



**MOKESTINIŲ GINČŲ KOMISIJA PRIE  
LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS**

**SPRENDIMAS  
DĖL UAB „V1“ 2018-10-15 SKUNDO**

2019 m. sausio 2 d. Nr. S-3 (7-203(1)/2018)  
Vilnius

Mokestinių ginčų komisija prie  
Lietuvos Respublikos Vyriausybės,  
susidedanti iš:

komisijos pirmininkės  
komisijos narių

Editos Galiauskaitės  
Rasos Stravinskaitės  
Andriaus Veniaus – pranešėjas  
Vilmos Vildžiūnaitės

sekretoriaujant

Ramutei Matkevičienei

dalyvaujant šalims:  
mokesčių mokėtojo atstovei  
Muitinės departamento atstovui

Advokato padėjėjai E. V.  
D. B.

2018 m. gruodžio 4 d. išnagrinėjusi UAB „V1“ (toliau – Pareiškėjas) 2018-10-15 skundą dėl Muitinės departamento prie Finansų ministerijos (toliau – Muitinės departamentas; centrinis mokesčių administratorius) 2018-09-19 sprendimo Nr. 1A-342, n u s t a t ė:

Muitinės departamentas skundžiamu sprendimu pakeitė Kauno teritorinės muitinės (toliau – Kauno TM; vietos mokesčių administratorius) 2018 m. birželio 11 d. patikrinimo ataskaitą Nr. KM320030M, kuria Pareiškėjui įregistruota skola muitinei: 91 988 Eur muitas, 206 466 Eur importo PVM, 59 690 Eur bauda, 3 230 Eur muito delspinigiai ir 40 123 Eur PVM delspinigiai, iš viso 401 497 Eur, ir skundžiamu sprendimu:

1. patvirtino Kauno TM patikrinimo ataskaitą dalyje, kuria Pareiškėjui apskaičiuota 326 581 Eur, iš jų: 73 993 Eur muitas, 168 300 Eur PVM, 2 630 Eur muito delspinigiai, 33 201 Eur PVM delspinigiai ir 48 457 Eur bauda pagal 37 importo deklaracijas: Nr. 16LTKR1000IM004B58,

Nr. 16LTKR1000IM004CC2, Nr. 16LTKR1000IM00B080, Nr. 16LTKR1000IM00B9E9,  
Nr. 16LTKR1000IM00BE86, Nr. 16LTKR1000IM00E661, Nr. 16LTKR1000IM00A072,  
Nr. 16LTKR1000IM015E14, Nr. 16LTKR1000IM0166E1, Nr. 16LTKR1000IM019115,  
Nr. 16LTKR1000IM019412, Nr. 16LTKR1000IM01AFF9, Nr. 16LTKR1000IM0224B8,  
Nr. 16LTKR1000IM024350, Nr. 16LTKR1000IM02E848, Nr. 16LTKR1000IM031B05,  
Nr. 16LTKR1000IM0339A9, Nr. 16LTKR1000IM03DEB0, Nr. 16LTKR1000IM03E604,  
Nr. 16LTKR1000IM03E612, Nr. 16LTKR1000IM03EB50, Nr. 16LTKR1000IM043666,  
Nr. 16LTKR1000IM043674, Nr. 16LTKR1000IM047B77, Nr. 16LTKR1000IM0481D9,  
Nr. 16LTKR1000IM048733, Nr. 16LTKR1000IM04D187, Nr. 16LTKR1000IM04DB44,  
Nr. 16LTKR1000IM04DFD2, Nr. 17LTKR1000IM000440, Nr. 17LTKR1000IM000467,

Nr. 17LTKR1000IM000459, Nr. 17LTKR1000IM001F95, Nr. 17LTKR1000IM004B50, Nr. 17LTKR1000IM004C75, Nr. 17LTKR1000IM0098B3 ir Nr. 17LTKR1000IM00C581;

2. panaikino Kauno TM patikrinimo ataskaitą dalyje, kuria Pareiškėjui apskaičiuota 16 722 Eur, iš jų: 4 752 Eur maitas, 7 575 Eur PVM, 189 Eur muito delspinigiai, 1 740 Eur PVM delspinigiai ir 2 466 Eur bauda pagal 2 importo deklaracijas: Nr. 16LTKR1000IM00B0D9 ir Nr. 16LTKR1000IM02ACE0;

3. panaikino Kauno TM patikrinimo ataskaitą dalyje, kuria Pareiškėjui apskaičiuota 58 194 Eur, iš jų: 13 243 Eur maitas, 30 591 Eur PVM, 411 Eur muito delspinigiai, 5 182 Eur PVM delspinigiai ir 8 767 Eur bauda pagal 14 importo deklaracijų (Nr. 16LTKR1000IM0301C7, Nr. 16LTKR1000IM037CE4, Nr. 16LTKR1000IM037CF2, Nr. 16LTKR1000IM0384A6, Nr. 16LTKR1000IM04B964, Nr. 16LTKR1000IM04C399, Nr. 16LTKR1000IM04C3A7, Nr. 16LTKR1000IM04F681, Nr. 16LTKR1000IM04F6A8, Nr. 16LTKR1000IM050030, Nr. 16LTKR1000IM0516D0, Nr. 16LTKR1000IM052013, Nr. 16LTKR1000IM052021 ir Nr. 16LTKR1000IM052048) ir šioje dalyje pavedė Kauno TM priimti naują sprendimą.

