

Auditorė Daiva Žumbakienė
UAB Raimda auditas direktorė
ACCA narė
2016 m. vasario 15 d.

ELEKTRONINIAI VAŽTARAŠČIAI: AR VERSLUI LIETUVOJE BUS LENGVIAU?

Išmanioji mokesčių administravimo sistema (toliau – i.mas) tai Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (toliau – VMI) ir LR finansų ministerijos bendras didžiulis projektas.

Vienas iš šio milžiniško projekto tikslų¹ yra administravimo efektyvumo didinimas ir **naštos mokesčių mokėtojui mažinimas**. Ar tikrai šis projektas bus be galo patrauklus verslui, ar tikrai galėsime garsiai visam pasauliui skelbti, kad verslui Lietuvoje sudarytos puikios sąlygos? Ar užsienio kapitalas plūste plūs į Lietuvą, nes mūsų šalyje verslo vystymosi sąlygos labai patrauklios? Klausimai, sakyčiau, filosofiniai, nes, pažvelgus iš ekonominės pusės, jau dabar galima drąsiai sakyti, kad tokias „puikias“ verslo sąlygas vargu ar rastume kurioje kitoje ES šalyje.

i.mas susideda iš kelių etapų. Šį kartą noriu trumpai apžvelgti pirmąjį etapą – elektroninių važtaraščių paleidimą 2016 m. spalio 1 dieną.

Iki 2016 02 19 dienos VMI prašo pateikti pastabas dėl projekto *Važtaraščių ir kitų krovinių gabenimo dokumentų duomenų teikimo Valstybinei mokesčių inspekcijai taisyklės*² (toliau – Taisyklės).

Trumpa šio dokumento santrauka:

- ✓ Elektroninių važtaraščių pildymas palies du aspektus:

Lietuvos mokesčių mokėtojai	Lietuvos keliai
-----------------------------	-----------------

Vadinasi, užsienio mokesčių mokėtojams šis dokumentas neaktualus (neturi juridinės galios). Jei vykstama / važiuojama ne Lietuvos keliais, šis dokumentas taip pat nėra aktualus, t.y. jis yra svarbus tik važiuojant Lietuvos keliais.

¹ VMI tinklalapio informacija: <http://www.vmi.lt/cms/imas>, bendroji informacija, i.mas pristatymas

² <http://www.vmi.lt/cms/vaztarasciu-ir-kitu-kroviniu-gabenimo-dokumentu-duomenu-teikimo-taisykliu-projektas>

Ištrauka iš Taisyklių sąvokų:

Važtaraščio rengėjas – mokesčių mokėtojas, kuris yra krovinio siuntėjas arba kitas krovinio siuntėjo įgaliotas asmuo, perduodantis vežti krovinį jo nurodytam gavėjui, kaip tą numato Lietuvos Respublikos Kelių transporto kodeksas ir kiti susiję dokumentai.

Taisyklių 5 punktas teigia, kad Valstybinei mokesčių inspekcijai teikiami važtaraščiai ir kitų krovinių gabenimo dokumentų duomenys (toliau – važtaraščio duomenys), esant **visoms** sąlygoms:

- i. pervežami nuosavi ar kitų asmenų kroviniai kelių transporto priemonėmis;
- ii. kroviniai pakraunami Lietuvos Respublikos teritorijoje;
- iii. bent vienas pervežimo operacijoje dalyvaujantis asmuo (siuntėjas, vežėjas, gavėjas) yra ekonominę veiklą vykdomas mokesčių mokėtojas;
- iv. yra sukurti komerciniai santykiai tarp siuntėjo ir gavėjo, siuntėjo ir vežėjo arba gavėjo ir vežėjo.

Ekonominę veiklą vykdomas asmuo:
✓ Visi juridiniai asmenys – visos įmonės ✓ Visi asmenys, vykdomys veiklą pagal IDV (individualios veiklos) pažymą ✓ Visi asmenys, turintys verslo liudijimą

Taisyklių 6 punkte konstatuojama, kad „Važtaraščių ir kitų krovinių gabenimo dokumentų duomenis VMI teikia **važtaraščio rengėjas**. Tais atvejais, kai **krovinių siuntėjas** nevykdo ekonominės naudos, ir/ar važtaraštį išrašo vežėjas/gavėjas, <...> duomenis VMI teikia **krovinių vežėjas/gavėjas**“.

Važtaraščių ir kitų krovinių gabenimo dokumentų duomenys VMI teikiami **tik** elektroniniu būdu:

- i. XML formato važtaraščio rinkmena (toliau – i.VAZ);
- ii. Naudojantis žiniatinklio paslauga;
- iii. Išrašant važtaraštį tiesiogiai i.VAZ per naudotojo sąsają.

