



NELEGALUS AKCIZINIŲ PREKIŲ IMPORTAS IR JO ĮTAKA LIETUVOS BIUDŽETUI

Mantautas Račkauskas, Vytautas Liesionis

Vytauto Didžiojo Universitetas

Anotacija

Nelegalus importas vykdomas dėl psichologinių paskatų, moralinių nuoskaudų, vidinių protestų prieš esamą santvarką, bedarbių ir neturtą. Kontrabandos atveju valstybė nukenčia todėl, kad į šalį yra nelegaliai importuojamos prekės, už kurias būtų gaunamas akcizas (cigaretės, degalai, alkoholis), o savo ruožtu vidaus vartotojai dažnai renkasi šias pigesnes, kontrabandinės prekes ir taip sumažina mokesčių surinkimą į biudžetą, vidaus paklausą ir pardavimus, sukurdami neapskaiytų pajamų srautą, kuris iškreipia rinką. Atliktu tyrimu buvo siekiama atskleisti ir įvertinti Lietuvos kriminogeninę situaciją kontrabandos atžvilgiu bei apskaičiuoti nelegalaus akcizinių prekių importo įtaką Lietuvos biudžetui, įvertinti biudžeto patiriamus nuostolius dėl vykdomos nelegalios veiklos ir pasiūlyti galimas sprendimų kryptis nelegalaus akcizinių prekių importo problemai spręsti. Straipsnyje apžvelgti pagrindiniai nelegalaus akcizinių prekių importo teoriniai aspektai, pateikti galimi biudžeto nuostolių vertinimai, taip pat išsakyti pasiūlymai siekiant sumažinti korupciją ir kontrabandos mastus. Remiantis statistiniais duomenimis buvo išskirti regionai, kuriuose daugiausia užsiimama nelegaliu akcizinių prekių importu, o remiantis asmenine informacija ir naudojantis konservatyviomis prielaidomis bei atsargiu, spėjimu numatytas apskaičiuotas ir įvertintas galimų kontrabandininkų kiekis, vykdančių nelegalų akcizinių prekių perpardavinėjimą bei apskaičiuotos galimos jų pajamos, išlaidos ir pelnas, taip pat, preliminarieji apskaičiuoti Lietuvos Respublikos biudžeto patiriami nuostoliai dėl vykdomos kontrabandos ir nelegaliai įvežtų prekių kiekio nepardavimo viešojoje rinkoje. Šiame straipsnyje parodoma kokių nuostolių patiria valstybė ir kiek mokesčių nėra surenkama į biudžetą, kai valstybės siena yra kertama legaliai ir į Lietuvą įvežami leistini kiekiai degalų. Taip pat įvertinami nuostoliai, kurie patiriami vykdant smulkiają kontrabandą, t.y. įsivežant šiek tiek didesnę akcizinių prekių kiekį nei leistina, slepiant arba mokant kyšius muitininkams.

PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: Nelegalus importas, akcizo mokesčiai, biudžetas, ekonominiai nusikaltimai.

Įvadas

Kontrabanda (it. contrabbando, contra - prieš + bando - vyriausybės įsakas) - neteisėtas prekių ir kitų daiktų gabenimas per valstybės sieną. Taip pat ši sąvoka aiškinama kaip muitinės įstatymų pažeidimas, kai prekės juda per muitinės sieną slapto būdu. Lietuvos laisvosios rinkos instituto analitikai teigia, kad lietuviai vis palankiau vertina kontrabandą ir renkasi pigesnes, akcizais neapmokestintas prekes iš kaimyninių valstybių. Tokie nusikaltimai ir kontrabanda vykdoma, ne tik dėl psichologinių paskatų, bet taip pat ir dėl moralinių nuoskaudų, vidinių protestų prieš esamą santvarką ar nesėkmingai susiklosčiusį gyvenimą. Kai žmogus jaučiasi nepilnavertis, neturi darbo ar jaučia nepriteklių - tada jo išgyvenimo pagrindu gali tapti nusikaltimai, padedantys jam išlikti. Lietuvos naftos produktų įmonių asociacijos prezidentas Lukas Vosylis teigia, kad Lietuva yra brangi degalų šalis, kurią supa pigesnius degalus parduodančios valstybės: ES valstybėse jos mažesnės dėl akcizo mokesčio, o Rusijoje ir Baltarusijoje dėl ten esančių kainų. Šiuo aspektu svarbus valstybės vaidmuo: ar ji padeda žmogui pakelti gyvenimo sunkumus, ar sudaro palankias sąlygas išgyventi krizinius laikotarpius? Remiantis K. Tiedemann (1977), galima kelti hipotezę, jog žmogus, kuriam sunku išgyventi naudojantis vien gaunamomis pajamomis, pradeda ieškoti būdų, kaip gauti papildomų pinigų, arba kaip gauti norimą daiktą, ar pasiekti tam tikrą tikslą, kuriam reikalingi pinigai. Dažniausiai pasirinktas kelias būna grįstas nusikaltimais ir nelegalia veikla, dėl kurios taip pat nukenčia valstybė.

Kontrabandos atveju valstybė nukenčia ne tik dėl to, kad į šalį yra nelegaliai importuojamos prekės, už kurias būtų gaunamas akcizas, bet ir dėl to, kad vidaus vartotojai dažnai renkasi pigesnes, įvežtines kontrabandinės prekes ir taip sumažina vidaus paklausą ir pardavimus, sukurdami neapskaiytų pajamų srautą, kuris iškreipia visą rinką: šalies viduje kainos aukštos, todėl renkamasi pigesnes prekes, tačiau sumažinus vietinių prekių paklausą, vėl yra didinami mokesčiai tam, kad būtų surenkamas reikiamas kiekis pinigų į biudžetą.

Problema kyla iš nusikalstamumo ir kontrabandos daromos įtakos kiekvienam iš mūsų. Remiantis V. Justickiu (2001), nors tiesiogiai nepastebime ar nejaučiame, tačiau dalis mūsų sumokamų mokesčių į biudžetą keliauja nusikaltimų ir kontrabandos išaiškinimui, nusikaltėlių išlaikymui, mūsų saugumo užtikrinimui, o papildomai gautos nelegalios pajamos nėra apmokestinamos ir valstybės biudžetas negauna galimų pajamų, taip pat sumažėja akcizinių prekių reali paklausa rinkoje, todėl valstybė norėdama surinkti reikiamą kiekį mokesčių dar daugiau didina mokesčius, taip sukeldama ir prekių kainų didėjimą. Lietuvos laisvosios rinkos instituto viceprezidentas Giedrius Kadziauskas, komentuodamas atliktą kontrabandos tyrimą (2010) teigia, kad šalyje siautusi krizė ir valdžios ekonominė politika pastūmėjo žmones ir įmones šešėlio link. Tuo tarpu nacionalinio saugumo komiteto pirmininkas Arvydas Anušauskas viešai yra patvirtinęs, jog kasmet sulaikomi vis didesni kontrabandos kiekiai, tačiau sulaikyta dalis gali sudaryti vos dešimt procentų visos į Lietuvą įvežamos kontrabandos. Apie

nusikalstamumo nekontroliavimą ir statistinių duomenų netikslumą, kalba ir A. Kiškis (2008). Jo straipsnyje parodoma, kad didesnioji dalis nusikaltimų yra tiesiog neužfiksuojami ir neregistruojami, todėl galima teigti, kad tikrieji kontrabandos mastai yra kur kas didesni nei deklaruojami. Kadangi apie kontrabandą yra plačiai kalbama, o konkretūs skaičiavimai ir galima žala neskelbiama, **straipsnio tikslas** yra – atskleisti ir įvertinti Lietuvos kriminogeninę situaciją kontrabandos atžvilgiu bei parodyti nelegalaus akcizinių prekių importo įtaką Lietuvos biudžetui. Tyrimo **objektas** – nelegalus akcizinių prekių (automobilių kuro, cigarečių ir alkoholio) importo įtaka biudžetui. Darbe naudojami tradiciniai informacinių šaltinių analizės, matematiniai analizės, eksperimentiniai, euristiniai ir grafiniai ekonominių reiškinių **tyrimo metodai**. Straipsnis rašomas remiantis apklausa, kurios metu buvo apklausti pastovia kontrabanda užsiimantys ir ja nuolat besinaudojantys asmenys, apklausoje dalyvavo 200 apklaustųjų. Apklausa buvo atlikta autorių, 2011 metų vasario mėnesį Šakių rajone, Vilkaviškio rajone, Kybartų pasienio kontrolės punkte. Taip pat rašant darbą buvo naudojama literatūros šaltinių analizė, oficialių šaltinių duomenų analizė, internetiniai šaltiniai, taip pat įvairiuose moksliniuose straipsniuose pateikta informacija.

Kontrabandos paplitimą Lietuvoje įtakoja susidariusi geografinė padėtis ir valstybinių sienų išsidėstymas. Tokias sąlygas kontrabandai plisti mini ir M. Woodwiss (2003). Kadangi Lietuvos valstybės sienos ribojasi su išorinėmis Europos Sąjungos sienomis, susidaro palankios sąlygos tranzitinei veiklai vykdyti, be to – Lietuva turi neužšalantį Klaipėdos jūrų uostą, iš kurio vykdomi pervežimai į Rusiją, Baltarusiją ir kitas ES šalis. Taip pat per Lietuvą vykdomas tranzitas į Kaliningrado sritį iš Rusijos. Taigi, galima teigti, jog nelegalaus importo priežastis yra palanki Lietuvos geografinė padėtis – sienos su šalimis, kuriose tos pačios rūšies prekės yra daug pigesnės. Ekonominiai nusikaltimai ir kontrabanda trukdo numatyti ir vykdyti ekonomikos politiką, sutrikdo gamybos, kainų ir vartojimo proporcijas, didina infliaciją, sąlygoja prastos kokybės produkcijos gamybą, sumažina piliečių pasitikėjimą valstybine valdžia, valstybinėmis institucijomis, formuoja neigiamą teisinės sistemos vertinimą ir jokių strateginių veiksmų ir sprendimų neturėjimą.

Šio straipsnio loginė struktūra susideda iš supažindinimo su akcizo mokesčio įtakos akcizinių prekių galutinei kainai bei tos kainos įtakos nelegalaus importo vykdymui; taip pat valstybės vykdomų politinių sprendimų įtakos kontrabandos mažinimui. Taip pat statistinių duomenų analizės, pagal kurią išskiriami nelegalaus importo regionai bei realaus galimų nelegalios veiklos vykdytojų skaičiaus nustatymas, pagal kurį, remiantis apklausa, skaičiuojami Lietuvos biudžeto nuostoliai. Pabaigoje pateikiami apibendrinimai ir pasiūlymai kaip dar būtų galima sumažinti nelegalaus importo mastus ir Lietuvos biudžeto nuostolius.

