams tam tikras paslaugas gauti paslaugų sutarčių pagrindu. Taigi, galiojantis teisinis reguliavimas neįpareigoja laivo savininko samdyti žvejus darbui laive tik darbo sutarties, kaip ji suprantama darbo teisės prasme, pagrindu. Teisės aktai leidžia sudaryti su žvejais, jų atstovais ar kitais subjektais ir kitus, t. y. civilinius susitarimus, pavyzdžiui, dėl paslaugų teikimo ar darbų atlikimo.

Aplinkybę, jog laivo įgulos nariai laive gali veikti kitais nei darbo santykių su laivo valdytoju pagrindais, tiesiogiai patvirtina ir tarptautinės darbo organizacijos konvencijos dėl darbo jūrų laivijoje (Lietuvos Respublika ją yra ratifikavusi 2013 m. birželio 13 d. įstatymu Nr. XII-367) straipsnio „A2.1 standartas. Jūrininkų darbo sutartys“ 1 dalis, kurioje numatyta: „Kiekviena Organizacijos narė priima įstatymus ir kitus teisės aktus, reikalaujančius, kad su jos vėliava plaukiojantys laivai atitiktų šiuos reikalavimus: a) su jų vėliava plaukiojančiuose laivuose dirbantys jūrininkai

kai turi turėti ir jūrininko, ir laivo savininko arba laivo savininko atstovo (arba, kai jie nėra darbuotojai, sutartinių ar panašių susitarimų įrodymą) pasirašytą darbo sutartį, užtikrinančią jiems tinkamas darbo ir gyvenimo sąlygas laive, kaip reikalaujama šioje Konvencijoje.“

Paminėtina, kad Lietuva visiškai neseniai, 2016 m. spalio 11 d., ratifikavo Konvenciją dėl darbo žvejybos sektoriuje, priimtą 2007 m. birželio 14 d. Ženevoje (toliau – **Konvencija**). Konvencijoje nurodoma, kad žvejo darbo sutartis – darbo sutartis ar kitas panašus susitarimas, arba bet kokia kita sutartis, kurioje nustatytos žvejo gyvenimo ir darbo laive sąlygos. Ši nuostata labai konkrečiai nurodo, kad žvejys laive gali atlikti funkcijas tiek darbo teisinių santykių, tiek kitų sutarčių, civilinių teisinių sandorių pagrindu. Šią poziciją sustiprina tolesnės Konvencijos nuostatos, kuriomis reikalaujama, kad žvejybos laivo savininkas užtikrintų, jog kiekvienas žvejys turėtų rašytinę žvejo darbo sutartį, pasirašytą žvejo ir žvejybos laivo savininko

ko arba įgalioto žvejybos laivo savininko atstovo, ir pažymima, kad, jeigu žvejas samdo ne žvejybos laivo savininkas, žvejybos laivo savininkas turi turėti sutarčių ar panašių susitarimų sudarymą įrodančius dokumentus. Ši nuostata yra tvirtas teisinis argumentas teigti, kad žvejys žvejybos laive gali vykdyti funkcijas tiek darbo sutarties, tiek bet kurio kito civilinio susitarimo pagrindu.

Įšvada

Nei Lietuvos Respublikos, nei tiesiogiai taikomi Europos Sąjungos teisės aktai nenumato, jog visi žvejybos laivuose esantys asmenys privalo būti įdarbinti būtent laivo valdytojo kaip darbuotojai, dirbantys pagal darbo sutartis. Visame pasaulyje įprasta praktika, kad žvejybos įmonėms priklausančiuose laivuose dalis asmenų yra ne šių įmonių darbuotojai, o konkretaus žvejybinio reiso metu veikia kitokių teisinių santykių pagrindu – rangos, paslaugų ar kitų sutarčių pagrindu teikia paslaugas bei atlieka darbus laive būdami kitų asmenų darbuotojais. Tokį

“ Žvejys žvejybos laive gali vykdyti funkcijas tiek darbo sutarties, tiek bet kurio kito civilinio susitarimo pagrindu.

”

teisinį santykį draudžiančių nuostatų Lietuvoje nėra, todėl laivo savininkas turi teisę pasirinkti, ar samdyti darbuoto-

jus tiesiogiai, kaip darbdavys, darbo teisinių santykių pagrindu, ar pirkti paslaugas ir (ar) darbus iš kitų asmenų pagal civilinius sandorius.



