



**MOKESTINIŲ GINČŲ KOMISIJA PRIE  
LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS**

**SPRENDIMAS  
DĖL UAB „V1“ 2018-09-18 SKUNDO**

2018 m. lapkričio 27 d. Nr. S- 210 (7-185/2018)  
Vilnius

Mokestinių ginčų komisija prie  
Lietuvos Respublikos Vyriausybės,  
susidedanti iš:

komisijos pirmininką pavaduojančios  
komisijos narės  
komisijos narių

Rasos Stravinskaitės  
Andriaus Veniaus – pranešėjas  
Vilmos Vildžiūnaitės

sekretoriaujant

Ramutei Matkevičienei

dalyvaujant šalims:

mokesčių mokėtojo atstovams  
Muitinės departamento atstovėms

Advokato padėjėjai E. V.  
A. P. ir H. Č.

2018 m. spalio 23 d. išnagrinėjusi UAB „V1“ (toliau – Pareiškėjas) 2018-09-18 skundą dėl Muitinės departamento prie Finansų ministerijos (toliau – Muitinės departamentas; centrinis mokesčių administratorius) 2018-08-24 sprendimo Nr. 1A-317, n u s t a t ė:

Muitinės departamentas skundžiamu sprendimu patvirtino Kauno teritorinės muitinės (toliau – Kauno TM; vietos mokesčių administratorius) 2018 m. gegužės 30 d. supaprastinto patikrinimo ataskaitą Nr. 8KM19/20-0303S, kuria Pareiškėjui įregistruota skola muitinei: 4515 Eur muitais, 10430 Eur importo PVM, 60 Eur maito delspinigiai ir 1495 Eur bauda.

Kauno TM, atlikusi pakartotinį Pareiškėjo patikrinimą, nusprendė nepripažinti Pareiškėjo importuotų apgadintų automobilių, deklaruotų elektroninėmis importo deklaracijomis (toliau – EID) Nr. 17LTKR1000IM0160F7 (2017-04-04) (LEXUS IS200 T), Nr. 17LTKR1000IM0192B6 (2017-04-18) (NISSAN MURANO S PLATINUM) ir Nr. 17LTKR1000IM01AD10 (2017-04-25) (VOLVO XC90 T) (toliau – ginčo EID), deklaruotos muitinės vertės. Buvo konstatuota, kad deklaruotų automobilių muitinė vertė negali būti nustatoma pagal pateiktas turto vertinimo ataskaitas, nes turto vertinimo ataskaitos neatitinka Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2009-06-26 įsakymu Nr. 1B-361 patvirtintų Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinio įvertinimo taisyklių (toliau – Taisyklės) 17.2 papunkčio nuostatų, numatančių, kad apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių tikrinimo dokumentuose, kuriuose nurodomi variklio defektai, turi būti nurodomas tikrinto variklio numeris. Ginčo automobilių muitinei vertei nustatyti buvo vadovaujamosi 2013-10-09 Tarybos reglamento Nr. 952/2013, nustatančio Sąjungos muitinės kodeksą (toliau – SMK), 74 str. 3 dalimi ir Taisyklių 12, 22–24 punktais, naudojant duomenis, surinktus importuojančioje šalyje. Perskaičiusius muitinę vertę, atitinkamai buvo papildomai apskaičiuotos mokėtinos importo mokesčių ir su jais susijusių delspinigių bei baudos sumos.

Taigi, mokestinis ginčas tarp šalių yra kilęs dėl Pareiškėjo importuotų naudotų apgadintų automobilių muitinės vertės ir su tuo susijusių mokesčių apskaičiavimo teisingumo.

Sprendime pažymėta, kad importuotų prekių muitinės vertės nustatymą reglamentuoja SMK II antraštinės dalies 3 skyriaus nuostatos, o transporto priemonių – ir minėtos Taisyklės. Jų 17 punkte įtvirtinta, kad turto vertinimo ataskaitoje, kuri pateikiama apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių muitinei vertei nustatyti, rinkos vertė turi būti nustatyta vadovaujantis Lietuvos Respublikos turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatymu (toliau – TVVPĮ), Turto ir verslo vertinimo metodika, patvirtinta Lietuvos Respublikos finansų ministro 2012-04-27 įsakymu Nr. 1K-159 „Dėl Turto ir verslo vertinimo metodikos patvirtinimo“ (toliau – Metodika), Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarka ir Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcija, patvirtintomis bendru Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2000-04-17 įsakymu Nr. 120 ir Lietuvos Respublikos finansų ministro 2000-04-14 įsakymu Nr. 101 „Dėl Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarkos ir Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijos patvirtinimo“.

Taisyklių 17.2 papunktyje numatyta, kad nustatant vertinamų apgadintų naudotų transporto priemonių atkūrimo (remonto) kaštus importuojamų naudotų transporto priemonių turimiems vizualiai nematomiems defektams, kurių neįmanoma nufotografuoti ir identifikuoti vizualios apžiūros (fizinio tikrinimo) metu, pašalinti reikalingos išlaidos skaičiuojamos (vertinamos) tik tada, jeigu prie turto vertintojų sudarytų importuojamų naudotų transporto priemonių vertinimo ataskaitų pridėti transporto priemonių gamintojų įgaliotų atstovų Lietuvoje arba transporto priemonių remonto įmonių, įtrauktų į Muitinės departamento sudarytą Transporto priemonių remonto įmonių, kurios gali atlikti importuojamų transporto priemonių tikrinimą, sąrašą, dokumentai, kuriuose surašyti duomenys apie nustatytus defektus. Šiuose dokumentuose turi būti nurodyta, kad jie skirti turto vertintojams apgadintų transporto priemonių vertei nustatyti. Apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių tikrinimo dokumentuose, kuriuose nurodomi variklio defektai, turi būti nurodomas tikrinto variklio numeris.

Kauno TM nustatė, kad nagrinėjamu atveju muitinio įforminimo metu ginčo automobilių muitinei vertei pagrįsti pateiktose turto vertintojo J. P. IĮ sudarytose turto vertinimo ataskaitose, UAB „A1“ surašytose pažymose, kuriose nurodyti duomenys apie variklio defektus, nėra nurodytas tikrinto variklio numeris. UAB „A1“ muitinei patvirtino, jog automobilių apžiūros metu nebuvo nustatyti variklių numeriai, kadangi fiziškai tai padaryti yra sudėtinga, bet variklių numeriai buvo sužinoti ir patvirtinti vėliau iš įgaliotų automobilių gamintojų atstovų Lietuvoje.