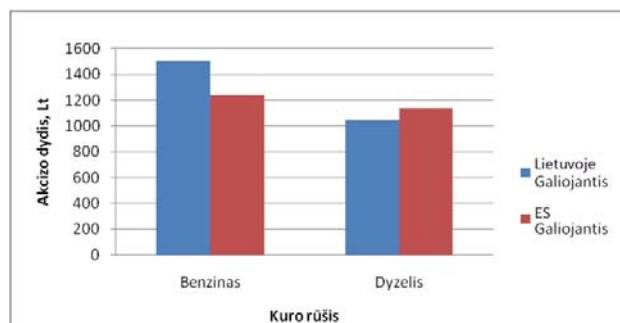
Akcizinių prekių apmokestinimas

Apie akcizo mokesčius bei jų skaičiavimą rašo L. Šapalienė (2010). Remiantis jos knyga ir galiojančiu Lietuvos Respublikos akcizo įstatymu (2002), matome,

jog akcizais apmokestinamos šios prekės: 1) etilo alkoholis ir alkoholiniai gėrimai; 2) apdorotas tabakas; 3) energiniai produktai; 4) elektros energija. Darbe nagrinėjamos akcizinės prekės taikomi tokie akcizai: cigaretėms taikomas pastovus akcizas 1000-iui vienetų cigarečių ir dar pridedama procentinė kintamo akcizo dalis nuo didžiausios mažmeninės kainos, bet ne mažiau 221 Lt. Bendras akcizo dydis Lietuvoje sudaro net 77,09% nuo galutinės minimalios cigarečių pardavimo kainos (5,73 Lt), ir tai yra septintas rezultatas tarp didžiausių akcizą taikančių ES šalių. Tuo tarpu Europos Sąjungoje nustatytas minimalus cigaretėms yra 64 Eurai (220,98 Lt), tačiau jį planuojama didinti iki 90 Eurų (310,75 Lt) už 1000 vienetų cigarečių. Lietuvai numatytas pereinamasis laikotarpis iki 2018 metų.

Degalams taikomi tokie akcizai: 1000-čiui litrų bešvinio benzino taikomas 1500 Lt akcizas, o tam pačiam kiekiui benzino su švinu – 2000 Lt akcizas. Pagal to paties skirsnio 37 straipsnį tam pačiam kiekiui dyzelio taikomas 1043 Lt akcizo mokeskis.

Pagal Europos Sąjungos reikalavimus ir 2003 m. spalio 27 d. Europos Tarybos direktyvą 2003/96/EB Europos sąjungoje yra taikomi tokie minimalūs akcizo tarifai: 359 Eurų už 1000 litrų benzino ir 330 Eurų už tą patį kiekį dyzelio (1 paveikslas). Lietuva yra įsipareigojusi Europos Sąjungai pakelti akcizus šalyje bent iki minimalaus lygio. Lietuvoje galiojantis akcizas benzinui ne tik atitinka Europos Sąjungos reikalavimus, bet ir yra gerokai didesnis už jį. Tuo tarpu akcizas dyzeliui dar yra mažesnis nei reikalauja Europos Sąjunga, tačiau pagal Lietuvos įsipareigojimą, jie turi susilyginti nuo 2013 metų. Europos Komisijos pateikiamoje ataskaitoje apie akcizų dydžius Europos Sąjungoje aiškiai matyti, kad Lietuvoje taikomas akcizas dyzeliui yra pats mažiausias iš visų kitų šalių narių, o Lietuva taikanti 1500 Lt/1000 l akcizą benzinui yra septintoje, skaičiuojant nuo mažiausią akcizą taikančių ES narių.



1 pav. Akcizo mokesčio palyginimas 1000 l degalų Lietuvoje ir ES

Etilo alkoholiui yra taikomas 4416 Lt akcizas už hektolitrą (100 l) alkoholio. Toks tarifas yra taikomas nuo 2009 metų sausio 1 dienos. Analizuojant finansų ministerijos pateikiamus alkoholio analizės rezultatus, galima teigti, jog Lietuvos padėtis Europos Sąjungos atžvilgiu yra pakankamai liberali, nes Lietuva yra viduryje tarp kitų akcizą taikančių šalių. Lyginant akcizo tarifą etilo alkoholiui Lietuvoje ir kaimyninėse valstybėse, didesnis tarifas alkoholiui yra taikomas tik Estijoje. Tuo tarpu kaimyninėse Rusijoje ir Baltarusijoje

taikomi tarifai degtinei yra daugiau nei 2 kartus mažesni. Rusijoje siekiant sumažinti alkoholizmo mastą šalyje žadama didinti akcizus alkoholiui. Šiuo metu Rusijos finansų ministerija yra pateikusi siūlymus didinti akcizo

1 lentelė. Alkoholio akcizų Lietuvoje ir Rusijoje skirtumas

Rodikliai, Lt/0,5 litro 40 proc.	Lietuva	Rusija
Siūloma degtinei taikyti tarifą nuo 2011 m.	8,83	5,82
<i>Tarifo Lietuvoje skirtumas nuo tarifo Rusijoje</i>	3,01	
Siūloma degtinei taikyti tarifą nuo 2012 m.	8,83	8,63
<i>Tarifo Lietuvoje skirtumas nuo tarifo Rusijoje</i>	0,2	
Siūloma degtinei taikyti tarifą nuo 2013 m.	8,83	11,45
<i>Tarifo Lietuvoje skirtumas nuo tarifo Rusijoje</i>	-2,62	

tarifą alkoholiui 2011, 2012 ir 2013 metais. Jeigu šiam pasiūlymui bus pritarta, jau 2012 metais akcizo etilo alkoholiui tarifas Lietuvoje būtų artimas tarifui Rusijoje. Tarifai ir jų skirtumai pateikti 1 lentelėje (Pagal LR Finansų ministerijos duomenis).

Politinių sprendimų įtaka akcizinių prekių kontrabandai

Iki įstojimo į Europos Sąjungą, Lietuvoje nebuvo sukurta ilgalaikė strateginė kovos su kontrabanda politika: sprendimai kontrolės ir prevencijos klausimais dažnai buvo priimami spontaniškai, orientuojantis į trumpalaikes priemones, neturint aiškios strategijos, sistemos ir funkcijų pasiskirstymo (Malinauskaitė J. 2005). Kaip jau anksčiau minėta, kontrabandai vystyti Lietuva yra ypatingai palankioje geografinėje padėtyje, nes didžiausias valstybinių sienų ilgis ribojasi ne su Europos sąjungos šalimis – Baltarusija ir Rusijos Kaliningrado sritimi. Be šio faktoriaus egzistuoja dar vienas – ko gero pats svarbiausias – valstybės politiniai sprendimai, kuriais valstybė nulemia kontrabandos plitimą. Pagrindiniais politiniais sprendimais išskirčiau du – tai akcizo didinimas, dėl kurio didinamas kainų atotrūkis tarp degalų ir cigarečių kainos Lietuvoje ir kaimyninėse ne Europos Sąjungos šalyse; ir antras – tai valstybės sprendimai dėl sienų liberalizavimo ir supaprastinto jų kirtimo. Trečiu, tačiau labiau valstybės apsileidimu, o ne politiniu sprendimu išskirčiau klestinčią korupciją pasienio zonoje, kur dalis pareigūnų naudojasi esama padėtimi ir vykdoma kontrabanda, todėl už informacijos saugojimą ir dangstymą ima kyšius ir lobsta.

2010 metų balandžio mėnesį Lietuvos laisvosios rinkos instituto iniciatyva buvo atliktas gyventojų požiūrio į kontrabandą ir nelegalių prekių vartojimo tyrimas. Pagrindinės, gyventojų nuomone, kontrabandos ir nelegalių prekių paplitimo priežastys yra dideli kainų skirtumai lyginant su kaimyninėmis šalimis, kuriuos lemia dideli mokesčiai - akcizai (taip mano 34 proc. apklaustųjų), augančios produktų kainos, mažėjančios žmonių pajamos ir galimybės įpirkti teisėtai (19 proc.) ir tai, jog pernelyg sudėtinga ir brangu užsiimti verslu teisėtai (19 proc.). Efektyviausios kovos su kontrabanda ir nelegalių prekių prekyba ir gamyba priemonės gyventojų nuomone, yra mokesčių (akcizų) mažinimas siekiant mažesnių kainų (jog tai labai efektyvi ar greičiau efektyvi priemonė atsakė 89 proc. apklaustųjų) ir valdžios

reguliavimų, trukdančių užsiimti verslu, mažinimas (78 proc.).

Degalų kaina susideda iš trijų pagrindinių dedamųjų, tai – pagaminta produkcija, mokesčiai valstybei ir degalinių antkainis. Didžiausią dalį sudaro degalų kaina, kuria parduoda PKN Orlen Lietuva gamykla Mažeikiuose ir valstybei sumokami mokesčiai: akcizas ir PVM. Akcizus padidinti iki nustatyto minimumo valstybė yra įsipareigojusi Europos Sąjungai. Benzino akcizas jau 21% viršija Europos Sąjungos nustatytą, o akcizas dyzeliui pasieks Europos Sąjungos nustatytą minimumą 2013 metais. Aukštas akcizas įtakoja aukštą degalų kainą, todėl galima daryti prielaidą, kad didėjant degalų kainoms, atsiranda vis daugiau asmenų, ieškančių būdų kaip įsigyti pigesnio kontrabandinio kuro.

2010 m. spalio 20 d. Minske buvo pasirašytas Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Baltarusijos Respublikos Vyriausybės susitarimas dėl Lietuvos Respublikos ir Baltarusijos Respublikos pasienio gyventojų kelionių tvarkos. Remiantis Lietuvos Respublikos įstatymo "Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Baltarusijos Respublikos Vyriausybės Susitarimo dėl Lietuvos Respublikos ir Baltarusijos Respublikos pasienio gyventojų kelionių tvarkos ratifikavimo" projekto aiškinamuoju raštu, susitarimas leis Lietuvos Respublikos ir Baltarusijos Respublikos pasienio teritorijoje gyvenantiems asmenims kirsti Lietuvos Respublikos ir Baltarusijos Respublikos valstybinę sieną su specialiais vietinio eismo per sieną leidimais ir būti kitos valstybės pasienio teritorijoje iki 90 dienų per pusę metų. Iki penkerių metų galiosiantys vietinio eismo leidimai būtų išduodami nuolatiniams pasienio teritorijų gyventojams, kurie dėl giminytės ryšių, pagrįstų ekonominių, prekybinių, kultūrinių ir kitų svarbių priežasčių planuoja lankytis kitos valstybės pasienio teritorijoje. Numatomas leidimų išdavimo mokestis – 20 eurų (apie 69 Lt). Šie leidimai nesuteiks teisės dirbti. Ratifikavus šį susitarimą būtų supaprastintos sienos kirtimo sąlygos, o asmenys, kurie norėtų gauti tokius leidimus, ieškotų būdų, kaip rasti arba susikurti giminytės ryšių, pagrįstų ekonominių, prekybinių, kultūrinių ir kitų svarbių priežasčių, dėl kurių galėtų lankytis Baltarusijoje. Nors Lietuva planuoja stiprinti kontrolę ir apsaugą pasienio kontrolės postuose, kontrabandos, nors ir smulkios, išvengti nepavyks. Šio susitarimo dėka bus tik atpigintas leidimas kirsti sieną, o radus būdų ir susidarius sąlygas leidimui gauti asmenys pradės legaliai įvežti degalus ir juos perpardavinėti, kaip vyksta pasienyje su Kaliningrado sritimi. Remiantis Muitinės departamento duomenimis, padidintos rizikos regionas, kuriame vyksta legalus ir nelegalus akcizinių prekių importas ir perpardavinėjimas, yra pasienio savivaldybės: su Kaliningrado sritimi – tai Šilutės, Pagėgių, Jurbarko, Tauragės, Šakių, Vilkaviškio; ir su Baltarusija – tai Kalvarijos, Lazdijų, Druskininkų, Varėnos, Šalčininkų, Švenčionių, Vilniaus rajono, Vilniaus miesto, Visagino, Zarasų, Ignalinos savivaldybės.