Muitinės departamento sprendimas Komisijai skundžiamas dėl rezoliucinės dalies 1 punkte nustatytos mokesstinės prievolės (326 581 Eur).

Skundžiamame sprendime nurodyta, jog ginčas kilo dėl Pareiškėjo importuotų prekių muitinės vertės nustatymo. Ginčo santykius iki 2016 m. balandžio 30 d. reglamentavo 1992 m. spalio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą (toliau – BMK), 28–36 straipsniai, 1993 m. liepos 2 d. Komisijos reglamento (EEB) Nr. 2454/93, išdėstančio Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2913/92, nustatančio Bendrijos muitinės kodeksą, įgyvendinimo nuostatas (toliau – BMKĮN), 141–181 a straipsniai bei 23 ir 24 priedai. Ginčo santykius nuo 2016 m. gegužės 1 d. reglamentuoja Europos Parlamento ir Tarybos 2013 m. spalio 9 d. reglamento (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas, (toliau – SMK) 69–76 straipsniai, 2015 m. lapkričio 24 d. Komisijos reglamento (ES) 2015/2447, kuriuo nustatomos išsamios tam tikrų SMK nuostatų įgyvendinimo taisyklės (toliau – SMKĮT) 127–146 straipsnių nuostatos. Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinės vertės nustatymo tvarką ir šiai vertei nustatyti naudojamų muitinio įvertinimo metodų taikymo sąlygas ir ypatybes reglamentuoja Muitinės departamento generalinio direktoriaus 2009 m. birželio 26 d. įsakymu Nr. 1B-361 patvirtintos Importuojamų naudotų transporto priemonių muitinio įvertinimo taisyklės (toliau – Taisyklės).

*Dėl 36 turto vertinimo ataskaitų neatitikimo Taisyklių 17.2 punkto nuostatomis (Patikrinimo ataskaitos 4 priedo 1–36 eil.)*

Pagal Taisyklių 16 punktą, jeigu muitinė apgadintoms importuojamoms naudotoms transporto priemonėms įvertinti netaiko sandorio vertės metodo ir kitų SMK 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.

Taisyklių 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 – TVVPI), Turto ir verslo vertinimo metodika (toliau – Metodika), patvirtinta Lietuvos Respublikos finansų ministro 2012-04-27 įsakymu Nr. 1K-159 „Dėl Turto ir verslo vertinimo metodikos patvirtinimo“, 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“ (toliau – Instrukcija).

Pareiškėjas skunde teigia, kad Kauno TM nėra Priežiūros įstaiga TVVPI prasme, todėl ji neturi kompetencijos spręsti dėl turto vertinimo ataskaitų neteisingumo, o viešojo administravimo subjektams draudžiama atlikti viešojo administravimo funkcijas, neturint šio įstatymo nustatyta tvarka suteiktų viešojo administravimo įgaliojimų.

TVVPI 1 straipsnyje apibrėžta šio įstatymo paskirtis – šis įstatymas nustato turto arba verslo vertės nustatymo principus, turto arba verslo vertinimo pagrindus ir atvejus, turto arba verslo vertintojų ir turto arba verslo vertinimo įmonių veiklos pagrindus ir veiklos priežiūrą, turto arba verslo vertintojų ir turto arba verslo vertinimo įmonių teises, pareigas ir atsakomybę, turto arba verslo vertintojams ir turto arba verslo vertinimo įmonėms keliamus reikalavimus. Kiti Lietuvos Respublikos įstatymai turto arba verslo vertintojams ir turto arba verslo vertinimo įmonėms taikomi tiek, kiek jų veiklos nereglementuoja šis įstatymas.