Muitinės departamentas, pavesdamas Kauno TM atlikti pakartotinį patikrinimą, 2018 m. sausio 30 d. sprendime Nr. 1A-29 pažymėjo, kad Kauno TM nepagrindė, kokią įtaką muitinės vertei nustatyti turi minėtas ataskaitos trūkumas ir įpareigojo atlikti pakartotinį patikrinimą.

Kauno TM, vykdydama pakartotinį patikrinimą, rinko papildomą informaciją, ar minėtose deklaracijose deklaruotų automobilių varikliai buvo sugedę ir keisti kitais, kadangi muitinio įforminimo metu pateiktose transporto priemonių vertinimo ataskaitose nurodyta, kad yra keičiamas variklis ir į transporto priemonių atkūrimo kaštus įtraukti variklio atkūrimo kaštai. Pareiškėjas informavo muitinę, kad ginčo automobiliams neatliko remonto darbų, t. y. variklių nekeitė ir neremontavo, o pardavė juos kitiems asmenims tokios būklės, kokios juos įsigijo. Automobilių, deklaruotų EID Nr. 17LTKR1000IM0192B6 (2017-04-18) ir Nr. 17LTKR1000IM01AD10 (2017-04-25), pirkėjai variklių nekeitė, o galimai juos remontavo, sąskaitų ir kitų dokumentų, pagrindžiančių automobilio remonto išlaidas, neturi ir muitinei nepateikė. Pirkėjas R. A. elektroniniu paštu muitinei nurodė, kad buvo keistos kaž kurios variklio detalės, tačiau jis nežino kokios, nes nedalyvavo remonte ir nekaupė variklio remontą patvirtinančių dokumentų; pirkėjo S. V. įgaliotas atstovas raštu paaiškino, kad automobilio variklį tvarkė pats ir jokių įrodymų neturi. Automobilio, deklaruoto EID Nr. 17LTKR1000IM0160F7 (2017-04-04), pirkėjas UAB „P1“ muitinę informavo, kad automobilis ir jo variklis neremontuoti. Taigi, pagal surinktą informaciją ginčo automobilių varikliai nebuvo pakeisti. Tokiu būdu, nesant įrodymų dėl variklių keitimo, Kauno TM kilo pagrįstų abejonių dėl muitinio įforminimo metu pateiktose turto vertinimo ataskaitose iš automobilių vertės atimtos variklių kainos pagrįstumo. Ši

aplinkybė turi tiesioginę įtaką prekių muitinei vertei, nes žymiai ją sumažino. Remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – ESTT) praktika, muitinė vertė turi atitikti importuojamos prekės realią ekonominę vertę ir dėl to reikia atsižvelgti į ekonominę vertę turinčių šios prekės dalių visumą (2006-11-16 sprendimo *Unifert*, C-11/89, 35 punktas ir 2000-10-19 sprendimo *Sommer*, C-15/99, 25 punktas).

Atitinkamai Pareiškėjos skunde Muitinės departamentui išdėstyti argumentai, kad muitinės nustatyti pažeidimai yra mažareikšmiai ir nekeičiantys turto vertinimo ataskaitose nustatytų transporto priemonių verčių, pripažinti nepagrįstais. Prieita išvados, kad Pareiškėjas taip pat nepagrįstai teigia, kad Kauno TM 2018-05-18 supaprastinto patikrinimo ataskaitą surašė tais pačiais motyvais, kaip ir pirmojo patikrinimo atveju.

Kauno TM pranešė Pareiškėjui apie galimo nepalankaus sprendimo jo atžvilgiu priėmimą bei nurodė, kad ginčo automobilių muitinė vertė negali būti nustatyta pagal SMK 74 str. 2 dalies c punkto nuostatas, t. y. remiantis duomenimis, nurodytais turto vertinimo ataskaitose bei informavo, kad nepateikus pataisytų transporto priemonių vertinimo ataskaitų, kuriose į transporto priemonės atkūrimo kaštus nebūtų įskaityti variklių atkūrimo kaštai, muitinė vertė bus nustatyta kitu (alternatyviu) muitinio įvertinimo metodu, numatytu SMK 74 str. 3 dalyje, taikant naudotų transporto priemonių importo kainas, kurios apskaičiuojamos remiantis transporto priemonių rinkos kainomis, nurodytomis Naudotų transporto priemonių kainų žinyne (kataloge). Pareiškėjas pataisytų transporto priemonių vertinimo ataskaitų nepateikė.

Taigi, nesant galimybių naudotų apgadintų automobilių, deklaruotų ginčo EID, muitinę vertę nustatyti pagal pateiktas turto vertinimo ataskaitas, Kauno TM, vadovaudamasi aukščiau nurodytomis SMK ir Taisyklių nuostatomis, muitinę vertę perskaičiavo, taikydama naudotų transporto priemonių importo kainas, remiantis VŠĮ „Emprekis“ 2017 m. balandžio mėn. žinyne „Autotransporto kainos Lietuvoje“ nurodyta automobilių vidutine rinkos verte.

Dėl Pareiškėjo skundo argumentų, kad Lietuvos Respublikos muitinės įstaigos apskritai netaiko sandorio metodo, kuris pirmiausia turi būti taikomas, o pagal nutylėjimą visi importuotojai yra priversti teikti transporto priemonių turto vertinimo ataskaitas, kurių pagrindu yra pasirenkami kiti vertinimo metodai, sprendime nurodyta, kad nagrinėjamu atveju Pareiškėjas ir nedeklaravo automobilių muitinės vertės sandorio vertės muitinio įvertinimo metodu. Be to, Taisyklių 6–7 punktuose nustatyta, kad importuojamų naudotų transporto priemonių muitiniam įvertinimui taikomi tie patys muitinio įvertinimo principai ir metodai, kaip ir kitų prekių muitiniam įvertinimui. Šių metodų taikymo tvarka nustatyta SMK 70–74 straipsniuose ir SMK įgyvendinimo akto 127–146 ir 347 straipsniuose. Importuojamų naudotų transporto priemonių muitiniam įvertinimui taikomas sandorio vertės metodas, jeigu įvykdomos SMK 70 str. 3 dalyje nurodytos sąlygos.

Pareiškėjo teigimu, ataskaitoje nėra motyvų, kodėl nebuvo taikyti iš eilės metodai, taikant kiekvieną 2 dalies punktą nuo a iki d, kol pasiekiamas tas punktas, pagal kurį prekių muitinę vertę įmanoma nustatyti; nėra motyvuota, kodėl buvo pritaikytas alternatyvus metodas.