Valstybės politiniai sprendimai tiesiogiai įtakoja piliečių gyvenimo būdą ir vykdomą veiklą. Jeigu yra sudaromos palankios sąlygos kirsti sieną, ir iš to galima pasipelnyti, tai didelė tikimybė, kad taip ir bus elgiama, o ypač pasienio savivaldybėse. Lietuvoje dėl itin aukšto

akcizo degalams ir cigaretėms vyrauja gana aukšta šių produktų kaina, o kaimyninėse šalyse esantys pigesni šių produktų resursai traukia žmones jei ne verstis įvežtų prekių perpardavinėjimu, tai bent jau vykti įsigyti kuro ir cigarečių savo reikmėms.

Statistinių duomenų apie regionus, kuriuose vykdomi nelegalaus importo nusikaltimai, ir kontrabandininkų rizikos grupės analizė

Šioje dalyje, atliekant statistinių duomenų analizę, bus siekiama atskleisti ir parodyti įvairių ekonominių faktorių įtaką nelegalaus akcizinių prekių importo atsiradimui. Bus pagrindžiamas specifinių Lietuvos teritorijų priklausymas rizikos grupei, kuriose gyvenantys asmenys yra linkę vykdyti nelegalius veiksmus, susijusius su kontrabanda. Taip pat bus atliekama regresinė analizė, ir siekiama parodyti priežastinius ryšius, tarp tam tikrų ekonominių reiškinių, išreikštų statistiniais duomenimis. Šioje dalyje bus skaičiuojama nelegalaus akcizinių prekių importo įtaka šalies biudžeto pajamoms ir remiantis preliminariais skaičiavimais įvertinti Lietuvos biudžeto netekimai dėl neapskaitomo pajamų mokesčio nesurinkimo, nesurinkto akcizo mokesčio ir neparduotos produkcijos kiekio.

Remiantis R. Burda (2005), galima teigti, kad ekonominiams nusikaltimams reikalingos tam tikros sąlygos, kurioms esant galima laisvai ir nebaudžiamai juos vykdyti. Todėl norint adekvačiai įvertinti nelegalių importu užsiimančius asmenis ir išskirti jų rizikos grupę, reikia apžvelgti pagrindinius statistinius duomenis, kurie padėtų apibrėžti tam tikras savybes, pagal kurias būtų galima skirstyti žmones į linkusius užsiimti kontrabanda, ir ne. Taip pat reikėtų pabrėžti, kad dalis kontrabandininkų savo veiklos nelaiko nusikalstama ir mano, kad niekuo nenusižengia. Kalbant apie nusikaltėlių lytį galime pabrėžti ir patvirtinti teorinius aspektus, kad dažniausiai nusikalsta yra linkę vyrai. Remiantis Kalėjų Departamento prie Teisingumo ministerijos duomenimis, 2010 metų sausio 1 dieną 96 % visų įkalintų asmenų buvo vyrai ir tik 4 % moterų.

Tuo tarpu analizuojant kalėjų departamento duomenis apie nuteistųjų laisvės atėmimu kaitą ir sandarą pagal amžių aiškiai matyti, jog daugiausiai nuteistųjų yra asmenys, kurių amžius yra tarp 21 – 30 metų, po to seka amžiaus grupė – tarp 30 – 40 metų. Kiek mažesnės amžiaus grupės 18 – 21 metų ir 40 – 50 metų amžiaus. Galima daryti prielaidą, kad juo jaunesnis asmuo, tuo jis labiau linkęs nusikalsti. Tai gali būti nepasisekusios integracijos į darbo rinką padarinys ir gyvenimiškos patirties stoka. Juo brandesnis asmuo (amžiaus atžvilgiu), tuo labiau jis vertina savo saugumą, šeimos vientisumą bei atsakomybę ir tuo jis mažiau linkęs nusikalsti.

Apžvelgiant kalėjų departamento duomenis apie nuteistųjų skirstymą pagal įgytą išsilavinimą, galima daryti prielaidą apie asmenis, kurie patenka į rizikos grupę, kuri yra linkusi nusikalsti, o tuo pačiu ir verstis kontrabanda. Statistiniuose duomenyse atsispindi, kad daugiausiai nusikaltusių ir kalinčių asmenų yra įgiję tik pagrindinį, vidurinį ir pradinį išsilavinimą. Tai reiškia, kad dažniausiai nusikalsta asmenys, kurie neturi jokio aukštesnio išsilavinimo, kvalifikacijos ar profesijos, taip pat turintys mažesnes įsidarbinimo galimybes. Tuo tarpu

asmenys, turintys aukštąjį išsilavinimą nusikalsta mažiausiai ir tarp visų kalinčiųjų 2010 metų sausio mėnesio 1 dieną sudarė vos 1 procentą.

Kadangi pigesnės akcizinės prekės yra parduodamos Rusijoje ir Baltarusijoje, darau prielaidą, kad kontrabanda turėtų būti labiausiai paplitusi tuose rajonuose, kurie ribojasi su šių valstybių sienomis. Kadangi išsilavinimas yra svarbus kriterijus vertinant nusikaltimus padariusius ir nusikalsti linkusius asmenis, nes tai tiesiogiai įtakoja jų galimybes įsidarbinti, reikia apžvelgti kiek asmenų pasienio regionuose turi aukštąjį išsilavinimą, ir nepatenka į šią rizikos grupę. Lyginant pasienio regionuose gyvenančių asmenų, turinčių aukštąjį išsilavinimą su Lietuvoje vidurkiu, kuris yra 17 %, iš visų analizuojamų apskričių jis viršijamas tik sostinėje Vilniuje, kur yra itin didelė koncentracija aukštąjį išsilavinimą teikiančių institucijų, tuo tarpu kituose pasienio regionuose jis gerokai mažesnis. Todėl galima daryti prielaidą, kad daugiau negu pusė visų asmenų pasienio savivaldybėse neturi aukštojo išsilavinimo ir patenka į rizikos grupę, kuri yra linkusi daryti nusikaltimus.

Apibendrinant galima pasakyti, kad daugiausia nusikalsta vyrai, kurie yra 21-30 metų amžiaus, neturintys aukštojo, o kartais ir vidurinio išsilavinimo, niekur nedirbantys ir nesimokinantys. Palyginus pasienio savivaldybių gyventojų išsilavinimo lygį paaiškėjo, kad visose pasienio savivaldybėse, išskyrus Vilniaus, išsilavinimo lygis yra mažesnis nei Lietuvos vidurkis, o tai tik patvirtina, jog pasienio savivaldybėse, kur vykdoma kontrabanda gyvena asmenys pakliūnantys į šią rizikos grupę.

Kaip jau buvo minėta anksčiau, galima daryti prielaidą, kad nelegaliu importu užsiima asmenys, kurie neturi darbo. Norint pabrėžti pasienio regionų išskirtinumą buvo lyginami nedarbo lygiai pasienio regiono savivaldybėse su kitų Lietuvos savivaldybių, nesančių pasienyje, tačiau kuriose gyvena panašus skaičius gyventojų, nedarbo lygiu. Analizuojant duomenis, matyti, jog vienuolikoje iš septyniolikos pasienio savivaldybių nedarbo lygis buvo didesnis nei lyginamosiose panašų kiekį gyventojų turinčiose savivaldybėse. Penkios iš šešių pasienio savivaldybių, kuriose nedarbo lygis mažesnis, nei lyginamosiose – yra pasienyje su Kaliningrado sritimi. Galima daryti prielaidą, kad šiame regione žmonės verčiasi nelegaliu importu norėdami papildomai užsidirbti pajamų, kurių taip pat gauna ir dirbdami legaliose darbovietėse. Dėl palankesnio vizų režimo Kaliningrado srityje, žmonės gali dirbti legalioje darbovietėje Lietuvos Respublikoje, ir laisvu nuo darbo metu vykti į Kaliningrado sritį parsivežti akcizinių prekių perpardavinėjimui. Tuo tarpu Baltarusijos pasienyje asmenys tam, kad būtų naudinga ir gautų pelną, turi nuolatos užsiimti prekių nelegaliu importu. Lyginant pasienio savivaldybių nedarbo lygį su bendru Lietuvos nedarbo lygio vidurkiu, kuris buvo 6,26% - visose pasienio savivaldybėse nedarbo lygis buvo didesnis nei Lietuvos vidurkis.

Dar vienas būdas įvertinti asmenų turtingumą – tai pažvelgti į turimų lengvųjų automobilių skaičių. Kaip bebūtų keista, tačiau pasienio regionuose, kuriuose deklaruojamas didesnis nei Lietuvos vidutinis nedarbo lygis, automobilių skaičius, gerokai didesnis nei kitose

apskirtyse. Kad duomenis būtų galima lengviau palyginti, automobilių skaičius buvo perskaičiuotas vienam gyventojui, todėl atotrūkis šiek tiek sumažėjo, tačiau vis tiek išliko pastebimas. Į šį skaičių įskaičiuoti ir automobiliai, kurie nebėra naudojami, bet nėra išregistruoti, tačiau nėra įtraukti automobiliai su laikinaisiais „tranzitiniais“ numeriais. Lietuvoje vidutiniškai vienam žmogui tenka 0,49 automobilio. Vilniaus, Telšių ir Šiaulių apskrityse, automobilių skaičius, tenkantis vienam gyventojui yra mažesnis už Lietuvos vidurkį, kai tuo tarpu Tauragės ir Marijampolės apskrityse vienam asmeniui tenka daugiau nei 0,5 automobilio, ir tai parodo, kad regione, kuris yra arčiausiai Kaliningrado srities, automobilių skaičius yra didesnis, nei visos Lietuvos vidurkis. Papildomi automobiliai gali būti reikalingi užsiimti nelegaliu importu. Likusiose savivaldybėse, t.y. Kauno, Alytaus, Utenos, Klaipėdos ir Panevėžio – lengvųjų automobilių skaičius tenkantis vienam gyventojui yra artimas Lietuvos vidurkiui, arba šiek tiek didesnis už jį.

Analizuojant lengvųjų automobilių statistiką ir norint pabrėžti pasienio savivaldybių išskirtinumą, reikia apžvelgti ir naujai įregistruotų automobilių skaičių pasienio ir panašiose joms savivaldybėse ir įvertinti skirtumus tarp jų. Iš penkiolikos lyginamų savivaldybių – trylikoje savivaldybių naujai priregistruotų automobilių skaičius ženkliai – kai kuriose net kelis ar keliolika kartų viršija naujai priregistruotų automobilių skaičių lyginamosiose savivaldybėse. Didžiausi atotrūkiai stebimi pasienio su Kaliningrado sritimi savivaldybėse. Galima daryti prielaidą, kad dėl palankesnių sienos kirtimo galimybių ir didesnio gaunamo pelno nei pasienyje su Baltarusija, plačiau ir didesniais mastais kontrabanda vėriamasi Kaliningrado srities pašonėje esančiose Lietuvos Respublikos savivaldybėse. Tačiau po įvestos lengvesnio sienos su Baltarusija kirtimo tvarkos, panaši situacija bus ir pasienyje su Baltarusija.