EUROPOS SAJUNGOS TEISINGUMO TEISME – valstybės teisių žuvininkystės sektoriuje klausimas



VYRESNYSIAS TEISININKAS
JUSTINAS PODERIS

2016 m. spalio 17 d. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas pateikė Europos Sąjungos Teisingumo Teismui prašymą išaiškinti, ar valstybė narė turi teisę pasirinkti skaidrius ir objektyvius kriterijus atitinkantį žvejybos kvotų paskirstymo metodą, jeigu jis lemia nevienodas sąlygas šioje srityje veiklą vykdančioms ūkio subjektams varžytis dėl didesnio žvejybos galimybių kiekio.

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas iš esmės kelia klausimą dėl valstybės kompetencijos bei reglamentavimo teisių žuvininkystės sektoriuje apimties bei pačiame ES 2013 m. gruodžio 11 d. reglamente Nr. 1380/2013 dėl bendros žuvininkystės politikos (toliau – Reglamentas) 17 straipsnyje įtvirtintų pavyzdinių žvejybos kvotų skirstymo principų, kurie įtvirtinti Lietuvos Respublikos žuvininkystės įstatyme, teisėtumo.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismo veiksmus gavus minėtą prašymą progno-

zuoti sudėtinga, kadangi Reglamente aiškiai ir tiesiogiai numatyta, jog valstybės pačios nusistato žvejybos kvotų skirstymo kriterijus, t. y. kriterijų nusistatymas priklauso valstybių narių kompetencijai. Atsižvelgus į tai, neatmestinas ir scenarijus, kad prašymą nagrinėti bus atsisakyta.

Tuo tarpu jei Europos Sąjungos Teisingumo Teismas nuspręs nagrinėti gautą prašymą dėl prejudicinio sprendimo priėmimo iš esmės, tikimasi, jog bus atsižvelgta ne tik į Reglamento, kuriame nustatyti pavyzdiniai kvotų skyrimo principai tiesiogiai perkelti į Žuvininkystės įstatymą, nuostatas, tačiau ir į kitų Europos Sąjungos valstybių narių, tokių kaip Estija, Olandija, Islandija, Ispanija, praktiką, kurioje vyraujantis žvejybos kvotų skirstymo kriterijus yra istoriškumo principas, bei žvejybinės veiklos specifiką, kuri reikalauja ilgalaikio investicijų ir ūkinės veiklos planavimo, tęstinumo bei tausios žvejybos užtikrinimo.





TRANSPORTO SEKTORIUS ATSAKĄ Į DARBO RINKOS KELIAMUS IŠŠŪKIUS RANDA UŽSIENYJE



VADOVŲ PAIEŠKOS ĮMONĖS
„MASTER CLASS LIETUVA“ VADOVĖ
LAURA DUKŠAITĖ-IŠKAUSKIENĖ

Jeigu reikėtų ieškoti atsakymo į klausimą, kuris verslo sektorius Lietuvoje yra konkurencingiausias, kalbant apie darbo jėgos poreikį, neabejotinai tektų įvardyti transporto bei logistikos rinką. Įmonėms tenka verstis per galvą norint pritraukti ir išlaikyti darbuotojus. Panašiai kaip ir statybų, logistikos ir pervežimo sektoriuje, darbuotojams yra visai nesudėtinga pereiti dirbti iš vienos įmonės į kitą – darbdaviai išskėstomis rankomis priima gerus specialistus. Tai reiškia, kad transporto sektoriaus įmonės Lietuvoje susiduria su dideliais iššūkiais – visų pirma surasti, o vėliau ir išlaikyti sau tinkamus darbuotojus.

Šiuo metu krovinių transporto priemonių vairuotojų paklausa šalyje maždaug dešimt kartų viršija pasiūlą, todėl šiame sektoriuje dirbančioms įmonėms tenka arba apsiriboti esamais veiklos mastais, arba persivilioti didžiąją dalį šios profesijos atstovų Lietuvoje dirbti

pas save, kas, žinoma, yra neįmanoma, arba trečias variantas – pasisamdyti darbuotojų iš užsienio. Apriboti savo plėtros galimybių turbūt nenori nei vienas verslas, todėl daugeliu atveju belieka paskutinis variantas – žvalgytis darbuotojų už Lietuvos ribų. Tiesą sakant, trans-

porto įmonės pakankamai sėkmingai tai ir daro jau kurį laiką.