Sprendime nurodyta, jog Taisyklių 9 punkte įtvirtinta, kad, nesant galimybės importuojamų naudotų transporto priemonių muitiniam įvertinimui taikyti sandorio vertės metodo, paeiliui taikomi tapačių, panašių prekių sandorio vertės ar dedukcinis metodai. Sumavimo metodas, kurį taikant importuojamų prekių muitinė vertė apskaičiuojama pagal jų gamybos kaštus, importuojamų naudotų transporto priemonių muitinei vertei nustatyti netaikomas.

Muitinės departamentas pažymėjo, kad dėl skirtingo automobilių nusidėvėjimo, jų techninės būklės, papildomai įrengtos įrangos sudėtinga nustatyti, ar automobilis atitinka tapačios, panašios prekės apibrėžimą, įskaitant jos fizines savybes, kokybę ir reputaciją rinkoje, todėl tapačių ir panašių prekių sandorio vertės metodai netaikytini. Prekių muitinės vertės nustatyti remiantis prekių vieneto kaina taip pat nėra galimybės, kadangi nepateikti dokumentai ir informacija šiam metodui taikyti (pateiktos vertinimo ataskaitos neatitinka teisės aktų reikalavimų, o patikslintos vertinimo ataskaitos nepateiktos). Ginčo prekių muitinės vertės nustatyti apskaičiuotosios vertės metodu nėra galimybės, kadangi šiuo metodu nustatoma tik naujų prekių

muitinė vertė. Taigi, perskaičiuodama ginčo automobilių muitinę vertę Kauno TM pagrįstai rėmėsi SMK 74 straipsnio 3 dalimi, remdamasi duomenimis, kuriuos galima gauti Sąjungos muitų teritorijoje.

Kauno TM, nustatydamą ginčo automobilių muitinę vertę, rėmėsi Taisyklių IV skyriaus „Naudotų transporto priemonių importo kainų apskaičiavimas“ 22–24 punktų nuostatomis bei juose įtvirtinta formule. Pagal teismų praktiką mokesčių mokėtojai siekiant paneigti apskaičiuotas sumas bei nugincyti mokesčių administratoriaus sprendimą, nepakanka apsiriboti įrodymais nepagrįstų paaiškinimų, kontrargumentų teikimu. Apsiribojimas vien teiginiais, atsikirtimais, nepagrįstais jokiais įrodymais, negali nulemti sprendimo priėmimo mokesčių mokėtojo naudai. Mokesčių mokėtojas turėtų pateikti tokius įrodymus, kurie suponuotų priešingą išvadą, nei daro mokesčių administratorius (Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (toliau – LVAT) 2012-11-12 nutartis administracinėje byloje Nr. A<sup>442</sup>-1984/2012, 2011-12-22 nutartis administracinėje byloje Nr. A<sup>575</sup>-912/2011). Pagal Mokesčių administravimo įstatymo (toliau – MAĮ) 153 straipsnio 2 dalį Pareiškėjas privalo teikti įrodymus, kuriais grindžia savo nesutikimą su mokesčių administratoriaus sprendimu, tačiau Pareiškėjas neįrodė, kad Kauno TM importo mokesčius apskaičiavo neteisingai.

Dėl Pareiškėjo argumentų, kad mokesčių administratorius mokesčius perskaičiavo, remdamasis vien tik smulkiomis klaidomis, kurios gali būti lengvai ištaisomos, todėl paskirta bauda ir apskaičiuoti delspinigiai turėtų būti panaikinti, arba turėjo būti skirtas įspėjimas, sprendime nurodyta, kad mokestinė prievolė Pareiškėjui buvo apskaičiuota ir įregistruota ne dėl smulkių klaidų, tačiau nustačius, kad nepagrįstai buvo sumažinta importuojamų automobilių muitinė vertė. Pagrindo panaikinti paskirtą baudą nagrinėjamu atveju nėra, o tokios nuobaudos skyrimas MAĮ nenumatytas. Pareiškėjui, vadovaujantis MAĮ 139 straipsnio nuostatomis, buvo paskirta minimalaus dydžio bauda, o pagrindo neskirti baudos, nustačius, kad buvo neteisingai apskaičiuoti mokesčiai, nėra.

Dėl Pareiškėjo teiginių, kad jam nepagrįstai buvo apskaičiuoti delspinigiai, nes jeigu mokesčių administratorius iš karto būtų nurodęs, jog nesivadovaus turto vertinimo ataskaitomis dėl jose nenurodytų variklių numerių, maito mokesčiai būtų buvę apskaičiuoti ir sumokėti laiku.

Pagal SMK 15 str. 2 dalį asmuo, pateikdamas muitinei deklaraciją, prisiima atsakomybę už deklaracijoje pateiktos informacijos tikslumą ir išsamumą, visų deklaraciją papildančių dokumentų autentiškumą, tikslumą ir galiojimą. MAĮ 40 straipsnyje taip pat numatyta, kad mokesčių mokėtojas privalo teisingai apskaičiuoti mokestį vadovaudamasis mokesčių įstatymais. Savo ruožtu muitinė, vadovaudamasi SMK 48 straipsniu, siekdama muitinio tikrinimo tikslų, gali po prekių išleidimo tikrinti pateiktos informacijos tikslumą ir išsamumą, ar egzistuoja ir ar yra autentiški, tikslūs ir galiojantys bet kurie ją papildantys dokumentai. Taigi, muitinė po prekių išleidimo patikrino muitinio įforminimo metu pateiktus dokumentus ir, nustačiusi pažeidimus, pagrįstai perskaičiavo importo mokesčius ir, vadovaudamasi SMK 114 straipsnio 2 dalimi, apskaičiavo maito delspinigius.

Pareiškėjas su skundžiamu Muitinės departamento sprendimu nesutinka ir prašo Komisijos jį panaikinti.

#### 1. Dėl faktinės situacijos.

Pareiškėjas paaiškino, jog buvo importuoti skendę (buvę po vandenių) automobiliai. Muitinė pateiktomis turto vertės nustatymo pažymose nurodytomis vertėmis nesivadovavo, remdamasi mažareikšmiu trūkumu – variklio numerių nenurodymu. UAB „A1“ 2017-11-16 rašte nurodė ginčo automobilių variklio numerius, o šis raštas buvo papildomai pateiktas mokestinės bylos nagrinėjimo metu. Pakartotinio patikrinimo metu apklausti pirkėjai taip pat patvirtino, kad transporto priemonių varikliai buvo sugedę. Pareiškėjas paaiškino, kad UAB „A1“ pažymose formaliai nurodė, kad automobilių apžiūros metu nebuvo nustatyti variklių numeriai, kadangi fiziškai tai padaryti yra sudėtinga. Dėl to, kad automobiliai buvo skendę, numerių vertintojas galėjo neaptikti dėl korozijos. Vis dėlto, variklių numeriai buvo patikslinti ir mokesčių

administratoriui pateikti papildomai, o pakartotinio patikrinimo metu pasitvirtino, kad automobilių varikliai buvo su defektais. Priešingos aplinkybės nebuvo nustatytos.