Sprendime pažymėta, jog nei TVVPI, nei Instrukcija nereglementuoja importuojamų prekių muitinės vertės nustatymo tvarkos. Reikalavimus, keliamus naudotų (apgadintų) transporto priemonių muitinei vertei nustatyti ir šiai vertei nustatyti naudojamų muitinio įvertinimo metodų taikymo sąlygas ir ypatybes nustato atitinkamai BMK ir SMK bei juos įgyvendinančių teisės aktų nuostatos, už kurių taikymą atsakinga muitinė. Todėl turto vertintojai, atlikdami importuojamos naudotos transporto priemonės vertinimą, skirtą muitinės tikslams (muitinei vertei nustatyti), *inter alia* privalo laikytis ir Taisyklių nuostatų, o muitinės pareigūnai teisės aktų yra įgalioti tikrinti, ar deklaranto pateikti įrodymai pagrindžia deklaruotą importuojamos prekės muitinę vertę, t. y. vertinti, ar pateikta turto vertinimo ataskaita gali būti laikoma tinkamu įrodymu importuotos prekės muitinei vertei nustatyti, ar ji atitinka Taisyklėse ir kituose teisės aktuose nustatytus reikalavimus.

Nagrinėjamu atveju ginčas tarp Pareiškėjo ir Kauno TM kilo dėl pateiktų turto vertinimo ataskaitų atitikimo Taisyklių 17.2 punkto nuostatomis.

Vadovaujantis Taisyklių 17.2 punktu, 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 vertės nustatymui. Apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių tikrinimo dokumentuose, kuriuose nurodomi variklio defektai, turi būti nurodomas tikrinto variklio numeris.

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).

Kauno TM, pakartotinio patikrinimo metu įvertinusi Pareiškėjo pateiktas turto vertinimo ataskaitas, kuriose nenurodytas tikrinto variklio numeris, tačiau į atkūrimo kaštus įtrauktos variklio atkūrimo išlaidos, ir vėliau pateiktą informaciją apie šių variklių numerius, pagrįstai suabejojo pateiktos informacijos išdavimo aplinkybėmis ir kreipėsi į šią informaciją pateikusius asmenis dėl šios informacijos pagrįstumo. Apibendrinus UAB „A1“, UAB „S1“, UAB „K1“ ir UAB „A2“ pateiktą informaciją apie transporto priemonių variklių numerių nustatymo aplinkybes, paaiškėjo, kad variklio numeriai buvo nustatyti po muitinio įforminimo, neatliekant jų fizinio patikrinimo, o pagal gamintojo nurodomą informaciją, kokie varikliai sumontuoti gamykloje. Kauno TM priėjo išvados, jog nagrinėjamu atveju negalima vienareikšmiškai teigti,

kad tikrintų (remontuotųjų ar keistųjų) variklių numeriai atitinka minėtų bendrovių pateiktose pažymose nurodytus variklių numerius.

Muitinės departamentas pritarė šiai Kauno TM išvadai ir nurodė, jog Pareiškėjo pateiktos turto vertinimo ataskaitos neatitinka Taisyklių 17.2 punkto reikalavimų ir negali būti laikomos tinkamu įrodymu, pagrindžiančiu importuotų transporto priemonių muitinę vertę, todėl Patikrinimo ataskaitos dalį dėl Pareiškėjui papildomai apskaičiuotos 323 350 Eur mokestinės prievolės patvirtino.

*Dėl turto vertinimo ataskaitų, kuriose taikyti neteisingi koeficientai ir taikaus susitarimo su mokesčių administratoriumi*

Kauno TM pakartotinio patikrinimo metu nustatė, kad 18 atvejų pateiktose turto vertinimo ataskaitose, nustatant transporto priemonių likutinę vertę, taikyti neteisingi apgadavimo laipsnio koregavimo, populiarumo automobilių rinkoje bei rizikos dėl neįvertintų gedimų bei pakitimų rinkoje koeficientai. Atsižvelgiant į tai, Kauno TM Pareiškėjos pateiktų turto vertinimo ataskaitų nelaikė tinkamais įrodymais, pagrindžiančiais importuotų transporto priemonių muitinę vertę.

Pareiškėjas kartu su skundu Muitinės departamentui pateikė patikslintas turto vertinimo ataskaitas bei susitarimą dėl mokesčių apskaičiavimo pagal šias ataskaitas.

Dėl Pareiškėjo siūlymo pasirašyti susitarimą Muitinės departamentas, vadovaudamasis Mokesčių administravimo įstatymo (toliau – MAĮ) 71 straipsnio 2 dalimi, nurodė, jog minėtos nuostatos netaikomos administruojant muitus, todėl nėra teisinio pagrindo pasirašyti su Pareiškėju susitarimą.

Muitinės departamentas, atsižvelgęs į tai, kad Pareiškėjas pateikė patikslintas turto vertinimo ataskaitas, nurodė, kad Kauno TM pavestina jas įvertinti.