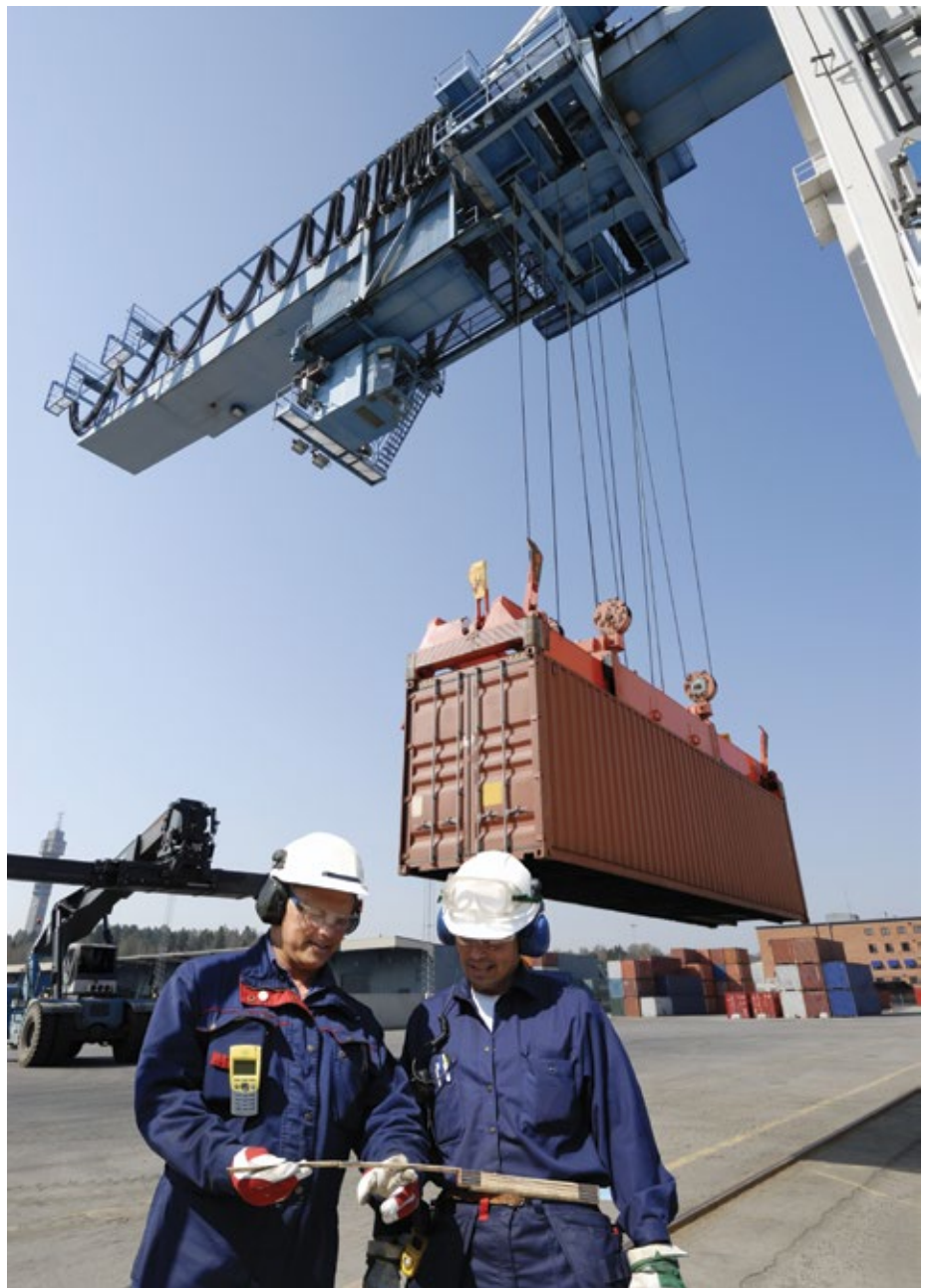
Nors daugelis kitų sričių įmonių Lietuvoje dar gana vangiai ieško galimybių rasti reikiamų specialistų užsienyje, logistikos bendrovės, galima sakyti, yra tikros šios srities pionierės. Kitos išeities jos paprasčiausiai neturi. Dažniausiai vairuotojų žvalgomasi ekonomiškai silpnesnėse Rytų kaimynėse – daugiausia Lietuvos darbdaviai įdarbina Rusijos, Ukrainos ir Baltarusijos piliečių. 2015 m. Migracijos departamentas ilgalaikius leidimus gyventi ir dirbti Lietuvoje iš viso išdavė 196 Rusijos, 175 Ukrainos ir 71 Baltarusijos piliečiui.