Iš turimų duomenų galime daryti prielaidą, kad pasienio savivaldybėse, kuriose yra didesnis nedarbo lygis, o ten gyvenančių asmenų, turinčių aukštąjį išsilavinimą skaičius yra mažesnis nei lyginamosiose savivaldybėse – yra priregistruojama daugiausiai naujų automobilių, o vienam asmeniui tenkantis automobilių skaičius yra taip pat didžiausias. Ši informacija skamba kaip paradoksas, kuris sako, kad didžiausiose bedarbystės ir žemiausiose išsilavinimo lygio atžvilgiu savivaldybėse gyvena turtingiausi žmonės – galintys įsigyti vis naujesnius automobilius ir turėti po kelis vienoje šeimoje.

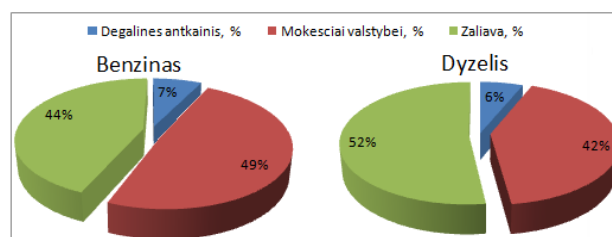
Akcizo mokesčio dydžio degalams įtaka paklausai ir jo dalis degalų kainoje

Savaime suprantama, kad aptarti Lietuvos Respublikoje taikomi akcizo mokesčio tarifai ir Europos Sąjungoje numatyti minimalūs dydžiai nebuvo visą laiką vienodi, o laikui bėgant keitėsi. Čia bus aptarta kaip keitėsi akcizo mokesčio tarifas, ir kaip tai įtakuoja degalų kainas degalinėse. Degalai – ko gero pagrindinė „legalios“ kontrabandos prekė, už kurios įvežimą nėra baudžiama ir yra ypač paplitusi pasienio regionuose. Akcizo dalies kainoje statistiniai duomenys leis įvertinti akcizo įtaką nelegaliam importui.

Remiantis Lietuvos Finansų Ministerijos pateikiamais statistiniais duomenimis apie akcizo, naftos žaliavos kainos kitimą 2008-12 ir 2010-05 laikotarpiu, kuro kainos sandarą ir akcizo dalį kainoje, bus galima nustatyti priežastį, dėl ko kyla degalų kaina ir ką reikia kaltinti: valstybę – dėl aukšto akcizo ar pardavėjus – dėl didelių antkainių. Iš analizuojamų duomenų matyti, jog nuo 2008 metų gruodžio mėnesio iki 2010 metų gegužės benzino kaina padidėjo net 55%. Tai buvo įtakojama kelių veiksnių: visų pirma, tai akcizo mokeskis, kuris per šį laikotarpį keitėsi du kartus, ir PVM didinimas, kuris taip pat keitėsi dukart. Pirmasis keitimas buvo 2009 metų sausį, kai PVM buvo padidintas nuo 18 % iki 19 %, o akcizas benzinui padidintas nuo 1116 iki 1500 litų už 1000 litrų, tačiau buvo palikta 5% lengvata į degalus įmaišomai biologinės kilmės priemaišų daliai. Po šio keitimo, benzino kaina degalinėje šoktelėjo 16%. Nors akcizas liko toks pat visus 2009 metus, degalų kaina ir toliau kilo. Antrasis pokytis kainos sudėtyje, įtakotas valstybės, tai nuo 2009 m. rugsėjo mėnesio nuo 19 % iki 21 % padidintas standartinis PVM tarifas. Po šio veiksmo kaina degalinėse praktiškai nesikeitė, nes tuo momentu buvo pigesnė naftos žaliava. Trečiasis valstybės įtakotas pokytis – tai nuo 2010 m. sausio mėnesio panaikinta 5 % lengvata į degalus įmaišomai biologinės kilmės priemaišų daliai, tačiau dėl šios priežasties, Finansų ministerijos skaičiavimais, degalai turėjo pabrangti ne daugiau 9 centų, tačiau degalinėse kainos šoktelėjo 14 centų.

Šiek tiek kitokia situacija su dyzelio kainomis ir akcizo mokesčio jam taikymu. Tiek akcizas, tiek PVM mokeskis didėjo dukart, kaip ir benzinui, tačiau 2009 metų rugpjūtį buvo pritaikyta ES lengvata ir akcizo mokeskis sumažintas iki buvusio lygio, todėl kainos kreivė nėra taip tolygiai kylanti, kaip benzino kainos. PVM padidinimas nuo 18 % iki 19 % padarė didesnę įtaką kainai, nei nuo 19 % iki 21 %, nes antruoju atveju keičiantis PVM mokesčiui buvo mažesnė naftos žaliavos kaina.

Analizuojant kainos sudėtį buvo paimtas analizuojamasis laikotarpis nuo 2008 metų gruodžio mėnesio iki 2010 metų gegužės. Antrame paveiksle matyti, kad degalinių antkainiai sudaro tik menką galutinės degalų kainos dalį: benzino atveju tai sudaro 7 %, o tuo tarpu dyzelio - vos 6 %. Didžioji dalis benzino kainos atitenka valstybei, nes ji taiko didesnę, nei Europos Sąjungos reikalaujamas minimalus akcizo mokeskis, ir tai sudaro net 49 % galutinės kainos. Dyzelio atveju valstybės „kąsnis“ šiek tiek mažesnis, tačiau čia didžioji dalis jau atitenka naftos žaliavai. Tai parodo, kad kaltinti pardavėjus dėl didelių antkainių neverta, nes įprastai parduotuvėse įvairioms maisto ir ne maisto prekėms yra taikomi kur kas, net kelis kartus didesni antkainiai.



2 pav. Degalų kainos sudėtis

Tam, kad išsiaiškintume kiek valstybės sprendimu padidintas PVM ir pakeltas akcizo mokestis įtakojo degalų kainos kilimą, buvo paskaičiuotas šių dviejų mokesčių kaitos ir galutinės degalų kainos kaitos ryšys, naudojant koreliacijos koeficientus. Buvo apskaičiuota, jog analizuojamuoju laikotarpiu koreliacijos koeficientas tarp dyzelio kainos ir mokesčių sumokamų valstybei yra 0,45. Tai rodo, kad ryšys tarp mokesčių dyzeliui ir jo galutinės kainos nėra didelis. Tuo tarpu koreliacijos koeficientas tarp žaliavos kainos ir galutinės kainos yra 0,91, o tai rodo stiprų ryšį tarp analizuojamų duomenų. Tuo tarpu skaičiuojant tokius pat ryšius tarp benzino kainos ir mokesčių bei benzino kainos ir žaliavos kainos – abiem atvejais gaunamas stiprus koreliacinis ryšys, kuris atitinkamai yra lygus 0,92 ir 0,96. Tai rodo itin stiprų ryšį tarp analizuojamų duomenų. Kaip matome, didesnis koreliacijos koeficientas gaunamas ryšyje tarp degalų kainos ir žaliavos, nei tarp kainos ir mokesčių. Taip yra todėl, kad kaina daugiausia kinta dėl kintančios žaliavos kainos iš kurios yra gaminami degalai, o akcizas, PVM mokestis, degalinės antkainis – tai atitinkamas procentinis dydis nuo degalų žaliavos, dėl to gaunamas stiprus ryšys su šiais duomenimis. Brangstant naftos žaliavai brangsta pagamintas produktas, todėl atitinkamai didėja ir apmokestinamas dydis.

Atlikus akcizo ir pridėtinės vertės mokesčio įtakos degalų kainai įvertinimą, paaiškėjo, kad didžiausią įtaką kainai turi naftos žaliavos kaina, o akcizas ir PVM vertė daugiausiai didėja tik padidėjus žaliavos kainai. Tuo tarpu degalinių antkainis yra labai mažas ir lyginant su kitomis degalų kainos dalimis yra gana pastovus. Be to, jis sudaro vos kelis procentus galutinės degalų kainos, kai tuo tarpu pats produktas ir mokesčiai valstybei sudaro daugiau nei 90 procentų visos kainos.

Kadangi naftos produktai yra plačiai naudojami, o naftos ištekliai yra senkantys ir jų kaina yra labai jautri įvairiems kariniams ir politiniams sprendimams naftą išgaunančiose šalyse, jų duomenys yra plačiau išanalizuoti ir pateikti visuomenei. Pakilus degalų kainoms, didėja žmonių nepasitenkinimas, brangsta susisiekimo paslaugos ir visos prekės, kurios yra pervežamos, o tame tarpe ir maisto produktai. Tuo tarpu tabakas yra laikomas kaip kenksmingas sveikatai produktas, todėl akcizo ir mokesčių didinimu tabako gaminiams labiausiai nepatenkinami tik rūkantys asmenys, o kadangi platesnio poveikio visuomenei tai nesudaro ir nepaveikia kitų rinkoje esančių prekių kainos – tabako gaminių kainų politika nėra taip plačiai analizuojama ir diskutuotina. Didinant akcizų rūkalams – arba mažinamas rūkančiųjų skaičius, arba tie patys rūkantys „suneša“ į biudžetą daugiau pinigų.

Analizuojant Lietuvos Respublikos statistikos departamento duomenis, galima pastebėti, jog iki 2010 metų pradžios akcizų surinkimas už degalus mažėjo, o tada, panaikinus 5 % lengvatą į degalus įmaišomai biologinės kilmės medžiagai, vėl didėjo. Panaikinus šią lengvatą akcizo surinkimas už benziną išaugo 17,5 %, o už dyzelį šiek tiek daugiau – 20,6 %. Už dyzelį surinkta akcizo daugiau galėjo būti ir dėl to, kad valstybė buvo sumažinusi akcizo dydį iki minimumo, todėl dyzelio kaina buvo mažesnė. Tokį pokytį taip pat galėjo įtakoti ir eksporto padidėjimas, kuris įtakoja nuperkamų degalų kiekį, o taip pat sezoniškumas, nes tikėtina, jog žiemos

sezonu automobiliais važiuojama mažiau, o prekybos mastai taip pat yra šiek tiek sumažėję. Per metus vidutiniškai surenkama 620.226 tūkst. Lt akcizo už benziną ir 832.527 tūkst. Lt už dyzelį. Taip pat paminėtina, kad valstybė surenka vidutiniškai 565.464 tūkst. Lt akcizo už Lietuvoje parduotas cigaretes ir 570.996 tūkst. Lt už Lietuvoje parduotą etilo alkoholį.

Nelegalaus akcizinių prekių importo įtaka Lietuvos biudžetui

Norint tiksliai apskaičiuoti koks poveikis daromas šalies biudžetui dėl nelegalaus importo egzistavimo, reikia žinoti kiek yra asmenų, užsiimančių šiuo „verslu“. Tačiau jei tokia statistika būtų žinoma – šalyje problema jau nebeegzistotų. Daugelis žino, kad egzistuoja asmenys, kurie tuo verčiasi, tačiau niekas nesugeba jų nubauti, nes visi naudojami pigesnių akcizinių prekių nauda. Ne išimtis ir patys policijos pareigūnai bei muitinės darbuotojai. Todėl tenka pasikliauti tik preliminariais skaičiavimais, kurie atlikti remiantis prielaidomis apie kontrabandą užsiimančius asmenis.