Sprendime papildomai pažymėta, jog Pareiškėjas kartu skundu pateikė patikslintas turto vertinimo ataskaitas Nr. 1FF9 (importo deklaracija Nr. 17LTKR1000IM004B50) Nr. 1E44 (importo deklaracija Nr. 16LTKR1000IM04DB44), Nr. 1CD3 (importo deklaracija Nr. 16LTKR1000IM03E604) ir Nr. 1CD2 (importo deklaracija Nr. 16LTKR1000IM03E612), kuriose patikslinti papildomi pataisos koeficientai, tačiau minėtose ataskaitose buvo nustatyti ir kiti trūkumai, t. y. apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių tikrinimo dokumentuose, kuriuose nurodomi variklio defektai, nenurodytas tikrinto variklio numeris (importo deklaracijos Nr. 17LTKR1000IM004B50, Nr. 16LTKR1000IM03E604, Nr. 16LTKR1000IM03E612), nepateiktas įgalioto atstovo Lietuvoje surašytas dokumentas (importo deklaracija Nr. 16LTKR1000IM04DB44). Šie trūkumai patikslintose turto vertinimo ataskaitose nėra ištaisyti. Taigi, papildomai apskaičiuota 25 208 Eur mokestinė prievolė pagal minėtas importo deklaracijas tvirtintina, o likusioje dalyje, kuria Pareiškėjui papildomai apskaičiuota 58 194 Eur mokestinė prievolė pagal 14 importo deklaracijų, nurodytų skundžiamo sprendimo rezoliucinės dalies 2 punkte, buvo panaikinta ir Kauno TM pavesta priimti naują sprendimą.

*Dėl Sąjungos muitinės kodekso 74 straipsnio 3 dalies netinkamo taikymo*

Kauno TM, vadovaudamasi BMK 31 straipsniu, SMK 74 str. 3 dalimi (alternatyviu metu) ir Taisyklių 12, 22–24 punktais, importuotų transporto priemonių muitinę vertę apskaičiavo taikydama naudotų transporto priemonių importo kainas, remiantis VŠĮ „Emprekis“ atitinkamo mėnesio žinyne „Autotransporto kainos Lietuvoje“ nurodyta automobilių vidutine rinkos kaina.

Dėl sandorio vertės metodo netaikymo importuojamų naudotų transporto priemonių muitiniam įvertinimui Muitinės departamentas nurodė, jog pagal Taisyklių 6–7 punktus šių prekių muitinei vertei nustatyti taikomi tie patys muitinio įvertinimo principai ir metodai, kaip ir kitoms prekėms. Nagrinėjamu atveju Pareiškėjas importuotų transporto priemonių muitinės vertės nedeklaravo taikant sandorio vertės metodą, nei patikrinimo metu, nei kartu su skundu

Muitinės departamentui nepateikė įrodymų, pagrindžiančių importuojamų prekių sandorio vertę, todėl išsakyta nuomonė dėl sandorio vertės metodo netaikymo vertinta kaip neturinti teisinės reikšmės.

Dėl kitų metodų netaikymo sprendime nurodyta, jog dėl skirtingo automobilių nusidėvėjimo, jų techninės būklės, papildomai įrengtos įrangos nėra galimybės 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). Ginčo prekių muitinės vertės nustatyti apskaičiuotosios vertės metodu nėra galimybės, kadangi šiuo metodu nustatoma tik naujų prekių muitinė vertė.

Taigi, perskaičiuodama ginčo transporto priemonių muitinę vertę, Kauno TM pagrįstai rėmėsi Taisyklių 22–24 punktų nuostatomis bei juose įtvirtinta formule.

Muitinės departamentas nurodė, jog mokesčių mokėtojui, siekiant paneigti apskaičiuotas sumas bei nuginkčyti 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 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). Ginčo atveju Pareiškėja neįrodė, jog importo mokesčius Kauno TM apskaičiavo neteisingai.

#### *Dėl apskaičiuotos baudos ir delspinigių*

Pareiškėjas nurodė, jog mokesčiai jam buvo papildomai apskaičiuoti remiantis vien lengvai ištaisomomis smulkiomis klaidomis, todėl, remiantis Bendroju susitarimu dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT1947), jam turėjo būti skirta mažiausia nuobauda – įspėjimas. Atitinkamai apskaičiuoti delspinigiai ir paskirta bauda turi būti panaikinti.

Sprendime nurodyta, jog mokesstinė prievolė Pareiškėjui buvo apskaičiuota ir įregistruota nustačius, kad nepagrįstai buvo sumažinta importuojamų automobilių muitinė vertė, o bauda už tokį pažeidimą skirta vadovaujantis ne Bendrojo susitarimo dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT1947) nuostatomis, o vadovaujantis Mokesčių administravimo įstatymo 139 straipsnio 1 dalimi. Remiantis MAĮ 139 str. 1 dalyje įtvirtintu teisiniu reglamentavimu, mokesčių administratoriui nesuteikta teisė, nustačius pažeidimą, mokesčių mokėtojui skirti įspėjimą, t. y. skirti kitokią nuobaudos rūšį nei numatyta minėtame straipsnyje. Atitinkamai Pareiškėjui, atsižvelgus į aplinkybes, didinančias ir mažinančias baudos dydį, pagrįstai buvo paskirta 20 proc. dydžio bauda.