Tiesa, net ir užsieniečių samdymas visų transporto įmonių problemų neišsprendžia. Ir dėl tų pačių užsienio darbuotojų mūsų šalies logistikos įmonėms tenka kaip reikiant pakonkuruoti su, pavyzdžiui, Lenkijos bendrovėmis. Kita problema, dėl kurios užsienio šalių piliečių samdymas ne visuomet yra pakankamai efektyvus, – gana ilgai trunkančios formalios įdarbinimo procedūros. Procesas gali užtrukti net iki pusės metų. Nesunku įsivaizduoti, kad įmonės situacija, darbo jėgos poreikis per tokį laiką gali labai pasikeisti. Galima drąsiai sakyti, kad paprastesnė užsieniečių įdarbinimo tvarka palengvintų transporto įmonių gyvenimą.

Suprantama, užsienio darbuotojai į mūsų šalies įmones dirbti nesiverš, jei šios nesugebės pasiūlyti patrauklių darbo sąlygų. Kaip jau minėta anksčiau, ne vienos Europos Sąjungos valstybės transporto bendrovės taip pat mielai darbai Bendrijos viduje pasitelkia trečiųjų šalių piliečius.

Ilgųjų reisų vairuotojams, kalbant apie darbo sąlygas, dažniausiai svarbu stabilumas ir aiškumas, t. y. laiku mokamas darbo užmokestis ir kaip įmanoma tiksliau planuojamas darbo grafikas. Taigi, bent jau šiuos esminius poreikius darbuotojų iš užsienio pasisamdyti norinčios transporto įmonės Lietuvoje turėtų pasistengti užtikrinti.

Žinoma, transporto įmonėms svarbūs ne tik vairuotojai. Ypatingą reikšmę turi ir pardavimų, klientų aptarnavimo komandos – būtent šie darbuotojai daugiausia bendrauja su klientais. Itin konkurencingoje aplinkoje nuo šių specialistų dažnai apskritai priklauso klientų bazės stabilu-



Dažniausiai vairuotojų žvalgomasi ekonomiškai silpnesnėse Rytų kaimynėse – daugiausia Lietuvos darbdaviai įdarbina Rusijos, Ukrainos ir Baltarusijos piliečių. “

”

mas ir jų lojalumas. Situacijos, kai klientai migruoja paskui pardavimų žmones, yra gana įprastos, todėl šiems darbuotojams turėtų būti skiriamas ypatingas dėmesys – ypač kai kalbama apie darbą su eksportu rinkomis.

Transporto sektorius Lietuvoje leidžia tarsi per padidinamąjį stiklą pažvelgti į bendresnes šalies darbo rinkos problemas, todėl būtent šios srities įmonių patirtis, įveikiant kylančius sunkumus, gali pasiūlyti naujų sprendimų ir kitiems verslo segmentams.

i.VAZ: svarbiausia, ką turi žinoti turintieji prievolę teikti važtaraščių duomenis



TEISININKĖ
JOLITA ČĖSNĖ

Dėl i.VAZ posistemio reikalingumo, naudingumo, efektyvumo yra įvairių nuomonių, tačiau kadangi ji jau veikia, teikiama naudą ir trūkumus bus galima įvertinti po kurio laiko. Tuo tarpu mokesčių mokėtojai, kurie susiduria ar susidurs su logistikos procesais ir turi įstatyminę prievolę teikti važtaraščių duomenis, turėtų žinoti esminę informaciją apie važtaraščių duomenų teikimą i.VAZ.

Įsitikinkite, ar privalote teikti važtaraščių duomenis mokesčių administratoriui

Visų pirma mokesčių mokėtojams reikia įvertinti, ar jų vykdoma veikla atitinka visas sąlygas, kurioms esant privalu teikti važtaraščių duomenis i.VAZ. Privalomai važtaraščių duomenys mokesčių administratoriui teikiami, jei:

- kroviniai pakraunami ir gabenami kelių transporto priemonėmis tik Lietuvos Respublikos teritorijoje;

Nuo 2016 m. spalio 1 d. pradėjus veikti naujos išmaniosios mokesčių administravimo sistemos elektroninių važtaraščių posistemii (i.VAZ), mokesčių mokėtojai važtaraščių duomenis mokesčių administratoriui turi pateikti realiuoju laiku. i.VAZ tikslas – gerinti mokesčių administravimą ir mažinti pajamų neapskaitymą bei mokesčių vengimą. i.VAZ kūrėjų vertinimu, ji leis atsakyti popierinių važtaraščių bei sumažinti su jų naudojimu ir saugojimu susijusią administracinę naštą, su popierinių dokumentų praradimu susijusią riziką bei neigiamas pasekmes. Mokesčių administratorius bei kitos kontroliuojančios institucijos realiuoju laiku gaus išsamius, standartizuotus bei susistemintus duomenis apie ūkines operacijas, susijusias su krovinio vežimu, sumažės mokesčių mokėtojų patiriamos laiko, žmogiškųjų išteklių ir finansinės sąnaudos, nebus trikdoma mokesčių mokėtojų ūkinė veikla.