Pareiškėjas nurodė, jog, nepaisant Taisyklių reikalavimų turto vertės nustatymo pažymose / ataskaitose nurodyti variklio numerius, jeigu tikrinimo dokumentuose užfiksuoti variklio defektai, Kauno TM Pareiškėjo pateiktas turto vertinimo ataskaitas priėmė kaip tinkamas, ginčo automobilius išleido į laisvą apyvartą. Nagrinėjamu atveju muitinė pernelyg formaliai vertina Taisyklių reikalavimą turto vertinimo ataskaitose nurodyti variklių numerius ir neatsižvelgia į ataskaitose nurodytas apgadintų ginčo automobilių vidutines rinkos vertes. Be to, apklausti automobilių pirkėjai nepaneigė, kad automobilių varikliai buvo su defektais: vienas pirkėjas nurodė, jog iki šios dienos transporto priemonė dar nėra suremontuota, o kiti du pirkėjai nurodė, jog variklius remontavo.

### 2. Dėl ginčo automobilių muitinės vertės nepripažinimo, nustačius trūkumus turto vertinimo ataskaitose.

Pareiškėjas atkreipė dėmesį į tai, kad ginčo automobilio VOLVO XC90 (EID Nr. 17LTR1000IM01AD10 (2017-04-25)) muitinė vertė muitinio įforminimo metu buvo nustatyta naudojant duomenis sąskaitose, o ne turto vertinimo ataskaitoje.

Kita vertus, Pareiškėjui neaišku, kokią esminę įtaką variklio numerio nenurodymas muitinio įforminimo metu turi turto vertinimo ataskaitoje nustatytos automobilio vidutinės rinkos kainos teisingumui, ypač atsižvelgiant į tai, kad ginčo automobilių variklių numeriai buvo nurodyti vėliau, remiantis ne fizinės apžiūros, o kitomis priemonėmis.

Be to, remiantis Taisyklių 16 punktu, apgadintų importuojamų transporto priemonių muitinei vertei nustatyti naudojamos turto vertinimo ataskaitos, jeigu muitinė apgadintoms transporto priemonėms netaiko sandorio vertės metodo ir kitų muitinio įvertinimo metodų. Taisyklių 17.2 punkte yra nurodyti atvejai, kuriems esant nustatyti kaštai neįtraukiami į apgadintų transporto priemonių atkūrimo kaštus, tačiau nėra nurodyta, jog tokia ataskaita apskritai negalima remtis, nustatant importuojamų transporto priemonių muitinę vertę.

Pareiškėjo teigimu, jo pateiktos turto vertinimo ataskaitos atitinka TVVPI ir Metodikos reikalavimus, o nustatyti trūkumai yra mažareikšmiai ir nekeičiantys turto vertinimo ataskaitose nustatytų transporto priemonių verčių, dėl ko muitinė būtų galėjusi neatsižvelgti į pateiktas turto vertinimo ataskaitas ir taikyti alternatyvų muitinio įvertinimo metodą.

Pareiškėjas taip pat remiasi TVVPI įstatymo 23 straipsnyje įtvirtinta turto vertinimo ataskaitos teisingumo prezumpcija, pagal kurią ji laikoma teisinga, kol Priežiūros įstaiga nėra nustačiusi jos neatitikties šio įstatymo 22 str. nustatytiems reikalavimams ir (arba) ji nėra nuginčyta teisme. Pareiškėjo teigimu, muitinė neturi kompetencijos ir teisės spręsti dėl turto vertinimo ataskaitos neteisingumo.

### 3. Dėl Muitinės departamento pirmojo sprendimo (2018-01-30) argumentų nepašalinimo pakartotinio patikrinimo metu.

Remiantis pirmuoju Muitinės departamento sprendimu, Kauno TM turėjo įvertinti, ar:

- minėtas vertinimo ataskaitos trūkumas (*nenurodyti tikrinto variklio numeriai*) galėjo turėti įtakos deklaruotai automobilių muitinei vertei;
- ar yra duomenų, kad variklis buvo be defektų, t. y. nurodyta neteisinga informacija;
- ar yra duomenų, kad buvo tikrintas ne ataskaitoje nurodytas variklis;
- kokia yra fizinė prieiga prie šio variklio numerio?

Pasak Pareiškėjo, UAB „A1“ raštas, pirkėjų paaiškinimai ir kt. dokumentai paneigė Kauno TM įtarimus dėl galimai neteisingai nustatytos muitinės vertės.

Pirma, visi apklausti pirkėjai patvirtino, kad įsigytos transporto priemonės buvo su variklių defektais. Tai, ar pirkėjai faktiškai remontavo variklius – yra jų pačių pasirinkimo ir galimybių klausimas.

Antra, ginčo transporto priemonių variklių numerių neįrašymas į vertinimo pažymą (vėliau variklių numeriai buvo nurodyti muitinei) deklaruotai vertei įtakos neturėjo, nes varikliai buvo su defektais. Formalus variklio numerio neįrašymas nepaneigė aplinkybės, kad variklis buvo apžiūrėtas kvalifikuotų specialistų ir nustatyti jo defektai. Taisyklėse nedetalizuojama, koku būdu,

nustatant variklio defektus, turi būti nustatomas variklio numeris – fiziškai apžiūrint, ar kitomis priemonėmis gaunant šiuos duomenis iš gamintojo atstovų.

Trečia, jokių duomenų, kad būtų tikrintas ne turto vertinimo ataskaitoje nurodytas variklis, nenustatyta.

Ketvirta, Kauno TM nenustatė, kokia yra prieiga prie ginčo transporto priemonių variklių.

Kadangi nebuvo išsiaiškintos ir pašalintos visos aplinkybės, Kauno TM pakartotinio patikrinimo metu surašyta patikrinimo ataskaita, remiantis tais pačiais motyvais kaip ir pirmojo patikrinimo metu, yra neteisėta. Muitinės departamentas dėl šių aplinkybių savo sprendime nepasisakė, todėl ir skundžiamas sprendimas yra nepagrįstas ir nemotyvuotas.