Trumpai tariant, duomenys turi būti pateikti prisijungus prie elektroninės važtaraščių sistemos.

Važtaraščių privalomi duomenys:

- i) Važtaraščio numeris;
- ii) Važtaraščio išrašymo data;
- iii) Krovinio išsiuntimo data ir laikas;
- iv) Siuntėjo duomenys (registracijos numeris/kodas arba kodas užsienio valstybėje);
- v) Siuntėjo pavadinimas;
- vi) Vežėjo duomenys (registracijos numeris/kodas arba kodas užsienio valstybėje);

- vii) Vežėjo pavadinimas;
- viii) Krovinio pakrovimo adresas/iškrovimo adresas;
- ix) Krovinio kiekis;**
- x) Krovinį gabenančios transporto priemonės valstybinis numeris.

Suvedus privalomus krovinio važtaraščio duomenis, VMI sistema suteikia numerį, kuris patvirtina, kad važtaraštis yra sėkmingai užregistruotas.

[Taisyklių 14 punktas]

IŠIMTYS. KAM NEREIKIA TEIKTI VAŽTARAŠČIŲ:

Taisyklių 12 punkte, 12.1–12.13 papunkčiuose, numatyta trylika išimčių.

Paminėsiu tik kelias išimtis, numatančias, kam Taisyklės negalioja:

- ✓ Pašto siuntos, kurių svoris iki 50 kg;
- ✓ Krovinys nėra komercinio pobūdžio;
- ✓ **Krovinio siuntėjas yra valstybės, savivaldybių institucija ar įstaiga;**
- ✓ Pervežamas krovinys – komunalinės atliekos;
- ✓ Pervežama krovinys – įranga, produkcija skirta naudoti, eksponuoti ir (ar) parduoti tarptautinėse, nacionalinėse ir kitose LR organizuojamose parodose-mugėse, koncertų salėse;
- ✓ Pervežamas krovinys – prekėms ir paslaugoms reklamuoti naudojamos priemonės, skirtos tik reklamos tikslais, neskirtos prekybai;
- ✓ Pervežamas krovinys – mediena, kai pervežama iš miško į medienos perdirbimo vietas;
- ✓ Pervežamas krovinys – ūkininkų išauginta produkcija ar pagaminta augalinės ar gyvulinės kilmės produkcija, siunčiama/vežama paties ūkininko ar jo įgalioto asmens, ir pervežama iš nurodytos produkcijos užauginimo, išgavimo, saugojimo vietų.

i.VAZ duomenys pateikiami VMI likus 7 dienoms iki krovinio išsiuntimo ir ne vėliau nei važtaraštyje nurodyto krovinio išsiuntimo data ir laikas.

[Taisyklių 13 punktas]

- ✓ Duomenų atsarginės procedūros – i.VAZ veiklos sutrikimo atveju galimas skaitmeninės telefonijos paslaugų naudojimas

- ✓ Interneto nebuvimas nėra pateisima priežastis, dėl kurios negalima pateikti elektroninio krovinių važtaraščio

[Taisyklių 18–22 punktai]

- ✓ Krovinių gabenimą kelių transportu kontroliuojančios institucijos, nustačiusios važtaraščių ir kitų krovinių gabenimo dokumentų duomenų nepateikimo VMI atvejį, užfiksuotą atvejį iš karto perduoda VMI
- ✓ Už šių Taisyklių nuostatų nevykdymą ar netinkamą vykdymą mokesčių mokėtojai atsako Lietuvos Respublikos teisės aktų nustatyta tvarka

[Taisyklių 35–40 punktai]

Trumpai tariant, jei įmonė X veža prekes iš vieno sandėlio į kitą (ar iš vieno padalinio į kitą) – i. VAZ nereikalingas.

Išskirčiau pagrindinius Taisyklių aspektus, kurie yra neaiškūs, migloti arba santykinai subjektyvūs:

- a) Vadybininkų darbas. Ne paslaptis, kad vadybininkai didelę savo darbo dalį praleidžia „ant ratų“. Į automobilį susideda atitinkamas prekes (jei jas pagal matmenis turi galimybę vežtis) ir iš karto važiuoja pas galimą klientą, t. y. aplanko n skaičių įmonių, rodo prekes, prekių katalogus etc. Tokį darbą 99,99 proc. laiko lydi neapibrėžtumo faktorius (neapibrėžtas pirkėjas) – vadybininkas negali žinti, kas bus jo klientas sekančią minutę, įmonė X ar įmonė Z. Visiems taip pat aišku, kad nuotoliniu būdu, nepalietęs, nepabandęs prekės ir neišsiaiškinęs jos veikimo principo, retas pirkėjas įsigytų katę maiše. i. VAZ sistema tarsi sukuria spąstus: vadybininkas rizikuoja būti sustabdytas kelių policijos ir, neturėdamas i. VAZ, būti nubaustas. Dėl tokio prekybos pobūdžio vadybininkui net gali tekti visiškai nutraukti veiklą.
- b) Ūkininkų turgeliai, Gariūnų turgus ir visos kitos Lietuvos turgavietės, vadovaujantis įstatymo raide, turės užsidaryti arba tiesiog išnykti. Ūkininkas ar žemės ūkio bendrovės atstovas, vežantis į ūkininkų turgelį parduoti, pavyzdžiui, duonos bei lašinių, ir i. VAZ sistemoje neužpildęs krovinio gabenimo duomenų, rizikuoja gauti milžinišką baudą už įstatymo nesilaikymą. Iš tiesų šioje situacijoje prekes gabenantis subjektas negali tinkamai užpildyti važtaraščio, nes nežino pirkėjo duomenų, o jei ir žinotų, tai būtų jau santykinai pavėluotas užpildymas. Toks veiksmas pagal Taisykles – nusikaltimas.
- c) Taisyklės leidžia įmonėms savo prekes tarp padalinių vežti nepildant i. VAZ. Tačiau ar ši išimtis galioja įmonėms, vežančioms prekes į turgų, kai turgus nėra įmonės padalinys?
- d) Tikslūs vežamos produkcijos kiekiai. Žemės ūkio veikloje yra įprasta, kad ūkininkams/žemės ūkio bendrovėms parduodant grūdus, prekės svoris yra nustatomas jau

atvežus ją į supirkimo punktą. Tik pasvėrus prekes gabenančius automobilius tiksliais svarstyklėmis, konstatuojamas faktinis svoris. Darytina prielaida, kad arba visi žemės ūkio sektoriuje dirbantys fiziniai ir juridiniai asmenys turės nusipirkti labai brangias svarstyklas tam, kad svorį galėtų nustatyti kelis kartus metuose dar prieš vežant produkciją į pardavimo vietą, arba jie turės rizikuoti ir į supirkimo punktus vežti produkciją neužpildę i.VAZ, o tai būtų pažeidimas.

- e) Kelių policija turės daug daugiau darbo. Numanant Lietuvos mastą galima spėti, kad kelių policijoje turės būti įdarbinta papildomai darbuotojų tam, kad krovinių gabenimo teisėtumas būtų įvertinamas pagal naująją sistemą. Bet svarbiausia tai, kad visi kelių policininkai turės būti aprūpinti technika, galinčia identifikuoti, ar sustabdytu automobiliu gabenamas kroviny yra registruotas i.VAZ sistemoje ir ar jis turi šios sistemos išduotą numerį, pažymintį krovinio teisėtumą. Netiesiogiai darytina prielaida, kad išmaniaisiais prietaisais (telefonais) turės būti aprūpinti visi Lietuvos kelių policijos patruliai.

Išimties suteikimas Valstybinėms institucijoms ir įstaigoms kelia daugiausia dvejonių. Šis atvejis ir vėl parodo valstybinio sektoriaus išskirtinumą bei neliečiamumą, privačiam verslui „klijuodamas“ neskaidrumo etiketę. Galima susidaryti įspūdį, kad tik privatus verslas Lietuvoje yra linkęs netinkamai apskaityti gabenamą produkciją. Jei nebūtų išimties valdiškoms institucijoms, i.VAZ sistemą sąlyginai būtų galima vertinti kaip valstybės gebėjimą privatų ir valdišką sektorių laikyti lygiaverčiais. Valdiškoms institucijoms nesuteikdama išimties valstybė taip pat galėtų geriau įvertinti finansines sąnaudas, kurių iš privataus sektoriaus gali pareikalauti Taisyklių įgyvendinimas.

Šis VMI ir LR finansų ministerijos išmaniosios mokesčių administravimo sistemos projektas yra unikalus tuo, kad nėra reglamentuojamas nė vieno Europos Sąjungos dokumento³. Lietuva šioje srityje greičiausiai atliks pionieriaus vaidmenį. Reikia tikėtis, kad Lietuvos patirtis padrąsins ir kitas Europos Sąjungos valstybes ryžtis šiam projektui. Kita vertus, labai keista, kad žymiai turtingesnės ES šalys tokių naujovių įgyvendinti nesiryžta, o mes šį daug finansų reikalaujantį projektą vykdyti galime.

³ Iš VMI atsakymo į UAB Raimda audito paklausimą konstatuotinas faktas, kad šis projektas nėra suderintas su ES teisiniais reglamentais