- krovinio siuntėjas ir gavėjas yra ekonominę veiklą vykdomas fizinis arba juridinis asmuo;

- yra sukurti krovinio vežimo komerciniai santykiai tarp siuntėjo ir/ar gavėjo, ir (ar) vežėjo, ir (ar) vežimo organizatoriaus, ir (ar) kito jų įgalioto asmens.

Taigi važtaraščių ir kitų krovinio gabenimo dokumentų, jeigu šie teisės aktų nustatyta tvarka turi būti išrašyti, duomenis mokesčių administratoriui privalo teikti mokesčių mokėtojai, kurie siunčia, veža ir gauna krovinis Lietuvos Respublikoje kelių transportu. Tais atvejais, kai krovinys pakraunamas LR teritorijoje ir gabenamas į ES ar kitą trečiąją šalį, kai krovinys yra importuojamas / įvežamas iš ES, važtaraščių duomenų teikti VMI neprivaloma, jeigu yra naudojamas kitas gabenimo dokumentas (pvz., CMR).

Be to, važtaraščių duomenų teikti neprivaloma, jei:

- važtaraštyje nurodyti duomenys yra akcizais apmokestinamųjų prekių gabenimo dokumente, parengtame Valstybinės mokesčių inspekcijos Akcizų informacinėje sistemoje (toliau – AIS) ir turinčiame AIS su-

teiktą identifikacinį gabenimo dokumento numerį;

- savo užaugintą produkciją gabena pats žemės ūkio veiklą vykdomas ar jo įgaliotas asmuo ir ši produkcija vežama iš auginimo vietos (išimtis netaikoma gabenant žemės ūkio produktus iš perdirbimo vietų);

- krovinio siuntėjas ir gavėjas yra tas pats asmuo;

- krovinio siuntėjas nėra PVM mokėtojas;

- krovinio siuntėjas yra PVM mokėtojas, bet jo pajamos per paskutinius 12 mėnesių buvo ne didesnės nei 45 000 Eur;

- gabenamas krovinys – Lietuvos Respublikos muitinės prižiūrimos prekės.

Dėl tinkamiausio važtaraščių duomenų teikimo būdo turi apsispręsti patys mokesčių mokėtojai

Vžtaraščių duomenys i.VAZ gali būti teikiami tik elektroniniu būdu, pasirinktinai vienu iš šių būdų: važtaraščių duomenis įvedant tiesiogiai į i.VAZ sistemą, nuosavomis kompiuterinėmis apskaitos programomis išrašomų važtaraščių duomenis teikiant rankiniu būdu įkeliant iš anksto suformuotas rinkmenas arba

naudojantis žiniatinklio paslauga, skirta i.VAZ duomenų rinkmenai pateikti.

Dėl tinkamiausio važtaraščių duomenų teikimo būdo turi apsispręsti patys mokesčių mokėtojai, įvertinę savo logistikos procesus ir išrašomų važtaraščių kiekį. Svarbu žinoti, kad, pradėjus veikti i.VAZ, mokesčių mokėtojams neatsirado prievolė naudoti elektroninius važtaraščius, t. y. galima naudoti ir popierinės, ir elektroninės formos važtaraščius, tačiau važtaraščių duomenys turi būti teikiami elektroniniu būdu.

Vāztaraščio duomenis i.VAZ vāztaraščio rengėjas turi pateikti ne anksčiau kaip likus 7 dienoms iki numatytos krovinio išgabavimo dienos ir ne vėliau nei vāztaraštyje nurodyti krovinio išgabavimo data ir laikas. Vāztaraščių duomenis, skirtingai nei PVM sąskaitas faktūras ar mokesčių deklaracijas, reikės registruoti nuolat, atsižvelgiant į krovinio gabavimo datą, realiuoju laiku – kas kart prieš transporto priemonei pradessant gabenti krovinį.