#### 4. Dėl SMK 74 str. 3 dalies netinkamo taikymo bei netinkamo muitinės vertės nustatymo metodo taikymo.

Pareiškėjas, remdamasis SMK 70 straipsnio nuostatomis bei ESTT praktika, nurodo, jog muitinei vertei nustatyti pirmiausiai turi būti taikomas sandorio vertės metodas, o nesant galimybės jį taikyti – turi būti paeiliui tikrinami visi kiti metodai, o jų netaikymas – tinkamai motyvuotas. Pareiškėjo atveju tik skundžiamame sprendime Muitinės departamentas trumpai nurodė, kodėl taikė alternatyvų metodą, o netaikė visų aukščiau esančių muitinio įvertinimo metodų. Pavyzdžiui, sprendime nurodyta, jog dėl skirtingo nusidėvėjimo, jų techninės būklės, papildomai įrengtos įrangos sudėtinga nustatyti, ar automobilis atitinka tapačios ar panašios prekės apibrėžimą. Pareiškėjas su tokiu vertinimu nesutinka ir nurodo, jog visos transporto priemonės išoriškai yra sveikos, tačiau jos visos yra skendusios. Lietuvoje iš JAV kasmet įvežama apie 6000–7000 automobilių, o iš jų nemaža dalis yra skendusiu. Panašūs skaičiai vyrauja ir kitose ES valstybėse. Muitinė tokius sandorius fiksuoja, todėl gali patikrinti analogiško automobilio muitines vertes.

Nors Pareiškėjo atveju buvo remiamasi VŠĮ „Emprekis“ žinyne paskelbtais duomenimis, tačiau jų išrašai byloje nepridėti, todėl Pareiškėjas negali patikrinti, ar muitinei vertei nustatyti parinktos tinkamos transporto priemonės. Taip pat, nesant galimybės nustatyti variklio numerio, iš turto vertinimo ataskaitoje nurodytų remonto kaštų minusuoti variklio remonto kaštus ir tokiu būdu nustatyti muitinę vertę.

Pareiškėjas atkreipė dėmesį, jog visiems ginčo automobiliams JAV buvo įregistruotos žymos, kad transporto priemonės pripažintinos kaip nebenaudojamos arba kaip atlieka. Pagal Lietuvoje galiojantį teisinį reglamentavimą tokios transporto priemonės, turinčios sunaikinimo žymą („junk“, „certificate of destruction“), negali būti eksploatuojamos Lietuvos keliuose net ir suremontuotos. Todėl Pareiškėjas nesutinka su Muitinės departamento sprendimu apmokestinti sunaikinti skirtas transporto priemones kaip sveikus automobilius. Tokiu būdu apskaičiuota muitinė vertė ir mokėtini importo mokesčiai neatitinka MAĮ 67 straipsnyje įtvirtintos mokesčių administratoriaus pareigos pagrįsti jo apskaičiuotas mokesčio ir su juo susijusias sumas.

#### 5. Dėl taikytos mokesstinės vertės nustatymo metodikos.

Remiantis Taisyklių 22–24 punktais, naudotų transporto priemonių importo kainos apskaičiuojamos, remiantis Naudotų transporto priemonių rinkos kainų žinyne (kataloge) pateiktomis atitinkamų naudotų transporto priemonių rinkos kainomis, t. y. taikant dedukcinį muitinio įvertinimo metodą. Apskaičiuojant naudotos transporto priemonės importo kainą, iš Kataloge nurodytos kainos atimama: (1) Lietuvoje registruotų įmonių, kurių pagrindinė veikla yra transporto priemonių prekyba, vidutinis pelnas; (2) vidutinės išlaidos, susijusios su naudotų transporto priemonių pardavimu Lietuvos rinkoje; (3) už į Sąjungos muitų teritoriją importuojamas trečiųjų šalių naudotas transporto priemones nustatyti importo muitai ir Lietuvos Respublikoje nustatyti importo mokesčiai. Taisyklių 23 ir 24.1 punktuose yra nurodytos transporto priemonės importo kainos apskaičiavimo, o 24.2 punkte – atimamo importo PVM ir maito apskaičiavimo metodika.

Muitinės departamentas, sprendime nurodydamas, kad muitinė vertė buvo nustatyta remiantis Taisyklių 22–24 punktų nuostatomis ir jose įtvirtinta formule, nedetalizavo, kokia formule ir kokios sudėtinės dalys buvo naudotos importo kainai nustatyti. Tokiu būdu Pareiškėjui užkertamas kelias patikrinti apskaičiuotų mokesčių teisingumą ir pagrįstumą.

#### 6. Dėl apskaičiuotos baudos ir delspinigių.

Pareiškėjas, remdamasi Bendruoju susitarimu dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT 1947), nurodo, jog susitariančios šalys neskiria didelių baudų už nedidelius muitų taisyklių ar procedūrinių reikalavimų pažeidimus. Ypač, jei baudą norima skirti už praleidimą ar klaidą muitinės dokumentuose, kurie gali būti lengvai ištaisomi ir akivaizdžiai buvo padaryti ne todėl, kad buvo ketinama apgauti arba kad to priežastis buvo didelis aplaidumas; tokia bauda turėtų būti ne kas kita, o paprasčiausiai – įspėjimas.

Pareiškėjo atveju buvo nustatytos smulkios klaidos, kurios gali būti lengvai ištaisomos, todėl, remdamasis GATT 1947 susitarimu, Pareiškėjas prašo panaikinti skirtą baudą ir apskaičiuotus delspinigius.

Pareiškėjas nurodo, jog delspinigių paskirtis – užtikrinti mokestinės prievolės įvykdymą, kompensuoti valstybės finansinius nuostolius, kurie atsiranda laiku nesumokėjus mokesčių. Jeigu mokesčių administratorius būtų iš karto nustatęs turto vertinimo ataskaitų trūkumus ir nurodęs, kad jomis nesivadovaus, Pareiškėjas būtų iš karto sumokėjęs apskaičiuotus mokesčius ir papildomai mokėtinų delspinigių nebūtų atsiradę. Todėl delspinigiai yra apskaičiuoti nepagrįstai.

Iš bylos medžiagos matyti, kad Pareiškėjo skundas atmetinas, skundžiamas Muitinės departamento sprendimas tvirtintinas.