Pareiškėjas taip pat nurodo, kad jam nepagrįstai buvo apskaičiuoti delspinigiai. Jeigu mokesčių administratorius iš karto būtų nurodęs, jog nesivadovaus turto vertinimo ataskaitomis dėl jose nenurodytų variklių numerių, maito mokesčiai būtų buvę paskaičiuoti importo metu ir mokesčių mokėtojas būtų juos sumokėjęs laiku. Dėl šių Pareiškėjo argumentų Muitinės departamentas nurodė, jog, remiantis SMK 15 str. 2 dalimi, asmuo, pateikdamas muitinei deklaraciją, prisiima atsakomybę už deklaracijoje pateiktos informacijos tikslumą ir išsamumą, visų deklaraciją papildančių dokumentų autentiškumą, tikslumą ir galiojimą (analogiška nuostata buvo įtvirtinta ir BMKĮN 199 straipsnyje). MAĮ 40 straipsnyje taip pat numatyta, kad mokesčių mokėtojas privalo teisingai apskaičiuoti mokesčių vadovaudamasis mokesčių įstatymais. Savo ruožtu muitinė, 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 (BMK 78 straipsnis bei SMK 48 straipsnis). Taigi, muitinė po prekių išleidimo patikrinusi muitinio įforminimo metu pateiktus dokumentus ir nustačiusi

pažeidimus, pagrįstai perskaičiavo importo mokesčius ir, vadovaudamasi SMK 114 str. 2 dalimi, MAĮ 96 str. 1 d. 2 punkto ir 97 str. 2 dalimi, apskaičiavo muito ir PVM delspinigius.

Pareiškėjas su skundžiama Muitinės departamento sprendimo dalimi nesutinka ir šioje dalyje prašo Komisijos Muitinės departamento sprendimą panaikinti.

Pareiškėjas nurodė, jog ginčas iš esmės yra kilęs dėl 37 turto vertinimo ataskaitų neatitikimo Taisyklių 17.2 punkto nuostatomis, nes jose į transporto priemonių atkūrimo kaštus įtrauktos variklio atkūrimo išlaidos, tačiau vizualiai nematomiems defektams pagrįsti prie šių ataskaitų pateiktos transporto vertinimo įmonių pažymose nenurodyti keistini variklių numeriai. Todėl Muitinės departamentas importuotų transporto priemonių muitinei vertei nustatyti nusprendė netaikyti dedukcinio vertės nustatymo metodo ir muitinę vertę nustatyti remiantis duomenimis, kuriuos galima gauti Sąjungos muitų teritorijoje.

#### 1. Dėl Muitinės departamento pozicijos.

Pareiškėjas nurodė, jog ankstesniame analogiško pobūdžio ginče Muitinės departamentas pavedė teritorinei muitinei išsiaiškinti, ar

- minėtas vertinimo ataskaitos trūkumas 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?

Nagrinėjamo ginčo atveju Kauno TM šių aplinkybių netyrė.

Pareiškėjas pažymėjo, kad 18 iš 37 ginčo automobilių yra pripažinti naikintinu turtu, t. y. neeksploatuotina transporto priemone. Praktiškai visos likusios transporto priemonės yra skendusios. Pareiškėjas teigia, kad visuotinai žinoma, jog vanduo gali lemti ne tik variklio ir kitų dalių gedimus, bet taip pat sukelti koroziją ir pažeidimus, dėl ko variklio numerio galima neįskaityti.

Pasak Pareiškėjo, tai, kad vienu atveju Muitinės departamentas nurodo tirti papildomas aplinkybes, o kitu ne, kelia abejonių dėl apmokestinimo aiškumo ir Muitinės departamento objektyvumo.

#### 2. Dėl turto vertinimo ataskaitų (toliau – TVA) atitikties Taisyklių 17.2 punkto reikalavimams.

Taisyklių 17.2 punkte nurodyta, jog „[...]Apgadintų importuojamų naudotų transporto priemonių tikrinimo dokumentuose, kuriuose nurodomi variklio defektai, turi būti nurodomas tikrinto variklio numeris. [...]“. Nei Taisyklėse, nei kituose teisės aktuose, nėra nustatyta, kad, nurodant variklio defektus, variklio numeris privalo būti nustatytas fiziškai apžiūros metu. Kitaip tariant, teisės aktai nereglamentuoja, koku būdu turi būti nustatytas variklio numeris – ar fiziškai, ar kitu būdu, pavyzdžiui, iš gamintojo pateiktų dokumentų.