Daroma prielaida, kad pasienio savivaldybėse gyvenantys asmenys, kurie neturi darbo gali būti tie asmenys, kurie verčiasi nelegalia prekyba akcizinių prekių, kurias įsiveža iš Kaliningrado srities ar Baltarusijos. Jeigu remtume tuo, kad nelegalia prekyba užsiima tik 10 % darbo neturinčių asmenų, tai iš visų analizuojamųjų pasienio savivaldybių tai sudarytų apie 10.000 asmenų.

Ekonominiuose nusikaltimuose įrankiais ir priemonėmis dažnai būna transporto priemonės (R. Burda 2005). Tarkim, kad daugelis šių asmenų važiuodami nusipirkti pigesnių akcizinių prekių naudoja automobilius, kurių bako talpa apie 80 litrų, o kelionės atstumas iki pasienio yra iki 50 km nuo jų gyvenamosios vietos. Pagal galiojantį Lietuvos Respublikos akcizų įstatymą ir Muitinės departamento pateikiamą informaciją, asmuo kirsdamas sieną iš trečiųjų šalių gali įsivežti 10 litrų neapmokestinamo kuro metalinėje talpoje, todėl darau prielaidą, kad šių degalų jam pakanka kelionei į abi puses. Taip pat gali būti tokių asmenų, kuriems šio kiekio degalų neužtenka, tačiau juos atsveria kiti asmenys, kurie važiuoja automobiliais, kuriuose dar įmontuota dujų sistema, todėl jie gali parsivežti pilną baką degalų ir dar papildomai 10 litrų atskiroje taroje. Taigi laikysime, kad vienas asmuo vienu reisų į Kaliningrado sritį ar Baltarusiją legaliai parsiveža 80 litrų degalų skirtų nelegaliai realizacijai.

Kertant sieną, iš trečiųjų šalių galima įsivežti 40 vienetų (2 pakelius) cigarečių. Remiantis A. Dapšiu ir K. Jovaiša (1995), galima teigti, kad organizuotas nusikalstamumas beveik visada susijęs su korupcija todėl sudaro grėsmę šalies valdymo sistemai bei jos politiniam saugumui. Apklausus nelegalia kontrabanda užsiimančius asmenis paaiškėjo, kad asmuo, kertantis sieną ir įsiveždamas daugiau nei leistiną kiekį cigarečių, turi mokėti 10 Lt už 200 vienetų cigarečių „mokestį“ muitinės pareigūnui už tai, kad nebūtų tikrinamas. Tačiau muitinės pareigūnui suabejojus – jis vis tiek turi teisę patikrinti automobilį – ir radus daugiau nei leistiną kiekį cigarečių arba daugiau nei buvo sumokėta už „perviršį“ – jis gali būti apkaltintas kontrabanda ir sulaikytas. Taigi bus

daroma tokia prielaida, kad asmuo vykdamas legaliai parsivežti degalų – nelegaliai importuoja 1000 vnt. cigarečių, už kuriuos muitininkui turi sumokėti mažiausiai 50 Lt. Asmeniniais duomenimis patvirtinta, kad populiariausių cigarečių 200 vnt. kaina priklausomai nuo valiutos kurso yra apie 12 Lt/200vnt. Parvežtos šios cigaretės Lietuvoje realizuojamas už 40 Lt. Tokiu atveju, jei asmuo parsiveža 1000 vnt. cigarečių, jam lieka 90 litų pelno.

Kertantys sieną pasienio savivaldybių gyventojai legaliai gali įsivežti 0,5 litro degtinės. Kadangi Rusijoje ir Baltarusijoje nuo 2010 metų pradžios buvo įvesta minimali degtinės kaina, sumažėjo skirtumas tarp degtinės kainos šiose šalyse ir mažmeninės kainos Lietuvoje, kuri finansų ministerijos pateikiamais duomenimis yra lygi 19,14 Lt. Apklausos metu paaiškėjo, kad pusės litro degtinės butelio kaina iš Rusijos ir Baltarusijos yra atitinkamai lygi apie 13 Lt ir 12 Lt. Kadangi šiose šalyse yra įvesta minimali degtinės kaina, uždarbis realizavus vieną butelį degtinės yra tik 5 Lt, nors iki 2010 metų pradžios atotrūkis buvo kur kas didesnis. Jeigu asmuo vežasi dar vieną papildomą degtinės butelį (jau vykdydamas kontrabandą), tai uždarbis būtų 10 Lt.

Apklausus nelegalia degalų prekyba užsiimančius asmenis, paaiškėjo, jog atsivežtiniais degalams dažniausiai taikomas 1 Lt/l antkainis. 2011-03-16 dieną juodojoje rinkoje nusistovėjusios degalų kainos buvo tokios: už litrą benzino buvo prašoma 3,50 Lt, o už tą patį kiekį dyzelio – 3,40 Lt. Todėl galima daryti išvadą, kad vienu reisų, už parsivežtus degalus vežėjas gauna 80 litų pelno. Tuo tarpu kuro kainos Lietuvoje yra apie 1,8 karto didesnės nei Rusijoje ir Baltarusijoje, o parvežti degalai juodojoje rinkoje parduodami vidutiniškai 20 % pigiau nei Lietuvos degalinėse.

Turint minėtus duomenis galima atlikti preliminarūs skaičiavimus apie nelegaliai pardavinėjamus degalus, cigaretes ir alkoholį. Laikysime, kad asmuo vykdamas į Rusiją ar Baltarusiją parsiveža anksčiau minėtą kiekį degalų, cigarečių ir degtinės, o už juos gauna 90+80+10=180 Lt pelno. Darykime prielaidą, kad asmuo besiverčiantis šiuo verslu jau yra specializavęsis šioje srityje bei turi savo patikimų klientų ratą, kuriam jis išparduoda parsivežtą „produkciją“. Vieni asmenys į pasienį vyksta dažniau, kiti rečiau, tačiau vidutiniškai laikykime – kas antrą dieną, t.y. 15 kartų per mėnesį = 180 kartų per metus. Vykdamas 180 kartų per metus asmuo uždirba $180 \times 180 = 32400$ Lt, o veždamas tik kurą - $180 \times 80 = 14400$ Lt grynų pajamų. Pastarasis skaičius (14400) taip pat reiškia nelegaliai vieno asmens parduoto kuro kiekį litrais per metus. Tačiau, kaip anksčiau minėjau, darome prielaidą, kad šiuo užsiėmimu užsiima „tik“ kas dešimtas bedarbis (nors yra žinoma, kad tuo užsiima ir tam tikrų įmonių savininkai, pamaininį darbą dirbantys ir daugiau nei dvi išėgines turintys asmenys, taip nusišlėpdami papildomas pajamas ir galėdami pateisinti savo turimą turtą), o tai yra „tik“ 10000 Lietuvos Respublikos piliečių. Realiai šis skaičius turėtų būti ir yra gerokai didesnis. Taigi, visi šie asmenys uždirba 324 milijonus Lt grynųjų pajamų kartu su kuru veždami ir cigaretes bei alkoholį, o veždami tik kurą – 144 milijonus Lt.

Norint tiksliau įvertinti pinigų srautus, reikia apskaičiuoti išlaidas, kurias patiria šios „profesijos“

atstovai. Kaip žinome, Lietuvos Respublikos siena su Baltarusija yra 2,7 karto ilgesnė nei su Rusijos Kaliningrado sritimi, tačiau dėl to, kad sienos kirtimas į Kaliningrado sritį yra lengvesnis – laikysime, kad 50 % kontrabandininkų vyksta į Kaliningrado sritį, ir lygiai tiek pat – į Baltarusiją. Tarkime, kad automobilio metinės eksploatacinės sąnaudos (tepalų, filtrų, einamųjų detalių keitimas) kainuoja apie 1000 Lt. Taip pat reikia įvertinti vizų kainą (remiantis VŠĮ „Protežė“ duomenimis): vykstantiems į Rusiją tai sudaro 470 Lt. Todėl galime teigti, kad asmenys, vykstantys į Kaliningrado sritį, įvertinus būtinąsias išlaidas, gauna 30930 Lt pelno veždami kurą, degtinę ir cigaretes arba 12930 Lt pelno veždami tik kurą per metus. Tuo tarpu vykstantys į Baltarusiją gali vyksti su paprasta viza ir su giminytės ryšiais išduota viza. Vėlgi laikykime, kad ir vienų ir kitų yra po 50 %. Pirmuoju atveju viza kainuotų 654 Lt, o antruoju – 3319 Lt. Taip pat įvertinus, jog išleidžiama apie 1000 Lt automobilio eksploatacinėms išlaidoms, gauname, kad pelnas per metus vykstant į Baltarusijos pasienį yra 30746 Lt, jei vykstame turėdami giminytės ryšius, ir 28081 Lt, jei vykstame su paprasta viza. Jei į Lietuvą būtų vežamas tik kuras, tai pelnai atitinkamai būtų 12746 Lt ir 10081 Lt. Antroje lentelėje pavaizduota, kokius pelnus gauna vienas asmuo - viršutinėje dalyje, ir tam regionui priskiriamų kontrabandininkų dalis – apatinėje dalyje (RUS-5000 žmonių; BY-Paprastoji Viza-2500 žmonių; BY-Giminystės Viza – 2500 žmonių). Apklausus nelegalia kontrabanda užsiimančius asmenis paaiškėjo, kad visi jie veža daugiau nei tūkstantį vienetų cigarečių vienu reisų, todėl darome prielaidą, kad visi asmenys veža bent po 1000 vnt. cigarečių, todėl bus imami duomenys iš apatinės lentelės dalies grafos, pažymėtos „Nelegalūs“. Tariamasis bendras grynasis visų kontrabandininkų gautas pelnas yra 301.717.500 Lt. Tai reiškia, kad tokia pajamų dalis nėra apskaitoma jokiais mokesčiais, nors yra uždirbama ir gaunama į šeimos biudžetą (arba būtų uždirbama legaliu būdu, jei turėtų darbą).