Ginčas byloje yra kilęs dėl Pareiškėjui nustatytos mokestinės prievolės muitinei (4515 Eur maitas, 10430 Eur importo PVM, 60 Eur maito delspinigiai ir 1495 Eur bauda) pagrįstumo, Kauno TM ir Muitinės departamentui konstatavus, jog Pareiškėjo importuotų naudotų apgadintų automobilių muitinės vertės negalima nustatyti pagal pateiktas turto vertinimo ataskaitas. Vadovaujantis SMK 74 str. 3 dalies nuostatomis, ginčo prekių muitinė vertė buvo nustatyta, remiantis duomenimis, kuriuos galima gauti Sąjungos muitų teritorijoje, taikant naudotų transporto priemonių importo kainas, kurios apskaičiuojamos remiantis transporto priemonių rinkos kainomis, nurodytomis Naudotų transporto priemonių kainų žinyne (kataloge). Ginčo byloje buvo remiamasi VŠĮ „Emprekis“ 2017 m. balandžio mėn. žinyne „Autotransporto kainos Lietuvoje“ nurodytomis automobilių vidutinėmis rinkos vertėmis (Patikrinimo ataskaitos 2 lentelė).

Ginčo atveju importuojamų naudotų transporto priemonių muitinės vertės nustatymo tvarką ir šiai vertei nustatyti naudojamų muitinio įvertinimo metodų taikymo sąlygas ir ypatybes, be kita ko, reglamentuoja Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2009 m. birželio 26 d. įsakymu Nr. 1B-361 patvirtintos Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinio įvertinimo taisyklės, kurių 16 punkte nustatyta, kad tuo atveju, jei muitinė apgadintoms importuojamoms naudotoms transporto priemonėms įvertinti netaiko sandorio vertės metodo ir kitų Sąjungos muitinės kodekse nustatytų muitinio įvertinimo metodų, apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių muitinė vertė gali būti nustatoma remiantis turto vertintojų surašytomis turto vertinimo ataskaitomis, kuriose apskaičiuota apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių rinkos vertė. Turto vertinimo ataskaitos pateikiamos iki apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių išleidimo.

Minėtų Taisyklių 17 punkte įtvirtinta, kad turto vertinimo ataskaitos pagrindžia apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių muitinę vertę, jeigu jų rinkos vertė nustatyta laikantis Lietuvos Respublikos turto ir verslo vertinimo pagrindų įstatymo reikalavimų, Turto ir verslo vertinimo metodika bei vadovaujantis Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarkos bei Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijos ir Taisyklių nuostatomis.

Taisyklių 17.2 punkte yra nustatyta, jog, nustatant vertinamų apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių atkūrimo (remonto) kaštus importuojamų naudotų transporto priemonių turimiems vizualiai nematomiems defektams, kurių neįmanoma nufotografuoti ir identifikuoti vizualios apžiūros (fizinio tikrinimo) metu, pašalinti reikalingos išlaidos skaičiuojamos (vertinamos) tik tada, jeigu prie turto vertintojų sudarytų importuojamų naudotų transporto priemonių vertinimo ataskaitų pridėti transporto priemonių gamintojų įgaliotų atstovų Lietuvoje arba transporto priemonių remonto įmonių, įtrauktų į Muitinės departamento sudarytą

Transporto priemonių remonto įmonių, kurios gali atlikti importuojamų transporto priemonių tikrinimą, sąrašą, dokumentai, kuriuose surašyti duomenys apie nustatytus defektus. [...] Apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių tikrinimo dokumentuose, kuriuose nurodomi variklio defektai, turi būti nurodomas tikrinto variklio numeris.

Byloje yra nustatyta, jog nagrinėjamu atveju muitinio įforminimo metu ginčo automobilių muitinei vertei pagrįsti pateiktose turto vertintojo J. P. II sudarytose turto vertinimo ataskaitose, UAB „A1“ surašytose pažymose, kuriose nurodyti duomenys apie variklio defektus, nėra nurodytas tikrinto variklio numeris. UAB „A1“ muitinei patvirtino, jog automobilių apžiūros metu nebuvo nustatyti variklių numeriai, kadangi fiziškai tai padaryti yra sudėtinga, bet variklių numeriai buvo sužinoti ir patvirtinti vėliau iš įgaliotų automobilių gamintojų atstovų Lietuvoje.

Pakartotinio patikrinimo metu taip pat buvo nustatyta, jog Pareiškėjas automobilius pardavė jų neremontavęs, t. y. pardavė juos tokios būklės, kokius įsigijo iš tiekėjo (Pareiškėjo 2018-03-27 pateiktas atsakymas Kauno TM į 2018-03-15 nurodymą), o šių automobilių pirkėjai nors patvirtino, kad automobiliai, įskaitant variklį, buvo su defektais, tačiau nei vienas pirkėjas variklio nekeitė, galimai juos remontavo, tačiau sąskaitų ir kitų dokumentų, pagrindžiančių automobilio remonto išlaidas, neturi ir muitinei nepateikė. VOLVO XC 90 (EID Nr. 17LTKR1000IM01AD10 (2017-04-25)) ir NISSAN MURANO (Nr. 17LTKR1000IM0192B6 (2017-04-18)) automobiliai yra įregistruoti VĮ „Regitra“ ir jiems yra suteikti valstybiniai numeriai (Kauno TM 2018-02-22 raštas Nr. (9.5/20)-1B-1673).

Byloje taip pat nustatyta, kad, skirtingai nei savo skunde nurodo Pareiškėjas, ginčo automobilių turto vertinimo ataskaitose variklio kaip keičiamos dalies vertė turėjo didelę įtaką skaičiuojant atkuriamąsias išlaidas (pavyzdžiui, VOLVO XC 90 variklio atkūrimo kaštai – 6726 Eur, NISSAN MURANO – 1433 Eur, LEXUS IS200 – 16799 Eur), o tai turėjo įtakos apskaičiuojant automobilių muitinę vertę – Patikrinimo ataskaitos 3.1.1 punkte, p. 7 nurodyta, jog dėl turto vertinimo ataskaitose nurodytų variklių atkūrimo kaštų muitinė vertė buvo sumažinta atitinkamai: 2117,78 Eur, 1268,61 Eur ir 3012,87 Eur, tačiau variklio numeris nenurodytas, kaip to reikalauja Taisyklių 17.2 punkto nuostatos.