Pareiškėjas ginčo nagrinėjimo metu pateikė papildomus įrodymus – automobilių gamintojų atstovų pažymas, kurios buvo nurodyti variklių numeriai, todėl nebėra pagrindo nesivadovauti TVA, kuriomis grindžiama muitinė vertė. Be to, dalyje TVA (Nr. 2, 12, 31) gamintojų atstovai nurodė, jog nėra galimybės nustatyti variklio numerio arba dalies jo skaičių.

Pareiškėjas akcentuoja, jog jo importuotų transporto priemonių muitinei vertei nustatyti pritaikius alternatyvų vertės nustatymo metodą, t. y. pritaikius sveikų automobilių rinkos kainas, reikšmingai padidėjo jam nustatyтина mokesstinė prievolė.

Muitinės departamentas nepagrindė, kokią įtaką teisingam muitinės vertės nustatymui turi variklio numerio nurodymas. Pareiškėjo teigimu, variklio numerio nenurodymas iš esmės nepakeitė muitinės vertės.

Remiantis Taisyklių 16 punktu, apgadintų importuojamų transporto priemonių muitinei vertei nustatyti naudojamos TVA, 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.

Pareiškėjas nurodė, jog visoms importuotoms transporto priemonėms buvo įformintas išleidimas į laisvą apyvartą, o tai reiškia, kad muitinės pareigūnas jau buvo išnagrinėjęs jam pateiktus dokumentus ir nenustatė jokių pažeidimų, arba juos vertino kaip neturinčius įtakos deklaruotai muitinei vertei. Taisyklių 23 p. numato, kad jei deklaruojama prekių muitinė vertė nustatyta taikant ne sandorio, o kitus muitinio įvertinimo metodus, muitinės pareigūnas, atlikdamas muitinės deklaracijos ir kartu pateiktų dokumentų tikrinimą, tikrina, ar pagrįstai taikytas deklaruojamas muitinio įvertinimo metodas, t. y. ar taikytas metodas atitinka Taisyklių 8–15 p. nuostatas; taip pat kokiais duomenimis ir (arba) dokumentais remiantis nustatyta prekių muitinė vertė ir ar remiantis šiais duomenimis gali būti taikomas deklaruojamas vertės nustatymo metodas. Taigi, Pareiškėjas daro išvadą, jog įforminus išleidimo į laisvą apyvartą muitinės procedūrą Kauno TM įvertino pateiktas TVA ir nusprendė, kad jomis galima taikyti deklaruojamą vertės nustatymo metodą.

Pareiškėjo teigimu, jo pateiktos TVA atitinka TVVPĮ ir Metodikos reikalavimus, o nustatyti pažeidimai 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 vertės nustatymo metodą.

Be to, pagal TVVPĮ įstatymo 23 straipsnyje įtvirtintą TVA teisingumo prezumpciją, TVA 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 TVA neteisingumo.

Pareiškėjas taip pat paaiškino, kad visos ginčo transporto priemonės buvo nugabentos įgaliotam atstovui, kuris jas apžiūrėjo ir nustatė gedimo priežastis bei nurodė rekomendacijas – keistinas detales. Jokių aplinkybių, kad varikliai nebuvo tikrinti ir defektuoti, išskyrus tai, kad į serviso pasiūlymus nebuvo įrašytas variklio numeris (nors kai kur įrašytas modelis), nėra nustatyta. Jokios objektyvios informacijos, jog transporto priemonės apžiūros metu nebuvo tikrintas variklio numeris byloje nėra.

### 3. Dėl transporto priemonių kaip prekės būklės.

Pareiškėjas atkreipė dėmesį, jog didžiajai daliai importuotų ginčo automobilių JAV buvo įregistruotos žymos, kad transporto priemonės pripažintinos kaip nebenaudotinos arba kaip atlieka. Pagal Lietuvoje galiojančią teisinį reglamentavimą tokios transporto priemonės, turinčios sunaikinimo žymą („non repairable“, „certificate of destruction“ ir pan.), negali būti įregistruojamos ir eksploatuojamos Lietuvoje. Tokius automobilius galima tik išardyti dalimis.