2 lentelė. Nelegaliu ir legaliu importu užsiimančių asmenų metiniai pelnai

	RUS	BY-PV	BY-GV
Nelegalūs	30.930 Lt	28.081 Lt	30.746 Lt
Legalūs	12.930 Lt	10.081 Lt	12.746 Lt
	RUS	BY-PV	BY-GV
Nelegalūs	154.650.000 Lt	70.202.500 Lt	76.865.000 Lt
Legalūs	64650000 Lt	25.202.500 Lt	31.865.000 Lt

Naudojantis gautais duomenimis, galima apskaičiuoti Lietuvos valstybės biudžeto netekimus. Jei vienas asmuo parsiveža 14400 l benzino per metus, tai 10000 asmenų parsiveža 144.000.000 l per metus. Vadinas, kad šis kiekis yra nenuperkamas Lietuvos rinkoje ir valstybė už šį kiekį nesurenka akcizo. Daroma prielaida, kad benzino vežėjų yra daugiau nei dyzelio, ir jie pasiskirsto atitinkamai 70 % ir 30 % parsivežto degalų kiekio. Tai reiškia, kad benzino nenuperkama 100.800.000 l., o dyzelio 43.200.000 l. Atitinkamai pagal Lietuvoje galiojančius akcizo tarifus nesurenkama 151.200.000 Lt akcizo už benziną, ir 49.248.000 Lt už dyzelį. Bendra nesurenkamo akcizo suma skaičiuojamam degalų kiekiui lygi 200.448.000 Lt, jei kontrabanda užsiima 10% darbo

neturinčių asmenų pasienio savivaldybėse. Jei valstybė nesurenka akcizo mokesčio, vadinasi nesurenka ir PVM, kuris sudaro 21 % degalų kainos. Skaičiuojant pagal tą patį pasiskirstymą, kad nenuperkama 100.800.000 l benzino ir 43.200.000 l dyzelio, o šių degalų kaina atitinkamai lygi 4,55 Lt ir 4,32 Lt, tai gaunama, kad nesurenkama atitinkamai 79.632.000 Lt PVM mokesčio už benziną, ir 32.400.000 Lt už dyzelį. Bendrai gaunama suma yra lygi 112.032.000 Lt. Bendra nesurenkama mokesčių suma dėl nelegaliai parduodamo įvežto kuro yra lygi **312.480.000 Lt** per metus. Jei tas pats kiekis asmenų legaliai vykdamį parsivežti degalų parsiveža po 1000vnt. cigarečių, tai iš viso parvežama ir parduodama 1.800.000.000 vienetų cigarečių. Pagal Lietuvos finansų ministerijos nustatytą akcizą ir minimalų procentinį priedą, 1000 cigarečių taikomas 221 Lt akcizas, vadinasi šiam kiekiui cigarečių jis siektų 397.800.000 Lt. Taip pat reikia apskaičiuoti kiek valstybė netenka PVM, nuo to kiekio neparduotų cigarečių. Įvertinus valstybės nustatytą akcizą, gauname, kad minimali vieno pakelio cigarečių kaina mažmeninėje prekyboje yra 7,12 Lt, vadinasi valstybė nesurenka 111.600.000 Lt PVM mokesčio. Bendra mokesčių suma, kuri yra nesurenkama į biudžetą už neparduotas cigaretes yra lygi **509.400.000 Lt**. Pagal Lietuvos finansų ministerijos nustatytą akcizą 100-ui litrų alkoholio taikomas 4416 Lt akcizas, vadinasi vienam asmeniui parsivežant po du butelius degtinės, valstybė nesurenka akcizų už 1.800.000 litrų degtinės, o pinigine išraiška tai sudarytų 79.488.000 Lt. Įvertinant tai, kad vidutinė 0,5 l butelio degtinės kaina Lietuvoje yra 19,14 Lt, ir apskaičiavus valstybės biudžeto netekimus dėl neparduoto degtinės kiekio ir to pasėkoje nesurinkto PVM mokesčio, bendras biudžeto netekimas dėl nelegalaus alkoholio importo sudaro **91.446.545 Lt**. Taigi, 10 % nedarbančių pasienio gyventojų, užsiimančių nelegaliu akcizinių prekių importu iš valstybės biudžeto „atima“ **913.326.545 Lt** mokesčių.

Apibendrinant gautus skaičius - galima pasakyti, kad dar maždaug penktadalis surenkamo akcizo mokesčio sumos būtų gaunama jei nebeliktų kontrabandininkų prekybos, o nelikus kontrabandininkų cigarečių dar antra tiek, kiek surenkama akcizo už cigaretes parduotas Lietuvoje. Reikia nepamiršti, kad valstybė neapskaito kontrabandininkų gaunamų pajamų, todėl darant prielaidą, kad visi tie asmenys (10% nuo pasienio savivaldybių bedarbių), kurie užsiima kontrabanda turėtų darbus ir gautų atitinkamai tokias pat pajamas savo darbuose, valstybės biudžetas papildytų dar maždaug 68 milijonais litų, o įvertinus ir degalinių gautiną pelną bei cigarečių ir alkoholio pardavėjų pelną, jei kontrabandos kiekis būtų nupirkamas Lietuvoje, tai bendra suma kurios netenka Lietuvos biudžetas dėl nelegalaus importo siektų ir net viršytų 1 milijardą litų. Tačiau reikia priminti, kad šie skaičiai gali būti gerokai mažesni, nei realūs, nes čia buvo aptarta tik legaliai į Baltarusiją ir Kaliningrado sritį vykstančių asmenų padaromas nuostolis biudžetui. Realiai vyksta dar didesnė kontrabanda, kuriai vykdyti naudojami vilkikai, o įvežamas kiekis būna daug didesnis.

Sprendimų kryptys nelegalaus importo apimtims mažinti

Remiantis G. Babachinaite, G. Jurgelaitiene, V. Justickiu ir kitais (2008), kiekvienai problemai išspręsti turi būti atitinkamas sprendimo būdas, kuris teiktų naudą problemos kamuojamai sričiai. Mūsų nagrinėjamu atveju problemos dydis ir jos atsiradimas yra labai įtakojamas politinių sprendimų, tačiau ne tiek Lietuvos, kiek Europos Sąjungos. Tai minimalūs standartai ir reikalavimai, kurie turi būti taikomi akcizinėms prekėms. Lietuvai pereinant prie bendrų Europos Sąjungos nustatytų reikalavimų ir tarifų Lietuva nespėjo vyti Europos savo minimaliu darbo užmokesčiu, kuris yra vienas mažiausių lyginant su kitomis valstybėmis, todėl žmonėms sparčiai augančios kainos ir tame pačiame lygyje stovintis atlyginimas daro ypač neigiamą įspūdį. Nors kitose Europos Sąjungos šalyse, kuro kainos nenusileidžia Lietuvai, o cigarečių yra dar gerokai didesnės, tačiau aukšti minimalūs atlyginimai atsveria išlaidų ir disponuojamų pajamų skirtumą.

Kontrabandai Lietuvoje klestėti padeda ir ypač aukštas korupcijos lygis. Apie korupcijos įtaką kontrabandai taip pat kalba ir M. Woodwiss (2003). Apklausus 10 kontrabanda užsiimančių asmenų, iš vieningų teiginių apie pasienio kontrolės punktų pareigūnus, paaiškėjo, jog duoti kyšius už nelegaliai vežamas prekes yra būtinas nelegalios veiklos elementas, jei nori per sieną pervežti didesnę kiekį nei leidžiama akcizinių prekių. Galima bandyti spręsti problemą didinant šių pareigūnų darbo užmokesčių, tačiau kyla klausimas, ar pakėlus užmokesčių „nuslops“ įpratimas imti kyšius – todėl problema gali tęstis taip ir toliau. Būtų galima muitinės darbuotojams mokėti aukštesnį atlyginimą ir premijas už bet kokią sulaikytą kontrabandą, aukštinti pareigose arba sulaikius tam tikrą kiekį kontrabandininkų – dar pakelti pastovų darbo užmokesčių. Tarkim, jei už sulaikytą kontrabandą būtų skiriama 20 % nuo sulaikytos kontrabandos vertės premija, tai tikrinančiam pareigūnui sulaikius asmenį vežantį 1000 vnt. cigarečių, būtų pridodamas 60 Lt priedas. Tai reiškia, kad jei už šį kiekį iš kontrabandininko jis gauna 50 Lt kyšį, tai šiuo atveju iš valstybės jis gautų 60 Lt priedą. Nustačius didesnę premijų procentą būtų didinamas atotrūkis tarp kyšio ir premijos dydžio ir taip mažinamas kontrabandininkų pelnas. Nors suma atrodo didelė, tačiau tai būtų akstinas pareigūnams sugauti kontrabanda užsiimančius asmenis, o šie negalėtų sumokėti tokių didelių sumų kyšių, nes jiems patiems liktų per mažas uždarbis. Taip pat tai sukeltų nemažai baimės sieną kertantiems kontrabandininkams, nes pareigūnai lauktų kyšio ne iš jų, o premijos iš valstybės. Taip pat visi sugautieji būtų baudžiami bandomis, kurios padengtų premijų išlaidas. Iš nemokančių baudų asmenų skolos būtų išieškomos per antstolius – iš pensijų, darbo užmokesčių, pašalpų ir panašiai. Taip pat valstybė daugiau uždirbtų iš parduodamo kuro Lietuvos degalinėse per akcizo mokesčių.

Taip pat opi problema ir išskirtinių sprendimo būdų reikalaujanti sritis – tai kontrabandininkų prekių naikinimas. Ši problema aktualiausia kalbant apie cigarečių kontrabandą, kai sulaikomi šimtai tūkstančių vienetų

cigarečių ir kitų tabako gaminių. Muitinės departamento skaičiavimais sunaikinti vieną pakelį cigarečių kainuoja maždaug 4,7 ct. Taigi kiekvienais metais sulaikytų rūkalų sudeginimas mokesčių mokėtojams kasmet kainuoja po kelis šimtus tūkstančių litų. Tačiau čia neįskaičiuota jų paėmimo, pakrovimo, transportavimo, sandėliavimo, saugojimo ir kitos susijusios išlaidos. Tuo tarpu Pagėgių pasienio kontrolės poste sulaikytos cigaretės yra utilizuojamos „Tauragės šilumos tinkluose“ ir taip panaudojamos miesto šildymui. Kaip teigia Chemijos instituto vyresnysis mokslo darbuotojas Dr. Vidmantas Kapočius, „Konfiskuoti tabako gaminiai, užuot brangiai sudeginami, galėtų būti susmulkinami ir panaudojami kaip ekologinė trąša. <...> Susmulkintą rūkalų masę įmaišius į organines trąšas, nesibaimindami galėtume tręšti ne tik pakeles, bet ir, pavyzdžiui, morkas ar burokus. Tai nesukeltų jokių papildomų problemų, nes nikotinas virstų nikotinamidu“. Tuo tarpu kalbant apie kontrabandinio alkoholio – degtinės realizavimą, ji galėtų būti naudojama gaminant cheminius produktus, į kurių sudėtį įeina alkoholis: neužšalantys langų plovimo skysčiai, dezinfekcinės priemonės, įvairūs valikliai, variklio aušinimo skysčiai ir kt.