Jei atsitinka taip, kad vāztaraščio duomenys perduoti i.VAZ, tačiau krovinys nebuvo pristatytas vāztaraštyje nurodytam gavėjui ir buvo sugrāžintas siuntėjui, perduoti vāztaraščio duomenys turi būti patikslinti gabavimo metu, bet ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo vāztaraštyje nurodytos krovinio išgabavimo dienos. Taip pat, jei vāztaraščio duomenys buvo perduoti i.VAZ, tačiau krovinys nebuvo išgabentas iš siuntėjo nurodytos išsiuntimo vietos, perduoti vāztaraščio duomenys turi būti patikslinti ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo vāztaraštyje nurodytos krovinio išgabavimo dienos.



tikinti, kad vāztaraščio duomenys pateikti i.VAZ: už vāztaraščio duomenų teisingumą atsako siuntėjas, o už vāztaraščio duomenų pateikimą i.VAZ – vāztaraščio rengėjas. Siuntėjas atsako už vāztaraščio rengėjo pateiktų vāztaraščio duomenų teisingumą, kaip tai numatyta Kelių transporto kodekso nustatyta tvarka. Už dokumentų/duomenų pateikimo tvarkos pažeidimus numatyta administracinė atsakomybė ir 150–300

Mokesčių mokėtojams būtina žinoti apie atsarginę vāztaraščių duomenų teikimo sistemą a.VAZ. Tais atvejais, kai mokesčių mokėtojas neturi galimybės vāztaraščių duomenų pateikti į i.VAZ posistemį (pvz., jei i.VAZ neveikia arba yra nepasiekiamas, jei vāztaraščio pildymo ir duomenų teikimo metu nėra žinomi visi privalomi vāztaraščio duomenys, neveikia vāztaraščių įkėlimas žiniatinklio paslaugomis arba importuojant rinkmeną, yra kitų techninių kliūčių), jis turi naudotis a.VAZ atsargine sistema.

Galima naudotis internetu pasiekiamu atsarginiu a.VAZ tinklalapiu arba siunčiant padidinto tarifo SMS užklausą numeriu 1882.

Nors mokesčių mokėtojai, įgyvendindami prievolę, kol kas susiduria su nesklandumais, mokesčių administratorius stengiasi kaip įmanoma padėti būsiniams elektroninių vāztaraščių posistemio i.VAZ vartotojams pasiruošti teikti duomenis į i.VAZ posistemį. Pavyzdžiui, yra parengtos atmintinės, kurios publikuojamos VMI interneto svetainėje adresu <http://www.vmi.lt/cms/i.vaz>, taip pat pateikti atsakymai į dažniausiai mokesčių mokėtojų užduodamus klausimus, kurie publikuojami adresu <http://www.vmi.lt/cms/duk-apie-i.vaz-1>.

Vāztaraščio duomenis i.VAZ vāztaraščio rengėjas turi pateikti ne anksčiau kaip likus 7 dienoms iki numatytos krovinio išgabavimo dienos ir ne vėliau nei vāztaraštyje nurodyti krovinio išgabavimo data ir laikas.

”

Atsakomybė už vāztaraščio duomenų pateikimą i.VAZ

Vežėjui prieš pervežant krovinį nereikia įsi-

Eur bauda. Valstybinė mokesčių inspekcija buvo informavusi, kad už netyčinius vėlavimus nebus baudžiama iki 2017 m. sausio 1 d.

TEISĖS ŽINIOS

GLIMSTEDT



KONTAKTAI



GLIMSTEDT

GLIMSTEDT

Jogailos g. 4
LT-01116 Vilnius, Lietuva
Tel. +370 5 269 0700
Faks. +370 5 269 0701
El. paštas: vilnius@glimstedt.lt
www.glimstedt.lt

Kviečiame Jus prisidėti prie šio leidinio turinio kūrimo. Siųskite klausimus, siūlykite temas, diskutuokite.

Parengė:
„VIP Viešosios informacijos partneriai“
El. paštas: naujienos@vipcommunications.lt

Sekite mus **Linked in** tinkle:
www.linkedin.com/company/245835

f tinkle: www.facebook.com/LawFirmGlimstedt/



Norėdami užsiprenumeruoti GLIMSTEDT teisės žinias, rašykite naujienos@vipcommunications.lt:



Visiems GLIMSTEDT teisininkų straipsniams, publikuojamiems šiose „Teisės žiniuose“, suteikiame licenciją pagal „Creative Commons Attribution-NoDerivatives 4.0 License“.