Tiek Kauno TM, tiek Muitinės departamentas turėjo visų pirma įvertinti, kokią prekę Pareiškėjas importavo ir kokių tikslu. Dalis transporto priemonių įvežama siekiant jas suremontuoti ir eksploatuoti kaip automobilį, o dalis – detalėms. Pasak Pareiškėjo, jo pateiktoje lentelėje (skundo priedas Nr. 2) 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 13, 15, 16, 18, 24, 28, 29, 30, 34, 37 eilutėse įrašyti automobiliai neremontuoti, t. y. jie skirti išardyti, ne eksploatuoti. Likusieji automobiliai buvo skendę arba aplieti vandens. Pareiškėjas taip pat aprašė, kokio pobūdžio žalą vanduo padaro transporto priemonės elektrinei daliai ir varikliui. Tai, kad automobiliai buvo skendę / apsemti vandens, kad variklis neprasisuka, įvykęs hidro smūgis ir pan. buvo įrašyta tiek gamintojų atstovų įformintuose dokumentuose, tai patvirtina tiek fotonuotraukos, tiek „Carfax“ išrašai. Kauno TM, turėdama ir žinodama visą šią informaciją, ginčo prekių muitinę vertę nustatė pagal sveikų eksploatuotinių transporto priemonių rinkos kainas. Pasak Pareiškėjo, nustatyta muitinė vertė neatitinka importuotos prekės realios ekonominės vertės ir protingumo kriterijaus.

### 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. Pareiškėjas, įveždamas transporto priemonę, muitinei pateikia visus jo turimus transporto priemonės ir jos įsigijimo dokumentus, todėl vien tai, kad Pareiškėjas nedeklaravo taikytino sandorio vertės metodo, nereiškia, kad muitinė negalėtų / neturėtų taikyti sandorio vertės metodo.

Nei Kauno TM, nei Muitinės departamentas nepateikė motyvų, kodėl nebuvo taikyti kiti vertės nustatymo metodai, o buvo taikytas alternatyvus. Pareiškėjas nurodė, jog Lietuvoje iš JAV kasmet įvežama apie 6000–7000 automobilių, o iš jų nemaža dalis yra skendusiu arba skirtu sunaikinti ar išardyti. 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.

#### 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 priemonės 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 Bendroju 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 delspinigių.

Pareiškėjas nurodo, jog delspinigių paskirtis – užtikrinti mokesstinės 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 delspinigiaai yra apskaičiuoti nepagrįstai.



Iš bylos medžiagos matyti, kad Pareiškėjo skundas atmestinas, skundžiama Muitinės departamento sprendimo dalis, kuria Pareiškėjui apskaičiuota 326 581 Eur, iš jų: 73 993 Eur muitas, 168 300 Eur PVM, 2 630 Eur maito delspinigiai, 33 201 Eur PVM delspinigiai ir 48 457 Eur bauda pagal 37 importo deklaracijas, tvirtintina.

Pareiškėjui papildomai mokėtini importo mokesčiai buvo apskaičiuoti 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“ atitinkamo mėnesio 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. IĮ sudarytose turto vertinimo ataskaitose, UAB „A1“, UAB „S1“, UAB „K1“ ir UAB „A2“ surašytose pažymose / pasiūlymuose, kuriose nurodyti duomenys apie variklio defektus, nėra nurodytas tikrinto variklio numeris. Minėtos įmonės (įgalioti atstovai) muitinei patvirtino, jog automobilių apžiūros metu nebuvo nustatyti variklių numeriai. Variklių numeriai buvo nustatyti vėliau, po muitinio įforminimo, neatliekant jų fizinio patikrinimo, t. y. iš automobilių gamintojų duomenų bazių pagal kėbulo numerius (VIN). Taigi, sutiktina su Muitinės departamento sprendime išdėstyta pozicija, jog nėra galimybės vienareikšmiškai patvirtinti, kad turto vertinimo metu buvo vertinami būtent šie gamykloje sumontuoti varikliai, kadangi variklio defektų nustatymo metu variklio numeris nebuvo užfiksuotas.

Kauno TM, pateikdama Pareiškėjui pranešimą apie galimą nepalankų sprendimą, 2018-04-26 rašte Pareiškėjui nurodė tokio sprendimo motyvus, t. y. kad pateiktos ginčo transporto priemonių vertinimo ataskaitos neatitinka Taisyklių 17.2 punkto reikalavimų, nes į transporto priemonių atkūrimo kaštus buvo įtrauktos variklių, kurių numeriai nebuvo nustatyti, keitimo išlaidos, todėl 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 žinynu. Pareiškėjas su tokia Kauno TM pozicija nesutiko, tačiau turto vertinimo ataskaitų netikslino (netaisė) (Pareiškėjo 2018-05-29 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, 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.