Visiškai kita situacija su degalų kainomis ir akcizu. Šiuo atveju akcizą, jei yra galimybė (o benzinui ji tikrai yra), galima mažinti, nes benzino kaina įtakoja daugelio vartojamųjų produktų ir paslaugų kainas, nes sudaro didelę dalį transportavimo išlaidose. Tuo pačiu sumažinus

3 lentelė. Benzino kainos sudėtis esamu ir sumažintu akcizu

Kaina degalinėje	AB "Orlen Lietuva" didmeninė kaina 2011-03-16		Didmeninės ir mažmeninės kainos skirtumas	
Esama 4,55	4,13		0,42	
	Kaina be mokesčių	Akcizas	PVM	Degalinės marža
	1,91	1,5	0,07	0,35
100%	41,98%	50,33%	7,69%	
Sumažinta 4,11	3,81		0,30	
	Kaina be mokesčių	Akcizas	PVM	Degalinės marža
	1,91	1,24	0,05	0,25
100%	46,44%	47,48%	6,08%	

akcizą, benzino kaina taptų patrauklesnė vietos pirkėjui ir mažiau skirtųsi nuo kontrabandinių degalų kainos. Taip pat Lietuvos gyventojai greičiausiai rinktųsi kokybiškus ir sertifikuotus degalus iš Lietuvos gamintojo, nei žemesnės kokybės degalus su galimomis švino priemaisimis iš Baltarusijos ar Rusijos. Pagrįsti šį teiginį reikia konkrečiais skaičiavimais. Detalią kainos sudėtį matome trečioje lentelėje. Viršutinėje lentelės dalyje – prisijungimo momentu esančios kainos sudėtis ir pasiskirstymas tarp gamintojo, valstybės ir pardavėjo mažmenininko. Apatinėje lentelės dalyje matome mūsų atliktus skaičiavimus apie kainos sudėtį ir pasiskirstymą, jei A95 markės benzinui būtų taikomas minimalus Europos Sąjungos reikalaujamas akcizo mokestis, o Lietuvos vyriausybė bendru susitarimu su degalus

pardavinėjančiomis degalinėmis nuspręstų, kad degalinėse būtų taikomas ne didesnis nei ilgalaikis vidutinis antkainis (marža) kaip pavyzdžiui anksčiau analizuotu 2008-12 ir 2010-05 laikotarpiu – svyruotų tarp 6 – 7 %. Be abejonės, toks valstybės sprendimas turi sekti po daugelio kitų sprendimų ar net minėtos reformos, kuri prislopintų kontrabandininkų aktyvumą. Reikia pripažinti, kad įgyvendinus tokį sprendimą ir nesikeičiant pardavimams, valstybė netektų dalies anksčiau surinkto akcizo ir pridėtinės vertės mokesčių.

Remiantis Lietuvos statistikos departamento duomenimis apie surinktus akcizus ir apskaičiuavus akcizų surinkimą sumažinus jo dydį iki ES minimalaus – būtų surenkama maždaug 17,3 % mažiau akcizo. Taip pat dėl sumažėjusio akcizo sumažės ir surenkamas PVM ir tai turėtų sudaryti maždaug 5,33 % nuo anksčiau surinkto PVM dydžio. Atlikus skaičiavimus gaunama, kad Lietuvos biudžetas – nesikeičiant pardavimams – netektų 107.300.000 Lt akcizo ir 17.520.000 PVM. Bendra suma sudarytų apie 124.820.000 Lt. Tokiu būdu būtų galima benzino kainą sumažinti bemaž dešimtadaliu iki 4,11 Lt už litrą. Tačiau reikia nepamiršti, kad tokie netekimai būtų, jei liktų tokie pat pardavimai, o kaip žinome – mažėjant kainai didėja paklausa, todėl yra tikimybė, kad padidės degalų pardavimai. Tai reiškia, kad valstybė „ištrauks“ dalį juodosios rinkos pinigų sau į biudžetą, o degalinės dalį sumažintos maržos kompensuos per padidėjusius pardavimus. Deja, mažinti dyzelio akcizą Lietuvai neleidžia nustatytas minimalus Europos Sąjungos reikalavimas, todėl mano siūlymas būtų taikyti lengvatinį PVM tarifą dyzeliui. Ketvirtoje lentelėje

4 lentelė. Dyzelio kainos sudėtis esamu ir sumažintu PVM

Kaina degalinėje	AB "Orlen Lietuva" didmeninė kaina 2011-03-16		Didmeninės ir mažmeninės kainos skirtumas	
Esama 4,32	3,93		0,39	
	Kaina be mokesčių	Akcizas	PVM	Degalinės marža
	2,11	1,14	0,07	0,32
100%	48,87%	43,71%	7,41%	
Sumažinta 4,04	3,74		0,30	
	Kaina be mokesčių	Akcizas	PVM	Degalinės marža
	2,11	1,14	0,04	0,26
100%	52,24%	41,32%	6,44%	

matome dyzelio kainos sudėtį: viršutinėje dalyje pateikiama kainos sandara analizuojamuoju momentu, o apatinėje – pritaikius lengvatinį 15 % PVM tarifą. Pritaikius tokį tarifą – akcizo surinkimas nesikeis, nes akcizo mokestis liktų toks pat, tačiau sumažės PVM surinkimas. Apskaičiuavus valstybės biudžeto netekimus dėl PVM sumažinimo, gaunama, kad biudžetas netektų apie 160.677.000 Lt pridėtinės vertės mokesčio. Tačiau tai leistų dyzelio kainą sumažinti maždaug 6,5 % iki 4,04 Lt už litrą duotuoju momentu. Vėlgi šie netekimai būtų tokio dydžio tik tuo atveju, jei nesikeistų

pardavimai, bet labiau tikėtina, kad nukritus kainai jie didės.

Norint pasiekti ženklių rezultatų reikia imtis gerai apsvarstytų ir kruopščiai suplanuotų veiksmų, todėl visi Lietuvos vyriausybės priimami sprendimai turi būti nuoseklūs ir apimti kelias sritis vienu metu. Norint, kad padidėtų pardavimai ir mokesčių surinkimas, neužteks vien tik sumažinti akcizą, ar pritaikyti tam tikras lengvatas. Reikia apsvarstyti apie kitų barjerų sudarymą norint apriboti komerciniais tikslais vykstantį sienos kirtimą bei personalo pakeitimą, jų atsakingumo skatinimą ir atsakomybės didinimą. Tam neužtenka paprasto sprendimo, o reikia viską apimančios reformos, kuri sugebėtų „sustyguoti“ ir priežastis, ir pasekmes.

Tokio pobūdžio veiksmai ir ketinimai pastebimi naujausiuose pranešimuose, kuriuos skelbia Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Teigiama, kad ketinama leisti nemokamai degalus lengvojo automobilio bake vežti penkis kartus per mėnesį, o nuo šešto karto tektų mokėti akcizą, muitą ir PVM valstybei. Muitinės departamentas kartu su Valstybine mokesčių inspekcija įpareigotas parengti taisykles, kurios nustatytų, kad keleivio įvežamos prekės neapmokestinamos tik tuo atveju, jei jos įvežamos retkarčiais, skirtos keleivių ar jų šeimos narių asmeniniam naudojimui, ir nekyla abejonų dėl prekių naudojimo tik nekomerciniams tikslams. Šios taisyklės bus parengtos remiantis protingumo principu ir numatys išlygas asmenims, kurie dėl savo darbo ar profesijos turi daug kartų kirsti sieną.

Taip pat vyriausybės sprendimu būtų apmokestintas kuras, esantis nestandartinėse transporto priemonės kuro talpyklose arba nešiojamosiose kuro talpyklose. Visuose tarptautinio eismo muitinės kelio postuose bus sumontuota techninė įranga, leidžianti nustatyti, ar motorinėse kelių transporto priemonėse esančios stacionarios variklių degalų talpyklos atitinka gamintojų techniniuose dokumentuose nurodytą talpyklų tūrį.

Remiantis sąlyga, kad sieną bus galima kirsti tik penkis kartus, sumažėtų kontrabandininkų pelnas. Metinis kontrabandininko pelnas tesiektų apie vienuolika tūkstančių litų, o per mėnesį tai sudarytų tik apie devynis šimtus litų, jei jis veždamas kurą taip pat vežtų ir cigaretes bei alkoholį. Kadangi įstatymas ir tvarka dar nėra priimta, nėra aišku, ar bus ribojamas tik automobilių sienos kirtimas, ar taip pat ir asmenų sienos kirtimas. Jei vyriausybė nuspręstų, kad bus ribojami tik automobilių srautai – atsirastų nemažai asmenų, kurie įsigis po kelis (pvz. papildomai du) automobilius, su kuriais normaliu tempu vykdys savo veiklą ir su kiekvienu automobiliu kirs sieną po penkis kartus. Tam, kad tvarka būtų veiksminga reikėtų įvesti ir asmenų sienos kirtimo apribojimą. Sumažėjus sienos kirtimų skaičiui sumažėtų ir biudžeto nuostoliai. Sieną kertant penkis kartus ir vežant tik kurą biudžeto nuostoliai vis tiek siektų apie 100 mln. Lt, o jei būtų vežamos ir kitos akcizinės prekės, tai bendrai sudarytų apie 300 mln. Lt.

Nors valstybė aktyviai reaguoja į sunkią šios problemos būklę ir priima sprendimus, tačiau biudžeto nuostolių išvengti nepavyks, nes visada atsirastų spragų, kuriomis pasinaudoję asmenys sieks pasipelninti, tačiau nuostoliai biudžetui jau bus gerokai mažesni. Prie planuojamos tvarkos naudojant ir kitą būdą mažinantį kontrabandą – premijas, būtų gaunamas dar geresnis

efektą, nes vežant tik kurą penkis kartus per mėnesį, kontrabandininkų uždarbis bus iki 900 Lt ir tokia veikla tiesiog nebus finansiškai motyvuojanti.

Išvados

Kontrabandos paplitimą Lietuvoje įtakoja geografinė padėtis ir valstybinių sienų išsidėstymas. Kontrabanda dažniausiai užsiima išsilavinimo neturintys, mokyklas baigę, bet nesimokinantys, darbo neturintys, pensijinio amžiaus ar jaučiantys nepriteklį asmenys. Pasitaiko asmenų, turinčių ryšių su teisėsauga, policija, muitinės darbuotojais, kurie dažniau užsiima kontrabanda stambiu mastu.

Zona, kurios gyventojai daugiausia užsiima nelegaliu akcizinių prekių importu yra pasienio savivaldybės. Pasienio regionuose, yra deklaruojamas didesnis nei Lietuvos vidutinis nedarbo lygis ir mažesnis išsilavinimas, tačiau automobilių skaičius, ir jų kiekis tenkantis vienam gyventojui yra gerokai didesnis nei kitose apskrityse. Tai parodo, kad dalis nedirbančių asmenų turi nelegalių pajamų, už kurias gali įsigyti daugiau automobilių.

Įvertinus akcizo ir PVM įtaką degalų kainai, paaiškėjo, kad didžiausią įtaką kainai turi naftos žaliavos kaina, o akcizas ir PVM vertė daugiausiai didėja tik padidėjus žaliavos kainai. Tuo tarpu, atlikus skaičiavimus, degalinių antkainis yra labai mažas (6%-7%) ir lyginant su kitomis degalų kainos dalimis yra gana pastovus, tuo tarpu produkto savikaina ir mokesčiai valstybei kartu sudėjus sudaro daugiau nei 90 procentų visos kainos.

Remiantis asmenine informacija ir naudojantis konservatyviomis prielaidomis, buvo numatytas realus galimų kontrabandininkų kiekis – 10.000 asmenų, vykdančių nelegalų akcizinių prekių perpardavinėjimą ir apskaičiavau jų galimas pajamas, išlaidas bei pelną, kuris įvertinus kitas išlaidas per metus siekia apie **300 mln. Lt**. Taip pat buvo preliminarai apskaičiuota, kokius nuostolius patiria LR biudžetas dėl kontrabandos ir dėl nelegaliai įvežtų prekių kiekio nepardavimo. Bendra nesurenkama mokesčių suma dėl nelegaliai parduodamo įvežto kuro yra lygi **312 mln. Lt** per metus. Bendra mokesčių suma, kuri yra nesurenkama į biudžetą už neparduotas cigaretes, kurias įveža kurą vežantys asmenys yra lygi **509 mln. Lt**. Atlikus akcizo ir PVM mokesčio įvertinimą gavome, jog 10 % nedirbančių pasienio gyventojų, užsiimančių nelegaliu akcizinių prekių importu iš valstybės biudžeto „atima“ **913 mln. Lt** mokesčių.