Kauno TM Pareiškėją buvo informavusi, jog nepakeitus transporto priemonių vertinimo ataskaitų, kurios neatitinka Taisyklių 17.2 punkto reikalavimų, t. y. nepakeitus jų taip, kad į transporto priemonių atkūrimo kaštus nebūtų įtrauktos variklių keitimo išlaidos, importuotų ginčo prekių muitinei vertei nustatyti į pateiktas turto vertinimo ataskaitas nebus atsižvelgta, o muitinė vertė bus nustatyta vadovaujantis SMK 74 str. 3 dalies nuostatomis, taikant naudotų transporto priemonių importo kainas, apskaičiuotas remiantis naudotų transporto priemonių kainų žinyne (Kauno TM 2018-04-17 raštas Pareiškėjui Nr. (9.6/20)-1B-3719). Tačiau Pareiškėjas su tokia Kauno TM pozicija nesutiko ir turto vertinimo ataskaitų netikslino (netaisė) (Pareiškėjo 2018-05-16 nuomonė Kauno TM).

Pagal nusistovėjusią ESTT jurisprudenciją Sąjungos teisės aktais, susijusiais su muitiniu įvertinimu, siekiama įtvirtinti teisingą, vienodą ir neutralią sistemą, kuri neleistų naudoti savavališkai nustatytų arba fiktyvių muitinių verčių. Taigi muitinė vertė turi atitikti importuojamos prekės realią ekonominę vertę, ir dėl to reikia atsižvelgti į ekonominę vertę turinčių šios prekės dalių visumą (pavyzdžiui, ESTT 2017-12-20 sprendimas byloje C-529/16 24 punktas ir jame nurodyta praktika).

Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytas byloje nustatytas aplinkybes dėl Pareiškėjo pateiktų turto vertinimo ataskaitų trūkumų ir jų neatitikimo Taisyklių 17.2 punkto reikalavimams, o patikslintos (pataisytos) turto vertinimo ataskaitos nebuvo pateiktos, taip pat į pirkėjų paaiškinimus, kad varikliai nebuvo keičiami, kad jie galimai buvo remontuoti, tačiau tai patvirtinantys dokumentai nebuvo pateikti, kad 2 iš trijų ginčo automobilių (VOLVO XC 90 ir NISSAN MURANO) yra įregistruoti ir eksploatuojami, o LEXUS IS200 nebuvo remontuojamas ir neįregistruotas, darytina išvada, kad Muitinės departamentas pagrįstai suabejojo, ar Pareiškėjo pateiktos turto vertinimo ataskaitos atspindi realią importuojamų prekių muitinę vertę ir patvirtino Kauno TM išvadas, kad importuotų apgadintų automobilių muitinė vertė negali būti nustatyta



pagal SMK 74 str. 2 d. c punkto nuostatas, remiantis duomenimis, nurodytais turto vertinimo ataskaitose, kurios neatitinka Taisyklių 17 punkto reikalavimų.

Muitinės departamentas skundžiamame sprendime taip pat išdėstė motyvus, kodėl ginčo automobilių muitinei vertei nustatyti netaikė kitų SMK 74 str. 1 ir 2 dalyse nurodytų antrinių muitinio įvertinimo metodų. Dėl importuotų automobilių apgadinimo autoįvykio metu laipsnio, skirtingo automobilių nusidėvėjimo, jų techninės būklės, papildomai įrengtos įrangos, prekinės išvaizdos sudėtinga nustatyti, ar automobilis atitinka tapačios, panašios prekės apibrėžimą, įskaitant jos fizines savybes, kokybę ir reputaciją rinkoje, todėl tapačių ir panašių prekių sandorio vertės metodai netaikytini (Taisyklių 11 punktas). Dėl muitinės vertės nustatymo remiantis prekių vieneto kaina byloje nustatyta, jog šiam metodui taikyti pateiktos turto vertinimo ataskaitos neatitinka teisės aktų reikalavimų, o patikslintos vertinimo ataskaitos nepateiktos. Dėl apskaičiuotosios vertės metodo taikymo sprendime nurodyta, jog šiuo metodu nustatoma tik naujų prekių muitinė vertė, todėl nagrinėjamu atveju šis metodas netaikytinas. Taigi, nesant galimybės ginčo automobilių muitinės vertės nustatyti taikant aukščiau minėtus muitinio įvertinimo metodus, Pareiškėjo importuotų prekių muitinei vertei nustatyti pagrįstai buvo taikytos SMK 74 straipsnio 3 dalies ir atitinkamai Taisyklių 12 punkto bei Sąjungos muitinės kodekso įgyvendinimo taisyklių (patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2016-12-07 nutarimu Nr. 1224) 23 punkto nuostatos, naudojant Muitinės departamento aprobuoto naudotų transporto priemonių kainų žinyno (VšĮ „Emprekis“ 2107 m. balandžio mėn. žinyno „Autotransporto kainos Lietuvoje“) duomenis.

Dėl Pareiškėjo skunde išdėstytų argumentų, jog byloje nėra aišku, ar buvo tinkamai pritaikytos Taisyklių 22–24 punktų nuostatos, nustatant Kauno TM patikrinimo ataskaitos 2 lentelėje nurodytas ginčo automobilių muitines vertes, Komisija nurodo, jog, remiantis Taisyklių 22 punktu, apskaičiuojant naudotos transporto priemonės importo kainą, iš Naudotų transporto priemonių rinkos kainų žinyne (kataloge) nurodytos atitinkamos naudotos transporto priemonės rinkos kainos atimama Lietuvoje registruotų įmonių, kurių pagrindinė veikla yra transporto priemonių prekyba, vidutinis pelnas, vidutinės išlaidos, susijusios su naudotų transporto priemonių pardavimu Lietuvos rinkoje ir už į Sąjungos muitų teritoriją importuojamas trečiųjų šalių naudotas transporto priemonės nustatyti importo muitai ir Lietuvos Respublikoje nustatyti importo mokesčiai. Po skundo nagrinėjimo Komisijos posėdyje Muitinės departamentas pateikė muitinės vertės apskaičiavimo detalizaciją kiekvieno automobilio atžvilgiu. Iš pateiktų duomenų matyti, jog ginčo prekių muitinei vertei apskaičiuoti naudotos VšĮ „Emprekis“ kataloge esančios rinkos kainos atitinka turto vertintojo parinktas automobilių rinkos vertes iki automobilio apgadinimo. Iš nustatytos rinkos kainos buvo minusuotas muitas ir PVM, taip pat buvo minusuotas įmonių, prekiaujančių transporto priemonėmis, vidutinis pelnas, kuris, vadovaujantis viešai skelbiamais Lietuvos statistikos departamento duomenimis, ginčui aktualiu laikotarpiu sudarė 10,42 proc. (Muitinės departamento 2017-03-16 raštas teritorinėms muitinėms Nr. (16.5/6) 3B-2853). Taisyklių 24.1 punkte yra nustatyta, kad įmonių, kurių pagrindinė veikla yra variklinių transporto priemonių pardavimas, bendrojo pelningumo norma, kuri apima įmonių pelną ir bendrąsias išlaidas, nustatoma pagal Lietuvos statistikos departamento apskaičiuoto įmonių, kurių kodas pagal Ekonominės veiklos rūšių klasifikatorių yra G451, bendrojo veiklos pelningumo ataskaitinio laikotarpio duomenis. Taigi, pateikti duomenys patvirtina, jog Pareiškėjui importuotų prekių muitinė vertė buvo apskaičiuota nepažeidžiant Taisyklių 22–24 punktų nuostatų.