Dėl Pareiškėjo skundo motyvų, jog ginčo byloje nebuvo tiriamos papildomos faktinės, kurios buvo tiriamos kitoje analogiškoje byloje (ar tai, kad į transporto priemonių atkūrimo kaštus buvo įtrauktos variklių, kurių numeriai nebuvo nustatyti, keitimo išlaidos, galėjo turėti įtakos deklaruotai automobilių muitinei vertei, ar yra duomenų, kad variklis buvo be defektų, ar yra duomenų, kad buvo tikrintas ne ataskaitoje nurodytas variklis ir kokia yra fizinė prieiga prie šio variklio numerio) ir tai kelia abejonų Muitinės departamento objektyvumu ir kompetencija, Komisija nurodo, jog skundžiamame sprendime pozicija neatsižvelgti į pateiktas turto vertinimo ataskaitas iš esmės yra grindžiama tuo aspektu, jog pateiktos turto vertinimo ataskaitos kaip įrodymai muitinei vertei pagrįsti neatitinka Taisyklių reikalavimų. Komisija papildomai nurodo, jog, pavyzdžiui, administracinėje byloje pagal UAB „A3“ skundą dėl Muitinės departamento sprendimo panaikinimo, Vilniaus apygardos administracinis teismas nurodė, jog 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 ir vadovaujantis šiomis Kelių transporto priemonių vertės nustatymo tvarkos bei Kelių transporto priemonių vertinimo instrukcijos ir taisyklių nuostatomis. Pareiškėjo (UAB „A3“) pateiktas jo surašytas autobuso techninės būklės įvertinimo aktas neatitinka Taisyklių 16, 17 punktų reikalavimų, *todėl nelaikytinas dokumentu, galinčiu pagrįsti autobuso vertę*. LVAT teisėjų kolegija, patikrinusi bylą teisinio reguliavimo ir faktinių aplinkybių nustatymo aspektais, priėjo išvados, kad autobuso muitinė vertė nustatyta tinkamai (LVAT 2015 m. spalio 22 d. sprendimas adm. byloje Nr. A-2030-662/2015).

Muitinės departamentas skundžiamame sprendime taip pat išdėstė motyvus, kodėl ginčo automobilių muitinei vertei nustatyti netaikė kitų SMK 74 str. 1 ir 2 dalyse (atitinkamai SMK 29 str. 2 dalyje) nurodytų antrinių muitinio įvertinimo metodų. Dėl importuotų automobilių apgadavimo 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 pagrindais buvo taikytos SMK 74 straipsnio 3 dalies (BMK 31 str. 1 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“ atitinkamo laikotarpio 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 priemones nustatyti importo muitai ir Lietuvos Respublikoje nustatyti importo mokesčiai. Iš Patikrinimo ataskaitos 3 priedo (alternatyviu muitinio įvertinimo metodu nustatyta transporto priemonių muitinė vertė) matyti, jog Kauno TM ginčo prekių muitinei vertei nustatyti rėmėsi paties Pareiškėjo pateiktose turto vertinimo ataskaitose nurodytomis automobilių vidutinėmis rinkos kainomis, parinktomis iš VŠĮ „Emprekis“ atitinkamo laikotarpio katalogo. Visi kiti duomenys, t. y. maito tarifas (10 proc.), PVM tarifas (21 proc.) ir įmonių, prekiaujančių transporto priemonėmis, vidutinis pelnas, yra rodikliai, kurie yra viešai skelbiami, todėl Pareiškėjui turėjo būti žinomi. 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. Pareiškėjas visose ginčo deklaracijose importuotų apgadintų transporto priemonių muitinei vertei pagrįsti deklaravo vertės nustatymo kodą „4“, kuris reiškia, kad muitinei vertei nustatyti taikytinas SMK 74 str. 2 dalies c punkte įtvirtintas deducinis vertės nustatymo metodas, arba „6“, kuris reiškia, kad muitinė vertė turi būti nustatyta pagal SMK 74 str. 3 dalį, remiantis turimais duomenimis (alternatyvus metodas). 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 Bendroju susitarimu dėl muitų tarifų ir prekybos (GATT 1947), o MAĮ 139 straipsnio nuostatomis, kurios nenumato galimybės mokesčių mokėtojui už mokesčių įstatymų pažeidimus skirti įspėjimo. Pareiškėjui paskirta bauda (jos dydis) atitinka baudos skyrimą reglamentuojančio MAĮ 139 str. nuostatos, todėl nėra pagrindo šioje dalyje keisti ar naikinti Muitinės departamento sprendimo. Muitinės

departamentas skundžiamame sprendime taip pat tinkamai pagrindė delpinigių 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 jokių 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 delpinigiaii.

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 2018-09-19 sprendimo Nr. 1A-342 dalį, kuria Pareiškėjui apskaičiuota 326 581 Eur, iš jų: 73 993 Eur maitas, 168 300 Eur PVM, 2 630 Eur maito delpinigiaii, 33 201 Eur PVM delpinigiaii ir 48 457 Eur bauda pagal 37 importo deklaracijas.

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 pirmininkė

Edita Galiauskaitė

Komisijos nariai

Rasa Stravinskaitė

Andrius Venius

Vilma Vildžiūnaitė