Buvo išsakyta keletas sprendimo būdų siekiant sumažinti korupciją ir kontrabandos kiekius, kuro kainas degalinėse bei pateikta pasiūlymų kaip panaudoti kontrabandą įvežtas akcizines prekes:

Buvo pasiūlyta atleisti iš darbo pasienio kontrolės poste dirbantį asmenį, paaiškęs kyšio ėmimo atvejui ir drausti įsidarbinti bet kokioje valstybinėje įstaigoje. Darbuotojai dirbtų atsakingiau, kruopščiau, o jam būtų mokamas aukštesnis atlyginimas ir premijos – 20 procentų nuo bet kokios sulaikytos kontrabandos vertės.

Konfiskuoti tabako gaminiai galėtų būti susmulkinami ir panaudojami kaip trąša – jei apskaičiuotas galimo kontrabandos masto cigarečių kiekis būtų sulaikytas, o

pačios cigaretės parduodamos atitinkamoms įmonėms perdirbti į trašas už simbolinę 0,5 Lt už 20 vnt. cigarečių kainą, tai Lietuvos biudžetas surinktų apie 45 milijonus pajamų, o sulaikytas alkoholis panaudojamas gaminant cheminius produktus, į kurių sudėtį jis įeina: neužšalantys langų plovimo skysčiai, dezinfekcinės priemonės, įvairūs valikliai, variklio aušinimo skysčiai ir kt.

Sumažinti degalų kainas Lietuvos degalinėse: Benzinui būtų galima taikyti ES reikalaujamą akcizo minimumą, vietoj 21% didesnio akcizo, kaip yra dabar. Taikant ES minimalų akcizą būtų surenkama maždaug 17,3 % mažiau akcizo ir 5,33 % mažiau anksčiau surinkto PVM dydžio. Bendra suma sudarytų apie 125 mln. Lt per metus. Tokiu būdu būtų galima benzino kainą sumažinti bemaž dešimt procentų. Mažinti dyzelio akcizą Lietuvai neleidia ES reikalavimai, todėl siūliau taikyti lengvatinį 15 % PVM tarifą dyzeliui. Tokiu atveju akcizo surinkimas nesikeistų, nes akcizo mokestis liktų toks pat, tačiau sumažėtų PVM surinkimas. Apskaičiavus valstybės biudžeto netekimus dėl PVM sumažinimo, gaunama, kad biudžetas netektų apie 161 mln. Lt pridėtinės vertės mokesčio. Tačiau tai leistų dyzelio kainą sumažinti maždaug 6,5 %.

Nauji valstybės ketinimai kovoti su kontrabanda ribojant sienos kirtimų skaičių bus efektyvūs tada, kai bus ribojamas ne tik automobilių, bet ir paties asmens sienos kirtimo dažnumas. Apribojus sienos kirtimą iki penkių kartų per mėnesį, metinis kontrabandininko pelnas tesiektų apie vienuolika tūkstančių litų, o per mėnesį tai sudarytų vos devynis šimtus, jei jis veždamas kurą taip pat vežtų ir cigaretes bei alkoholį. Tokios pajamos mažiau motyvuotų užsiimti nelegalia veikla, skatintų ieškotis legalaus darbo už didesnę atlygį. Sumažėjus sienos kirtimų skaičiui sumažėtų ir biudžeto nuostoliai. Sieną kertant penkis kartus ir vežant tik kurą biudžeto nuostoliai vis tiek siektų apie 100 mln. Lt, o jei būtų vežamos ir kitos akcizinės prekės, tai bendrai sudarytų apie 300 mln. Lt.

Literatūra

- Atvykstant iš trečiųjų šalių. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos internetinis puslapis. [Žiūrėta: 2011-03-16], <<http://www.cust.lt/web/guest/keleiviams/atvykstantistreciuju>>
- Bagdanavičius J., Stankevičius P., Lukoševičius L. (1999). Ekonomikos terminai ir sąvokos (mokomasis žodynas). Vilnius: Vilniaus Pedagoginis Universitetas.
- Burda R. (2005). Ekonominų nusikaltimų pėdsakų susidarymo ypatumai. // *Jurisprudencija*. Nr. 65 (57).
- Dapšys A., Jovaišas K. (1995). Ekonominiai nusikaltimai ir jų prevencijos Lietuvoje kryptys. Nusikalstamumo prevencija ir baudžiamoji politika pereinant į rinkos ekonomiką. Vilnius: LTEI.
- Darbo užmokestis. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos internetinis puslapis. [Žiūrėta: 2011-03-16], <<http://www.cust.lt/web/guest/veikla/darbouzmokestis>>
- Justickis V. (2001). Organizuotas nusikalstamumas. Ekonominiai pagrindai. // *Jurisprudencija*. Nr. 20 (12).
- Kiškis A. (2008). Nusikalstamumas Lietuvoje: ko neparodo oficialioji statistika. // *Jurisprudencija*. Nr. 11 (113)
- Laisvosios Rinkos instituto kontrabandos tyrimas. <http://files.lrinka.lt/Pranesim/Kontrabandos_tyrimo_apzvalga_2010.pdf>
- Lietuvos banko oficialūs valiutų keitimo kursai. [Žiūrėta: 2011-03-16], <<http://www.lb.lt/exchange/default.asp>>

- Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=397984>
- Lietuvos Respublikos akcizų įstatymas. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=370107>
- Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. Prieiga per internetą: <http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=397523>
- Lietuvos Respublikos Finansų Ministerijos alkoholio analizė. <http://www.finmin.lt/finmin.lt/failai/komentarai/alkoholio_analize/alkoholio_analize_1.pdf>
- Lietuvos Respublikos statistikos departamento akcizo surinkimo statistiniai duomenys. Prieiga per internetą: <<http://www.stat.gov.lt/lt/pages/view/?id=1287>>
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Baltarusijos Respublikos Vyriausybės susitarimas dėl Lietuvos Respublikos ir Baltarusijos Respublikos pasienio gyventojų kelionių tvarkos. Prieiga per internetą: <http://www.lrv.lt/Posed_medz/2011/110420/04.pdf>
- Malinauskaitė J. (2005). Teisinės kovos su kontrabanda politikos raida ir perspektyvos. // *Jurisprudencija*. Nr. 67 (59).
- Mannheim H. (1960). *Pioneers in Criminology*/Francis A. Allen, Raffaele Garofalo, 1852-1934. London: Quadrangle Books.
- Nusikalstamumas Lietuvoje ir jo prognozės iki 2015 m. (2008). / Babachinaitė G., Jurgelaitienė G., Justickis V. ir kt. Vilnius: Mykolo Riomerio universitetas
- Pasienio zonos savivaldybės. Muitinės departamento prie LR Finansų ministerijos internetinis puslapis. Prieiga per internetą: <http://www.cust.lt/web/guest/keleiviams/pasienio_savivaldybes>
- Šapalienė L. (2010). Lietuvos mokesčių sistema: teoriniai ir praktiniai pagrindai (antras leidimas). Vilnius: RDI Grupė.
- Tiedemann K., (1977). Phenomenology of economic crime. Criminological aspects of economic crime. Strasbourg, European Committee on Crime Problems.
- Viešoji įstaiga „Protežė“: vizos ir draudimas. Prieiga per internetą: <http://www.proteze.lt/index.php?option=com_content&task=view&id=5&Itemid=7>
- Woodiwiss M., (2003). Transnational organised crime: the strange career of an American concept. Critical reflections on transnational organised crime, money laundering, and corruption. Toronto: University of Toronto Press.

ILLEGAL IMPORT OF EXCISE GOODS AND INFLUENCE TO THE BUDGET OF LITHUANIA

Summary

This article overviews the illegal import of excise goods, such as alcohol, cigarettes, petrol and diesel from third-part countries: Russia and Belarus, and evaluates the influence of it to the budget of Lithuania.

The answers were given, why contraband is spread in Lithuania, and what are the regions of the highest concentration. Also contrabandist groups were mentioned and special features were given of those people, who are making their living of illegal import and reselling contraband goods. The structure of fuel price was given and the influence of VAT and excise duty was shown to the net price as well. The loss of the budget was estimated by preliminary counting and main streams for problem solving were given.

This research showed that main regions of contraband are at the borderline of Lithuania, Russia and Belarus. Most of the contrabandists are those who are not studying are unemployed or working part-time job, retired or feeling lack of money to make their living. At those regions the level of unemployment is

higher than in other parts of the country, and the level of education is lower, but nevertheless the amount of newly registered cars is higher than in other districts of Lithuania and the number of cars per person is higher as well. The excise duty for petrol is 21% more than required minimum of European Union specifications, while the excise duty for diesel is preferred minimized by 8,5%. After evaluating the influence of VAT and excise duty for the price of fuel, the fact was revealed, that the most significant part of the price is the cost of raw oil, which is refined in Mažeikiai oil refinery factory. Then, depending on the price of raw oil, the taxes are counted, which becomes more than 90 % of the net fuel price. The mark-up of the petrol stations are varying only from 6 to 8 percent of the net price. After estimating the number of people that might be making their living of illegal import, the number of 10000 persons was set. According to this number, the counting showed that the loss for the budget because of illegally imported fuel is about 312 million litas per year. The loss because of illegally imported cigarettes is about 509 million litas per year, and after assessing VAT and other taxes, the total sum of loss can be more than 1 billion litas per year.

One of the solutions and actions to crack contraband problems would be to minimize the level of corruption as much as possible. It can be reached by paying bonus money for arrested value of contraband goods. The other solutions how to

use forfeited goods were suggested: to make biological manure out of cigarettes instead of burning them; and make chemical products of alcohol, like screen wash, antifreeze and so on. In order to make fuel prices lower, two methods were suggested. The first one for the petrol: to minimize the excise duty down to the minimum level that is required by European Union, which would help to lower the petrol price by 10%, and the second one – for diesel: to apply preferred VAT, which would be 15%. It would help to lower diesel price by 6,5 %. All these actions would help to collect more money to budget and would be a good prevention for the contraband. The government is planning to limit the number of border passing times for cars down to 5 times per month. If they want this to work, they should limit the border passing times for people to the same level as well.

Economic crimes and contraband is hindering to foresee and implement economical plans, it disturbs proportions of manufacturing, price and consumptions, it boosts the level of inflation and influences the production of low quality products. The citizens are not relying on the government and governmental institutions, and the negative attitude is formed against them and juridical institutions, because they cannot see any prospects of future actions and decisions.

KEYWORDS: illegal import, excise duty, budget, economic crime.

Mantautas Račkauskas, Vytauto Didžiojo Universiteto magistrantas. S. Daukanto g.28, Kaunas, Tel.: 0037066221160, mantautas.rackauskas@fc.vdu.lt

Doc. dr. Vytautas Liesionis, Vytauto Didžiojo Universiteto Vadybos katedros docentas. S. Daukanto g.28, Kaunas, Tel.: 0037068653419 v.liesionis@evf.vdu.lt