Komisija sutinka su Pareiškėjo skunde išsakyta pozicija, jog pagrindinis metodas importuojamų prekių muitinei vertei nustatyti yra sandorio vertės metodas (*kaina, faktiškai sumokėta arba mokėtina už prekes, parduodamas eksportui į Sąjungos muitų teritoriją, kuri prireikus patikslinama*) (SMK 70 str. 1 dalis), tačiau, kaip teisingai savo sprendime pažymėjo Muitinės departamentas, pats Pareiškėjas pateiktose importo deklaracijose importuojamų prekių muitinei vertei pagrįsti deklaravo (EID 43 langelis) ne sandorio, o kitus muitinio įvertinimo metodus. Pavyzdžiui, automobilio LEXUS IS200 (EID Nr. 17LTKR1000IM0160F7 (2017-04-04)) ir automobilio NISSAN MURANO (EID Nr. 17LTKR1000IM0192B6 (2017-04-18)) muitinei vertei pagrįsti deklaruotas vertės nustatymo kodas „4“ reiškia, kad muitinei vertei

nustatyti taikytinas SMK 74 str. 2 dalies c punkte įtvirtintas dedukcinis vertės nustatymo metodas; automobilio VOLVO XC90 (EID Nr. 17LTKR1000IM01AD10 (2017-04-25)) muitinei vertei pagrįsti deklaruotas vertės nustatymo kodas „6“ reiškia, kad muitinė vertė turi būti nustatyta pagal SMK 74 str. 3 dalį, remiantis turimais duomenimis (alternatyvus metodas). Komisija, atsižvelgdama į tai, kad ginčo automobiliai faktiškai buvo įsigyti JAV aukcionuose, pasiūlė Pareiškėjui pateikti papildomus įrodymus, pagrindžiančius faktinę automobilių įsigijimo aukcione kainą, tačiau Pareiškėjas pateikė atsakymą, kad ginčo prekių tiekėjas *II LLC* neatskleis šios informacijos, kadangi tai yra komercinė paslaptis. Taigi, atsižvelgiant į nurodytas aplinkybes, Pareiškėjo argumentai dėl galimai nepagrįstai netaikyto sandorio vertės metodo atmetami kaip nepagrįsti.

Dėl Pareiškėjui paskirtos baudos ir apskaičiuotų delspinigių Komisija nurodo, jog Pareiškėjui importo mokesčių bauda paskirta ne remiantis Bendruoju susitarimu dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT 1947), o MAĮ 139 straipsnio nuostatomis, kurios nenumato galimybės mokesčių mokėtoju už mokesčių įstatymų pažeidimus skirti įspėjimo. Pareiškėjui paskirta bauda (jos dydis) atitinka baudos skyrimą reglamentuojančio MAĮ 139 str. nuostatas, todėl nėra pagrindo šioje dalyje keisti ar naikinti Muitinės departamento sprendimo. Muitinės departamentas skundžiamame sprendime taip pat tinkamai pagrindė delspinigių apskaičiavimą, t. y. jog, viena vertus, importuotojas yra atsakingas už deklaracijoje pateiktos informacijos tikslumą ir išsamumą, visų deklaraciją papildančių dokumentų autentiškumą, tikslumą ir galiojimą (SMK 15 str. 2 dalis), kita vertus, muitinė, siekdama muitinio tikrinimo tikslų, gali po prekių išleidimo tikrinti muitinės deklaracijoje pateiktos informacijos tikslumą ir išsamumą, ar egzistuoja ir ar yra autentiški, tikslūs ir galiojantys bet kurie ją papildantys dokumentai (SMK 48 str.). Taigi, vien tai, kad SMK nuostatose (46 straipsnis) yra numatyta galimybę atlikti bet kokią muitinį tikrinimą (tiek prekių, tiek deklaracijoje pateiktos informacijos teisingumo ir išsamumo) iki prekių išleidimo, tai jokiū būdu nedaro neteisėto muitinio tikrinimo ir tokio tikrinimo rezultatų importuotojui (taip pat ir neigiamų) po prekių išleidimo. Pareiškėjo atveju, Kauno TM nustačius, kad jis nepagrįstai sumažino importuotų automobilių muitinę vertę ir atitinkamai mokėtinus importo mokesčius, jam, vadovaujantis SMK 114 str. 2 dalies ir MAĮ 96 bei 97 straipsnių nuostatomis, pagrįstai buvo apskaičiuoti maito ir importo PVM delspinigiai.

Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, vadovaudamasi Mokesčių administravimo įstatymo 155 straipsnio 4 dalies 1 punktu, n u s p r e n d ž i a:

Patvirtinti Muitinės departamento prie Finansų ministerijos 2018-08-24 sprendimą Nr. 1A-317.

Pagal Mokesčių administravimo įstatymo 159 str. 1, 3 ir 4 dalis mokesčių mokėtojas, nesutinkantis su Mokestinių ginčų komisijos sprendimu, turi teisę šį sprendimą apskųsti Vilniaus apygardos administraciniam teismui (Žygimantų g. 2, 01102 Vilnius). Pagal Mokesčių administravimo įstatymo 159 str. 2 dalį apskųsti Mokestinių ginčų komisijos sprendimą taip pat turi teisę centrinis mokesčių administratorius, tačiau tik tuo atveju, kai centrinis mokesčių administratorius ir Mokestinių ginčų komisija, spręsdami mokestinį ginčą (arba mokestinio ginčo metu), skirtingai interpretavo įstatymų ar kito teisės akto nuostatas. Skundas Vilniaus apygardos administraciniam teismui turi būti paduodamas ne vėliau kaip per 20 dienų po Mokestinių ginčų komisijos sprendimo įteikimo dienos.

Komisijos narė, pavaduojanti komisijos pirmininką

Rasa Stravinskaitė

Komisijos nariai

Vilma Vildžiūnaitė

Andrius Venius